

| | |
|-------------------|---|
| العنوان: | الطيران و دوره في حرب 1967 : الضربة الجوية الاجهاضية الخاطفة |
| المصدر: | شؤون فلسطينية |
| الناشر: | منظمة التحرير الفلسطينية - مركز الأبحاث |
| المؤلف الرئيسي: | عويضة، حسين |
| المجلد/العدد: | ع106 |
| محكمة: | نعم |
| التاريخ الميلادي: | 1980 |
| الشهر: | سبتمبر |
| الصفحات: | 75 - 102 |
| رقم MD: | 627159 |
| نوع المحتوى: | بحوث ومقالات |
| قواعد المعلومات: | EcoLink |
| مواضيع: | حرب يونيو 1967 م، القوات الجوية، الحرب الخاطفة، الاستراتيجية العسكرية |
| رابط: | http://search.mandumah.com/Record/627159 |

الطيّان ودوره في حرب ١٩٦٧

الضربة الجوية الاجهزة الخاطفة

في اعقاب سلسلة من الاشتباكات المسلحة على خطوط الهدنة السورية - الاسرائيلية والاردنية - الاسرائيلية على مدى الاعوام ١٩٦٦، ٦٥، ٦٤، وازدياد النشاط الفدائي عبر هذين الخطين ، وقيام اسرائيل بغارات عسكرية انتقامية عبرهما ، وقيام جراراتها بمحاولات متكررة لحرث الاراضي الواقعة في المناطق المنزوعة السلاح على الحدود مع سوريا ، ورد السوريين باطلاق النيران على هذه الجرارات وتوجيه نيران مدفعيتهم الثقيلة بعيدة المدى الى المستعمرات في المناطق الشمالية المحاذية ، وفي اعقاب فشل الدبابات وبطاريات المدفعية الاسرائيلية في ردع السوريين في الجبهة الشمالية و اسكات مصادر نيرانهم واضطرار الفريقين الى حشد قواتهما على الحدود باعداد كبيرة ، وبلوغ التوتر على هذه الجبهة ذروته ، دفعت القيادة الجوية الاسرائيلية ، لاول مرة ، في ١٤/٧/١٩٦٦، سلاحها الجوي على الجبهة السورية ، للعمل ضد مواقع السوريين ، وهو الاجراء الاول الذي تتخذه هذه القيادة منذ ١٣ تشرين الثاني ١٩٦٤ . فقد هاجمت طائرات اسرائيلية من طراز « فوتور » و « مستير » و « سوبرمستير » ، تحميها طائرات « الميراج ٣ سي » ، مواقع المدفعية السورية في بانياس وتل الاحمر وتل العزيرات (١) تلك التي كانت توجه نيرانها الى مستعمرتي « دان » و « شعارياشوف » . ومن جهة اخرى ، هاجمت اربع طائرات اسرائيلية من طراز « مستير - ٤ أ » ، تحميها طائرات « الميراج ٣ سي » ، في صبيحة اليوم المذكور ايضا ، مواقع العمل السورية في المشروع العربي لاستثمار مياه نهر الاردن ، وقامت بضرب المعدات الهندسية المدنية التي تعمل في مشروع التحويل . وعلى الفور ، تصدت لها اربع طائرات سورية من طراز « ميغ - ٢١ » ، فدارت معركة جوية فوق بحيرة طبريا استمرت ٣ دقائق ، تم فيها اسقاط طائرة اسرائيلية من طراز « مستير - ٤ أ » ، وخسر السوريون طائرة واحدة (٢) . وكانت المرة الاولى التي يصدر فيها الامر للطائرات الاسرائيلية ، منذ حرب عام ١٩٥٦ ، بعدم احترام الحدود ومهاجمة اهداف فيما وراء الحدود الدولية للدول المجاورة . وفي ٥ آب ١٩٦٦ ، قامت طائرات اسرائيلية من طراز « ميراج ٣ إي » بهجمات استهدفت مواقع المدفعية السورية في « مسعدة » ، فتصدت لها طائرات « الميغ ٢١ » السورية ودارت فوق بحيرة طبريا معركة جوية اسفرت عن اسقاط طائرة سورية من طراز

«ميج - ١٧»^(٣). وقد تكررت الاشتباكات بين القوات السورية والاسرائيلية وتوسعت الى درجة دفعت الفريقين الى استخدام الطائرات على نطاق واسع . وفي ١٥/١/١٩٦٧ ، عقدت الحكومة الاسرائيلية اجتماعا طارئا بحثت فيه تطورات الوضع على الحدود الشمالية ، وعرض رئيسها ، ليفي اشكول ، الاجراءات التي قررت اسرائيل اتخاذها استعدادا لمواجهة الاحتمالات . وقد بدا وقتها انها كانت مصممة على اتخاذ اجراء انتقامي ضد سوريا (٤) .

وصباح ٧ ايار ١٩٦٧ ، بدأت القوات السورية والقوات الاسرائيلية الترشق بالمدفعية . وقد تطور الاشتباك فيما بعد الى اشتراك الطيران في القتال ، فجرت معركة جوية كبيرة دفع الاسرائيليون اثنائها الى سماء المعركة باعداد كبيرة من الطائرات ، بهدف توجيه ضربة قوية لسوريا ، للتأثير عليها وزعزعة موقفها . وقد نجم عن الاشتباك فقدان ٦ طائرات سورية من طراز « ميج ٢١ » ، بينما فقد الجانب الاسرائيلي طائرة واحدة من طراز « مستير ٤ أ »^(٥) . وقد برهن الاشتباك على قدرة سلاح الجو الاسرائيلي وتفوقه الظاهر . وبعد توقف الاشتباك التقى الجنرال اسحاق رابين ، رئيس هيئة اركان الجيش الاسرائيلي ، بمراسلي الصحف ، واعلن « ان معركة يوم الجمعة ٧ ايار ، كانت درسا مهما للسوريين بالنسبة لمقدرتهم على الصمود امام الجيش الاسرائيلي في معركة جوية » . كما اعلن انه سيجري لقاء قائد الطيران الاسرائيلي بأن يدفع طائراته حتى مشارف دمشق ابان احتدام القتال^(٦) . وكانت هذه المعركة اختبارا اكد تفوق الطيران الاسرائيلي على الطيران السوري ، وبين للقيادة الاسرائيلية الاسلوب القتالي الذي عليها اتباعه في اية مواجهة قادمة مع سوريا*^(٧) .

اما على الجبهة الاردنية ، فقد نشط رجال العاصفة (الجناح العسكري لحركة التحرير الوطني الفلسطيني « فتح ») في عملياتهم ضد الاهداف الاسرائيلية في داخل الارض المحتلة ، مما سبب قلقا وازعاجا للسلطات الاسرائيلية . لذلك شنت مجموعة لواء مدرع اسرائيلي هجوما انتقاميا ضد قرية السموع في قضاء الخليل في ١٣ تشرين الثاني ١٩٦٦ ، تساندها الطائرات الاسرائيلية ، وكان الهدف نسف وتدمير ٤٠ منزلاً في السموع وخرابة المركز وبعض القرى المجاورة التي ظلت ، حسبما ادعته المصادر الاسرائيلية ، تستخدم مراكز لاوباء الفدائيين الذين تمكنوا من القيام بـ ١٣ هجوما في داخل الارض المحتلة^(٨) . وقد رد الاردن بارسال التعزيزات العسكرية الى المنطقة ، كما اشرك طيرانه فيها ، فوقع اشتباك جوي بين الطائرات الاردنية والطائرات الاسرائيلية التي كانت متفوقة عددياً ، لأول مرة في تاريخ السلاحين الجويين ، واسفر الاشتباك عن اسقاط طائرة اردنية من طراز « هوكر هنتر » ومقتل طيارها . وقد كشف الحادث عن ضعف الاجراءات العسكرية الاردنية في التصدي للقوات الاسرائيلية المعتدية ، وتفوق اسرائيل برا وجوا .

وعلى اثر هذا التصعيد الخطر للاوضاع على خطوط الهدنة الشرقية مع الاردن ،

* كانت سوريا ومصر قد وقعتا اتفاقا للدفاع المشترك في ٤ تشرين الثاني ١٩٦٦ . اصبح نافذ المفعول اعتبارا من ٩ آذار ١٩٦٧ . لذلك ، قصدت القيادة الاسرائيلية من الاشتباك الجوي اختبار قدرة سلاح الطيران السوري القتالية ونوعية طياره ، ومن جهة اخرى اعتبر بمثابة خطوة تصعيدية قصد بها تسخين الجو العسكري في المنطقة واثارة الرئيس الراحل عبد الناصر لدفعه الى اتخاذ مزيد من الاجراءات الحربية المتطرفة .

والشمالية مع سوريا ، بات متوقعا قيام اسرائيل بعمل عسكري ضد سوريا يفوق ما اعتادت المنطقة عليه . فقد اعلن ابا ايبن ، وزير خارجية اسرائيل ، « ان اسرائيل لن تسكت » ، ووجه تحذيرا الى سوريا ، واصفا الموقف على خطوط الهدنة معها بأنه خطر جداً (٩) . ومن جهة اخرى ، هدد مصدر عسكري اسرائيلي باستعمال القوة ضد سوريا لوقف غارات الفدائيين المنطلقة من اراضيها ، وقال : « ان امام اسرائيل عددا من الاحتمالات يتراوح بين شن حرب العصابات وبين الغزو واحتلال دمشق واسقاط نظام الحكم فيها » (١٠) .

كان لهذه التهديدات ردود فعل عنيفة من جانب الجمهورية العربية المتحدة (مصر) ، التي اتخذت سلسلة تدابير عسكرية من جانبها التزاما باتفاقية الدفاع المشترك المصرية - السورية . ففي ١٠/٤/١٩٦٧ زار قائد سلاح الجو المصري دمشق ، وجرى مباحثات هامة مع قادة سلاح الجو السوري وكبار المسؤولين في رئاسة الاركاب السورية . واعلن ، بعد انتهاء الزيارة ، ان الجانبين اتفقا على التصدي لاسرائيل بصورة مشتركة (١١) . وقد توالى الاحداث والاشتباكات ، مما دفع الدول المعنية للتحرك على الصعيدين العسكري والسياسي ، حيث ازداد الوضع تفاقما وتآزما ، وكان ابرزها التحركات التالية :

١ - بدء نقل القوات المصرية الى سيناء في ١٥/٥/١٩٦٧ ، لتعزيز الجبهة الجنوبية ، حتى بلغ المجموع ٨٠ - ٩٠ الف جندي مصري يرابطون في قواعدهم وعلى الحدود في مواجهة اسرائيل (١٢) .

٢ - الطلب الى قائد القوات الدولية سحب قواته من مواقعها في سيناء في ١٦ ايار ١٩٦٧ (١٣) .

٣ - اغلاق ممرات تيران في شرم الشيخ في وجه الملاحه الاسرائيلية في ٢٢ ايار ١٩٦٧ (١٤) .

٤ - توقيع اتفاق التنسيق والتعاون بين الجيشين السوري والعراقي في ٢٨ ايار ١٩٦٧ ، والإعلان عن دخول القوات العراقية الى سوريا ومرابطتها في مواقعها المحددة (١٥) .

٥ - توقيع اتفاقية الدفاع المشترك بين مصر والاردن في ٣٠ ايار ١٩٦٧ (١٦) .

٦ - تحرك القوات العراقية ودخولها الى الاردن في حزيران ١٩٦٧ (١٧) .

٧ - انضمام العراق الى اتفاقية الدفاع المشترك بين الاردن ومصر (١٨) .

٨ - تشكيل حكومة « اتحاد وطني » او « حكومة حرب » في اسرائيل في بداية شهر حزيران ١٩٦٧ برئاسة ليفي اشكول ، وضم كل من الجنرال ، موشي دايان ، ووزيراً للدفاع ، ومناحيم بيغن وزيرا بلا وزارة ، وهما من الصقور ، الى الحكومة (١٩) .

كانت هذه اهم التحركات والتطورات التي حدثت والتي وضعت المنطقة على شفير الحرب ، التي خططت لها اسرائيل بدقة وعناية فائقتين ، بالتنسيق مع الولايات المتحدة . فلقد ادركت ، منذ بدأ التصعيد الخطر للاوضاع على الحدود مع جاراتها العربيات ، انه سيكون بمقدور الجيش الاسرائيلي ، مدعوما بالسلاح الجوي ، حسم القتال مع سوريا

بسرعة ، مستندة في تقديرها هذا الى نتائج المعركة الجوية التي وقعت بين المقاتلات السورية والاسرائيلية في ٧/٤/١٩٦٧ ، كما ان هذه المصادر قدرت اوضاع مصر العسكرية والاقتصادية وعلاقتها السياسية السيئة بالدول العربية ، واهتزاز مكانتها الدولية ، وهي معطيات لمست القيادة الاسرائيلية انها ستحد ، الى درجة كبيرة ، من فعالية اي تحرك عسكري مصري لدعم سوريا . ويضاف الى ذلك تردي العلاقات السياسية والعسكرية بين الدول العربية ، وخصوصاً بين دول المواجهة (مصر والاردن وسوريا) الى اسوأ حالاتها قبل هذا التصعيد باشهر قليلة : لذلك استبعدت المصادر الاسرائيلية قيام اي تعاون فعال بين كل من الاردن وسوريا والعراق ومصر .

ان اكثر ما كانت تخشاه القيادة العسكرية في اسرائيل هو سلاح الطيران المصري الذي كان يضم حوالى ٤٣٠ طائرة حربية (طائرات قاذفة للقنابل متوسطة وخفيفة ، وقاذفات مقاتلة ، ومطاردات ، وطائرات هجوم ارضي) بالاضافة الى حوالى ٤٨ طائرة نقل خفيفة ومتوسطة و ٧٠ هليكوبتر ، عدا طائرات التدريب والاستخدام الخاص (٢٠) ، بالاضافة الى قيادة الدفاع الجوي التي كان لديها حوالى ٢٠ بطارية من الصواريخ الموجهة ارض - جو من طراز « سام - ٢ » وتتكون كل بطارية من ٦ صواريخ . وكان لدى قيادة الدفاع الجوي حوالى ١٥٠ صاروخاً معدة لمقاومة الطائرات على ارتفاعات متوسطة وشاهقة تتراوح بين ٢٠ و ٦٠ الف قدم (٢١) ، لكنها غير فعالة في مقاومة الطائرات على ارتفاعات منخفضة (وذلك عامل لم تدركه القيادة العربية المصرية الا بعد حرب عام ١٩٦٧) . كما ضمت قيادة الدفاع الجوي المصرية شبكة حديثة من اجهزة الرادار انحصرت مسؤوليتها في اربع مناطق دفاع جوي ، وعددا من الاسراب الجوية المجهزة بطائرات « ميغ - ٢١ ب ف » المحسنة التي كان سلاح الطيران المصري قد تسلمها من الاتحاد السوفياتي قبل الحرب بفترة قصيرة ، مع عدد من طائرات « سوخوي - ٧ » القاذفة المقاتلة ، وذلك لتعزيز امكاناته وقدراته ، نظرا لكونها طائرة للهجوم الارضي بالدرجة الاساسية .

ومن جهة اخرى ، كانت القيادة الجوية في اسرائيل قد توصلت الى قناعة تامة بأن امكانات ساحلي الجو السوري والعراقي كانت محدودة للغاية من الناحيتين التنظيمية والقتالية ، وقد مزقتهما المنازعات السياسية . اما سلاح الجو الاردني ، فلم تكن تحسب له حسابا ، وان كانت اوضاعه التنظيمية والقتالية افضل من اوضاع غيره ، الا انه كان محدود الطاقات والامكانات ، ويمتلك اعدادا قليلة جدا من الطائرات القاذفة المقاتلة التي كانت تتشكل من حوالى ٢٤ طائرة قاذفة مقاتلة من طراز « هوكر هنترف جي أ - ٩ » ، يضاف الى ذلك عامل سياسي له علاقة بالسياسة العليا للحكومة الاردنية ومواقفها المنفردة ونظرتها الخاصة الى الصراع .

لذلك انصب اهتمام القيادة الجوية في اسرائيل على بناء وتطوير القوة الجوية القادرة على تحقيق السيطرة الجوية ، وتقديم الدعم الجوي للوحدات البرية والبحرية : الأمر الذي دفع قيادة سلاح الجو الى المباشرة في اعداد طياريتها وفنييها ، والحصول على احسن الطائرات والتجهيزات المتوفرة في الترسانة الحربية الفرنسية . وكانت فرنسا الدولة الوحيدة المنتجة للطائرات الحربية في المعسكر الغربي التي وافقت على تزويد سلاح الجو الاسرائيلي بالطائرات المقاتلة النفاثة وبالتجهيزات والمعدات الجوية الحديثة ، وهو العامل الذي شجع

اسرائيل على اقامة اوثق العلاقات معها ، والسعي باستمرار الى تعزيزها ، حيث نجم عنها ازدهار العلاقات بين الطرفين في اواخر الخمسينات وبداية الستينات ، وهي العلاقة التي استمرت قرابة اثني عشر عاما ، قدمت فرنسا خلالها كميات ضخمة من السلاح الحديث غير المشروط ، مما عزز قدرة سلاح الجو الاسرائيلي وجعله قادرا على تحمل مسؤولياته .

كانت المشكلة الاساسية التي واجهت القيادة العسكرية في اسرائيل تتمثل في كيفية تحييد الطيران المصري ، وبالتالي اخراجه من المعركة ، واذا لم يكن بالامكان تحقيق ذلك منعه من مهاجمة الاهداف الحيوية العسكرية والاقتصادية في اسرائيل . وكانت اسرائيل تدرك ان طائرة من طراز « تي يو - ١٦ » القاذفة للقنابل ، بحمولتها التي تبلغ تسعة اطنان من القنابل ، يمكن ان تحدث دمارا هائلا وتنزل افدح الخسائر بالارواح ، لو اتيج لها الافلات من المقاتلات الاسرائيلية والقاء حمولتها على هدف حيوي في اسرائيل . لذلك سعت اسرائيل لدى الولايات المتحدة ، في عام ١٩٦٢ ، للحصول على صواريخ « هوك » الموجهة ارض - جو من اجل مقاومة طائرات « تي يو - ١٦ » المصرية ، ذلك لانها اعتبرت هذه المسألة مشكلة امنية خطيرة ؛ مما دفع القيادة الجوية في اسرائيل الى تركيز جهودها ، منذ مطلع الستينات ، باتجاه مصر ، في محاولة لايجاد مخرج لهذه المشككة الامنية الخطرة . لهذا ، ظلت مهتمة بجمع المعلومات عن سلاح الجو المصري (طياريه وفنييه وطائراته ومطاراته واجهزة راداره وصواريخه الموجهة) لتظل مطلعة على التطورات الجارية في هذا السلاح . وذلك ما دفع اجهزة الاستخبارات والمخابرات الاسرائيلية الى التركيز على مصر دون غيرها من الدول العربية ، وتوجيه عملائها للعمل فيها بغية جمع المعلومات عن نشاطاتها العسكرية .

لقد ادركت القيادة العسكرية الاسرائيلية ان اية مواجهة مع العرب يجب ان يسبقها اعداد دقيق للمعركة ، بحيث يأخذ في حساباته دور الطيران في الحرب . فلقد تطور السلاحان الجويان المصري والاسرائيلي كثيرا عما كانا عليه في حرب عام ١٩٥٦ ، خصوصا ان القيادة العسكرية في اسرائيل لمست خطورة سلاح الجو المصري في مرحلة القتال الاولى في حرب السويس ١٩٥٦ ، قبل دخول سلاحى الجو البريطاني والفرنسي الحرب . وكانت تدرك ان امكانات الطيران المصري وقدراته القتالية زادت اضعاف ما كانت عليه في السابق ، خصوصا بعد ان تلقى طياروه وكافة عناصره الفنيين تدريبا متواصلا ، واصبحوا على مستوى عال من الكفاءة والروح المعنوية . لذلك وضعت القيادة الاسرائيلية كل هذه الاعتبارات في الحسبان عندما قررت توجيه الضربة الاولى لسلاح الجو المصري ، في صبيحة ٥ حزيران ١٩٦٧ . وعندما وضعت القيادة الاسرائيلية خططها ، راعت دور سلاح الجو الحاسم في الحرب . لذلك اتجهت بجهودها لايجاد الوسائل التي تكفل لنفسها التفوق الجوي والقدرة على نقل الحرب الى الاراضي العربية ، لعلمها ان سلاح الجو هو الاداة القادرة على تحقيق ذلك اذا ما تم استخدامه بدقة ومهارة .

لقد اخذت اسرائيل في الحسبان الانقسامات داخل الصف العربي عند تقييمها لاوضاع المنطقة ، واخذت في حساباتها عمليات التسريح الجماعي التي كانت تحدث في صفوف سلاحى الجو العراقي والسوري ، والتي كان لها الاثر الكبير في تدني قدرتهما القتالية والفنية ، وكانت

تدرك وتعرف جيدا الاوضاع النفسية التي كانت منتشرة آنذاك في اوساط طياري السلاحين * ، على حين قامت القيادة الجوية الاسرائيلية ، من العام ١٩٥٦ ، ببناء قوة جوية عصرية استندت ، منذ بداية تطويرها وتحديثها ، على اسس علمية وموضوعية عملية ، تم فيها التركيز على زيادة قدرات الطيارين القتالية والنظرية ، وقدرات العناصر الارضيين والجويين الفنية . كما كان لسلاح الجو الاسرائيلي ميزة يتفوق بها على اسلحة الجو العربية : هي قدرته على اجراء التعديلات والاصلاحات الفنية الرئيسية التي تحتاجها كافة طائراته ليتناسب ذلك ومتطلبات المعركة ، وذلك عامل لم يكن متوفرا لاسلحة الجو العربية : يضاف الى ذلك قدرته في النقل وامداد القوات في جبهات القتال بكل ما تحتاج اليه من مؤن وذخائر وعتاد وتجهيزات حربية اخرى . وهكذا ، عندما قررت اسرائيل دخول الحرب في عام ١٩٦٧ ، وجدت في متناول يدها سلاحا جويا منظما ومدربا ، قادرا على مواجهة سلاح الجو المصري وباقي اسلحة الجو العربية وجاهزا للمعركة .

الاستعدادات الاخيرة للحرب

في صبيحة ٥ حزيران ١٩٦٧ قدر مردخاي هود ، قائد سلاح الجو الاسرائيلي آنذاك ، قوته الجوية بـ ٨٠٠٠ رجل و ٣٥٠ طائرة حربية (خط اول) موزعة على ثلاثة اسراب معترضة - مقاتلة من طراز « ميراج ٣ سي » قوام كل سرب ٢٤ طائرة ، وسرب معترض - مقاتل رابع مجهز بطائرات « سوبرمستير ٢ » عددها ١٨ طائرة ، يضاف اليها سريان من القاذفات المقاتلة من طراز « مستير ٤ أ » قوام كل سرب ٢٠ طائرة وسريان من القاذفات المقاتلة من طراز « اوريفان » تكون كل سرب من ٢٠ طائرة ، وسرب من القاذفات الخفيفة من طراز « فوتور ٢ أ » عددها ٢٤ طائرة ، وثلاثة اسراب من الطائرات الخفيفة من نوع « فوغا ماجستير » للهجوم الارضي عددها ٦٠ طائرة ، ثم سريان من طائرات النقل الخفيفة من نوع « داكوتا - سي - ٤٧ » (١٥ طائرة) و « نور اطلس » المخصصة للمظليين والنقل العسكري (١٨ طائرة) ، وجناح جوي من طائرات الهليكوبتر تكونت طائراته من ٥ طائرات متوسطة من نوع « سوبر فريلون » ، و ٨ طائرات خفيفة من نوع « الويت ٢ » و ٣٢ طائرة خفيفة من نوع « سيكورسكي - س - ٥٥ » و س - ٥٨ » ، بالاضافة الى عدد آخر من الطائرات الخفيفة وطائرات التدريب . اما مسؤولية الدفاع الجوي ، فانيطت بكتيبتين من الصواريخ الموجهة ارض - جو من نوع « هوك » (كل كتيبة من ٧٢ صاروخاً) ، تعاونها وحدات من المدفعية المضادة للطائرات (٢٢) ، على حين قدر حجم القوات الجوية العربية المحيطة باسرائيل بـ ٩٢١ طائرة (مصر - سوريا - الاردن - العراق - لبنان) : اخطرها على اسرائيل كان سلاح الجو المصري الذي ضم في صفوفه

* افاد هروب الملازم الاول الطيار (العراقي) « منيروفا » بطائرة من طراز « ميغ - ٢١ ف » في ١٦/ آب / ١٩٦٦ ، وهبوطه في احد المطارات الاسرائيلية ، سلاح الطيران الاسرائيلي كثيرا . فقد امكنه دراسة الطائرة ومعرفة خصائصها الفنية ومقدرتها القتالية ، وبالتالي مقارنة ذلك بطائرة « ميراج ٣ سي . كما ان القيادة الجوية استفادت كثيرا من المعلومات القيمة ، التعبوية والتنظيمية ، وتلك التي لها علاقة بالامور الفنية والتدريب التي تقدم بها الضابط الخائن ، مما اعطاها معلومات قيمة لم تكن لتحلم بها قبل المعركة ، لا عن السلاح الجوي العراقي فحسب بل وعن الاسلحة الجوية لمصر وسوريا والاردن ، بحكم عمله كطيار في الاسراب العاملة في العراق .

١٥٠٠٠ رجل ، واحتياطياً قدر بـ ٣٠٠٠ - ٤٠٠٠ رجل ، بينما بلغ مجموع الطائرات الحربية (خط اول) حوالي ٥٥٠ طائرة وزعت على ثلاثة ألوية جوية قوامها ١٣٠ طائرة من نوع « ميغ - ٢١ ف و ب ف » ولوائين جويين قوامهما ثلاثة اسراب من طراز ميغ - ١٧ ف س (٢٣) * وثلاثة اسراب « ميغ - ١٩ س » وقاذفات مقاتلة أسرع من الصوت (٨٠ طائرة) ، وخمسة اسراب مشتركة قاذفة مقاتلة تضم « ميغ ١٥ » و « ميغ - ١٧ » ، يضاف اليها لواء جوي تكون من ثلاثة اسراب من قاذفات القنابل الخفيفة من نوع « اليوشن - ٢٨ » عددها ٤٠ طائرة ، وحوالي ٣٠ قاذفة للقنابل متوسطة - بعيدة المدى من طراز « تي يو - ١٦ » و ٧٠ طائرة نقل خفيفة ومتوسطة من طراز « اليوشن ١٤ » و « انتونوف ١٢ » . اما قيادة الدفاع الجوي ، فكانت مجهزة بـ ٢٠ بطارية من الصواريخ الموجهة ارض - جو من نوع « سام - ٢ » (كل بطارية من ٦ صواريخ) وبخمسة اسراب من الطائرات المقاتلة - المعترضة ، وبوحدات مدفعية مضادة للطائرات مجهزة بمدافع من عيار ٣٧ ملم و ٥٧ ملم و ٨٥ ملم (٢٤) .

اما اسلحة الجو العربية التابعة لدولتي المواجهة سوريا والاردن ، بالاضافة الى العراق ولبنان ، فكانت قوة كل سلاح منها حسب الترتيب التالي :

سلاح الجو السوري

ضم هذا السلاح حوالي ٩٠٠٠ رجل و ٤٠ مقاتلة - معترضة من طراز « ميغ - ٢١ ف و ب ف » و ٦٠ قاذفة - مقاتلة من طراز « ميغ - ١٧ » وسرباً مختلطاً من طائرات النقل من نوع « اليوشن - ١٤ » و « داكوتا - سي - ٤٧ » ، وعدد من طائرات الهليكوبتر من نوع « مي - ١ » و « مي - ٤ » ومجموعة من طائرات التدريب الابتدائي والمتقدم (٢٥) .

سلاح الجو الاردني

ضم هذا السلاح في صفوفه حوالي ٢٠٠٠ رجل ، في حين تكونت طائراته الحربية من سرب مقاتل واحد تكون من ٢٣ طائرة قاذفة - مقاتلة من طراز « هوكر هنتر جي أ - ٩ » ، كما كان لديه سرب نقل مكون من ٦ طائرات نقل و ٣ طائرات من نوع « دوف » و ٣ من نوع « داكوتا سي - ٤٧ » بالاضافة الى ٣ طائرات هليكوبتر من نوع « البويت ٣ » (٢٦) . وكان الاردن قبل الحرب قد طلب من الولايات المتحدة تزويده بـ ٣٦ طائرة معترضة من نوع « لوكهيد ف - ١٠٤ ستارفايتر » ، غير ان الولايات المتحدة سلمت الحكومة الاردنية منها ، في بداية العام ١٩٦٧ ، ٦ طائرات فقط لتدريب الطيارين والفنيين تمهيداً لاستيعابها . الا انها قامت في ١٩٦٧/٦/٤ ، في اعقاب تأزم الوضع العسكري في المنطقة في شهري ايار وحزيران من العام نفسه ، وبناء على طلب من الحكومة الاردنية ، بنقلها الى قاعدة « سيغلي » (CIGLI) التركية التابعة لحلف شمال الاطلسي (٢٧) .

سلاح الجو العراقي

ضم سلاح الجو العراقي حوالي عشرة آلاف رجل ، وتكونت طائراته الحربية من ٢٢٠ * بلغ مجموع ما لدى مصر في تلك الفترة من طائرات قاذفة مقاتلة من طراز « ميغ - ١٧ ف س » و « ميغ - ١٥ » طائرة .

طائرة اشتملت على الانواع التالية :

- ٦٠ طائرة مقاتلة - معترضة من نوع « ميغ - ٢١ ف و ب ف » سوفياتية .
- ١٠ طائرات قاذفات قنابل متوسطة من نوع « تي يو - ١٦ بادجر » سوفياتية .
- ٥٠ طائرة قاذفة - مقاتلة من نوع « هوكر هنتر ف ٦ و ف جي أ - ٩ » بريطانية .
- ٢٠ طائرة قاذفة - مقاتلة من نوع « ميغ ١٧ س » سوفياتية .
- ١٠ طائرات قاذفات قنابل خفيفة من نوع « اليوشن - ٢٨ » سوفياتية .
- ٤٠ - طائرة نقل متنوعة سوفياتية وبريطانية .
- ٢٠ طائرة تدريب متقدم / هجوم ارضي من نوع « جت يروفست ١٤٥ » بريطانية .

بالاضافة الى عدد من طائرات التدريب المتقدم المروحي والنفاث وانواع من طائرات الهليكوبتر ابرزها طائرات الهليكوبتر البريطانية من نوع « ويستلاند وسيكس » ، والسوفياتية من نوع « مي - ٤ » (٢٨) .

سلاح الجو اللبناني

تكون هذا السلاح من ١٢ طائرة مقاتلة - معترضة من نوع « ميراج - ٣ إي ل » ، لكنها لم تكن ، من الناحية العملية ، في وضع يسمح لها بالاشتراك في اية عمليات فعلية . كما ضم ٨ - ١٠ طائرات قاذفة - مقاتلة من نوع « هوكر هنتر ف ٦ » ونحو ٦ طائرات قاذفة - مقاتلة من طراز « نامبير » ، وعدد من طائرات النقل الخفيفة والهليكوبتر (٢٩) .

التحضيرات الاخيرة قبل الشروع في تنفيذ الخطة

تم التصديق على خطة عمليات سلاح الجو الاسرائيلي في الاسبوع الاخير من شهر ايار (مايو) . وقد شارك في وضعها البريغادير عيزر وايزمن مدير العمليات في رئاسة الاركان ، والبريغادير مردخاي هود قائد سلاح الجو الاسرائيلي (٢٠) . وكانت الخطة ، في اطارها العام ، تدعو الى شن هجوم جوي خاطف على ١٩ مطاراً مصرياً ، وتدمير سلاح الجو المصري على الارض ، واخراجه نهائياً من المعركة (٢١) ؛ فقد تم الاتفاق على ان تقوم طائرات الميراج بالطلعة الاولى ، وان تبدأ الحرب بتوجيه ضربة مباغثة للمطارات المصرية الرئيسية التالية : غربي القاهرة : المنصورة : انشاص : ابوصوير ، فايد ، كبريت : حلوان : بني سويف : المنيا ؛ مع التركيز بصورة رئيسية على مطار غربي القاهرة الذي كانت ترابط فيه قاذفات القنابل الاستراتيجية من نوع « تي يو - ١٦ » (٢٢) . كما خصص للمطارات الجنوبية في مصر (الغردقة والاقصر ورأس بناس) طائرات « الفوتور » القاذفات الخفيفة بعيدة المدى التي نقلت لترابط في قاعدة « حتسريم » القريبة من بئر السبع ، وهي الطائرات الوحيدة التي كان يملكها سلاح الجو الاسرائيلي والتي بإمكانها ضرب المطارات الجنوبية في مصر ، حيث كان يربط فيها حوالي ١٢ سرباً من الطائرات المعترضة من طراز « ميغ - ٢١ » و « ميغ - ١٩ » ، التي كان من مهامها الرئيسية التصدي للطائرات الاسرائيلية في حال

مهاجمتها الاهداف المصرية في اتجاه شرم الشيخ (٣٣) . اما مطارا « الجميل » في بورسعيد و « الدفرسوار » في منطقة القناة ، فقد خصص لهما الطائرات القاذفة المقاتلة من نوع « مستير ٤ أ » ، التي حدد لها ان تطير الى المطارين بطريقة مباشرة (٣٤) ، على حين خصص للمطارات المصرية الاربعة في سيناء (العريش ؛ جبل لبنى ؛ بئر جفافة ؛ بئر تمادا) طائرات قاذفة مقاتلة من نوع « اوريغان » و « مستير ٤ أ » ، لقصر مداها ومحدودية امكاناتها القتالية وتشكيلها هدفا سهلا للطائرات المقاتلة ووسائل الدفاع الجوي المصرية ، في حال اعطائها اهدافا في عمق الاراضي المصرية (٣٥) .

حددت لبدء تنفيذ الخطة الساعة ٨,٢٥ بتوقيت القاهرة (٧,٢٥ بتوقيت اسرائيل) ، وهو الوقت الذي تقرر فيه انطلاق طائرات الموجة الاولى من مطاراتها في اسرائيل . وقدر ان تستغرق رحلة الذهاب ٢٠ دقيقة ، على ان تكون الطائرات الاسرائيلية فوق اهدافها في قلب مصر في الساعة ٨,٤٥ ، وهو الوقت الذي اختارته القيادة الاسرائيلية موعدا لبدء هجومها الجوي على المطارات المصرية للاسباب التالية : (٣٦)

اولا : تمكنت اجهزة المخابرات والاستخبارات الاسرائيلية من الحصول على معلومات دقيقة عن موعد التحاق كبار الضباط المصريين في سلاح الجو ، بمراكز عملهم . وكان هذا الوقت هو الساعة ٩,٠٠ تقريبا من كل يوم بتوقيت القاهرة . لذلك رأت القيادة الاسرائيلية ان ساعة الصفر التي تحددت تناسبها لبدء الهجوم على المطارات المصرية : ان سيكون شن الهجوم في هذا الوقت مفاجئا لهؤلاء القادة ، وسيحرمهم فرصة اعطاء تعليماتهم الى مرؤوسيههم . والى حين التحاقهم بمراكز عملهم وقياداتهم ، ستكون الطائرات الاسرائيلية قد انجزت مهامها الهجومية . ومن جهة اخرى ، اعتاد صغار الضباط المصريين عدم التصرف على مسؤوليتهم الخاصة دون تلقي التعليمات من كبار القادة، وكان هذا يعني ، حسب تقدير القيادة الاسرائيلية من الوجهة العملية ، شلل هذه القواعد وخلق جو من الفوضى والاضطراب فيها وفي صفوف صغار الضباط وضباط الصف والجنود . فقد قدرت القيادة الاسرائيلية ان هؤلاء سيحاولون الاتصال بقادتهم لتلقي الاوامر والتعليمات ، وهذا قد يتطلب وقتا ، وعندها ستكون الطائرات الاسرائيلية قد افرغت حمولتها من القنابل وانجزت مهامها بسهولة .

ثانيا : اعتاد المصريون ارسال دورياتهم الجوية لحراسة الاجواء المصرية في الصباح الباكر ما بين الساعة ٤,٠٠ والساعة ٨,٣٥ موعد هبوط آخر طائرة . كما اعتاد الطيارون المصريون تناول وجبة الافطار حوالى الساعة ٩,٠٠ ، وهو الوقت الذي تكون فيه كافة الطائرات المصرية على الارض لتزويدها بالوقود . يضاف الى ذلك ان الدورية الثانية من الطائرات المصرية لا تحلق في الجو الا بعد التاسعة بقليل . لذلك رأت القيادة الاسرائيلية ان هذه الفترة ستكون مثالية وتمنح الطائرات الاسرائيلية فرصة لتدمير اكبر عدد ممكن من الطائرات المصرية دون ازعاج أحد وهي جاثمة على الارض .

ثالثا : دلت التقارير التي تصدرها اجهزة الرصد الجوي في منطقة الشرق الاوسط ان منطقة القناة يغطيها في الصباح الباكر ، عادة ، ضباب كثيف على ارتفاعات منخفضة ، ويستمر ذلك حتى الساعة ٨,٣٠ . لهذا رأت القيادة الاسرائيلية ان تؤخر ضربتها الى ما بعد انقشاع الضباب .

رابعاً : من الامور المتعارف عليها عسكريا ان تنفيذ الغارات وشن الهجمات يحدثان عادة في الفجر اول النهار ، او في الغسق وقت هبوط الليل : وهذا يعني ان الطيارين سيستيقظون باكراً قبل موعد الاقلاع بساعتين على الاقل : مما يسبب لهم ارهاقا ويؤثر على مقدرتهم على العمل الدقيق . اما اذا كانت الضربة في الساعة ٨.٤٥ ، فسيمنحهم ذلك وقتا اطول للنوم ، وهو عامل يساعدهم في طيرانهم . اما من الناحية التكتيكية ، فإن القيام بالهجوم في الفجر سيكون عملا روتينيا ربما يفقد الطيران الاسرائيلي عنصر المفاجأة ولا يحقق بالتالي اغراضه : ذلك لان نسبة كبيرة من الطائرات المصرية ستكون مستعدة لاستقبال المغيرين . اما اذا شن الهجوم في وقت لاحق ، وفي موعد لا يتوقعه المصريون فستكون المفاجأة وسيحقق الهجوم اهدافه .

لقد وضعت خطة الهجوم الجوي الاسرائيلي على الوجه التالي :

الساعة ٨.٢٥ : تقلع طائرات الموجة الاولى من قواعدھا وتتوجه الى اهدافھا .

الساعة ٨.٣٥ : تقلع طائرات الموجة الثانية ، وتدخل طائرات الموجة الاولى الاراضي المصرية .

الساعة ٨.٤٥ : تبدأ الموجة الاولى هجومھا على المطارات المصرية ، وتدخل طائرات الموجة الثانية الاراضي المصرية ، وتقلع طائرات الموجة الثالثة من قواعدھا .

الساعة ٨.٥٢ : تترك طائرات الموجة الاولى منطقة الهدف .

الساعة ٨.٥٥ : تبدأ طائرات الموجة الثانية هجومھا . وتدخل طائرات الموجة الثالثة الاراضي المصرية .

الساعة ٩.٠٢ : تترك طائرات الموجة الثانية منطقة الهدف .

الساعة ٩.٠٥ : تبدأ طائرات الموجة الثالثة هجومھا .

الساعة ٩.١٢ : تترك طائرات الموجة الثالثة منطقة الهدف ، وتعود طائرات الموجة الاولى وتهبط في قواعدھا .

الساعة ٩.٢٢ : تقلع طائرات الموجة الاولى (تصبح الان الموجة الرابعة) من قواعدھا .

الساعة ٩.٤٢ : تبدأ طائرات الموجة الرابعة هجومھا .

ثم تتبعھا الموجتان الخامسة والسادسة في اوقاتها المحددة .

لقد قدر كل من وايزمن وهود انه بعد ان تتم هذه الموجات هجماتها ، ستكون نسبة ٧٠٪ من الطائرات المصرية قد دمرت تماما او اعطبت ، وستكون نسبة كبيرة من مهابط الطائرات في القواعد الجوية المصرية غير صالحة للاستعمال ، وعندها سيترك المجال للطائرات الاسرائيلية التفرغ لمهاجمة باقي المطارات المصرية وبالتالي القواعد الجوية السورية والاردنية ، والمطارات العراقية اذا تطلب الوضع ذلك (٢٧) ، لان طائرات هذه الدول لن تتمكن ، حسب تقدير وايزمن وهود ، من العمل الا بعد ثلاث ساعات على الاقل من بدء الهجوم الجوي على المطارات

المصرية (٣٨) . وعلى صعيد آخر شملت الخطة ، ايضا ، مهاجمة المطارات السورية التالية :
الضمير : صيقل : مرج ريال : المزة : « ت ٤ » . بالإضافة الى المطار العراقي « هـ - ٣ » .
اما « الحبانية » فتهاجم اذا ما تطلبت الاوضاع العسكرية ذلك . واما المطارات الاردنية ، فلن
تهاجم الا اذا دخل الاردن الحرب الى جانب مصر وسوريا ، وعندها تهاجم الطائرات
الاسرائيلية مطاري المفرق وعمان (٣٩) .

لقد استدعت الضرورة استخدام قنبلة سرية لتدمير مدارج المطارات المصرية ، من اجل
تحقيق اكبر قدر من التدمير في هذه المدارج بسهولة ودقة : ذلك لأن استخدام هذه القنابل لا
يتطلب جهدا كبيرا من قبل الطيار عند القائتها فضلا ، عن انه بإمكانها احداث فجوة كبيرة في
ارضية المدارج تكون كافية لتعطيلها لفترة طويلة . حيث ان الهدف الرئيسي في الخطة كان
يتطلب منع سلاح الجو المصري من العمل ، لتبدأ بعد ذلك عملية تدمير طائراته على الارض .
ولقد كثر الحديث عن هذه القنبلة والجهة الصانعة لها . فقد ادعت اسرائيل انها هي التي
صنعتها ، غير انها لم تثبت ذلك على الاطلاق ، بدليل انها لم تستخدمها بعد ذلك ، ففي شهر كانون
الاول سنة ١٩٦٧ ، ظهر تحقيقان صحافيان في مجلتي الطيران « فلايت » البريطانية
و « افيسيون » الفرنسية ، ذكر فيهما ان هذه القنبلة هي من صنع شركة « ماترا » الفرنسية
لانتاج الصواريخ ، لكن اسرائيل اجرت عليها التحسينات بعد حصولها عليها لتعطي المردود
المطلوب . فالقنبلة مجهزة بجهاز « ايقاف » يشتمل على مظلة وصاروخين : يعمل احدهما باتجاه
معاكس لخط سير القنبلة من اجل ابطاء سرعتها وهي في طريقها الى الارض ، بعد القائتها من
الطائرة التي تكون في تلك اللحظة على ارتفاع ٥٠ قدماً وبسرعة ٥٠٠ عقدة (٩٢٠ كم) ، في
حين تعمل المظلة على تصحيح وضع القنبلة بأن توجه مقدمتها باتجاه الارض . وفي تلك الاثناء
يشتغل صاروخ آخر دافعا القنبلة بسرعة كبيرة وبقوة في اتجاه الطبقة الاسمنتية لارضية
المدراج ، لتخرقها القنبلة وتستقر على عمق متر او متر ونصف في داخلها ، وبعد لحظات يحدث
الانفجار محدثاً فجوة كبيرة .

لقد علم بعد الحرب ان اسرائيل لم تكن تملك الا اعدادا محدودة من هذه القنابل . لذلك
اضطرت القيادة الاسرائيلية الى تسليح ٤٠٪ فقط من الطائرات المهاجمة ، في صبيحة ٦/٥ ،
بها . اما باقي الطائرات المشتركة في الهجوم فقد جرى تسليحها بقنابل عادية زنة ٢٥٠ رطلاً
(١١٢,٥ كلغ) و ٥٠٠ رطل (٢٢٥ كلغ) و ١٠٠٠ رطل (٤٥٠ كلغ)

وفي ٢٦ ايار ١٩٦٧ ، بدأت القيادة الجوية الاسرائيلية سلسلة من التحركات والطلعات
الجوية ، قصد بها تضليل المصيرين وجعلهم يعتقدون بأن اسرائيل تنوي القيام بعمل ما في
الجنوب باتجاه شرم الشيخ والغردة . كما بدأت تلك القيادة ، في الوقت نفسه ، ارسال
طائراتها في رحلات استطلاع وتصوير جوي على ارتفاعات شاهقة عميقا في الاجواء المصرية ،
بقصد جمع ادق الصور والمعلومات عن قواعد المصيرين الجوية . واستمرت هذه الرحلات حتى
١٩٦٧/٥/٢٧ حين توقفت . وقد قصدت القيادة الجوية الاسرائيلية من هذه الطلعات ،
بالاضافة الى التضليل وجمع المعلومات ، جس نبض اجهزة الدفاع الجوي المصرية لمعرفة مدى
استعدادها ، والمدة التي تحتاجها لتتصدى بنجاح للطائرات المعادية (٤٠) .

توقفت طلعات الطائرات الاسرائيلية بشكل نهائي بعد ٢٧ أيار ، حيث بدأت اجهزة الصيانة اجراء الكشوفات والفحوصات الدقيقة عليها ، استعدادا لساعة الصفر ، وقد بذلت اجهزة الصيانة الارضية جهودا جبارة لاعداد اكبر عدد ممكن من الطائرات المتوفرة في الاسراب للطيران في صبيحة ٥ حزيران . غير انه في ٣ و ٤ من الشهر نفسه ، عادت طائرات « الميراج » للتطبيق فوق منطقة شرم الشيخ بقصد التضليل . وقد افادت التقارير التي امكن الحصول عليها بعد الحرب ، ان هذه الرحلات الجوية ضللت المصريين فعلا ، بعد ان ثبت ان القيادة الجوية في القاهرة نقلت قسماً كبيراً من طائراتها المعترضة (١٢ سربا) الى مطاراتها في الجنوب : الغردقة ورأس بناس والاقصر ، مستبعدة قيام الطيران الاسرائيلي بمهاجمة مصر من ناحية البحر الابيض المتوسط .

ان ثمة عوامل عدة ، لا ينكرها أحد ، شجعت اسرائيل على القيام بمغامرتها ، واهمها :

١ - **الدعم الاميركي غير المحدود والمطلق لاسرائيل** ، وقد ظهرت مؤشرات من خلال تحمس الرئيس الاميركي « ليندون جونسون » واهتمامه الزائد بأمن اسرائيل وضمأن حدودها ، وهو الذي سخر قدرات الولايات المتحدة وامكاناتها العسكرية والسياسية والاقتصادية ونفوذها في العالم ، لخدمة اسرائيل والصهيونية العالمية ، ويقابل ذلك تجاهله التام للاماني القومية العربية وحقوق الفلسطينيين في ارضهم ووطنهم ، واستخفافه وكرهه للعرب . ويضاف الى هذا العامل ، التطور الذي طرأ على الاستراتيجية الاميركية في المنطقة وقتها ، والذي أخذ يشجع الدول الحليفة والصديقة التي تستطيع ان تساهم في المسؤولية الدولية للمحافظة على السلام ، ان تبادر الى تحمل مسؤولياتها . ولا شك في أن موافقة واشنطن ، قبل الحرب ، على تزويد اسرائيل بكميات غير محدودة من السلاح ، يفوق احتياجاتها الدفاعية ، له ارتباط بهذا التحول . ثم تأتي التحركات البحرية ، لا سيما تحركات قطع الاسطول الاميركي السادس في البحرين الابيض والاحمر ، التي تمثلت بوضع حاملتي الطائرات « اميركا » و « سارتوغا » في حالة الانتظار والترقب ، وارسال حاملة الطائرات « انترييد » في ١٠/٥/١٩٦٧ للمرابطة في البحر الاحمر على مقربة من شرم الشيخ (٤١) .

٢ - **الدعم البريطاني** ، ورغبة بريطانيا التقليدية في الالتزام الجدي بمصير اسرائيل ، وتمسكها بالسياسة الغربية التقليدية تجاه المنطقة ، وتحمسها ، ابان الازمة ، بتشكيل القوة البحرية الدولية لفتح ممرات تيران بقوة السلاح . ويضاف الى ذلك ، ارسالها ، في ٣٠/٥/١٩٦٧ ، حاملة الطائرات « فكتوريوس » والمدمرة « ريل » للمرابطة في البحر الابيض المتوسط ، وارسالها حاملة الطائرات « هيرمس » لعبور القناة والمرابطة في البحر الاحمر على مقربة من شبه جزيرة سيناء (٤٢) .

٣ - **الدعم الفرنسي** ، على الرغم من التحول الذي بدأ يطرأ على السياسة الفرنسية ازاء دول منطقة الشرق الاوسط قبل الحرب ، والتحول المفاجيء والخطر الذي طرأ على العلاقات الفرنسية - الاسرائيلية ، في اعقاب صدور قرار الحكومة الفرنسية في ٢/٦/١٩٦٧ بفرض حظر على توريد السلاح الى الدول المعنية مباشرة في الصراع العربي - الاسرائيلي ، فقد لعبت فرنسا ، في السنوات الاثنتي عشرة الماضية ، دورا نشيطا ومميزا ورئيسيا في تزويد اسرائيل

بالسلاح دون قيد او شرط ، وكانت لسلاح الجو الاسرائيلي منها حصة الاسد : حيث شكلت الطائرات الفرنسية العمود الفقري للقوة الجوية الاسرائيلية الضاربة . وقد وصف شمعون بيريس ، هذه العلاقة بقوله : « ان علاقتنا الجيدة بفرنسا زادتنا تفأؤلاً وفتحت امامنا افاقاً جديدة » (٤٣) .

ولقد لعبت الصناعات الجوية الفرنسية دورا هاما في تزويد آلة الحرب الجوية الاسرائيلية بالطائرات والمعدات والتجهيزات الجوية المتقدمة التي لعبت دورا رئيسيا وحاسما في الحرب ، كان آخرها هبوط ثلاث طائرات من نوع « بوينغ - ٧٠٧ » ، تابعة لشركة « العال » الاسرائيلية ، في مطار بوردو جنوبي غربي فرنسا في الساعة ٢٢.٠٠ من ليل ١٩٦٧/٥/٢٩ (٤٤) . وفور وصولها ، جرى تحميلها بالصواريخ الموجهة جو - جو من نوع « ماترا - ٥٣٠ » ويقطع الغيار والمعدات العسكرية الاخرى التي كان سلاح الجو الاسرائيلي بحاجة ماسة اليها . وقد ظلت هذه الطائرات في رحلات مستمرة حتى يوم ١٩٦٧/٦/٣ ، بعدما انتهت مهمتها (٤٥) .

وقائع الحرب

اليوم الاول : الاثنين ، الساعة ٨،٤٥ ، ٥ حزيران / ١٩٦٧

الجبهة المصرية : اقلعت في الساعة ٨،٢٥ ، من المطارات الوسطى والجنوبية في اسرائيل ، دفعة واحدة ، اول موجة من الطائرات الاسرائيلية وعددها ٥٩ طائرة مقاتلة وقاذفة - مقاتلة ، فاتجهت ٢٨ طائرة منها من نوع « ميراج » لمهاجمة المطارات المصرية الرئيسية في منطقتي الدلتا والقناة ، وهي مطارات : غربي القاهرة ، المنصورة ، بلبيس ، فايد ، انشاص ، كبريت ، بني سويف ، حيث ترابط فيها التشكيلات الرئيسية للطائرات المصرية المعترضه والقاذفة - المقاتلة والقاذفات المتوسطة والخفيفة ، بينما اتجهت ١٦ طائرة من نوع « مستير ٤ أ » لمهاجمة المطارات المصرية في سيناء : العريش ، جبل لبنى ، بئر جفجافة ، بئر تمادة . وانطلقت هذه الطائرات من قاعدة « حتسريم » لتهاجم هذه المطارات بشكل مباشر قادمة من الشرق . كما اقلعت ١٥ طائرة قاذفة خفيفة من طراز « فوتور » الى الجنوب ، لمهاجمة مطاري الاقصر ورأس بناس (٤٦) .

حلقت الطائرات في تشكيلات قتالية ، يتكون كل منها من أربع طائرات ، وخصص تشكيل واحد لكل مطار . فاتجهت الطائرات الى اهدافها بصمت لاسلكي وعلى ارتفاع ٢٠٠ قدم ، ما عدا طائرات « الفوتور » التي حلقت على ارتفاع ٢٤ الف قدم مستخدمة محركاً واحداً في طريقها الى الهدف ، الذي يبعد مسافة ٦٨٠ كم تقريبا عن قاعدة « حتسريم » القريبة من بئر السبع وهي القاعدة التي انطلقت منها الطائرات ، وذلك للاقتصاد في الوقود . وعند اقتراب الطائرات من اهدافها ، ادار الطيارون المحركات الاخرى ، واتم كل منهم هجومه بمحركين ، فهاجموا طائرات « الميغ - ١٧ » القاذفة - المقاتلة و « اليوشن - ٢٨ » القاذفة الخفيفة التي كانت مرابطة في هذه المطارات ، بقنابل زنة كل منها ٥٠٠ رطل ، وبرشاشات من عيار ٣٠ ملم : اذ خصصت لكل طائرة قنبلتان فقط ليتاح للطائرات حمل وقود اكثر . وفي طريق العودة اضطر الطيارون مرة

أخرى للطيران بمحرك واحد ، الى ان هبطوا في قاعدتهم (٤٧) .
أما بقية الطائرات ، فاتجهت أيضا نحو اهدافها على ارتفاع ٢٠٠ قدم فوق سطح الارض
وسطح الماء ، لتفادي شبكات الرادار المصرية والبريطانية في قبرص ، ورادارات الاسطولين
الاميركي والسوفياتي في البحر الاحمر ، ومحطة الرادار الاردنية في عجلون التي بإمكانها ان
تغطي دائرة نصف قطرها ٢٥٠ - ٣٥٠ ميلا .

وعند وصول الطائرات منطقة اعالي الدلتا ، اتجهت جنوبا في طريقها الى اهدافها : حيث
بدأت ، عند وصولها ، بمهاجمة المدارج بقنابلها الخاصة ، ومن ثم اتجهت لمهاجمة عشرات
الطائرات المصرية التي كانت جاثمة على الارض ، باستثناء مطار فايد الذي لم يهاجم بسبب
كثافة الضباب الا بعد دقائق من بدء الهجوم على المطارات الاخرى (٤٨) . وقد وضع مطار غربي
القاهرة في رأس القائمة ، وذلك لان ٣٠ من قاذفات القنابل المصرية من طراز « تي يو - ١٦ »
القاذفة المتوسطة بعيدة المدى كانت ترابط فيه . وقد رأيت القيادة الجوية في اسرائيل تحطيم هذه
الطائرات حتى تجرد السلاح الجوي المصري من هذه القاذفات ، فتحرمه من امكانية مهاجمة
الاهداف الحيوية في اسرائيل .

وفي الوقت الذي اتجهت فيه طائرات الموجة الاولى الى اهدافها المحددة ، اقلعت طائرات
الموجة الثانية بعد عشر دقائق : اي في تمام الساعة ٨،٣٥ ، وتألقت من ٧٢ طائرة : ٥٢ لمهاجمة
قلب مصر ، و١٦ للمطارات الاربعة في سيناء ، و٤ لمهاجمة مطار الغردقة . وسلكت طائرات هذه
الموجة الاتجاهات نفسها التي سلكتها طائرات الموجة الاولى ، وقد اضيفت ٦ مطارات هي :
الغردقة ، المازة ، ابو صوير ، المنصورة ، المنيا ، حلوان ، الى المطارات التي هوجمت
بواسطة الموجة الأولى (٤٩) . وما أن وصلت الى اهدافها المحددة في الساعة ٨،٤٥ ، حتى بدأت
بمهاجمة مدارج المطارات مرة اخرى لتعطلها تماما ، وكررت مهاجمتها للطائرات المصرية
الجاثمة على الأرض . وفي الساعة ٨،٥٢ ، انتهت هذه الطائرات هجماتها وأقلت راجعة الى
قواعدها ثم هبطت فيها في الساعة ٩،١٢ .

لم يهاجم مطار الغردقة الا في الموجة الثانية : اي بعد دقائق من بدء الهجوم الاول ،
لذلك ، وعندما بدأت الطائرات الاسرائيلية مهاجمة المطارات المصرية في قلب مصر ، اقلعت من
هذا المطار ٢٠ طائرة من نوع « ميغ - ٢١ » ، في محاولة للتصدي للطائرات الاسرائيلية المغيرة
واشتبكت فوق منطقة القناة مع مجموعة من طائرات الـ « ميراج » ، ولكن هذه الطائرات
اضطرت اثناء الاشتباكات الى ترك مسرح العمليات بسبب نفاذ وقودها . وقد حاول طياروها
الهبوط في المطارات المصرية ، لكن دون جدوى : فقفز بعضهم بالمظلات ، على حين حاول البعض
الأخر الهبوط بطائراتهم لكنهم لم يوفقوا ، فتحطمت طائراتهم وقتل بعضهم . وفي الوقت نفسه ،
اقلعت ٨ طائرات « ميغ - ٢١ » اخرى من عدة مطارات ، وخاضت معارك جوية يائسة مع
الطائرات الاسرائيلية ، وتمكنت من اسقاط طائرتي « مسيتر ٤ أ » في الاشتباكات الجوية التي
دارت قبل ان تهبط اضطراريا في المطارات المدمرة (٥٠) . كما تمكنت ٤ طائرات « ميغ - ٢١ »
من الاقلاع واشتبكت مع ٤ طائرات اسرائيلية من نوع « ميراج » ، وتمكنت من اسقاط اثنتين
منها قبل ان تهبط اضطراريا بسبب نفاذ وقودها (٥١) . ومن جهة اخرى ، ذكرت المصادر

الاسرائيلية ، بعد انتهاء الهجوم ، انه تم على الاقل تدمير ٨ مجموعات من طائرات « الميغ » على المدارج عندما حاول طياروها الاقلاع بها (٥٢) .

ومن الجدير بالذكر انه في اثناء بدء الهجوم الاسرائيلي على المطارات المصرية ، كان المشير عبد الحكيم عامر النائب الاول لرئيس الجمهورية والقائد العام للقوات المسلحة المصرية ، والفريق الجوي محمد محمود صدقي قائد سلاح الطيران ، ومعهما عدد من كبار ضباط هيئة الاركان المصرية محلقيين في الجوبطائرة نقل من طراز « اليوشن ١٤ » . فقد اقلعت هذه الطائرة في الساعة ٨،١٠ ، وكانت وجهتها مطار « بئر جفجافة » في سيناء ، حيث كان مقررا عقد اجتماع يضم قادة الاسلحة والفرق والالوية المصرية في سيناء يتم فيه بحث آخر تطورات الوضع العسكري ، وكان الجميع بانتظار وصول طائرة المشير عندما بدأ الهجوم الجوي (٥٣) . وما ان حلقت الطائرة فوق « بئر جفجافة » حتى امرت بالعودة الى القاهرة ، حيث هبطت في مطار القاهرة الدولي بعد ساعتين من بدء الهجوم : اي في الساعة ١٠،٤٥ (٥٤) . وقد حدثت تطورات مذهلة وخطرة اثناء هذه الفترة ، وتم فيها تدمير نحو ٧٥٪ من مجموع طائرات السلاح الجوي المصري . وكانت هذه المدة كافية لاحداث الاربك والفوضى في صفوف القوات المسلحة المصرية : حيث كان كبار القادة ، ومعهم كافة الاوامر والتعليمات ، بعيدين عن وحداتهم خلال هذه الفترة الثمينة ، بالاضافة الى صدور الاوامر الى بطاريات المدفعية المضادة للطائرات المصرية في منطقتي القناة وسيناء بعدم فتح النيران على الطائرات التي تظهر فوق مواقعها طوال مدة رحلة طيران طائرة المشير من مطار القاهرة الى « بئر جفجافة » ، والتي تستغرق قرابة ٧٥ دقيقة (٥٥) . اذاً ، وبالإضافة الى عنصر المباغته ، يمكن اضافة عناصر الاربك والفوضى وغياب القادة عن مواقعهم الى العوامل التي كانت سببا في شل الطيارات والوحدات المصرية وجعلتها غير قادرة على القيام بواجباتها بالفاعلية المطلوبة .

ومن الامور التي ساعدت على نجاح الضربة الجوية الاجهضية ، المعلومات الدقيقة التي كانت اجهزة المخابرات والاستخبارات الاسرائيلية قد تقدمت بها للقيادة الجوية في اسرائيل عن سلاح الطيران المصري ، شملت تلك التي لها علاقة بقادته وطياريه وفنييه وقواعده واسرابه العاملة : تحركاتها وعدد طائرات كل منها ، وقواعد اجهزة الرادار ، الخ .. ومعلومات تتعلق ببدء عمل كبار الضباط ، والتحاق الطيارين والفنيين وصغار الضباط بمراكز اعمالهم ، ومواعيد تناولهم وجبات الطعام . كما ان هذه الاجهزة اجادت في وضع تصورها وتقديرها للموقف العام في كافة الجبهات العسكرية ، لا سيما اوضاع الاسلحة الجوية العربية الاربعة (المصري - السوري - الاردني - العراقي) وجاءت حساباتها مطابقة تماما للواقع العام . فمثلا ، كانت هذه الاجهزة على علم بموعد رحلة المشير وبالاامر الذي كان قد صدر لوسائط الدفاع الجوي الارضية ، كما انها كانت تعلم بتعليمات الفريق صدقي الاخيرة التي كان قد اصدرها في اليومين الاخيرين اللذين سبقا الضربة لسربين من الطائرات المقاتلة والمعتزضة من طراز « ميغ - ١٧ » و « ميغ - ٢١ » للتخليق في الجوبدوريات مراقبة وحماية على طول الحدود بصورة متواصلة ، اعتبارا من الساعة ٤،٠٠ حتى الساعة ٨،٠٠ بتوقيت القاهرة . لهذا ، وضعت القيادة الجوية الاسرائيلية حساباتها على اساس ان تكون الطائرات الاسرائيلية فوق اهدافها في الوقت الذي تكون فيه كافة طائرات الدوريات المصرية المشار اليها قد هبطت في قواعدها (٥٦) .

وعلى صعيد الهجمات الجوية الاسرائيلية على المطارات المصرية ، شنت ٥ موجات من الطائرات الاسرائيلية هجماتها ، في المرحلة الاولى ، على ١٧ قاعدة جوية مصرية بصورة متواصلة لمدة ٨٠ دقيقة ، ابتداءً من الساعة ٨,٤٥ ، وهي موعد بدء هجوم الموجة الاولى ، حتى الساعة ١٠,٠٥ ، بفارق ١٠ دقائق بين كل موجة واخرى (٥٧) . وقد اعادت هذه الطائرات هجماتها في المرحلة الثانية الساعة ١٠,٥ ، متبعة الاسلوب نفسه ولمدة ٨٠ دقيقة اخرى انتهت في الساعة ١١,٢٥ ، حيث انتهت هذه الطائرات مهمتها الرئيسية بتدمير اكثر من ٧٥٪ من الطائرات المصرية (اي اكثر من ٣٠٠ طائرة) وتعطيل معظم المدرج التابعة للقواعد الجوية الرئيسية المصرية (١٧ مطاراً) ووقفها عن العمل بصورة نهائية (٥٨) .

بين الساعة ١١,٢٥ والساعة ١٢,٠٠ ظهرا ، توقفت اكثر طائرات سلاح الجو الاسرائيلي عن العمل للتزود بالوقود واجراء الكشوفات الضرورية عليها . وفي الساعة ١٢,١٥ هاجمت الطائرات الاسرائيلية مطار الغردقة مرة اخرى ، وفي الساعة ١٢,٣٠ هاجمت مطار الاقصر . ومرة اخرى ، في الساعة ١٨,٠٠ ، هاجمت مطار رأس بناس في اقصى الجنوب . وفي الساعة ١٧,١٥ هاجمت مطار القاهرة الدولي (٥٩) . ومن الاسباب التي دفعت القيادة الجوية في اسرائيل الى مهاجمة المطارات المذكورة ، في هذه الاوقات المتأخرة ، توقعها ان تقوم القيادة المصرية بتهريب عدد من الطائرات المرابطة في الشمال وفي قلب مصر والقناة اليها ، بالاضافة الى الطائرات المقاتلة المصرية التي تم نقلها من المطارات اليمنية وتجميعها في الاقصر ورأس بناس . ولما كانت القيادة الجوية الاسرائيلية تهدف الى القضاء على سلاح الجو المصري قضاء تاماً ، فقد ارسلت طائراتها الى هذه المطارات في محاولة منها لاصطياد ما تبقى سالماً من الطائرات المصرية وتدميرها وهي جاثمة على الارض .

اما اجهزة الدفاع الجوي المصرية وصواريخ ارض - جو من نوع (سام - ٢) ، فقد اطلقت عدة صواريخ منها على الطائرات الاسرائيلية المغيرة ، لكنها جميعاً لم تصب اهدافها ، والسبب في ذلك يعود الى ان هذه الصواريخ معدة في الاساس للعمل ضد الطائرات التي تحلق على ارتفاعات تزيد عن ٢٠,٠٠٠ قدم وحتى ٦٠,٠٠٠ قدم . لقد اثبتت الاحداث ان هذه الصواريخ عديمة الفائدة عند استعمالها ضد الطائرات التي تطير على ارتفاعات منخفضة (٦٠) . فكان ذلك سبباً من الاسباب التي ضمننت للطائرات الاسرائيلية حرية العمل طوال الساعات التي ظلت تهاجم فيها المدرج والطائرات الرابضة في المطارات الواقعة في قلب مصر ، دون ان تتكبد اية خسائر تذكر ، كما ضمن لها ذلك حرية العمل ضد هذه القواعد الصاروخية نفسها .

وعلى الرغم مما حدث ، قام الطيارون المصريون بما يشبه المعجزة ، وتمكنوا من التحليق في الجوب ١٣٣ طلعة جوية . وقد ذكر الرئيس الراحل جمال عبد الناصر ، بعد الحرب ، ان ٤٠ طياراً استشهدوا في المعارك (٦١) ، وهذا دليل على شجاعة الطيارين المصريين والطواقم الارضية التي ساعدتهم على الانطلاق بطائراتهم الى الجو ، وهو دليل قاطع على ان مسؤولية ما حدث لسلاح الجو المصري تقع على كبار قادة السلاح وحدهم . فقد قدم صغار الضباط ما عليهم وابلوا بلاء حسناً .

لقد تقرر مصير الحرب بعد ثلاث ساعات من اندلاعها ، واصبح واضحاً ان القوات

المصرية البرية والبحرية ستقاتل في سيناء وفي عرض البحر تحت اقصى الظروف ، وفي غياب اي دعم من قبل سلاح الجو . وبعد ثلاث ساعات تقدم الجنرال مردخاي هود بتقريره الاول الى رئاسة الاركان العامة واعطى الصورة التي لا تكاد تصدق الى كبار القادة العسكريين الذين نقلوا بدورهم ما جاء في التقرير الى وزير الدفاع ورئيس مجلس الوزراء الاسرائيلي . وكان التقرير دقيقا فقد ذكر فيه انه تم تدمير ثلثي سلاح الجو المصري ، (اي حوالي ٣٠٠ طائرة ، تابعة لخط القتال الاول من ضمنها ٣٠ قاذفة قنابل متوسطة بعيدة المدى من طراز « تي يو - ١٦ ») . كما تمت مهاجمة ١٧ قاعدة جوية مصرية (٦٢) . وكانت قيادة سلاح الجو الاسرائيلي قد اصدرت تعليماتها الى الطيارين الذين اوكل اليهم مهاجمة المطارات المصرية في سيناء بعدم مهاجمة مدارج مطار العريش والابقاء على ٢٥٠٠ قدم صالحة للهبوط من اصل ٧٠٠٠ قدم هي طول المدرج الرئيسي في قاعدة « جبل لبنى » . وكان الهدف من ذلك هو منع الطائرات المصرية النفاثة من استخدام هذه المدرج وابقائها صالحة لاستقبال طائرات النقل الاسرائيلية من طراز « داكوتا » و« نور اطلس» التي تتطلب ٢٥٠٠ - ٣٠٠٠ قدم فحسب . وقد قدرت هذه القيادة انه اذا ما سارت الخطة الموضوعية كما هو مخطط لها ، فإنها (القيادة العسكرية الاسرائيلية) ستكون بحاجة الى مدارج مطاري « العريش » و « جبل لبنى » لنقل التعزيزات والامدادات جواً الى القوات الاسرائيلية العاملة في جبهات القتال في سيناء (٦٣) .

ومما يجدر ذكره ، ان القيادة الاسرائيلية كانت قد ابقت ١٢ طائرة من طراز « ميراج » لحماية الاجواء الاسرائيلية طوال مدة مهاجمة طائراتها للمطارات المصرية ، حيث استمرت ٨ طائرات منها محلقة في الجو بصورة مستمرة ، في حين ظلت ٤ طائرات على المدرج في حالة استعداد قصوي (٦٤) . اما طائرات « فوغا ماجستير » الستين التي لم تشترك في الهجوم الجوي على مصر ، فقد ظلت على اهبة الاستعداد للمشاركة في الاسناد الجوي القريب للقطاعات البرية . واذا نحن استثنيناها يكون مجموع الطائرات التي شاركت في الهجوم الجوي الخاطف على المطارات المصرية حوالي ٢٤٠ طائرة (٦٥) .

وقد فقدت اسرائيل ، في اليوم الاول ، ٢٦ طائرة مقاتلة تم اسقاطها اما بواسطة طائرات « الميغ » المصرية ، اثناء الاشتباكات الجوية ، او بواسطة وسائل الدفاع الجوي المضادة للطائرات . وكانت القيادة الاسرائيلية قد ذكرت ان معظم الطائرات تقريبا ، وعلى الاخص « المستير » و« الاريغان» التي شاركت في الهجوم الجوي ، قد تعرضت للاصابة ، كل منها اما بطلقة او بعدة طلقات ، لكنها عادت جميعها سالمة الى قواعدها (٦٦) . وقد ذكرت المصادر نفسها ان اصلاح كل من هذه الطائرات واعادتها الى خط القتال الاول كان لا يستغرق اكثر من ساعة واحدة . كما روت هذه المصادر ان كافة الطائرات المصرية التي جرى تدميرها على الارض قد دمرت بواسطة المدافع الرشاشة للطائرات (٦٧) . ومن جهة ثانية ، اعلن الجنرال هود ، قائد سلاح الجو الاسرائيلي ، بعد الحرب ، ان نسبة الطائرات الاسرائيلية الصالحة وصلت في الساعة ٧،٤٥ من صبيحة ١٩٦٧/٦/٥ ، الى ٩٩٪ ، وان اعادة تسليح الطائرات وتزويدها بالوقود واجراء الكشوفات الضرورية عليها بعد كل رحلة جوية قبل انطلاقتها مرة ثانية الى الجو ، كانت تستغرق ٧ - ١٠ دقائق . كما ذكر ان بعض طياريه قاموا بما مجموعه ٨ طلعات جوية في اليومين الاول والثاني ، وان مجموع الطلعات الجوية التي سجلت في اليومين المذكورين بلغت

حوالى ٥٠٠ طلعة في كل منهما(٦٨) .

الجبهة الاردنية : ٥ حزيران ١٩٦٧ : ظل كل شيء هادئا في هذه الجبهة . وفي الساعة ٩,٠٠ من يوم ٥ حزيران ١٩٦٧ تسلّم الملك حسين برقية مستعجلة من المشير عبد الحكيم عامر ، يعلمه فيها بنشوب القتال على نطاق واسع بين القوات المصرية والقوات الاسرائيلية . وفي نهايتها حث المشير عامر الملك حسين على أن يبدأ الاردن عملياته العسكرية فوراً ضد اسرائيل ، كما نصت الخطة الموضوعه (٦٩) . وفي الساعة ٩,٣٠ وجه الملك حسين كلمة الى الشعب الاردني عبر الاذاعة الاردنية ، اعلن فيها ان الاردن اصبح في حالة حرب مع اسرائيل ، وانه ، تبعا للاتفاقات الموقعة مع الدول العربية ، سيفي بالتزاماته ، وان القوات الاردنية اصبحت ، منذ تلك اللحظة ، بأمره الفريق عبد المنعم رياض (٧٠) . وفي وقت لاحق ، وافق الملك حسين على ان يقوم الفريق رياض باتخاذ ما يراه مناسباً لقيام تنسيق فعال مع كل من سوريا والعراق .

وفي الساعة ١٠,٢٠ ، دخل جنود الجيش الاردني المنطقة الحرام من جبل المكبر ، وسيطروا على المقر العام للامم المتحدة فيه (٧١) . وبعد الساعة ١١,٠٠ ، اقلعت الطائرات الاردنية من طراز « هوكر هنتر » من قاعدتها في المفرق ، وهاجمت عدة اهداف عسكرية في قلب اسرائيل . ومن هذه الاهداف اربعة مطارات عسكرية هي : عين شيمير - هيرتزليا ، كفار سيركن ومجدو ، ثم اعادت مهاجمتها لهذه الاهداف ثلاث مرات . وقد تمكن الطيارون الاردنيون ، في هجومهم على مطار كفار سيركن ، من تدمير طائرتين من نوع « بايبر كاب » وطائرة نقل من نوع « نور اطلس » (٧٢) .

وكان الاردن قد اجري اتصالا مع القيادتين السورية والعراقية في الساعة ٩,٠٠ ، طالباً القيام بهجمات جوية مشتركة ضد اسرائيل . فأجاب السوريون طالبين منحهم وقتاً كافياً لاعداد طائراتهم للعمل . اما العراقيون ، فوافقوا وقالوا أن طائراتهم في طريقها الى قواعدهم المتقدمة . ومرة اخرى ، جرى الاتصال بالسوريين فافادوا بأنهم لا زالوا يعدون الطائرات . لذلك ، وفي الساعة ١١,٠٠ ، امرت الطائرات الاردنية بالتحرك نحو اهدافها المحدده (٧٣) .

والجدير بالذكر ان الملك حسين قدر ، في صبيحة ١٩٦٧/٦/٥ ، انه لو تمكن السوريون من اعداد طائراتهم للعمل في وقت مبكر ، ولو تمكن العراقيون من اعداد طائراتهم المعترضة والقاذفة المقاتلة والقاذفات الخفيفة والمتوسطة بعيدة المدى ايضا في وقت مبكر ، ولو وصلت انباء الهجوم على مصر في اللحظة نفسها التي كانت فيها الطائرات الاسرائيلية تهاجم المطارات المصرية ، لكان بالامكان اعتراضها في طريق عودتها الى مطاراتها او منعها من الهبوط في المطارات المحددة لها ، وذلك عن طريق مهاجمة الطائرات العربية لمدارج مطاراتها . وقد يكون الملك حسين محقا في تصوره ، ولكن غاب عن باله ان مثل هذه الضربة تحتاج الى ما لا يقل عن ٤ اسراب جوية (كل سراب من عشرين طائرة) ، من الانواع القاذفة - المقاتلة القادرة على حمل العدد الكافي من القنابل والصواريخ ، والتي بمقدورها الوصول الى المطارات في قلب اسرائيل ، والبقاء ملحقة فوقها على الاقل مدة ١٥ دقيقة لاصطياد الطائرات الاسرائيلية ومنعها من الهبوط وهي في طريق عودتها من مصر ، على ان يتم استبدالها بشكل متواصل بغيرها من الطائرات ، حتى لا يترك اي مجال للطائرات الاسرائيلية بالهبوط في مطاراتها . وهنا يجب ان نملك الجرأة

لنقول انه لا سلاح الطيران السوري وقتها كان في وضع يسمح له بالمشاركة في مثل هذه الضربة ، لقصر مدى طائراته القاذفة المقاتلة من نوع « ميغ - ١٧ » ولمحدودية حمولتها الخارجية من القنابل ، ولعدم قدرة طياريه على القيام بمثل هذه المهام ، ولا سلاح الطيران العراقي ايضا كان في وضع يؤهله للقيام بهذه الضربة ، وان كانت طائراته من طراز « هوكر هنتر » و « اليوشن ٢٨ » و « تي يو - ١٦ » قادرة على ذلك ، فقد كان يفتقر وقتها الى القيادة الجوية الواعية القادرة على تحمل مثل هذه المسؤولية والى العدد الكافي من الطيارين الجاهزين . كما ان الاردن نفسه لم يكن في وضع يسمح له بالنهوض بمثل هذه المسؤولية لمحدودية عدد الطائرات القاذفة - المقاتلة التي كان يمتلكها . ولكن ، من ناحية اخرى ، يمكن القول ، استنادا الى المفاهيم الاستراتيجية والتكتيكية ، ان هذه الفكرة تعتبر السلاح المضاد الوحيد والفعال الذي كان بمقدور القيادات العربية ان تنفذها لافشال خطة الحرب الاسرائيلية التي نفذت في تلك الحرب .

وعلى صعيد عمليات سلاح الجو العراقي ، قامت الطائرات العراقية القاذفة المقاتلة بمهاجمة مطار اللد (٧٤) .

وقد ردت اسرائيل على هذه الهجمات الاردنية - العراقية ، بهجوم جوي خاطف على مطاري عمان والمفرق . ففي الساعة ١٢،٣٠ ، هاجم تشكيلان من الطائرات الاسرائيلية ، من طراز « ميراج » و « سوبر مستير » ، قاعدة المفرق الجوية وتمكنا من مفاجئة الطائرات الاردنية وهي جاثمة على الارض ، بعد ان عادت لتوها الى قاعدتها اثر مهاجمتها عدة اهداف عسكرية اسرائيلية : فهاجم التشكيل الاول مدرج الطائرات ، ثم تلاه التشكيل الاخر فوراً فهاجم الطائرات على الارض ، ونجح في تدمير ٢٣ طائرة اردنية وهي جاثمة على الارض ، هي كل ما يملكه سلاح الجو الاردني من قاذفات مقاتلة . كما استشهد في الهجوم الطيار الاردني الوحيد الذي قتل في الحرب الرائد الطيار فراس العجلوني * . ومن جهة اخرى ، هاجم تشكيل اسرائيلي آخر قاعدة عمان الجوية والمطار المدني ، فركز هجماته على المنشآت والابنية وطائرات النقل العسكري وطائرات الخطوط التي كانت جاثمة على ارض المطار الدولي ، كما

* فراس العجلوني هو من الطيارين المعروفين شخصياً من الكاتب ، وكان احد طياري دورته ، وكانت تربطه به صلاة اخوية وثيقة وله معه ومع بقية افراد الدورة ذكريات جميلة . فقد امضيا مع بقية افراد الدورة وعددهم ٣ ، معظم اوقات التدريب اكان ذلك في حلب في الكلية الجوية السورية في عام ١٩٥٦ ، او في عمان او في بريطانيا . ان فراس كان يعتبر طيارا ناجحا ذو كفاءة قتالية عالية . اما بقية افراد الدورة فهم :

١ - الملازم الطيار مروان زكريا : استشهد في عام ١٩٥٩ في حادث سقوط طائرته وهي من طراز « هوكر هنتر » في خو قرب الزرقاء .

٢ - الرائد الطيار نصري حجيوان : طيار ذو كفاءة قتالية عالية ، شارك في معارك حزيران ١٩٦٧ ، وابل بلاء حسنا . وتمكن من اسقاط عدة طائرات اسرائيلية . ترك الخدمة مع سلاح الطيران الاردني بعد حرب عام ١٩٦٧ وهو يعمل الآن طياراً مدنياً مع شركات الطيران العربية .

٣ - الرائد غازي حامد : احد افراد الاسرة الهاشمية الحاكمة في الأردن . ترك العمل مع سلاح الجو لاسباب صحية وانتقل للعمل في الجيش الأردني قائداً لاحد كتائب المشاة . توفي نتيجة اصابته بمرض السرطان في حوالي العام ١٩٧٥ .

هاجمت طائرتان من التشكيل القصر الملكي في عمان والحقت به بعض الاضرار . وقد نجم عن هذا الهجوم تدمير طائرتي « الويت ٣ » وست طائرات نقل من نوع « داكوتا » وطائرة نقل صغيرة من نوع « دوف » . وفي اثناء الهجمات الجوية التي شنتها الطائرات الاسرائيلية على مطاري عمان والمفرق ، والتي نفذت على دفعتين ، تمت الطلعة الاولى منهما في الساعة ١٢,٣٠ والثانية في الساعة ١٣,١٠ وانتهت في الساعة ١٤,٣٠ ، تم اسقاط ٦ طائرات اسرائيلية ، اربع منها اسقطت في الاشتباك الجوي الذي دار فوق القاعدة بين الطائرات الاسرائيلية ، وثلاث طائرات اردنية كانت عائدة من مهمتها فوق اسرائيل ، واسقطت اثنتان بواسطة المقاومة الارضية (٧٥) . وفي الطلعة الجوية الثانية هاجم تشكيل اسرائيلي قاعدة الرادار في عجلون والحق بها اضراراً جسيمة ادت الى تعطيل كافة معداتها وتجهيزاتها (٧٦) .

بعد ان تم تدمير كافة طائرات سلاح الجو الاردني ، طلب من الطيارين الاردنيين الباقين وعددهم ١٤ ، التوجه الى قاعدة « هـ ٣ » العراقية ، حيث تم الحاقهم بسرب عراقي قوامه طائرات من نوع « هوكر هنتر » . وكانت قيادة سلاح الجو العراقي قد نقلت الى قاعدة « هـ - ٣ » سربان من طائرات « هنتر » وآخر من طراز « ميغ ٢١ » مع عدد من طائرات النقل (٧٧) .

وعلى صعيد آخر ، ركزت التشكيلات الجوية الاسرائيلية هجماتها على اللواء ٤٠ المدرع الذي تحرك بأمر من القيادة الاردنية في عمان ، للعمل في منطقة جنين ، ليقوم بواجب دفاعي في هذا القطاع الشمالي . كما ركزت تلك التشكيلات هجماتها على اللواء المدرع ٦٠ الذي تحرك ايضا الى منطقة الخليل ليتحمل مسؤولية الدفاع عن هذا القطاع الجنوبي الهام . واتجهت تشكيلات جوية اسرائيلية اخرى لتهاجم اللواء الثامن العراقي وكتيبة تابعة لجيش التحرير الفلسطيني كانت برفقته على الطريق الصحراوي (هـ - ٤ - المفرق - عمان) وكانا في طريقهما الى ارض المعركة في الضفة الغربية . وفي جنين واصلت الطائرات الاسرائيلية مهاجمتها للدبابات الاردنية طوال بعد ظهر اليوم الاول ، فتكبد اللواء ٤٠ خسائر فادحة في معداته واسلحته (٧٨) . ومن جهة اخرى تكبد كل من اللواء ٦٠ واللواء العراقي والكتيبة الفلسطينية خسائر جسيمة في المعدات والتجهيزات والاسلحة ، نتيجة الغارات الجوية المتلاحقة التي ظلت الطائرات الاسرائيلية تشنها طوال بعد ظهر ذلك اليوم وليلة ٥ - ٦ حزيران ١٩٦٧ دون توقف (٧٩) .

الجبهة السورية : ٥ حزيران ١٩٦٧ : في الساعة ٩,٠٠ من يوم ٥/٦/١٩٦٧ ، طلب الفريق عبد المنعم رياض ، بوصفه قائدا للقوات الاردنية المسلحة ، من القيادة السورية القيام بهجمات جوية اردنية - سورية - عراقية مشتركة ضد اسرائيل . فردت القيادة السورية بالايجاب ، لكنها طلبت امهالها بعض الوقت لاعداد الطائرات للعمل . وفي الساعة ١١,٤٥ تم تجهيز الطائرات ، فاقلعت ١٢ طائرة من طراز « ميغ ٢١ » من القواعد السورية واتجهت نحو الارض المحتلة ، وبوصولها انقسمت الى عدة مجموعات تولت كل منها مهاجمة الاهداف المحددة لها ؛ فهاجم قسم منها مصفاة النفط في حيفا ، وهاجم قسم آخر قاعدة رمات دافيد ، وقسم ثالث مطار روش بيذا ورابع مطار مجدو ؛ حيث الحقت بعض الاضرار بالتجهيزات والمنشآت الاسرائيلية (٨٠) . وفي الساعة ١٢,١٥ ، ردت اسرائيل على هذه الهجمات بمهاجمة قواعد جوية

في سوريا هي : المزة ، الضمير ؛ مرج ريال ، صيقل ، ت - ع ، واستمرت الهجمات مدة ٢٠ دقيقة ، الحقت خلالها خسائر كبيرة ببعض المنشآت العسكرية في المطارات التي هوجمت ، كما جرى تدمير العدد التالي من الطائرات : ٣٢ طائرة « ميغ - ٢١ » و ٢٣ طائرة « ميغ - ١٧ » و « ميغ - ١٥ » وطائرتين من نوع « اليوشن - ٢٨ » و ٣ طائرات هليكوبتر من نوع « مي - ٤ » . وفي اثناء هجماتها الجوية المتلاحقة واجهت الطائرات الاسرائيلية المغيرة مقاومة ارضية عنيفة تم خلالها اسقاط ٤ طائرات اسرائيلية من نوع « مستير ٤ أ » (٨١) .

وعندما انهى السلاح الجوي الاسرائيلي جولاته ضد الاسلحة الجوية الثلاثة (المصري - الاردني - السوري) بنجاح كبير ، واتم تدمير القسم الاكبر من طائراتها القاذفة - المقاتلة والقاذفة الخفيفة والمتوسطة ، ركز اهتمامه طوال بعد ظهر اليوم الاول على مهاجمة المطارات المصرية مرة اخرى ، بقصد تعطيلها بصورة نهائية ، وجعلها عديمة الفائدة من الناحية العسكرية (٨٢) . كما اتجهت تشكيلات جوية اخرى من طائراته القاذفة المقاتلة لمهاجمة ١٦ محطة رادار مصرية في شبه جزيرة سيناء ومنطقتي الدلتا والقناة ، بقصد تدميرها وتعطيلها ، والحاق اfdح الخسائر بأجهزتها الدقيقة (٨٣) ، على حين نشطت طائراته المعترضة من طراز « ميراج ٣ سي » ، التي انتظمت في دوريات قتال جوية ، مواصلة تحليقها في الاجواء الاسرائيلية لتأمين الحماية الجوية اللازمة ولبنع ما تبقى من طائرات عربية ، لا سيما العراقية منها ، وما تبقى من سلاح الجو المصري ، من التسلل الى اجوائها (٨٤) .

ومع انتهاء اليوم الاول ، تمكن سلاح الجو الاسرائيلي من تحقيق نصر معنوي كبير لا يقل اهمية عن النصر الحربي الذي حققه في جبهات القتال الثلاث ؛ فقد تمكن ، بفضل هجماته الجوية الكثيفة المتواصلة ، من التأثير على المعنويات بين الجنود والمدنيين العرب ، حيث كان اول المتأثرين بذلك جنود بطاريات المقاومة الارضية ، الذين خفت نيرانهم ومقاومتهم للطائرات الاسرائيلية المغيرة بشكل ملحوظ ؛ مما منح الطائرات الاسرائيلية حرية اكبر في العمل ضد القوات البرية العربية في الجبهات الثلاث ، لا سيما الجبهتين المصرية والاردنية ، بشكل لم تكن القيادة الجوية في اسرائيل تتوقعه . وهكذا حقق سلاح الجو الاسرائيلي ، في مدة لا تزيد من ١٢ ساعة السيطرة الجوية المطلقة على سماء منطقة الشرق الاوسط .

اليوم الثاني : الثلاثاء ٦ حزيران ١٩٦٧

الجبهة المصرية : واصلت الطائرات الاسرائيلية مهاجمتها للمطارات وقواعد الرادار المصرية في محاولة لتدمير ما تبقى من طائرات واجهزة فيها ، خصوصاً بعد ورود انباء عن وصول عدد من الطائرات الجزائرية الى مصر . كما بدأت الطائرات الاسرائيلية شن الهجمات المكثفة المتواصلة ضد القوات البرية المصرية التي كانت لا تزال قوية وصامدة في جبهات القتال في قطاعات رفح وابو عجيلة والكونيتيلا ، على حين اتجهت تشكيلات اخرى من الطائرات المعترضة وطائرات الاستطلاع والتصوير الجوي الاسرائيلية للتطبيق عميقا في اجواء بعض الدول العربية وعلى طول الحدود معها ، بقصد جمع المعلومات المطلوبة عن تحركات قواتها العسكرية (٨٥) . وعلى صعيد آخر ، شنت طائرتان مصريتان من طراز « ميغ - ١٧ » في فجر يوم الثلاثاء ١٩٦٧/٦/٦ ، هجوما على القوات الاسرائيلية في قطاع العريش ، وامطرتها بنيران مدافعها

الرشاشة ، ملحقة بصفوفها عدداً من الخسائر البشرية (٨٦) . كما شنت الطائرات المصرية ٣ او ٤ هجمات جوية اخرى على القوات الاسرائيلية في اماكن مختلفة من سيناء (٨٧) .

الجبهة الاردنية : في فجر ١٩٦٧/٦/٦ ، انطلقت طائرة عراقية من القاذفات المتوسطة بعيدة المدى من نوع « تي يو - ١٦ » من قاعدة الحباينة في العراق ، واتجهت الى قلب اسرائيل ، حيث نجحت في الوصول الى هدفها في مدينة ناتانيا ، وتمكنت من القاء قنابلها ، فاصابت مصنعا والحقت به اضراراً جسيمة ، والحقت بعماله عدداً من الاصابات . غير ان المقاومات الارضية الاسرائيلية تمكنت من اسقاطها في وادي جزريل (٨٨) . وفي الساعة ٥,٠٠ من اليوم نفسه ، اتجهت اربع مجموعات من الطائرات الاسرائيلية لمهاجمة قاعدة « ه - ٣ » العراقية ، التي بدأ سلاح الجو العراقي يستخدمها في عملياته ضد اسرائيل . وقد اقتصرتم هجمات الطائرات الاسرائيلية على هذا المطار لان سائر المطارات العراقية كانت خارج مدى عملها . فتصدت الطائرات العراقية (بطيارها العراقيين والاردنيين) لهذه الطائرات ، ودارت فوق القاعدة معارك جوية حامية ، تمكنت الطائرات العراقية خلالها من اسقاط تسع طائرات اسرائيلية في يوم ١٩٦٧/٦/٦ (٨٩) .

وعلى صعيد الدعم الجوي القريب للقطعات البرية الاسرائيلية ، التي كانت تقاتل في قطاعات جنين وقليلية والقدس والخليل ، واصلت طائرات « الفوغا ماجستير » الاسرائيلية مهاجمتها لمواقع الدبابات والمدفعية الاردنية المشتبكة في القتال ولارتال الآليات والدبابات الاردنية المنسحبة والمتقدمة من والى ساحات القتال في الضفة الغربية . وقد ركزت هجماتها بصورة رئيسية على محاور القدس اريحا - السلط ، والقدس جسر سويمة - ناعور ، و نابلس وادي الباذان - جسر دامية - السلط ، وجنين - نابلس ، وطولكرم - نابلس رام الله . كما واصلت هذه الطائرات شن الهجمات المتواصلة على اللواء العراقي الميكانيكي الثامن المتقدم الى الضفة الغربية وبرفقتة الكتيبة الفلسطينية على محور عمان - السلط - جسر دامية (٩٠) ، بينما شنت الطائرات الاسرائيلية من طراز « مستير ٤ أ » و « اوريفان » هجمات بشكل متواصل على القوافل العراقية المتقدمة من العراق الى الاردن على محور « ه - ٣ - ه - ٤ - المفرق » التابعة للواء المشاة العراقي رقم ٢٧ واللواء المدرع العراقي السادس ، وكان العراق قد حرك هذه القوات لنجدة الجبهة الاردنية بناء على طلب من الفريق عبد المنعم رياض منذ اول يوم من ايام القتال (٩١) .

الجبهة اللبنانية : لم يتحرك سلاح الجو اللبناني في اليوم الاول ، نظرا لصغر حجمه ولعدم تلقيه امراً بالحركة من القيادة العربية المشتركة ، حيث كان لبنان عضوا في هذه القيادة العسكرية . وكان هذا السلاح يتكون ، في صبيحة ١٩٦٧/٦/٥ من ١٢ طائرة مقاتلة معترضة من طراز « ميراج ٣ اي » و ٨ - ١٠ طائرات « هوكر هنتر » و ٦ طائرات قاذفة - مقاتلة من طراز « فامبير » و ١٠ طائرات هليكوبتر من نوع « الويت » . غير انه في الساعة ٩,٠٠ من يوم ١٩٦٧/٦/٦ ، تحركت طائرتان قاذفتان مقاتلتان من طراز « هوكر هنتر » في دورية حراسة على الحدود الجنوبية ، ودخلتا المجال الجوي الاسرائيلي في الشمال . وعلى الفور تصدت لهما الطائرات المقاتلة الاسرائيلية فحدث اشتباك جوي صغير اسقطت فيه طائرة لبنانية من طراز

« هوكر هنتر » (٩٢) وكان هذا الاشتباك الاول والاخير الذي حدث بين الطائرات الاسرائيلية والطائرات اللبنانية طوال الحرب .

سير الحرب الجوية منذ صبيحة ١٩٦٧/٦/٧ وحتى توقف القتال .

منذ انتهت الطائرات الاسرائيلية تدمير كافة المطارات العربية المحيطة باسرائيل والقريبة من ساحات القتال ، والتي كانت تشكل مصدر خطر عليها وعلى قواتها العاملة في ارض المعركة ، حددت مهامها القتالية منذ صبيحة ١٩٦٧/٦/٧ باربع رئيسية هي :

١ - تقديم الدعم الجوي للوحدات المدرعة الاسرائيلية العاملة في جبهتي القتال الاردنية والمصرية .

٢ - مطاردة وتدمير الطائرات العربية التي تظهر في الجو ، والتي نجت من الضربة الاولى .

٣ - قصف خطوط الدفاع والمواقع السورية في مرتفعات الجولان ، تمهيدا للهجوم المرتقب . فتعرضت هذه الخطوط الدفاعية لأعنف الهجمات واشدها في يومي ٧/٨/١٩٦٧ .

٤ - مطاردة فلول القوات المصرية المنسحبة غربا في سيناء، ومنعها من العبور للضفة الغربية لغرض تدمير دروعها ووحدات مدفعيها واسلحتها الثقيلة الاخرى لاعطاء التشكيلات البرية الاسرائيلية فرصة لأسر اكبر عدد ممكن من القوات المصرية وما ينجو من هذه الاسلحة . ومطاردة فلول القوات الاردنية المنسحبة شرقا والاجهاز على وحداتها المدرعة ويطاريات مدفعيها قبل تمكنها من عبور نهر الاردن الى الضفة الشرقية .

وهكذا ، ومع طلوع فجر ١٩٦٧/٦/٧ ، انقسم سلاح الجو الاسرائيلي الى ثلاث مجموعات :

المجموعة الاولى : وجهت لتهاجم الجبهة المصرية .

المجموعة الثانية : وجهت باتجاه الجبهة الاردنية .

المجموعة الثالثة : وجهت شطر مرتفعات الجولان لتلبيح الدفاعات السورية .

وفيما تبقى من ايام في هذه الحرب القصيرة اي منذ ١٩٦٧/٦/٧ ، تمكنت الطائرات المصرية من التحليق في الجو بمجموعه ٨٠ طلعة جوية ، كان اكثرها في محاولة لتقديم الدعم الجوي للقوات المصرية المنسحبة غربا في سيناء (٩٣) .

اما في الجبهة الاردنية فقد حاولت ٦ طائرات اسرائيلية يوم ١٩٦٧/٦/٧ ، من طراز « فوتور » و« ميراج » ، الاغارة على قاعدة « هـ - ٣ » مرة ثانية ، الا ان الطيارين الاردنيين والعراقيين تصدوا لها بطائرات « هوكر هنتر » و« ميغ - ٢١ » ، فدارت فوق المنطقة معركة جوية اسقطت فيها طائرات اسرائيلية ، قتل اثنائها طياران واسر اثنان . غير ان اسرائيل ادعت انها فقدت ٣ طائرات : اثنتين من طراز « فوتور » وطائرة واحدة من طراز « ميراج ٣ سي » (٩٤) . وهكذا ، اوقفت القيادة الجوية في اسرائيل نشاطاتها الجوية ضد قاعدة « هـ - ٣ »

ولم تحاول طائراتها الاقتراب منها حتى نهاية الحرب .

الجبهة السورية : ١٩٦٧/٦/٩ : لم تبدأ الهجمات البرية الاسرائيلية على الجبهة السورية الا في صبيحة يوم الجمعة ١٩٦٧/٦/٩ ، بعد ان انهارت جبهتها القتال المصرية والاردنية ، وتمكنت القوات البرية الاسرائيلية من الوصول الى مشارف القناة واحتلال شرم الشيخ وكافة الاراضي المصرية في شبه جزيرة سيناء وقطاع غزة ، واحتلال الضفة الغربية بكاملها ، وبعد سيطرتها الكاملة على كامل التراب الفلسطيني ، وعلى الرغم من اعلان سوريا موافقتها على وقف اطلاق النار في الساعة ٤,٣٠ من صباح ١٩٦٧/٦/٩ . ففي الساعة ٩,١٥ من اليوم نفسه ، بدأت اعداد كبيرة من الطائرات الاسرائيلية مهاجمة المدن والمواقع العسكرية والقيادات وخطوط الدفاع السورية بقنابلها من عيار ٢٥٠ و ٥٠٠ و ١٠٠٠ رطل ، ويقابل النابالم ، لتهديد الطريق لجنود المشاة والمظليين الاسرائيليين الذين بدأوا اقتحام الهضبة من ثلاث نقاط عبر المحاور التالية :

المحور الاول في القطاع الشمالي من الجبهة : حيث خرقت القوات الاسرائيلية خطوط الدفاع السورية في مواجهة تل ابو خنزير في سهل الحولة ، وتقدمت باتجاه بانياس ومسعدة والقنيطرة .

المحور الثاني في القطاع الاوسط من الجبهة : حيث تقدمت القوات الاسرائيلية عبر جسر بنات يعقوب باتجاه كفر تفاح ثم القنيطرة .

المحور الثالث في القطاع الجنوبي من الجبهة : حيث تمكنت القوات الاسرائيلية من التقدم على محور فيق - العال - تل الفرس والقنيطرة .

ولم توقف القوات الاسرائيلية هجماتها الا في مساء يوم ١٩٦٧/٦/١٠ ، بعد صدور عدة قرارات عن مجلس الامن .

لقد استخدمت اسرائيل سلاحها الجوي على نطاق واسع ، في ايام ٧ و ٨ و ٩ و ١٠/٦/١٩٦٧ ، ضد المدن والقواعد الجوية والاهداف الحيوية الاقتصادية والعسكرية السورية . وقالت التقارير الاسرائيلية ، بعد الحرب ، ان القتال في الجبهة السورية كان الاكثر دموية .

وهكذا تقرر مصير هذه الحرب التي بدأها سلاح الجو الاسرائيلي يوم الاثنين ١٩٦٧/٦/٥ في الساعة ٨,٤٥ بتوقيت القاهرة عمليا ، بعد اقل من ثلاث ساعات من بدئها ، وتمكن في ساعات معدودة من حسمها لصالح اسرائيل . فظل هذا السلاح خلالها نشيطاً وفعالاً حتى اوقف نشاطه تماما يوم السبت ١٩٦٧/٦/١٠ (الساعة ١٩,٣٠) . ويجدر بنا ذكر ما اورده عيزر وايزمن في مذكراته ، من انه ابلغ زوجته هاتقيا في الساعة ١٠,٠٠ من صبيحة ١٩٦٧/٦/٥ بتوقيت اسرائيل بقوله لها : « استطيع ان ابليغك اننا ربجنا الحرب » (٩٥) .

وهنا نود ان نشير الى انه ليس صحيحا ما شاع وقتها من ان طائرات تابعة لدول اجنبية قد شاركت في القتال ؛ ان هذه الضربة الجوية الاجهاضية كانت حصيلة جهد متواصل استمر

١٦ عاما. وكما قال عنها الجنرال مردخاي هود، قائد سلاح الجو الاسرائيلي آنذاك، بعد توقف القتال: « امضينا ١٦ عاما نعمل بصمت وجد . لقد عشنا واكلنا ونمنا مع الخطة ، وكنا نعمل على اكمالها دون انقطاع » (٩٦) لقد تضاعفت جهود كافة القيادات والاسراب والاقسام لتنفيذ الخطة ، التي كان من أسباب نجاحها:

- ١ - تحضير جيد للهجوم وانتقاء بارع للأسلحة التي ساهمت فيه .
- ٢ - القيادة الكفوة والتخطيط الجيد .

٣ - اجهزة استخبارية ناجحة قدمت ادق المعلومات عن الاسلحة الجوية والجيوش العربية ، بالاضافة الى تقييم دقيق للوضع (اشرنا الى ذلك فيما مضى) .

٤ - طيارون بمستوى قتالي جيد نفذوا الخطة الموضوعه بنجاح .

٥ - تفوق نوعي في اعداد الاسلحة والمعدات والاجهزة الالكترونية الحديثة في الجانب الاسرائيلي ، يقابله عجز وتقصير واهمال في الجانب العربي .

٦ - انهيار تام للقيادات العربية العسكرية والسياسية في الساعات الاولى لاندلاع القتال .

٧ - ظروف واطلاع عربية مؤاتية ، اجادت اسرائيل في استغلالها .

٨ - ظروف واطلاع دولية مؤاتية بالاضافة الى الدعم الاميركي المادي والمعنوي .

وعلى الرغم من الانتصار الساحق الذي حققته القوات المسلحة الاسرائيلية ، فقد بالغت اسرائيل في استخدام اجهزة التشويش الالكترونية ، ان كان ذلك ضد اجهزة الرادار او كان ضد الصواريخ الموجهة او ضد الاجهزة السلكية واللاسلكية . ولم يعد سرا انها استخدمت في هذه الحرب ثلاث طائرات من نوع « داكوتا » مجهزة بأجهزة التشويش الالكتروني ، وتمكنت بواسطتها من التشويش على بعض اجهزة الرادار المصرية ، وذلك عن طريق القاء كميات كبيرة من القطع المعدنة في الجو (٩٧) .

ان التشويش على اجهزة الرادار لم يعد شيئا خارقا ومستغربا في حروبنا المعاصرة ، في ظل التقدم التقني والعلمي الذي حققته البشرية . الا انه ليس صحيحا ان ما اصاب القيادات والجيوش العربية من فوضى وعجز وارباك كان حصيلة تدخل اجهزتها . لان هذا الارتباك نجم عن انهيار القيادات العسكرية العربية وتقصير القادة الكبار ، حيث لعبت الصدفة دورها بعد ذلك ولا شيء غيره .

وهناك عامل آخر نود التطرق اليه ، هو سفينة التجسس الاميركية « ليبرتي » (Liberty) المجهزة بأدق الاجهزة الالكترونية التي اكتشفتها الطائرات الاسرائيلية ابان احتدام القتال في سيناء في المياه الاقليمية لسيناء بعد ظهر يوم الخميس ٨/٦/١٩٦٧ ، معتقدة انها سفينة حربية مصرية ، مما دفع طائرتين اسرائيليتين من طراز « ميراج » الى مهاجمتها بأمر شخصي من الجنرال دايان (٩٨) . فالحقت بها خسائر مادية وبشرية كبيرة . فبالاضافة الى الاضرار التي

الحقت بالسفينة بلغت الخسائر في طاقمها ٣٤ قتيلًا و٧٥ جريحًا (٩٩). فهذه السفينة تابعة للمخابرات المركزية الاميركية ، واغلب الظن انها ارسلت الى المنطقة لتراقب تطورات الحرب عن كثب. وربما تواجدت في المياه الاقليمية لسيناء وعلى مسافة ١٤ كم من العريش، لاطلاع المسؤولين في واشنطن ، اولاً بأول ، على تطورات المعارك الدائرة ، بالاضافة الى قيامها ببعض التجارب والاختبارات الفعلية على اجهزتها ومعداتنا . ولا يستبعد ان تكون مهمتها ايضا قد اشتملت على جمع المعلومات الدقيقة ، عن عمل ودور الاسلحة السوفياتية في الحرب . ومهما يقل عن السفينة «ليبرتي» ، فإن دورها في الحرب سيظل لغزاً محيراً ، وستظل كافة التفسيرات التي صدرت عن دورها في الحرب مجرد تكهنات واستنتاجات لا تستند الى اية حقيقة . وربما يجيء الوقت لاماطة اللثام عن ذلك في المستقبل .

على اية حال ، فقد نقل الانتصار الذي حققته الطائرات الاسرائيلية ، سلاح الجو الاسرائيلي من واقع الى واقع . فقد تمكن في خلال الساعات الاولى من صبيحة ١٩٦٧/٦/٥ ، وفي خلال ٣ ساعات ، من توجيه ضربة قاضية لسلاح الجو المصري وفي اقل من ساعة واحدة ، اتمت طائراته القضاء على سلاح الجو الاردني واخراج سلاح الجو السوري من المعركة بعد الحاق اشد الخسائر بصوفه .

وفي صبيحة ١٩٦٧/٦/١١ كان مجمل الخسائر على النحو التالي :

| | | | |
|-----------|--|-----------------------------------|--------------------------|
| مصر : | ٣٣٨ طائرة + | ٢٣ محطة رادار | (٦١ في المعارك الجوية) |
| سوريا : | ٦٠ طائرة | ١٦ طائرة هو مجموع | |
| الاردن : | ٢٩ طائرة | ما اسقط لهذه الاسلحة | |
| العراق : | ١٧ طائرة | الجوية العربية الاربعة | |
| لبنان : | طائرة واحدة | (مجتمعة) في الاشتباكات الجوية . | |
| اسرائيل : | ٥٠ طائرة (اكثر من ١٢ طائرة اسقطت في الاشتباكات الجوية)*(١٠٠) | | |

وعلى الرغم من هذه الخسائر الضخمة ، فقد احتفظ سلاح الجو المصري بحوالي ٢٠٠ طائرة صالحة للاستعمال من انواع مختلفة . فكانت هذه الطائرات اما في اليمن ، او من تلك التي جرى تهريبها الى مطارات الدول العربية المجاورة . كما ان سلاح الجو السوري تمكن من تهريب حوالي ٦٠ طائرة معترضة وقاذفة - مقاتلة الى مطاراته الشرقية البعيدة عن مدى الطائرات الاسرائيلية . على حين ظل سلاح الجو العراقي سليماً ويتكون من ٢٠٠ طائرة حربية . اما سلاح الجو الاسرائيلي ، فكان يمتلك ، في ١٩٦٧/٦/١١ ، حوالي ٣٠٠ طائرة حربية ، بينما تم تدمير سلاح الجو الاردني والقضاء على كافة طائراته وهي جاثمة على الارض .

وخلاصة القول ان اسرائيل خرجت من الحرب مزهومة بانتصارها العسكري . فبعد ان

* تقدر المصادر الاجنبية ان الرقم الحقيقي لخسارة اسرائيل من الطائرات في حرب حزيران يفوق الرقم الذي اعلنته المصادر الاسرائيلية . وهو : ٤٠ طائرة + ١٠ طائرات اخرى جرى شطبها لاسباب غير معروفة (١٠٠) .

كانت محاصرة بين ثلاثة جيوش عربية (مصر - الاردن - سوريا) وتفتقر الى العمق الاستراتيجي ، ومهددة من قبل الطائرات والمدفعية العربية ، اصبحت ، بعد توقف القتال في مساء ١٠/٦/١٩٦٧ ، في وضع استراتيجي جيد جدا ، حيث شكلت الاراضي العربية التي ضمتها حاجزاً يقبها تهديدات تلك الجيوش ، كما امنت لها عمقا استراتيجيا مثاليا واصبحت هي التي تهدد بعدما كانت مهددة ، تقف طائراتها ومدفيعتها على بعد اميال ودقائق معدودات عن المدن الرئيسية والعواصم العربية .

«The Military Ballance», *Op. Cit.*, pp. (٢٢) 37- 38.

Ibid. (٢٣)

Ibid., p. 41. (٢٤)

Edgar O'Ballance, *Op. Cit.*, p. 62. + (٢٥)

Robert Jackson, *Op. Cit.*, p. 168.

Edgar O'Ballance, *op. cit.*, pp. 60- 61. (٢٦)

Edgar O'Ballance, *op. cit.*, p. 61 (٢٧)

Robert Jackson, *Op. Cit.*, p. 193

Robert Jackson, *Op. Cit.*, pp. 61- (٢٨)

62 + Edgar O'Ballance, *Op. Cit.*, pp. 171

Ibid., p. 169. (٢٩)

Ibid., p. 176. (٣٠)

Ibid. (٣١)

Ibid., pp 176- 177. (٣٢)

Ibid., p. 177. (٣٣)

Ibid. (٣٤)

Ibid. (٣٥)

Ibid., p. 179. (٣٦)

Ibid., pp. 180- 181. (٣٧)

(٣٨) المصدر نفسه، ص ١٨١

(٣٩) المصدر نفسه.

(٤٠) المصدر نفسه، ص ١٧٦.

(٤١) « الكتاب السنوي للقضية الفلسطينية لعام

١٩٦٧ » مصدر سبق ذكره، ص ٢٦٩، ٢٩١، ٢٩٢.

٧٠١، ٧٠٢، ٧٢٥، ٧٤٧، ٧٧٥.

(٤٢) المصدر نفسه، ص ٢٦٩، ٧٧٥.

(٤٣) Shimon Peres, «David's Sling»,

Weidenfield and Nicolson, Grest Britain,

1970, p. 64.

Robert Jackson, *Op. Cit.*, p. 182. (٤٤)

Robert Jackson, «The Israeli Airforce (١) Story», London, Tom Stacey LTD, 1970, pp. 158- 164.

Ibid., pp. 160- 161. (٢)

(٣) «الكتاب السنوي للقضية الفلسطينية لعام

١٩٦٧»، بيروت، مؤسسة الدراسات الفلسطينية،

١٩٦٩، ص ٥٨٦ - ٥٨٨.

(٤) المصدر نفسه.

Robert Jackson, *Op. Cit.*, p. 163. (٥)

(٦) «الكتاب السنوي للقضية الفلسطينية لعام

١٩٦٧»، مصدر سبق ذكره، ص ٥٨٨.

(٧) Edgar O'Ballance, «The Third Arab

Israeli War», Faber + Faber, London, 1972,

pp. 19 - 22.

Robert Jackson, *Op. Cit.*, p. 161- 162. (٨)

(٩) «الكتاب السنوي للقضية الفلسطينية لعام

١٩٦٧»، مصدر سبق ذكره، ص ٥٩٢.

(١٠) المصدر نفسه ص ٢٢١.

(١١) المصدر نفسه، ص ٢٥٣.

(١٢) المصدر نفسه، ص ٢٥٦.

(١٣) Edgar O'Ballance. *op. Cit.*, p. 24.

(١٤) «الكتاب السنوي للقضية الفلسطينية لعام

١٩٦٧»، مصدر سبق ذكره، ص ٢٦٣.

(١٥) المصدر نفسه، ص ٢٠٠.

(١٦) المصدر نفسه، ص ١٦٦.

(١٧) المصدر نفسه، ص ٢٠٢.

(١٨) المصدر نفسه.

(١٩) المصدر نفسه، ص ٣٨٧.

(٢٠) «The Military Ballance», The Interna-

tional Institute For Stratigic Studies, London,

1967, p. 41.

Robert Jackson. *Op. Cit.*; p. 158, (٢١)

- London, Peter Ovven L.T.D., 1967, pp. 63-65.
- Hussein of Jordan, *Op. Cit.*, pp. 63-64. (٧٣)
Ibid. (٧٤)
Ibid. (٧٥)
- Edgar O'Ballance, *Op. Cit.*, p. 70 (٧٦)
Ibid. p.71 (٧٧)
- Hussein of Jordan., *Op. Cit.*, pp. 70-79. (٧٨)
Ibid. (٧٩)
- Edgar O'Ballance, *Op. Cit.*, pp. 71-72. (٨٠)
 Robert Jackson, *Op. Cit.*, pp. 194-195. (٨١)
 Edgar O'Ballance, *Op. Cit.*, pp. 72-73. (٨٢)
Ibid. (٨٣)
Ibid. (٨٤)
Ibid., p. 77. (٨٥)
Ibid. (٨٦)
Ibid. (٨٧)
Ibid., p. 76. (٨٨)
- Hussein of Jordan, *Op. Cit.*, pp. 74-75. (٨٩)
Ibid., p. 105. (٩٠)
Ibid. (٩١)
- (٩٢) انظر: (أ) «الكتاب السنوي للقضية الفلسطينية لعام ١٩٦٧»، ص ٢١٣؛ ب- O'Ballance, *op. cit.*, p. 76, 77.
Ibid., pp. 77, 81-82. (٩٣)
Ibid., p. 82. (٩٤)
- (٩٥) عيزر وايزمن ودوف غولدشتاين، «لك السماء لك الارض»، تل - ابيب، مكتبة معاريف، ١٩٧٥، ص ٢٦٩.
- R. W. Churchill, *Op. Cit.*, p. 91. (٩٦)
 Robert Jackson, *Op. Cit.*, p. 195. (٩٧)
 (٩٨) «النهار»، بيروت، ١٩٧٧/٩/١٩.
 Robert Jackson, *Op. Cit.*, p. 217. (٩٩)
 Edgar O'Ballance, *Op. Cit.*, p. 82. (١٠٠)
 Robert Jackson, *Op. Cit.*, p. 218. (١٠١)
- Ibid.*, pp. 182-183. (٤٥)
Ibid., pp. 188-191. (٤٦)
Ibid., pp. 188-189. (٤٧)
- Edgar O'Ballance, *Op. Cit.*, p. 64. (٤٨)
Ibid., pp. 65-66. (٤٩)
- Robert Jackson, *Op. Cit.*, p. 192. (٥٠)
 Edgar O'Ballance, *Op. Cit.*, p. 65. (٥١)
Ibid. (٥٢)
Ibid., p. 63. (٥٣)
- Robert Jackson, *Op. Cit.*, p. 187. (٥٤)
 Edgar O'Ballance, *Op. Cit.*, p. 63. (٥٥)
 Robert Jackson, *Op. Cit.*, pp. 187-188. (٥٦)
 Edgar O'Ballance, *Op. Cit.*, pp. 65-66. (٥٧)
- (٥٨) يشعياهو بن- بورات وآخرون، «إنشاء وتطوير سلاح الطيران الاسرائيلي»، بيروت، دار العودة، ١٩٧٢، ص ١٤٣ - ١٤٤.
- Edgar O'Ballance, *Op. Cit.*, p. 66. (٥٩)
Ibid., p. 67. (٦٠)
- (٦١) «الكتاب السنوي للقضية الفلسطينية لعام ١٩٦٧، مصدر سبق ذكره، ص ٦٠٧.
- (٦٢) يشعياهو بن - بورات وآخرون، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٣.
- Robert Jack 50, *Op. Cit.*, pp. 190-191 (٦٣)
 Edgar O'Ballance, *Op. Cit.*, p. 66. (٦٤)
Ibid., pp. 66-67. (٦٥)
Ibid., p. 67. + Randolph S. Winston (٦٦)
 S. Churchill, «The Six Day War», London, Heinemann, 1967, p. 88.
 Edgar O'Ballance, *Op. Cit.*, p. 67. (٦٧)
 R.W. Churchill, *Op. Cit.*, pp. 88-92-93. (٦٨)
 Edgar O'Ballance, *Op. Cit.*, pp. 68-69. (٦٩)
Ibid., P. 69. (٧٠)
 Robert Jackson, *Op. Cit.*, p. 192. (٧١)
 Edgar O'Ballance, *Op. Cit.*, p. 70 (٧٢)
 + Hussein of Jordan, «My War With Israel»,