

الفصل السادس

المرحلة الثالثة من الحرب

(الانحدار نحو النهاية المحتومة)

من بداية الهدنة الثانية حتى هدنة رودس

(١٨ يوليو ١٩٤٨ - ٢٠ يوليو ١٩٤٩)

**أولاً: تطورات الموقف السياسي والعسكري خلال المرحلة الثالثة ١٨
يوليو ٤٨ - ٢٠ يوليو ١٩٤٩:**

١ - فترة الهدنة الثانية (١٨ يوليو - ١٤ أكتوبر)

انتهاكات الهدنة :

عندما بدأت الهدنة الثانية، حاول كل من العرب والإسرائيليين تدعيم قواتهما وتحسين أوضاعهما العسكرية^(١)، الأمر الذي كان يؤدي بطبيعية الحال إلى انتهاك تلك الهدنة نتيجة

(١) قدرت إدارة المخابرات المركزية الأمريكية، في تلك الأيام أن القوات اليهودية قد تفوقت على القوات العربية سواء في فلسطين أو حولها بنسبة ١:٢. وأن لدى اليهود مدفعية ثقيلة وقوة جوية حديثة كبيرة. وأضافت المخابرات الأمريكية قائلة: «إن مانجم عن الهدنة هو تحسين القدرات العسكرية لدى اليهود، الذين هم الآن أقوياء بما فيه الكفاية، لأن يقوموا بهجوم كامل وطرد القوات العربية خارج فلسطين». - غرين، المرجع المشار إليه ص ٤٧.

يشير بن جوريون في مذكراته أنه بحلول شهر أكتوبر وصل عدد الرجال الذين يرتدون الزي العسكري ٧٩٨٨٩ بالإضافة إلى حوالي ٥٠ ألف من الشباب اللاتقنين للخدمة العسكرية كانوا ينتظرون الترحيل في معسكرات التجميع في قبرص. - بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصي، ج ٢، ص ١١٥ - ١١٦.

قارن الفرق بين تلك الأعداد وتقدير مخابرات الجيش الأمريكي للقوات الإسرائيلية في ١٨ مايو ١٩٤٨ بـ ٤٠ ألف مجند نظامي، ٥٠ ألف من القوات غير النظامية في مواجهة ٢٠ ألف مجند نظامي عربي (الجيش العربية)، ١٢ ألف من المتطوعين غير النظاميين. - جرين، المرجع المشار إليه ص ١٠٤.

منهم مائة وستة وخمسون طيارا، أما الباقي فقد عملوا فى الأطقم الأرضية وكإخصائين فى الإصلاح والصيانة^(١).

وطبقا لرواية بن جوريون، فقد وصل عدد الأفراد فى القوة الجوية خلال شهر أكتوبر ١٩٤٨ إلى ٤٣٧٧ فرد. أى أن القوة البشرية لسلاح الجو الإسرائيلى قد زادت ستة أمثال ماكانت عليه طبقا لتقدير بن جوريون^(٢).

وتشير الوثائق الأمريكية إلى أن البريطانيين قدروا فى نوفمبر ١٩٤٨ «أن القوة الجوية الإسرائيلىة تمتلك ما يصل مجموعه ما بين ١٥٠ إلى ١٦٠ طائرة، جميعها - حسب معرفة مخابرات الولايات المتحدة - تطير بواسطة طيارين متطوعين أجنب»^(٣).

وهذه الروايات الإسرائيلىة الرسمية وغير الرسمية يكمل بعضها البعض فى حقيقة الأمر. فبينما تعطى رواية بن جوريون^(٤) الرقم الإجمالى للقوة الجوية الإسرائيلىة عند بدء المرحلة الثالثة من الحرب، فإن الروايات الأخرى توضح أعداد المتطوعين والمرتزة الأجنب ضمن الرقم الإجمالى للقوة الجوية الإسرائيلىة خلال تلك المرحلة من الحرب.

وعلى ذلك، فإنه يمكن القول - بشىء من التحفظ - إنه توفر للقوة الجوية الإسرائيلىة خلال المرحلة الثالثة من الحرب حوالى ٤٣٧٧ فرد منهم حوالى ٧٠٠ فرد من المتطوعين والمرتزة الأجنب الذين يمثلون معظم الأطقم الجوية وقيادات الوحدات وضباط الأركان على مستوى قيادة السلاح الجوى وقواعده بالإضافة إلى عدد من إخصائى الإصلاح والصيانة الفنية.

٣ - إعادة تنظيم وتشكيل القوة الجوية الإسرائيلىة:

فى الثانى والعشرين من يوليو ١٩٤٨، وصل «سيل مارجو» - المستشار الجوى الذى طلبه بن جوريون من جنوب أفريقيا فى الثالث والعشرين من مايو - إلى تل أبيب. وفور دراسته

(١) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ١٥٧.

(٢) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢، ص ١١٥.

(٣) جرين، المرجع المشار إليه، ص ١٠٥ - أى أنه يتوفر لدى إسرائيل ما بين ١٨٠ - ٢٠٠ طيار يشكلون الأطقم الجوية لتلك الطائرات خلاف من يعملون فى القيادة، وأعمال الأركان والخدمات الأرضية.

(٤) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ١، ص ٤٢٩.

لأوضاع السلاح الجوى الإسرائيلي، قدم لبن جوريون - بصفته وزير الدفاع - تقريراً عن أوجه القصور فى النواحى التنظيمية لذلك السلاح والتي تتلخص فيما يلى^(١):

القيادة:

الافتقار إلى وجود شخص له صلاحية تعيين مجلس الطيران، رؤساء العمليات والتدريب والصيانة وشئون المطارات والأفراد، فضلاً عن تعيين قائد السلاح الجوى نفسه، هذا بالإضافة إلى حاجة السلاح الجوى الإسرائيلى إلى سياسة وإدارة أفضل.

الأفراد:

استدعاء المهاجرين بطريقة عشوائية، ووجود أفراد زائدين عن الحاجة، فضلاً عن أفراد سبق فشلهم فى مواقع أخرى. وبالرغم من انضباط المستويات العليا، فإن الانضباط العسكرى كان مفقوداً فى المستويات الدنيا، الأمر الذى يحتاج إلى قيادة قوية.

التسليح:

عدم وجود سياسة واضحة لشراء الطائرات. فبالرغم من وجود طائرات صغيرة وطائرات كبيرة (قلاع طائرة)، فلا يوجد طائرات فيما بين هذين النوعين.

التعاون:

قصور التعاون والتنسيق بين الجيش والقوة الجوية، الأمر الذى أدى إلى تعرض الطائرات الإسرائيلية لإطلاق النيران عليها من القوات البرية الصديقة، الأمر الذى يستدعى ضرورة تمييزها ولقاء القائدين البرى والجوى لتنسيق التعاون.

الاستخدام:

استخدام القوة الجوية بشكل خاطئ، إذ يجب أن تكون المهمة الأولى للقوة الجوية الإسرائيلية هى تدمير قوات العدو الجوية، وبعد تحقيق تلك المهمة، فإنه يمكن استخدامها لمعاونة الجيش.

(١) نفس المرجع، ص ٤٢٩ - ٤٣٠.

ولعلاج أوجه القصور السابقة، قدم المستشار الجوى إلى بن جوريون مجموعة من التوصيات يمكن إيجازها فيما يلي^(١):

(١) تحديد مهام القوة الجوية الإسرائيلية لتكون كما يلي:

(أ) تدمير قوات العدو الجوية.

(ب) تقديم المعاونة للجيش والبحرية.

(ج) مهاجمة أهداف العدو الاسراتيجية لشل حركته عسكريا والحد من قدرته على استمرار القتال.

(د) تلبية مطالب النقل الجوي داخل البلاد وإلى الدول الأخرى.

(هـ) تدريب الصابرا (مواليد إسرائيل) لتطوير القوة الجوية مستقبلا.

(٢) الاستغناء عن منصب رئيس أركان السلاح الجوى، اكتفاءً بمنصب قائده الذى يجب أن يكون فى رتبة مماثلة لأعضاء هيئة الأركان العامة، وبرتبة واحدة أقل من رئيس هيئة الأركان العامة.

(٣) فصل السلاح الجوى عن الجيش.

(٤) تشكيل أسراب مقاتلة، بكل منها خمس عشرة طائرة خط أول وعشر طائرات أخرى كخط ثان (احتياطى)

(٥) تشكيل قيادة للقاذفات الثقيلة يتبعها ثمانى قلاع طائرة.

(٦) تشكل قيادة للنقل الجوى يتبعها خمس عشرة طائرة داكوتا أو ثمانى طائرات دى.
سى - ٦.

(٧) أن تكون قوة السلاح الجوى الإسرائيلى خمسة آلاف فرد وقت الحرب، تنخفض إلى ألف فرد وقت السلم.

(١) نفس المرجع، ص ٤٣٠ - ٤٣١.

وقد وافق بن جوريون على مقترحات مستشاره الجوى بصفة عامة، إلا أنه رأى ضرورة التشاور مع هيئة الأركان العامة بخصوص فصل السلاح الجوى عن الجيش^(١).

وخلال الشهور التالية، أصبحت تلك المقترحات دليل العمل لتطوير القوة الجوية الإسرائيلية، فعين أهارون ريميز - رئيس أركان السلاح الجوى آنذاك - قائداً لذلك السلاح^(٢)، كما تم إنشاء قيادة النقل الجوى وتشكيل أسراب المقاتلات الجديدة، على ضوء وصول أطقم الطيران والأطقم الفنية التي توافدت على إسرائيل والطائرات التي تم شراؤها^(٣).

وبإعادة افتتاح قاعدة عكير الجوية وعودة مكونات القاعدة الجوية الإسرائيلية من تشيكوسلوفاكيا زادت طاقة الخدمات الفنية والأرضية للسلاح الجوى الإسرائيلي خلال تلك المرحلة^(٤).

ومن بيانات المصادر الإسرائيلية والغربية الى سبق استعراضها، يمكن أن نستخلص أن القوة الجوية الإسرائيلية كانت تركز - قبل بداية العملية «يوأب» - على شبكة من القواعد الجوية والمطارات لاتقل عن أربعة من مطارات الدرجة الأولى، بالإضافة إلى ما لا يقل عن أربع أراضي للهبوط. أما القوة القتالية فقد شكّلت في ما لا يقل عن أربعة أسراب مقاتلات ومقاتلات قاذفة، وسرب قاذفات وجناح نقل جوى من عدة أسراب نقل خفيف ومتوسط وثقيل.

وقد ساعد على تطوير القوة الجوية الإسرائيلية بهذه السرعة ما أولاها إياها بن جوريون من اهتمام، سواء بصفته رئيساً للوزراء أم وزيراً للدفاع، فضلا عن استعانته بمستشارين أكفأ، ونجاحه في حشد طاقات كافة المؤسسات اليهودية في العالم لتوفير القوي البشرية والتمويل اللازمين للصراع المسلح في فلسطين.

ثالثاً: أثر السياسة المصرية على تطور بناء القوة الجوية في المرحلة الثالثة من الحرب:

١ - دعم تسليح القوة الجوية المصرية:

في التاسع عشر من أغسطس ١٩٤٨، عرض على الفريق محمد حيدر - وزير الدفاع

(١) نفس المرجع، ص ٤٣٦.

Luttwake and Horowitz, op. cit., p. 65.

(٢)

(٣) الأركان الإسرائيلية العامة، تاريخ حرب الاستقلال (حرب فلسطين ١٩٤٧ - ١٩٤٨)، ص ٦١٤ - ٦١٩.

المصرى - صورة التقرير الذى قدمه أمير اللواء الركن نور الدين محمود - نائب القائد العام للقوات العربية ورئيس أركان القوات العراقية - إلى الأمين العام لجامعة الدول العربية، عن موقف الجيوش العربية حتى الرابع من أغسطس.

وفى هذا التقرير، أوضح نائب القائد العام «أن القوة الجوية الإسرائيلية أخذت بالازدياد بالعدد (بالأعداد) والأنواع الجيدة، ويحتمل أن يكون لها تأثير أكبر فى الحركات (العمليات) القادمة. إلا أن تأثيرها فى العمليات السابقة (المرحلة الثانية من الحرب) كان قليلاً، إذ كانت الفائقية الجوية (التفوق الجوى) بجانبنا، فلم تتمكن من التدخل فى حركات (عمليات) الجيوش»^(١).

وبعد أن استعرض نائب القائد العام موقف القوات العربية المختلفة، خلص إلى أن «حالة اليهود فى تحسن مستمر على مر الزمن من جهتى العدد والتسليح. وعلى العكس من ذلك، فإن حالة الجيوش العربية بصورة عامة أصبحت فى تناقص ولاسيما فى الذخيرة والسلاح والرجال. ولاشك أنه يصعب عليها الاستمرار فى القتال إذا بقيت على تلك الحالة ولم يتخذ المسئولون التدابير اللازمة لتوفير العتاد والسلاح والرجال لتقويتها وجعلها قادرة على الاستمرار وإحراز النصر الأخير على اليهود...»^(٢).

ولعلاج القصور فى القوة الجوية العربية، طالب أمير اللواء نور الدين محمود بضرورة زيادة أسراب القاذفات والمقاتلات العاملة مع الجيوش العربية وتدعيم تسليح الطائرات^(٣). وأكد نائب القائد العام فى نهاية تقريره، على أنه إذا رغب فى استئناف القتال والحصول على نتيجة حاسمة وسريعة، فإنه من الضرورى توفير العتاد والأسلحة التى أوضحها فى تقريره، وحذر من التساهل أو التقاعس فى ذلك، فالجيوش العربية فى حالة تناقص مطرد من ناحية التسليح والذخيرة^(٤).

وبالنسبة لمصر، فإن وزير دفاعها - فى الحقيقة - لم يكن فى حاجة إلى من يحثه ويحذره

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢، ملف س ج / ٢٢ (الديوان العام) ج ١، صورة تقرير أمير اللواء نور الدين محمود إلى الأمين العام لجامعة الدول العربية، ٤ أغسطس ١٩٤٨، ص ٢.

(٢) نفس المرجع، ص ٥.

(٣) نفس المرجع، ص ٦.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

من مغبة ذلك التقاعس. فبعد أقل من أسبوع من بداية الهدنة الثانية، عقد الفريق حيدر مؤتمرا برئاسة الجيش حضره مديرو الأسلحة والإدارات المختلفة بالجيش، لبحث حالة القوات المصرية وما يمكن عمله لتدعيمها.

وبالنسبة للسلاح الجوي المصرى، كان العنوان المدرج فى أجنده ذلك المؤتمر بخصوصه هو، «بحث حالة الطيران وسد أى نقص فى السلاح وإمداده بكل مايلزم من طائرات وأسلحة وذخائر»^(١).

وفى ذلك المؤتمر، أوضح مدير السلاح الجوى أنه «يوجد الآن ٤١ طائرة (مقاتلة ومقاتلة قاذفة)، منها ٣١ جاهزة، ١٠ تحت التجهيز»^(٢) أما بالنسبة لقاذفات القنابل فقد تم شراء تسع طائرات «سترنج» وصلت واحدة منها. «وهناك ستة (ست) طائرات «بوفيتير» وجدت صالحة وسنجرى اللازم لإحضارها من إنجلترا على أن تُستخدم فى الطيران الليلي»^(٣). أما عن طائرات النقل - سواء المستخدم منها لقذف القنابل أو النقل الجوى - فقد أوضح مدير السلاح الجوى أنه يوجد ثمانى طائرات من طراز داكوتا منها أربع مستولى عليها (من الشركات المدنية المصرية) وجارى شراء أربع أخر. أما طائرات الكوماندو فلم يكن يوجد منها سوى طائرتين جاهزتين للعمل، بينما كان يجرى إعداد أربع طائرات أخر لأغراض النقل الجوى. وأكد مدير السلاح الجوى فى ذلك المؤتمر على الحاجة إلى قاذفات القنابل القادرة على العمل الليلي^(٤). وقد انتهى المؤتمر بعد استعراض الموقف إلى «تشكيل لجنة بمعرفة مدير السلاح الجوى لفحص حالة السلاح الجوى ومواجهة مايتطلبه من طائرات وأسلحة وذخائر»^(٥).

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، محضر مؤتمر برئاسة الجيش، ٢٤ يوليو ١٩٤٨، ص ٣ (مسلسل ٦٠).

(٢) نفس المرجع، ص ٤ - ٠. كان عدد طائرات السلاح الجوى المصرى فى بداية الهدنة الثانية ٦٦ طائرة منها ٤١ مقاتلة ومقاتلة قاذفة (٣٨ سبتمبر ٩٠ - ٢ لايسنر - ١ فيورى).

(٣) نفس المرجع، ص ٧ - ٠. لم تصل طائرات البوفيتير إلى مصر، ويبدو أن إسرائيل سبقت مصر إلى شراؤها.

(٤) نفس المرجع، ص ٦.

(٥) نفس المرجع، ص ٢.

وفيد تقرير لجنة الاحتياجات - التي سبقت الإشارة إليها - أنها تعاقبت على شراء ثمان وثلاثين طائرة من طرازى «ماكى» و«فيات» من إيطاليا ، فضلا عن سبع طائرات برمائية من طراز «سى أوتر Sea Otter» لمراقبة السواحل^(١).

وفى اجتماع وزير الدفاع بمديرى الأسلحة والإدارات فى السادس من سبتمبر ١٩٤٨، لاستعراض الموقف وماتم إعداده منذ المؤتمر السابق، أكد الوزير على عدم التراخى استنادا إلى الهدنة، وأنه «يجب أن نكون على أهبة الاستعداد فى كل وقت لاستئناف القتال، ولذلك، يجب على جميع الرؤساء أن يكونوا على علم تام باحتياجاتهم وكيفية الحصول عليها»^(٢).

إلا أن وزير الدفاع المصرى - على عكس نظيره الإسرائيلى الذى وجه جهوده وطاقات دولته والمؤسسات اليهودية فى الخارج إلى قضية الحرب - كان ينظر إلى الحرب فى فلسطين وعينه الأخرى على أمن النظام السياسى فى الداخل من ناحية، وعلاقة الجيش بقضية جلاء القوات البريطانية عن مصر من ناحية أخرى. ففى اجتماع السادس من سبتمبر المشار إليه، شدد الوزير فى كلمته إلى مديرى الأسلحة والإدارات بقوله:

«إن ظرفنا لدقيق لأننا لانعمل فقط فى عمليات فلسطين، لكن يجب أن ننتهز الفرصة لإعداد الجيش لظروف أخرى حتى نواجهها ونحن على استعداد لها.

«وإن رأى شخصياً (هو) الحصول على مايمكن الحصول عليه بغض النظر عن الثمن والتكاليف. وقد سبق ووضحت أن الموقف يتطلب العمل المتواصل حتى يتمشى مع الوعى القومى (للشعب) الذى أصبح شاخصا بأبصاره إلى الجيش...»^(٣).

ويوضح تقدير موقف السلاح الجوى المصرى الذى قدم إلى وزير الحربية فى الثانى من أكتوبر ١٩٤٨، أن قوة الطائرات المقاتلة القديمة وصلت إلى سبع وأربعين طائرة منها ثلاثون صالحة، كانت موزعة ما بين القوة الجوية التكتيكية بالجبهة والقوة الاحتياطية بالقاهرة^(٤).

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٩٨، ملف وزارة الحربية والبحرية مكتب الوزير، تقرير عن أعمال لجنة احتياجات القوات المسلحة، ص ١٥ - زيدت صفقة طائرات الماكى والفيات بعد ذلك إلى ٢٤ طائرة من الطراز الأول، ١٩ طائرة من الثانى.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، محضر مؤتمر رئاسة الجيش، ٦ سبتمبر ١٩٤٨، ص ٢ (مسلسل ٨).

(٣) نفس المرجع، ص ٢ (مسلسل ٨٢).

(٤) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢١٨، تقدير موقف السلاح الجوى من وجهة حرب فلسطين، أكتوبر ١٩٤٨، ص ١ (مسلسل ٢).

وأوضح تقدير الموقف أن «هذه الطائرات قد أصبح على حالة من القدم تستدعى تغذية الأسراب بأنواع جديدة من المقاتلات.. ومن المنتظر أن يصل إلى السلاح (الجوى) فى القريب العاجل عدد ٢٤ طائرة من طرازى «ماكى وفيات».

«أما طائرات القوة الجوية الاستراتيجية فتتكون حاليا من خمسة (خمس) داكوتا وثلاثة (ثلاث) كومانندو وخمسة (خمس) سترلنج، ٢ بيتشكرافت. وينتظر وصول أربعة (أربع) سترلنج أخرى وتسعة (تسع) هاليفاكس. كما ينتظر زيادة الطائرات الكومانندو إلى ستة (ست) فى القريب العاجل.

«أما طائرات النقل والمواصلات، وهى جزء مساعد للقوة الجوية التكتيكية بالميدان، فقد وصلت قوتها إلى ١٤ داكوتا، ١٠ كومانندو»^(١).

إلا أن تقدير الموقف التالى للسلاح الجوى فى العاشر من أكتوبر - عشية العملية «يوأب» - يوضح سوء الحالة الفنية للطائرات التى يمكن اشتراكها فى العمليات كما يلي^(٢):

٢٨	طائرة طراز سببتيفير ٩ مقاتلة صالح منها	٢٠ طائرة.
٢١	طائرة طراز سببتيفير ٥ مقاتلة صالح منها	٧ طائرة.
١	طائرة طراز فيورى مقاتلة صالح منها	١ طائرة.
٢	طائرة طراز بيتشكرافت نقل مجهزة كقاذفة صالح منها	٢ طائرة.
٦	طائرة طراز سترلنج قاذفة متوسطه صالح منها	٣ طائرة.
٦	طائرة طراز كومانندو نقل مجهزة كقاذفة صالح منها	٥ طائرة.
٣	طائرة طراز داكوتا نقل مجهزة كقاذفة صالح منها	٣ طائرة.

وهكذا نرى أن عدد الطائرات التى كان يمكن إشراكها فى العمليات لم تكن تزيد عن ٦٧ طائرة (كان - أكثر من ثلثها عاطلا) من إجمالى طائرات السلاح الجوى آنذاك والتى بلغ عددها تسعاً وتسعين طائرة كما توضحها يومية الحرب المرفقة بتقدير الموقف المشار إليه (الملحق ب).

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٣١٨، تقدير موقف السلاح الجوى، ١٠ أكتوبر ١٩٤٨، ملحق ب. ٢ (مسلسل ٢٨).

وتوضح تلك اليومية للقوة الجوية المصرية، أن عدد طائرات القوة الجوية التكتيكية بمطار العريش عشية العملية «يوأب» لم يكن يزيد عن ثمانى عشرة طائرة بيانها كما يلي^(١):

١٤	طائرة	سبيتيفير	٩	مقاتلة	قاذفة	منها	١٢	صالحة.
٢	طائرة	سبيتيفير	٥	مقاتلة	كلها			صالحة.
١	طائرة	لايسندر		استطلاع	بالصور			صالحة.
١	طائرة	فيورى		مقاتلة				صالحة.

وما أن اندلع القتال خلال العملية «يوأب» حتى شدد مدير السلاح الجوى - أثناء المؤتمر الذى عقده وزير الدفاع فى السابع عشر من أكتوبر - على حاجته إلى مقاتلات قاذفة جديدة، نظراً لأن السلاح الجوى لم يكن قد تسلم بعد أيأ من طائرات الصفقة الإيطالية^(٢).

وما أن توقف القتال فى أعقاب العملية «يوأب»، حتى عقد وزير الدفاع مؤتمراً فى الأول من نوفمبر لبحث موقف الأسلحة والذخائر التى تخرج موقفها نتيجة للعملية السابقة. وفى ذلك المؤتمر تقرر ضرورة إصلاح أكبر عدد ممكن من، طائرات سبيتيفير بحيث تكون قوة المقاتلات فى نهاية الشهر لاتقل عن خمسين طائرة من طرازات ماكى وفيات وسبيتيفير، مع قيام لجنة الاحتياجات بتوفير محركات «ميرلنج» اللازمة للطراز الأخير^(٣).

وعلى ضوء وصول الطائرات الإيطالية، بدأ تزويد القوة الجوية التكتيكية بها خلال شهر نوفمبر ١٩٤٨. ويوضح تقدير موقف تلك القوة - الذى قُدم إلى القائد العام للقوات المصرية بفلسطين فى الخامس والعشرين من نفس الشهر - أنه «من الصعب فى الوقت الحاضر تحديد عدد الطائرات التى تحت تصرف القوة الجوية فى الميدان، نظراً للتغيير الجارى فى الطائرات بين يوم وآخر. وذلك بالاستغناء عن القديم واستبداله بالحديث^(٤)». وقد أجمل تقدير الموقف أعداد وأنواع تلك الطائرات فيما يلى:

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢، (مؤتمرات)، محضر مؤتمر برئاسة الجيش، ١٧ أكتوبر ١٩٤٨، ص ١ (مسلسل ٨٦).

(٣) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢، (مؤتمرات)، محضر مؤتمر برئاسة الجيش، ١ نوفمبر ١٩٤٨، ص ٢ (مسلسل ١٠٢).

(٤) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ١٠٨، تقدير موقف القوة الجوية التكتيكية ٢٥ نوفمبر ١٩٤٨، ص ١ (مسلسل ١٢).

٩ طائرة سبيتفاير ٩ تقادم العهد بها وينتظر سحبها من الميدان وجعلها قاصرة على أغراض التدريب.

٩ طائرة ماكي وصلت حديثاً من إيطاليا وينتظر زيادة عددها، إلا أنه ينقصها العدد الكافي من أجهزة التشغيل (المقومات).

٣ طائرة فيوري وصلت حديثاً من العراق وينقصها احتياطي من قطع الغيار والكاوتش وخراطيم التشغيل^(١).

وطبقاً لتقدير الموقف السابق، فقد كان «من المنتظر - في مدة لا تزيد عن شهرين - أن يتم إعداد باقى طائرات الماكي وعددها ١٥ طائرة فضلاً عن ١٩ طائرة من طراز فيات للعمل بالقوة الجوية التكتيكية بالميدان، على أن يكون نصفها بالخط الأول والنصف الآخر بالخط الثاني»^(٢).

وخلص قائد القوة الجوية التكتيكية إلى أن «الطائرات الموجودة حالياً بالقوة الجوية مازالت قليلة العدد ومازال بها نوع (وهو سبيتفاير ماركة ٩) أثبتت العمليات الأخيرة عدم صلاحيته للقتال الجوى. ومازال هناك نقص فى بعض الأنواع الخاصة بالطائرات الجديدة لاسيما طائرات «فيوري»، المنتظر إجمالاً زيادة مطردة فى هذه الطائرات واستكمالاً لأوجه النقص، لتبلغ القوة أوجها بعد شهرين. ولكن مازالت الحاجة ماسة إلى تغذية القوة الجوية التكتيكية بالطائرات الحديثة من الخارج بصفة مستمرة سداً للخسائر بمختلف أنواعها. وعموماً فطائراتنا مازالت أقل عددياً وفنياً من طائرات العدو حتى بعد هذه الزيادة»^(٣).

وفى السادس من ديسمبر ١٩٤٨، أرسل اللواء فؤاد صادق - القائد العام الجديد للقوات

(١) عندما رفضت الحكومة العراقية الموافقة على معاهدة بورت سموث، فإن الحكومة البريطانية رفضت تزويد العراق بالقنابل والذخيرة اللازمة لطائرات الفيوري التي تم شراؤها من إنجلترا. ولما كانت مصر تملك هذه الذخائر فقد طلبت من العراق تسليمها هذه الطائرات للاستفادة بها بينما طلب العراق من مصر تسليم القنابل والذخائر. إلا أنه يبدو أن الحكومتين قد توصلتا إلى حل وسط، للخلاف حول ك الطائرات وذخائرها. حيث انضم على السلاح الجوى رف من تلك الطائرات اشترك فى العمليات التالية - انظر الحوار بين النقراشى وفؤاد سراج الدين حول هذه الطائرات خلال الجلسة السرية لمجلس الشيوخ يوم ٣٠ نوفمبر ١٩٤٨ - محضر الجلسة السرية لمجلس الشيوخ يوم ٣٠ نوفمبر.

- شكيب، المرجع المشار إليه، ص ٣٧٥.

(٢) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف رقم ١٠٨، تقدير موقف القوة الجوية التكتيكية ٢٥ نوفمبر ١٩٤٨، ص ١ (مسلسل ١٣).

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

المصرية بفلسطين - إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة، يشكو من النقص الخطير في الطائرات والطارين والمطارات بالجبهة، موضحاً أن طائرات سبيتيفير التي كانت لاتزال في الخدمة أصبحت غير صالحة لمواجهة طائرات العدو الجديدة فضلاً عن عدم صلاحيتها عامة، وحتى العدد الموجود منها قليل لا يذكر. كما أن الطائرات الجديدة لم يتم التدريب عليها بعد، والفنيون لم يؤهلوا لصيانتها^(١).

وقد ردَّ مدير السلاح الجوي على الشكوى السابقة في المؤتمر الذي عقده رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة في التاسع عشر من ديسمبر بقوله:

«الطائرات المقاتلة: سُحبت طائرات سبيتيفير من الميدان لتفوق طائرات العدو عليها، وشُكل لها سرب للتدريب ولحماية القاهرة. من الممكن تجهيز سرب من الطائرات المقاتلة الماكى والفيات في الوقت الحالي (من) ١٦ طائرة. ويمكن تجهيز السرب الثاني عندما تصل طائرات من إيطاليا، فيكون بذلك الحد الأقصى الممكن وتوفيره للميدان سربين (سربان) من المقاتلات (من) ٢٠ طائرة (طائرة) بضباطهم.

«الطائرات قاذفات القنابل: طائرات الاسترلنج وعددهم (وعدها) ٦ تعطل منها ٤ من كثرة التدريب عليها، والصالح ٢»^(٢). أما عن طائرات النقل المجهزة لقذف القنابل، فقد أوضح مدير السلاح الجوي أن طائرات الداكوتا جاهزة، إلا أنها غير مسلحة بالمدافع للدفاع عن نفسها، ومن ثم، تحتاج إلى حراسة المقاتلات.

وتوضح يومية صلاحية طائرات السلاح الجوي الملكي المصري في الثاني والعشرين من ديسمبر، الحالة الفنية المتدنية لطائرات ذلك السلاح، عندما أشعل الإسرائيليون القتال مرة أخرى بالعملية «حوريب». فمن إجمالي طائرات السلاح الجوي التي بلغ عددها آنذاك ١١٣ طائرة، لم يكن صالح منها سوى ٥٥ طائرة أي ما لا يزيد عن ٤٩٪ من تلك القوة^(٣). كما أن

(١) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٩٤، برقية تليفونية من القائد العام بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة،

٦ ديسمبر ١٩٤٨، مسلسل ٢٩.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، محضر مؤتمر برئاسة الجيش، ١٩

ديسمبر ١٩٤٨، ص ١١.

(٣) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ١٢٨، يوميات صلاحية الطائرات، ٢٢ ديسمبر ١٩٤٨.

طائرات القوة الجوية التكتيكية فى العريش البالغ عددها عشرين طائرة، لم يكن الصالح منها سوى ثمانى طائرات، أى لايزيد عن ٤٠٪ من تلك القوة الى كان بيانها كما يلى^(١):

٨ طائرة سبيفير مارك ٩ صالح منها ١ طائرة.

٢ طائرة فيورى صالح منها ١ طائرة.

١٠ طائرة ماكى صالح منها ٦ طائرة.

ولم تكن حالة طائرات القوة الجوية الاسراتيجية فى مطار أمانة بأفضل كثيرا من سابقتها، فمن إجمالى طائراتها البالغ عددها تسع طائرات كان هناك فقط ست طائرات صالحة، أى مالا يزيد عن ٦٨٪ من تلك القوة التى كان بيانها كما يلى^(٢):

٣ طائرة داكوتا (مجهزة لقذف القنابل) صالح ٣ طائرة.

٢ طائرة بيتشكرافت (مجهزة لقذف القنابل) صالح ٢ طائرة.

٤ طائرة ستيرلنج (قاذفة) صالح منها ١ طائرة.

وهكذا كان على القوة الجوية المصرية أن تخوض آخر معاركها فى تلك الحرب - خلال العملية حوريب - وهى فى مرحلة تحول حرجة بين طائراتها القديمة - التى توقف أغلبها لحاجتها إلى محركات جديدة فضلا عن تخلفها عن طائرات العدو - وطائراتها الحديثة التى لم يكن قد تم استكمال التدريب عليها، وحاجة البعض منها إلى معدات وقطع غيار لم يكن قد تم توفيرها بعد.

كان ذلك موقف طائرات السلاح الجوى المصرى خلال المرحلة الثالثة والأخيرة من الحرب، أما بالنسبة لموقف الذخائر فيوضح محضر المؤتمر الذى عقده وزير الدفاع فى الرابع والعشرين من يوليو - والذى سبقت الإشارة إليه - أن هناك عجزا فى ذخائر السلاح الجوى

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

من عيار ٢٠ مم ونصف بوصة. وقد كلف الوزير ممثل سلاح الحدود في المؤتمر بإحضار هذه الذخائر من مخلفات الحرب العالمية الثانية في الصحراء الغربية (١).

إلا أن محضر مؤتمر السادس من سبتمبر - الذي عقده الوزير لمتابعة ماتم إعداده منذ المؤتمر السابق - يوضح استمرار العجز في ذخائر مدافع الطائرات من عيار ٢٠ مم ونصف بوصة، فضلا عن حاجة السلاح الجوي إلى قنابل من زنة ٥٠٠، ٢٥٠ رطل. وقد أوضح ممثل سلاح الحدود في ذلك المؤتمر، أنه سلم إلى المهمات ٢٠١٧ قنبلة زنة ٢٥٠ رطل، ١٠٢٨ قنبلة زنة ٥٠٠ رطل، ٨٠ قنبلة زنة ٥٠٠ كجم، وأنه يتعهد بتوريد كمية من الذخائر عيار نصف بوصة (٢).

ويوضح تقدير موقف السلاح الجوي المصري في الأول من أكتوبر ١٩٤٨ أن موقف الذخائر يعتبر مطمئنا، ولكن لحرب قصيرة الأمد، «وذلك لعدم إمكان الحصول على تموين (إمداد) مستمر ولنضوب المصدر الذي نستورد منه حاليا، وهو ما وجد متروكا من مخلفات بالصحراء الغربية، التي يجب زيادة الهمة في الحصول على البقية (منها). وقد تم التعاقد أخيرا للحصول على كمية من القنابل والذخائر من إيطاليا» (٣).

ويشير تقدير الموقف التالي للسلاح الجوي في العاشر من أكتوبر ١٩٤٨ إلى تحسن موقف القنابل والذخائر بالسلاح الجوي عما كان عليه عند بدء الحرب. إلا أنه يجب أن نلاحظ، أنه من إجماع القنابل التي كانت موجودة وعددها ١٩٨٠٨ قنبلة من الأعيان المختلفة، كان هناك ١٠٧٧٧ قنبلة، أي حوالي ٥٤٪ منها، لا يمكن استخدامها لنقص بعض الأجزاء بها كالكبسولات والإبر الطرقية وزعانف الاتزان، والتي كان يجري تصنيعها في المصانع والورش الحكومية والأهلية. كما كان هناك عجز في القنابل الثقيلة مثل ٥٠٠، ٢٥٠ كيلو جرام، حيث لم يزد المتوفر منها عن ٦١٤ قنبلة (٤).

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ٢٦ - ١ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، مؤتمر برئاسة الجيش، ٢٤ يوليو ١٩٤٨، ص ٧ (مسلسل ٦٠).

(٢) نفس المرجع، مؤتمر برئاسة الجيش، ٦ سبتمبر ١٩٤٨، ص ٧ (مسلسل ٧٨).

(٣) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٣١٨، تقدير موقف لسلاح الجوي، أكتوبر ١٩٤٨، ص ١ - ٢ (مسلسل ٣ - ٤).

(٤) نفس المرجع، تقدير موقف لسلاح الجوي، ١٠ أكتوبر ١٩٤٨، ملحق د. (مسلسل ٣٩).

ومن جملة الذخيرة المتوفرة والتي بلغ عددها ٥٢١١٦٢٥ طلقة، كان هناك عجز فى الذخيرة عيار نصف بوصة و ٢٠ مم. فلم تزد نسبة المتوفر من العيار الأول عن ١,٦٨٪ من إجمالى الذخيرة بينما كان العيار الثانى لايمثل إلا ٢,٥٣٪ منها، رغم أنهما يمثلان الذخيرة الأساسية لمدافع الطائرات^(١).

وطبقا لتقدير موقف العاشر من أكتوبر، كانت الذخائر المتوفرة تكفى السلاح الجوى لمدة أربعة أسابيع، منها أسبوع بأقصى مجهود وثلاثة أسابيع بمجهود متوسط^(٢). إلا أنه ماكادت تنتهى العملية «يوأب» فى النصف الأخير من أكتوبر، حتى وصل الرصيد إلى الصفر فى بعض أصناف القنابل والذخائر الخاصة بطائرات السلاح الجوى المصرى. حيث يوضح محضر المؤتمر الذى عقده الوزير فى الأول من أكتوبر - لبحث موقف الأسلحة والذخيرة التى تخرج موقفها - مايلي^(٣):

- (أ) الذخيرة عيار ٣٠٣ من البوصة (عادة)، كان الرصيد صفراً والمطلوب مليون طلقة.
- (ب) الذخيرة عيار نصف بوصة، كان الرصيد صفراً والمطلوب ربع مليون طلقة.
- (ج) الذخيرة عيار ٢٠ مم، كان الرصيد صفراً، والمطلوب نصف مليون طلقة.
- (د) القنابل زنة ٢٥٠ كجم كان الرصيد صفراً والمطلوب ألف وخمسمائة قنبلة.
- (هـ) القنابل زنة ١٠٠ كجم، كان الرصيد صفراً والمطلوب ست آلاف قنبلة.

وخلال المؤتمر المشار إليه، كُلف الوزير رئيس لجنة الاحتياجات بتدبير الذخائر والقنابل الناقصة حيث كان يعول على سد العجز فى هذه الأصناف من الصفقة الإيطالية، والتى كانت تشتمل على^(٤):

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) نفس المرجع، ملحق هـ (مسلسل ٤١).

(٣) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، محضر مؤتمر برئاسة الجيش، ١ أكتوبر ١٩٤٨، ص ٣ (مسلسل ٩٩).

(٤) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٣١٨، تقدير موقف السلاح الجوى، ١٠ أكتوبر ١٩٤٨، ملحق ٢ (مسلسل ٣٩).

١٥٠٠	قنبلة شديدة الانفجار زنة	١٥٠	كجم.
٦٠٠٠٠	قنبلة شديدة الانفجار زنة	١٠٠	كجم.
٤٥٠,٠٠٠	طلقة عيار	١٢,٧	مم.
٢٠٠,٠٠٠	طلقة عيار	٧,٧	مم.

أما أعيرة الذخائر البريطانية فكان مصدرها الأساسى هو مخلفات الصحراء الغربية، بعد الحظر الذى فرضته بريطانيا على إمداد الدول المحاربة بأى أسلحة أو ذخائر تمشياً مع قرار مجلس الأمن بهذا الخصوص.

ولم يكن موقف وسائل السيطرة وأنظمة الإنذار الرادارية فى السلاح الجوى بأفضل حال من موقف الطائرات، وذخائرها، إن لم يكن أسوأ منها. «فرغم محاولات السلاح (الجوى) المتكررة للحصول على وحدات رادار ثابتة ومتحركة للإنذار المبكر ضد الغارات الجوية، إلا أن السلاح لم يتمكن من ذلك فى السنوات الماضية بسبب عدم درج الاعتمادات اللازمة فى الميزانيات المتتالية»^(١). وعندما توفرت الاعتمادات اللازمة فى المرحلة الثانية من الحرب، فإن إعلان الحظر الدولى على توريد الأسلحة إلى فلسطين والدول المجاورة لها وقف فى سبيل حصول مصر على تلك المحطات الرادارية.

وتشير وثائق وزارة الدفاع إلى أن السلاح الجوى قد تعاقد مع شركة «ماركونى» فى منتصف عام ١٩٤٨، على شراء محطتى رادار طراز AMES 21 للسيطرة على المقاتلات. ورغم دفع ثمنها، إلا أن الشركة البائعة لم تستطع توريد هذا المحطات، لعدم استطاعها الحصول على رخصة تصدير من الحكومة البريطانية^(٢).

وطبقاً لمحضر المؤتمر الذى عقده وزير الدفاع فى السادس من سبتمبر ١٩٤٨ فقد كان السلاح الجوى يحتاج إلى أجهزة رادار ثمنها حوالى «مليون جنيه» كان يُخشى ألا يمكن

(١) نفس المرجع، تقدير موقف السلاح الجوى، ١ أكتوبر ١٩٤٨، ص ٢ (مسلسل ٤).

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٣، ملف ٢٣ (١٤٧)، بيان العروض، المقدمة لبيع أسلحة وذخائر وأجهزة رادار، ملحق

استيرادها من إنجلترا نظراً لقرار الحظر^(١). إلا أن «السلاح الجوى قد تمكن رغم ذلك من الحصول على محطة واحدة على سبيل الإعارة من سلاح الطيران البريطانى جعل مركزها مدينة الإسماعيلية، حتى يمكنها تغطية معظم طرق اقتراب الطائرات الصهيونية الى الأراضى المصرية. وقد قام السلاح (الجوى) بإعداد وتدريب جميع الأفراد اللازمين لهذه المحطة من بين قواته.

«كما نجح أيضاً فى استعارة محطة صغيرة لتدريب أفرادها. ويقوم السلاح (الجوى) باستعمالها، علاوة على ذلك، فى أعمال الإنذار عن مدينة القاهرة»^(٢).

وطبقاً لما جاء فى تقدير موقف السلاح الجوى فى العاشر من أكتوبر، فإن الإنذار الجوى كان معبوما باستثناء مدينتى الإسماعيلية والقاهرة «وعليه فيمكن القول أن قاذفاته (قاذفات العدو) قد تصل إلى أغراضنا (أهدافنا الحيوية) فى الميدان أو فى الأراضى المصرية قبل أن تستعد لها المدفعية المضادة (للطائرات) أو طائرات القتال»^(٣).

ويبدو أن وزارة الدفاع المصرية نجحت فى إثارة مخاوف السلطات السياسية البريطانية فى مصر من خطورة وصعوبة التمييز بين النشاط التدرىي لقاذفات القنابل البريطانية علي قصف القنابل فى منطقة السويس وتحركات القاذفات الإسرائيلية عبر القناة، فى غيبة أجهزة الإنذار الردارية للدفاع الجوى المصرى، خاصة وأن المحطة الموجودة بالإسماعيلية لايمكنها أن تعمل أربعاً وعشرين ساعة يومياً دون توقف، فضلاً عن وجود منطقة السويس خارج الكشف الرادارى لجهاز الإسماعيلية على الارتفاعات المنخفضة. وهو ماكان يهدد باشتباك المدفعية المصرية المضادة للطائرات بالسويس مع القاذفات البريطانية أثناء طيرانها التدرىي لقصف القنابل فى الميدان المخصص لذلك بمنطقة الشط^(٤).

ومن ثم، أرسل السفير البريطانى فى مصر إلى وزارة الخارجية البريطانية يخطر بها بأن

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، مؤتمر برئاسة الجيش، ٦ سبتمبر ١٩٤٨، ص ٨ (مسلسل ٧٧).

(٢) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٣١٨، تقدير موقف السلاح الجوى، ١ أكتوبر ١٩٤٨، ص ٢ - ٣ (مسلسل ٤ - ٥).

(٣) نفس المرجع، تقدير موقف السلاح الجوى، ١٠ أكتوبر ١٩٤٨، ص ٥ (مسلسل ٣١).

(٤) Air 20 / 6906, 125 / 9A, R. Campbell to Foreign Office, secret tel., No. 1668, 2. 12. 1948. (٤)

«القوة الجوية اليهودية قد توسعت بشكل كبير وتزايد النشاط الجوى شرق وغرب القناة طبقاً لتقارير المراقبة بالنظر المصرية والأهداف المسجلة على شاشة الرادار الوحيدة التي حصل عليها المصريين فعلا على سبيل الإعارة من القوات الجوية الملكية (البريطانية)»^(١).

«وبالرغم من التعاون الدقيق بين القوات الجوية الملكية (البريطانية) والمصريين، فقد ثبت استحالة تجنب المقاطعة المستمرة لاستخدام القوات الجوية الملكية (البريطانية) لميدان قصف القنابل بمنطقة الشط، نظرا لموقعه في اتجاه الاقتراب الشرقى لمدينة السويس، وفي نطاق المنطقة المدافع عنها بالمدفعية»^(٢).

«واقترحت القوات الجوية الملكية (البريطانية) استخدام ميدان قصف القنابل تبادلى فى منطقة الشلوفة شمال السويس وخارج المنطقة المدافع عنها بالمدفعية. إلا أن المصريين كان لهم اعتراض من ناحية السيطرة على التحركات الجوية، على أساس أنه بدون رادار فإن أفراد المراقبة الجوية (بالنظر) سيكونون غير قادرين على تمييز هوية أى طائرة تطير على ارتفاع عال ليلا غرب القناة، وهل هى طائرة بريطانية صديقة فى أحد تمارين قصف القنابل أو هى طائرة يهودية معادية فى طريقها إلى القاهرة أو مدينة مصرية أخرى أو أى هدف آخر للهجوم، خاصة فى منطقة القناة كمعمل تكرير البترول فى السويس.

«وحتى يمكن استخدام ميدان الشلوفة المقترح والذي سيمنع مقاطعة تدريب الطيران الليلي للقوات الجوية الملكية، فإن القائد الجوى للبحر المتوسط والشرق الأوسط مستعد لتدريب جهازين (رادار) آخرين للإنذار المبكر من طراز 63 (الأمريكية الصنع) لإعارتها لمصريين»^(٣).

وقد وافقت وزارة الخارجية البريطانية على إعارة جهازى الرادار لسلاح الجوى المصرى على أن يكون من الأجهزة البريطانية مع إخطار الوسيط النولى بالنيابة (رالف بانش) بهذه الإعارة بمجرد انتهاء المفاوضات المتعلقة بها. وأكدت الخارجية البريطانية على أنه «يجب أن

Idem.

(١) (انظر ملحق ٣٩)

Idem.

(٢)

Idem.

(٣)

يتضمن هذا الاتفاق - بطبيعية الحال - تأكيداً رسمياً من المصريين بأن الأجهزة سوف تستخدم في منطقة «القناة فقط»^(١).

إلا أن كل هذه الجهود لتدبير أجهزة رادارية - سواء للإنذار المبكر أو للسيطرة على المقاتلات لم تسفر عن شيء قبل بدء العملية «حوريب» ففي المؤتمر الذي عقده رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة في التاسع عشر من ديسمبر لاستكمال مطالب القوات بالجبهة، أشار محضر الاجتماع إلى أن «الرادار - لم يصل بعد وعلى وشك الوصول»^(٢).

وحتى نظام المراقبة الجوية بالنظر لم يكن قد تم إعداده بالنسبة للساحل الشمالي لسينا، رغم الشكاوى المتعددة التي قدمها قائد مدفعية الفرقة بفلسطين^(٣).

أما بالنسبة لوسائل السيطرة الإشارية، فقد رأينا في الفصل السابق، القصور الذي كانت تعاني منه القوة الجوية في المواصلات السلكية واللاسلكية خلال المرحلة الثانية من الحرب. ويوضح محضر المؤتمر الذي عقده وزير الدفاع في السادس من سبتمبر ١٩٤٨، أنه لازالت «حالة اللاسلكى بال سلاح (الجوى) غير مرضية»^(٤). كما يشير محضر المؤتمر الذي عقده رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة في التاسع عشر من ديسمبر، أن كل ماتم إنجازه حتى ذلك التاريخ هو التصديق على مشروع المواصلات وبدء تنفيذه بواسطة مصلحة التليفونات و شحن أول دفعة من المهمات^(٥).

(١) Air 20 / 6906. 125 / 9A, Foreign Office to Cairo, secret tel., No. 2020, 9.12.1948.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، محضر مؤتمر برئاسة الجيش، ١٩ ديسمبر ١٩٤٨، ص ١١ (مسلسل ١٤٣).

(٣) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٩٤، قائد مدفعية الفرقة بفلسطين إلى أركان القوات بفلسطين، خطاب رقم م / ط / ٤٨، ٣٠ نوفمبر ١٩٤٨.

(٤) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، محضر مؤتمر برئاسة الجيش، ٦ سبتمبر ١٩٤٨، ص ٨ (مسلسل ٧٧).

(٥) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، محضر مؤتمر برئاسة الجيش، ١٩ ديسمبر ١٩٤٨، ص ١٢ (مسلسل ١٤٣).

٢ - تدعيم القوة البشرية للسلاح الجوي المصري:

يشير تقدير موقف السلاح الجوي فى الأول من أكتوبر ١٩٤٨، إلى أن ذلك السلاح «قد عمل منذ وضعت الحرب (العالمية الثانية) أوزارها على تعزيز قواته وطلب الاعتمادات اللازمة لذلك. ولكن نظراً لسياسة الدولة وقتئذ، التي كانت تقضى بضغط المصروفات، لم يتمكن السلاح الجوي من الحصول على الاعتمادات (المالية المطلوبة)، مما عاق التوسع فى المدارس لتخريج الفنيين اللازمين لمقابلة التوسع الذى استدعته العمليات الحربية»^(١).

ويوضح تقدير الموقف السابق، أن إجمالى قوة السلاح الجوي من الضباط وضباط الصف والجنود وصلت فى الأول من أكتوبر إلى مايلى^(٢):

١٨٤ ضابطاً طياراً بالإضافة إلى ٢٢ طياراً تحت التدريب بمدرسة تدريب الطيران.

٢٦ ضابطاً فنياً (لاسلكى - تصوير - تسليح).

١٢١٦ ضابط صف وجندى فنى بالإضافة إلى ٣٨٨ طالباً لازالوا فى مدارس السلاح الفنية المختلفة.

٢١١١ ضابط صف وعسكرى نظامى.

أى أن إجمالى القوة البشرية فى السلاح الجوي كانت أول أكتوبر عبارة عن ٢٣٢ ضابطاً من كافة التخصصات (بما فى ذلك من كانوا تحت التدريب بمدرسة الطيران) بالإضافة إلى ٣٧١٥ من ضباط الصف والجنود من كافة التخصصات الفنية والنظامية (بما فى ذلك طلبة المدارس الفنية).

ومن هذه الأرقام، يمكن أن نستخلص أن كل ما طرأ على القوة البشرية فى السلاح الجوي من زيادة - منذ تدخل الجيوش العربية فى شهر مايو وحتى شهر أكتوبر - هو ٢٩ ضابطاً و٧٢٨ من ضباط الصف والجنود (كان أغلبهم نظاميين). بينما بلغت جملة هذه الزيادة منذ شهر مايو وحتى شهر ديسمبر عشية العملية «حوريب» ٥٢ ضابطاً و ١٨٣٢ من ضباط

(١) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢١٨، تقدير موقف السلاح الجوي، ١٠ أكتوبر ١٩٤٨، ص ٢ (مسلسل ٤).

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

الصف والجنود^(١). وهى زيادة ضئيلة إذا ما قورنت بالزيادة التى طرأت على السلاح الجوى الإسرائيلى فى نفس الفترة التى بلغ ٣٣٧٧ ضابطاً وضابطاً صف وجندى^(٢).

وعلى ذلك، لم يكن غريباً تلك الشكوى المستمرة التى تنطق بها الوثائق المصرية من استمرار العجز فى الطيارين والفنيين. ففى المؤتمر الذى عقده وزير الدفاع فى السادس من سبتمبر ١٩٤٨، أكد مدير السلاح الجوى على أن «السلاح (الجوى) فى حاجة إلى طيارين»^(٣). وقد وافق الوزير فى ذلك المؤتمر على اقتراح سكرتيره الفنى لشئون الطيران، بالاستفادة بخدمات مدرسة شركة مصر للطيران ومدرسة الشركة الأهلية للخدمات الجوية لكى يقوموا بتعليم العدد المطلوب من الطلبة، على أن يُعين لكل منهما قائد وكبير معلمين وأركان حرب من السلاح الجوى. وكلفت إدارة السلاح الجوى بالاتصال بالشركتين فى هذا الشأن وتقديم مشروع لتكليف الطيارين المدنيين الذين سيقع عليهم اختيار السلاح الجوى^(٤).

إلا أن هذا الحل لم يكن مرضياً بالنسبة لإدارة السلاح الجوى، ففى تقدير موقف الأول من أكتوبر أكد مدير السلاح الجوى على أنه «لا بد من فتح كلية الطيران فوراً، والتوسع فى جميع مدارس السلاح الجوى الفنية، حتى يمكن إعداد الطيارين الفنيين اللازمين لمقابلة التوسع الذى يقتضيه الدفاع الجوى عن القطر المصرى، لما يستغرقه إعدادهم من وقت طويل يزيد كثيراً عما يستلزم لإحضار الطائرات والعتاد»^(٥).

ويوضح قائد الفرقة الجوية عبد الحميد سليمان - مدير مدرسة الطيران آنذاك - أن تلك المدرسة كانت شبه متوقفة فى ذلك الوقت، لعدم وجود الطائرات الصالحة للتدريب من ناحية، وسحب العديد من المدرسين للعمل فى الأسراب المشتركة فى العمليات من ناحية أخرى. مما

(١) انظر الفرق بين قوة السلاح الجوى فى شهور مايو وأكتوبر وديسمبر بجداول القوة العددية لأفراد القوات المسلحة. - المتحف الحربى، ملف ١٠٠٣، شهور مايو وأكتوبر وديسمبر ١٩٤٨.

(٢) انظر الفرق بين رقمى سلوتسكى وبين جويون. - سلوتسكى المرجع المشار إليه، ص ٤٠١.

بن جويون، إسرائيل تاريخ شخصي، ج ٢، ص ١٥٥.

(٣) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، مؤتمر برئاسة الجيش، ٦ سبتمبر ١٩٤٨، ص ٨ (مسلسل ٧٧).

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

(٥) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٣٦٨، تقدير موقف السلاح الجوى، ١ أكتوبر ١٩٤٨، ص ٢ (مسلسل ٤).

اضطر إدارة السلاح الجوى إلى الأخذ بفكرة تكليف بعض مدرسى الطيران بمدرسة مصر للطيران للعمل بمدرسة الطيران العالى فى السلاح الجوى، والتي أُطلق عليها اسم كلية الطيران بعد تطوير مناهجها بما يتماشى مع اتجاهات التوسع فى السلاح الجوى^(١).

إلا أنه حتى الخامس والعشرين من نوفمبر ١٩٤٨، لم يكن هناك أية ثمار لتلك الجهود التي جاءت متأخرة كثيرا عن موعدها. حيث يشير تقدير موقف القوة الجوية التكتيكية فى ذلك التاريخ إلى أنه «يعمل بالقوة الجوية حاليا حوالى ١٥ طيارا قد أنهك أغلبهم فى العمليات الجوية من ابتداء القتال حتى الآن.

«والحاجة قد أصبحت ماسة لاستبدالهم بغيرهم. ولقد لمست إدارة العمليات الجوية هذه الحالة وشرعت أخيرا فى عملية التغيير. الأمر الذى استلزم تدريب عدد من الطيارين القدام الذين لم يسبق لهم الاشتراك فى العمليات تدريبا متواصلًا، بالإضافة إلى إعداد طيارين جُدد وتدريبهم تدريبا عنيفا على ضوء الدروس المستفادة من هذه الحرب. ويُنتظر أن يتم تدريب ١٣ طيارا جُدا لى ينضموا على القوة الجوية فى أول الشهر القادم (ديسمبر) يليهم ١٥ طيارا بعد ١٥ يوما، ثم ١٥ طيارا آخرون بعد ١٥ يوماً أيضاً. وبذا يصبح بالقوة الجوية بعد انقضاء شهر ٢٠ طيارا فى الخط الأول مستكملين كل أسباب الراحة. ٢٠ آخرون بالخط الثانى، بخلاف الخط الثالث الذى سوف يشمل الطيارين المرهقين فى خدمة الميدان حاليا مع من تم شفاؤهم من إصاباتهم بالميدان والمتخرجين من مراكز التدريب المختلفة»^(٢).

أما بالنسبة للفنيين فقد أشار تقدير الموقف السابق إلى أن القوة الجوية كانت تعاني طوال الفترة السابقة عجزاً فى مختلف حرفهم. «وأنه لولا ماتكبدته تلك القوة من خسائر فى الطائرات، وما بذلته رئاسة السلاح الجوى من جهود فى سد بعض هذا النقص على حساب المطارات الأخرى خارج الميدان، لما أمكن لهذه القوة مواصلة الأعمال بهذا المجهود الجبار»^(٣). إلا أنه مع استبدال طائرات سبيتيفير بطرازى، ماكى وفيرورى الجديدين، فإنه كان من الضرورى

(١) حديث شخصى مع قائد الفرقة الجوية عبد الحميد سليمان، ١١ فبراير ١٩٨٩.

(٢) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ١٠٨، تقدير موقف القوة الجوية التكتيكية، ٢٥ نوفمبر ١٩٤٨، ص ٢ (مسلسل ١٤).

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

تدريب هؤلاء الفنيين مع غيرهم على الطرازات الجديدة من الطائرات. «كما سوف يتطلب الأمر زيادة عددهم تبعاً لزيادة الطائرات، مما سوف يستغرق بعض الوقت فى تدريبهم، والكثير من الوقت فى تخريج غيرهم من المدارس الفنية»^(١).

وخلص قائد القوة الجوية التكتيكية - فى تقديره السابق للموقف - إلا أنه «لا يمكن استيفاء حاجة القوة الجوية التكتيكية بالميدان من الميكانيكيين بدرجة معقولة قبل مضى شهر على الأقل. وهى الفترة التى سوف يستغرقها إعدادهم لتفهم أنواع الطائرات الجديدة. كما سيكون من الصعب على رئاسة السلاح (الجوى) سد النقص فيهم بالكامل لأمد طويل نظراً لزيادة عدد طائرات السلاح الجوى عموماً والقوة الجوية التكتيكية خصوصاً، لدرجة لا تتناسب مع سرعة تخريج ميكانيكيين جُدد. وسيتبع ذلك أن يكون المجهود الجوى محدوداً حتى يزيد عدد الميكانيكيين المدربين زيادة كبيرة»^(٢).

وهكذا قُدر للقوة الجوية المصرية أن تخوض القتال - مرة أخرى - قبل أن يستكمل طياروها وفنيوها تدريبهم على طائراتهم الجديدة على عكس القوة الجوية الإسرائيلية، التى جُلب لها الطيارون والفنيون المدربون من كافة أنحاء الأرض، بل وتدريبهم على الطائرات التى سيعملون عليها، حتى قبل أن تصل تلك الطائرات إلى إسرائيل.

٣ - إعادة تنظيم وتشكيل القوة الجوية المصرية:

يشير تقدير موقف السلاح الجوى فى الأول من أكتوبر ١٩٤٨ - والذى سبقت الإشارة إليه - إلى أنه نظراً لعدم الالتزام الإسرائيلى بشروط الهدنة، فقد قدرت قيادة السلاح الجوى المصرى احتمال اضطرابها لخوض القتال مرة أخرى قبل أن تستكمل تنفيذ برامج تعزيز قواتها. وقبلت تلك القيادة بأن يتم تعزيز قواتها أثناء القتال الذى قد يُفرض عليها قبل تنفيذ برامجها. إلا أنه نتيجة لتعزيز القوة الجوية الإسرائيلية فقد رأت أنه «وقد تغيرت ظروف العدو (الجوية) فقد وجب تعزيز القوة الجوية (المصرية) وإعادة تنظيمها بما يناسب حالة العدو الحالية والمنتظرة أن يكون (عليها) فى المستقبل القريب»^(٣).

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٣١٨، تقدير موقف السلاح الجوى، ص ٥.

(مسلسل ٧).

وخلص تقدير الموقف السابق إلى ضرورة إعادة تنظيم القوة على مرحلتين:

مرحلة عاجلة، يُعاد فيها تشكيل القوة الجوية الموجودة والمتعاقد عليها، بما يسمح بتركيز جهود القوة الجوية المصرية لتوجيه ضربات مؤثرة لحرمان العدو من قوته الجوية التي تم إعدادها خلال الشهور السابقة، ومرحلة تالية، لتدعيم القوة الجوية، بما يسمح بالمحافظة على استمرار السيطرة الجوية المكتسبة واستكمال الدفاع الجوي عن الدولة^(١).

وبالنسبة للمرحلة العاجلة، كان مُقدرا تشكيل القوة الجوية المصرية كما يلي^(٢):

القوة الجوية التكتيكية بالميدان: (٩٠ طائرة).

١ - سرب مقاتلات	٢٠ طائرة سبيتيفير.
١ سرب مقاتلات قاذفه	٢٠ طائرة فيات (عند وصولها) وطائرة فيورى.
١ سرب مقاتلا قاذفه	٢٤ طائره ماكى (عند وصولها).
	٦ طائرة سبيتيفير.
١ سرب استطلاع بالصور	٢ طائرة لايسندر.
	٢ طائرة دف.
١ رف قاذفات خفيفة	٢ طائرة بيتشكرافت.
١ سرب مواصلات	١٤ طائرة داكوتا (عند استكمالها).

وتتمركز هذه القوة باستثناء سرب المواصلات فى المطارات الأمامية عند استكمالها. أما سرب المواصلات، فيعمل ما بين القاعدة والمطارات الأمامية. وواجب هذه القوة تقديم المعاونة الجوية المباشرة للقوات بالميدان.

(١) نفس المرجع، ص ١٢ - ١٥ (مسلسل ١٤ - ١٧).

(٢) نفس المرجع، ص ١٢ - ١٣ (مسلسل ١٤ - ١٥).

القوة الجوية الاستراتيجية: (٣٤ طائرة):

- | | |
|---|--------------------|
| ٩ طائرة ستيرلنج (عند وصولها). | ١ سرب قاذفات ثقيلة |
| ٩ طائرة هاليفاكس (عند وصولها). | ١ سرب قاذفات ثقيلة |
| ٦ طائرة كوماننو (بعد استكمال تجهيزها). | ١ سرب قاذفات ثقيلة |
| ١٠ طائرة كوماننو (بعد استكمال تجهيزها). | ١ سرب نقل / قاذفات |

وتتمركز هذه القوة بالمطارات الخلفية وواجبها تقديم المعاونة غير المباشرة للقوات بالميدان.

قوة الدفاع الجوي الثابت (دفاع جوى الدولة): (٢٠ طائرة):

- ١ سرب مقاتلات ٢٠ طائرة سبيتيفير.

نصفه للدفاع عن القاهرة ومحولها والنصف الآخر للدفاع عن الإسكندرية ومحولها.

أما المرحلة التالية، فكانت في معظمها لا تخرج كثيراً عما جاء في المشروع الذي قُدم إلى رئيس أركان حرب الجيش في أبريل عام ١٩٤٧، والذي تم استعراضه في الفصل الثالث من هذا البحث، مع بعض الإضافات والتي تتلخص فيما يلي^(١):

(١) تحديد طرازات «الفامبير والميتيور» لأسراب المقاتلات، و«الهورنيت والفيوري» للقاذفات الخفيفة والاستطلاع، بالإضافة إلى «الأوتر» لسرب الإنقاذ و«الداكوتا والكوماننو» لأسراب النقل والمواصلات.

(٢) إضافة سرب إنقاذ مجهز بطائرات «أوتر» على القوة الجوية الساحلية.

(٣) إضافة نظام للإنذار والتوجيه الرادارى للدفاع الجوى الثابت «دفاع جوى الدولة» والذي قُدر تشكيله من العناصر التالية^(٢):

(١) نفس المرجع، ص ١٤ - ١٥ وملحق ج (مسلسل ١٦ - ٢٢).

(٢) نفس المرجع، ملحق ج (مسلسل ٢١ - ٢٢).

(أ) شبكة الرادار الأرضية وتتكون من:

(*) خمس وحدات رادارية بكل منها ثلاثة أجهزة (21, 14, 13. AMES)

(*) لثة وحدات رادارية متنقلة على عربات.

(أ) سريين من المقاتلات الليلية من طراز بوفيتير أو موسكيتو مجهزة بالرادار.

(ب) نظام موصلات سلكي ولاسلكي لربط مراكز الرادار وغرف العمليات.

(ج) أجهزة الاتصال اللاسلكي مع الطائرات وأجهزة التعارف بين الأرض والجو.

وقدرت تكاليف المرحلة الثانية من تعزيز القوة الجوية بخمسة وعشرين مليوناً من الجنيهات، منها تسعة عشر مليوناً مصاريف إنشائية غير متكررة وستة ملايين مصاريف سنوية متكررة. كما أوصت إدارة العمليات الجوية بتنفيذ تلك المرحلة خلال ثلاث سنوات وبذلك تُوزع التكاليف سنوياً كما يلي^(١):

الإجمالي السنوي	٨,٣٣٣,٣٣٠	جنيهاً مصرياً.
منها	٦,٣٣٣,٣٣٠	مصاريف إنشائية.
و	٢,٠٠٠,٠٠٠	مصاريف متكررة.

٤ - تجهيز مسرح العمليات:

إنشاء وتجهيز المطارات:

رأينا في الفصل السابق أنه لم يكن هناك في سيناء أى قواعد جوية أو مطارات لتأمين تمرکز وأعمال قتال القوة الجوية المصرية سوى أرض هبوط العريش، والذي سُمّت مطاراً تجاوزاً، حيث كانت في حاجة إلى إصلاحات كثيرة حتى تفي بهذا الغرض. فعمل السلاح الجوى جاهداً على إعداد ممرات للهبوط بها وتجهيزها كقاعدة أساسية لأعمال قتال السلاح الجوى في فلسطين.

(١) نفس المرجع، ص ١٥ (مسلسل ١٧).

ونتيجة لتقدم خط الجبهة المصرية خلال المرحلة الثانية من الحرب شمالاً حتى خط أسدود - الخليل، فقد طالبت كل من قيادتي السلاح الجوي المصرى والقوة الجوية التكتيكية بتجهيز مطارات متقدمة كمطاري رفح وغزة حتى تعطى لطائرات القوة الجوية التكتيكية مدى عمل أطول وفترة بقاء أكثر فى مناطق عملها. إلا أنه حتى بداية المرحلة الثالثة من الحرب، لم يكن قد تم إعداد أية مطارات أخرى سواء فى سيناء أو بداخل الأراضى الفلسطينية، لتأمين انتشار طائرات القوة الجوية وتوفير مدى عمل أطول لها.

ومع تزايد طائرات القوة الجوية فى نهاية المرحلة الثانية من الحرب، بدأ مدير السلاح الجوي يطالب بمطارات أخرى لانتشار طائراته المكدسة فى مطاري ألمأظة وحلوان. ففى المؤتمر الذى عقده وزير الدفاع فى الرابع والعشرين من يوليو، طالب مدير السلاح الجوي بإعداد أرض هبوط بلبيس ومطار غرب القاهرة لتمرکز القوة الجوية المصرية. وقد صدق وزير الدفاع على البدء فوراً فى إعداد المطارين لاستخدام والقوة الجوية. إلا أن مدير المهندسين والأشغال العسكرية أوضح أنه يمكن تنفيذ ذلك بالنسبة لمطار غرب القاهرة، أما مطار بلبيس فكان إعداداه يحتاج إلى فترة طويلة، «لأنه يحتاج إلى مناقصة لإقامة المباني المطلوبة»^(١).

ولما كانت أرض هبوط بلبيس أفضل للسلاح الجوي لقربها النسبى من منطقة العمليات فى فلسطين ومناطق الإعاشة، فقد تقرر البدء فى إعداد أرض وممرات هذا المطار، على أن تقام المباني اللازمة له فيما بعد^(٢).

إلا أنه حتى الأول من أكتوبر، لم يكن هناك أى من المطارات وأراضى الهبوط المتقدمة قد تم إعدادها بعد. كما يوضح تقدير موقف السلاح الجوي فى ذلك التاريخ، أنه قد تم استبعاد مطار غزة لسيطرة نيران المستوطنات الإسرائيلية القريبة على ممراته «ولذا فالعمل جارٍ لإعداد مطار برفح وأرض نزول أخرى بالنقطة ٢٣٥ الواقعة ١٥ كم جنوب العريش»^(٣). أما المطارات

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ١٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، مؤتمر برئاسة الجيش، ٢٤ يوليو ١٩٤٨، ص ٧.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٣١٨، تقدير موقف السلاح الجوي، ١ أكتوبر ١٩٤٨ ص ٦ (مسلسل ٨).

اللازمة لعمل القوة الجوية الاستراتيجية ومقاتلات الدفاع الجوى عن الدولة، فيوضح تقدير الموقف السابق أنها «متوفرة غير أن بعضها يحتاج إلى إصلاحات بسيطة فى ممراتها، وكذا تجهيزها بالإضاءة الليلية، حتى يمكن استعمالها لقاذفات القنابل والمقاتلات الليلية دون الالتجاء إلى استعمال المطارات المدنية، حتى لاتتأثر سرية العمليات ، والعمل جارٍ فى إصلاح بعضها»^(١).

وعندما بدأت القوات الإسرائيلية هجومها على الجبهة المصرية فى الخامس عشر من أكتوبر - خلال العملية «يواب» - لم يكن قد تم تجهيز أى من مطار رفح أو أرض الهبوط الأخرى جنوب العريش. حيث يوضح التقرير الذى قدمه اللواء المواوى عن حالة القوات المحاربة بفلسطين حتى بدء سريان الهدنة الثالثة على الجبهة المصرية فى الساعة الثانية من بعد ظهر الثانى والعشرين من أكتوبر، «أنه لا يوجد سوى مطار واحد غير مجهز للطيران ليلا، وقد تعرض هذا المطار لتركيز غارات العدو، فأُتلف (فأُتلفت) أرضه ودمر (ودمرت) عدة طائرات، فقلل ذلك من سيطرته على الجو»^(٢).

إلا أن المؤتمر الذى عقده الفريق عثمان المهدي مع مديرى الإدارات والأسلحة فى اليوم نفسه الذى قُدم فيه التقرير السابق يشير إلى أنه قد تم تجهيز أرض نزول أخرى غير مطار العريش^(٣)، وزُودت بالمدفعية المضادة للطائرات، وأنه كان يجرى استخدامها آنذاك بواسطة السلاح الجوى. كما كان العمل يجرى لإنشاء دشم لوقاية الطائرات بكل من مطار العريش وأرض النزول المشار إليها، بالإضافة إلى المطارات الخلفية. وحتى ذلك الوقت كان قد تم عمل ست دشم^(٤).

ويبدو من تعارض بيانات هاتين الوثيقتين، أن الإدارات المعنية بوزارة الدفاع، قد سارعت لاستكمال إعداد أرض الهبوط جنوب العريش وتزويدها بالمعدات والمدفعية المضادة للطائرات، عندما تفجر القتال مرة أخرى خلال العملية «يواب». إلا أنه نظراً لعدم استكمال تلك

(١) نفس المرجع، ص ٧ (مسلسل ٩).

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ٢٦ ج ٤، تقرير قائد عام القوات المصرية بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش رقم ١ / س ج / ٧ / ٤ (٢٩٤٢) ٢٣ أكتوبر ١٩٤٨.

(٣) الأرجح أنها أرض هبوط بيرلحفن ١٥ كم جنوب العريش والتي عرفت بالمطار ١٥.

(٤) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، محضر مؤتمر برئاسة الجيش، ٢٣ نوفمبر ١٩٤٨، ص ٣ (مسلسل ٩٥).

التجهيزات خلال العملية، فلم تنتقل طائرات القوة الجوية إلى أرض الهبوط المذكورة. ومع سريان الهدنة ظهرَ الثاني والعشرين من أكتوبر ووصول ممر الهبوط بأرض النزول الجديدة إلى درجة تسمح بهبوط الطائرات فيها، انتقلت إليها طائرات القوة الجوية التكتيكية قبل استكمال تجهيزات تلك الأرض، حتى تسمح بإصلاح مطار العريش بطريقة سليمة بعد تعرضه للقصف الجوى عدة مرات خلال العملية «يوأب».

وربما يدعم هذا التفسير، ماجاء بخطاب قائد القوة الجوية التكتيكية إلى قيادة القوات المصرية بفسطين في السادس والعشرين من نوفمبر، والذي يشير فيه إلى أن انتقال طائراته إلى أرض الهبوط ١٥ كم جنوب العريش (المطار رقم ١٥)، كان للسماح بإعادة إصلاح مطار العريش وممراته بطريقة سليمة دون توقف القوة الجوية، نظراً لأن الإصلاح الذي أجرته الأشغال العسكرية أثناء القتال تم بطريقة خاطئة، تسببت عنها عدة حوادث للطائرات. وأنه كان مقدراً عودة جزءٍ من طائرات القوة الجوية التكتيكية إلى مطار العريش بعد إتمام إصلاحه لتعمل القوة الجوية من المطارين. إلا أن الأمطار التي هطلت بغزارة ليلة ٢١ / ٢٢ نوفمبر أفسدت أرض المطار رقم ١٥ غير المرصوفة، مما تعذر معه انتقال الطائرات إلى العريش إلى أن تم إصلاح عاجل لممر الإقلاع بالمطار الأول^(١).

ويشير تقدير موقف قائد القوة الجوية التكتيكية في الخامس والعشرين من نوفمبر إلى أنه يتوفر للقوة الجوية بالميدان مطاران في ذلك الوقت «أحدهما وهو نمرة (١٥) لم يعد يصلح للاستعمال بالنسبة لطلول فصل الشتاء حيث بدأ موسم الأمطار، وقد اتخذت الإجراءات نحو إعداد ممرات (ممراته) وطرقه بالسلك والأسفلت، ولكن لاينتظر الانتهاء من إعداده تماما قبل انقضاء شهر. وعليه، وحتى انتهاء هذه المدة لن يكون هناك تحت تصرف القوة الجوية (التكتيكية) سوى مطار واحد فقط. وهذه حالة في منتهى الخطورة سبق أن لفتنا النظر إليها في أكثر من تقرير، كما لفتنا النظر إلى بقاء الأعمال الجارية نتيجة لبطء الإجراءات الحكومية وتشعبها، الأمر الذي لا يستقيم مع أوضاع الميدان وما تتطلبه من سرعة البت والتنفيذ»^(٢).

(١) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٩٤، قائد القوة الجوية التكتيكية إلى قيادة القوات المصرية بفسطين، خطاب رقم ٢ /

١٤ / ٢٦، ٤٨ / ١٩٤٨.

(٢) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ١٠٨، تقدير موقف قائد القوة الجوية التكتيكية ٢٥ نوفمبر، ١٩٤٨، ص ١ (مسلسل ١٢).

وأضاف قائد القوة الجوية التكتيكية، أنه قد تم اختيار موقع لمطار آخر برفح، وتمت الموافقة على إنشائه، إلا أنه لا يعلم متى يتم ذلك. كما أشار إلى أن قيادة السلاح الجوى كانت تقوم آنذاك باستطلاع أراض أخرى بالميدان لإعدادها كمطارات، إلا أن ذلك الإعداد لا يُنتظر إتمامه قبل مضي وقت طويل^(١).

وخلص قائد القوة الجوية التكتيكية من تقديره للموقف، إلى أنه «ستظل القوة الجوية التكتيكية محرومة من حرية الحركة ومعرضه للخسائر الفادحة بسبب الهجوم الجوى المعادى لمدة لا تقل عن شهر حتى تتمكن من امتلاك مطار آخر. ولكنها حتى (مع) امتلاكها هذا المطار الثانى وزيادة طائراتها المنتظرة ستظل فى موقف لا يمنحها درجة كافية من الأمان أو الحرية. ولا زالت الحاجة ملحة لاستعمال مطارات متعددة تكفل لها الحماية الأرضية اللازمة ضد الغارات الجوية ليلا ونهارا»^(٢).

وفى برقيته إلى رئيس أركان حرب الجيش فى السادس من ديسمبر ١٩٤٨، طلب القائد العام للقوات المصرية بفلسطين إخطار وزير الدفاع بخطورة موقف القوة الجوية التكتيكية بالجبهة، والتى لا يتوفر لها آنذاك سوى مطار واحد صالح ليس به أى ممرات عرضية^(٣).

وفى الوقت الذى كان فيه كل من القائد العام بفلسطين وقائد القوة الجوية التكتيكية يحذران من افتقار القوة الجوية بالميدان إلى المطارات اللازمة، كان هناك لجنة من السلاح الجوى وإدارة المهندسين والأشغال العسكرية تقوم باستطلاع الأراضى التى يمكن الاستفادة بها وتجهيزها كمطارات أو أراضى هبوط للقوة الجوية فى سيناء.

ويشير تقرير استطلاع تلك اللجنة إلى أنها وجدت أربع مناطق يمكن الاستفادة منها، إلا أنها تحتاج جميعها إلى إعداد وتجهيز بدرجات متفاوتة، فضلا عن حاجتها جميعاً إلى المرافق وترتيبات الإعاشة. وكان أفضل هذه المناطق من الناحية الهندسية، هى أرض هبوط القوات البريطانية رقم ٢٢٤ فى منطقة بير الحمة على طريق الإسماعيلية - العريش وعلى مسافة ١٤٤

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) نفس المرجع، ص ٢ (مسلسل ١٤).

(٣) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٩٤، القائد العام بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة، برقية تليفونية،

٦ ديسمبر، ص ١ (مسلسل ٢٩).

كم شرق الإسماعيلية. وكان بهذه الأرض ممران طول أحدهما ١٣٠٠ متر والآخر ١٨٠٠ متر، وأرضهما صلبة وممهدة ويمكن استخدامها خلال الشتاء، ولا تحتاج إلا إلى أسبوع لإصلاحها، إلا أنه كان يعيبها بُعدها عن أقرب نقطة مياه في أبي عجيبة بمسافة ٥٠ كم^(١).

إلا أنه حتى التاسع عشر من ديسمبر - عشية العملية «حوريب»، لم يكن قد تم استكمال إعداد أى من أراضى الهبوط الجديدة، الأمر الذى دفع مدير السلاح الجوى - خلال المؤتمر الذى عقده الوزير فى ذلك اليوم - إلى أن يؤكد على أن «موقف المطارات سيء - المطار الوحيد المستخدم حالياً بالميدان هو مطار العريش، ومطار جنوب العريش (رقم ١٥) تعذر العمل به بعد سقوط الأمطار»^(٢).

وطالب مدير السلاح الجوى بسرعة إعداد مطار رفح والمطار رقم ١٥، بالإضافة إلى مطار بير الحمة، فضلاً عن مطار آخر جنوب مصفوق. وفى ذلك المؤتمر، استقر الرأى على ضرورة استكمال مطار رفح - الذى كان العمل قد توقف فيه - حتى يمكن استخدامه كمطار احتياطى خلال الظروف الاضطرارية أثناء الطيران، مع استخدامه كمطار أمامى فى حالة تقدم القوات المصرية فيما بعد^(٣).

وهكذا بدأ الهجوم الإسرائيلى مرة أخرى (العملية حوريب) - بعد ثلاثة أيام من المؤتمر السابق لوزير الحربية - وليس لدى القوة الجوية سوى مطار واحد صالح فى سيناء. بينما كانت مطارات القاهرة أبعد من أن تصلح لاستخدام المقاتلات والقاذفة والمقاتلات فى فلسطين. الأمر الذى كان يشكل نقطة ضعف قاتلة، فى ظل التفوق الذى حققته إسرائيل فى ميزان القوى الجوية فى تلك المرحلة من الحرب، وأدى إلى فقد السيطرة الجوية المصرية على مسرح العمليات فى فلسطين.

(١) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٩٤، تقرير استكشاف عن أراضى النزول مقدم من الصاغ أ ح المهندس سمير حلمى إلى مدير سلاح المهندسين، ٧ ديسمبر ١٩٤٨ (مسلسل ٥١).

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، محضر مؤتمر برئاسة الجيش، ١٩ ديسمبر ١٩٤٨، ص ١١، (مسلسل ١٤٣).

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

رابعاً: أثر السياستين الإسرائيلية والمصرية على استخدام القوة الجوية للطرفين فى المرحلة الثالثة:

1 - استخدام القوة الجوية الإسرائيلية:

قامت القوات الإسرائيلية فى المرحلة الثالثة من الحرب بعدة عمليات - كما رأينا - لتصفية الموقف العسكرى لصالحها على الجبهات العربية المختلفة. إلا أن أكبر تلك العمليات، والتي برز فيها استخدام القوة الجوية الإسرائيلية كانت العمليتين «يوآب» و«حوريب» اللتين دارت رحاهما على الجبهة المصرية، بعد أن تم التحضير لهما بالعملية الجوية «أفاك» خلال فترة الهدنة الثانية.

وقد بدأ التفكير الإسرائيلى فى العمليات على الجبهة المصرية عقب إيقاف القتال وبدء الهدنة الثانية، حيث استقر الرأى فى مجلس الوزراء الإسرائيلى - منذ اجتماعه فى الأول من أغسطس ١٩٤٨ - على ضرورة إنهاء تلك الهدنة، نظراً لأن استمرار الوضع فى إطار إيقاف القتال آنذاك لن يكون فى صالح إسرائيل، سواء من الناحية السياسية أو العسكرية. وأنه يتحتم تغيير ذلك الموقف ووضع العرب والأمم المتحدة أمام أمر واقع جديد^(١).

ولما كانت المستوطنات الإسرائيلية فى النقب قد تم عزلها بواسطة القوات المصرية خلال فترة القتال الثانية، ولم تسمح القيادة المصرية بمرور أية إمدادات بالأسلحة والذخائر أو القوى البشرية إلى تلك المستوطنات، فقد أصبح الطريق الوحيد لإمداد تلك المستوطنات هو الإمداد الجوى^(٢)، بعد أن فشلت أغلب الجهود البرية للتسلل عبر الدفاعات المصرية^(٣)، وتوقف النشاط الجوى المصرى التعرضى خلال الهدنة، اكتفاء بطلعات الاستطلاع الجوى لمتابعة الموقف على الجبهة.

(١) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢، ص ٥٢ - ٥٤.

(٢) سمحت القيادة المصرية العامة فى فلسطين بإمداد تلك المستعمرات خلال الهدنة بإمدادات الإعاشة فقط، كالأغذية والأدوية والملابس، بشرط أن يتم ذلك تحت إشراف مراقبى الأمم المتحدة.

(٣) خلال بحث الموقف فى النقب فى أوائل أغسطس، سأل بن جوريون قائد الجبهة الجنوبية عما إذا كان باستطاعته فتح الطريق لقوافل إمداد مستعمرات النقب فأجاب ألون أن هناك فرصة لذلك إلا أنه لا يستطيع الاحتفاظ، بالمر الذى سينشأ أكثر من ١٠ - ١٥ ساعة، لأن المصريين سيعاونون الهجوم، وفى الوضع الراهن فإنهم قادرون على إغلاق الفجوة بعد فترة قصيرة. - شيف، المرجع المشار إليه ص ٢٨ - ٢٩.

إلا أنه مع ازدياد نشاط النقل الجوي الإسرائيلي إلى مستوطنات النقب بدأت طائرات السلاح الجوي الملكي المصرى فى التدخل ضد أعمال النقل الجوي نهاراً^(١). الأمر الذى قصر ذلك النشاط على فترة الليل، وهو ما كان يقلق القيادة الإسرائيلية، نظراً لحاجة مستوطنات النقب لمزيد من القوة البشرية، على حد قول رئيس الوزراء الإسرائيلى^(٢).

ولما كان «بن جوريون» قد اتفق مع رئاسة الأركان العامة على ضرورة القيام بسلسلة من العمليات ضد الجبهة المصرية^(٣)، فقد كان من الضرورى إعداد مستوطنات النقب وحشد القوات والأسلحة والعتاد فيها تمهيداً للعمليات المنتظرة. فتم استطلاع وتجهيز أرض هبوط ملائمة لطائرات النقل الكبيرة مثل الكومانندو والداكوتا والكونستليشن فى منطقتى «روحاما» و«شوقال». وطبقاً لرواية كاجان، فقد استقبلت الأركان لعامة الأنباء التى تنتظرها صباح الثانى والعشرين من أغسطس. حيث أصبح الممر البالغ طوله ٤١٠٠ قدم جاهزاً للعمل. وفى نفس الليلة هبط به أولى طائرات الكومانندو «ونُقل خلال الليلة الأولى ثلاثون طناً من المعدات، ووصلنا فى اليوم التى إلى مامجموعه خمسة وسبعون طناً.

«وفى ظل فشل العدو فى القيام بعمل مضاد^(٤)، بينما كانت عملية النقل الجوى تسير بأقصى طاقاتها، فإن طائرات النقل تمكنت خلال ثلاثة أسابيع من إتمام مائة وسبعين طلعة (طائرة) حاملة ألف طن من المعدات وسبعمائة جندي.

«ونظراً لحاجة الطائرات إلى الصيانة فقد تم تهدئة معدّل عملية النقل اعتباراً من العاشر من سبتمبر.

«وعلى أية حال فقد تم إعداد ممر ثان فى ذلك الوقت، وعادت عملية النقل مرة أخرى بأقصى طاقاتها فى العاشر من أكتوبر، وحتى يوم عشرين من نفس الشهر. وكان مجموع تلك الطلعات ٤١٧ طلعة، نُقل فيها ٢٢٠٠ طن من المعدات، ١٧٠٠ رجل إلى النقب^(٥).

(١) لم يكن السلاح الجوى المصرى يملك أية مقاتلات ليلية.

(٢) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢، ص ٥٦.

(٣) نفس المرجع، ص ٥٧.

(٤) نتيجة لعدم وجود مقاتلات ليلية، وعدم رغبة الحكومة المصرية فى انتهاك الهدنة بعمليات هجومية ضد المطارات التى تتمركز بها طائرات النقل نهاراً.

(٥) حدد بن جوريون القوة التى تم نقلها بالفين وإمدادات قدرها ٢٢٢٥ طن.

بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢، ص ١١٨.

«وقد استخدم في العمليات ست طائرات من طراز كوماندو وخمس من طراز داكوتا، وست من طراز نورسمن»^(١). وطبقاً لرواية كاجان، فإن هذه العملية قد أنقذت النقب^(٢)، حيث تم خلالها غيار لواء النقب المجهد من القتال والحصار طوال الشهر السابقة باللواء يفتاح^(٣)، فضلاً عن تزويد المستوطنات المحاصرة باحتياجاتها من العتاد والأسلحة والمؤن، استعداداً للعمليات التالية.

وما أن اطمأنت القيادة الإسرائيلية إلى موقف المستوطنات، وإتمام التحضيرات للعمليات المنتظرة حتى اشتعل القتال مرة أخرى بدءاً بالعملية «يوآب» وانتهاءً بالعملية «حوريب». وقد اتسمت عمليات المرحلة الثالثة من الحرب بالطابع الاستراتيجي التي شارك فيها السلاح الجوي الإسرائيلي بنصيب وافر، بعد أن هيأت له القيادة الصهيونية والحكومة الإسرائيلية كل أسباب النجاح، سواء من ناحية التسليح أو القوى البشرية أو التدريب، فضلاً عن ارتكاز وحداته على شبكة ممتازة من مطارات الدرجة الأولى - التي خلفتها القوات الجوية البريطانية في فلسطين - وأراضى الهبوط التي تم إعدادها خلال المراحل السابقة داخل المستوطنات الإسرائيلية.

ورغم إجماع المصادر الإسرائيلية الرسمية على الأهمية الكبرى التي علقها القيادة الإسرائيلية على استخدام القوة الجوية في تلك المرحلة - الأمر الذي أدى إلى زج كل القوة الجوية الإسرائيلية في عملياتها على الجبهة المصرية - إلا أنها اختلفت بالنسبة لطبيعة المهام التي كلفت بها القوة الجوية الإسرائيلية على الجبهة المصرية.

فطبقاً للمرجع الرسمي الإسرائيلي لحرب ١٩٤٨، فإن القيادة العامة حددت للسلاح الجوي الإسرائيلي المهام التالية^(٤):

- (١) القضاء على القوات الجوية للعدو.
- (٢) مهاجمة أهداف التكتيكية محددة للعدو.
- (٣) تقديم المعاونة الجوية المباشرة للوحدات المقاتلة.
- (٤) قصف أهداف استراتيجية للعدو.

Kagan, op. cit., pp. 120 - 121.

(١)

Ibid., p. 121.

(٢)

(٣) شيف، المرجع المشار إليه، ص ٢٨.

(٤) الأركان الإسرائيلية العامة، تاريخ حرب الاستقلال (حرب فلسطين ١٩٤٧ - ١٩٤٨)، ص ٦٤٧.

أما رواية كاجان، فقد قصرت مهام القوة الجوية الإسرائيلية في تلك المرحلة على «الاشتراك الفعال والمؤثر لقواتنا الجوية، والتي اعتمدنا عليها لتحديد القوة الجوية المصرية بقصف قاعدة العريش أساسا. وعلاوة على ذلك، كان على مقاتلاتنا معاونة الأعمال الهجومية لتجميع قواتنا البرية»^(١).

أما عن النتائج التي حققتها القوة الجوية الإسرائيلية بالنسبة لهذه المهام، فتكاد تجمع المصادر الإسرائيلية على انتقال السيطرة الجوية إلى جانب القوة الإسرائيلية طوال تلك المرحلة من الحرب، بعد نجاحها في شل القوة الجوية المصرية بمطار العريش^(٢). وهذا التقييم من المصادر الإسرائيلية يفرض علينا مناقشته في هذا البحث لإظهار الحقيقة التاريخية، لا على ضوء الوثائق المصرية فحسب، بل أيضا على ضوء ما جاء في المصادر الإسرائيلية الرسمية نفسها.

فالقول بأن القوة الجوية الإسرائيلية حصلت على السيطرة الجوية خلال العملية «يوأب» واحتفظت بها حتى نهاية الحرب - كما يشير مؤلفا الجيش الإسرائيلي - فإنه لا يمت إلى الحقيقة العلمية أو التاريخية بأية صلة. وهذا القول لا يقف على قدميه أمام أى تحليل يستند على المفهوم العلمى للسيطرة الجوية، كما تدرس في المعاهدة العسكرية شرقا وغربا. فطبقا للعقيدة العسكرية الشرقية، حُدَّت ثلاثة مستويات للسيطرة الجوية، هي السيطرة الجوية الاستراتيجية والتعبوية والتكتيكية. أما العقيدة الغربية فقصرتها على مستويين فقط هما السيطرة الجوية الاستراتيجية والتكتيكية.

والسيطرة الجوية الاستراتيجية تعنى تحقيق الموقف الجوى الملائم فى كل مسرح الحرب، والذي يسمح بحرية العمل للقوات المسلحة الصديقة، وإدارة الصراع المسلح بنجاح، دون تدخل مؤثر ومنظم من طيران العدو، وحرمان قواته المسلحة من حرية العمل لحين تحقيق

Kagan, op. cit., p. 129.

(١)

Lutwak and Horowitz, op. cit., p. 67.

(٢) شيف، المرجع المشار إليه، ص ٢٣.

بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢، ص ١٤٢ - الأركان الإسرائيلية العامة، تاريخ حرب الاستقلال (حرب فلسطين ١٩٤٧ - ١٩٤٨)، ص ٦٤٩.

الهدف الاستراتيجى للحرب. أما السيطرة الجوية التعبوية، فتعنى تحقيق الموقف الجوى الملئم فى منطقة العمليات لتشكيل تعبوى (جيش ميدانى / منطقة عسكرية)، والذى يسمح بإدارة الأعمال القتالية لتشكيلات الأفرع الرئيسية للقوات المسلحة بنجاح، دون تدخل مؤثر من طيران العدو لحين تحقيق هدف العملية. بينما تعنى السيطرة الجوية التكتيكية تحقيق الموقف الجوى الملئم فى قطاع معين من مسرح العمليات بما يسمح بإدارة الأعمال القتالية لتشكيلات هذا القطاع بنجاح دون دخل مؤثر من طيران العدو، خلال فترة زمنية قصيرة نسبياً (بضع ساعات). ومن هذه المستويات والمفاهيم المختلفة للسيطرة الجوية يظهر لنا الفرق الواضح بين كل منها، خاصة بالنسبة للنطاق الجغرافى والفترة الزمنية التى تغطيها السيطرة الجوية.

وهنا يجب أن نفرق بين تحقيق التفوق الجوى وتحقيق السيطرة الجوية. فالأول يعنى تحقيق التفوق فى ميزان القوى الجوية سواء قبل أو أثناء الحرب. وهو مايمكن تحقيقه دون حاجة إلى استخدام القوة الجوية فعلا، الأمر الذى نجحت فيه القيادة الإسرائيلية دون جدال خلال المرحلة الثالثة بجهودها التى سبقت الإشارة إليها فى تدعيم تسلح القوة الجوية الإسرائيلية والقوى البشرية العاملة فيها. أما السيطرة الجوية فتعنى استخدام القوة الجوية المتفوقة ضد طيران الخصم لتحقيق الموقف الجوى الملئم، بحرمان العدو من الاستخدام المؤثر لقوته الجوية، وتوفير حرية العمل للقوات الصديقة طوال الفترة المحددة لتحقيق السيطرة الجوية.

وهنا يطرح السؤال التالى نفسه:

أين مكان السيطرة الجوية التى حققتها القوة الجوية الإسرائيلية فى المرحلة الثالثة من الحرب بين مستويات السيطرة الجوية المختلفة؟

إن تحليل الوثائق المصرية لتلك المرحلة، وما اعترفت به المصادر الإسرائيلية نفسها وبعض المصادر الغربية المشايعة، ينفى تماما تحقيق القوة الجوية الإسرائيلية للسيطرة الجوية الإستراتيجية، أو حتى السيطرة الجوية التعبوية الكاملة. وباستثناء الأربعة أيام الأولى من العملية حوريب - التى حققت فيها القوة الجوية الإسرائيلية السيطرة الجوية التعبوية قبل أن تستعيد القوة الجوية المصرية كفاءتها - فإن ما حققه القوة الجوية الإسرائيلية خلال تلك المرحلة لا يخرج عن نطاق السيطرة الجوية التكتيكية، والتى نازعتها إياها القوة الجوية المصرية فى بعض الفترات.

فبرقيات الموقف التي كان يرسلها قائد القوات المصرية بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش، وتقارير عمليات القوة الجوية التكتيكية ويوهيات طائرات السلاح الجوي المصري توضح زيف ماجاء في المصادر الإسرائيلية عن تحقيق السيطرة الجوية بمفهومها المطلق.

ففي الوقت الذي أشار فيه بن جوريون إلى تدمير مطار العريش (مساء ١٥ أكتوبر) ونجاح الهجوم الجوي الإسرائيلي في عدم تمكين أى طائرة مصرية من الظهور في سماء إسرائيل خلال اليوم التالي^(١)، أفادت برقية القائد العام للقوات المصرية بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش مساء الخامس عشر من أكتوبر، أن كل ما أصاب مطار العريش هو إصابة ثلاث طائرات إصابات بسيطة^(٢).

وباستثناء تعطل مطار العريش لمدة ساعتين نتيجة لتكرار الهجوم الجوي عليه صباح السادس عشر من أكتوبر، فقد استمر نشاط القوة الجوية التكتيكية دون توقف طوال العملية «يوأب» ضد التجمعات البرية والمستوطنات والمطارات الإسرائيلية^(٣).

ومن ذلك نرى، أنه خلال العملية «يوأب» لم يكن أى من الطرفين قادراً على حسم الموقف الجوي لصالحه رغم تفوق القوة الجوية الإسرائيلية كما رأينا. إلا أنه يمكن القول إن القوة الجوية الإسرائيلية قد تمتعت خلال فترة القتال الرابعة بحرية أكثر في العمل منها في فترة القتال الثالثة. حيث نجحت في الأيام الأولى للعملية «حوريب» (٢٢ - ٢٦ ديسمبر) في الحصول على قدر من السيطرة الجوية التعبوية، إلى أن استعادت القوة الجوية المصرية كفاءتها في السابع والعشرين من ديسمبر. ومن ثم، نجحت الأخيرة في منازعتها تلك السيطرة في منطقة العمليات وحتى سريان الهدنة الأخيرة من الحرب^(٤).

(١) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصي، ج ٢، ص ١٤٢.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٤، ملف ١ - ٢٦ / س / ج / ٢٦ - ١، القائد العام بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة، برقية رقم ١ / س / ج / ٢٥٠٧ / ١ (٢٧٩١)، ١٥ أكتوبر ١٩٤٨.

(٣) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٨٠، تقارير العمليات الجوية، أيام ١٦ - ٢٢ أكتوبر.

الأركان العامة الاسرائيلية، تاريخ حرب الاستقلال (حرب فلسطين ١٩٤٨ - ١٩٤٩)، المرجع المشار إليه، ص ٦٣٧.

(٤) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٥، ملف ١ - ٢٦ / س / ج / ٢٦ (ج ٦)، القائد العام للقوات المصرية بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة، برقيات أرقام ١ / س / ج / ٢٤٠٢٥ / ٤ / ٢٧٥٦ / ١ / س / ج / ٤ / ٧ (٣٧٨٠)، (٣٨٠٧)، (٣٨٢٩)، (٣٢٨٠)، (٣٩٠٤)، (٣٩٢٦)، (١٠٤)، بتاريخ ٢٢، ٢٤، ٢٥، ٢٧، ٢٩، ٣٠ ديسمبر ١٩٤٨، ١ يناير ١٩٤٩ على التوالي.

وعلى عكس نجاح القوة الجوية الإسرائيلية في تنفيذ مهامها الأخرى بدرجات متفاوتة، فإنها فشلت في تنفيذ مهام المعاونة الجوية القريبة بطريقة آمنة. الأمر الذي أدى إلى إقلاع القيادة الإسرائيلية عن استخدامها في تلك المهام في نهاية الأمر.

وقد عكس استخدام القوة الجوية الإسرائيلية في المرحلة الثالثة من الحرب، مستوى أفضل - سواء من ناحية التخطيط أو التنفيذ - عما كان عليه الحال في المرحلتين السابقتين. كما بلغ الجهود الجوى المنفذ في تلك المرحلة - طبقاً لما جاء في المصادر الإسرائيلية الرسمية - ٢٤٣ طلعة (طائرة) خلال العملية «حوريب» أسقطت فيها ٢٢٦ طن من القنابل، في مقابل ٢٣٩ طلعة (طائرة) خلال العملية «يواب» أسقطت فيها ٥١ طن من القنابل^(١). وجاء ذلك نتيجة طبيعية للجهود الذي بُذل لتدعيم بناء القوة الجوية الإسرائيلية وإعادة تنظيمها وتدريبها خلال المرحلتين السابقتين من الحرب.

وقد اتسم استخدام القوة الجوية الإسرائيلية خلال المرحلة الثالثة بالالتزام بالأسس السليمة للحرب الجوية، فقد كانت العمليات البرية تفتتح بهجمات جوية مكثفة على المطار الوحيد الصالح للقوة الجوية المصرية في العريش، يعقبها تمهيد جوى ضد مناطق تجمعات القوات البرية المصرية ومواقعها الدفاعية في الجبهة، ثم عرقلة خطوط المواصلات ومعاونة القوات القائمة بالهجوم كلما أمكن ذلك بطريقة آمنة.

وقد سمح ذلك الاستخدام للقوة الجوية الإسرائيلية المتفوقة بالحد من فاعلية القوة الجوية المصرية إلى درجة كبيرة، وتوفير قوة نيران مرنة ومؤثرة في خدمة القيادة العامة الإسرائيلية لتوجيهها طبقاً لأسبقيات العمل على الجبهات العربية المختلفة. وإذا أضفنا إلى ذلك قصور القوات الجوية العربية - سواء في التسليح والقوى البشرية أو تجهيز مسرح العمليات - التي لم يتم تداركها بالشكل المناسب لمواجهة ما طرأ على القوة الجوية الإسرائيلية من تطور خلال المرحلة السابقة من الحرب - وتمتع الأخيرة بعامل المبادأة والمفاجأة في بداية المرحلة الثالثة، فقد كان لدى القوة الجوية الإسرائيلية فرصة أفضل للقيام بدور أكثر تأثيراً على مجريات الحرب في المرحلة الأخيرة منها. وقد ساعد على ذلك سكون الجبهات العربية الأخرى أثناء

(١) الأركان الإسرائيلية العامة، تاريخ حرب الاستقلال (حرب فلسطين ١٩٤٧ - ١٩٤٨)، ص ٦٩٨.

شيف، المرجع المشار إليه، ص ٣٦، ٣٣.

الهجوم الإسرائيلي على الجبهة المصرية. الأمر الذى سمح للقوة الجوية الإسرائيلية بحشد كل طاقاتها ضد الجبهة المصرية - بصفتها أكثر الجبهات خطورة وتأثيراً على مجرى الصراع - ثم التحول الى الجبهات العربية الأخرى، تبعاً لتحول دفة العمليات البرية البرية (١).

٢ - استخدام القوة الجوية المصرية:

العملية «يوأب»:

أشار تقدير موقف السلاح الجوى المصرى فى الأول من أكتوبر - والذى سبق الإشارة إليه - إلى أن إمكانات القوة الجوية المتاحة آنذاك - لايمكنها الاحتفاظ بالسيطرة الجوية التى حققتها تلك القوة حتى ذلك التاريخ، نظراً لتزايد قدرات القوة الجوية الإسرائيلية سواء من ناحية الطيارين أو الطائرات أو شبكة المطارات التى تخدم تلك القوة. ومن ثم، خصص تقدير الموقف إلى أنه على القوة الجوية المصرية أن تكون على أهبة الاستعداد لأخذ العدو على غرة قبيل تجدد العمليات الحربية ثانية، بتركيز كل جهودها لشل مطارات العدو وتحطيم طائراته فى الجو وعلى الأرض لحرمانه من استخدام قوته الجوية المتفوقة التى تم إعدادها خلال الهدنة الثانية (٢).

ويعكس تقدير العاشر من أكتوبر الفكرة العامة لاستخدام القوة الجوية المصرية عند تجدد القتال، والتى تتلخص فى تركيز جهود تلك القوة فى بداية الأمر للقتال من أجل السيطرة الجوية، بحشد أقصى جهود القوة الجوية المصرية كلها ولدة أسبوع لتدمير المطارات الإسرائيلية وأكبر عدد من طائراتها على الأرض.

ثم تنقل القوة الجوية التكتيكية جهودها بعد ذلك لمعاونة وحماية القوات البرية والبحرية، بينما تستمر القوة الجوية الاستراتيجية فى توجيه هجماتها ضد مطارات العدو وخطوط مواصلاته ومراكزه الصناعية، مع قيام طائرات الاستطلاع بتنفيذ مهامها تبعاً لأوامر قائد القوة الجوية التكتيكية بالتنسيق مع مدير العمليات الجوية (٣).

وعند تقدم القوات البرية المصرية ينتقل جزء من القوة الجوية التكتيكية ليعمل من مطار

(١) كررت القوة الجوية الإسرائيلية، نفس الأسلوب عام ١٩٦٧ لسيان العرب دروس الحروب السابقة.

(٢) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٣١٨. تقدير موقف السلاح الجوى، ١ أكتوبر ١٩٤٨، ص ١٢ - ١٣ (مسلسل ١٤، ١٥).

(٣) نفس المرجع، تقدير موقف السلاح الجوى، ١٠ أكتوبر ١٩٤٨، ص ٧ - ٨ (مسلسل ٢٢ - ٢٤).

رفع بمجرد انتهاء العمل فيه، وجزء آخر إلى مطار غزة بمجرد تأمينه، على أن تبقى قاذفات القنابل المتوسطة وطائرات الاستطلاع الجوى بالصور بمطار العريش (المحطة رقم ١٠)^(١).

ورغم أن التصور السابق لاستخدام القوة الجوية المصرية يعتبر سليماً من الناحية النظرية، إلا أنه بنى أساساً على أن المبادأة ستكون في جانب القوات المصرية عند تجدد القتال، كما كان عليه الحال في المرحلة الثانية من الحرب، وهو الأمر الذى طالبت به فعلاً قيادة السلاح الجوى فى تقديرها للموقف المقدم إلى وزير الدفاع فى العاشر من أكتوبر. إلا أن أياً من القيادتين السياسية أو السياسية العسكرية (المثلة فى وزير الدفاع)، لم تكن مستعدة آنذاك لمخالفة الهدنة وبدء القتال مرة أخرى خوفاً من العقوبات التى قد يفرضها مجلس الأمن من ناحية، وتحول ميزان القوى الاستراتيجية لصالح إسرائيل من ناحية أخرى^(٢). ولم يكن ذلك حال القيادة السياسية الإسرائيلية، التى كانت تتمتع بقدر أكبر من حرية الحركة السياسية استناداً لما كانت تلقاه من دعم وتأييد كل من الاتحاد السوفيتى والولايات المتحدة الأمريكية فى ذلك الوقت.

وعلى ذلك، التزمت القوة الجوية المصرية خلال الهدنة الثانية بتعليمات القيادتين السياسية والسياسية العسكرية باحترام الهدنة. ورغم الخرق الإسرائيلى المتعمد لتلك الهدنة مرات عديدة - والذى سبقت الإشارة إليه - فقد اقتصر نشاط القوة الجوية المصرية خلال الهدنة الثانية على أعمال الاستطلاع الجوى والرد على أعمال فتح النار الإسرائيلية على المواقع المصرية، مع التعرض لأعمال الإمداد الجوى لمستوطنات النقب المخالفة لشروط الهدنة نهائياً، دون التعرض للمطارات الإسرائيلية^(٣).

ومن ثم، انتقلت المبادأة إلى القوة الجوية الإسرائيلية مع بدء العملية «يوأب» فى الخامس عشر من أكتوبر. وحرمت قيادة السلاح الجوى الملكى المصرى من تنفيذ خطتها، التى كانت تعتمد على تحقيق المفاجأة فى الضربات الأولى باستغلال عامل المبادأة وتركيز جهودها لمدة أسبوع لتدمير الطائرات الإسرائيلية على الأرض، والمحافظة على السيطرة الجوية التى تم تحقيقها خلال المرحلة السابقة. فضياع عامل المبادأة والمفاجأة مع بدء الهجوم الإسرائيلى،

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) شكيب، المرجع المشار إليه، ص ٣٦٧.

(٣) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٨٠، تقارير العمليات الجوية، ١٨ يوليو - ١٥ أكتوبر ١٩٤٨.

وضغط ذلك الهجوم على القوات البرية المصرية، لم تسمح بفترة التفرغ، التي كانت تطمح فيها قيادة السلاح الجوى المصرى، للقتال من أجل السيطرة الجوية وحرمان العدو من معاونات طيرانه.

وكان على القوة الجوية المصرية أن تركز جهودها منذ اليوم الأول لتجدد القتال فى معاونة القوات البرية المصرية فى النقب وكسر حدة الهجوم الإسرائيلى بالتعامل مع أنساقه الخلفية. كما أدى التعطل الوقتى للمطار الوحيد الصالح للاستخدام فى سيناء يوم ١٦ أكتوبر، فضلا عن إصابة ثلاث طائرات دفعة واحدة على الارض فى اليوم السابق، إلى الحد من مجهود القوة الجوية التكتيكية، التى كان عليها أن تحمى قاعدتها الجوية الوحيدة من ناحية وحراسة القاذفات المصرية غير المسلحة من ناحية أخرى، فضلا عن معاونة القوات البرية الصديقة.

ولما كان كل ما استطاعت قيادة السلاح الجوى المصرى تديره آنذاك لايعود ثمانى عشرة طائرة مقاتلة ومقاتلة قاذفة واستطلاع للقوة الجوية التكتيكية، وتسع قاذفات غير مسلحة بالمدافع للقوة الجوية الاستراتيجية، فقد كان من المستحيل على تلك القوة - فى ظل التفوق الجوى المعادى والحاجة الضاغطة لمعاونة القوات البرية المصرية - أن تحافظ على السيطرة الجوية التى حققتها خلال المرحلة السابقة من الحرب.

ورغم إجماع المصادر الإسرائيلىة على تحقيق القوة الجوية الإسرائيلىة للسيطرة الجوية - بمفهومها التعبوى - خلال العملية «يوأب» إلا أن نشاط القوة الجوية المصرية خلال تلك العملية ينفى هذا الزعم من أساسه، وإن كان يشير إلى فقد القوة الجوية المصرية لسيطرتها السابقة على سماء مسرح العمليات وأن أيا من الطرفين لم يستطع خلال تلك المرحلة إحراز السيطرة الجوية التعبوية، لأن كلا من الطرفين كان قادرا على استخدام قوته الجوية بفاعلية نون تدخل حاسم من طيران الطرف الآخر. وكان كل ما استطاعت تحقيقه القوة الجوية الإسرائيلىة المتفوقة، هو السيطرة الجوية التكتيكية خلال الساعات المحدودة التى نجحت فيها فى تعطيل مطار العريش.

إلا أنه نتيجة لتفوق القوة الجوية الإسرائيلىة فى عدد الطائرات والطيارين المدربين والمطارات، وقرب هذه المطارات من منطقة العمليات، كان المجهود الجوى لتلك القوة أكبر من نظيرتها المصرية. ومن ثم، كان تأثيره النسبى على القوات البرية المصرية ملموساً، خاصة وأن الأخيرة لم تعان شيئاً من الهجمات الإسرائيلىة فى المرحلة السابقة من الحرب.

ورغم تركيز القوة الجوية الإسرائيلية هجماتها مساء الخامس عشر من أكتوبر وصباح اليوم التالي لشل مطار العريش وتدمير القوة الجوية المصرية فيه، إلا أن كل ما أسفر عنه هجوم الخامس عشر من أكتوبر كما سبق إيضاحه - هو إصابة ثلاث طائرات إصابات بسيطة. وتوضح برقية العمليات الجوية إلى العمليات الحربية فى السادس عشر من أكتوبر نتيجة الهجوم الجوى الإسرائيلى صباح ذلك اليوم، والتي تتلخص فى إسقاط ٢٢ قنبلة زنة ٥٠٠ رطل على ممرات النزول «ولم تحدث أى خسائر أخرى، وتمكنا من إصلاح الممرات بعد ساعتين»^(١).

وتوضح تقارير العمليات الجوية استمرار نشاط القوة الجوية التكتيكية طوال العملية «يوأب» وإن تذبذبت كثافة المجهود الجوى اليومى تبعاً لصلاحية مطار العريش والطائرات المتمركزة فيه. وقد تركز نشاط القوة الجوية التكتيكية فى السادس عشر من أكتوبر فى الاستطلاع المسلح للمستوطنات الإسرائيلية التى تشكل قواعد الهجوم الإسرائيلى وتوجيه الضربات الجوية للتجمعات الإسرائيلية فى تلك المستوطنات، فضلاً عن احتلال مناطق المظلات الجوية لحماية مطار العريش^(٢).

وطبقاً لتقارير العمليات الجوية، فقد خسرت القوة الجوية الإسرائيلية فى ذلك اليوم طائرتين مسرشميت فى معركتين جويتين، إحداهما مع أحد تشكيلات الاستطلاع المسلح والأخرى مع مظلة الحماية فوق العريش، بينما اضطرت إحدى طائرات الاستطلاع المسلح من الهبوط الاضطرارى قرب قواتنا بمنطقة المجدل وعاد الطيار سليماً^(٣).

وفى المدة من السادس عشر من أكتوبر وحتى ظهر الثانى والعشرين من نفس الشهر - عند سريان الهدنة الثالثة على الجبهة المصرية الإسرائيلية - تنفذ من مطار العريش ١٠٨ طلعة طائرة فى مسرح عمليات فلسطين. بينما كان إجمالى مانفذته القوتان المصريتان التكتيكية والاستراتيجية (٣٢ طائرة) فى نفس المسرح هو ١١٣ طلعة، بمتوسط يومى ٤, ١٧ طلعة.

وقد وُجِه أغلب مجهود المقاتلات والمقاتلات القاذفة ضد تجمعات القوات البرية الإسرائيلية

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٤، ملف ١ - ٢٦، س ج / ٢٦ / ج ٣، برقية العمليات الجوية إلى العمليات الحربية،

١٦ أكتوبر ١٩٤٨، مسلسل ٢٤٢.

(٢) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٨٠، تقارير العمليات الجوية، ١٦ - ٢٢ أكتوبر.

(٣) نفس المرجع، تقرير العمليات الجوية، ١٦ أكتوبر ١٩٤٨.

ومناطق حشدها وطرق مواصلاتها، والجزء الباقي تم به حماية مطار العريش، فضلا عن حماية القوات البرية والبحرية المصرية. أما القاذفات فقد تركز نشاطها في القصف الليلي لمطارات عكير واللد وسان جين ورامات داquid.

ومنذ السابع عشر من أكتوبر وحتى بداية الهدنة الثالثة لم تخسر القوة الجوية المصرية نتيجة للهجمات الإسرائيلية سواء في الجو أو على الأرض سوى طائرة واحدة من طراز سبيتفير في مقابل طائرتين إسرائيليتين من طرازي مسرشميت وبوفتير في معركتين جويتين يومي ١٩، ٢١ أكتوبر^(١). فإذا أضفنا خسائر الخامس عشر والسادس عشر من أكتوبر، فإنه يكون جملة ما خسرت القوة الجوية المصرية طائرتين سبيتفير وإصابة ثلاث طائرات على الأرض إصابات بسيطة، في مقابل تدمير ثلاث طائرات مسرشميت وطائرة بوفتير إسرائيلية في معارك جوية، فضلا عن الخسائر التي لحقت بالمطارات الإسرائيلية نتيجة لقصف القاذفات.

ولما كانت أغلب المصادر الإسرائيلية قد اتفقت على أن جملة مانفذته القوة الجوية الإسرائيلية خلال العملية «يوأب» هو ٢٣٩ طلعة، بينما كان مجهود القوة الجوية المصرية (التكتيكية والاستراتيجية) هو ١١٣^(٢)، فإنه يمكن مقارنة مجهود الجانبين بقسمة عدد طلعات المجهود الجوي المنفذ بواسطة كل جانب على عدد طائراته التي كان يمكن اشتراكها في العمليات.

فإذا أخذنا برواية روبنشتاين وجولدمان عن حجم القوة الإسرائيلية الصالحة التي كان يمكن إشراكها في العمليات هو ٧٨ طائرة^(٣) - وهو أقل من التقدير الحقيقي طبقاً لما تم مناقشته في هذا الفصل، فإن معدل المجهود الجوي لكل طائرة إسرائيلية صالحة هو ٣.٠٦ طلعة طوال العملية «يوأب». أما إذا أخذنا بالتقدير الوارد في هذا البحث - والذي تؤكد المصادر البريطانية والأمريكية - وهو مائة وأربعون طائرة، فإنه يمكن أن نستخلص أنه كان لدى إسرائيل حوالي مائة طائرة وعشر جاهزة للعمليات، طبقاً لنسبة الصلاحية التي حدها روبنشتاين وجولدمان، عشية العملية «يوأب»^(٤). وعلى ذلك، فإن معدل المجهود الجوي لكل

(١) نفس المرجع، تقارير العمليات الجوية يومي ١٩، ٢١ أكتوبر ١٩٤٨.

(٢) لم يدخل في حساب ذلك المجهود طلعات المقاتلات المخصصة للدفاع الجوي عن القاهرة وطائرات النقل الجوي عموماً سواء كان لخدمة الجبهة أو داخل وخارج القطر.

Rubinstein and Goldman, op. cit., p. 50.

(٣)

Idem

(٤)

طائرة إسرائيلية ينخفض إلى ٢,١٧ طلعة طوال العملية، بينما كان معدل ذلك المجهود بالنسبة للطائرات المصرية هو ٢,٧٦ طلعة لكل طائرة^(١). أى أن معدل المجهود الجوى لكل طائرة مصرية أمكن إشراكها فى العملية «يوأب» كان أعلى من نظيرتها الإسرائيلية فى نفس الفترة، رغم التفوق الكبير فى عدد الطيارين المدربين فى الجانب الإسرائيلى، والذى كان يجب أن يزيد من معدل طلعاتهم بنسبة هذه الزيادة. إلا أنه من ناحية أخرى، فقد انعكست تلك الزيادة فى عدد الطيارين والطائرات الصالحة فى القوة الجوية الإسرائيلية - والتي بلغت ١:٢,٦٨ بالنسبة لنظيرتها فى القوة الجوية المصرية^(٢) - على إجمالى المجهود الجوى المنفذ بواسطة كل منهما فى العملية «يوأب». حيث وصل المجهود الجوى الإسرائيلى إلى ما يقرب من ضعف المجهود المصرى فى تلك العملية.

ومن ذلك، نرى أن أياً من الطرفين كان غير قادر على حسم الموقف الجوى لصالحه طوال العملية «يوأب». وربما كان ذلك عائداً فى الدرجة الأولى إلى عدم تركيز المجهود الجوى لأى من الجانبين بقدر كافٍ للحصول على السيطرة الجوية قبل التحول إلى تنفيذ المهام الجوية الأخرى.

إمداد قوات الفالوجا وقطاع الخليل - بيت لحم :

نتيجة للتفوق الجوى الإسرائيلى وفقد القوة الجوية المصرية لسيطراتها السابقة، فقد رأت قيادة السلاح الجوى أنه لى تستطيع القوة الجوية المصرية مواصلة تنفيذ مهامها بالجبهة ومواجهة الموقف الجديد فإن عليها فور سريان الهدنة الثالثة إتباع السياسة التالية^(٣).

(١) الإقتصاد التام فى استعمال القوة الجوية التكتيكية خلال الهدنة حتى يمكن رفع درجة الصلاحية الفنية لطائرات تلك القوة.

(٢) الإسراع فى تركيب الطائرات الجديدة من طرازى «ماكى» و «فيات» التى بدأ التدريب عليها.

(١) كان عدد الطائرات الصالحة والتي يمكن إشراكها فى العمليات من القوة المصرية كلها لايزيد عن ٤١ طائرة بما فى ذلك مقاتلات التدريب والدفاع الجوى عن القاهرة، طبقاً لما جاء فى تقدير موقف السلاح الجوى فى العاشر من أكتوبر، الذى سبقت الإشارة إليه.

(٢) طبقاً للتقدير الذى تم التوصل إليه فى هذا البحث فإن عدد الطائرات الإسرائيلية الصالحة كان يقرب من ١١٠ طائرة فى مقابل ٤١ طائرة مصرية.

(٣) وزارة الدفاع، العمليات الحربية بفلسطين، عام ١٩٤٨، ج٢، ص ١٥٦-١٥٧.

(٣) الإسراع فى تدريب الطيارين والفنيين على الطائرات والمعدات الجديدة التى لم يسبق لهم العمل عليها .

(٤) إعداد مطارات وأراضى هبوط جديدة بسيئات، وتزويدها بالشئون الإدارية والفنية اللازمة لتأمين نشاط القوة الجوية التكتيكية .

إلا أن الظروف التى أحاطت بعزل قوات الفالوجا وحصارها، وحاجتها العاجلة إلى الإمداد، فضلاً عن عزل قطاع الخليل - بيت لحم عن القوات المصرية الرئيسية فى الغرب بعد سقوط بير سبع خلال العملية «يوأب»، أجبر قيادة السلاح الجوى على استخدام طائرات القوة الجوية التكتيكية فى إمداد قوات الفالوجا جواً .

وقد نبعت هذه الضرورة من تعذر استخدام طائرات النقل نهاراً، نظراً لدرجة تعرضها العالية للمقاتلات الإسرائيلية التى كانت تترصد بأى نشاط جوى أو برى لإمداد الفالوجا . كما كان ضيق رقعة الأرض - التى تحتلها القوات المصرية فى الفالوجا لا يسمح بإستخدام طائرات النقل ليلاً - سواء لإسقاط مواد الإمداد أو لهبوط الطائرات - كما فعلت القوة الجوية الإسرائيلية لإمدادات مستوطنات النقب خلال الهدنة الثانية^(١)، حيث كان متاحاً للأخيرة مساحات شاسعة من أراضى المستوطنات الإسرائيلية فى النقب، والتى سمحت بإعداد العديد من ممرات الهبوط التى استخدمتها طائرات النقل الجوى - كما رأينا خلال العملية «أفاك» لإمداد المستوطنات المحاصرة .

ونظراً لأن الطائرات المقاتلة غير مصممة أصلاً لأعمال الإمداد الجوى فقد ابتكرت لها بعض الوسائل التى تمكنها من تنفيذ مهامها الجديدة، مثل استخدام خزانات الوقود الاحتياطية كعبوات لأنواع الذخائر التى تخرج موقفها فى الفالوجا، واستعمال حوافظ جلدية - أمكن الحصول عليها من المخلفات البريطانية - كعبوات لمواد الإمداد . كما صُممت بورش السلاح الجوى مستودعات خاصة يمكن تركيبها فى حمالات القنابل وتعبئتها بمواد الإمداد الملانمة^(٢) .

(١) نفس المرجع، نفس المكان

(٢) نفس المرجع، نفس المكان .

وقد استمر إمداد الفالوجا جواً بالمواد الحرجة اعتباراً من الثلاثين من أكتوبر، وحتى السابع عشر من نوفمبر. وقد تم خلال هذه الفترة ٨٧ طلعة طائرة أسقط فيها آلاف الأبطال من الذخائر والمواد الطبية وبعض أصناف الأطعمة للقوات المحاصرة^(١). إلا أنه مع تضييق دائرة الحصار وزيادة تعرض طائرات الإمداد لنيران الأسلحة الإسرائيلية المضادة للطائرات، فضلاً عن تحرج موقف القوة الجوية التكتيكية بسبب الأمطار التي كانت تحد من استخدامها لأرض الهبوط الجديدة جنوب العريش (المطار رقم ١٥)، فقد رأت إدارة العمليات الجوية - بعد موافقة قائد الفالوجا نفسه - ضرورة إيقاف تلك العملية، خاصة وقد انتفت الحاجة إليها بعد نجاح قوافل الجمال في التسلسل عبر الخطوط الإسرائيلية محملة بمواد الإمداد اللازمة^(٢).

أما قوات قطاع الخليل - بيت لحم، فقد قامت طائرات النقل الجوي بإمدادها عن طريق مطار المفرق في الأردن. «وقد أمكن نقل ما يزيد عن مائتي ألف رطل (٩٠٧٠٣ كجم) من التموينات (مواد الإمداد) المختلفة، خلاف مئات من الركاب من القاعدة إلى الخطوط الأمامية وبالعكس، سواء كانوا من الجرحى أو أفراد الإجازات أو قوات الغيار»^(٣).

العملية «حوريب» :

بدأت العملية «حوريب» - كما رأينا - وليس هناك سوى مطار واحد كان صالحاً لاستخدام القوة الجوية التكتيكية في سيناء، بينما كانت أراضي الهبوط في منطقة الحمة وجنوب العريش لازال العمل يجرى لتجهيزها. وتحت إلهام القائد العام بفلسطين، بعد تعطل مطار العريش في أولى أيام العملية، قبلت إدارة العمليات الجوية باحتلال أرض هبوط الحمة قبل استكمال تجهيزها بمجرد أن أصبحت ممراتها صالحة^(٤). كما وُجّهت جهود القوة الجوية الاستراتيجية ضد مطارات العدو الرئيسية ليلاً. الأمر الذي حد من تدخل القوة الجوية الإسرائيلية في المعارك التي كانت تدور آنذاك في القطاع الساحلي، وسمح بحرية العمل للقوات البرية المصرية في ذلك القطاع. إلا أن نجاح القوة الجوية الإسرائيلية في تعطيل مطار العريش

(١) نفس المرجع، ص ١٥٨.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) لم يكن قد تم إحتلال أرض هبوط بير الحمة عندما أرسل القائد العام بفلسطين برقيته رقم ١/س ج/٧/٤ (٣٧٨٨) بتاريخ ٢٤

ديسمبر يستعجل ذلك الإحتلال.

خلال المرحلة الأولى من العملية «حوريب» حد في الوقت نفسه من نشاط القوة الجوية التكتيكية لمعاونة القوات البرية المصرية.

وبنهاية السادس والعشرين من ديسمبر كانت القوة الجوية التكتيكية مستعدة مرة أخرى لإستئناف أعمال قتالها، مستخدمة هذه المرة، طائراتها الجديدة من طرازى ماكى وفيات ضد القوات الإسرائيلية التي كانت تهاجم المواقع المصرية فى منطقتى العسلوج، والعوجة. كما قامت بحماية الوحدات المصرية المنسحبة من هذه المواقع بعد عزلها.

وتسجل برقية القائد العام للقوات المصرية بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة، مساء السابع والعشرين من ديسمبر، نتائج جهود تلك القوة فى ذلك اليوم كما يلى :

« ٦ - قامت طائرتنا اليوم بما يأتى :

«أُكْتُسِحَتْ بالقنابل والمدافع حوالى ٦٠ مصفحة، ٢٠ دبابة عند عسلوج - العوجة. وضُرِبَت المواقع التى يحتلها العدو لتقطيع (لتجزئة وعزل) قواتنا. وقد قيدت هذا المجهود المشكور للطيران فى سجل الحرب الخاص بقسم التعاون الجوى كتابة كما يلى :

«كان لموقف الطيران المصرى اليوم ما يسجل بالفخر. لقد حمى جنود المشاه الموجودة فى العسلوج من كارثة الفناء لإضطرارها للإنسحاب تحت ضغط فصلها فى عدة مواقع ويدون ماء. وحتى لا يمكن أن تبقى كذلك، انسحب معرضاً لتقطيعه (ونظراً لعدم قدرة قوات العسلوج على البقاء فى مواقعها بالمنطقة معزولة نون مياه انسحبت معرضة لتقطيعها) بمصفحات ودبابات (العدو). ولولا موقف الطيران منها لفضى العدو على مئات من الجنود. إننى أقدر هذا اليوم بكل الأيام التى اشتغلت (عملت) فيها الوحدات الأخرى مع عظيم شكرى وتقدير»^(١).

وفى اليوم التالى، استمر نشاط القوة الجوية المصرية ضد القوات الإسرائيلية المتقدمة فى وادى الأبيض شمال العوجة وعلى طريق العوجة - رفح. ورغم الخسائر التى ألحقتها القوة الجوية بالقوات الإسرائيلية، فإن المجهود الجوى لذلك اليوم (١٢ طلعة) لم يكن كافياً بطبيعة الحال لإيقاف تقدم القوات الإسرائيلية نحو العوجة التى سقطت فى أيدي الأخيرة فى نفس

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم، ملف ٢٦١/س ج/٢٦ - ج ٣، القائد العام بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش

بالنيابة، برقية رقم ٨/س ج/٧ / ٤ (٣٨٢٩) ٢٧ ديسمبر ١٩٤٨، مسلسل ٦٢٦١.

اليوم. وتشمل تقارير العمليات الجوية فى ذلك اليوم رصدها لتقدم القوات الإسرائيلية من العوجة إلى أبى عجيلة داخل الأراضى المصرية بعد ظهر نفس اليوم^(١).

ولم يكن هناك أى مواقع دفاعية برية فى منطقة أبى عجيلة قادرة على صد وإيقاف القوات الإسرائيلية المتقدمة بعد انهيار دفاعات العسلوج والعوجة، فقد تقدمت طلائع القوات الإسرائيلية - ممثلة فى أكثر من ثمانين مصفحة وعشرين دبابة - نحو العريش صباح التاسع والعشرين من ديسمبر، لاستكمال تطويق القوات المصرية الرئيسية فى القطاع الساحلى ما بين غزة والعريش، مع دفع مفرزة فى اتجاه بير الحمة^(٢).

ونظراً لأن تقدم القوات الإسرائيلية بهذه الصورة كان يهدد مطار العريش (رقم ١٠) وأرض الهبوط فى بير لحفن (رقم ١٥)، فضلاً عن أرض هبوط الحمة (رقم ٢٠)، التى تقدمت إليها المفرزة الإسرائيلية، فقد تم إخلاء الطائرات والطيارين من مطارى العريش وبير الحمة إلى مطار ألماتة فى نفس اليوم حتى يتم تأمين هذه المطارات^(٣).

وعلى ذلك، فقد كان التاسع والعشرين من ديسمبر ١٩٤٨ أكثر أيام الجيش المصرى حرجاً منذ بداية تلك الحرب فى فلسطين. إذ إن نجاح القوات الإسرائيلية فى الاستيلاء على العريش - لو تم فى ذلك اليوم - كان يعنى حصار الجيش المصرى فى القطاع الساحلى، وحرمانه من قاعدته الإدارية فى العريش، فضلاً عن أى إمدادات يمكن أن تصله من القاهرة، الأمر الذى كان يمثل كارثة عسكرية بكل المقاييس.

ولما لم يكن هناك فى صباح ذلك اليوم أية احتياطات برية قادرة على صد المدرعات الإسرائيلية جنوب العريش، بإستثناء موقع دفاعى أنشأته الكتيبة التاسعة مشاة على عجل^(٤)، فقد كانت القيادة المصرية فى الجبهة فى أمس الحاجة إلى تعطيل ذلك الهجوم، حتى يتوفر لها

(١) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٨٠، تقارير العمليات الجوية، ٢٨ ديسمبر ١٩٤٨.

(٢) نفس المرجع، تقارير العمليات الجوية، ٢٩ ديسمبر ١٩٤٨ - وزارة الدفاع، العمليات الحربية لفلسطين عام ١٩٤٨، ج ٢، ص ١٦١.

(٣) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٥، ملف ٢٦١ / س ج / ٢٦ / ج، العمليات الجوية إلى العمليات الحربية، برقية رقم

١ / س ج / ٤ / ٧، (٢٨٦٦)، ٢٩ ديسمبر ١٩٤٨.

نفس المرجع، القائد العام للقوات المصرية بفلسطين إلى رئيس أركان الحرب الجيش بالنيابة، برقية رقم ١ / س ج / ٤ / ٧، (٢٨٨٥)،

٢٩ ديسمبر ١٩٤٨.

(٤) الببرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٤٤٥.

فسحة من الوقت لتجميع احتياطياتها ودفعها للدفاع عن المدينة المهددة^(١). وفى هذه اللحظات الحاسمة، لم يكن هناك سوى القوة الجوية المصرية، لتوفير تلك الساعات الثمينة للحفاظ على شرف الجيش المصرى، الذى كان معلقاً بأجنحة نسوره فى ذلك اليوم.

وعلى ذلك، فقد قامت إدارة العمليات الجوية بحشد كل ما كان لديها من طائرات صالحة من المقاتلات والمقاتلات القاذفة والقاذفات وحتى طائرات النقل القادرة على حمل القنابل لإيقاف الهجوم الإسرائيلى على العريش مهما كان الثمن. ونتيجة لإنسحاب طائرات القوة الجوية التكتيكية إلى مطار ألماتة بعد تهديد تمركزاتها فى سيناء، ويعد الأخير عن الأهداف الإسرائيلىة المطلوب مهاجمتها، فقد كان من الصعب استخدام طائرات تلك القوة دون خزانات وقود إضافية، أو استخدام مطارات متقدمة لإعادة الملء بالوقود.

ولما كان السلاح الجوى المصرى يفتقر إلى الخزانات المطلوبة - بعد إسقاط العديد منها فى إمداد قوات الفالوجا - فقد أرسل الفريق محمد حيدر أحد كبار ضباط السلاح الجوى إلى الملحق الجوى البريطانى صباح ذلك اليوم، يخطره بعبور القوات الإسرائيلىة للحدود المصرية وتقدمها نحو العريش، ويطلب تزويد السلاح الجوى المصرى بعشرين من خزانات الوقود الاحتياطية - الخاصة بالدوريات بعيدة المدى - على وجه السرعة. كما طلب وزير الحربية تسهيلات لطائرات السلاح الجوى المصرى فى المطارات البريطانية بمنطقة القناة^(٢).

وعلى ضوء بلاغ وزير الحربية المصرى ومطالبه، فقد قام السفير البريطانى بإبلاغ كل من القائد العام للقوات البريطانية فى مصر ووزارة الخارجية فى لندن بالموقف الجديد فى سيناء ومطالب وزير الحربية. كما طلب تعليمات حكومته بهذا الخصوص على وجه السرعة^(٣).

وبعد بضع دقائق من برقيته الأولى، أرسل السفير البريطانى يخطر الخارجية البريطانية، أن الملحق الجوى البريطانى قد تلقى إخطاراً جديداً من وزير الحربية المصرى، بوصول القوات اليهودية ١٠ كم جنوب العريش داخل الحدود المصرية^(١).

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٥، ملف ٢٦١ / س ج / ٢٦ / ج، القائد العام بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة، برقية رقم ١ / س ج / ٤ / ٧ (٢٨٦٨)، ٢٩ ديسمبر ١٩٤٨.

(٢) F.O. 371/69289, J. 8282, Cairo to F.O., most immediate and confidential tel., No. 1793, 29.12.1948

(ملحق ٤٠)

Idem

(٢)

ولما كان الوقت حرجاً وثمانياً فى الوقت نفسه، فلم تنتظر إدارة العمليات الجوية موافقة السلطات البريطانية على استخدام مطارات الأخيرة فى منطقة القناة. وأصدرت تعليماتها لطيارى المقاتلات والمقاتلات القاذفة، باعتبار مطارات القناة البريطانية بمثابة مطارات متقدمة للتزود بالوقود فى الأحوال الإضطرارية. ولم تجد قيادة القوات الجوية البريطانية فى منطقة القناة بدأً من تزويد الطائرات المصرية بالوقود على أساس أن هبوطها كان أمراً اضطرارياً من ناحية، وحتى لا تُتهم بتعويق الدفاع عن الأراضى المصرية من ناحية أخرى. ومن ثم، كانت طائرات القوة الجوية المصرية تهبط فى المطارات البريطانية فى رحلة العودة للتزود بالوقود - إذا كان موقفها حرجاً - قبل عودتها إلى المأظلة^(٢).

وفى ذلك الوقت، وجهت القوة الجوية المصرية ضرباتها المستمرة بأكبر مجهود جوى تيسر لديها منذ بدء الحرب فى فلسطين (٧٢ طلعة طائرة)، ضد التجمعات الإسرائيلية فى أبى عجيلة ومفارزها المدرعة والميكانيكية المتقدمة على طول الطريق إلى بير لحفن جنوب العريش^(٣). ونتيجة للقصف الجوى المستمر طوال ذلك اليوم، تشتت ذلك الهجوم وتحطمت أغلب دباباته ومصفحاته على طول طريق أبى عجيلة - بير لحفن، الأمر الذى سمح للقوات البرية بتنظيم دفاعاتها على عجل ما بين بير لحفن والعريش ابتداءً من ظهر ذلك اليوم^(٤).

وما أن حل مساء ذلك اليوم المشهود، حتى بدأت فلول طلائع الهجوم الإسرائيلى ترتد إلى أبى عجيلة بعد خسائرها الجسيمة، واصطدامها بقوة كمين مصرى جنوب العريش^(٥). وبنهاية ذلك اليوم أرسل القائد العام للقوات المصرية بفلسطين إلى رئاسة الأركان بالقاهرة يطمئنها على سيطرته على الموقف بعد تدعيم الدفاع عن العريش، ويشكر مجهود القوة الجوية، مطالباً باستمراره حتى ينسحب العدو متأثراً بخسائره^(٦).

(١) (ملحق ٤١) F.O. 371/69289, Cairo to F.O., most immediate and confidential tel., No1799, 29.12.1948.

(٢) حديث مع اللواء طيار طاهر زكى - الذى شارك بمجهود كبير فى ذلك اليوم - خلال لقاء معه يوم ٧ فبراير ١٩٨٩. - حديث تليفونى مع اللواء طيار جلال زيد، أحد الذين قاموا بمجهود كبير خلال ذلك اليوم، ٢ فبراير ١٩٨٩.

(٣) وزارة الدفاع، العمليات الحربية فى فلسطين عام ١٩٤٨، ج ٢، ص ١٦٦.

(٤) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظه رقم ٥، ملف ٢٦١ / س / ج / ٢٦ / ج، تقرير استكشاف جوى، رقم ١ / س / ج / ٤ / ٧ (٣٨٨٣)، ٢٩ ديسمبر ١٩٤٨، مسلسل ١١٩.

(٥) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٤٤٥.

(٦) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظه رقم ٥، ملف ٢٦١ / س / ج / ٢٦ / ج، القائد العام بفلسطين، إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة، برقية رقم ١ / س / ج / ٤ / ٧ (٣٢٨٠)، ٢٩ ديسمبر ١٩٤٨، مسلسل ١١٨.

واستمر ضغط السلاح الجوى المصرى طوال يوم ٣٠ ديسمبر على القوات الإسرائيلية فى أبى عجيلة وبقايا القوات المنسحبة على طريق بير لحفن - أبى عجيلة. «وظهر فى آخر اليوم أن هجوم العدو قد تشتت نهائياً بسبب الضرب المستمر من الجو»^(١).

وطبقاً لتقرير هيئة العمليات الحربية المشتركة عن ذلك اليوم، فقد أدى عدم وجود قوات احتياطية كافية للقيام بهجوم مضاد ومطاردة قوات العدو المنسحبة، إلى عدم استغلال المكاسب الكبيرة للضربات الجوية^(٢). إلا أنه فى اليوم التالى، بدأت القوات المصرية فى التقدم لاحتلال المناطق التى انسحب منها العدو وتطهير ألقامه شمال أبى عجيلة، فى الوقت الذى استمرت فيه الضربات الجوية تلهب ظهر القوات الإسرائيلية المنسحبة. ويصباح الأول من يناير ١٩٤٩، كانت القوات الإسرائيلية قد أتمت انسحابها من أبى عجيلة لتعيد تجميع قواتها وتعززها فى منطقة العوجة على الحدود المصرية / الفلسطينية، تمهيداً لهجومها الفاشل والأخير على رفح^(٣).

وهنا نتوقف قليلاً، لمناقشة بعض الروايات المصرية، والإسرائيلية والغربية التى نسبت أسباب توقف الهجوم الإسرائيلى على العريش إلى غير الأسباب السابق توضيحها، والتى وردت فى الوثائق المصرية وأكدتها شهادة الشهود المعاصرين، الذين اشتركوا فى هذه الأحداث.

وبالنسبة للمصادر المصرية، فإن محمد حسنين هيكل فى كتابه «ملفات السويس»، يرجع انسحاب القوات الإسرائيلية إلى توجه الحكومة المصرية إلى «الولايات المتحدة الأمريكية التى استطاعت بنفوذها فى إسرائيل "الشيوعية"، أن تقنعها بالانسحاب من مشارف العريش مقابل أن تتوجه مصر إلى «رودس» لكى تضع توقيعها على اتفاقية هدنة دائمة تمهد - كما جاء فى مقدمتها - لإقامة «سلام عادل»^(٤).

ويرر الكاتب توجه الحكومة المصرية إلى الولايات المتحدة بالضغط التى تعرضت لها تلك

(١) أوراق اللواء المواوى الخاصة، مسودة تقرير هيئة العمليات المشتركة، ج ٢، ص ٢٧.

(٢) نفس المرجع، ص ٢٤-٢٣.

(٣) نفس المرجع، ص ٢٧-٢٤.

(٤) محمد حسنين هيكل، ملفات السويس، ص ٩٤.

الحكومة من الجانب البريطاني - عندما طلبت منه بعض العتاد الحربي - للاعتراف بأن ذلك الطلب يستند على معاهدة ١٩٣٦. وهو ما كان يسقط حجة مصر لتعديل المعاهدة، على أساس تغير الظروف التي كانت تتطلب هذه المعاهدة.

أما الدكتور أحمد عبد الرحيم مصطفى، فيشير إلى أن ذلك الإنسحاب من جنوب العريش يرجع إلى «أن السفير الأمريكي في تل أبيب قدم إلى الحكومة الإسرائيلية إنذاراً موجهاً إليها من الحكومة البريطانية مفاده أن عدم انسحاب القوات الإسرائيلية من سيناء سيرغم بريطانيا على تطبيق معاهدة ١٩٣٦. وحينئذ أصدر بن جوريون إلى القائد الإسرائيلي في القطاع الجنوبي - إيجال آلون - أمراً بإرجاء الهجوم على العريش وسحب قواته من الأراضي المصرية في أقرب وقت»^(١).

كما يشير محمد حافظ إسماعيل في مذكراته إلى أنه كان ضمن الضباط الذين تم إرسالهم من القاهرة لتعزيز قوات العريش على أثر الغزو الإسرائيلي لسيناء.

وطبقاً لروايته :

«بدأنا على عجل في تنظيم الدفاع عنها. وفي مساء ٢٩ ديسمبر احتلت مقدمة القوة الإسرائيلية مطار العريش - بعد أن أخلته المقاتلات المصرية^(٢) - وواصلت تقدمها إلى أطراف مدينة العريش، حيث أرغمتها مواقعنا الدفاعية على التوقف بعد أن دمرت عدداً من دباباتها»^(٣).

ويستطرد حافظ إسماعيل موضحاً، أنه «خلال يوم ٢٩ ديسمبر، أصدر مجلس الأمن قراراً بوقف إطلاق النار، وفي اليوم التالي، أعلنت بريطانيا التزامها بنجدة مصر طبقاً للمعاهدة المصرية / الإنجليزية. واعتباراً من يوم ٣١ ديسمبر بدأ تراجع القوة الإسرائيلية من الأراضي المصرية إلى أن اجتازت الحدود شرقاً إلى داخل الأراضي الفلسطينية»^(٤).

أما بالنسبة للروايات الإسرائيلية الرسمية فقد اختلفت في رواياتها وإن أشار أغلبها بشكل

(١) أحمد عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٦٣.

(٢) لم تحتل القوات الإسرائيلية مطار العريش، وإنما احتلت أرض هبوط بير لحفن (المطار رقم ١٥).

(٣) محمد حافظ إسماعيل، أمن مصر القومي في عصر التحديات (القاهرة: مركز الأهرام للترجمة والنشر، ١٩٨٧) ص ٣٢.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

أو بأخر إلى تعرض الحكومة الإسرائيلية لضغط خارجي أجبرها على إيقاف الهجوم على العريش وسحب قواتها من الأراضي المصرية.

فبينما يقول بن جوريون إنه أعطى الأمر بوقف تقدم القوات الإسرائيلية جنوب العريش والإنسحاب لأن «القوات البرية المصرية كانت تعمل بقوة عظيمة وكان هناك خطر من أن تصطدم وحداتنا، وهي تعبر سيناء، بوحدات بريطانية»^(١)، فإن رواية إيجال ألون تتلخص في أنه «... كانت القوة الرئيسية الإسرائيلية تقف على أبواب العريش مستعدة لتوجيه الضربة الأخيرة حين أصدرت الحكومة، وهي تعمل تحت ضغط أمريكي سياسى، وأمرها بوقف التقدم وسحب جميع القوات من سيناء .. وبحلول ٥ يناير كان آخر جندي إسرائيلي قد انسحب من سيناء»^(٢).

أما رواية إسحاق رابين فتتخلص في أن التقدم إلى العريش كان بمبادرة من قيادة المنطقة الجنوبية^(٣)، دون تنسيق مع الأركان العامة الإسرائيلية. وأنه خلال تقدم القوات الإسرائيلية إلى العريش في صباح ذلك اليوم تعرضت لقصف الطائرات المصرية، كما قصفتها الطائرات الإسرائيلية بطريق الخطأ. ونتيجة لهذه الهجمات فقد قُتل عدد من الجنود الإسرائيليين وأصيبت سيارات كثيرة، وأنهم في ذلك اليوم، تلقوا أمراً من رئاسة الأركان العامة بإيقاف التقدم، إلا أن قيادة المنطقة الجنوبية طلبت ليلة أخرى لاحتلال العريش. وأن القوة المهاجمة تحركت في اتجاه المطار الثانى (مطار العريش رقم ١٠) الذى يبعد عن المدينة بمسافة ميلين، «غير أن هيئة الأركان العامة كانت أكثر إصراراً. واستقل ألون الطائرة إلى تل أبيب للحصول على أوامر حاسمة. ولكن فى منتصف الليل تبدد كل ما تبقى لدينا من آمال عن طريق رسالة وردت عن ألون بالراديو تقول : لا تقدم انسحبوا من العريش؟ ونفذنا الإنسحاب على مراحل...»^(٤).

أما المرجع الإسرائيلى الرسمى لحرب ١٩٤٨ (تاريخ حرب الاستقلال) فيشير إلى تحرك

(١) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢، ص ٢١٧.

(٢) ألون، بناء الجيش الإسرائيلى، ص ٤٤-٤٣.

(٣) كان إيجال ألون قائد المنطقة الجنوبية بينما كان إسحاق رابين رئيس عملياته.

(٤) رابين، إسحاق، مذكرات إسحاق رابين، ترجمة هيئة الإستعلامات المرجع المشار إليه، ص ٥٦. - انظر أيضاً، نفس المؤلف، من

مفكرة إسحاق رابين، ترجمة دار الجليل (عمان : دار الجليل، ١٩٨١)، ص ٥٦.

قوة الهجوم فى إتجاه العريش ظهر التاسع والعشرين. وأن الغرض من ذلك التحرك كان «الإغارة لا الاحتلال»^(١). وبعد تقدم القوة الإسرائيلية ساعتين فى الصحراء احتلت المطار الواقع على مسافة ١٥ كم جنوب العريش (أرض هبوط بير لحفن) الذى كان خالياً، ثم تابعت القوة المدرعة تقدمها شمالاً. «وعلى مسافة ١٢ كم تقريباً جنوبى العريش، عند بير لحفان (لحفن)، اصطدم رجال الكتيبة ٢ / اللواء المدرع بقوة مصرية بحجم كتيبة، على وجه التقريب»^(٢).

وطبقاً لما جاء فى ذلك المرجع، فقد سُئِن الهجوم على الفور، «وتم احتلال الموقع على الرغم من كثافة النيران المتواصلة المضادة للدروع، التى واجهت المدرعات المهاجمة. وأوشك الليل على الحلول. فأوقفتُ المطاردة، فى اتجاه العريش وقواتنا على مسافة ١٠ كيلومترات تقريباً منها»^(٣).

ويوضح نفس المرجع أنه «دُرست خطة للبقاء فى الموقع المحتل خلال الليل، على أن يبدأ التحرك منه إلى الشمال فى صباح اليوم التالى، ولكن سرية المشاة التى كان من المقرر أن تحافظ على الموقع لم تصل فى الموعد، فأومرتُ الكتيبة ٢ / اللواء المدرع بالعودة إلى أبى عجيلة»^(٤).

ومن ثم، انسحبت القوة المهاجمة «وفى يوم ١٢/٣٠، عادت الكتيبة ٢ / اللواء المدرع (طليلة ذلك الهجوم) إلى أبى عجيلة. وحال وضع المدرعات التقنى نون الاستمرار فى العملية. وبعد ساعات قليلة من ذلك، كانت الكتيبة فى طريق عودتها إلى الأراضى الإسرائيلية، للتمركز فى جوار بئر السبع»^(٥). أما باقى القوات الإسرائيلية التى كانت بأبى عجيلة، والمفارز والنوريات التى دُفعت إلى القسيمة وبير الحمة فقد تلتقت أمراً بالإنسحاب على أثر الإنذار البريطانى الذى وُجه إلى إسرائيل»^(٦).

وتتلخص رواية حاييم هيرتزوج، فى أنه «فى الأول من يناير (١٩٤٩) سلم سفير الولايات

(١) الأركان الإسرائيلية العامة، تاريخ حرب الإستقلال (حرب فلسطين ١٩٤٧-١٩٤٨)، ص ٦٩٢.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

(٥) نفس المرجع، نفس المكان.

(٦) نفس المرجع، ص ٦٩٢-٦٩٤.

المتحدة فى إسرائيل إنذاراً من الحكومة البريطانية : ما لم تنسحب القوات الإسرائيلية من
سيناء فإن البريطانيين سيضطرون إلى تطبيق نصوص معاهدة ١٩٣٦، مما سيدفعهم إلى
تقديم المساعدة للمصريين.

«وحتى لا يأخذ بن جوريون أى مخاطر سياسية - واضعاً فى اعتباره الضعف الفطرى
للدولة الناشئة - فقد أمر إيجال آلون بتأجيل الهجوم على العريش وانسحاب كل القوات من
سيناء بصباح ٢ يناير»^(١).

أما المؤرخ العسكرى الأمريكى «تريفور دى بوى» فيرى أن «الحكومة الإسرائيلية قد
تعرضت لضغوط سياسية للإنسحاب من سيناء على أثر قرار مجلس الأمن فى ٢٩ ديسمبر،
والذى قضى بوقف إطلاق النار. وفى ٣٠ ديسمبر أعلنت بريطانيا أنه بناء على بنود المعاهدة
الإنجليزية - المصرية، فإنها ستضطر إلى معاونة المصريين مالم ترضخ إسرائيل على الفور
لمطالب الأمم المتحدة بإيقاف إطلاق النار والإنسحاب من الأراضى المصرية. وقد تلقى جنرال
آلون الأوامر بتأجيل الهجوم على العريش. وفى اليوم التالى - ٣١ ديسمبر - تلقى الأوامر
للإنسحاب تماماً من الأراضى المصرية»^(٢).

وهكذا نرى أن الروايات المصرية والإسرائيلية والغربية التى تم استعراضها، قد أرجعت فى
جملتها تخلى القوات الإسرائيلية عن هجومها على العريش وانسحابها من الأراضى المصرية
إلى الضغوط السياسية الأمريكية - طبقاً لروايتى هيكل وآلون - أو إلى الإنذار والتهديد
البريطانى، كما ذهب بقاى المصادر.

ولما كانت كل هذه الروايات تخالف ما جاء فى الوثائق المصرية كما رأينا، فإنه يتحتم
مناقشتها لإظهار الحقيقة التاريخية، خاصة وأن مصادر هذه الروايات تعتبر من المراجع
الأساسية للباحثين فى موضوعات الصراع العربى/الإسرائيلى سواء فى جوانبه السياسية أو
العسكرية. وستستند هذه المناقشة على الوثائق الأرشيفية لوزارة الخارجية البريطانية
والأمريكية، فضلاً عن وثائق وزارة الدفاع المصرية وأقوال السياسيين والعسكريين والمؤرخين
والكتاب الذين تناقش أقوالهم.

Herzog op. cit., pp. 101-102 .

(١)

Dupuy, op. cit., p. 112 .

(٢)

وبدايةً، فهناك شبه اتفاق بين ما جاء في المصادر الإسرائيلية والمصرية والغربية، فضلاً عن وثائقها، بالنسبة لبدء تحرك طلائع القوات الإسرائيلية من أبي عجيلة وتوجهها إلى العريش في صباح التاسع والعشرين من ديسمبر، حيث وصلت مفارزها المتقدمة إلى أرض الهبوط في منطقة بير لحفن (المطار رقم ١٥) ١٥ كم جنوب العريش الساعة ١٤,٣٠ من نفس اليوم^(١).

ويوضح تقرير طلعة استطلاع قائد السرب مصطفى كمال نصر - في الساعة الرابعة من مساء ذلك اليوم - آثار هجمات القوة الجوية المصرية على طلائع القوات الإسرائيلية قائلاً :

«... قوات العدو منتشرة على الطريق من أبي عجيلة حتى مطار ١٥ (بير لحفن). عند مطار أبي عجيلة (أرض هبوط بريطانية مهجورة) وشماله عربات العدو منتشرة ولا يوجد بها أفراد، وهم معتصمون بالفرد الرملية. عربات العدو أغلبها اكتسح (جواً)، وأغلب المنطقة الموجودة بها بعض المصفحات لا يمكن عمل مناورة بها، ولم تلجأ إليها إلا للهروب من الطائرات، وقد هجرها ركبها واكتسحوا ولم يحاولوا الضرب على مطلقاً رغم طيرانى الواطى على وجه الأرض. ولا يوجد أى نشاط للعدو على طريق أبي عجيلة - الإسماعيلية. أعتقد أن هذا الهجوم قد تم تشتيته. وإذا حاول العدو لم (جمع) شعته ليلاً، فقواتنا فى المنطقة يمكنها صدّه»^(٢).

إلا أن تقرير طلعة الاستطلاع (البريطانية/ المصرية) المشتركة فى الثامنة من صباح اليوم التالى (٣٠ ديسمبر)، يوضح أن قوات العدو المتقدمة اكتفت من الغنيمة بالإياب تحت ستار الظلام، بعد أن نفثت عن غضبها - لما لحقها من خسائر على يد القوة الجوية المصرية، بحرق المنشآت المختلفة فى أرض هبوط بير لحفن (١٥ كم جنوب العريش) قبل انسحابها. ويؤكد تقرير الاستطلاع لتلك الطلعة أنه لم يكن هناك أى قوات إسرائيلية جنوب العريش حتى ١٠ ميل (١٦,٠٩ كم) جنوب بير لحفن، أى حتى مشارف أبي عجيلة^(٣).

(١) أرسلت إدارة العمليات الجوية إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة برقية شغرية رقم ١/س/٩/٤ (٢٨٧٥) الثالثة مساء ٢٩ ديسمبر جاء فيها :

آخر معلومات عن الموقف بالميدان الساعة ١٤٣٠. قوات العدو متجمعة فى أبي عجيلة. طلائعها بالقرب من بير لحفن (لحفن) على طريق أبي عجيلة - العريش. تقدر تجمعات العدو بحوالى ٦٠ مصفحة وعربات أخرى منتشرة على جانبي الطريق. وتجمعها الرئيسي فى أبي عجيلة. قواتنا تحتل بير لحفن (لحفن)، وممتدة شمالاً على الطريق للعريش. انظر وثائق وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظه رقم ٥، ملف ٣٦١/س/ج/٢٦/٦، مسلسل ١١٤.

(٢) نفس المرجع، تقرير استكشاف جوى طلعة الساعة ١٦٠٠، من قائد السرب مصطفى كمال نصر، رقم ١/س/ج/٤ (٢٨٨٢)، ٢٩ ديسمبر ١٩٤٨، مسلسل ١١٩.

(٣) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٨٠، تقارير العمليات الجوية، ٢٠ ديسمبر ١٩٤٨.

وعندما كرر قائد السرب مصطفى كمال نصر الاستطلاع الجوى لتلك المنطقة ظهر نفس اليوم، فإنه أكد أنه «لا يوجد للعدو أى نشاط ولا عربات على طريق العريش وجنوب المطار رقم ١٠ (مطار العريش) كذلك المطار رقم ١٥ (أرض هبوط بير لحفن) خالٍ من القوات المعادية، وكذلك الودى. عربات العدو متقهقرة وتقدر بحوالى ٦٠ عربة مصفحة ولورى ما بين تقاطع الطرق عند أبى عجيلة»^(١).

وفى مساء ذلك اليوم، أرسل القائد العام للقوات المصرية بفلسطين برقية إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة جاء فيها، «الآن يجر العدو ما يمكنه جره من مصفحاته التالفة عائداً إلى مواقعه الأولى بعد أن دفع فى محاولته هذه ما يقرب من المائة عربة ومصفحة، ومنها ما أصابته المدافع المضادة للدبابات، من نوع الشيرمان الموجودة أمام مواقعنا الآن. وكان بفضل الله وعونه فى مفاجأة الطيران بظهوره فى هذه العملية أثر كبير، ونسأل الله التوفيق»^(٢).

وفى برقيته إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة مساء الحادى والثلاثين من ديسمبر، يشير القائد العام للقوات المصرية بفلسطين إلى انسحاب القوات الإسرائيلية من أبى عجيلة بعد أن بثت ألغامها فى تلك المنطقة. «إلا أن قواتنا تمكنت من أزلتها والتقدم جنوباً بشرق فى اتجاه أبى عجيلة إلى مسافة ١٥ كم من مواقعنا السابقة فى بير لحفان (لحفن) أى ٨ كم غرب أبى عجيلة حيث احتلت مواقع حاكمة وعززتها بالأسلاك. وتكبد العدو خسائر فادحة حيث حطم الطيران معظم ما تبقى من مصفحاته وعرباته وعادت جميع طائراتنا سالمة عدا طائرة واحدة مفقودة»^(٣).

وفى صباح الأول من يناير، أكدت تقارير طلعات الاستطلاع الجوى إتمام انسحاب القوات الإسرائيلية من أبى عجيلة بقولها :

«لا يوجد أى قوات بأبى عجيلة. لا توجد الخيام والعربات التى كانت حول تقاطع الطرق. الطريق من أبى عجيلة إلى العريش ٢٠ كم لا توجد عليه تحركات. اختفت العربات التى كانت

(١) نفس المرجع، تقرير استكشاف جوى لطلعة الساعة ١٢٥٥، ٢٠ ديسمبر، مسلسل ١٦٢.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٥، ملف ٢٦١/س/ج/٢٦/٦٣، القائد العام بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة، برقية رقم ١/س/ج/٤/٧ (٢٩٠٤)، ٢٠ ديسمبر ١٩٤٨، مسلسل ١٤١.

(٣) نفس المرجع، القائد العام بفلسطين إلى رئيس أركان الجيش بالنيابة، برقية رقم ١/س/ج/٤/٧ (٢٩١٦)، ٢١ ديسمبر ١٩٤٨، مسلسل ١٤٨.

أمس حول الطريق الفرعى الممتد من طريق أبى عجيلة - العوجة جنوباً إلى جبل ضلفة، وكذا العربات على سفح جبل مكسر الفناجيل الجنوبي الغربى حيث كانت أمس. لا تحركات على طريق أبى عجيلة - المطار ٢٠ (بير الحمة)»^(١).

ومن هذا السياق المتكامل للوثائق الأرشيفية المصرية لتلك الحرب، نرى بوضوح أن انسحاب القوات الإسرائيلية من مشارف العريش تم ليلة ٢٩/٣٠ ديسمبر. كما كانت القوات الإسرائيلية المتبقية فى أبى عجيلة تستعد للانسحاب من مواقعها بعد ظهر الحادى والثلاثين من ديسمبر وأتمته ليلة ٣١ ديسمبر/يناير، بحيث كانت المنطقة خالية عندما توجهت إليها الطائرات المصرية فى صباح الأول من يناير ١٩٤٩.

ويعد أن استعرضنا توقيتات وتسلسل أعمال انسحاب القوات الإسرائيلية من مشارف العريش والأراضى المصرية عامة، كما جاءت فى الوثائق الأرشيفية لوزارة الدفاع المصرية، فإنه يتعين علينا هنا أن نبث حقيقة تأثير ذلك الإنذار الشهير - بريطانياً كان أم أمريكياً - على ردع الهجوم الإسرائيلى على العريش، وإجبار الحكومة الإسرائيلية على التخلّى عن ذلك الهجوم، وسحب قواتها من الأراضى المصرية، طبقاً لما جاء فى الروايات التى يتم مناقشتها.

وبداية، فقد قدمّ حاييم هيرتزوج - دون أن يدرى - الحجة الدامغة للرد على مقولته، وكل روايات القائلين بتأثير ذلك الإنذار، على وقف الهجوم الإسرائيلى على العريش، وسحب القوات الإسرائيلية من مشارفها ثم من الأراضى المصرية بعد ذلك، حين قرر فى كتابه أن السفير الأمريكى قدمّ ذلك الإنذار للحكومة الإسرائيلية فى الأول من يناير ١٩٤٩^(٢).

فهذا القول من هيرتزوج يعنى ببساطة، أن ذلك الإنذار قدّم للحكومة الإسرائيلية بعد يومين من انسحاب القوات الإسرائيلية فعلاً من مشارف العريش وبعد أن بدأ انسحابها كلياً من الأراضى المصرية، كما رأينا من الوثائق المصرية. وهو ما يعنى، أن تخلّى القيادة الإسرائيلية عن استكمال الهجوم على العريش، كان لأسباب أخرى غير ذلك الإنذار المُفترى عليه.

(١) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٨٠، تقارير العمليات الجوية، ١ يناير ١٩٤٩.

Herzog., op. cit., p.101.

(٢)

فما هي تلك الأسباب المنطقية، التي قد تجبر قيادة سياسية أو عسكرية على التخلي عن هجوم ناجح، كما تزعم المصادر الإسرائيلية والتي ذهبت مذهبها؟

إن الروايات التي تجرى مناقشتها، لا تقدم لنا إلا أسباباً أخرى واهية يمكن إجمالها في أربع نقاط هي :

- (١) القوة البرية المصرية التي كانت تعمل بقوة عظيمة كرواية بن جوريون.
- (٢) الخوف من اصطدام الوحدات الإسرائيلية بقوات بريطانية في سيناء، كرواية بن جوريون أيضاً.
- (٣) شن الهجوم على العريش بمبادرة من قيادة المنطقة الجنوبية نون علم رئاسة الأركان العامة، كرواية إسحاق رابين.
- (٤) شن الهجوم على العريش بغرض الإغارة وليس الاحتلال، وانسحاب القوة المهاجمة ليلة ٢٠/٢٩ ديسمبر نظراً لعدم وصول السرية التي كانت ستحافظ على الموقع في الوقت المحدد، كرواية المرجع الرسمي الصادر عن الأركان العامة الإسرائيلية.

وبالنسبة للسبب الأول ساكتفى بالرد عليه بما جاء في الوثائق المصرية، والتي سبقت الإشارة إليها والتي تؤكد أن الطريق كان مفتوحاً إلى العريش أمام القوات الإسرائيلية صباح التاسع والعشرين من ديسمبر إلى أن بدأت الاحتياطات المصرية تأخذ مواقعها على عجل في منطقة بير لحفن جنوب المدينة ابتداءً من ظهر ذلك اليوم^(١).

أما بالنسبة للسبب الثاني، فقد كان معروفاً أن القوات البريطانية تتمركز في منطقة قناة السويس، وليس لها أية قوات في سيناء. فضلاً عن أنه لا فرق هناك البتة بين غزو الأراضي المصرية واحتلال أبي عجيبة - وهو ما صدقت به الأركان العامة الإسرائيلية طبقاً لرواية رابين - وبين احتلال العريش. فكلاهما أرض مصرية، سواء من ناحية رد الفعل المصري أو البريطاني تجاه ذلك الغزو، كما سنرى فيما بعد.

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٥، ملف ٢٦١/س/ج/٢٦/٦، القائد العام للقوات المصرية بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة، برقية رقم ١/س/ج/٤/٧، (٢٨٦٨)، ٢٩ ديسمبر ١٩٤٨.

أما كون الهجوم الإسرائيلي على العريش شن بمبادرة من قيادة المنطقة الجنوبية دون علم رئاسة الأركان الإسرائيلية، فهو قول غريب، حتى بالنسبة للقوات الإسرائيلية، في ذلك التاريخ، والتي يؤكد قائد المنطقة الجنوبية نفسه انضباطها^(١). فضلاً عن أن ما ذكره رابين يتناقض تماماً مع رواية حاييم هيرتزوج، والتي تؤكد أن ذلك الهجوم كان مخططاً كجزء من فكرة العملية «حوريب»^(٢). وبالتالي، فإن رئاسة الأركان العامة التي تدير مثل هذه العملية الاستراتيجية الحاسمة، لا بد أن تكون على علم بكل أجزاء خطتها.

وحتى لو سلمنا بصحة رواية رابين، فإنها تتعارض تماماً مع فلسفة القيادة الإسرائيلية، والتي تتبني مبادرات رؤسيتها - حتى لو لم يكن مصدقاً عليها - مادامت تلك المبادرات ناجحة وتحقق كسباً جديداً لتلك القيادة. وأى مكسب كان أفضل من تطويق وحصار الجيش المصرى المتبقى في فلسطين وعزله عن قواعده في مصر؟ وعلى ذلك، فلو كانت كل من القيادتين السياسية والعسكرية قد اعترضتا على مبادرة الهجوم على العريش وطلبتا وقفها، فلا بد أن ذلك راجع لفشلها وعدم قدرتها على تحقيق أهدافها، فضلاً عن تسببها في خسائر كبيرة لم تكن مقبولة من كلتا القيادتين السياسية والعسكرية.

وبالنسبة للسبب الأخير - والذي جاء في المرجع الصادر عن الأركان العامة الإسرائيلية - فهو أغرب الأسباب جميعاً. فبالإضافة إلى أنه يقدم سبباً آخر للهجوم على العريش «الإغارة وليس الاحتلال» والذي انفرد به ذلك المصدر، ويتعارض مع كل الروايات الإسرائيلية الأخرى، التي شارك أصحابها في صنع ذلك الحدث، فإنه يقدم في طياته ما يهدم تلك المقولة من أساسها.

فطبقاً لما جاء في هذا المصدر، فإن القوة التي تقدمت للإغارة على العريش كانت تتكون من الكتيبة الثانية من اللواء المدرع في المقدمة، وقيادة لواء النقب في الوسط، وشكلت كتيبة الكومانندو رقم ٩ مؤخرة القوة المغيرة، بعد أن تم ترك الكتيبة السابعة من لواء النقب في أبى عجيلة، ودفع فصيلة من تلك الكتيبة تدعمها فصيلتان من سيارات الجيب لشن غارة أخرى على مطار بير الحمة^(٣). ومن ذلك نرى، أنه بينما كانت قوة الإغارة على بير الحمة لا تتعدى فصيلة

(١) ألون، بناء الجيش الإسرائيلي، ص ٤٤.

Herzog, op. cit., p.98

(٢)

(٣) الأركان الإسرائيلية العامة، تاريخ حرب الإستقلال (حرب فلسطين ١٩٤٧-١٩٤٨)، ص ٦٩١.

مشاة مدعمة لا يدخل في تشكيلها أية مدرعات، كانت قوة الإغارة المزعومة على العريش مجموعة لواء عدا كتيبة مشاة، ويدخل ضمنها كتيبة مدرعة وكتيبة كوماندوز. وذلك يعنى أن القوة التي كانت تستهدف العريش كانت أكبر من مجرد قوة إغارة، فضلاً عن أنها كانت تشتمل على قوة مشاة ممثلة في كتيبة الكوماندوز. وإذا كانت الكتيبة الأخيرة قد انشغلت في جمع الغنائم من المطار الواقع على مسافة ١٥ كم جنوب العريش (أرض هبوط بير لحفن) الذي وُجد خالياً - كرواية ذلك المرجع - فلم كان تأخر سرية المشاة التي كان عليها المحافظة على الموقع الذي تم احتلاله، وكتيبة المشاة السابعة في أبي عجيلة على مسيرة أقل من نصف ساعة؟ بل ولم كانت الرغبة في الحفاظ على الموقع إذا كان الغرض هو الإغارة وليس الاحتلال؟ وبالإضافة إلى هذه المتناقضات في رواية مرجع الأركان العامة الإسرائيلية، فإنه يقدم لنا سبباً آخر لإنسحاب القوة المهاجمة من بير لحفن بعد اصطدامها بالموقع المصرى هناك، حين قرر أن وضع المدرعات التقنى حال دون استمرارها في العملية فانسحبت من الأراضى المصرية يوم ٣٠ ديسمبر.

ومن المناقشة السابقة، فإنه يمكننا أن نرى أن ذلك الإنذار الأنجلو/أمريكى المُفترى عليه، ليس فقط بريئاً من إيقاف الهجوم على العريش، وانسحاب القوات الإسرائيلية من مشارفها، بل أنه أيضاً لم يردع القيادة الإسرائيلية عن شن هجوم جديد على رفح عبر الأراضى المصرية بعد ثلاثة أيام فقط من تسلمها لذلك الإنذار.

ولما كانت المصادر التي تجرى مناقشتها قد أشارت إلى ذلك الإنذار بإيماءات مختصرة توحى باستنتاجات خاطئة، فقد كان من المناسب هنا أن نُلقى مزيداً من الضوء على ذلك الإنذار وملابساته، لأنه يرد على الروايات التي تناقشها من ناحية، ويؤكد صحة ما ذهب إليه هذا البحث من ناحية أخرى، فضلاً عن أنه يوضح نوايا وسياسات الحكومتين البريطانية والأمريكية تجاه تداعيات الموقف في سيناء، وهل كانت الحكومة البريطانية جادة فعلاً في الدفاع عن الأراضى المصرية؟ أو كانت تحاول فقط ابتزاز الحكومة المصرية؟ كما ذهبت بعض المصادر. وهل كان ذلك الإنذار دفاعاً عن مصر أم حماية لإسرائيل؟ ذلك ما سوف تجيب عليه الوثائق الأمريكية والبريطانية.

وتعود بداية قصة هذا الإنذار إلى أحداث التاسع والعشرين من ديسمبر، عندما أرسل

الفريق محمد حيدر - وزير الحربية - يطلب من الملحق الجوي البريطاني خزانات الوقود الاحتياطية لطائرات سبيتفير المصرية، ويبلغه بوصول القوات الإسرائيلية إلى مسافة عشرة كيلو مترات جنوب العريش. وعلى ضوء ذلك الموقف والمطالب المصرية، أرسل السفير البريطاني البرقيتين أرقام ١٧٩٣، ١٧٩٩ فى نفس اليوم إلى وزارة الخارجية البريطانية يطلب تعليماتها بهذا الشأن، فى الوقت الذى أرسل فيه نُسخاً من هاتين البرقيتين إلى السفارات البريطانية الأخرى التى يهملها الأمر، ومنها السفارة البريطانية فى واشنطن، طبقاً لنظام المراسلات المعمول به فى وزارة الخارجية البريطانية. كما أبلغ السفير البريطانى القائد العام للقوات البريطانية فى مصر بالموقف الجديد فى سيناء ومطالب وزير الحربية المصرى^(١).

وما أن تلقت الخارجية البريطانية برقيتى سفيرها فى القاهرة حتى أرسلت فى نفس اليوم إلى السفير البريطانى فى واشنطن برقية تقول له فيها :

«عليك أن تبلغ فوراً وزارة الخارجية الأمريكية ما جاء فى برقيتى القاهرة رقمى ١٧٩٣، ١٧٩٩، ويجب أن تقول أنه لا «أكرر لا» يتوفر لديك أية تأكيدات من أى مصدر آخر لتصريحات وزير الحربية المصرى، إلا أن التعليمات قد صدرت إلى القوات الجوية الملكية (البريطانية) فى مصر للتحقق من الموقع (الذى تقدمت إليه القوات الإسرائيلية) بالاستطلاع الفورى.

«يجب أن تضيف، أنه إذا كانت القوات اليهودية تهاجم الأراضى المصرية حقيقة، فإن التزاماتنا تبعاً للمعاهدة الإنجليزية - المصرية ستوضع بالطبع موضع التنفيذ^(٢).

ويبدو أنه تحدد صباح الثلاثين من ديسمبر لتنفيذ طلعة الاستطلاع الجوى البريطانية للمواقع التى وصلتها القوات الإسرائيلية، بالتنسيق مع السلاح الجوى المصرى. حيث يوضح تقرير العمليات الجوية عن الثلاثين من ديسمبر، أن ثلاث طائرات سبيتفير مصرية يقودها كل من قائد السرب كامل خليل عفت وقائد السرب القرموطى والطيار أول طاهر زكى قد تقابلت مع ست طائرات بريطانية فوق الإسماعيلية فى الثامنة من صباح ذلك اليوم وصحبتها لاستطلاع المنطقة جنوب أرض الهبوط فى بير لحفن بمسافة ١٧ كم وشمالاً حتى العريش.

F.O. 371/ 69289, Cairo to F.O., tel., No. 1793 and 1799, loc cit.

(١)

F.O. 371/ 69289, F.O. to Washington, secret and most immediate tel., No. 13611, (ملحق ٤٢).

(٢)

29.12.1948.

ولما كانت القوات الإسرائيلية قد انسحبت فى الليلة السابقة إلى منطقة تقاطع الطرق شرق أبى عجيله، كما جاء فى الوثائق المصرية السابقة، فقد وجدت طائرات الاستطلاع - طبقا لما جاء فى تقريرها - أن المطار ١٥ (بئر لحفن) خالٍ ماعدا طائرة سبيتيفير^(١)، وكل ما فى المطار محروق ولا أثر للعنق فى المنطقة. كما كانت قواتنا تحتل الطريق من بئر الروافعة حتى العريش^(٢).

وعلى أثر طلعة الاستطلاع الجوى التى قام بها قائد السرب مصطفى كمال نصر ظهر نفس اليوم - والتى سبقت الإشارة إليها - وأكد فيها انسحاب القوات الإسرائيلية حتى تقاطع الطرق شرق أبى عجيله - فقد قام الطيارون المصريون الثلاثة أنفسهم بمصاحبة ست طائرات سبيتيفير بريطانية مرة أخرى لاستطلاع المنطقة حيث تأكد لها وجود قوات إسرائيلية عند تقاطع الطرق شرق أبى عجيله «معهم حوالى ٤٠ عربة مختلفة بعضها مصفحات، والطريق إلى المطار ١٥ (بئر لحفن) لانشاط به مطلقاً»^(٣).

وما أن تأكدت السلطات البريطانية فى مصر من وجود القوات الإسرائيلية فى منطقة أبى عجيله، حتى أرسلت هذه المعلومات إلى كل من وزارة الخارجية البريطانية وسفارتها فى واشنطن، حيث تسلمها السفير البريطاني وهو يهيم للقاء وزير الخارجية الأمريكية. وفى نفس الوقت، بدأت السلطات البريطانية فى مصر توصى بالضغط لطرده اليهود من الأراضى المصرية. فبينما نصح السفير البريطاني حكومته باتخاذ إجراء فعال لضمان طرد اليهود من الأراضى المصرية فى أقرب وقت، حتى تزداد هيبة بريطانيا فى مصر والبلاد العربية بما يساعد على الضغط فى سبيل التسوية، فإن مكتب الشرق الأوسط البريطاني كان يرى أن العقوبات التى تضمنها قرار مجلس الأمن لا يمكنها ردع السلطات الإسرائيلية التى أسكرتها نشوة النصر. ومن ثم، فإن المكتب شدد على أنه مالم تتخذ بريطانيا خطوات تنقذ العرب من نهاية مأساوية للحرب، فإن وضعها كله فى هذه المنطقة سيتعرض لخطر فادح^(٤).

(١) يبدو أن هذه الطائرات كانت عازلة فلم يتم نقلها سواء بواسطة القوات المصرية أو الاسرائيلية قبل انسحابها.

(٢) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف رقم ٢٨٠، تقارير العمليات الجوية، ٢٠ ديسمبر ١٩٤٨.

(٣) نفس المرجع، مسلسل ١٦٦.

(٤) أحمد عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٦٢.

وتشير الوثائق البريطانية والأمريكية في تلك الفترة إلى أن وزارة الخارجية البريطانية قد تحركت تجاه تلك الأزمة في اتجاهين مختلفين، إلا أنهما في النهاية يستهدفان نفس الغرض، وهو تأكيد فاعلية معاهدة ١٩٣٦.

وبالنسبة للاتجاه الأول، فقد قام السفير البريطاني في واشنطن كما رأينا وطبقاً لتعليمات حكومته، بإخطار الخارجية الأمريكية بمضمون برقيتي السفير البريطاني في القاهرة رقمي ١٧٩٣، ١٧٩٩ ونية الحكومة البريطانية لتطبيق التزاماتها في معاهدة ١٩٣٦، لوصحت الأنباء الواردة من القاهرة عن اختراق القوات الإسرائيلية للأراضي المصرية^(١).

وفي اليوم التالي (٣٠ ديسمبر، طلب السفير البريطاني في واشنطن - بناءً على تعليمات حكومته - مقابلة الرئيس ترومان. إلا أنه لانشغال الأخير وتغيب جورج مارشال وزير الخارجية، فقد تم اللقاء مع وزير الخارجية بالنيابة، حيث سلمه السفير مذكرة بخصوص الموقف في فلسطين، وقرأ عليه نص البرقية التي تسلمها من السفير البريطاني في القاهرة في صباح نفي اليوم، والتي تؤكد اختراق القوات الإسرائيلية للأراضي المصرية من الجنوب والجنوب الشرقي في اتجاهى رفح والعريش، واستيلائها على أراضي الهبوط المصرية. الأمر الذى أدى إلى هبوط طائرات سبيتفير المصرية فى المطارات البريطانية فى منطقة القناة لنفاز وقودها، مما يدل على أنه لم يعد ممكناً استخدام المطارات المصرية المتقدمة^(٢).

أما المذكرة البريطانية والتي طلب السفير البريطاني تسليمها للرئيس ترومان، فقد أوضحت فيها الخارجية البريطانية أن كل الأدلة التي توفرت لدى الحكومة البريطانية تشير إلى عدم التزام اسرائيل بالهدنة وقرارات الأمم المتحدة. وأن القوات الإسرائيلية تقاتل فى الأراضي المصرية حيث تحتل المطارات. وأن الحكومة البريطانية تنظر إلى الموقف بإهتمام بالغ. وأنه «مالم يتم انسحاب اليهود من الأراضي المصرية، فإن الحكومة البريطانية ستضطر لإتخاذ خطوات نحو تنفيذ التزاماتها، تبعاً للمعاهدة المبرمة بينها وبين مصر عام ١٩٣٦. وقد يتسبب

(١) Foreign Relations of the United States 1948, Volume V, Part 2, The Acting Secretary of State to the U.S.

Delegation at Paris, secret tel., No. 4957, 29.12.1948, (Washington: U.S. Government Printing Office,

1976), p. 1698.

(ملحق ٤٣)

(٢) Ibid., Memorandum of Conversation, by the Acting Secretary of State, top secret, 30.12.1948., pp. 1701-

1702

(ملحق ٤٤)

عن ذلك الموقف أخطر النتائج الممكنة ليس فقط على المصالح الاستراتيجية الإنجليزية - الأمريكية في الشرق الأدنى، بل أيضاً للعلاقات الأمريكية مع كل من بريطانيا وأوروبا الغربية»^(١).

كما أكدت المذكرة على «أنه ليس لدى الحكومة البريطانية رغبة في الصراع مع اليهود، بشرط أن يقبلوا قرارات مجلس الأمن للأمم المتحدة والالتزام بها. وأنهم لازالوا يتقنون في تغلب الآراء الأكثر حكمة بين اليهود. كما يتقنون في أنه سيكون ممكناً للولايات المتحدة أن تتصرف مع اليهود بما يجعل العمل العسكري البريطاني على الحدود المصرية - تبعاً لمعاهدتنا مع مصر - أمراً غير ضروري، وهو ما يتأكد فقط بانسحاب اليهود من الأراضي المصرية فوراً»^(٢).

وأشارت المذكرة السابقة في فقرتها الرابعة إلى أن الحكومة البريطانية على ضوء الغزو الإسرائيلي لمصر وتهديد إسرائيل لشرق الأردن باستئناف القتال ضدها ما لم توقع معها اتفاقية سلام وليس هدنة، فإن الحكومة البريطانية مضطرة إلى إرسال عتاد حربي لشرق الأردن حفاظاً على منشآتها هناك. وإنها «على ضوء الاستخدام العدواني للأسلحة التي حصل عليها اليهود من الدول التي تنور في فلك روسيا، فإن الحكومة البريطانية ستجد نفسها في وضع لا يمكنها فيه رفض تنفيذ العقود البريطانية (عقود التسليح) مع البلاد العربية»^(٣).

وفي ذلك الاجتماع مع وزير الخارجية الأمريكية بالنيابة سئل السفير البريطاني عن رأيه فيما إذا كانت بريطانيا ستنفذ ما جاء في الفقرة الرابعة من مذكرتها (بخصوص تنفيذ عقود التسليح مع الدول العربية)، إذا جعلت الولايات المتحدة من الممكن تنفيذ ما جاء في الفقرة الثالثة من المذكرة (بخصوص انسحاب القوات الإسرائيلية مع الأراضي المصرية). وقد أجاب السفير - بناءً على وجهة نظره الشخصية - «أنه من الممكن ألا تستأنف حكومته تسليح الدول العربية الأخرى إذا أمكن حقاً كبح جماح الإسرائيليين بالنسبة لهجومهم الحالي على مصر وعودة قواتهم عبر الحدود»^(٤).

Ibid., Note Verbale by the British Embassy (Annex), pp. 1703.

(١) (ملحق ٤٥)

Idem.

(٢)

Idem.

(٣)

Ibid., Memorandum of Conversation, by the Acting Secretary of State, 30.12.1948, op. cit., p. 1702

(٤)

وبينما كان التحرك البريطاني الأول يتجه إلى الضغط على إسرائيل بواسطة الولايات المتحدة، من خلال إثارة مخاوف الأخيرة على مصالحها المشتركة، فقد اتجه تحركها الثانى للتأكد من شرعية تدخلها العسكرى ومدى التزاماتها طبقاً لمعاهدة ١٩٣٦، لمواجهة الغزو الإسرائيلى للأراضى المصرية، فى ظل عدم تمسك مصر بتلك المعاهدة. خاصة وأن إسرائيل - كما رأينا - كانت تحظى بالرعاية الأمريكية من ناحية، والدعم السوفيتى السياسى والعسكرى من ناحية أخرى. فضلاً أن نجاح الغزو الإسرائيلى وبقاء قواته فى سيناء، دون تحرك السلطات البريطانية وقواتها فى مصر، أو تدعيمها للقوات المصرية، لم يكن يجرح الحكومة المصرية وحدها، بل كان يجرح أيضاً السلطات البريطانية ويُسقط مبررات وجود قواتها فى مصر وتمسكها بمعاهدة ١٩٣٦.

ومن ثم، فإنه فى الوقت الذى طلبت فيه الخارجية البريطانية من سفيرها فى واشنطن تسليم مذكرتها السابق الإشارة إليها، فإنها سألت كبير مستشاريها القانونيين عن مدى التزامها القانونى أو الأدبى بمساعدة مصر، على ضوء معاهدة ١٩٣٦، فى ظل حظر الأمم المتحدة لتصدير الأسلحة إلى الدول المحاربة فى فلسطين، وتأكيد الاستطلاع الجوى البريطانى لاختراق اليهود للأراضى المصرية وحفرهم لمواقع عسكرية فى تلك الأراضى، حتى لو لم تطلب مصر هذه المساعدة^(١).

وجاء رد كبير المستشارين القانونيين - كما توضحه الوثائق البريطانية المنشورة - بأن «الالتزام الوحيد للتقدم لمساعدة مصر وارد فى المادة ٧ من المعاهدة المصرية / الإنجليزية، وهى تنطبق إذا ما حدث لأى من الطرفين المتعاقدين الساميين أن أصبح متورطاً فى الحرب. وبالنظر إلى الطبيعة غير النظامية للقوات اليهودية، ولكون الدولة اليهودية لم تظفر باعتراف عالمى، وبصورة خاصة يكاد يكون من المؤكد أنها لم تظفر باعتراف مصر نفسها، فهناك مجال بدهى (بديهى) للشك فيما إذا كانت مصر قد أصبحت متورطة فى حرب بالمعنى الدقيق للعبارة. وعلى هذا الأساس وحده، أعتقد أنه من حقنا أن نقول إن التزامنا للتقدم لمساعدة مصر ليس التزاماً تلقائياً، وأن من حقنا أن نطلب منها بياناً بأنها تعتبر أن الحالة التى نصت عليها المعاهدة قد نشأت»^(٢).

(١) هيكل، ملفات السويس، خطاب الخارجية البريطانية، الإدارة الشرقية، إلى السير «إى. بيكيت»، ٣١ ديسمبر ١٩٤٨، ص ٦٥٧.

(٢) نفس المرجع، رد كبير المستشارين القانونيين على تساؤلات الخارجية البريطانية، ص ٦٥٧-٦٥٨.

وعلى ضوء هذه المشورة، وحتى تضرب الحكومة البريطانية عصفورين بحجر واحد - تؤمن موقفها القانوني بالنسبة لمساعدتها لمصر ضد الغزو الإسرائيلي من ناحية، وتستغل الورطة المصرية لتحصل على تأكيد منها بصلاحيه معاهدة ١٩٣٦ من ناحية أخرى - فقد قام الوزير المفوض بالسفارة البريطانية بالقاهرة بزيارة رئيس الوزراء المصرى الجديد بعد ظهر الحادى والثلاثين من ديسمبر^(١)، محاولاً استغلال طلب وزير الحربية لبعض العتاد الحربى - الذى سبق الإشارة إليه - ليحصل على إقرار من رئيس الوزراء المصرى بأن ما تطلبه مصر من عتاد حربى إنما يجرى فى إطار التزامات بريطانيا طبقاً لمعاهدة ١٩٣٦، وهو ما يسقط الدعوى المصرية بعدم تمشى تلك المعاهدة مع ظروف ما بعد الحرب العالمية الثانية. ففى بداية اللقاء تسأل الوزير البريطانى، «عماً إذا كان طلب الحصول على مواد حربية الذى قدمه حيدر باشا هو طلب رسمى مقدم باسم الحكومة المصرية، فإذا كان الأمر كذلك فعلى أى أساس يتم التقدم به»^(٢).

إلا أن رئيس الوزراء المصرى لم ينزلق إلى ما يستهدفه الوزير البريطانى ويسعى إليه، وأكد له أن «الطلب مصادق (مُصدّق) عليه من قِبَل الحكومة المصرية. ولئن حاولت مصر صادقة أن تمتثل لقرارات مجلس الأمن، فإن اليهود أظهروا المرة بعد المرة ازدراهم لسلطة الأمم المتحدة بقيامهم بأعمال عدوانية مكررة ضارين عرض الحائط بالهدنة وبغيرها من قرارات مجلس الأمن، وانتهى الأمر باختراقهم الأراضى المصرية. والحكومة المصرية إذ تطلب أسلحة، فليس الغرض من ذلك هو العدوان، بل لكى تدافع عن مصر...»^(٣).

وقد حاول الوزير البريطانى إقناع رئيس الوزراء المصرى أن من مصلحة مصر عدم رفع الحظر المفروض على تصدير الأسلحة، لأن ذلك سيزيد من شحنات الأسلحة إلى إسرائيل بشكل علنى بأكثر مما يجرى آنذاك. الأمر الذى سيزيد الوضع سوءاً. وانتهى الوزير البريطانى بأن أوضح لرئيس الوزراء «أنه متى ثبتت واقعة الغزو اليهودى للأراضى المصرية، فالمتعين أولاً أن تتلقى حكومة صاحب الجلالة (الحكومة البريطانية) طلباً رسمياً بالمساعدة من الحكومة المصرية، ثم تنظر فى الإجراء الذى تستطيع اتخاذه. وقد صدرت تعليمات إلى سفير صاحب

(١) تولى ابراهيم عبد الهادى رئاسة مجلس الوزراء اعتباراً من ٢٨ ديسمبر فى أعقاب اغتيال محمود فهمى النقراشى.

(٢) هيكل، ملفات السويس، رونالد كامبل إلى الخارجية البريطانية، برقية شغرية رقم ١٨٢٤، ٣١ ديسمبر ١٩٤٨، ص ٦٥٨-٦٥٩.

(٣) نفس المرجع، ص ٦٥٦.

الجلالة بأن أى طلب بالمساعدة ينبغي أن يتم بموجب المعاهدة الإنجليزية - المصرية لعام ١٩٣٦ وبمقتضاها، وإنه لما يساعدنا كثيرا لو أمكن تقديم الطلب المصرى فعلا على هذا الأساس. ولكن وزير صاحب الجلالة سيبلغ ملاحظات صاحب النولة إلى السفير»^(١).

إلا أنه مع استعادة القيادة العامة المصرية بالجبهة لزام الموقف العسكرى فى منطقة العريش مساء التاسع والعشرين من ديسمبر وتحسن الموقف فى تلك المنطقة خلال اليومين التاليين، وتقدم القوات المصرية لتطهير واحتلال المناطق التى انسحبت منها القوات الإسرائيلية جنوبا حتى بداية أبى عجيبة، لم يجد رئيس الوزراء المصرى مبررا لتقديم طلب المساعدة الذى أشار إليه الوزير البريطانى، خاصة وأن ذلك الطلب يتعارض أساسا مع الخط العام للسياسة المصرية منذ نهاية الحرب العالمية الثانية، والتى تسعى إلى إجلاء القوات البريطانية عن مصر، وتعديل معاهدة ١٩٣٦^(٢).

أما على الجانب الأمريكى، فعلى أثر عرض المذكرة البريطانية - التى قدمها السفير البريطانى فى الثلاثين من ديسمبر إلى رئيس ترومان - فقد قام وزير الخارجية الأمريكية بالنيابة بإرسال برقية إلى «جيمس مك دونالد» - الممثل الخاص للولايات المتحدة فى إسرائيل - يخطر فيها بتوجيهات الرئيس ترومان، والتى تتلخص فى أن يقدم احتجاجا عاجلا إلى «موسى شرتوك» (وزير الخارجية الإسرائيلية)، وإلى بن جوريون. وأنه لديه الصلاحية ليقدّم نفس الاحتجاج إلى الرئيس «وايزمان». وطلب وزير الخارجية الأمريكية بالنيابة من مك دونالد تقريراً عاجلاً بعد لقائه بهم وإبلاغهم مايلى:

«١ - إن هذه الحكومة (حكومة الولايات المتحدة) قد انزعجت بشده لتسلمها تقارير - يبدو أنها موثقة - تؤكد غزو الحدود المصرية بواسطة القوات المسلحة الإسرائيلية. وتشير التقارير إلى أن ذلك ليس مجرد مناورة عرضية، بل عملية عسكرية مخططة ومقصودة.

«٢ - لقد أخطرت الحكومة البريطانية رسميا هذه الحكومة (حكومة الولايات المتحدة) أنها تنظر للموقف باهتمام بالغ، وأنه مالم تنسحب القوات الإسرائيلية من الأراضى المصرية فإن الحكومة البريطانية ستضطر إلى اتخاذ خطوات للقيام بالتزاماتها، تبعا لمعاهدة ١٩٣٦، مع

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) نفس المرجع، رونالد كامبل إلى الخارجية البريطانية، برقية شفوية رقم ١١،٦٠، ١١ يناير ١٩٤٩، ص ٦٦١.

مصر. وعلى أية حال فإن الحكومة البريطانية قد أوضحت أنه ليس لديها رغبة في الصراع مع الحكومة الإسرائيلية، بشرط أن تقبل الأخيره قرارات مجلس الأمن للأمم المتحدة وتلتزم بها.

« ٣ - نظراً لأن هذه الحكومة (حكومة الولايات المتحدة) هي أول من اعترف بحكومة إسرائيل المؤقتة وكمتبينة لطلب إسرائيل الانضمام إلى الأمم المتحدة كدولة محبة للسلام، فإن هذه الحكومة - بأهتمام بالغ وكدليل على صداقتها التي لا تتزعزع لإسرائيل - ترغب في لفت أهتمام الحكومة الإسرائيلية إلى خطورة كونها - بالأعمال المبنية على مشورة خاطئة - لاتعرض سلام الشرق الأوسط للخطر فقط، بل ستتسبب أيضاً في إعادة النظر في طلب عضويتها في الأمم المتحدة، فضلاً عن ضرورة إعادة نظر هذه الحكومة (حكومة الولايات المتحدة) في علاقاتها بإسرائيل. وكما تعلم الحكومة الإسرائيلية المؤقتة، أن تأكديها لنواياها السلمية كان هو الأساس الذي بُنيت عليه سياستنا تجاه إسرائيل.

« ٤ - إنه يبدو أن أقل مطلب لتقديم دليل على نوايا الحكومة الإسرائيلية المؤقتة، هو الانسحاب الفوري للقوات الإسرائيلية من الحدود المصرية لتجنب توسيع الصراع»^(١).

وعلى ضوء هذه البرقية، استدعى ممثل الولايات المتحدة وزير الخارجية الإسرائيلية في الساعة الثانية من بعد ظهر الحادى والثلاثين من ديسمبر، وقرأ عليه ماجاء فى تلك البرقية، وطلب لقاء بن جوربون على وجه السرعة. ولما كان الأخير قد غادر تل أبيب إلى طبرية ظهر ذلك اليوم، فقد وعد وزير الخارجية الإسرائيلية بالاتصال بين جوربون وإبلاغه برغبته. وقدر جيمس مك دونالد أنه نظراً للمسافة ما بين تل أبيب وطبرية وأهمية الموضوع، فإنه قد تنقضى ١٠ - ١٥ ساعة قبل أن يستطيع إرسال تقريراً عن نتائج لقائه مع بن جوربون إلى حكومته. ومن ثم، أرسل برقية إلى الخارجية الأمريكية بعد ظهر ذلك اليوم يخطر فيها بنتائج لقائه مع وزير الخارجية الإسرائيلية وأنه سيفادر تل أبيب إلى طبرية فى نفس اليوم للقاء رئيس الوزراء الإسرائيلى. كما أنه علم من شلواح - نائب وزير الخارجية الإسرائيلية - أن الأوامر قد صدرت فعلاً بالانسحاب الفوري للوحدات الإسرائيلية من الأراضى المصرية^(٢).

Foreign Relations of the United States 1948, Volume V, part The Acting Secretary of State to the Special (١)

Representative of the U.S. in Israel, top secret tel., No. 281, 30.12.1948., p. 1704.

(ملحق ٤٦)

Ibid, Mc Donald to the Acting Secretary of State, top secret tels No. 350, 351, 31.12.1948, pp. 1705 - 1705. (٢)

(ملحق ٤٧)

وفى الساعة التاسعة من صباح الأول من يناير ١٩٤٩ (بتوقيت تل أبيب) أرسل جيمس مكونالد إلى الخارجية الأمريكية بنتائج لقائه مع بن جوريون، والذي استمر لمدة ساعتين، وأنه بعد أن قرأ على رئيس الوزراء الإسرائيلي ماجاء فى برقية حكومته، فإن الأخير رد قائلاً.

«إننا لم نغزو الأراضي المصرية وليس لدينا النية لنفعل ذلك، إنه حقيقة أن بعض القوات الإسرائيلية قد عبرت الحدود داخل مصر فى سياق العمليات التكتيكية، إلا أنها قد تلقت الأوامر فعلاً للعودة إلى جبهة النقب»^(١).

وهكذا نرى من الوثائق الأمريكية السابقة أن أمر الإنسحاب من الأراضي المصرية قد صدر إلى القوات الإسرائيلية مساء الحادى والثلاثين من ديسمبر قبل لقاء مكونالد وبين جوريون ليلة ٣١ ديسمبر/يناير. وتبليغه ذلك الإنذار الأنجلو/أمريكى المفترى عليه، أى أن ذلك الإنذار بُلِّغ إلى رئيس الوزراء الإسرائيلي بعد يومين من الإنسحاب الإسرائيلي من مشارف العريش وفى أعقاب صنور أمر الإنسحاب فعلاً من أبى عجيلة للقيام بالهجوم البديل على رفح بعد أن فشل هجومها السابق على العريش، وهو ما سبق استخلاصه فى هذا البحث وأكد مصداقية الرواية المصرية الرسمية لتلك الأحداث.

ومن ذلك السياق السابق للأحداث، كما ترويهما الوثائق البريطانية والأمريكية، يمكننا أن نرى بكل وضوح أن الضغط السياسى الذى تعرضت له إسرائيل، كان فى أصله ضغطاً بريطانياً حملته الرياح الأمريكية ودعمته. وأنه لولا ذلك التحرك البريطانى والتهديد بالمواجهة العسكرية مع القوات الإسرائيلية لما تحركت الولايات المتحدة للضغط على إسرائيل. ومن ناحية أخرى فلم يكن ضغط الولايات المتحدة من أجل مصر أو استجابة لطلب حكومتها، كقول محمد حسين هيكل^(٢). إنما جاء تحرك الولايات المتحدة استجابة للضغط البريطانى نتيجة لما جاء فى الفقرة الرابعة من مذكرة الخارجية البريطانية التى قدمها سفيرها إلى وزير الخارجية الأمريكية بالنيابة فى الثلاثين من ديسمبر والتى أشارت فيها الخارجية البريطانية إلى أنها ستضطر إلى الإفراج عن شحنات الأسلحة السابق التعاقد عليها مع الدول العربية نتيجة لتدفق الأسلحة على إسرائيل وعدم التزام الأخيرة بقرارات مجلس الأمن. وهو ما يؤكد سؤال وزير الخارجية

(١) Foreign Relation of the United States 1949, Volume VI, Mc Donald to the Secretary of State, top secret tel., (٨)

No. 1, L.I.1949, pp. 594 - 595.

(ملحق ٤٨)

(٢) هيكل، ملفات السويس، ص ٩٤.

الأمريكية بالنيابة للسفير البريطاني - عندما قرأ عليه المذكرة السالفة - عما إذا كان يعتقد أن بريطانيا ستنفذ ما جاء بالفقرة الرابعة من المذكرة المشار إليها (الفقرة الخاصة برفع الحظر على الأسلحة البريطانية المتعاقد عليها إلى الدول العربية)، إذا استطاعت الولايات المتحدة حمل إسرائيل على تنفيذ ما جاء بالفقرة الثالثة من نفس المذكرة (بخصوص الإنسحاب من الأراضي المصرية)، ورد السفير البريطاني - بصفة شخصية - بأنه لا يعتقد ذلك. أى أن بريطانيا لن ترفع الحظر على صفقات الأسلحة العربية إذا انسحبت إسرائيل من سيناء^(١).

وهكذا نرى، أنه بينما كان الضغط البريطاني حفاظاً على الهيبة البريطانية في المنطقة العربية وفرصة لتأكيد فاعلية معاهدة ١٩٣٦، فقد كان الضغط الأمريكي حماية لإسرائيل من الأضرار التي قد تلحقها من إفراج بريطانيا عن الأسلحة المتعاقد عليها مع الدول العربية، فضلاً عن المواجهة المباشرة مع القوات البريطانية، هذا بالإضافة إلى حماية المصالح الاستراتيجية المشتركة لبريطانيا والولايات المتحدة في المنطقة والتي كان يمكن أن يهددها التدخل البريطاني لمعاونة العرب من ناحية والتدخل الأمريكي لمعاونة إسرائيل من ناحية أخرى.

وقد أكد وزير الخارجية الأمريكي هذا المعنى في برقيته إلى جيمس مك دونالد في الثالث من يناير ١٩٤٩، حين طلب من الأخير أن يوضح للمسئولين الإسرائيليين - رداً على تصريحات استيائهم لما جاء في مذكرة الإنذار الأنجلو أمريكي - «أنه لا يجب أن يكون هناك تصور خاطيء في خلد الإسرائيليين عن الغرض من تلك المذكرة. إن الأمر - كما هو مبين في برقية الإدارة رقم ٢٨١ كان لإيقاف التحرك ذي الدلالة الخطيرة، الذي كانت تعترمه بريطانيا. كما كان الغرض الآخر - إذا كان ذلك ممكناً - هو تجنب إعادة تسليح بريطانيا للعرب، وهو ما كانت الأولى بادية التصميم عليه إذا لم تتسحب كل القوات الإسرائيلية فوراً من مصر»^(٢).

كما أشار وزير الخارجية بالنيابة في نفس البرقية إلى أن «للولايات المتحدة مصالح استراتيجية عظمى فضلاً عن مصالح أخرى مهددة بالخطر في الشرق الأدنى. ومن ثم، فإنه ليس لدى الحكومة الإسرائيلية المؤقتة أى مبرر للاستياء من حقيقة أن علي الولايات المتحدة أن تقاوم بشدة أى عمل - سواء من الإسرائيليين أو العرب - يتضمن تهديداً بتوسيع الصراع»^(٣).

(١) انظر ملحقى ٤٥، ٤٦.

(٢) انظر ملحقى ٤٥، ٤٦.

(٣) Foreign Relations of the United States 1949, Volume VI, the Acting Secretary of State to Mc Donald, top

Secret tel., No.3.1.1949., pp. 601-602

(ملحق ٤٩)

وهكذا يتأكد لنا مرة أخرى أن أياً من التحركين الأمريكى أو البريطانى، لم يكن لسواد العيون المصرية، وإنما كانا فى المقام الأول، حفاظاً على المصالح الأمريكية والبريطانية فى المنطقة.

يبقى بعد ذلك من أمر ذلك الإنذار الشهير، مدى ما حققه من تأثير على حماية الأراضى المصرية وعدم الاعتداء عليها من القوات الإسرائيلية بعد أن بلغ للحكومة الإسرائيلية، فقد يرى البعض أن ذلك الإنذار وإن لم يكن له دخل حقيقة بإنسحاب القوات الإسرائيلية من مشارف العريش - كما ثبت فى هذا البحث، فقد يكون هو السبب فى إنسحاب تلك القوات من أبى عجيلة والأراضى المصرية عامة بعد ذلك، خاصة وأنه كان لدى الحكومة الإسرائيلية فرصة لإصدار أمر الإنسحاب بعد لقاء مكدونالد وموسى شرتوك، ويعد أن يكون الأخير قد أبلغ بن جوربون بمضمون ما قاله مكدونالد تمهيداً للقاء الذى طلبه ممثل الولايات المتحدة، لاسيما وأنه كان يفصل بين اللقائين حوالى العشر ساعات.

وهذا التصور، وإن كان له وجاهته، كان يمكن أن يكون صحيحاً، لو لم تعاود إسرائيل الهجوم مرة أخرى على الأراضى المصرية بعد ثلاثة أيام فقط من انسحابها من أبى عجيلة، مستهدفة مدينة رفح عبر الأراضى المصرية، تحاول أن تحقق عندها ما فشلت فيه عند العريش فى التاسع والعشرين من ديسمبر.

ورغم أن هيرتزوج يقول أن القيادة الإسرائيلية - بعد أن تخلت عن الهجوم على العريش - «أعدت خطة جديدة لتحقيق نفس أهداف العملية حوريف (حوريب)، دون العمل على الأراضى المصرية. حيث وُجّهت الجهود لقطع القوات المصرية فى منطقة رفح والاستيلاء على تقاطع الطرق فيها»^(١)، فإن الخريطة التى قدمها هيرتزوج نفسه للعملية حوريب، وما قاله رابين عن تقدم القوات الإسرائيلية - التى قامت بالهجوم - على طول طريق العوجة - رفح^(٢)، يدحضان قول هيرتزوج بتجنب العمل على الأرض المصرية، إلا إذا كان يرى أن هجوم القوات الإسرائيلية وتقدمها على طريق يمتد لمسافة خمسين كيلو متر ويعمق أكثر من عشرة كيلومترات داخل الحدود المصرية تجنباً للعمل على الأراضى المصرية.

Herzog, op. cit., p. 102.

(١)

(٢) إسحاق رابين، من مفكرة إسحاق رابين، ص ٥٧.

وتؤكد وثائق وزارة الدفاع المصرية تقدم القوات الإسرائيلية داخل الأراضي المصرية، من خلال تقارير العمليات للقوة الجوية المصرية، التي تركز نشاطها في المدة من ٤ إلى ٧ يناير ١٩٤٩ ضد القوات المتقدمة والمحتشدة للهجوم علي رفح داخل الأراضي المصرية والفلسطينية. الأمر الذي جعل القائد العام للقوات المصرية في الجبهة، يشكر تلك الجهود في برقية إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة مساء الخامس من يناير قائلاً :

«أرجو أن تقدموا عنى وعن ضباط الجيش والجنود الشكر الخالص والتقدير العظيم لما قام به السلاح الجوى الملكى (المصرى) أمس واليوم»^(١).

وخلال الهجوم الإسرائيلي على رفح قامت القوة الجوية المصرية بثلاث وسبعين طلعة جوية ضد القوات والمطارات الإسرائيلية، نفذت القوة الجوية التكتيكية منها سبعا وأربعين طلعة رغم سوء الأحوال الجوية التي سادت الجبهة خلال تلك الفترة بسبب الزواج الرملية، فضلاً عن ست وعشرين طلعة نفذتها القوة الجوية الاستراتيجية وأسقطت فيها ٣٠٠٠٠٠ رطل (١٣٦٠٥٠ كجم) من القنابل^(٢).

وهكذا نرى أن القوة المصرية - بالرغم من كل الظروف غير المواتية التي واجهتها، وسيطرة القوة الجوية الإسرائيلية المتفوقة خلال الأيام الأولى للعملية «حوريب» - قد نجحت فى التدخل بطريقة حاسمة لتدارك الموقف العسكرى المتداعى، والذي كان يهدد القوات المصرية فى القطاع الساحلى بالعزل والحصار، بعد تحقيقها للسيطرة الجوية التكتيكية فى منطقة القتال خلال تلك الساعات الحرجة من الحرب.

وعندما أصدر وزير الحربية فى السابع من يناير ١٩٤٩ أمره بإيقاف إطلاق النار فى الجبهة على الأرض وفى البحر وفى الجو - تمهيداً لسريان الهدنة الأخيرة فى تلك الحرب - كانت القوة الجوية المصرية قد قامت بدورها كاملاً فى أولى جولات الصراع، رغم كل ما واجهته من قصور. إلا أنه يمكن القول، إنه بالرغم من إبلاء القوة الجوية المصرية بلاءً حسناً

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٥، ملف ٢٦١/س ج/٢٦/٦٦، القائد العام للقوات المصرية بفلسطين إلى رئيس أركان

حرب الجيش بالنيابة، برقية رقم ٨/س ج/٧/٤(١٠٤)، ٥ يناير ١٩٤٩، مسلسل ٢٦٤.

(٢) وزارة الحربية، العمليات الحربية بفلسطين عام ١٩٤٨، ج٢، ص ١٦٢-١٦٤.

في تلك الحرب - والذي سجلته لها وثائق وزارة الدفاع، فإنه كان يمكن لتلك القوة القيام بدور أكثر فاعلية وتأثيراً في مسيرها، لو أن القيادة السياسية المصرية تنبّهت مبكراً إلى ما يشكله المشروع الصهيوني من خطر، وحسمت موقفها من دخول تلك الحرب لمواجهة في الوقت المناسب ودعمت قواتها المسلحة من مصادر بديلة عن بريطانيا، وهو ما ثبت إمكانية تحقيقه في ذلك الوقت.

وتلخص الجداول الخمسة والرسم البياني التالي انعكاس السياستين المصرية والإسرائيلية على تدعيم القوة الجوية للطرفين وتطور القدرات القتالية لكل منهما خلال المرحلتين السابقتين. فبينما يعكس الجدول رقم ٨ إجمالي الدعم الجوي الذي وفرته القيادة السياسية للجانبين، فإن الجدول رقم ٩ يوضح تفاصيل دعم الطائرات التي توفرت للطرفين خلال تلك الحرب. أما الجداول أرقام ١٠، ١١، ١٢ فتعكس أثر الدعم الجوي للجانبين على تطور القدرات القتالية لكل منهما. كما يعكس الرسم البياني - بطريقة توضيحية - تدرج التحول في ميزان القوى والقدرات القتالية للجانبين خلال تلك الحرب.

وبتحليل هذه الجداول، يمكننا أن نرى أن ما وفرته القيادة السياسية الإسرائيلية لقواتها الجوية من طائرات حتى بدء الهدنة الأخيرة في تلك الحرب، يساوي ١,٧٨ مما وفرته القيادة السياسية المصرية. أما القوي البشرية، فقد زاد الدعم الإسرائيلي فيها عن ستة أمثال ذلك الدعم بالنسبة للقوة الجوية المصرية. كما تيسر للقوة الجوية الإسرائيلية في منطقة العمليات أربعة أمثال ما لدى القوة الجوية المصرية من مطارات، ١,٣٣ مما لديها من أراضي الهبوط.

وقد انعكس كل ذلك بطبيعة الحال على قدرات القوة الجوية للطرفين. فبالإضافة إلى تحول ميزان القوى الجوية لصالح إسرائيل وتمتع قواتها بحرية أكثر على العمل في المرحلة الأخيرة والحاسمة من الحرب، فقد فقدت القوة الجوية المصرية سيطرتها الجوية السابقة في تلك المرحلة، وتوفر لها قدر أقل من حرية العمل عما كان عليه الأمر في المرحلة السابقة.

كما أدى التحول في ميزان القوى الجوية لصالح إسرائيل في المرحلة الأخيرة من الحرب إلى تضاعف مجهودها الجوي وقدراتها على حمل القنابل. ففي الوقت الذي لم يزد مجهودها الجوي عن ٠,٤٧ من مجهود القوة الجوية المصرية وحمولتها من القنابل عن ٠,٤٦ من حمولة

نفس القوة، خلال المرحلة الثانية من الحرب، فقد وصل مجهودها الجوى وحمولتها من القنابل في المرحلة الأخيرة منها، إلى ١.٣٦ ، ١.٣٩ قياساً بمجهود القوة الجوية المصرية وحمولتها على التوالي في نفس المرحلة. كما وصلت قدرتها على الإمداد الجوى أكثر من تسعة أمثال قدرة القوة الجوية المصرية في تلك المرحلة.

جدول رقم (٩)

إجمالي الدعم الذي وفرتة القيادة السياسية للجانبين

ملاحظات	المقارنة	إسرائيل	مصر	نوع الدعم
تدرج الإمداد بها طوال الحرب	١,٧١:١	١٩٢	١١٢	الطائرات
ما بين ١٥ مايو، ١٥ أكتوبر	٦,٢٩:١	٣٣.٢	٥٢٥	القوى البشرية
طوال الحرب.	٤:١	٤	١	المطارات
تدرج إعدادها طوال الحرب، إلا أنه كان هناك واحدة صالحة لاستخدام القوة الجوية المصرية.	١,٣٣:١	٤	٣	أراضى الهبوط

جدول رقم (١٠)

دعم الطائرات التي وفرت القيادة السياسية للجانبين

ملاحظات	المقارنة	عدد الطائرات		النوع والطراز
		اسرائيل	مصر	
تتقارب خصائص الطائرات المصرية والإسرائيلية بشكل عام باستثناء طائرات الموسكيتو والبوفيتير الإسرائيلية ذات المحركين، كما كان طرازى سبيتيفير (مصر) ومسرشميت (إسرائيل) هما الطرازان الوحيدان العاملان خلال المرحلة الثانية.	١،٦٥:١	١٣٧	٨٣	المقاتلات والمقاتلات القاذفة: مصر (٣٦ سبيتيفير، ٢٤ ماكى، ١٩ فيات، ٤ فيورى). إسرائيل (٥٥ مسرشميت، ٦٠ سبيتيفير، ١٢ موسكيتو، ٦ بيوفيتير، ٤ موستانج).
وصلت القاذفات المصرية فى المرحلة الأخيرة من الحرب نون مدافع ولم تجهز بها حتى نهاية الحرب، بينما وصلت القاذفات الإسرائيلية فى المرحلة الثانية من الحرب.	٨٩:١	٢٤	٢٧	القاذفات والنقل المتوسط: مصر (٩ سترلنج، ١٠ كومانو، ٨ داكوتا). إسرائيل (٤ ب - ١٧، ١٠ كومانو، ٨ داكوتا، ٢ هدسون).
استخدمت هذه الطائرات كقاذفات فى بعض المهام الجوية ضد الأهداف المصرية.	١١:١	١١	لايكن	النقل الثقيل: مصر (لايكن). إسرائيل (٣ كونستليشن، ٨ سكاى ماستر).
لم تشمل هذه الأنواع طائرات التدريب الخفيفة من الجانبين.	١٠:١	٢٠	٢	النقل الخفيف والمواصلات: مصر (٢ بيتشكرافت). إسرائيل (٢٠ نورسمان).
	١،٧١:١	١٩٢	١١٢	الإجمالى

(١) تمثل هذه الأرقام ما تم التعاقد عليه، إلا أنه لم يصل بعض هذه الطائرات خلال الحرب (حوالى ١٠٪ من طائرات الجانبين).

جدول رقم (١١)

انعكاس الدعم الجوي على القدرة القتالية للطرفين
في المرحلة الثانية

ملاحظات	المقارنة	إسرائيل	مصر	البيان	فترة القتال
	١,٠٤:١	٥٠	٤٨	القوة الإجمالية في بداية المرحلة بالطائرة	الأولى من ١٥ مايو إلى ١١ يونيو
(١) نتيجة للموقف الفني السيئ.	٢,٢٧:١	٤٥	(١)١٩	القوة التي أمكن إشراكها في العمليات	
(٢) منها ٤٨ بواسطة القوة الجوية الاستراتيجية.	٠,٣٦:١	١٠٠	(٢)٢٨٠	المجهود الجوي المنفذ (بطلعة - طائرة)	
(٣) منها ٩٦ بواسطة القوة الجوية الاستراتيجية.	٠,٢٢:١	٥٠	(٣)١٥٤	أوزان القنابل التي تم إسقاطها بالطن	
(٤) منها ٢٢ بواسطة القوة الجوية الاستراتيجية.	٠,٥٧:١	١٦٤	(٤)٢٨٦	المجهود الجوي المنفذ (بطلعة طائرة)	الثانية من ١٠ يوليو إلى ١٨ يوليو
(٥) منها ٤٤ بواسطة القوة الجوية الاستراتيجية.	٠,٥٣:١	٥٨,٢	(٥)١١٠,٣	أوزان القنابل التي تم إسقاطها بالطن	
	٠,٤٧:١ ٠,١٤:١	٢٦٤ ١٠٨,٢	٥٦٦ ٢٦٤,٣	المجهود الجوي المنفذ أوزان القنابل المسقطة بالطن	إجمالي المرحلة الثانية

جدول رقم (١٢)

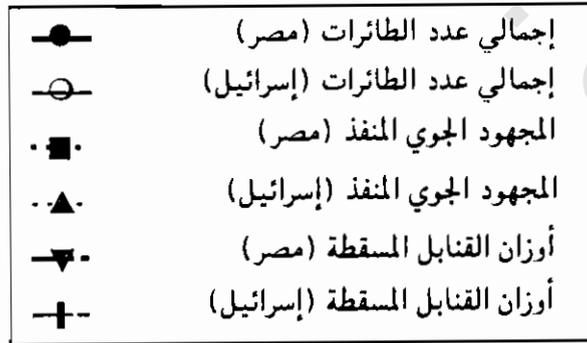
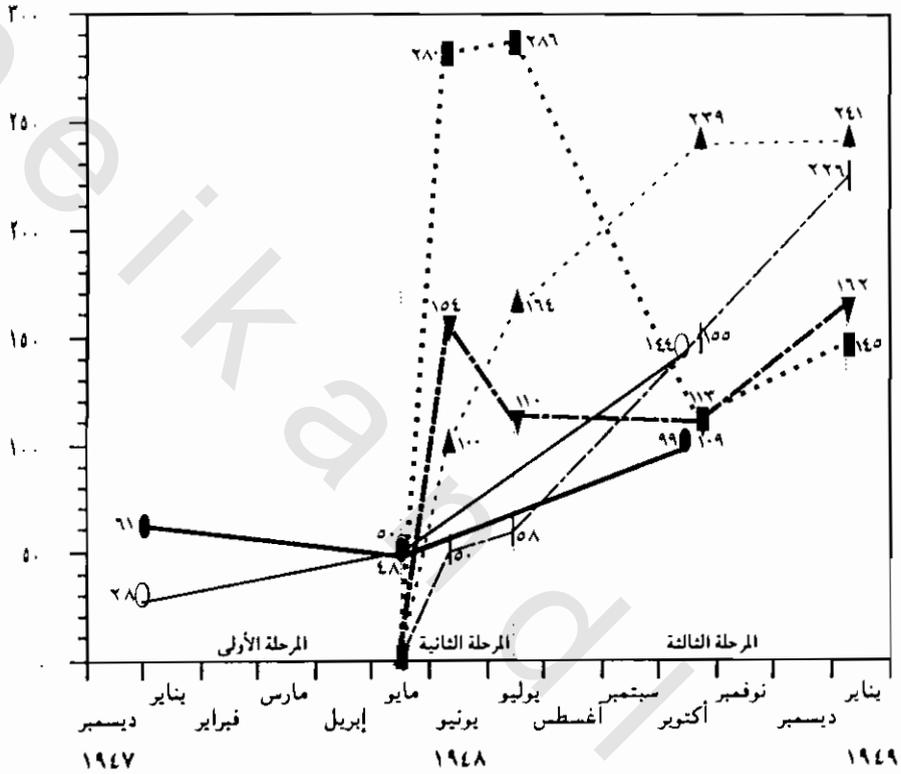
انعكاس الدعم الجوي على القدرة القتالية للطرفين
في المرحلة الثالثة

ملاحظات	المقارنة	إسرائيل	مصر	البيان	فترة القتال
	١,٤٥:١	١٤٤	٩٩	القوة الإجمالية عند بداية المرحلة بالطائرة	الثالثة من ١٥ أكتوبر إلى ٣١ أكتوبر
	٢,٦٨:١	١١٠	٤١	القوة التي أمكن إشراكها في العمليات	
	٢,١١:١	٢٣٩	١١٣	المجهود الجوي المنفذ في العملية يوأب بالطلعة	
	١,٣٨:١	١٥١	١٠٩	أوزان القنابل المسقطة في العملية يوأب بالطن.	
	١,٦٦:١	٢٤١	١٤٥	المجهود الجوي المنفذ في العملية حوريب بالطلعة	الرابعة من ٢٢ ديسمبر ٤٨ إلى ٧ يناير ٤٩
	١,٣٩:١	٢٢٦	١٦٢	أوزان القنابل المسقطة في العملية حوريب بالطن.	
(١) كان إمداد الفالوجا يتم بالمقاتلات.	٣,٤٢:١ ٩,٤١:١	٤١٧ ٢٢٠٠	١٢٢ (١)٢٢٣,٧	المجهود الجوي لإمداد مستعمرات النقب/ قوات الفالوجا والخليل أوزان حمولات الإمداد بالطن	إمداد القوات المحاصرة في الجانب المصري والإسرائيلي
	٢,٣٦:١ ١,٣٩:١ ٩,٤١:١	٨٩٧ ٣٧٧ ٢٢٠٠	٢٨٠ ٢٧١ ٢٢٣,٧	المجهود الجوي المنفذ أوزان القنابل المسقطة أوزان حمولات الإمداد	إجمالي المرحلة الثالثة

جدول رقم (١٢)
انعكاس الدعم الجوي على القدرة القتالية للطرفين
خلال مرحلتى الحرب المعلنة

ملاحظات	المقارنة	إسرائيل	مصر	البيان
المرحلة الثانية (١٥ مايو - ١٨ يوليو ١٩٤٨)				
(١) كان الصالح منها للحرب هو ١٩ طائرة.	١,٠٤:١	٥٠	٤٨ ^(١)	القوة الإجمالية فى بداية المرحلة بالطائرة
(٢) لم يدخل فى الحساب المجهود خارج الجبهة.	٠,٤٧:١	٢٦٤	٥٦٦ ^(٢)	إجمالى المجهود الجوى خلال المرحلة بالطلعة
	٠,٤١:١	١٠٨,٢	٢٦٤,٣	إجمالى أوزان القنابل المسقطة بالطن.
المرحلة الثالثة (١٥ أكتوبر ٤٨ - ٧ يناير ١٩٤٩)				
(٣) منها ٤١ طائرة صالحة للعمليات.	١,٤٥:١	١٤٤ ^(٤)	٩٩ ^(٣)	القوة الإجمالية فى بدء المرحلة بالطائرة
(٤) منها ١١٠ صالحة للعمليات.	٢,٣٦:١	٨٩٧	٣٨٠	إجمالى المجهود الجوى خلال المرحلة بالطلعة
	١,٣٩:١	٣٧٧	٢٧١	إجمالى أوزان القنابل المسقطة (بالطن).
	٩,٤:١	٢٢٠٠	٢٣٣,٧	إجمالى أوزان حمولات الإمداد الجوى (بالطن).
إجمالى مرحلتى الحرب المعلنة (١٥ مايو ٤٨ - ٧ يناير ١٩٤٩)				
	١,٢٣:١	١١٦١	٩٤٦	إجمالى المجهود الجوى المنفذ بالطلعة
	٠,٩١:١	٤٨٥,٢	٥٣٥,٣	إجمالى أوزان القنابل المسقطة (بالطن).
	٩,٤:١	٢٢٠٠	٢٣٣,٧	إجمالى أوزان حمولات الإمداد الجوى (بالطن)

شكل بياني رقم ١
تطور القدرة القتالية للقوة الجوية المصرية والإسرائيلية
(١ يناير ١٩٤٨ - ٧ يناير ١٩٤٩)



خامساً:هدنة رودس:

ما إن توقف القتال على الجبهة المصرية حتى بدأت مفاوضات الهدنة المصرية / الإسرائيلية في رودس ابتداءً من الثالث عشر من يناير «وكانت توجيهات وزير الحربية للوفد المصرى قبل سفره إلى رودس تقضى بضرورة الوصول إلى اتفاق مع إسرائيل، مع تزويد الوفد بصلاحيات كاملة في هذا الصدد.

«... وكانت هذه التوجيهات نابعة من الواقع المرير الذى واجهته الحكومة المصرية، فقد أقحمت القوات المصرية فى معركة خاسرة وكان اتفاقيات الهدنة تعفيها من مواصلة الحرب أو مخاطرها، أو هكذا كان التصور فى ذلك الوقت^(١)»، ولم يكن ذلك موقف مصر وحدها، فقد كان هذا الموقف ينطبق على بقية الدول العربية^(٢).

وفى الرابع والعشرين من فبراير ١٩٤٩ تم توقيع اتفاقية الهدنة بين مصر وإسرائيل. إلا أنه قبل أن يجف توقيع الأخيرة على تلك الهدنة، وفى الوقت الذى كانت تتفاوض فيه مع شرق الأردن من أجل هدنة مماثلة، قامت إسرائيل بأخر عملياتها فى تلك الحرب فى الفترة من ٧ إلى ١٣ مارس لاستكمال سيطرتها على النقب الجنوبي. وفى هذه العملية - التى أُطلق عليها اسم «عوفدا» - قام لوائى النقب وجولانى تدعمها القوة الجوية الإسرائيلية بالاستيلاء على جنوب النقب وحتى خليج العقبة دون أن تطلق طلقة واحدة، وتحت سماع وبصر القوات البريطانية التى تم إرسالها إلى العقبة بناءً على طلب الحكومة البريطانية لمنع القوات الإسرائيلية من الوصول إلى ذلك الخليج.

وتوضح الوثائق الأمريكية ورواية رئيس وزراء الأردن فى مؤتمر رؤساء الحكومات العربية، السياسة الأمريكية تجاه بريطانيا فى بقاء النقب الجنوبي خارج حدود الدولة الإسرائيلية ليكون مَعبراً ومَمراً يربط قاعدتها فى قناة السويس بقواعدها الأخرى فى الأردن والعراق. ففى الرابع من يناير، أخطرت وزارة - الخارجية البريطانية السفير الأمريكى فى لندن - رداً على استفسار الأخير عن النصيحة التى وجهتها بريطانيا إلى الملك عبد الله بخصوص التسوية مع

(١) محمود رياض، مذكرات محمود رياض، ج ٢ (ط ١: القاهرة: دار المستقبل العربى، ١٩٨٦)، ص ١٨.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

إسرائيل - أنها أوضحت له «ماتراه تسوية مقبولة من الحكومة الإسرائيلية المؤقتة بالنسبة للخطوط التي نوقشت مبكراً مع الإدارة (الأمريكية)، مثل طريق غزة - بير سبع كحدود جنوبية للنقب (الإسرائيلي)»^(١). كما أشارت عليه بإزالة خلافه مع مصر والعمل معها. وعرضت الخارجية البريطانية على الإدارة الأمريكية، البدء فوراً في مباحثات بين الجانبين - البريطاني والأمريكي - للتوصل إلى تفهم مشترك بالنسبة للمسائل المتعلقة بالحدود^(٢).

وعندما اجتمع السفير البريطاني في واشنطن بوزير الخارجية الأمريكي بالنيابة في اليوم التالي (٥ يناير) من أجل نفس الموضوع، فإنه أوضح للأخير «أن مستر بيغن يأمل بشدة - على ضوء المصالح الاستراتيجية الكبرى لكل من الولايات المتحدة وبريطانيا العظمى في الشرق الأدنى، والحاجة إلى دفاعات كافية بعمق بالنسبة لقناة السويس - أن تجد الولايات المتحدة وسيلة للضغط على الحكومة الإسرائيلية المؤقتة للانسحاب إلى الخطوط التي حددها الوسيط الدولي بالنيابة بعد صدور قرار مجلس الأمن في ٤ نوفمبر ١٩٤٨»^(٣).

إلا أن الوزير الأمريكي رد عليه قائلاً: «إنه لأسباب عديدة فإنني لأستطيع الموافقة على طلب مستر بيغن. فإنه باستثناء حالات خاصة كانت الولايات المتحدة مستعدة فيها لتقديم مذكرة قوية - مثلما حدث عندما هدد الهجوم الإسرائيلي على مصر بتوسيع الصراع خارج حدود فلسطين - فإنها حريصة على العمل في إطار الأمم المتحدة»^(٤).

وأجمل الوزير الأمريكي النقاط التي تعكس وجهة النظر الأمريكية بقوله:

«إذا رغبت الحكومة الإسرائيلية في الاستفادة من المناطق المخصصة لها تبعا لقرار ٢٩ نوفمبر ١٩٤٧ (قرار التقسيم)، فإنه يجب قبول التخلي عن هذه المناطق، مثلما هو الأمر

Foreign Relations of the United States 1949, Volume VI, Holmes to the Secretary of State, top secret tel., (١) No. 20, 4.1.1949, pp. 607 - 608.

Idem.

(٢)

Ibid., Memorandum of Conversation, by the Acting Secretary of State, top secret, 5.1.1949.

(٣) (ملحق ٥٠)

Idem.

(٤)

بالنسبة للمناطق المخصصة للعرب تبعاً لذلك القرار، والتي تحتلها الآن القوات الإسرائيلية مثل يافا والجليل الغربي»^(١).

وعندما أخطر سفير بريطانيا الوزير الأمريكي، «أنه عملاً قريباً ستُرسل تعزيزات بريطانية إلى خليج العقبة تُقدر بكتيبة»^(٢)، كان رد الأخير أنه إذا وصلت تلك القوات إلى شرق الأردن من خارج منطقة الشرق الأدنى، فإن ذلك سيعتبر مخالفاً لقرار مجلس الأمن الذي يحرم تحرك الأفراد العسكريين إلى فلسطين أو الدول المجاورة لها»^(٣).

وعندما بدأت الأنباء تترى إلى كل من لندن وواشنطن عن تحرك القوات الإسرائيلية إلى خليج العقبة واختراقها الأراضي الأردنية، أبلغ السفير البريطاني وزير الخارجية الأمريكية، أن الحكومة البريطانية ستقوم بتنفيذ التزاماتها تجاه شرق الأردن تبعاً للمعاهدة البريطانية / الأردنية، إذا ثبتت تلك الأنباء. إلا أن الوزير الأمريكي أخطره بضرورة كبح جماح القوات البريطانية في العقبة وعدم السماح لأي حادث بسيط بتفجير الموقف^(٤).

وطبقاً لرواية توفيق أبو الهدى - رئيس وزراء الأردن آنذاك - فإن الكتيبة البريطانية السابق الإشارة إليها وصلت فعلاً إلى ميناء العقبة على أن تتحرك في الوقت المناسب لوقف التقدم الإسرائيلي، إلا أنها ظلت في ميناء العقبة دون أن تحرك ساكناً، بينما تقدمت القوات اليهودية حتى خليج العقبة، واحتلت أم رشرش (إيلات حالياً)، على رأس ذلك الخليج. وعندما استنكر رئيس الوزراء الأردني الموقف البريطاني، وصلت رسالة من أرنست بيثين يخطره فيها بتعرضه لضغط من الحكومة الأمريكية للسماح لإسرائيل باحتلال أم رشرش^(٥).

وهكذا استولت إسرائيل على النقب دون قتال، ووصلت إلى مياه الخليج بتواطؤ أمريكي

Ibid., pp. 612 - 613

(١)

Ibid., pp - 613

(٢)

Idem

(٣)

Ibid., Memorandum by the Secretary of State to the President, secret, 10.3.1949, pp. 810 - 812. (ملحق ٥١)

(٤)

(٥) رياض، مذكرات محمود رياض، ج ٢، ص ٢٦.

وتخاذل بريطاني، وغرست بذلك بذرة مرة أخرى في حقل الصراع الدامي بينهما وبين العرب، كان سببا في حربين تاليتين في خلال أقل من عقدين من الزمان.

وبعد أن أطمأنت إسرائيل إلى الموقف في جنوب النقب، اتجهت إلى تسوية الموقف على الجبهات العربية الأخرى التي كانت خامدة فعلا منذ نهاية المرحلة الثانية من الحرب، باستثناء القتال مع قوات القاوقجي في الجليل الغربي في نهاية فترة القتال الثالثة. وفي الثالث والعشرين من مارس وقع لبنان اتفاقا ماثلا لاتفاقية الهدنة المصرية / الإسرائيلية، تبعه الأردن في الثالث من أبريل، فسوريا في العشرين من يوليو^(١) (انظر الأوضاع النهائية بالخريطة رقم ٩).

وهكذا طوى سجل الجولة العربية / الإسرائيلية الأولى، بنجاح مؤزر لإسرائيل التي كانت قيادتها على وعى كامل بأبعاد ذلك الصراع ومتطلباته. فأعدت عدتها على أفضل ما يكون، وأدارته بكفاءة منقطعة النظير. وانتهى كفاح العرب في أولى جولاتهم ضد هذه الغزوة الصهيونية بتلك النهاية المحزنة، نتيجة فرقة حكامهم، وعدم الاستعداد المبكر لذلك الصراع. وساعد على تلك النهاية الحزينة، انصياع حكامهم للضغوط الدولية، التي كانت مقاومتها فوق طاقتهم.

وفي الوقت الذي اعتبرت فيه إسرائيل أن هدنة رودس نهاية للحرب القائمة بينهما وبين الدول العربية، وأنه لم يعد للعرب الحق في التمسك بحقوق النول المتحاربة، فإن الدول العربية قد تمسكت بحرفية اتفاقيات الهدنة كتدبير مؤقت مرهون بإعادة نظر الجمعية العامة للأمم المتحدة في القضية الفلسطينية. ومن ثم، اعتبرت الدول العربية أن اتفاقيات الهدنة أنهت العمليات الحربية، إلا أنها لم تضع حدا لحالة الحرب بينها وبين إسرائيل^(٢).

وكان هذا الخلاف في نظرة الطرفين إلى الهدنة، وعدم قبول إسرائيل لتسوية عادلة للقضية الفلسطينية، من الأسباب الرئيسية لتفجر القتال عدة مرات بعد ذلك. وهكذا انتهت أولى الفصول الرئيسية في حلقات ذلك الصراع، الذي غرست بذوره بريطانيا وجنت ثماره الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي بعد ذلك.

(١) البدرى، الحرب في أرض السلام، ص ٤٦٦.

(٢) نفس المرجع، ص ٤٦٧ - ٤٦٨.