

من مآثر القوة الجوية العراقية البطلة
عمليات السربين السادس والتاسع والعشرون
في حرب تشرين / أكتوبر 1973 على الجبهة المصرية
تاريخ ومذكرات¹

بقلم

اللواء الطيار الركن
سالم محمد ناجي

القسم الأول

تمهيد

انهيت دوره قاده التشكيلات الجويه في جناح تدريب القتال الجوي والتحقت الى السرب الذي كنت انتسب اليه وهو السرب المقاتل التاسع والعشرون في قاعده تموز الجويه في الحبانیه في شباط فبراير 1973 وفي تلك المرحله شعرنا بان شيء ما يحدث في الخفاء علما بان السرب استمر في فعالياته التدريبيه الاعتياديه وكأن شيئاً لم يكن الى ان دعينا للاجتماع وكانت الدعوه للطيارين في السرب التاسع والعشرين والطيارين من السرب السادس اي ان جميع طياري طائرات الهنتر مدعوين لهذا الاجتماع الجميع كان يتربق ولا احد يدري او يعلم ماذا هناك .
وعلى حين غفله لم نسمع الا وجلبه في خارج القاعه اللتي كنا نتواجد فيها ودخل علينا الرئيس الراحل احمد حسن البكر(رحمه الله) وبصحبيه وزير الدفاع المرحوم حماد شهاب (رحمه الله) وقائدالقاعده الجويه حميد شعبان وجمع من القاده والضباط وكانت مفاجئته كبيره حيث ان اكثرنا لم يلتقي السيد الرئيس او وزير الدفاع سابقا وكم كانت فرحه غامره واعتقدنا جميعا ان الزياره

نشر بواسطة المجموعه 73 مؤرخين

للمجاهله والاطلاع لان السيد الرئيس غالبا ما كان يحظر الى القاعده لانها منتج لطيف ومكان هادى يقضي فيه عطله نهايه الاسبوع .وبعد المجاملات وشرب الشاي تقدم احد المرافقين للسيد الرئيس حاملا لوحه كبيره . وقف بجانب الرئيس فبدأ الرئيس بكلامه وقال انه قدم اليوم الى هذا المكان لنبيلنا قرار القياده السياسيه والعسكريه بارسالنا كسريين مقاتلين الى جمهوريه مصر العربيه للمشاركة في الحرب اللتي ستكون بين العرب واسرائيل ولكننا لانعلم متى ولكنكم ستبقون هناك الى ان تنتهي المهمه اللتي ارسلناكم من اجلها ولانعلم من سيعود منكم او لا يعود وهذا بناء على طلب من الحكومه المصريه اللتي طلبتكم بناء على توصيه من قائد القوه الجويه المصريه حسني مبارك . عندها فتح اللوحه وكانت عباره عن درع نقش عليه شعار العراق وشعار حزب البعث وفيه العبارات التاليه (تكليفكم بهذا الواجب المقدس شرف للعراق ولامه العربيه) وتوالت الكلمات والتعليقات وكانت فرحه غامره شملت الجميع بدون استثناء . واستمر الجو حميميا وقد سالنا السيد الرئيس احتياجاتنا الشخصيه والعامه فبادرته بالقول ،سيدي الرئيس نحن سنغادر ارض الوطن ولا نعرف من منا سيعود وسبق لنا وان اشتركنا في الجمعيه الخاصه بالاراضي للضباط ولم نستلم ارض فنظر سيادته الى احد المرافقين و اشار له فقط وبادر طيار اخر واخبره باننا بحاجة الى سلاح شخصي ما دمنا سنذهب للحرب ونظره اخرى الى المرافق(الياوران) عندكم وقدم لنا في حينها مبلغين من المال الاول يوزع على الافراد والثاني نثره مصاريف تنفق في مصروكان كل جزء (سته عشر الف دولار امريكي) وخلال نصف ساعه وصلت الاسلحه لكل طيار مسدس نوع براوننك جيكي 13 مع 50اطلاقه ووصلت الاسماء مع تخصيص قطع الارض (600م) مربع في احسن احياء بغداد، وبعد ذلك غادرنا السيد الرئيس مصحوبا بالسلامه وعندها بدأت الحركه والاستعدادات

المرحله الثانيه

كانت هذه المرحله نشطه وفعاله حيث اتخذ القرار باعداد وتهيئه كافه المستلزمات المطلوبه لاستقبال الطائرات في مصر قبل مغادره الطائرات ارض العراق . وعليه تم الاتفاق مع الجانب المصري على تخصيص مطار قويسنا في المنوفيه لايواء جناح الطيران العراقي في اقامته في مصر ولهذاتم اخلاء المطار من كافه الامور اللتي تخص القوه الجويه المصريه . بدأت طائرات النقل العراقيه من نوع انتنوف 12 بعمل رحلات متتاليه الى مصر تتقل خلالها جميع المواد والتجهيزات الخاصه لطائرات الهنتر لان مثل هذه المواد غير متوفره في

مصر لعدم وجود طائرات غريبه لديهم وكذلك ارسال مجموعه من الضباط المهندسين والفنيين وضباط صف وفنيين برتب مختلفه للتهيء لاستقبال السرب عند وصوله استمر هذا الحال لفترة اكثر من شهر.

كيف علم اللواء الطيار حسني مبارك بطائرات الهنتر

بعد حصول الحرب في عام 1967 مع اسرائيل وضرب الطائرات المصريه على الارض اتخذت القيادة المصريه وبالاتفاق مع القيادة العراقيه على ان يقوم العراق باستقبال طائرات البادجر المصريه على الارض العراقيه ولحين تحسن الظروف العامه ولهذا فقد قدمت الطائرات بقياده الطيار محمد حسني مبارك ونزلت في قاعده الوحده الجويه (الشعبيه) في البصره وبقيت الطائرات لفترة قصيره وبعد عده ايام غادروا الى قاعده تموز الجويه (الحبانيه) وتواصلوا في القاعده مع اخوانهم الطيارين العراقيين ممن يمارسون الطيران على نفس النوع من الطائرات حيث ان هذه القاعده من اكبر القواعد الجويه العراقيه والتي كان فيها في ذلك الوقت سربين من اسراب الهنتر وفرع طائرات الهنترلجناح تدريب الطيران المتقدم والذي كنت احد التلاميذ الطيارين فيه للدوره اللتي تسبق الالتحاق بالسرب المقاتل واحد اسراب الميك 21 وسرب من الطائرات القاصفه الخفيفه نوع ليوشن وان القاصفات بطبيعتها تحتاج العدد2 طيار وملاح واحد او اثنين وحسب نوع الطائره وكذلك مقاتل يجلس في الذيل وهذا يبين كم كان العدد كبيرا من المتواجدين في القاعده من الافراد اللازمين لاعداد وتطبير هذا الكم من الطائرات .

وفي هذا الجو الحميم والجميل عاش العقيد الطيار محمد حسني مبارك مع اخوته من الطيارين العراقيين وكانت له علاقه وطيده مع عدد منهم وخاصه مع امر القاعده الجويه في الحبانيه العقيد الطيار حميد شعبان وطيار الهنتر والبادجر(tu16) واستمرت هذه العلاقه لحد الان ولا زال السيد الرئيس يتذكر امر قاعدته حميد شعبان. وبعد فتره وحسب ما اتذكر ليست بالطويله غادر العقيد حسني مبارك قاعده الحبانيه عائدا الى مصر ليملك منصب مدير الكليه الجويه وخلفه عقيد طيار بديل واستمر تواجد السرب المصري في الحبانيه قتره طويله.



مراحل الانتقال من العراق الى مصر

في هذا الوقت والذي يصادف 18 اذار 73 تم التحاق بعض الضباط الطيارين الذين سبق وان نقلوا الى اسراب اخرى حيث عاد الرائد ناطق محمد علي والرائد يوسف رسول والنقيب وليد السامرائي وبدأت الاستعدادات على قدم وساق لتهيئه كافة المستلزمات الرئيسييه لعمل السرب للمرحله القادمه وللواجب الخاص المطلوب وابتدأ الطيارين بتهيئه الشنط الخاصه بكل منهم وفيها كل ما يحتاجونه من اغراض شخصيه في مصر واصبح الامر متوقف على حصول الموافقات الاصوليه لحركه الطائرات من السعوديه لاننا هيئنا جميع خرائط الرحله وتسميه جميع الطيارين الذين سيقودون الطائرات الى مصر وبعدهد عشرون طيار من مجموع اكثر من خمسه وثلاثون طيار كانوا يشكلون مجموع طياري السربين السادس والتاسع والعشرون .

يوم 23 اذار وكان هذا اليوم جمعه ودعت الاهل الوالد والوالدة وإخوتي وأخواتي التسعة بعد ان كنت قد ودعت خطيبتي وفي الحقيقه كنت قد كتبت الكتاب وكان من المفروض ان اتزوج اول الشهر القادم وانقلب لسحر على الساحر وتلخبط كل شيء والله المستعان على القادم وكان المخطط ان تغادر الطائرات يوم غد اوبعد غد .

تاجل السفر اكثر من مره وغادر الرائد يوسف وناطق وعماد ووليد الى القاهره يوم الثلاثاء 27 اذار ونحن هيئنا الخرائط الجديده للرحله وعاد المغادرون يوم 30 اذار. وقد تم تسفير الشنط الخاصه بالطيارين وجميع المنتسبين في حين تم ارسال جميع ما مطلوب من معدات واجهزه لاستقبال الطائرات عند وصولها مع الافراد الاختصاصيين، وارسال الضباط الاداريين وضباط السيطره الجويه والمهندسين .

تم تحديد خط الرحله وكالاتي:

الطيران من الحبانيه - النزول في مطار النضائم على الحدود العراقيه الاردنيه -الطيران حتى طريف السعوديه - ثم المرور فوق قاعده تبوك - ثم جزيره النعمان -ثم عبور البحر الاحمر الى القصير - ثم النزول في مطار الاقصر - ومن هناك إلى قويسنا .

وصلت اوامر جديده :

تغيير خط الرحله بحيث يمر الخط جنوب قاعده تبوك السعوديه ب 60 كم حيث تبين لاحقا ان السلطات السعوديه لم توافق على مرور الطائرات لحد هذا اليوم .

يوم الجمعه 6 نيسان بعد الغداء وفي حوالي الساعه الثالثه بعد الظهر طارت اول ثماني طائرات وكانت التشكيل الاول وفي الثالثه والنصف طار التشكيل الثاني المكون من ثماني طائرات وكنت الرقم 3 في التشكيل استمر التشكيل كل اربعه طائرات بتشكيل قتال جوي واطىء مروراً بقاعده الوليد الجويه في الغرب وعند وصول الطائرات منطقه الوليد اصبح الجو لايطاق حيث الرؤيا قليله والمطر كثيف وزوابع رعيه وكان التشكيل يعاني كثيرا من البقاء متماسكا بسبب هذه الحاله تخلص التشكيل من هذه الحاله وبدا الجو اهون قليلا من السابق ولكن حصل ما لم يكن بالحسبان حيث نزلت احدى طائرات التشكيل الاول بدون عجلات والطائره حجزت نصف المدرج وكانت الريح جانبيه شديده مما يؤثر على الطائرات خلال النزول وبعد معانات كبيره استطاعت الثماني طائرات من النزول بسلام والحمد لله .

تجمع الطيارين وتوجهنا الى غرفه حركات المطار تحت الارض ارتاح الطيارين وتناولوا طعام العشاء والشاي العراقي ابو الهيل وكانت كافه الامور الاداريه قد هيئها المقدم الطيار فهد السعدون الذي كان يشغل منصب وكيل امر قاعده الوليد والمطار ضمن مسؤوليته،

يوم السبت 7 نيسان

كان صباح اليوم جميلا هادئا استيقض الجميع من الصباح الباكر وكان من المفروض ان تقلع الطائرات الثمانيه الاولى عند الساعه السابعه صباحا وبالرغم من استمرار الفنيين العمل طوال الليل الا ان العمل لم يكتمل ولهذا فلم يكتمل العمل الا في الساعه العاشره تقريبا واشتغلت الطائرات الثمانيه مع ثلاثه طائرات احتياط تعطلت احدى الطائرات وحلت محلها طائره اخرى والحمد لله واصبح الهم الان لتهيئه الطائرات الثمانيه الأخرى واستغرق ذلك ساعتين اخرى وقد تهيئات الطائرات وكان ترتيبها في التشكيل الرقم ثلاثه في المجموعه الاولى واشتغلت الطائرات

ولكن تعطلت احدى الطائرات وتركنا طائرته ثانيه مع الطائره العاطله وطار التشكيل باربعه طائرات في الامام وطائرتين في الخلف

واستمر التشكيل بالطيران باتجاه الحدود السعوديه حيث مررنا على منطقه طريف وهي منطقه سكنيه ومنها الى خط السكه الحديديه الواصله الى مكه المكرمه ومررنا جنوب قاعده تبوك بحوالي 60 كم والمنطقه على العموم منطقه وعره جرداء ومن هناك اتجهنا باتجاه جزيرة النعمان عند البحر الاحمر ولم اجد في حياتي اكثر وعوره من هذه المنطقه في اي مكان طرت فيه سابقا وصلنا منطقه جبليه سوداء جرداء ناتئه وبشكل غريب .

كنت أفكر في داخلي ان لانتعرض لاي طاريء خلال هذه الرحلة تخلصنا من هذه المنطقه ولاح لنا البحر الأحمر من بعيد وصلنا البحر وكان الجو لطيف والموج هاديء ، وبدأت الرحله ولمده خمسه عشر دقيقه متواصله وبارتفاع واطيء جدا . لاح لنا الساحل المصري من بعيد واستبشرنا خير ولاح لنا ميناء القصير وعندها بدأ التشكيل بالتسلق لارتفاع خمسه الاف قدم باتجاه مطار الاقصر واستلمنا تعليمات النزول وتم نزول الطائرات بسلام .

وكان وصول الطائرات الى الاقصر قد بدد هواجس التشكيل الاول لانهم كانوا ينتظرون وقد طال الانتظار بسبب الاعطال التي حصلت للطائرات كان مدرج المطار قياسا بالمدارج لدينا في العراق غير مستوي الامتداد حيث سبب لبعض الطائرات اهتزاز كبير في العجله الاماميه مما تطلب عمل اضافي من الفنيين وكان باستقبالنا الاخوه الذين وصلوا قبلنا والاخوه طياري القاعده المصريه توجهنا الى مقر القاعده حبث كان باستقبالنا السيد قائد القاعده وتناولنا الشربيات المصريه ومن ثم توجهنا الى المس وتناولنا طعام الغداء وبعدها توجهنا الى غرف الضباط للراحه وعندها كان الاولين جاهزين للمغادره الى قويسنا (هذا المطار اللذي تقرر ان يكون مقرنا القادم) .

وغادرت الوجبه الاولى وعند الساعه الرابعه كنا عند الطائرات واشتغلت جميع الطائرات واقلعت الست طائرات باتجاه قويسنا .

كان الطريق قسم منه صحراوي وقسم منه وديان عميقه جدا تصل الى نهر النيل الخالد وصلنا منطقه بني سويف ومنها الى حلوان وكانت الاهرامات التي كانت في حاوان واضحه المعالم. وبدت القاهره من بعيد كبيره جدا تملئها العمارات ويتفرع فيها نهر النيل بشكل جميل عبرنا القاهره ووصلنا (بنها) وبعدها بقليل شاهدنا مطار قويسنا القريب من الشارع الرئيسي الرابط بين القاهره والاسكندريه (طريق مصر اسكندريه الزراعي) ثم هبطنا في المطار بسلام والحمد لله.

استقبلنا قائد المطار وكان بصحبته اللواء شاکر نائب قائد القوه الجويه المصريه، ومن ثم توجهنا الى المس (البهو) الخاص بالمطار والذي يقع خارج المطار في المنطقه السكنيه القريبه من قريه قويسنا والذي يبعد حوالي كيلومترين عن المطار وابدلنا ملابسنا وتناولنا طعام العشاء مع نائب القائد وامر المطار.

الانطباع الأول عن مطار قويسنا كان مطار مكون من مدرج واحد غير جيد الأكساء قريب من الشارع العام غير محمي من الرصد والاستطلاع مع مقر مطار صغير ومقر سرب صغير أيضا ومقرات صغيره متناثره هنا وهناك على جانبي المدرج ولهذا فانه مدرج طيران وليس قاعده.

كان المكان مهياً حديثاً ورائحه الصبغ تزكم الانوف ولهذا تم القرار على ان نغادر الى القاهره والبقاء فيها لعدده ايام لغرض الراحة من الجهد الذي أصابنا طوال الأيام التي سبقت الطيران والرحله وايضا لحضور الحفله اللتي سيقمها على شرفنا السيد قائد القوه الجويه اللواء الطيار حسني مبارك. في هذه الاثناء وصلت الحقائق الشخصية التي كنا قد بعثناها مسبقاً، فلما فتحناها انهالت الملابس على المكوى لان ملابسنا كانت قد تعقبت لبقائها داخل الشنط لأكثر من أسبوع لوصولها قبل تحركنا من العراق. وصلت سياره باص كبيره لنقلنا الى القاهره بعد ان حجزو لنا في احد الفنادق هناك وكان برفقتنا احد الضباط المصريين للدلاله.

تحركت بنا السياره ، ولم يكن الجميع قد زار القاهره سابقا ولهذا تمتعنا كثيرا فالطريق لطيف وممتع والزراعه على اليمين والشمال مررنا بمدينه بنها وبعد حوالي (50) كم لاحت القاهره من بعيد وكانت اطراف القاهره مناطق مكتضه بالسكان والابنيه بشكل لم نشاهده قبلا، ثم مررنا بكورنيش النيل الخالد وكم كان جميلا وكان الطريق لغايه مصر الجديده ولفندق هليو بولس كل اثنين في غرفه .

صباح اليوم التالي تم تغيير الفندق بناء على طلبنا وانتقلنا الى فندق خان الخليلي وكان افضل وكانت لنا بعد ذلك جوله حره في القاهره على ان نكون جاهزين عصرا لمغادره الفندق لحضور حفل العشاء الذي يقيمه السيد قائد القوه الجويه في نادي الجلاء .

وصلنا نادي الجلاء وكان الجميع في انتظارنا وكانت دعوه جميله وفخمه وحضرها جمع غفير من كبار ضباط القوه الجويه والجيش والتقيت المقدم الطبار فاروق عليش والذي كان احد معلمي الطيران في كليه القوه الجويه العراقيه قبل حرب حزيران وعاد الى مصر حينها وكان مدربي الاول في ذلك الوقت الرائد الطيار احمد حمدي بعد ذلك عدنا الى الفندق.

قضينا اليوم الذي تلاه في القاهرة وغادرنا الى مطار قويسنا يوم الثلاثاء 10 نيسان وصلنا المطار ومباشرة الى يهو الضباط حيث السكن واجرينا اجتماع لتدوين الاحتياجات المطلوبه لديمومه عملنا في مكان العمل والسكن وذلك لعدم توفرها هنا وشكلنا لجنتين لاكمال ذلك على ان تنتهي من عملها باقرب وقت.

وبعد الانتهاء اجتزنا البوابه الخارجيه للسكن للتجول في المنطقه التي سنقضي فيها الفتره التي لايعلمها الا الله واول مكان يجب الذهاب اليه هو برج المنوفيه والذي يشكل معلم مهم لكل من يسلك الطريق الزراعي لاكل الفطير المشلتت في كازينو البرج.

11 نيسان الاربعاء

هذا اليوم ابتداء العمل الجدي حيث بدأت اللجان كل حسب ما كلف به عملهم قسم في مقر السرب والقسم الاخر في مكان السكن وكانت مسؤوليتي واثنين من الاخوان شراء كافة المستلزمات من القاهرة وكان القرار تغيير واقع الحال الى احسن ما يمكن وخاصة وان لدينا المال الكافي لذلك ونزلنا الى القاهرة واشترينا كل ما هو مطلوب الا الشيء القليل تركناه لليوم التالي وفي يوم الخميس وصلت طائرتي الهنتر التي سبق وان تعطلت في مطار النضائم في العراق حيث غادر قبل ايام النقيب عماد والنقيب وليد لجلب الطائرتين ولهذا استمر العمل طوال الجمعه والسبت واكملنا كل الامور المطلوبه وبدا مقر السرب والسكن على احسن ما يكون علما استمرت طائرات النقل العراقيه في تعزيز وجودنا في مصر وجلب كافه المتطلبات وحتى الاسلحه الخاصه للطائرات بسفريات اسبوعيه

15 نيسان

صباح اليوم كان لدينا اجتماع بالسيد قائد القوه الجويه اللواء الطيار حسني مبارك في المطار وفعلا بدأ الاجتماع مع الرائد يوسف امر السرب وبالمناسبة فقد تم تسميه السرب خلال تواجده في مصر (السرب 66) . وبعد الاجتماع دعونا السيد القائد الى دعوه غداء نقيمها على شرفه مساء الغد وقد وافق سيادته على الدعوة. وكنت المكلف بالاعداد لتلك الدعوه مع الاخ إسماعيل الهايس وتدارسنا مع الرائد يوسف المتطلبات الخاصه بالدعوه حيث من المفروض ان تكون لعشرين شخصا أضافه الى ضباط السرب. أخبرنا السيد قائد القوه الجويه بأنه سيكلم السيد وزير الحربية لتخصيص سكن مناسب للضباط المتزوجين في القاهرة وانه سيبلغنا النتيجة يوم غد عند حضوره.

توجهت والاخ اسماعيل الى مدينة طنطا وهذه المرة الاولى التي نرى فيها هذه المدينة وهي مدينة كبيرة نسبيا ومكتضه با لسكان وخاصة مع وجود الناس المهجرين من مدن القناة والناس هنا في حركه دائمه والشوارع ضيقه والمحلات مزدحمة.

وفي اليوم التالي الاثنين ابغنا بان الزيارة اجلت الى يوم غد وتكون على الغداء وان السيد وزير الحربية سيحضر الدعوه ولهذا تم الاتفاق على ان اغادر إلى القاهره لان الامر صار اكثر اهميه وبعثت الاخ اسماعيل واحد الاخوان الى طنطا لاكمال شراء المواد وتوجهت مع الاخ عبد اللطيف وهو ضابط مصري مسؤول عن امور مطعم الضباط وصلنا سوق الموسكي وانتهينا من المشتريات حوالي الساعه الخامسه مساء واشترينا ما مطلوب من فواكه في طريق العوده للمطار.

17 نيسان الثلاثاء (يوم مشهود)

صباح هذا اليوم كان زخم العمل والتهيؤ للزيارة مركزا عليّ لاني كنت المسؤول عن الترتيبات الخاصه بالدعوه وحتى الساعه الثانيه عشر ظهرا حيث وصلت الاخبار بان الضيوف سيصلون قبل الواحده ظهرا وان الاهم من ذلك ان السيد الرئيس محمد انور السادات سيحضر بنفسه دعوه الغداء واتصل الرائد يوسف امر السرب بي للتأكد من ان الامور كامله فاجبته بالايجاب وفعلا حضر الضيوف الى مكان الدعوه وكنت اول المستقبلين للسيد الرئيس وصحبه الكرام باعتباري الضابط الاقدم بعد الثلاثه الذين يلون امر السرب بالقدم وقدمت لسيادته الضباط وشد على ايدينا .

هذه هي المرة الاولى التي نلتقي فيها بالرئيس شخصيا هاديء.حنطي اللون ..طويل القامه ..تبدو على ملامحه علامات التعب والانهاك .. استقر بالضيوف المقام في صالة الاستراحه وكنت والنقيب عماد واسماعيل وعبد القادر في حركه دائمة لتهيئه مائدة الغداء على أحسن صورهِ والطريف في الامر اننا هيانا الاكله العراقيه الشهيره القوزي المحشي على الرز بالاضافه الى اصناف متعدده اخرى.

تقدم الرئيس السادات الضيوف، وكم كان الانبهار من الحضور لأنهم لم يتصوروا بإمكانياتنا ان نهيه ما رأوه. كان برفقه الرئيس وزير الحربية وقائد القوه الجويه ومجموعه من كبار ضباط الجيش والقوه الجويه.

سبق وان احضر المرافق الخاص بالسيد الرئيس من سياره الرئيس الكديلاك صحن وسكاكين وشوك خاصه وكان في الصحن. قطعتي جنبه بيضاء وقطعتي جنبه صفراء وكميه من الخضار وستة قطع من التوست هذا لغداء السيد الرئيس.

تقدم الرائد يوسف من السيد الرئيس وقال له با لحرف (ان كان هذا ما سوف تتناوله فاننا لن نتناول اي شيء) ولم يجبه السيد الرئيس وانما استدار الى مرافقه وأشار اليه ان يرفع كل شيء من امامه الا الصحن الفارغ , عندها تهللت أسارير الرائد يوسف وقال سيدي الرئيس نحن في العراق ناكل مثل هذا الطعام باليد فاجاب الرئيس نعم ونحن في شبين الكوم بلدي ناكل باليد . عندها صدرت الاشاره لي بان اخدم السيد الرئيس فملات الصحن بالطعام من لحم الخروف والحشوه الداخليه وبدا سيادته بالاكل والحديث الشيق والاكل طبعاً باليد واكمل الطبق وبدأ با لاكل من الخروف مباشرتاً ومن جميع الاصناف على السفرة بشكل لفت نضر مرافقيه ، وقال باني ممنوع من مثل هذا الطعام لان عندي السكر والضغط ولكنه علشان خاطر عيوننا سيضرب ذلك عرض الحائط. بعد الغداء جلسنا مع سيادته في قاعه الاستقبال لفته ساعه تقريباً شربنا الشاي وما الى ذلك. ثم طرحنا موضوع سكن العوائل فامر سيادته بتهيئه سكن موحد ومتجاور وفي القاهره.

شد على ايدي الضباط ودعاهم لان يشعروا بأنهم على ارض بلدهم وتمنا لنا طيب الإقامة. بعدها غادرنا سيادته ووعدنا بزيارة أخرى. كم كان سرور السيد قائد القوه الجويه كبيراً لانه شرف لاننا بيضنا وش سيادته امام السيد الرئيس.

في اليوم التالي كنا مدعويين الى دعوه للعشاء في دار السفاره العراقيه في القاهره من قبل السفير العراقي سمير عزيز وكانت الدعوه لنا وبحضور السيد قائد القوه الجويه ومجموعه من الضباط المصريين مع سيادته وكانت دعوه عراقيه اصيله وممتع.

واستمرت لجنه التاثير لاربعه ايام اخرى في القاهره للانتهاء من ذلك وخلال هذه الفتره اكتملت الاجراءات لابتداء الطيران من حيث تحديد المناطق الخاصه بالطيران للسرب وتهيئه مناهج التدريب التي تم الاتفاق على ممارسه السرب للتمارين الملائمه للمهمه القادمه استمر ذلك لغايه 23 نيسان.

24 نيسان 73

صباح اليوم كان الدوام اعتيادي لجميع منتسبي السرب حيث تم تقديم محاضره قيمه عن منطقه قناة السويس والدفاعات الإسرائيلىة الموجودة فيها بالتفصيل .

في اليوم التالي حضر مقدم ملاح من قياده القوه الجويه وقدم لنا محاضره في مناطق الطيران التدريبي بالنسبه لجميع المطارات في منطقه الدلتا وكذلك بالنسبه الى ميادين الرمي الموجوده والتابعه للمطارات ..ان منطقه الدلتا منطقه بالرغم من صغر حجمها بالنسبه الى كثافه السكان الا انها مملوءه مطارات وفيها اكثر من 30 مطار وارض نزول وكلها فيها طائرات من الميك 15 و 17 و 19 و 21 والسوخوي والميراج الليبيه المهدات الى مصر بطيارين مصريين والتي حضرت واستقرت في مطار طنطا في نفس يوم وصولنا وكذلك طائراتنا الهوكر هنتر في مطار قويسنا .

ولهذا فان السيطره على هذا الكم من الطائرات لن يكون سهلا. وكان اليوم عيد مولد السيد البدوي ولهذا كان لابد من الذهاب الى طنطا مساء لاداء مراسم الزياره وكانت المدينه زاهيه بالانوار والناس الذين قدموا من كل مكان.

28 نيسان السبت

قبل البدء في موضوع الطيران لابد من الاشاره هنا الى اننا جلبنا اربعة طائرات اخرى كانت اثنتين منها مزدوجة المقصورة، للعلم ان طائرته الهنتر المزدوجه ذات مقصوره كبيره نسبيا وواسعه وكرسىي الطيارين جنبا الى جنب وليس كالتائرات الروسيه. وبذلك اصبح عدد الطائرات عشرون طائره وكذلك الطيارين عشرون طيار هم حسب تسلسلهم بالقدم العسكري كالاتي:-

الطيّارون

1. الرائد الطيار يوسف محمد رسول امر السرب ال - 66
2. الرائد الطيار ناطق محمد علي.
3. النقيب الطيار عماد احمد عزت.
4. النقيب الطيار وليد عبد اللطيف.
5. الملازم الاول الطيار سالم محمد ناجي (كاتب هذه المذكرات)
6. الملازم الاول الطيار باسم محمد كاظم
7. الملازم الاول الطيار سامي فاضل.

8. الملازم الاول الطيار عبد القادر خضر
9. الملازم الاول الطيار دريد عبد القادر.
10. الملازم الاول الطيار اسماعيل ابراهيم الهايس .
11. الملازم الاول الطيار ابراهيم محمد علي.
12. الملازم الاول الطيار هاشم القدو.
13. الملازم الطيار فهد عبد الباقي.
14. الملازم الطيار زهير عبد حسون.
15. الملازم الطيار ضياء صالح جواد.
16. الملازم الطيار جبار حماد الدليمي.
17. الملازم الطيار محمد صباح كشموله.
18. الملازم الطيار ليث زاهد منبر .
19. الملازم الطيار عامر احمد القيسي.

الضباط المهندسين والفنيين

1. النقيب المهندس احمد عبد الجبار.
2. الملازم الفني عبد الله فرج .

ضباط السيطره الجويه

1. الملازم الاول طارق سلمان.
2. الملازم الاول قحطان عيسى .

الضابط الاداري

الملازم الاول اسكندر جواد وتوت.

ومجموعه كبيره من نواب الضباط وضباط الصف والمراتب الفنيين .

تم جلب جميع الادوات الاحتياطيه اللازمه لادامه عمل وطيران السرب بطائراته لاغراض التدريب والعمليات حيث تم جلب جميع أنواع الأعتدة والصواريخ والقنابر الخاصة والتي تستخدم في الحرب. وكانت طائرات النقل العسكرية العراقية تنقل المواد في رحلات اسبوعيه من بغداد إلى القاهرة وبالعكس.

كنت المسؤول عن تهيئته مناهج التدريب الشهريه للسرب من حيث نوع الواجبات وعدد الطلعات التي يجب ان ينفذها كل طيار وتهيئه اللوحات الخاصة بمناهج الطيران لان خطي جميل ومتمقن بالغتين العربية والانكليزيه ... ولدي موهبه التخطيط والرسم الهندسي وكوني الضابط الاقدم بعد الضباط الثلاثة قبلي وامر السرب...
وكانت واجبات الطيران تتضمن:

1. القتال الجوي 1 ضد 1 و 2 ضد 2.
2. الضربات الجوية الواطئة ب 2 طائره وب 4 طائرات.
3. الملاحة الواطئه ب 2 طائره و 4 طائرات.
4. تشكيلات القتال الجوي الواطئه .
5. الطيران العام والذي يشمل الالعب الجويه واعاده التأهيل للطيارين العائدين من الاجازات الدوريه والاجازات المرضيه التي تزيد على الاسبوع.
6. طيران الالات بالطائره المزدوجه.
7. الرمي جو/ ارض مدافع وصواريخ .

ابتدأ منهج الطيران العملي باستخدام الطائرات المزدوجة لتطير جميع الطيارين تعرف على منطقه الدلتا ومناطق الطيران المخصصه للسرب وكذلك ممارسه الاقلاع والهبوط في المطار .. والطلعه الثانية تكون منفردة لكل من يطير طلعه مزدوجه مع الضباط الاقدمين .. استمر الطيران للسرب ضمن الخطه الموضوعه مسبقا وكأنا نطير في العراق ولا فرق ابدا في التنفيذ للواجبات المطلوبة.

كانت منطقه قويسنا منطقه زراعيه مكتظه بالسكان والمطار صغير ومحاذي للطريق العام (مصر - إسكندرية) الزراعي وكانت لدينا دلالة واضحة على موقع المطار عبارة عن ارض جرداء صفراء اللون تبعد حوالي (8) كم الى الشرق من المطار يمكن مشاهدتها من مسافه بعيدة تساعد الطيارين على الدلالة على المطار . علما بان طيارينا كانوا من اكفأ طياري القوه الجوية العراقية وممن يشار اليهم بالبنان. كان الطيارون الأقدمون خريجي بريطانيا، أما مجموعتي فقد كانت قد تدربت على ايدي معلمي طيران من الهند والباكستان في كلية الطيران والدورات المتقدمه والتي سبق وان تخرجت منها مع باسم وسامي (دوره قاده التشكيلات المقاتله

(.

تم التحاق ضابطين ملاحين مصريين الى السرب منذ بدايه وصولنا ، وكانوا من الضباط الودودين والجيدين في مجال عملهم وانسجامهم معنا كان كبيرا فقد أصبحنا أصدقاء ونقضي معظم الوقت مع بعض وهم من الضباط المصريين.

ولم يكن غير هؤلاء الضباط في علاقة مباشرة معنا سوى قائد المطار الذي كان مشغول جدا في قضايا المطار ولا يتدخل لا من قريب ولا من بعيد. وكذلك مفاصل المطار الاداريه والفنية كل حسب اختصاصه مع وجود ضباط مصريين في السيطره الجويه مع الضباطين العراقيين قحطان وطارق.

التعاون مع الاسراب المصريه :

منذ وصولنا الى مصر ولحد هذا التاريخ لم يكن لنا اي تعاون مع اي من الاسراب المصريه حيث كنا نتدرب لوحدها بحسب مناهج الطيران الخاصة بنا ولم يكن من ضمن الخطط ان نشترك مع اي سرب مصري وحتى عودتنا بعد انتهاء الحرب ولم يجري سوى لقاء وحيد كان ممارسه طيران قتال جوي بين احدى طائرتنا وطائرته ميج 21 بقياده طيار مصري يدعى حسب ما علمت (الوحش) وكانت في سماء مطار قويسنا وكانت ممارسه مجامله وليست حقيقيه حيث لا يمكن مقارنة مرونة ومناوره طائرته الهنتر مع طائرته الميك 21 وخاصه عند القتال الجوي في الارتفاعات الوائنه والمتوسطه .

تجاوزنا فتره الشهر منذ وصولنا الى مصر ولم تحل مشكله سكن العوائل بالرغم من وصولنا الى تاريخ 5 / 18 حيث أصبح وصول العوائل مهم بالرغم من امر السيد الرئيس السادات (رحمه الله).

ابتدأت اجازات الضباط على وجبات يعودون فيها الى العراق لمدته اسبوع وكانت الوجبه الأولى قد غادرت فعلا.

تم تهيئه عمارة سكنيه في منطقه مصر الجديده عند ميدان (فاتن حمامه) عمارة مكونه من طابقين فيها (8) شقق في كل دور.

حضرت اولاً عائله النقيب عماد احمد عزت، وبعدهم كنت كتب كتابي على زوجتي في بغداد ، وحضرت يوم 21 / 5 الى القاهره على طائرته الخطوط الجويه العراقيه وتم الزواج . بعد ذلك حضرت عائله الرائد يوسف محمد رسول ... وشغلت الشقق الثمانيه تباعا. اسماعيل الهايس

تزوج وجلب زوجته وحضرت عائله النقيب احمد عبد الجبار والملازم اسكندر جواد وتوت والملازم الاول سامي فاضل وتزوج الملازم الأول هاشم القدو أيضا.

بعد ان استقرت العوائل واستقر الطيران واستمر بشكل متصاعد وكانت الاجتماعات مستمرة بين امر السرب وقياده القوة الجويه وكان السيد قائد القوة الجويه باستمرار ياتي لزيارتنا وتفقد احوالنا.

الأوامر الجديدة:

من خلال الاجتماعات التي حصلت في قياده القوة الجويه جلب الرائد يوسف امرالتكليف الخاص بالواجبات التي يتوجب على السرب (66) التهيء لتنفيذها ، وتم تخصيص (4) اهداف تعالج ب (16) طائره هوكر هنتر في الضربه الجويه الاولى التي ستوجه الى العدو الصهيوني في عمق سيناء وكانت الاهداف :

1. موقع القيادة والسيطرة في الطاسة.

2. موقعي صواريخ هوك ارض / جو. (تعالج بتشكيلين)

3. موقع مدفعيه ذاتي الحركة (175 ملم) .

ولهذا تم جلب الخرائط المطلوبه وجميع المتطلبات الخاصه لاجل اعداد الخرائط اللازمه ب (5) نسخ لكل هدف واحده للقياده العامه و(4) للطيارين المنفذين للضربه الجويه على الاهداف .

اعداد الخطه :

كانت الحسابات التتازليه والتخطيط وتهيئه الخرائط تتم في شقه الرائد الطيار يوسف والقائمين بذلك اضافاه الى الرائد يوسف النقيب عماد وانا والملازم الأول إسماعيل. وخلال فتره قصيره من العمل والحسابات تم اعداد امر التكليف و (بخط يدي) ونقل مع الخرائط الى قياده القوة الجويه وبعد المصادقه عليه من قبل القياده العامه للقوات المسلحه وقياده القوة الجويه وتوقيع امر السرب عليه اعيدت نسخه منه مع الخرائط لتوضع في الخزانه الحديديه في غرفه امر السرب في المطار.

ملاحظه :

كانت في السرب غرفه حركات تم اعدادها بشكل جيد من قبلنا وبالتعاون مع الأخوة الملاحين المصريين شوقي واحمد شوقي ..وكانت صور الاهداف الاسرائيليه في سيناء موجوده على جدار غرفه الحركات وكانت صور حيه ملتقطه بواسطه طائرات (ميج 25) الروسيه والتي كانت متمركزه في احدى القواعد المصريه وبقياده الطيارين الروس ، وكانت تحدّث كل فتره وكانت

الاهداف امام ناضرنا نشاهدها كل يوم . كانت معنويات الطيارين عاليه جدا وخاصة وان الجميع يعلمون بأنهم سيحاربون الصهاينه على الجبهه المصريه ومنذ لقائهم السيد الرئيس احمد حسن البكر (رحمه الله) في العراق. بعد ذلك استمر الطيران والتدريب للقتال وخاصة بعد ان عرف كل منا واجبه ولهذا كانت الممارسات للهجوم على أهداف شبيهه بالأهداف الحقيقية. كانت الاهداف الاسرائيليه عباره عن موقع اصلي وموقع بديل تتحول فيها المعدات بين فتره وأخرى . ولهذا كان التدريب بالطيران الواطئ والسحب قبل الهدف من منتصفه ومراقبه الموقع لمعرفة مكان المعدات المعاديه ومن ثم ترتيب الهجوم.

تعديل خطه الهجوم :

لم ينتقل السرب من مكانه ولم يجري اي تعاون مع اي سرب مصري واستمر التدريب حتى شهر اغسطس (اب) حيث استدعي الرائد يوسف الى قياده القوه الجويه وعند عودته جلب معه اوامر جديده وعلمنا بان القياده قدغيرت توزيع الاهداف الاسرائيليه وذلك لوصول اسراب جديده وتم تعزيز القدره الجويه ولهذا فان امر التكليف الجديد يحدد (3) اهداف لنا بدلا من (4) للضربه الاولى .

التخطيط :

تم التخطيط واعداد الحسابات والتخصيص حسب الاوامر الجديده وبنفس الاسلوب ومن قبل نفس المجموعه وفي شقه الرائد يوسف تم اعداد الخرائط وكتابه امر التكليف الجديد وبخط اليد ايضا من قبلي وتم توقيعه وتصديقه واعيد للاحتفاظ بنسخه منه في خزانه امر السرب. الامر يشمل القيام بالطلعه الاولى ب (12) طائره (4) طائرات لكل هدف والاهداف كانت :

1. موقع القياده والسيطرة الإسرائيلي في الطاسة.

2. موقع صواريخ ارض / جو هوك.

3. موقع مدفعيه ذاتيه الحركة (175 ملم) .

على ان تعاد الضربه الجويه مره ثانيه وبنفس القوه بعد عوده الطائرات وتجهيزها. وحسب ماورد الى علمنا في حينها بان القياده الروسيه قد نصحت القياده المصريه بالتريث ببدء العمليات حيث كان من المقرر نشوب الحرب بحدود شهري حزيران او تموز (يونيو او يوليو) وتم تاجيل ذلك الى موعد اخر وكانت جميع التوقيتات محسوبه على اساس ساعه (ي) والتي تعني لحظه عبور قناة السويس من قبل الطائرات المهاجمه لاهداف العدو الاسرائيلي في سيناء .

استمرت الايام والاسبوع والشهور بشكل وجميع الطيارين في حاله معنويه عاليه والتدريب على مهاجمه الاهداف المعاديه مستمر ومعها استمرار في الحياه الاعتياديه بحيث تمتع الطيارين وبقية منتسبي السرب من الضباط والفنيين بالاجازات الدوريه لزياره عوائلهم في العراق بواسطه طائرات النقل العسكريه العراقيه التي تصل اسبوعيا

يوم مشهود اخر :

اواخر شهر اغسطس (آب) يوم من العشره الاخيره منه وعلى حين غفله وعند العصور ونحن متواجدين في مقر السرب ... لم نجد الا والسيد الرئيس محمد انور السادات (رحمه الله) بيننا . رحبنا به كثيرا وتوجهنا معا الى السكن حيث قاعه الاستقبال وجلس بيننا وتناول الشاي العراقي معنا وبقي لفته اكثر من ساعه واستفسر سيادته عن احوالنا واحتياجاتنا و ان كانت لنا اي طلبات ولم يكن لدينا اي طلبات وقال بانه سيأمر بنقل سربنا الى مكان اخر افضل ولكن من جانب اخر ان جميع حسابات العمل الجوي للسرب محسوب من هذا الموقع وطبعا لا علم لنا بموعد بدء العمليات.

بعد ذلك غادر سيادته مودعا من قبلنا وكان ذلك من الاجراءات التي باشر سيادته على ادائها قبل الحرب لزيارة جميع المواقع والاطلاع شخصا على الاستعدادات والحاله المعنويه للجميع في جميع المواقع وحتى القطعات البريه حسب ما علمنا لاحقا. ولهذا استمرت الأيام بالتالي الى ان جاء اليوم الموعود ...

القسم الثاني

6 أكتوبر اليوم الموعود :

صباح هذا اليوم كان الجو لطيف والأمور هادئة. وصلنا المطار ولم يكن هناك منهج طيران لهذا اليوم وجميع الطيارين موجودين.

عند حوالي الساعة الثانية عشر ظهرا وصلت المطار طائره نقل مصرية صغيرة بمحركين ونزل منها ضابط من الجيش المصري سأل عن امر السرب. وتوجه الى غرفته وجلس عنده اقل من عشره دقائق. حيث سلم له مغلف مكتوب عليه (يفتح الساعة 1230 يوم 6 أكتوبر 73) .
ومثل البرق تم تناقل الخبر بين الطيارين ونحن من جانبنا كنا قد هيئنا جميع المستلزمات وحتى اسماء الطيارين المنفذين للضربه الاولى مكتوبه ومدونه وكانت التشكيلات كالتالي:

التشكيل الاول :

الرائد الطيار يوسف محمد رسول	قائد التشكيل
النقيب الطيار وليد عبد اللطيف	الرقم 2
مع اثنين من الطيارين	الرقم 3 و 4
الهدف	ضرب مركز القيادة والسيطرة في موقع الطاسة

التشكيل الثاني

الرائد الطيار ناطق محمد علي	قائد التشكيل
الملازم الأول الطيار باسم محمد كاظم	الرقم 2
مع اثنين من الطيارين	الرقم 3 و 4
الهدف	موقع صورايخ هوك ارض/ جو

التشكيل الثالث

النقيب الطيار عماد احمد عزت	قائد التشكيل
الملازم الأول الطيار سالم احمد ناجي	الرقم 2
اثنين من الطيارين	الرقم 3 و 4
الهدف	موقع مدفعية 175 ملم ذاتية الحركة

تم اكمال الايجاز من قبل كل قائد تشكيل وفي هذه الاثناء كانت الطائرات تجهز على خط الطيران وتحمل بالأسلحة وكان التسليح (4 مدافع رشاشه 30 ملم) مع (24) صاروخ نوع (سورا) موزعه على (8) حمالات تحت الاجنحه وبمعدل ثلاثه صواريخ لكل حماله .
خصص لكل تشكيل وقت للتشغيل والدرج والإقلاع لان خطوط الدخول الى داخل سيناء مختلفه .. والكل كان متحفز ، وللصراحة فان العملية كانت تشبه تمرين ممارسه قبل العمليه الاصليه ولكننا لانستبعد ان تكون التوقيت الصحيح لبدايه الحرب وضرب العدو الصهيوني ضربه قاصمه موجعه اقلعت الطائرات الاربعه الأولى ثم الأربعة الثانية

وكنا الاربعه الاخيرہ

كان خط سيرنا بتوقيت الثواني وليس الدقائق واتجهت طائرتنا الاربعه نحو منطقه قناة السويس وكنا نتوقع صدور امر العوده قبل خط القناة ولكن الذي حدث اننا كنا نسير بسرعه عاليه وبارتفاع واطىء جدا اقل من 20 متر .

وجدنا المناطق المحاذية لقناة السويس مملوءة بمختلف أنواع الآليات والعجلات والأشخاص وكانت الفرحة غامره. تيقنا بان الذي نروم تنفيذه حصل ووصلنا قناة السويس و (عبرنا) الساعة (1400) بالضبط وعبر معنا شجعان القوه الجوية المصرية وصقورها العظام ليكتبوا سطور اكبر ملحمة بحروف من ذهب على وجه التأريخ ويلطموا العدو الصهيوني على وجهه البشع ويلقنوه اقسى درس ..

توجهنا نحو الهدف وبعد مسيره اكثر من (10) دقائق وصلنا الهدف وسحبت الطائرات الاربعه قبل الهدف الى الاعلى ورتبنا وضعنا لمهاجمه الهدف ..

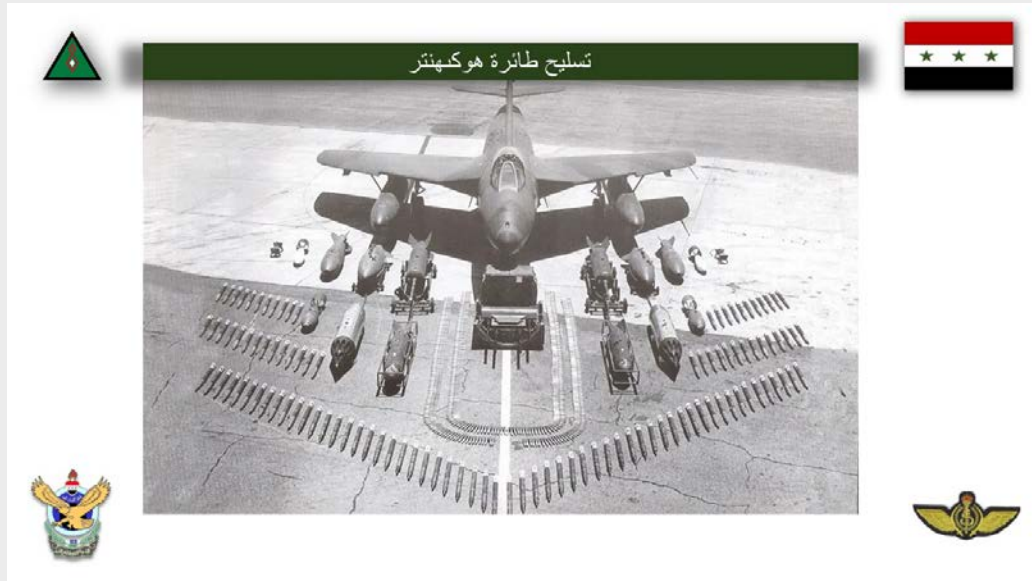
وانقضت الطائرات تباعا نحو الهدف وتم تدميره وكانوا كالخراف التي هاجمها ذئب من الهلع والخوف ... انتهى الهجوم وتجمع التشكيل باسرع ما يمكن بتشكيل طيران قتال جوي واطيء ودار قائد التشكيل مره ثانيه داخلا في عمق سيناء دون العوده باتجاه القناة ، وقال سنهاجم الهدف مره ثانيه ولكن الان بالمدافع الرشاشه وكان له ما اراد وتوجهنا عائدین باتجاه القناة وفي طريق العوده كانت تمر بنا الطائرات العائده من واجباتها او كنا نمر بالطائرات العائده والتي تكون سرعتنا اكبر من سرعتها وصلنا المطار ونزلت الطائرات وكان الاحتفال العظيم .والفرحة الغامرة كان الجميع في انتظار وصولنا بحمد الله سالمين ..

عادت الطائرات أُل (12) سالمه غانمه والحمد لله وبسرعه كبيره تم اعاده تجهيز وتسليح الطائرات أُل (12) مره ثانيه وكنا جاهزين للواجب التالي وبنفس الطيارين ولنفس الأهداف ..



هذه

الطائرة كانت قد أسقطت بقتال جوي طائرتين إسرائيليتين بقيادة الطيار الباكستاني سيف الأعظم عام 1967 ولهذا قصة أخرى



انتظرنا ... وانتظرنا .. وجاء الامر من القيادة العامة بعدم الحاجه لإعادة الضربة الجوية وذلك لتحقيق اهداف الهجوم الاول ..

ملاحظه ملفته للنظر:

ليه (5 / 6) أكتوبر كان هناك عجله رادار عاطله ومتوقفه على جانب الطريق العام بين برج المنوفية وقويسنا وفي اليوم التالي وجدنا عجله الرادار مثبتة قرب غرفه الحركات التابعه للمطار والتي لم نكن نعرف موقعها سابقا حتى ابتدأت الحرب وفتحت لنا لنتواجد فيها لمعرفة الموقف الجوي والبري بشكل مستمر وكان هناك ضباط مصريين من مختلف الاختصاصات للعمل في غرفه الحركات ...

يوم 8 أكتوبر:

لم يكن هناك واجبات في اليوم السابق بالرغم من اننا كنا مستعدين والطائرات جاهزه بعد الظهر وصلت اوامر جديده تقضي بإقلاع (12) طائره في (3) دفعات باتجاه سيناء مرورا فوق منطقته الاسماعيليه في مهمه مهاجمه الاهداف الارضيه الاسرائيليه في عمق سيناء والدخول بارتفاع متوسط ...السبب في أننا نحتاج إلى تهيئه خط سير لدخول طائراتنا عبر قناة السويس متجاوزين القطعات المصريه وذلك لان طائراتنا تفتقر الى جهاز (IFF) جهاز التعرف للهويه الموجود في الطائرات الروسيه المستخدمه في مصر حيث يقوم الجهاز بارسال ذبذبه خاصه الى اسلحه الدفاع الجوي وترتد ويعلموا بان الطائرات معاديه أو صديقه في حين أن طائراتنا لا ترد على ذبذبات الدفاع الجوي وبذلك تعتبر طائرات معاديه وهذا كان من المشاكل التي ظهرت خلال العمليات ..

اقلعت الطائرات بالتتابع وكانت المسافه بين تشكيل واخر حوالي ثلاثة كيلومترات وبارتفاع 500 متر

التشكيل الاول بقياده الرائد يوسف ومعه الرقم 3 النقيب وليد مع الملازم الاول عبد القادر والملازم عامر .

التشكيل الثاني بقياده الرائد ناطق ومعه الرقم 3 الملازم الأول باسم واثنين من الطيارين

التشكيل الثالث بقياده النقيب عماد ومعه الرقم 3 انا الملازم الاول سالم واثنين من الطيارين .

عند تجاوز التشكيل الاول منطقته الاسماعيليه تكلم النقيب وليد مع قائد التشكيل مبينا له بان السماء امامهم عباره عن قطعه من النار لاحتمال القتال بين القطعات الاسرائيليه والمصريه في

المنطقه وان التشكيلات ستدخل في هذه النار فاجابه الرائد يوسف بان يستمر ودخل التشكيل الاول في النار واصيبت طائره النقيب وليد وطائره الملازم عامر وتجنبت الطائرات الباقية المنطقة وعادت بعد تنفيذ الواجب ... عادت (10) طائرات وفقدت طائرتان وطياريهما بسبب هذه الحالة في صعوبة تامين خط سير امن لطائرتنا وخاصة في الأماكن التي تتواجد فيها قطعات بكثافه لصعوبة التمييز . وهم كل من:

1. النقيب الطيار وليد عبد اللطيف السامرائي.

2. الملازم الطيار عامر احمد القيسي

10 اكتوبر

يوم أمس لم يكن لدينا طيران وذلك لانشغال السرب بموضوع فقدان النقيب وليد والملازم عامر وموضوع حركة الطائرات خلال خطوط القتال حيث أننا سنفقد نصف الطائرات في كل طلعه ننفذها وكان لا بد من ايجاد حل لهذا الموضوع لان القطعات العسكريه على الجبهه لايمكنها تمييز الطائرات التي تمر فوقها فانها ستكون معرضه لنيران المقاومات فقد أطلقت علينا صواريخ ارض/ جو وشاهدناها في اللحظات المناسبه وعملنا مناوره قاسيه جدا للتخلص من الاصابه ...

عند ساعة الظهرية وصلت طائرتين اسرائيليه إلى المنطقه وتم إطلاق صفارات الانذار وكنا داخل الملجأ الكونكريتي تحت الارض وقسم من الطيارين عند باب الملجأ. وفجأ دوت أصوات الانفجارات حيث اسقطت الطائرتين القنابر على المطار وسارع الجميع الى الاحتماء وخاصة الذين كانوا خارج الغرفة الحصينة. سقطت احدى القنابر بين الملجأ والسيطرة الجوية واهترت الأرض وتناثرت شظايا الزجاج من الشبابيك وملاً التراب المكان وكان الخوف من ان تكون هذه القنابر كيميائويه فتقضي على الجميع ...ولكن الله سترو خرجنا من الملجأ مباشرة بعد مغادره الطائرات الاسرائيليه المنطقه .. كانت غرفه السيطرة الجوية قد محيت من الارض واصيب احد الضباط المسيطرين الجويين وهو مصري عندما كان يحلق ذقنه داخل السيطرة باصابات نقل على اثرها وتمت معالجته ولكن حسب ما اتذكر بان نظره قد تآثر من الاصابه .. لم تصب طائرتنا لانها كانت داخل الملاجئ الكونكريتيه (الدشم) سوى إصابة احدى الطائرات المزوجه باصابات خفيفه بسبب انفتاح باب الملجأ بسبب العصف .

يوم أمس كان هجوم الطائرات الاسرائيليه على مطار طنطا وسمعنا اصوات دوي القنابر نتيجته القصف وتوقعنا ان نكون التالي في الضربة الصهيونية. وللتأريخ اذكر بان قائد المطار المقدم (الجميل) كان يدور بدراجه ناربه متفقدا الجميع ولم يترك موقع في المطار الا وكان عنده وباشرت المجموعات الخاصه باشرافه لتصليح الاضرار ..

11 اكتوبر

كان هناك واجب باربعه طائرات وهو مهاجمة احد موقع القياده والسيطره الاسرائيليه في عمق سيناء عصر هذا اليوم:

الرائد الطيار ناطق محمد علي

الملازم ضياء صالح

مع اثنين من الطيارين وغادرت الطائرات مطار قويسنا ونفذت الواجب على اتم وجه وعادت وفي طريق العوده تعرضت الى وابل من النيران اصيبت على اثره طائره قائد التشكيل والرقم اثنين باصابات مباشره حاول الطيارين الوصول بطائراتهم الى اقرب ما يكون من قناة السويس قبل ان يتركوا طائراتهم وفعلا ترك قائد التشكيل طائرتة وبعده ترك الرقم اثنين طائرتة وهبط الاثنين بالمظلات

لم نعلم ما الذي حصل وكان الجميع في قلق على مصير ناطق وضياء ... لم نحصل على اي اخبار عنهم حتى المساء ... واليوم التالي وردت الينا اخبار بان ضياء قد اصيبت طائرتة وهبط بالمظله وكان موقع نزوله على الضفه الغربيه من القناة وعند القطعات المصريه ... وكانت محنه عظيمه له حيث عومل معامله سيئه جدا الى ان اثبت نفسه بانه طيار عراقي وانه من مطار قويسنا وذلك بعد ان سأله احد الضباط المصريين عن اسم احد الضباط العاملين في المطار ومن حسن حظه انه عرف اسم الضابط ولهذا كانت اجابة النجاة.

اما الرائد ناطق فقد هبط على الضفه الشرقيه من القناة وبات ليلته في مياه القناة حتى الفجر وعبر سباحه بالاستعانه باحد الجسور الى الضفه الاخرى ومن حسن حظه ان ضياء قد سبقه الى الضفه الاخرى ولهذا استقبل من قبل القطعات المصريه وتم نقلهم الى المستشفى المركزي

13 اكتوبر :

هذا اليوم وصلت الاوامر لتنفيذ واجبين بتشكيل من اربعة طائرات لكل واجب وكان الواجب مهاجمه ارتال القطعات الاسرائيليه المتقدمه من سيناء باتجاه منطقه (الدفرسوار) وتم القرار ان يكون

التشكيل الاول بقيادة النقيب عماد احمد عزت ومعه الرقم ثلاثه الملازم الاول الطيار سامي فاضل مع اثنين من الطيارين ..

والتشكيل الثاني بقيادة الملازم الاول الطيار سالم محمد ناجي والملازم الاول الطيار عبد القادر خضر الرقم ثلاثه ومعنا اثنين من الطيارين.

حسب التوقيتات اقلعت الطائرات الاربعه الاولى وكان سا مي قد شكا من ان طائرته فيها عطل بسيط فأجابه عماد بان يكمل .

اقلعت الطائرات الاربعه الثانيه وكنت قائد التشكيل الثاني أتابع التشكيل الأول بمسافه (5) كم تقريبا عبرنا قنلة السويس بارتفاع واطيء جدا . بحيث كنت اشاهد القطعات الارضيه وكاننا نسير على الطريق العام.

من خواص طائرته الهنتر أنك عندما تكون في المقصوره فبامكانك الطيران بارتفاع متر واحد عن الارض لان مدى الرؤيا وقوس النظر عالي جدا مما يسمح بمثل هذا النوع من الطيران. كنا نتجه نحو الشرق بشكل عمودي على القناة داخل سيناء ومن ثم استدار التشكيل الاول الى جهة اليسار بزوايه 90 درجه عن خط السير الاول وهاجم القطعات الاسرائيليه المتجهه صوب القناة ومن بعيد شاهدت النيران تعم المكان وكانت القطعات الاسرائيليه عباره عن رتل من الاليات والعجلات الاختصاصيه كعجلات الوقود وما الى ذلك ... توجهت بالتشكيل وبشكل مباشر الى مجموعه القطعات الاسرائيليه التاليه وقمنا بمهاجمتها بالصواريخ وبشكل مباشر ... واشتعلت النيران فيها ...

غادرنا الموقع وكانت سرعتنا عاليه وعندها علمت من النقيب عماد بان طائرته قد اصيبت بنيران العدو وزاد من ارتفاع طائرته في طريق العوده.

وصلت قريبا منه ومعني الطائرات الاخرى وناديته بان طائرته مصابه وفيها تسرب للوقود من الطائره وليس هناك حريق وطلبت منه الاستمرار بالطيران .. كانت المقاومات الأرضية

الإسرائيلية تطارد طائراتنا .. عندها علمت من عماد بان طائرته قد أصيبت اصابه اخرى وانه سيغادر الطائرة بالمظله لانه فقد السيطرة على الطائرة.

جمعت الطائرات من تشكيله الاول الى تشكيلنا وعدت بهم الى المطار ولم اعلم مصير الرقم (3) لتشكل عماد الملازم الاول سامي فاضل .

بقيت احوم فوق المطار لحين نزول آخر طائرته ثم هبطت بطائرتي ...

عندها علمت بان طائرته سامي قد اصيبت خلال الانقضاض على الهدف واني عندها تيقنت بانه قد استشهد لاني رأيت نيران قوية في منطقه الهدف عند تقربنا نحو الهدف .

لم ينفذ اي واجب اخر هذا اليوم وقد علمنا من غرفه العمليات اخيرا بان القطعات المصريه شاهدت مظله الطيار تهبط في منطقه بينهم وبين القطعات الاسرائيليه ولم يستطيعوا الوصول الى الطيار.

اشرت في تقرير المهمه الى غرفه الحركات بان القطعات الاسرائيليه والعجلات الاختصاصيه وعجلات التموين المتجهة إلى منطقه (الدفرسوار) وقد أصيبت إصابات مباشره وشديده من قبل الطائرات الثمانيه التي نفذت الواجب ولم يكن لدينا علم بالواجبات التي نفذتها الطائرات المصريه على نفس الهدف .

14 اكتوبر :

خلال هذه الفتره تم تنفيذ 4 واجبات أخرى كانت جميعها بطائرتين في عمق سيناء وحسب متطلبات الموقف وقد فقدنا طائرتين وطيارين واحده في كل واجب وكان الطيارين الذين فقدوا هم

1. الملازم الاول الطيار عبد القادر خضر.

2. الملازم الأول الطيار دريد عبد القادر.

ولم يعرف مصيرهم لحد نهاية الحرب حيث اعتبروا مستشهدين وكذلك جميع الطيارين الاخرين عدا الرائد ناطق والملازم ضياء اللذين غادرا المستشفى بعد عدة ايام من هبوطهما بالمظله عند قناة السويس .

بدأت المواقف تكون غير واضحه لنا منذ يوم 15 أكتوبر حيث بدأ الموقف البري بالتغير مع بدايه دخول القطعات الاسرائيليه بين الجيشين الثاني والثالث وبدايه حصول (الثغره) حيث لم يتم تزويدنا بالمعلومات الصحيحه والواقعيه عن ما يجري في الجبهه وتم نقل قسم من الضباط العاملين في غرفه حركات القاعده .

وبدأت الامور تتعقد يوماً بعد يوم .

محمل الخسائر خلال فتره الحرب ولغايه توقف اطلاق النيران :

1. الطيارين الشهداء:

- أ . النقيب الطيار وليد عبد اللطيف السامرائي .
- ب . الملازم الاول الطيار سامي فاضل .
- ج . الملازم الطيار عامر احمد القيسي .

2. الطيارين الاسرى :

- أ . النقيب الطيار عماد احمد عزت .
- ب . الملازم الاول الطيار عبد القادر خضر .
- ج . الملازم الأول الطيار دريد عبد القادر .

3. الطيارين الذين هبطوا بالمظله :

- أ . الرائد الطيار ناطق محمد علي .
- ب . الملازم الطيار ضياء صالح .

4. الطائرات التي خسرتها:

خسرنا لغايه نهايه الحرب (8) ثمانيه طائرات هوكر هنتر من مجموع (20) طائره وصلت مصر منذ اكثر من عشره اشهر .

الفتره من وقف اطلاق النار ولغايه عوده السرب الى العراق :

كان تواجدنا بعد خساره (6) من الطيارين والذين لم نكن نعلم مصيرهم علما بان الحكومه العراقيه كانت قد اعتبرت كل الطيارين الذين فقدوا خلال المعارك شهداء وقامت باجراء تشييع رمزي للطيارين بعد ايام من بدايه الحرب. وكان امر السرب الرائد الطيار يوسف محمد رسول قد أصيب خلال الغارة الإسرائيلية على مطار قويسنا بحيث اصبح غير قادر على الطيران في حينها . وخساره ثمانيه طائرات وعدم وضوح الرؤيا بالنسبه لنا حول مجريات الامور , بعد فتره من الوقت قاربت الاسبوعين صدرت الاوامرمن القيادة السياسيه في العراق باعاده ما تبقى من السرب الى العراق .



الملازم الاول الطيار
باسم محمد كاظم



الملازم الاول الطيار الشهيد
سامي فاضل

بدأت المرحلة بإعادته العوائل التي كانت في القاهرة اعدتهم الى العراق اولاً .. وبدأ المنتسبين بتهيئته جميع المستلزمات ورزم المعدات والاسلحه لغرض اعادتها الى العراق تم تهيئته متطلبات عودة الطائرات بالخط الذي قدمت به الى مصر ... اي الطيران الى الجنوب ثم عبور البحر الاحمر مروراً بالسعوديه ومنها الى العراق والى مطارات قاعدة الوليد الجويه (H3) قرب الحدود العراقيه الاردنيه في غرب العراق ومن هناك العوده الى قاعدة الحبانيه .

تعود الطائرات اولاً ومن ثم تستمر طائرات النقل في اخلاء المطار الى العراق من جميع ما تم نقله للفترة السابقه اي (10) اشهر او تزيد وهذا ما سيتطلب اكثر من اربعه اشهر اخرى ...

لقاء اخير :

بعد ان تم تحديد موعد مغادره للمغادره للسرب من مصر وإخبار القيادة المصرية بذلك فقد كان موقف القيادة المصريه مغاير لموقف القيادة العراقيه حيث كانوا يطلبون بان يستمر السرب في مصر ولفتره اخرى على اقل تقدير لكي يتم المشاركة في الاحتفال بالنصر العظيم على العدو الصهيوني. ولكن الأوامر هي الأوامر تبلغنا بان السيد قائد القوة الجوية المصرية اللواء الطيار حسني مبارك قد حضر الى المطار. وفعلاً حضر سيادته عصراً قبل يوم المغادره مع مجموعه من كبار الضباط المصريين وكان لقاء حاراً وشكر سيادته الجميع على ما قدموه خلال تواجدهم في مصر ...وتمنى لنا عوده سالمه الى الوطن. واكد سيادته بان القيادة المصريه ممثله بالسيد رئيس الجمهوريه لن تترك وسيله الا وتطرقها مع اسرائيل لاعاده الطيران العراقيين المفقودين واعادة من اسر منهم حتما . ثم قال بان الرئيس السادات قد منحنا انواط الشجاعه من الدرجه الاولى .. ثم وضع سيادته الانواط على صدورنا وسلمنا اوراق البردي المكتوب عليها المرسوم الجمهوري باسم كل طيار ...بعد ذلك غادرنا مودعا من قبل الجميع .

رحله العوده الى الوطن :

صباحاً تم اعداد الطائرات لغرض العوده الى العراق ومن حسن الحظ ان جميع الطائرات اشتغلت ولم تتعطل اي من الطائرات ال (12) وكانت بتشكيلات من اربعه طائرات في كل تشكيل .. ويكون الطيران بالنسق تشكيل خلف الآخر بمسافه لا تزيد عن (3) كلم والتشكيل الاول بقيادة الرائد الطيار احمد خيرى ومعه النقيب الملاح عادل كامل لان الرائد يوسف كما سبق وان ذكرت لم يكن باستطاعته الطيران بسبب الاصابه واتبع التشكيل نفس طريق القوم تقريبا الى مصر .

اتجهت الطائرات جنوبا باتجاه الاقصر ومن هناك كانت الطائرات تطير بارتفاع (500) متر تقريبا عبرنا البحر الاحمر ومن ثم الى جبال السعودية وهنا بدأ الجو بالتغير بعد ان كان طوال الفترة السابقة صحوا ومدى الرؤيا جيده ... بدأت الغيوم تبدو وكأنها تغطي المنطقه والطريق وبدل من استمرار الطائرات بالطيران بالارتفاع الواطيء قرر قائد التشكيل الارتفاع والطيران فوق الغيوم مما سبب ارباك لاعضاء التشكيل وكانت عمليه خطيره وكادت ان تؤدي بحوادث لولا ستر الله ورحمته وبعد مسيره طويله ومتعبه ومملوءه بالترقب والطيران خلال الغيوم للنزول في المطارات العراقيه بعد ان حسب الملاح المرافق ان الوقت قد حان للانحدار الى الارتفاع الواطيء وفعلا عند خروجنا من الغيوم لاحظت قاعده الوليد الجوية من مسافه لكون مدرج القاعده كان يلمع بسبب تعرضه للامطار . واستدار التشكيل نحو القاعده ونزلت الطائرات للتزود بالوقود والمغادرة إلى قاعده الحبانيه . نزلت احدى المجموعات في أحد المطارات الثانويه لقاعده الوليد القريب من القاعده. بعد التزود بالوقود اقلعت الطائرات باتجاه قاعده الحبانيه ...وصلت الطائرات بعد مسيره نصف ساعه من الطيران ..

كان هناك استقبال حافل للطيارين وكان في مقدمه المستقبليين السيد قائد القوة الجويه والسيد امر قاعده الحبانيه وجمع غفير من الاشخاص ضباط ومنتسبين من مختلف الاماكن قدموا للترحيب بوصولنا لارض الوطن مع بعض عوائل الضباط العائدين، وكانت اكاليل الزهور تطوق اعناقنا ..وكم كانت اوقات مؤثره وعاطفيه مليئه بدموع الفرحه بعودة الذين وصلوا واملا في عودة الاخرين ..

وبذلك انتهت مرحله من عمر الطيارين العراقيين بعد ان ادوا الواجب المقدس ونزفت دمائهم على الارض العربيه وحققوا مالم يحققه اقرانهم من الطيارين في الجهاد والقتال ضد العدو الصهيوني ...وللتأريخ نشهد بان القيادة المصريه ممثله بالرئيس السادات (رحمه الله) والرئيس محمد حسني مبارك لم تألو جهدا في المطالبه بالطيارين العراقيين الذين سقطوا في سيناء خلال الواجبات القتاليه وفعلا عاد ثلثه منهم فقط ولم تعد رفاة الشهداء .



طيارونا الابطال لدى استقبالهم في قاعدة الحبانية الجوية اثر عودتهم الميمونة

الخاتمه :

بعد مغادرتنا مصر تصورنا بان عودتنا مره ثانيه وحتى على شكل زياره ستكون شبهه مستحيله بسبب الاوضاع السياسيه التي اعقبت ذلك ولكن الذي حدث غير ذلك ..
كانت لي علاقه خاصه ومميزه ومن دون بقيه الضباط الطيارين العراقيين المتواجدين في مصر مع اخي الحبيب الشهيد اللواء الطيار ارکان حرب عبد المنعم الشناوي حيث توطدت علاقتنا العائليه جدا بحيث كنت اعتبره اخي الاكبر وزوجته الفاضله السيده (ام طارق) كانت كاخت لزوجتي ولم تفارقها ابدا وكان ولده طارق و ابنته نورا لايفارقونا ولحد الان لا زالت العلاقه مستمره واصبح طارق كابتن طيار كبير معلمي طيران في مصر للطيران ونورا لديها اولاد والحاجه (غاده) الوالده حفظهم الله جميعا زرنا مصر الاعوام 74 و 85 و 2005 ولم ننقطع عنهم والله يديم المحبه والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته



منتسبي سرب 66 القوة الجوية العراقية على الجبهة المصرية

اللقب الطيار
وليد عبد اللطيف السامرائي

الرائد الطيار
ناطق محمد

الرائد الطيار الركن
يوسف رسول (أمر السرب)

اللقب الطيار
عبد أحمد عزت

الملازم الأول الطيار سالم أحمد ناجي
الملازم الأول الطيار باسم محمد كاظم
الملازم الأول الطيار سامي فاضل
الملازم الأول الطيار دريد عبد القادر
الملازم الأول الطيار عبد القادر خضر
الملازم الأول الطيار اسماعيل إبراهيم الهاميس
الملازم الأول الطيار إبراهيم محمد علي
الملازم الأول الطيار هاشم القدي

الضباط الإداري
الملازم الأول أسكندر جواد وتوت
بالإضافة إلى أعداد من ضباط الصف الفنيين (100-120 فرد).

الضباط المهندسون والفنيون
اللقب المهندس أحمد عبد الجبار
الملازم الفني عبد الله فرج

ضباط السيطرة الجوية
الملازم الأول طارق سلمان
الملازم الأول قططان عمسي

مشاركة السرب 66 الساعة 1400 في الضربة الجوية الأولى يوم 6 أكتوبر 1973

1- موقع القيادة والسيطرة الإسرائيلي في الطابسة

تشتمل الأول
الرائد الطيار يوسف محمد رسول قائد التشكيل
اللقب الطيار وليد عبد اللطيف الرقم 3
مع اثنين من الطيارين
وكان الهدف ضرب مركز القيادة والسيطرة في موقع الطابسة

2- موقع صواريخ أرض /جو هوك

تشتمل الثاني
الرائد الطيار ناطق محمد علي قائد التشكيل
الملازم الأول الطيار باسم محمد كاظم الرقم 3
مع اثنين من الطيارين
وكان الهدف موقع صواريخ هوك أرض / جو

3- موقع مدفعيه ذاتيه الحركة 175 ملم

تشتمل الثالث
اللقب الطيار صمد عزت قائد التشكيل
الملازم الأول الطيار صبح محمد نجيب الرقم 3
مع اثنين من الطيارين
وكان الهدف موقع مدفعيه ذاتيه الحركة 175 ملم

خسائر سرب 66 القوة الجوية العراقية

كانت حصيلة خسائر السرب 66 العراقي مع العدو الاسرائيلي على الجبهة المصرية كما يلي:

اللقب الطيار وليد عبد اللطيف السامرائي (استشهد).

الملازم الأول الطيار سامي فاضل (استشهد).

الملازم الأول الطيار عامر أحمد القيسي (استشهد).

اللقب الطيار عبد أحمد عزت (أسر وعاد من الاسر).

الملازم الأول الطيار دريد عبد القادر خضر(أسر وعاد من الاسر).

الملازم الأول الطيار عبد القادر خضر (أسر وعاد من الاسر).

الرائد الطيار ناطق محمد علي (قتل من الطائرة و عبر السويس مسباحنا).

الملازم الطيار ضياء صالح (قتل من الطائرة)

أما خسائر السرب 66 العراقي من الطائرات
بلغ ثمان طائرات من مجموع عشرين طائرة هتد