

## لماذا الرد الشامل -2

الضربة الجوية الشاملة الثانية 1980 / 9 / 23

د علوان العبوسي

1980 / 9 / 23



الضربة الجوية الشاملة ضد قاعدة شاروخي 1980 / 9 / 23

في مقالي الثاني بودي ان استذكر ماجاء بعد نجاح الضربة الجوية الشاملة الاولى مستهلا باتصال السيد وزير الدفاع الفريق الاول الطيار عدنان خير الله ( رحمه الله ) لما لهذا الرجل مكانة خاصة لدينا نحن الطيارين اعزازا باهمية ادوار السلاح الجوي وتقديرا لمكانته بين القوات المسلحة .

الفريق الأول الركن الطيار عدنان خير الله وزير الدفاع يهنئ ويستفسر عن الضربات الجوية للقاعدة يوم 22 أيلول 1980

في الساعة 2030 اتصل هاتفياً الفريق الأول الركن الطيار عدنان خير الله بالأخ أمر القاعدة في غرفة حركات القاعدة مهناً بسلامة تشكيلاتنا كافة، ومستفسراً عن الضربات الجوية لهذا اليوم فما كان لأمر

القاعدة إلا أن قال لسيادته: (سيدي لو تسمح تتكلم مع امر جناح الطيران ليوضح لسيادتك ماهية هذه الضربات...) وبعد أن حبيت سيادته... قال الحمد لله على سلامتكم والله يحفظكم.. وضحك معي بلطف مجاملاً (يعني شلون إحنا مع كلية الأركان) قلت لسيادته أولاً أنا أشكر سيادتك على الموافقة الاستثنائية لدخولي كلية الأركان وثانياً الأركان تأتي بوجودك سيدي ونحن الآن في وضع أهم بكثير من دخولي هذه الكلية ، لو تعلم سيادتك كم أنا سعيد ومسرور وأنا أطيّر مع ضباطي أعلمهم سياقات الطيران في مثل هذه الظروف الدقيقة للواجبات الحقيقية التي معظمهم لم يعتاد عليها، وإنشاء الله تسمع دائماً أخبارنا الطيبة أجابني بآرك الله فيكم وهذا ليس بغريب عليكم فأنتم الطيارون تتسمون بالدقة والحرص والانضباط العالي والتضحية في سبيل الوطن والمبادئ ، سألني عن التنفيذ لهذا اليوم شرحت له التفاصيل الدقيقة كافة للواجبات وما هو دور كل طيار في الواجب واندفاعهم والتزامهم العالي في التنفيذ ، شكرني مرة أخرى وأثنى على الجهود المبذولة وكلفني بإيصال تحياته إلى الطيارين كافة، كان أمري الوحدات يسمعون هذا الحوار الذي يدور بيني وبين السيد وزير الدفاع وهم في غاية السرور والامتنان لسيادته وفي الحقيقة كان لوقع المكالمة هذه أثر بالغ في شحذ هممنا، خاصة ونحن نعلم أن السيد وزيرالدفاع يتابع سير عمل القوة الجوية أول بأول واستطاع بفترة قصيرة أن يقف على متطلباتها كافة بعد أن شاركنا في التدريب والواجبات القتالية وتفهم تفاصيل الأداء الدقيقة ودور وأهمية هذا السلاح الخطير إذا ما أحسن استخدامه<sup>(1)</sup>.

## استحضارات وتنفيذ الضربة الجوية الشاملة الثانية 23 أيلول / سبتمبر 1980

الساعة 2100 يوم 22 أيلول / سبتمبر 1980، رن الهاتف في غرفة حركات القاعدة كان الصوت لآمر القاعدة يطلبني للحضور في مقره، إبتسامة عريضة على وجهه وهو يستقبلني ويجلسني بجانبه ويقول اتصل معي السيد قائد القوة الجوية وشكرني على دقة التنفيذ لهذا اليوم وأكد لي أن دقة إصابات طائراتكم منعت العدو من رد الضربة والتعرض لقواعدنا وقطعاتنا، وقد طلب مني إعادة الضربة غداً عند الضياء الأول، ضحكت مستبشراً وقلت له قرار صحيح وبإذن الله سيتم التنفيذ وسأقود العملية أيضاً ولكن بأسلوب آخر لخط الرحلة تحسباً لاحتمال تعرض تشكيلاتنا من قبل العدو، أجبني أمر القاعدة دع غيرك يقود العملية هذه المرة لأنني أحتاجك معي في القاعدة، أجبته كلا لا يزال الوقت مبكراً والخبرة والتجارب التي نملكها نحن القدامى لا يمتلكها معظم طيارينا، وقد أعطتني الضربة الجوية الأولى هذا اليوم العديد من الملاحظات والمؤشرات التي تؤكد لي على ضرورة متابعة موضوع الضربات الجوية المهمة من قبلنا، سأقود الضربة غداً أيضاً حتى أسمح لأكثر عدد من الطيارين بالمشاركة معي وبالتالي تكون لدي القناعة التامة بتنفيذهم لأي واجب مهما كانت صعوبته من دون تحسب للمشاكل التي قد تحدث في الجو، خاصة أن الأهداف مهمة واحتمالات الخطأ واردة وأجهزتنا الملاحية قديمة وغير متطورة لا تساعدنا في الوصول إلى أهدافنا وإنما تعتمد على الطيار في دقة قراءته الخريطة والتقييد بالتوقيتات وعليه نحتاج إلى طيارين ذو خبرة عالية في الطيران والتنسيق مع الأحداث والمستجدات الكثيرة التي قد تحدث سواء المتوقعة وغير المتوقعة، خاصة أنك تعلم احتمال تدخل العدو يكون أكثر في الأيام القادمة وأنا أريد أن يكتسب قادة التشكيلات الثقة التامة في إنجاز مهامه، أجبني على بركة الله إذاً وقد أقتنع بكلامي، اتصلت مع أمر الجناح الفني المقدم المهندس جاسم عبد جاسم، وضباط أسلحة الأسراب وقادة التشكيلات واتفقنا على أن نلتقي بعد عشر دقائق في غرفة الحركات.

الساعة 2130 من اليوم نفسه غادرت مقر القاعدة مسرعاً لإنجاز ما مطلوب، لاسيما وأن الوقت ضيق ويجب أن تغلق طائراتنا كلها غداً في الساعة 0530 صباحاً وعلينا أن نهين خطة الطيران وخرائط الرحلة وتسليح الطائرات وفحصها قبل الطيران تحسباً لأي عطل محتمل على الأرض ثم إيجاز الطيارين مع أطفئ قسط من الراحة قبل الطيران.

الساعة 2330 من اليوم نفسه استكملت تقريباً كافة استحضارات التنفيذ، طلبت من قادة التشكيلات أن يذهبوا للراحة واتفقنا على التواجد غداً في الساعة 0430 في غرفة إيجاز السرب الأول، وأشعرتهم بأن التنفيذ سيتم مبكراً لاحتمال تعرض قاعدتنا لضربة جوية معادية انتقامية ومحاولة منعنا من الطيران إذا تأخرنا في التنفيذ (فرق التوقيت مع إيران حوالي 30 دقيقة لصالحهم حيث تشرق الشمس لديهم مبكراً وبامكانهم الطيران قبلنا والوصول إلى قواعدنا ونحن لا نزال على الأرض إذاً علينا أن نأخذ ذلك بعين الاعتبار، ونقلع بطائراتنا قبل شروق الشمس) خاصة أن العدو قد قام حتماً بإصلاح مدارج قواعد الجوية وجهازها للطيران مباشرة بعد الضربة الجوية الأولى وهذا ما أخبرنا به أحد قادة التشكيلات للضربات الجوية الثانية يوم 22 / 9 / 1980 على قاعدة شاروخي الجوية حيث لاحظت تواجد المعدات على المدرج للمباشرة بتصليح الحفر التي أحدثتها قنابل طائرات الضربة الجوية الشاملة الأولى.

الساعة 2400 من اليوم نفسه ولم يبق سوى خمسة ساعات على الضياء الأول، غادرت غرفة الحركات لأخذ قسط من الراحة بعد يوم طويل متعب، قابلني الأخ أمر القاعدة على سلم الغرفة قائلاً ممكن أطلع على أسلوب التخطيط للضربة الجوية الشاملة الثانية غداً؟ أجبت نعم ممكن وأوضحت له التغييرات التي أحدثناها ولاسيما وأن خط الرحلة السابق كان يمر فوق مدينة سنندج مباشرة وهذا خطأ تعبوي غير مقبول ينتج عنه كشف طائراتنا وبالتالي تعرضها وهي محملة بكامل حمولتها للمتصديات المعادية مما سيضعنا في موقف محرج جداً، شكرني ووافقني على الخطة الجديدة وطلب مني أن أتجول معه داخل القاعدة قليلاً لوجود بعض الاستفسارات الإدارية والتعبوية لديه وبدأنا نتجول ونضع الاحتمالات في حالة تعرض العدو لنا بغاراته الجوية عند مطلع الفجر، وتأكدنا من خلال هذه الجولة البسيطة بما مطلوب اتخاذه، ورجاني أن أقلل طيراني حتى أتمكن من مساعدته في الأيام القادمة، قلت له إن شاء الله تستقر أمور الطيران وهي الأهم في هذه المرحلة والحمد لله الشباب اندفاعهم عال والبركة فيهم ومشاكلهم الفنية والأخطاء سوف تقل يوماً بعد آخر.

الساعة 0100 يوم 23 أيلول 1980 رجوت من أمر القاعدة أن يسمح لي بأطفئ قسط من الراحة حتى أتمكن من الطيران في الواجب صباحاً وأوصلني بسيارته العسكرية إلى غرفتي في دار الضباط بالقاعدة وودعني على أمل اللقاء بعد ساعات قليلة في غرفة الإيجاز.

الساعة 0345 استيقظت على طرق خفيف على باب غرفتي في سكن الضباط وصوت خفيف ينادي بإسمي (.....) فزعت مذعوراً تحسباً قد يكون الوقت قد فاتني وفتحت الباب فإذا ( امر القاعدة) قائلاً صباح الخير أنا لم استطع النوم تحسباً لاحتمال تأخركم وأنتم متعبون البارحة، ضحكت معه وشكرته وأكدت له أنني كنت قد أخبرت عريف الخفر والسائق إضافة إلى توقيت منبه الساعة جلس معي في الغرفة وهذا ما اعتدنا عليه أنا واخي (امر القاعدة) من زمان طويل منذ أن كنا طلاباً في كلية الطيران في القاهرة، وفي الدورات التي اشتركنا فيها في الاتحاد السوفيتي، وعندما كنا أمري أسراب وغيرها وغيرها حيث كانت صحبتنا طويلة وأخوية ومبنية على الإيثار والثقة المتبادلة وكنت عوناً له في كل شيء، تركته يدخل سيكارته بهدوء وأخذت حمام بارد ثم صليت الفجر ودعوت الله سبحانه وتعالى ان يوفقنا في مسعانا هذا اليوم، ودعوته بالتيسير وأن يحفظنا من كل سوء وأن يديم نعمه أنه السميع المجيب، ثم ارتديت ملابس مدنية أسفل ملابس الطيران لاحتمال القذف من الطائرة في الحالات الاضطرارية، غادرنا غرفة منامي في دار الضباط باتجاه غرفة الإيجاز وهناك وجدت طياري الواجب كافة مع طياري المتصديات المكلفين بواجب قصف مطار سنندج وواجب الدوريات الاعتيادية.

وكان لنا هذا الحوار الموجز مع الطيارين.

- السلام عليكم يا أبطال.

- وعليكم السلام سيدي.

- الكل عرف واجبه؟ (وجهت كلامي إلى أمري الأسراب وقادة التشكيلات).

- نعم سيدي...

- إذاً أذكركم ببعض النقاط الجوهرية عليكم اتباعها بدقة، ولاسيما، وأن معظمكم قد نفذ الواجب نفسه يوم أمس.

- سيكون معي في التشكيل كلاً من (الرائد الطيار م ، والنقيب الطيار ن ، والملازم الأول الطيار محمد مظلوم ، والملازم الأول الطيار س ، والملازم الأول الطيار عادل دعدوش)، والهدف هو قاعدة شاروخي، والتشكيل الآخر بقيادة (الرائد الطيار محمود رشيد، والهدف قاعدة همدان، والتشكيل الثالث بقيادة (الرائد الطيار م معه الملازم الاول الطيار ع ، والملازم الاول الطيار س ، والملازم الاول الطيار أ على قاعدة تبريز الجوية )، أما واجب قاعدة سنندج يؤجل ليوم غد إن شاء الله.

- وأكد على الجميع بالصمت اللاسلكي حتى الوصول إلى الهدف ويخرق في الحالات الضرورية جداً، اليوم يختلف عن البارحة والعدو حتماً وضع باعتباره ضربتنا الجوية هذه ومن المحتمل ستكون استحضاراته أفضل من يوم أمس وعليه وأكد على أسلوب الطيران الواطئ جداً أسفل الكشغ الراداري وعلى الجميع متابعة قائد التشكيل وعدم الارتفاع عن مستوى طائرته سواء في المنطقة الجبلية أو الصحراوية وبقوة الله سيكون تنفيذنا هذا اليوم أفضل من البارحة.

- سوف لا نتورط بأي إشتباك جوي مع العدو لعدم تيسر الوقود الكافي والأسلحة الملائمة لذلك ولكن عليكم بالطيران الواطئ جداً والسرعة العالية والتخفي الجيد.

- يجب ان تضعوا باعتباركم النزول في قاعدة أخرى عند العودة، لاحتمال تعرض قاعدتنا لضربة جوية معادية (أما مطار الرياض الثانوي أو كلية القوة الجوية).

- وأكد على عدم إجراء أية مناورة فوق الهدف بل الاستمرار بنفس ارتفاع القصف وبسرعة 1000 إلى الأمام ثم الدوران إلى اليسار باتجاه العودة.

- السرب 47 سيهتم بالدوريات هذا اليوم تحسباً لأي خرق معاد حسب توجيه قيادة القوة الجوية.

- اضبطوا ساعاتكم الشخصية وتأكدوا من ساعة الطائرة أيضاً، الوقت الآن 0500 ولدينا 30 دقيقة للإقلاع ووقت وصول الهدف 0615.

- تشكيل الرائد الطيار (محمد) يتأخر لحين نزول طائراتنا إن شاء الله (هذا التشكيل من طائرات السرب الخامس الباقية سيتم طيرانه من قاعدة الحرية ضد قاعدة تبريز ويكون نزوله في قاعدة فرناس إن شاء الله تعالى).

-هل هناك سؤال؟

- كلا سيدي.

- إذاً دعونا نتناول شيء من الطعام قبل الطيران (وكان الأخ أمر القاعدة قد أوعز إلى مطعم الضباط بإعداد وجبة إفطار سريعة في غرفة إستراحة الطيارين)، تناولنا الطعام وبعض القهوة والحليب وتوكلنا على الله.

من الأمور الطريفة أيضاً قد اتفقت مع الطيارين ارتداء ملابس مدنية أسفل بدلة الطيران تحسباً للإجراءات بعد القذف من الطائرة لا سمح الله لتسهيل عملية الأختفاء من العدو حتى الوصول إلى الحدود وعندما تأكدت من ذلك وجدت أن نسبة 50% منهم لم يرتد الملابس المدنية وقال أحدهم «سيدي إن شاء الله ما نقذف» ضحكنا جميعاً وتمنيت للجميع السلامة وتوجهنا إلى خط الطيران في الوقت المحدد والظلام مازال يسدل أجفانه لكن بعد التشغيل والدرج والإقلاع سيزول هذا الظلام تدريجياً.

أقلعنا في الساعة 0530 يوم 23 أيلول 1980 بحدود 24 طائرة «18 سوخوي 22، 6 ميج 21، كان الوقت ظلام في الضوء الأول للشروق»، في الحقيقة كان خط الرحلة في الذهاب لهذه الطلعة أفضل من خط الرحلة للضربة الأولى، ومع ذلك فقد تعرض التشكيل لرمي مكثف من مدفعية م ط خلال خط الرحلة مما يدل أن العدو رفع درجات إستعداداته أكثر مما كان عليه في اليوم الأول لا أريد أن أتوغل في تفاصيل خط الرحلة في الذهاب لأنه أشبه بالضربة الأولى تقريباً، ولكن هناك موقف لا ينسى أبداً، وعندما أستذكره الآن أذكره بتفاصيله الدقيقة كافة، إن هذا الموقف يوضح جانباً مهماً من جوانب الصبر الذي يمثل القوة والشجاعة ونكران الذات وغيرها من الصفات التي يجب أن يتصف بها الطيار المقاتل بصورة عامة، وطيارو الهجوم الأرضي بصورة خاصة وهذا سأرد عليه لاحقاً.



#### تدمير طائرتين معاديتين وإنقاذ طائرتين سوخوي 22

بعد طيران 40 دقيقة قطعنا خلالها 400 كلم ولم يبق لنا سوى 50 كلم فقط للوصول إلى الهدف، الجو ضباب خفيف مدى الرؤيا حوالي 3 كلم في الارتفاعات الواطئة والوقت 0613 ، بدت أمأنا منطقة الهدف واضحة وهناك حركة لطائرات غير طبيعية لطائرات الفانتوم (F- 4) ، فوق القاعدة (علمنا من أحد الأسرى لاحقاً أن هذه الطائرات كانت تروم النزول في القاعدة بعد أن شنت ضربة جوية على بغداد صباح هذا اليوم 23 أيلول 1980)، وكالعادة بدأت الدفاعات الجوية في القاعدة المتمثلة بمدفعية فولكان 30ملم ضد الجو، وصواريخ رايبير الإنكليزية أرض – جو بإطلاق قذائفها وكانت تبدو في الصباح واضحة أكثر منها يوم

أمس عند الظهيرة وكأنها الجحيم من يدخل وسطها تسقط طائرتة لامحال، بالمقابل كان الموقف محرراً جداً لطائرات الفانتوم المعادية، وكما أتخيله وهي في دائرة المطار تروم النزول فيه، وأسلحة ضد الجو تطلق قذائفها بشكل عشوائي، ومن دون أي اعتبار لطائراتهم الصديقة ومن المؤكد أن هذه الطائرات وقودها قليل جداً، وإذا كان العكس لماذا لا تخرج من دائرة المطار أو تهاجم طائراتنا، لكون الفانتوم طائرة متطورة وفيها ما يكفي من العناد لمواجهتنا !!! إذاً الموقف معقد بهذا الشكل وعلى هذا الأساس كان لا بد أن يحدث حادث، وهذا لصالحنا بالطبع وبالفعل حالة الإرباك هذه سببت ارتطام إحدى طائرات الفانتوم بالأرض، وهو في مرحلة النزول النهائية، وقد بدت لي واضحة جداً ولازلت أذكرها حتى الآن، أما الطائرة الأخرى فكانت على مدرج المطار، وفي الثلث الأول منه حيث أصابتها قنابل طائرتي، وسأروي لاحقاً ذلك تفصيلاً.

كانت خطة معالجة المدرج وطرق الدرج في هذه المرة تتم بعد التقرب بزاوية 45 درجة، وذلك لأسباب تعبوية تتعلق بالدفاعات الجوية بصورة خاصة لكونها كانت مكثفة في بدايات المدرج وتجنباً لها اخترنا هذه الطريقة، ولكن ضمان دقة الإصابة في مثل هذا الهجوم بعدد قنابل قليل كالتالي نحملها يكون غير مضمون، ومع ذلك كانت ثقتنا عالية بإصابة الهدف، أخذ تشكيلي المؤلف من (6) طائرات سوخوي 22 وضع الهجوم على شكل ثلاث مجموعات، كل مجموعة مؤلفة من طائرتين، كان ندائي للتشكيل بأعلى صوتي (الله أكبر الله أكبر) وانقضت بطائرتي على الهدف مع طائرة رقم (2) باتجاه المدرج الرئيسي، وكانت نيران أسلحة الدفاع الجوي تضییء مقصورة القيادة لقبها مني لكون الوقت لا يزال مبكراً، والجو ضباب خفيف وضوء الشمس لا يزال خافتاً، على أية حال حلقة مسددة الطائرة بوضع قصف قنابل وهي تتقدم طائرتي بمسافة قليلة تسير باتجاه وسط المدرج تقريباً، وطائرة فانتوم مرقطة بألوان الصحراء (البنّي والاصفر الغامق) تتسابق مع حلقة المسددة على مدرج المطار، حيث هبطت قبل ثواني قليلة وقام الطيار بفتح مظلة الوقوف لإيقاف الطائرة بأسرع ما يمكن ريثما يستطيع أن ينجو بنفسه وطائرتة من حمم قنابل طائرانا التي لا ترحم، ومن المؤكد كان في حالة نفسية لا يحسد عليها، وهو يلعن قيادته ووسائل دفاعها الجوي، التي لم تحسن التصرف معه وزجته في هذا الموقف الصعب بينما يفترض تحويله إلى مطار آخر قريب أو منطقة إنتظار قريبة أيضاً وهذا أبسط إجراء ممكن أن تتخذه منظومة الدفاع الجوي، ولكن أعتقد أن وسائل الدفاع الجوي الإيراني لم تستطع كشف تشكيلاتنا إلا قبل 2 - 3 دقائق فقط، وهذا الوقت لا يسمح للمنظومة من اتخاذ إجراء مناسب تجاه طائراتهم وهي في مرحلة الهبوط، وهذا يعود بطبيعة الحال إلى دقة خطة ضربتنا الجوية، والصمت اللاسلكي والتخفي الجيد من وسائل الدفاع الجوي الإيراني، على العموم ولحسن الصدف تزامن تقرب حلقة مسددة طائرتي مع طائرة الفانتوم في وسط المدرج، وجاء بركان ندائي للتشكيل الله أكبر ثم ضغطت زر القنابل فئة 500 كلغم، وهي تسقط تحت الجناح الأيسر لطائرة الفانتوم المعادية وتحيلها والمدرج الرئيسي للقاعدة ركماً، في هذه اللحظة ينادي قائد التشكيل الثاني الرائد الطيار (م) (عاشت يدك سيدي) أجبته أشكرك، الموقف لا يزال متوتراً والعدو في ورطة، ففي هذه اللحظة بالذات (لحظة سقوط قنابل طائرتي على طائرة الفانتوم وسط المدرج)، جلب انتباهي إنفجار شديد إلى جهة اليمين في اتجاه تقرب الطائرات المعادية للنزول، فإذا بإحدى طائرات الفانتوم ترتطم في الأرض قبل حوالي 500 متر، عن بداية المدرج وأعتقد هناك ثلاثة أسباب، أولها نفاذ وقوده، وثانيها إصابتها بأسلحة دفاعهم الجوي وثالثها إرتباك الطيار وهو في لحظة الهبوط، وهو يرى هذه السيناريوهات أمام عينه أنه موقف صعب جداً يفترض به في مثل هذه اللحظة، إما أن يغادر خارج دائرة المطار، أو يقذف تاركاً طائرتة، أخذت طائرتي

بالابتعاد عن القاعدة وأخذت أراقب دقة قصف التشكيل، فوجدته دقيق ومركز بشكل أفخر به، ناديت التشكيل (بارك الله فيكم) ثم استدرنا إلى جهة اليسار باتجاه العودة وأنا مسرور جداً أنها حصيلة جيدة، (تدمير طائرتين فانتوم + تدمير مدارج وطرق الدرج للقاعدة)، ولكن أقولها بحرارة هو قلة عدد القنابل التي ن حملها، وبالتالي قلة القدرة التدميرية لطائراتنا وهذا هو حال السلاح الروسي.



### الضربة الجوية يوم 23 ايلول 1980 – قاعدة شاروخي

الساعة تشير إلى 0635 إرتفاع الطيران 15-30 متر السرعة 1000 كلم/ ساعة، في طريق العودة طلبت من أعضاء التشكيل أن يعرفوا أنفسهم فناداني الجميع عدا رقم (6) الملازم الأول الطيار عادل دعدوش، ضمن تشكيل رائد طيار (م) ... طلبت من قائد تشكيله أن يستمر بنداؤه للتأكد وقد حاول عدة مرات ولكن من دون جدوى، وتبين لنا مبدئياً أن إحدى طائرات التشكيل قد فقدت، وهي حالة طبيعية محتملة ولكن حتى لا أثير مشاعر التشكيل، قلت لهم هناك احتمال (إنفصال فيشة الإتصال الراديوي مثلما حدث يوم أمس مع الطيار نفسه ولم ينتبه عليها إلا قرب القاعدة لكونه أحدث طيار في التشكيل).





بعد مغادرة منطقة الهدف بدأت أجهزة الإنذار والتحذير الخلفية للطائرات تشير أن هناك تشكيل معاد يهاجمنا من الأعلى يساراً، وبعد أن تأكدنا منه والإتصال به بصرياً أوعزت للتشكيل بالانحدار إلى 15 متر والمحافظة على السرعة 1000 كلم/ساعة، (عادة هذا الإجراء يجعل من التسديد على طائراتنا صعب ولا يحقق للعدو فرصة نجاح هجومه)، وقد تأكدنا أن الطائرات المعادية كانت من طراز (ف5) كفاءتها النوعية دون مستوى طائراتنا، استمر التشكيل بهذه الصورة حوالي 5 دقائق مما يعني أن مسافتنا عن القاعدة 380 كلم وعن الحدود 250 كلم، (أحب أن أنوه أن أي إشتباك مع العدو في مثل هذا الموقع خطأ قد يؤدي إلى فقدان عدد من طائراتنا بسبب نفاذ الوقود، لكون الإشتباك الجوي يحتاج إلى أقصى طاقة محرك وهذا بدوره يقلل من صرفيات الوقود إضافة إلى تفرق الطائرات ويضعف مبدأ التعاون وكل هذه الأوضاع ليست بالصالحنا)، في هذه الأثناء نادى رقم (2) الملازم الأول الطيار (س) ، بأن خزانات الوقود الإضافية لديه لم تصرف وهو يطالبنني باتخاذ إجراء معين، سألته إقرأ عداد الوقود لديك أجنبي (1500 كلغم)، بينما المفروض أن يكون لديه بحدود (2300 كلغم) إذاً الحل الأمثل هو التخلص من هذه الخزانات (سعة 800 لتر لكل منها)، لكونها تزيد من وزن الطائرة ومقاومة الهواء وبذلك يزيد من صرفيات الوقود العمومية، ناديته تأكد من ذلك مرة ثانية أجنبي سيدي متأكد بأن الخزانات الاحتياطية أسفل الطائرة لم تصرف وأنها مليئة والضوء الخاص بها لم يضىئ (دلالة على عدم نفاذ الوقود منها)، أعطيت له أمر بذفها فوراً وفعلاً شاهدت الخزانات وهي تسقط من الطائرة ثم تتحطم بصحراء لوط الإيرانية.

التشكيل في موقف صعب لا تحسد عليه طائرتان معاديتان تطاردنا، طائرة عاطلة، الأراضي صحراوية لا تساعد على التخفي وتحتاج إلى صبر وهدوء للمحافظة على الارتفاع الواطئ جداً، والذي يشكل خطورة للطيارين الأحداث خاصة بالسرع العالية بسبب المتغيرات الايروداينمكية للطائرة.

نتيجة لزيادة سرعة طائرتنا وتفوقها النوعي على طائرات العدو فقد ازدادت المسافة بين تشكيلنا والتشكيل المعادي، واختفت علامات وصوت التحذير المنبعث من الطائرات المعادية، وبهذا أستطيع أن أقول بأن موقف تشكيلنا الآن أفضل ولكن بقيت لدينا مشكلة الوقود الذي من المحتمل لا يكفي للوصول إلى القاعدة، ونحن بمثل ظروف الطيران هذه من حيث السرعة والارتفاع الواطئ (حيث تزيد صرفيات الوقود كثيراً)، لذلك جرى الحوار الآتي:-

- رقم (2) من قائد التشكيل إقرأ كمية الوقود الآن.

- قائد التشكيل من رقم (2) الوقود 1400 كلغم سيدي.

- إذاً هذه كمية قليلة لا تكفي للوصول إلى القاعدة ومن المحتمل إذا استمر الطيران بهذا الشكل فإن على الطيار أن يترك طائرته قبل القاعدة بـ (50 – 70 كلم) إذاً الحل الوحيد لتلافي ذلك هو إما التسلق أو تقليل السرعة، وفضلت تقليل السرعة والاستمرار بالارتفاع الواطئ جداً وأبلغت التشكيل:

- تشكيل حميد من قائد التشكيل أخفض السرعة إلى 600 كلم/ ساعة وحافظ على الارتفاع الواطئ جداً أجابني أعضاء التشكيل كافة بالتنفيذ (في الحقيقة هذا الإجراء سيقل صرفيات الوقود إلى الثلث تقريباً وبذلك تزداد فرصة ضمان الوصول إلى القاعدة).

لاحظ لي عن بعد سلاسل جبال زاغروس التي ستساعدنا على التخفي من الكشف الراداري والرصد الأرضي الإيراني... وهنا فكرت مرة أخرى بطريقة تضمن لرقم (2) الوصول إلى القاعدة بنسبة 100% تقريباً، إذاً علينا أن نقطع مسافة معينة فوق المناطق الجبلية ثم نتسلق إلى ارتفاع 5000 م لكي نقلل صرفيات الوقود إلى الحدود الدنيا، ولكن قطع تفكيري صوت رقم «5» الرائد الطيار (م) وهو ينادي سيدي مضخات الوقود الرئيسية لا تعمل واشتعال الضوء الأحمر الخاص بها (NO PUMPING)، حمداً لله أن هذا العطل حدث هنا ونحن في حالة مستقرة من الطيران إذ لو حدث هذا العطل قبل أو أثناء القصف أو أثناء المطاردة لكنا فقدنا الطائرة والطيار حتماً، بسبب انطفاء الطائرة في مثل هذا العطل وذلك لكون المحرك في تلك الحالات يحتاج إلى كمية وقود كثيرة والحالة هذه تجعل الوقود ينساب بطريقة طبيعية من دون دفع وغير مسيطر عليها، وبالمقابل سيكون تجهيز المحرك بكمية وقود قليلة لا تكفي لاشتغاله بظروف المناورة أو السحب الشديد أو المطاردة، أجبته بكل هدوء ليكون ذلك ولكن أرجو أن تتصرف مع الطائرة بكل هدوء، وتجنب الحركات الخشنة السالبة أو الموجبة، أجابني نعم سيدي أمرك سأفعل سألته ماسبب ذلك أجابني قد تكون طائرة مصابة بطلق ناري أو شظية قلت هذا لايهم طالما طائرتك مستقرة حتى اللحظة.

إذن هناك طائرتان عاطلتان والمسافة لا تزال بعيدة عن القاعدة والله هو الحارس الأمين، قرأت آية الكرسي ودعوت الله أن يتم نعمته علينا، ويحفظ التشكيل لحين وصول القاعدة، المطبات الجوية في المنطقة الجبلية شديدة وينبغي أن نقوم بحركات معينة لتلافي التعجيل السالب لاسيما وأن الرقم (5) يحتاج إلى الهدوء في الطيران، والأكثر خطورة هو التسلق بالتشكيل كاملاً إلى ارتفاع 5000 متر ولكن المسافة عن الحدود أصبحت 50 كلم، وهناك سأصل بالقاطع الرابع لكي يؤمن لنا غطاءً جويًا من قبل متصدياتنا، وقد وجدت أن هذا الإجراء هو الأفضل.

كان النداء تشكيل حميد من قائد التشكيل تسلق ببطئ إلى ارتفاع 5000 متر ثم حول على ذبذبة قاطع الدفاع الجوي الرابع، وتأكد من تجهيز مدفع 30 ملم «تحسباً لأي إشتباك جوي قد نقوم به مع العدو، طبعاً نقوم به الطائرات الصالحة فقط».

- نادى جميع أعضاء التشكيل بالتنفيذ، ومن ثم طلبت التأكد من كمية الوقود منادياً:

- من قائد التشكيل إلى رقم (2) إقرأ كمية الوقود لديك.

- رقم (2) إلى قائد التشكيل، سيدي 800 كلغم (المفروض في مثل هذه الكمية من الوقود أن تكون الطائرة فوق المطار للنزول).

- إذاً الوقود قليل جداً والمسافة عن القاعدة لا تزال بعيدة (150 كلم)، اتصلت بمركز توجيه قاطع الدفاع الجوي الرابع لكي يوجه متصدياتنا باتجاه التشكيل وفوراً تم متابعة التشكيل من قبلهم وأعطانا أقرب مسافة للقاعدة ووجه متصدياتنا باتجاه التشكيل ولازلت أذكر كان قائد تشكيل المتصديات النقيب الطيار عباس الفتلاوي معاون أمر السرب 47 ناداني حمداً لله على السلامة سيدي نحن باتجاهكم، أوجزته باحتمال وجود طائرات معادية لازالت تطاردنا وفي التشكيل طائرتين عاطلة أجنبي أمرك سيدي سأتابع.

لاح لنا عن بعد حوض محافظة السليمانية البهي الجميل ومناطق حلبجة ودر بندخان، وهنا اطمأنيت لوضع التشكيل وأوعزت إلى رقم (5) الاستمرار بالارتفاع نفسه إلى القاعدة وجعلت برفقته رقمي (3، 4) أما أنا فقممت بالتسلق مع رقم (2) إلى ارتفاع 8000 متر وبصورة تدريجية ثم قللت السرعة إلى 550 كلم/ الساعة كأحسن سرعة لأطول مدى ممكن الطيران فيه، وكانت مسافتنا عن القاعدة حوالي 100 كلم الساعة الآن 0655 اتصلت بالسيطرة الجوية لقاعدة كركوك وتأكدت من نزول جميع الطائرات التي طارت معنا بسلام وطلبت منهم إعطاء أفضلية النزول لطائرتنا، وأنا في هذا الوضع سررت جداً لثلاث أسباب هي:-

- نجاح ضربتنا الشاملة الثانية وتدمير طائرتين فانتوم في قاعدة شاهرخي الجوية.

- إنقاذ طائرتين في ظروف تعبوية صعبة.

- عدم تمكن العدو من قصف قاعدتنا بسبب نجاح ضرباتنا الجوية تجاه القواعد التي من المحتمل أن ينفذ طير أنه منها وهي قاعدة شاهرخي وتبريز اهم قاعدتين لدى العدو الايراني .

تم نزول طائرة رقم (5) الرائد الطيار (م) وكذلك طائرة رقم (2) الملازم الأول الطيار (س)، ولكن بكمية وقود صفر، وكذلك نزول جميع الطائرات عدا رقم (6) الملازم الأول الطيار عادل دعدوش ذلك الضابط الطيار الكفوء الملتزم المحب للطيران، أغلب الظن أنه قد أستشهد أو قذف من الطائرة، بعد اسقاط طائرته بواسطة الدفاعات الجوية الكثيفة أثناء القصف أو بواسطة الطائرات التي كانت تطاردنا لقد أطفئ سره معه لأنه لم يجيني عند الإتصال معه، لكي يفصح لنا عن السبب .

استقبلنا من قبل الأخوان في القاعدة على أحر من الجمر وعلى رأسهم أمر القاعدة ، مهنئين بسلامة الوصول ثم عانقت كلاً من الرائد الطيار(م) والملازم الأول الطيار (س)، وهنأتهم بسلامة الوصول وشكرتهم على حسن تصرفهم والتزامهم بتطبيق الأوامر في الجو، نقلنا للأخوان ما جرى وقد سرروا لذلك كثيراً، تم إيجاز الطيارين ما بعد الطيران وتناولنا التفاصيل الدقيقة في الطلعة كدرس مستفاد للطلعات القادمة.

تم رفع تقرير بالمهمة إلى قيادة القوة الجوية وبعد التمحيص والتدقيق والإتصال معي بالهاتف، حيث شرحت لهم ظروف الطلعة منحت سنة قدم ممتاز من قبل السيد قائد القوة الجوية الفريق الطيار الركن محمد جسام الجبوري .

استنتاج عام:

من الدروس المهمة في هذه الطلعة هو الصبر والأمل وهدوء الاعصاب، فنحن ندرّب طيارين الهجوم الأرضي خاصة وباقي الطيارين عامة على هذه الدروس، وكلما كان الطيار متعلم جيداً ويعرف خصائص طائرته بشكل دقيق بإمكانه أن يأخذ القرار المناسب في الوقت المناسب، هذا على مستوى الطيار في كل طلعة من طلعات طيرانه أما قائد التشكيل فتكون مسؤولياته أعمق وأبعد وإلا قد يحدث ما لا يحمد عقباه بكل سهولة لأن الطائرة سريعة والعدو يستغل كل هفوة من قبله، فعلى سبيل المثال لو تصرف قائد التشكيل عكس ما اتخذ من قرارات كأن أعطى أوامره إلى التشكيل بالتسلق أو ترك رقم (2) يتسلق بمفرده، واستمر التشكيل في طريقه لأصبح صيداً سهلاً للعدو، فنصيحتي للطيارين دائماً الحفاظ على وحدة التشكيل بالتصرف الهادئ واتخاذ القرار السليم في الوقت المناسب، وهذا لا يأتي من فراغ وإنما من حب المهنة أولاً، والالتزام بالتعليمات وسياقات الطيران ثانياً، وعدم الانقطاع عن الطيران فترات طويلة ثالثاً..

الملاحظات

(1) سبق وان قدمت لكلية الأركان منذ كنت نقيباً لكن ظروف إعداد الطيارين وحرب تشرين وغيرها حالت دون ذلك... يقولون عدم وجود عدد كافي من مدربي القتال الجوي لذلك أجلت حوالي خمس دورات حتى تجاوزت شروط القبول دون تقصير مني، في احدى زيارات السيد وزير الدفاع للقاعدة معه السيد قائد القوة الجوية الفريق الطيار الركن محمد جسام الجبوري حيث شرح له السيد القائد ظروفه ومتطلبات تأخير دخولي الكلية وتجاوزي عمر التقديم لكلية وعلى الفور وافق السيد وزير الدفاع قبولي لكلية استثناء من كافة شروط القبول بموافقة خاصة وردت الى القاعدة في اليوم التالي .

الشكر للاستاذ المصمم المبدع مهند عبد الجبار الشخيلي لمساندتي بالتصاميم الرائعة





