

## القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية الداخلية والخارجية ١٩٣٩-١٩٥٨

الدكتور/قحطان حميد كاظم، كلية التربية الأساسية- جامعة ديالى

### المقدمة

قامت القوة الجوية العراقية بأدوار وفعاليات مهمة خلال الحرب العالمية الثانية وما بعدها وحتى قيام ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨، فقد تتبعت هذه الدراسة الأدوار التعبوية للقوة الجوية العراقية وما شهدته من صعوبات ونكسات ومن ثم نهضتها وتطورها، من جديد، بعد تداعيات الحرب العالمية الثانية، ومن ضمنها أحداث آيار ١٩٤١ لذلك وزعت منهجية الدراسة على خمسة مباحث، تناول الأول واقع القوة الجوية خلال الحرب العالمية الثانية، وبين الثاني جهود الحكومة العراقية في إعادة توظيف القوة الجوية وتسليحها ١٩٤٥-١٩٥٨، ودرس المبحث الثالث تطور ملاكات القوة الجوية وتحديد مهامها الوظيفية حتى عام ١٩٥٨، وببحث المبحث الرابع في فعاليات القوة الجوية وموقفها إزاء تطور الأحداث الداخلية في العراق، ومنها أحداث حركة آيار ١٩٤١ وحركات بارزان (١٩٤٣-١٩٤٧)، وخصص المبحث الخامس لبيان نشاطات القوة الجوية العراقية وفعاليتها الخارجية ١٩٣٩-١٩٥٦ بما فيها قيام الحرب العالمية الثانية والحرب العربية- الإسرائيلية عام ١٩٤٨ والعدوان الثلاثي على مصر عام ١٩٥٦.

ركز الباحث في منهجه على وحدة الموضوع والتسلسل التاريخي لسياق الأحداث مراعيًا الموضوعية العلمية في تناول أقسام البحث ومجريات أحداثه. والله ولي التوفيق.

### المبحث الأول

#### واقع القوة الجوية العراقية خلال الحرب العالمية الثانية ١٩٣٩-١٩٤٥

لم تكن بريطانيا راغبةً بإبرام العراق لعقود تسليح القوة الجوية من بقية الدول الأوروبية، لذلك سعت لعرض بيع طائرات متطورة من نوع (كلاديتير) (Claditar) خلال عام ١٩٣٩ مما أضاف سرباً آخر للقوة الجوية العراقية، وأصبح لها وزنها العسكري في ميزان القوة في منطقة الشرق الأوسط لاسيما بعد تضافر جهود الحكومة العراقية بتنويع مصادر السلاح والطائرات حتى أنها فكرت بشراء طائرات من الولايات المتحدة الأمريكية، وفعلاً وبعد زيارة وفد عراقي متخصص استقر الرأي لمجلس الوزراء في جلسته المنعقدة بتاريخ ٥ أيلول ١٩٣٩ على شراء سرب من طائرات (نورثروب- دوغلاس) (Douglas) وكان عددها خمس عشرة طائرة<sup>(١)</sup>، وهذا الأمر دفع بريطانيا لإثبات حسن نيتها تجاه تسليح القوة الجوية العراقية فأهدت الى العراق ست طائرات من نوع (فنسننت) (Vincient) وتقاضت عنها مبلغاً رمزياً مقداره (٢٠٠) دينار للطائرة الواحدة<sup>(٢)</sup>.

وجراء ما تقدم، امتلكت القوة الجوية العراقية أواخر عام ١٩٤٠ سبعة أسراب هي:

١.سريا تعاون الجيش من نوع طائرات(اوداكس \_ نسر) (Odax).  
٢.سرب مواصلات من نوع(بس موث) (Piss Moth)و(دراكون) (Dragon) و(بريدا)  
(Preda).

٣.سرب مقاتلات من نوع(كلاديتز).

٤.سرب هجوم ارضي نوع(بريدا)و(دوكلاس).

٥.سرب قاصفات ثقيلة نوع(سافويا) (Savoya)ورف من ست طائرات من نوع (فنسنت)  
حاملات طوربيد<sup>(٣)</sup>.فضلاً عن العديد من الأقسام الساندة كالمعامل والمستودعات وغيرها<sup>(٤)</sup>.

وجاءت أحداث الحرب العالمية الثانية بعد أيلول ١٩٣٩التنعكس سلباً على توسيع قدرات القوة الجوية العراقية،بعد أن كانت قد وصلت الى هذه الدرجة من التقدم،وظفقت تتطلع الى المزيد،فقد أصبح- بعد اندلاع الحرب-أمر الحصول على الطائرات وأدواتها الاحتياطية أمراً متعذراً،فالدول المصنعة للطائرات هي الدول ذاتها المتحاربة،وقد أصبح جميع إنتاجها مخصصاً لإدامة عملياتها الحربية في مختلف جبهات الحرب،كذلك أدت متطلبات الحرب الى تطور سريع في صناعة الطائرات وابتكار أنواع جديدة ذات قدرات حربية عالية جداً،مما أدى الى ازدياد الصعوبات في الحصول على المواد الاحتياطية لإدامة الطائرات القديمة أو التعويض عنها لاسيما أنها أصبحت قديمة بعد أن بدأت هذه الدول بإنتاج طائرات بمواصفات عالية،مما جعل أمر المحافظة على ما لدى القوة الجوية العراقية من الطائرات أمراً حيوياً، فعمدت هذه القوة الى تقليل ساعات الطيران بحيث لا تتجاوز حصة كل طيار الساعتين من الطيران شهرياً<sup>(٥)</sup>.

هذه الإجراءات أدت،دون أدنى شك،الى ضعف كفاية التدريب مما انعكس الأمر سلباً على قدرات القوة الجوية العراقية خلال فترة الحرب العالمية الثانية،يزاد على ذلك ما شهدته من انتكاسات لاسيما في أحداث حركة آيارعام ١٩٤١<sup>(٦)</sup>.

كان موقف القوة الجوية العراقية عند اندلاع الحرب مع بريطانيا في آيار عام ١٩٤١الأسوأ به فقد كانت هذه القوة تتألف من (٥٠)طائرة حديثة وأخرى قديمة ومن مناشيء بريطانية وأمريكية وإيطالية وإذا ما قورنت بالطائرات البريطانية في قاعدة الحبانبة<sup>(٧)</sup>،فإنها أحدث وأحسن نوعاً منها<sup>(٨)</sup>.

سعت ألمانيا لدعم القوة الجوية العراقية خلال حرب عام ١٩٤١من خلال إرسال عدد من الطائرات بأسرع وقت ممكن،لكن المساعدة الألمانية والإيطالية اقتصرت على سربين من الطائرات الألمانية القاصفة(مسز شمدت وهاينكل) (Miss Shmidt and Hiancle)وعلى سرب واحد من القاصفات الإيطالية(بريدا وسافويا)وبلغ مجموع هذه الطائرات(٣٣) طائرة، فقد الألمان ثلثي طائراتهم بينما رضت الطائرات الإيطالية في مطار كركوك لأن طيارها رفضوا

المشاركة في الحرب العراقية البريطانية بل رفضوا حتى التحليق بطائراتهم، على حد تعبير عبد الرزاق الحسني<sup>(٩)</sup>.

وذكر طالب مشتاق في مذكراته بأن رئيس حكومة الدفاع الوطني رشيد عالي الكيلاني طلب منه السفر الى طهران في ٣ آيار ١٩٤١ ليكون ضابط اتصال بينه وبين السفارة الألمانية في طهران وزوده بتعليمات منها: ((إننا نحتاج الى عدد من الطائرات المقاتلة في أسرع ما يمكن)) وأن ((مطارات العراق في بغداد والموصل وكركوك مستعدة لنزول هذه الطائرات)) وأن ((لدى الحكومة العراقية من الوقود ما يكفي لمائتي طائرة مدة ستة أشهر))<sup>(١٠)</sup>.

على كل حال، فقدت القوة الجوية العراقية بسبب حرب آيار ١٩٤١ بين العراق وبريطانيا معظم طائراتها ولم يبق إلا عدد قليل جداً لا يكاد يكفي لاستمرار تدريب الطيارين. وأدى هذا النقص الى تجميد بعض الأسراب أو إلغائها. ومما أدى ذلك الى أن أمرية القوة الجوية العراقية - الجديدة بعد الحرب مع بريطانيا - أصدرت أمراً بوجوب تحديد ساعات الطيران، بما لا يزيد على خمس ساعات شهرياً لكل طيار مهما كان السبب، كما تقلص عدد طلاب مدرسة الطيران البالغ عددهم (٣٠) طالباً الى (١٠) طالب بسبب فقدان المدرسة لمعظم طائراتها التي تحطمت بسبب الغارات الجوية البريطانية، فضلاً عن ذلك استشهد عدد من الطيارين في هذه الحرب وتم إحالة عدد آخر منهم على التقاعد، وألغيت مدرسة الطيران بعد تخرج الدورة الثامنة<sup>(١١)</sup>. وهذا الأمر أدى الى تراجع قدرات القوة الجوية العراقية خطوات عديدة الى الوراء، وفقدت مصادر إعداد الطيارين وأصبحت في وضع لا تُحسد عليه.

ومما زاد الأمر تعقيداً فيضان نهر ديالى في ليلة ٢٦/٢٧ آذار ١٩٤٢، وغرق معسكر الهندي (الرشيد) خلال ساعات قليلة وبصورة مباغتة، مما أدى الى غرق بعض الطائرات الباقية في هذا المعسكر مما أدى الى إلغاء السربين الثاني والثالث الذين كانا شبيهين بالهياكل<sup>(١٢)</sup>.

نفذت الحكومة العراقية بعد حرب ١٩٤١ العراقية - البريطانية مكرهةً سياسة عسكرية وصفت بسياسة ((سلاح بلا عتاد)) و((جهاز حربي تنقصه الإدامة)) فبقيت بعض الطائرات العراقية بدون سلاح<sup>(١٣)</sup>، مما أفقدها الفاعلية في الحروب اللاحقة<sup>(١٤)</sup>.

وخلال المدة ١٩٤١-١٩٤٥ سعت الحكومة العراقية الى الحصول على عدد من الطائرات من أماكن مختلفة إلا أن جهودها ذهبت أدراج الرياح، وكل ما استطاعت القيام به هو الحصول على بعض الطائرات الملغى استخدامها والمتروكة في شمال أفريقيا، من مخلفات الحرب العالمية الثانية، بعد أن فعلت الظروف الجوية والبيئية فعلها فيها، وكانت فكرة الحكومة العراقية استخدامها كمواد احتياطية لطائرات السرب الرابع المتبقية من حرب ١٩٤١، وكانت العقبة الرئيسية أمام الحكومة هو كيفية إيصال هذه الطائرات الى العراق، وبعد الإلحاح على الحكومة البريطانية وافقت الأخيرة على تصليح بعض هذه الطائرات في مصر (المعامل البريطانية) واشترتها الحكومة

العراقية بسعر (٥٠٠) دينار لكل طائرة، وفعلاً أصلحت خمسة طائرات ووصلت الى العراق جواً في أواخر آيار ١٩٤٤<sup>(١٥)</sup>. ثم وصلت ثلاث طائرات أخرى سلمت الى السرب الرابع لإكمال ملاكه من الطائرات<sup>(١٦)</sup>.

وحاولت قيادة الجيش العراقي في عام ١٩٤٥ إعادة رفع قدرات الجيش والقوة الجوية من خلال القيام بعدد من التمارين العسكرية، وقد ساهمت القوة الجوية في التمرين الذي اجري في المدة من ٥-١٢ آذار ١٩٤٥ في مناطق قلعة صالح وهور الحمار والعمارة، فاشتركت القوة الجوية برف من الطائرات المقاتلة ورفان قاصفان من الطائرات<sup>(١٧)</sup>.

وعلى الرغم من ذلك، بقيت القوة الجوية العراقية ضعيفة وغير مُرضية لطموحات الحكومة، والشعب العراقي، حتى نهاية الحرب العالمية الثانية.

## المبحث الثاني

### جهود الحكومة العراقية في إعادة توظيف القوة الجوية وتسليحها ١٩٤٥-١٩٥٨

وضعت وزارة حمدي الباجه جي<sup>(١٨)</sup> الثانية (٢٩ آب ١٩٤٤-٢٩ كانون الثاني ١٩٤٦) نصب عينها مسألة ((تقوية الجيش..، وتنمية قوته الجوية..))<sup>(١٩)</sup>.

وبعد جهود مضيئة من الحكومة العراقية وافقت بريطانيا على تزويد العراق بطائرات (فيوري) (Feory) في شهر تشرين الثاني ١٩٤٧ فاعيد بها تسليح السرب الأول<sup>(٢٠)</sup>، واستمرت الحكومة العراقية ببذل جهودها لكسب الدعم البريطاني في هذا المجال ومطالبة الجانب البريطاني بتعديل معاهدة ١٩٣٠<sup>(٢١)</sup>، ففي مساء يوم ٣ كانون الثاني ١٩٤٨ عُقد اجتماع في قصر الرحاب برئاسة الوصي عبد الإله وحضره كل من نوري السعيد وتوفيق السويدي وصالح جبر واحمد مختار بابان، وأعرب الوصي عن رغبته في تثبيت أسس التعديل بحضوره فاتفق الجميع على أن يشمل التعديل جملة من الأمور منها ((تسلم العراق للقاعدتين الجويتين في الحبانية والشعبية<sup>(٢٢)</sup>) عندما يتم أبرام معاهدات الصلح بين الدول التي اشتركت في الحرب العظمى)) وضرورة أن يكون ((تسليح الجيش العراقي والقوة الجوية الملكية العراقية بذات الأسلحة التي تُسلح بها الوحدات البريطانية..))<sup>(٢٣)</sup>.

ومما يشار إليه بإيجاب أن موقف الرأي العام العراقي المتمثل برأي الأحزاب السياسية والصحافة وبعض الشخصيات الوطنية كان معارضاً بشدة لعقد معاهدة (بورتسموث) على الرغم من إشارتها بشيء من الإيجاب الى إعادة تسليح الجيش العراقي والقوة الجوية العراقية إلا أنهم رأوا في المعاهدة هذه انتقاص لسيادة العراق واستقلاله<sup>(٢٤)</sup>.

وجاء في المادة الثامنة من الملحق بالمعاهدة العراقية البريطانية لعام ١٩٤٨ ((يتعهد صاحب الجلالة البريطانية.. بجميع التسهيلات الممكنة في الأمور التالية وذلك على نفقة صاحب الجلالة ملك العراق..))، وأهم هذه الأمور هي: (أ) تعليم الضباط العراقيين الفنون البحرية والعسكرية والجوية في المملكة المتحدة. (ب) تجهيز قوات صاحب الجلالة ملك العراق بالأسلحة.. والطائرات (الطائرات) الحديثة الطراز، (ج) تقديم ضباط بحريين وعسكريين وجويين للخدمة كمعلمين في قوات صاحب الجلالة ملك العراق))<sup>(٢٥)</sup>.

ولاحظ الباحث، وعلى الرغم من التسهيلات التي أشارت إليها المعاهدة والملحق المتعلق بها، أنها أبقت النفوذ والوصاية البريطانية على الجيش العراقي ومنه القوة الجوية، وبخاصة بقاء التسهيلات السابقة التي يتوجب على الحكومة العراقية تقديمها الى القوات البريطانية في حالة احتاجت الأخيرة لذلك، بما في ذلك المطارات ومخابيء الطائرات وكل ما يتعلق بالقوة الجوية العراقية ومنه إبقاء الإشراف المشترك على القوة الجوية العراقية.

على أية حال، لم تياس قيادة الجيش العراقي والحكومة العراقية عموماً من بذل محاولات جديدة لإعادة تنظيم القوة الجوية العراقية بمعاوضة الحليفة بريطانيا، فاستمرت الحكومة العراقية بمحاولات شراء الطائرات البريطانية من نوع (فيوري) حتى أصبح لديها ثلاثة أسراب مسلحة بهذا النوع من الطائرات عام ١٩٥١، وأصبحت هذه الأسراب تؤلف العمود الفقري للقوة الجوية العراقية، كما سعت الحكومة لتقوية قدرات النقل للقوة الجوية العراقية لذلك اشترت ثلاث طائرات نقل من نوع (دوف) (Dove) وصلت الى العراق عام ١٩٤٨ اضيف إليها ثلاث طائرات أخرى من نوع (فريتر) (Freeter) وصلت الى العراق عام ١٩٥٠، فضلاً عن شراء ثلاث طائرات سيكورسكي (Sicorsky) (سمتية)، أدخلت الى الخدمة لأول مرة عام ١٩٥١<sup>(٢٦)</sup>.

ومن جانب آخر، ارتأت قيادة الجيش العراقي إعادة فتح مدرسة الطيران باسم (سرب التدريب) وذلك لاستقبال دورة الطيران التاسعة، واستكمالاً لإعداد الطيارين اللازمين للقوة الجوية المتنامية، صدر نظام (كلية الطيران العسكرية الملكية)<sup>(٢٧)</sup> التي فتحت أبوابها لطلاب المدارس الإعدادية عام ١٩٥٠، وشرعت في تدريب الطلاب على طائرات (سنجاب) (Singap)، كذلك اشترت الحكومة طائرات (هارفرد) (Harvard) الأمريكية الصنع لغرض التدريب، ثم ألغيت من الخدمة لقدمها واستعيض عنها بطائرات (بروفست) (Profest) البريطانية الصنع<sup>(٢٨)</sup>.

وفي تشرين الاول ١٩٥٢ وافقت بريطانيا على تزويد العراق بطائرات حديثة نوع (فيوري) سبق وأن طلبها وزير الدفاع شاكر الوادي<sup>(٢٩)</sup> من الحكومة البريطانية<sup>(٣٠)</sup>. وهذا الأمر عزز من قدرات القوة الجوية العراقية لاسيما وأن العراق قد أصبح مقبلاً على الدخول في ميثاق عسكري (ميثاق بغداد) في السنوات التالية، مما جعل موافقة بريطانيا تكون بهذه السرعة. وهكذا تمكنت القوة

الجوية العراقية من إعادة تنظيم شؤون تسليحها من جديد بالاعتماد على نفسها من جهة، ومساعدة الحليفة بريطانيا من جهة أخرى، لتعيد للجيش العراقي هيئته ومقدرته القتالية التي فقدتها بعد أحداث حركة آيار ١٩٤١.

وفي منتصف شهر تشرين الأول ١٩٥٣ اشتركت القوة الجوية العراقية بالتمارين العسكرية في راوندوز وبحضور الملك فيصل الثاني وعدد من الأعيان والنواب، وقد أكد الملك فيصل الثاني على دعمه لتطوير الجيش العراقي بمختلف صنوفه ((..وأود في هذه المناسبة أن تعلموا بانني قد وطدت العزم على الأخذ بيد جيشنا العزيز ليصبح في الدرجة التي نتمناها له جميعاً..))<sup>(٣١)</sup>.

ومما يجدر ذكره أن المساعدات العسكرية الأمريكية للجيش العراقي جاءت بعد طلب حكومة وزارة جميل المدفعي السادسة (٢٩ كانون الثاني - ٥ آيار ١٩٥٣) من السفارة الأمريكية في بغداد، وكررت وزارة محمد فاضل الجمالي<sup>(٣٢)</sup> الثانية (٨ آذار - ٩ نيسان ١٩٥٤) طلب المساعدة من الولايات المتحدة ووافق الجانب الأمريكي على تقديم المساعدة بعد عقد اتفاقية الأمن المتبادل التي قال عنها الجمالي: ((..فإن استلام السلاح والعتاد مجاناً هو بمثابة الهدية التي تتقبلها الحكومة أو ترفضها..))<sup>(٣٣)</sup>، كما أعلنت الحكومة العراقية رغبتها هذه في بيان رسمي وذلك رغبةً منها في توسيع تشكيلات الجيش العراقي وتقويته<sup>(٣٤)</sup>.

وعرضت خطة إعادة تنظيم الجيش العراقي التي وضعتها دائرة الأركان العامة بوزارة الدفاع على الوفد الأمريكي الذي زار العراق في ١٥ آيار ١٩٥٤ برئاسة العميد بريكادير جنرال مايرز (Briqadier General Miers) وبينت الخطة العراقية فيما يخص القوة الجوية ((إحداث قوة جوية تعبوية من (١٣) سرباً، باستثناء كلية الطيران..))<sup>(٣٥)</sup>. وهذا الأمر يبدو أن جعل بريطانيا تعيد ترتيب سياستها بشأن تسليح القوة الجوية العراقية، لذلك قدمت تسهيلات كبيرة لشراء العراق لعدد من الطائرات البريطانية، منها طائرة (فامباير) (Phampier) النفاثة وطائرة (فم) (Finim) النفاثة، وصلت منها عشرة طائرات عام ١٩٥٤، وتم إعادة تأليف السربين الخامس والسادس الملغيان من القوة الجوية العراقية<sup>(٣٦)</sup>. واستمر وصول هذا النوع من الطائرات حتى بلغ عددها (١٥) طائرة فأصبح هذان السربان (الخامس والسادس) يؤلفان قوة الدفاع الجوي العراقي<sup>(٣٧)</sup>.

وعندما أُلّف نوري السعيد وزارته الثانية عشرة (٣ آب ١٩٥٤ - ١٧ كانون الأول ١٩٥٥) احتفظ لنفسه بمنصب وزير الدفاع، وافتتح المجلس النيابي في ١ كانون الأول ١٩٥٤ بخطاب العرش الذي ورد فيه ما نصه: ((أن الحكومة جعلت تنظيم الجيش، بما فيه القوة الجوية، وتسليحه وتجهيزه وتدريبه من أهم غاياتها..، وقبلت المساعدات الأمريكية من دون أن تلتزم بقيد أو شرط..))<sup>(٣٨)</sup>.

وعلى اثر انضمام بريطانيا الى ميثاق التعاون المتبادل بين العراق وتركيا عام ١٩٥٥، عقدت في ٤ نيسان ١٩٥٥ اتفاقية خاصة بين العراق وبريطانيا<sup>(٣٩)</sup>، نصت على تعاون الدولتين في مجال الدفاع ووضع الخطط العسكرية المشتركة وتقديم المساعدات العسكرية من بريطانيا للجيش

العراقي ومنها تأسيس قوة جوية فعالة وإدامتها بالتدريب والتمرينات المشتركة في منطقة الشرق الأوسط وإدامة المطارات والمنشآت الأخرى...، وتشغيلها بصورة فعالة، إلا أن هذه الاتفاقية خولت بريطانيا استخدام المطارات العراقية كافة بينما كانت مقتصرة سابقاً (بموجب معاهدة ١٩٣٠) على قاعدتي الحبانية والشعبية فقط<sup>(٤٠)</sup>.

وتعهدت الاتفاقية الجديدة بتأسيس جهاز فعال للإنذار ضد الغارات الجوية وأن (تتمتع الطائرات العائدة لكل من البلدين بتسهيلات المرور، والترحيل داخل البلد الآخر)<sup>(٤١)</sup>. وأشار الملحق العسكري للاتفاقية العراقية البريطانية عام ١٩٤٨ إلى انتقال ((القيادة في الحبانية والشعبية والمعقل إلى الحكومة العراقية اعتباراً من تاريخ توقيع الاتفاقية الخاصة، ويعين ضباط عراقيون ذوو رتب مناسبة لهذا الغرض في ٣ أيار ١٩٥٥)) وأن ((يجري إخلاء جميع الوحدات الجوية المنسوبة للقوة الجوية الملكية البريطانية المقيمين حالياً في الحبانية والشعبية بصورة تدريجية، وينجز إخلاؤها ضمن سنة واحدة بعد تاريخ التوقيع على الاتفاقية الخاصة))<sup>(٤٢)</sup>.

وفي الثاني من أيار ١٩٥٥ اتخذت الحكومة العراقية التدابير اللازمة لاستلام قاعدتي الحبانية والشعبية من بريطانيا، وأقيم احتفال كبير بهذه المناسبة حضره الملك فيصل الثاني الذي ألقى كلمة بهذه المناسبة قائلاً: ((..يستلم العراق قاعدتي الحبانية والشعبية، فيقتطف بذلك ثمرة جديدة من ثمرات جهادكم الطويل في سبيل السيادة الكاملة والاستقلال الناجز...))<sup>(٤٣)</sup>.

وعلى الرغم من تسلم القوة الجوية العراقية لهاتين القاعدتين إلا أن قسم من القوة الجوية البريطانية بقيت فيهما باسم تدريب القوة الجوية العراقية<sup>(٤٤)</sup>.

وتسلمت قيادة القوة الجوية خلال عام ١٩٥٦ الدفعة الأولى من طائرات (هنتر) (Hinter) النفاثة من بريطانيا، وبذلك أصبحت القوة الجوية العراقية مؤلفة من ثلاثة أسراب مسلحة بطائرات (فيوري) وسربين مسلحين بطائرات (هنتر) وطائرات (فنم)، فضلاً عن سرب مواصلات وسرب مراصد جوية مجهز بطائرات (أوستر) (Oyster)، يزداد على ذلك، دور كلية القوة الجوية التي أخذت على عاتقها مهمة إعداد طيارين أكفاء للأسراب المذكورة، كما كانت مدرسة الصناعات الجوية تعد الملاك الفني المطلوب لعمل القوة الجوية<sup>(٤٥)</sup>.

وخلال عام ١٩٥٧، حاولت الحكومة العراقية الاستفادة من المساعدة العسكرية التي عرضها الرئيس الأمريكي ايزنهاور في مشروعه الذي تضمن مساعدة الدول التي تطلب الحماية من الخطر الشيوعي، وكان من بين المطالب العراقية هو توسيع القوة الجوية العراقية، فقد كانت خطط توسيع القوة هذه وإعادة تنظيمها قد درست سابقاً، ووجب تطبيقها على أهميتها البالغة، لعدم تيسر الإمكانيات، وهدفت عملية شمولها بالمساعدات الأمريكية توفير طائرات نفاثة حديثة لثلاثة أسراب بحسب الملاك البريطاني، فضلاً عن ثلاثة أجهزة رادار سيارة وتدريب العراقيين على هذه الأسلحة والمعدات، يزداد على ذلك توسيع المطارات ومنها إنشاء مطار في اربيل وجعله قادراً على استيعاب

الطائرات الحديثة لإسناد القوات العراقية على محور راوندوز - سليمانية، كذلك توسيع مطارات بغداد (الهندي) والشعبية والحبانية، وبما يواكب التطورات العسكرية التي ستشهدها القوة الجوية العراقية خاصة والجيش العراقي عامة<sup>(٤٦)</sup>.

وفي الجانب التعبوي، ولزيادة كفاءة القوة الجوية وتعاونها مع الصنوف الأخرى في الأعمال الحربية، تم في ٧ تشرين الثاني ١٩٥٧ إجراء تمرين (بيخال) في منطقة (رازان - راوندوز - شقلاوة) اشترك فيه سرب من سلاح القوة الجوية بالاشتراك مع الفرقة الثانية واللواء العشرين من الفرقة الثالثة من الجيش العراقي<sup>(٤٧)</sup>.

وأكدت وزارة عبد الوهاب مرجان<sup>(٤٨)</sup> (١٥ كانون الاول ١٩٥٧ - ٢ آذار ١٩٥٨) على سعيها لتطوير سلاح الجو العراقي وذلك كما جاء في خطاب العرش الذي بين مناهج الوزارة وخططها المختلفة وأنها، أي الحكومة ((دائبة على توسيع الجيش والقوة الجوية وتسليحهما بأحدث الأسلحة والمعدات العسكرية وجعلها في مستوى يعتمد عليه في درء الأخطار ونجدة الدول العربية الشقيقة عند الحاجة))<sup>(٤٩)</sup>. لذلك ألح رئيس الوزراء بشدة على السفارة الأمريكية في بغداد ((بوجوب تجهيز الجيش العراقي بالطائرات...))<sup>(٥٠)</sup>. وهكذا تمكن سلاح الجو العراقي أواخر الخمسينات من استعادة قدراته القتالية وفعاليتها التي كان قد فقدتها بعد أحداث آيار ١٩٤١.

### المبحث الثالث

#### تطور ملاكات القوة الجوية العراقية وتحديد مهامها الوظيفية حتى عام ١٩٥٨

كانت مديرية الطيران المدني مرتبطة بأمرية القوة الجوية، وفي آذار ١٩٤٠ تم فك ارتباطها من الأمرية المذكورة وأصبحت مديرية مستقلة مرتبطة برئاسة أركان الجيش<sup>(٥١)</sup>.

ولم يشهد مقر أمرية القوة الجوية تطوراً واضحاً حتى بداية عام ١٩٤١ إذ استخدم احد الضباط بصفة مرافق لآمر القوة الجوية، كما أضيف ضابط ركن الإدارة في ملاك الأمرية لعام ١٩٤١<sup>(٥٢)</sup>.

وخلال عام ١٩٤٢ صدر النظام رقم (٢) لسنة ١٩٤٢ (نظام شارات رتب ضباط الجيش) وحدد النظام رتب ضباط القوة الجوية بإحدى عشرة رتبة تبدأ بالملازم الطيار وتنتهي بمشير الجو مع تحديد الشارات المخصصة لهم (نسر الطيران) تمييزاً لهم عن بقية ضباط الجيش العراقي<sup>(٥٣)</sup>. وجاء في أوامر الجيش العدد (٧) - أوامر الحركات حصر حمل جناح الطيران في الآتي: <sup>(٥٤)</sup>

١. الضباط الطيارين الذين هم في خدمة القوة الجوية الملكية.

٢. الضباط الطيارين الذين يعارون من القوة الجوية الى الخدمات الأخرى.

٣. الضباط الطيارين الذين يلتحقون بوحدات الجيش أو في دوائر الدولة الأخرى بواجبات خاصة على أن لا يتجاوز بقائهم الحد الأقصى وهو العام.

٤. ويحرم الضباط الطيارين من حمل الجناح بتقرير خاص يرفعه أمر القوة الجوية بحقهم.

استمر ملاك القوة الجوية على ما هو عليه حتى عام ١٩٤٥ اذ صدر ملاك مقر الأمرية الجديد- استمر العمل به حتى عام ١٩٥٣- وشمل الملاك الجديد كل من: أمر القوة الجوية ويرتبط به ضابط ركن القوة الجوية الأول حركات وضابط ركن القوة الجوية الثاني للإدارة فضلاً عن ضابط الاستخبارات، ويرتبط بضابط ركن القوة الجوية الإداري كل من الكتبة والطباعة والأشغال والإعاشة والموظفون المدنيون والتوابع<sup>(٥٥)</sup>. كما تم في عام ١٩٤٥ أيضاً تبديل اسم مدرسة الطيران والمستجدين باسم (سرب التدريب) بعد أن تم إلغاء السرب الخامس<sup>(٥٦)</sup>.

ولتمييز ضباط ومنتسبي القوة الجوية عن بقية صنوف الجيش صدرت أوامر وزارة الدفاع في أيلول ١٩٤٩ بإرتداء الملابس الزرقاء من قبل منتسبي القوة الجوية الملكية كافة بدلاً من الملابس السابقة، واتخذت أممية القوة الجوية التدابير المقترضة كافة لتأمين تجهيزات الضباط وبيعها إليهم مقابل ثمن وفق القياسات المقررة<sup>(٥٧)</sup>.

وسعيًا لتطوير كفاءة وقابليات الطيارين العراقيين الجدد ومد الجيش العراقي بدماء جديدة متففة بثقافة جوية وعسكرية حديثة، أصدرت وزارة الدفاع العراقية عام ١٩٤٩ النظام رقم (٦٦) (نظام كلية الطيران العسكرية الملكية)، وقد حدد النظام المذكور مدة الدراسة في الكلية ثلاث سنوات تكون السنة الثالثة منها خاصة بالطيران الحربي العملي، ويمنح الطالب فيها رتبة ملازم ثان بعد نجاحه في السنة الدراسية الثانية على أن يستمر في الدراسة في السنة الثالثة<sup>(٥٨)</sup>.

وبين النظام المذكور بأن الكلية المذكورة تتألف من مقر وثلاثة صفوف، ويتألف المقر من أمر الكلية وهيأتين إدارية وتدريبية مرتبطين بالأمر من جميع الوجوه، وأن الدراسة تبدأ في الأول من أيلول وتنتهي في نهاية الأسبوع الأول من تموز، ويقبل الطلبة من خريجي الدراسة الإعدادية، وتعدّ شهادة التخرج من الكلية عالية<sup>(٥٩)</sup>.

كما بين النظام شروط القبول في الكلية بأن يكون الطالب عراقي الجنسية ومن أب عراقي، وأن لا يقل عمره عن ١٧ سنة وأن يكون سالمًا من الأمراض المعدية والعايات الجسمية والعقلية، وأن ينجح في الفحص الطبي في طبابة الكلية فضلاً عن تمتعه بالسمعة والأخلاق الحسنة وغير محكوم بجناية أو جنحة مخلة بالشرف<sup>(٦٠)</sup>. ويظهر للباحث من شروط القبول أنها لم تطلب أن تكون أم المتقدم عراقية واعتقد . أن ذلك كان طبيعياً، آنذاك، لاسيما وأن الكثير من العراقيين كانت أمهاتهم غير عراقيات لاسيما من الجنسيات العربية الأخرى، كما أن الشروط لم تذكر الجناية أو الجنحة السياسية، وهذا الأمر يشير الى وجود متنفس من الحريات السياسية في العهد الملكي، وأن اعتناق الأفكار السياسية لا يُعد جريمة يحاسب عليها القانون، على الرغم من خروج الحكومات في بعض الأحيان عن هذه السياسة بحجة مكافحة الشيوعية والأفكار الهدامة، كما جرى لاحقاً أواخر العهد الملكي.

وخول النظام مجلس الوزراء قبول طلاب من غير العراقيين في الكلية، لكنهم لا يمنحون رتبة عسكرية عراقية<sup>(٦١)</sup>. ويبدو أن سبب ذلك هو لان الرتبة تمنح في العراق بصدور إرادة ملكية. وفي حقل الضبط والعقوبات فتطبق عليهم مفردات الضبط والعقوبات السارية على طلبة الكلية العسكرية، ومنها منعهم من ارتياد المحلات العامة التي تحط من كرامة الطالب، ومنع شرب المسكرات على اختلافها في داخل الكلية وخارجها، ومنع الاشتغال بالأمر التجاري أو الانتساب الى الأحزاب والجمعيات مهما كان مبادؤها<sup>(٦٢)</sup>. وهذا الأمر يفسره الباحث بإيجابية عالية، وهو يدل على جهود الدولة العراقية في العهد الملكي على ترسيخ القيم الأخلاقية الفاضلة في صفوف ضباط القوة الجوية خاصة والجيش العراقي عامة، التي بالتأكيد كانت تتسجم مع العادات والتقاليد المحافظة للمجتمع العراقي، فضلاً عن عدم السماح بزج المؤسسة العسكرية بالسياسة لان ذلك سيقود البلاد والعباد الى مواقف وأحداث لا تحمد عقباه، وكانت هذه الضوابط قد وضعت بعد تجربة انقلاب عام ١٩٣٦ واحداث حركة آيار عام ١٩٤١، كما أنها تتوافق مع تطلعات البلاط الملكي ونوري السعيد العقل المحرك للسياسة العراقية آنذاك.

وفي تشرين الثاني ١٩٤٩ اصدرت أوامر إدارية من وزارة الدفاع تمنع الضباط من الزواج بالأجنبيات عدا العربيات الحائزات على جنسيات الممالك العربية، وشمل هذا الأمر أيضاً ضباط الصف والجنود، وتم إشعار وزارة الداخلية للإيعاز للدوائر المختصة بعدم السماح لمثل هذه الحالات بالدخول الى العراق<sup>(٦٣)</sup>. ويبدو أن أوامر وزارة الدفاع كانت تهدف المحافظة على أسرار القوات المسلحة ومنها القوة الجوية العراقية.

وفي ١٦ تشرين الاول ١٩٥١ اصدر النظام رقم (٥٨) لعام ١٩٥١ (نظام تعديل نظام كلية الطيران العسكرية الملكية رقم (٦٦) لعام ١٩٤٩)، وأضاف النظام الجديد الفقرة (و) الى المادة الثامنة والعشرين من النظام السابق، وشملت الفقرة الجديدة أنه في حالة فشل الطالب في السنة الأولى في امتحان الطيران العملي أو في الامتحانين العملي والنظري ينتقل الى الصف الأول من الكلية العسكرية الملكية، وإذا فشل الطالب في السنة الثانية في امتحان الطيران العملي أو في الامتحانين العملي والنظري ينقل الى الصف الثاني من الكلية العسكرية الملكية<sup>(٦٤)</sup>.

كما أصدرت مديرية الحركات بوزارة الدفاع في عام ١٩٥٢ تعليمات مدرسة الصنائع الجوية، وأشارت هذه التعليمات بأن المدرسة مؤسسة تابعة لوزارة الدفاع الغاية منها تدريب جنود فنيين لاستخدامهم في أسراب ووحدات ومؤسسات القوة الجوية الملكية لغرض إدامة طائراتها، وأن تتألف المدرسة من مقر وصفين مستجد ومتقدم ومدة الدراسة فيها سنتين، يمنح المتخرج فيها شهادة فنية، ويعدّ جندياً فنياً في المهنة التي تخصص بها<sup>(٦٥)</sup>.

شهدت القوة الجوية العراقية في عام ١٩٥٣ تطوراً واضحاً في بنيتها الإدارية<sup>(٦٦)</sup>، فأصبحت تشترك كعضو أصلي في مجلس الدفاع الذي كان يتألف من رئيس أركان الجيش ومعاون رئيس

أركان الجيش والمعاون الإداري لرئيس أركان الجيش وقائد القوة الجوية الملكية وذلك وفقاً لنظام وزارة الدفاع رقم (٣٩) لعام ١٩٥٣<sup>(٦٧)</sup>.

وتناولت المادة الرابعة عشرة من النظام المذكور قيادة القوة الجوية الملكية ((ويرأسها قائد القوة الجوية الملكية بمنصب قائد فرقة)) ويكون ((مسؤولاً تجاه الوزير عن إدارة وتجهيز وتنظيم وتسليح وتدريب القوة الجوية الملكية على أن يتم ذلك بالتشاور مع رئيس أركان الجيش لإمكان تأمين التعاون المطلوب مع القوات المحاربة))<sup>(٦٨)</sup>، وأن ((يقضي مرور كافة القضايا الإدارية الخاصة بالقوة الجوية الملكية برئاسة أركان الجيش، ولقائد القوة الجوية الملكية الاتصال المباشر بمديريات الوزارة الأخرى لغرض تنفيذ واجباته، ويقسم مقر قيادة القوة الجوية الملكية الى شعب يقرها الوزير بموجب اقتراح قائد القوة الجوية الملكية))<sup>(٦٩)</sup>. ويرى الباحث أن هذا النظام قد زاد من مهام وصلاحيات قائد القوة الجوية وسمح لهذه المؤسسة الحيوية بتنظيم نفسها بشكل أوضح تماشياً مع التوسع الذي حصل في تسليح القوة الجوية، وازدياد أهميتها كونها عامل نوعي في حسم الحركات العسكرية الحديثة.

وحظي النظام رقم (٣٩) لعام ١٩٥٣ بتعديل مهم بموجب البند (٦٥) من أوامر الجيش الصادرة أواخر عام ١٩٥٣ حيث أعيد بموجبه ربط قيادة القوة الجوية برئاسة أركان الجيش، كما ربطت المطارات بأممية القوة الجوية مباشرة بعد التوسع الكبير في القوة الجوية، وعدم كفاية معسكر الهندي لها من الناحيتين الأمنية والحربية، فتم نشرها في مناطق العراق المختلفة، فنقل السرب الأول الى مطار الموصل، كما نقل السرب الرابع الى مطار كركوك، وتم فك ارتباط هذين السربين بأممية معسكر الهندي وربطهما بأممية القوة الجوية مباشرة<sup>(٧٠)</sup>.

وفي عام ١٩٥٤ اختير بعد مشاورات ومداولات طويلة العقيد الطيار عبد الكاظم عبادي<sup>(٧١)</sup> - احد ضباط القوة الجوية العراقية - لمنصب قائد القوة الجوية، والذي أخذ على عاتقه عملية تنظيم هذه القوة، واستحداث ملاك (أممية الجحفل الجوي التعبوي) التي ارتبطت بها مبدئياً الأسراب المقاتلة، وفي عام ١٩٥٦ صدر ملاك مقر قيادة القوة الجوية<sup>(٧٢)</sup>، وتألف من مديرية الحركات الجوية ومديرية الإدارة الجوية فضلاً عن مديريات التدريب الجوي ومديرية الميرة والتجهيز الجوي ومديرية الدفاع الجوي (قاطع الدفاع الجوي)<sup>(٧٣)</sup>. وهكذا يبدو التوسع المطرد في تشكيلات القوة الجوية أواخر العهد الملكي حتى أنها أصبحت جزءاً رئيساً وحيوياً ومن أقسام وزارة الدفاع والجيش العراقي، وتوسع هيكلها الوظيفي والإداري والفني بعد أن ظهرت أقسام وتشكيلات جديدة ومتخصصة، مما زاد من دقة المهام والواجبات الملقاة على عاتق منتسبيها، وأصبحت أكثر تحديداً وتخصصاً وذات صفة مهنية عالية.

وعندما ألف الجيش العربي بعد قيام الاتحاد العربي بين العراق والأردن عام ١٩٥٨، تم الاتفاق بين رئيس أركان الجيش العراقي الفريق الركن محمد رفيق عارف<sup>(٧٤)</sup> مع ممثل وزارة الدفاع

الأردنية ورئيس أركان الجيش الفريق حابس المجالي لوضع الأسس المقترحة لإدماج الجيشين الأردني والعراقي، ومن جملة اقتراحات اللجنة المشكلة لدراسة الموضوع هو توسيع كلية القوة الجوية الملكية في بغداد لقبول العدد المطلوب من التلاميذ لسد حاجة القوة الجوية الملكية العربية من الطيارين بعد توحيد القوة الجوية الملكية العراقية وسلاح الجو الملكي الأردني، وقد ربطت القوة الجوية العربية برئاسة رئيس أركان الجيش العربي، وشغل اللواء سامي عبد الفتاح<sup>(٧٥)</sup> - قائد القوة الجوية السابق - منصب وزير الدولة لشؤون الدفاع في وزارة الاتحاد العربي، وعين زعيم الجو (العميد الطيار) عبد الكاظم عبادي قائداً للقوة الجوية العربية<sup>(٧٦)</sup>.

أما قادة القوة الجوية للمدة من ١٩٤١ - ١٩٥٨ مع مدد اشتغالهم موضحة في الجدول رقم (١) جدول رقم (١) قادة القوة الجوية العراقية للمدة من ١٩٤١ - ١٩٥٨ مع مدد اشتغالهم<sup>(٧٧)</sup>

ت	الرتبة	الاسم	مدة الاشتغال	
			من	الى
١	مقدم الجو الركن - أمير لواء الجو الركن (اللواء الركن)	سامي فتاح	١ حزيران ١٩٤١	٢ آيار ١٩٥٤
٢	لواء طيار ركن	منير عباس حلمي (وكالة) <sup>(٧٨)</sup>	٣ آيار ١٩٥٤	٢ تشرين الثاني ١٩٥٤
٣	عقيد - عميد طيار	عبد الكاظم عبادي	٣ تشرين الثاني ١٩٥٤	٤ تموز ١٩٥٨

## المبحث الرابع

### فعاليات القوة الجوية العراقية وموقفها إزاء الأحداث الداخلية

أولاً: مساهمة القوة الجوية في أحداث حركة آيار ١٩٤١

بعد تشكيل حكومة الدفاع الوطني في ٣ نيسان ١٩٤١<sup>(٧٩)</sup> وتأزم الموقف الداخلي تدارست القيادات العسكرية العراقية مع القيادات السياسية مجريات الأمور وما يجب أن يقوم به الجيش في حالة حدوث صدام مسلح مع البريطانيين، وقد حضر الاجتماع أمر القوة الجوية العقيد الطيار محمود سلمان<sup>(٨٠)</sup> لمعرفة ما كان على سلاح الجو أن يقوم به في حالة الحرب مع بريطانيا<sup>(٨١)</sup>.

ولما بدأت الحرب في ٢ آيار ١٩٤١ لم تكن القوة الجوية العراقية حالها حال بقية صنوف الجيش العراقي مستعدة استعداداً تاماً للقتال كما أشار الى ذلك العقيد توفيق القره غولي عن الساعات الأولى للحرب فيقول: ((وفجأة استيقظ الجميع على أصوات أزيز الطائرات الذي ملأ

الفضاء والقنابل تتهاطل على القوات والأهداف المعينة،.. فسارع من كان يرتدي بجامته لخلعها ليرتدي ملابس عسكرية، وهرع الجنود الى رشاشاتهم يوجهون نيرانها الى الطائرات، وعندئذ فقط عرفنا أننا نقاتل الإنكليز على غير استعداد..<sup>(٨٢)</sup>.

على كل حال، وبعد قيام الطيران البريطاني بقصف الأهداف العسكرية في بغداد، تدخلت القوة الجوية العراقية بالمعركة بين حين وآخر وقامت ((بهجوم منخفض (طيران واطيء) على الحبانية ودمرت أكثر من عشرين طائرة فنقص موجود طائرات أس.أي.ف.أس من ٦٤ الى ٤٢))، فضلاً عن خسائر بشرية بلغت ٣ قتيلاً و ٢٩ جريحاً. لذلك قررت قيادة القوات البريطانية نقل هجماتها الجوية الى المطارات العراقية وخطوط المواصلات لتدمير أكبر عدد من الطائرات<sup>(٨٣)</sup>.

ساهمت طائرات القوة الجوية في هذه الحرب لاسيما طائرات الأسراب الثالث والرابع والخامس والسادس والسابع، فقدمت الإسناد للجيش العراقي فضلاً عن التصدي لهجمات القوات الجوية البريطانية، وقد بذلت جهوداً استثنائية بقدراتها المحدودة مقارنة مع قدرات العدو وتطور أسلحته الجوية<sup>(٨٤)</sup>. وبعد فشل حصار الحبانية للمدة من ٢-٦ آيار، تعرضت القوة الجوية العراقية لخسائر كبيرة نتيجة قصف الطائرات البريطانية للقاعدة الجوية العراقية في معسكر الهندي في ٤ آيار والأيام التالية<sup>(٨٥)</sup>.

وفقدت القوة الجوية معظم طائراتها في هذه الحرب ففيما يخص رف الطائرات (الفرنسنت) فإنه فقدَ معظم طائراته بسبب حوادث حرب آيار ١٩٤١ ولم تبق إلا طائرة واحدة بقيت تستعمل في أغراض المواصلات، كما فقدت القوة الجوية في المدة من ٣-٦ آيار طائرتين من نوع (نسر) أسقطنا أثناء القتال الجوي مع الطائرات البريطانية المغيرة على مطاري الهندي والحبانية وقتل طياريهما كل من ملازم طيار عبد السلام يحيى الكاتب وملازم طيار لطفي احمد الجميل، وهي من طائرات السرب الثالث<sup>(٨٦)</sup>. بينما أسقطت طائرتان من نوع (سافويا) في ٤ آيار في الديوانية بنيران القطعات الأرضية العراقية ظناً منها بأنهما بريطانيتين وذلك بعد قرار الحكومة العراقية بتوزيع الطائرات المتبقية على الألوية العراقية للحفاظ عليها من ضربات القوة الجوية البريطانية، فضلاً عن سقوط العديد من الطائرات لأسباب فنية أو تعرضية<sup>(٨٧)</sup>.

كما فقد السرب الثاني معظم طائراته بالقصف الجوي البريطاني في حرب آيار ١٩٤١ ولم يبق لديه إلا ثلاث طائرات، ما لبث أن غرق منها اثنان في فيضان عام ١٩٤٢ مما جعل وزارة الدفاع تلغي هذا السرب ولم يعاد إنشائه إلا عام ١٩٥٠<sup>(٨٨)</sup>. أما السرب الرابع فقد نقل من مطار كركوك وساهم في الحرب في جبهات بغداد واستعمل المطار المدني (مطار المثني) لعملياته الجوية واشترك في عدة معارك جوية ناجحة، تمكن من إسقاط طائرة بريطانية من نوع (ولنكتن) (Willington) وأصاب غيرها بأضرار، وبعد تعرض المطار المدني للقصف البريطاني تم نقل

طائرات هذا السرب الى منطقة خان بني سعد (أحدى نواحي لواء ديالى) لتكون أرض نزول يستخدمها السرب في عملياته، وقد السرب معظم طائراته في هذه الحرب ولم يبق لديه غير ست طائرات، كما فقد السربين الخامس والسادس معظم طائراتهما في هذه الحرب، وكذلك الحال مع السرب السابع فلم يبق من هذه الأسراب إلا عدد قليل من الطائرات<sup>(٨٩)</sup>.

وحاولت حكومة رشيد عالي الكيلاني، الحصول على مساعدات عسكرية من ألمانيا ومنها الحصول على عدد من الطائرات، لكن ((مبالغة ممثلي ألمانيا في العراق - من مدنيين وعسكريين - في تقدير قدرة الجيش العراقي على الصمود والقتال، فلم تنتبه حكومة الرايخ الألماني الى حاجة الجيش العراقي الى الإمدادات الألمانية وبخاصة الطائرات إلا بعد فوات الأوان))<sup>(٩٠)</sup>.

ويذهب فاضل البراك الى القول بأن ((..التصور الاستراتيجي الألماني كان عاجزاً عن التقدير الصحيح للموقف والاختيار المناسب للهدف المركزي للجهد العسكري، وقد أدى هذا القصور الى حرمانهم من فرصة كبيرة ربما كانت ستغير مجرى الحرب، كما أدى أيضاً إلى حرمان العراق من مساعدة حقيقية وفعالة ربما كان في وسعها أن ترجح كفة العراق في صراعه مع بريطانيا))<sup>(٩١)</sup>.

وعلى الرغم من تأخر وصول المساعدة الألمانية العسكرية، لكنها شرعت في تنفيذها فأرسلت الطائرات الألمانية فضلاً عن الإيطالية وخبرائها الى العراق، وقد استطاعت ((طائرات الميسر شमित (الميسز شميت) الألمانية التي هبطت في مطار الموصل أن توقع بالإنكليز خسائر ملموسة، وامتعت مقاتلات بريدا وقاصفات سافويا الإيطالية حتى من التحليق في الجو فقبعت في كركوك))<sup>(٩٢)</sup>.

ويضيف البراك أن أسباب فشل الحركة هو ضعف تسليح الطيران العراقي مقابل سلاح الجو البريطاني فيقول: ((..وكان الجيش عاجزاً عن الصمود أمام الأسلحة الحديثة، ولاسيما الطائرات))<sup>(٩٣)</sup>. وان الجانب الحكومي العراقي كان قد اخبر الجانب الألماني بوجود ما يكفي لمدة (٦) اشهر من وقود الطائرات. ثم ظهر أن هذه المعلومات لم تكن دقيقة حتى أن معظم الطائرات التي وصلت من ألمانيا وإيطاليا بقيت جاثمة في أوكارها ومواضعها، فضلاً عن عدم تمتع المطارات العراقية بالحماية الكافية، فكانت الطائرات الألمانية عرضة للقصف والتدمير من قبل سلاح الجو البريطاني دون وجود وسائل للدفاع عنها<sup>(٩٤)</sup>.

ومن جانب آخر، لم تأخذ القوة الجوية العراقية بمبدأ المبادأة فتركت ذلك - بسبب الموقف السياسي والعسكري لقادة الحركة - للجانب البريطاني، فلم تكن هناك حماية جوية للقوات البرية العراقية المحيطة بقاعدة الحباينة لذلك تفاجيء الجيش العراقي بقصف الطائرات البريطانية بكثافة، على الرغم من أن صلاح الدين الصباغ ادعى بأنهم كانوا يتوقعون هكذا ضربة من البريطانيين، فقد ذكر في مذكراته: ((لقد فرض الإنكليز علينا الحرب فرضاً لأنهم كانوا يريدون

توجيه سياسة العراق وفق مصالحهم الاستعمارية.. وما قصدنا قتالهم أو الاشتباك معهم ولكنهم بادؤونا بالقتال فكان لا بد لنا من الدفاع عن شرفنا ووطننا..))<sup>(٩٥)</sup>. كما ذهب الصباغ في أوراقه الشخصية عندما حدد أسباب فشل الجيش العراقي في حربه ضد بريطانيا عام ١٩٤١ الى جملة من الأسباب من بينها ((فقدان العراق السيادة الجوية بعد تدمير سلاحه الجوي))<sup>(٩٦)</sup>.

وعلى أية حال، تعرضت القوة الجوية بعد أحداث حرب آيار ١٩٤١ الى كبوة لم تنهض منها إلا بعد سنوات طوال، فقد دمرت معظم طائراتها وتفككت قيادتها العليا بعد هروب قائدها العقيد الطيار محمود سلمان مع بقية الضباط الى إيران<sup>(٩٧)</sup>، بعد أن كانت قد وصلت الى مرحلة من الإعداد والتنظيم والتسليح، لكن يبدو للباحث أن الجهود البريطانية السابقة لإعاقة تسليح القوة الجوية بشكل أكثر تطوراً وحادثة كان يخفي وراءه مخاوف بريطانيا من احتمالية توجيه هذا السلاح ضد القوات البريطانية العاملة في العراق، وهذا ما حصل فعلاً، مما جعل بريطانيا تستمر بسياستها في الأعوام التالية على المنوال نفسه، خشية أن يتكرر ما وقع في آيار عام ١٩٤١.

#### ثانياً: دور القوة الجوية في إنهاء حركات بارزان (١٩٤٣-١٩٤٧)

بعد عودة الملا مصطفى البارزاني الى التمرد مرة أخرى في ٩ تشرين الأول عام ١٩٤٣ الى ٢٠ كانون الأول ١٩٤٣ ساهمت القوة الجوية مع بقية قطعات الجيش بإخماد التمرد بالسرعة الممكنة، على الرغم من أن حركات بارزان لعام ١٩٤٣ لم تكن إجراءات الحكومة بصدها فعالة ولم ((تكن حملة تأديبية بالمعنى الصحيح ولم تحقق أي غرض معين، بل العكس، إنما تمخضت عنه من نتائج سيئة من جراء ضعف الحكومة وتردها وعجزها عن اتخاذ القرارات الصائبة وقتئذ مما أدى الى أن يستقل أمر الملا مصطفى وتصطبغ حركته بطابع قومي..)) على حد تعبير حسن مصطفى<sup>(٩٨)</sup>.

وخلال حركات عام ١٩٤٥، اشتركت طائرات الأسراب الأول والرابع والسابع في إخماد هذه الحركة وتقديم الإسناد اللازم لقوات الجيش والشرطة، وقد فقدت القوة الجوية بعض طائراتها أثناء التمرينات العسكرية على الهجوم أو لأسباب فنية أخرى، وسقطت طائرة أخرى أثناء ارتطامها بالجبل في منطقة دینارته (شمال الموصل) من نوع (إنسن) (Insin) وقتل فيها طيارها الملازم أول عبد المجيد عبد الرزاق فضلاً عن طاقمها المؤلف من عريف براد أنور عزيز ونائب عريف أسلحة عبد القادر احمد شكري وذلك في ٢٢ أيلول ١٩٤٥<sup>(٩٩)</sup>.

وحاولت وزارة الدفاع العراقية طلب المساعدة البريطانية في هذه الحركات ومنها طلب إعادة مطار الموصل من القوة الجوية البريطانية بسرعة وتسليمه الى القوة الجوية العراقية، لكي تستفيد منه في حركاتها ضد بارزان<sup>(١٠٠)</sup>. وقد التحق بقيادة الحركات العسكرية العراقية سريان من القوة الجوية لهذا الغرض<sup>(١٠١)</sup>. وأخذت القوة الجوية تتعاون مع بقية الصنوف لرمي القنابل فوق مناطق المتمردين وطردهم من المناطق التي يسيطرون عليها بغية تسهيل الأمر على قوات الجيش

البرية لفرض سيطرتها عليها<sup>(١٠٢)</sup>. فضلاً عن ذلك، ألقت القوة الجوية العناد والأرزاق والأدوية على القوات العسكرية، وقامت بحرق قرى المتمرد محمود آغا الزيباري<sup>(١٠٣)</sup>.

وأسهمت القوة الجوية مع الجيش وقوات الشرطة لقمع تمرد البارزاني للمدة من ٢٣ نيسان إلى ١٦ حزيران ١٩٤٧، واشتركت الأسراب الأولى والرابع والسابع في هذه الحركات<sup>(١٠٤)</sup>، مما عجل من حسم الحركات العسكرية لصالح الجيش وقوى الأمن الأخرى التابعة للحكومة العراقية، وبذلك فرضت الحكومة سيطرتها من جديد على مناطق بارزان وبقية المناطق الشمالية بعد اشتراك فعال ومؤثر لسلاح الجو العراقي، الذي انزل بالمتمردين خسائر بشرية ومادية كبيرة، فضلاً عن الحرب النفسية التي أوجدها هذا السلاح في نفوس المتمردين، مما اضطر الشيخ احمد البارزاني والملا مصطفى للهرب نحو الحدود الإيرانية مع فلول مقاتليهم، فعدت بذلك الحركات منتهية<sup>(١٠٥)</sup>.

## المبحث الخامس

### نشاطات القوة الجوية العراقية وفعاليتها الخارجية ١٩٣٩-١٩٥٦

#### أولاً: الموقف من قيام الحرب العالمية الثانية

أصبحت القوة الجوية العراقية ذات أهمية واضحة في الخطط الدفاعية العراقية -البريطانية المشتركة خلال مدة الحرب العالمية الثانية (١٩٣٩-١٩٤٥)<sup>(١٠٦)</sup>، فقد ترتب على الحكومة العراقية وبموجب المادة الرابعة من المعاهدة العراقية - البريطانية لعام ١٩٣٠ تقديم المعونة الممكنة للقوات البريطانية في العراق: ((.إن معونة صاحب الجلالة ملك العراق في حالة حرب أو خطر محقق تنحصر في أن يقدم الى صاحب الجلالة البريطانية في الأراضي العراقية، جميع ما في وسعه أن يقدمه من التسهيلات والمساعدات ومن ذلك استخدام السكك الحديدية.. والمطارات ووسائل المواصلات))<sup>(١٠٧)</sup>. وهذا الأمر يشير الى أن واجب القوة الجوية العراقية هو السماح باستخدام قواعدها ومطاراتها الجوية للمجهود الحربي البريطاني، ولم يشار الى وجوب اشتراك سلاح الجو العراقي بعمل قتالي فعلي .

وأكدت الخطط العسكرية المشتركة (الدفاعية) على أهمية القوة الجوية العراقية، وبأنها ضرورية على الخصوص للهجوم، ولتأخير العدو على خطط مواصلاته في الأقل في الممرات الجبلية التي يجب عليه اجتيازها على اعتبار أن الأعداء المحتملون، آنذاك - قبيل الحرب العالمية الثانية - هم تركيا وإيران<sup>(١٠٨)</sup>. وقد حددت هذه الخطط حجم القوات الجوية العراقية المطلوب استخدامها في الخطط المذكورة بأنها تتألف من سرب واحد من الطائرات على أن يزداد ذلك الى سربين في

عام ١٩٤٠ لمعاونة الجيش، فضلاً عن سريان مقاتلان، وسرب قاصفات متوسطة وسرب مواصلات واحد<sup>(١٠٩)</sup>.

وأكدت الخطط المذكورة، أيضاً، على وجوب وضع معظم طائرات القوة الجوية العراقية في مطار البصرة على أهبة الاستعداد لمهاجمة خط المواصلات الإيراني عبر مضائق الجبال بالتعاون مع القوة الجوية البريطانية، ذلك في حالة الهجوم من جانب الحدود الإيرانية، وفي حالة الهجوم من الأراضي التركية تتعاون الطائرات العراقية مع الطائرات البريطانية في لواء الموصل<sup>(١١٠)</sup>.

وجراء ما تقدم، أصدرت رئاسة أركان الجيش العراقي في ١٠ أيلول ١٩٣٩ (أمر الحركات) للقطعات المكلفة بتنفيذ خطة الدفاع المشتركة، ووضعت طائرات القوة الجوية العراقية في مطارات الموصل وبغداد والشعبية استعداداً لحدوث طاريء، وقد أودعت نسخة من أمر الحركات هذا الى قيادة القوات البريطانية في العراق<sup>(١١١)</sup>. فضلاً عن ذلك تكليف المقدم الطيار موسى علي للذهاب الى قاعدة الحبانية للمذاكرة مع الجانب البريطاني فيما يتعلق بالدفاع الجوي في مناطق بغداد والموصل والبصرة<sup>(١١٢)</sup>.

ومما يجدر ذكره، أن نوري السعيد رئيس الوزراء ووزير الدفاع وكالة<sup>(١١٣)</sup>، وخلال مؤتمر عقد في ٨ تشرين الثاني ١٩٤١ في السفارة البريطانية في بغداد قد حاول إشراك القوة الجوية والجيش العراقي في ((أدوار أكثر فعالية مع القوات البريطانية في مهام الدفاع عن العراق))<sup>(١١٤)</sup>.

ويشير عبد الرزاق الحسني الى أن من بين التسهيلات التي قدمتها الحكومة العراقية لدعم الجهود الحربي البريطاني وبقية دول الحلفاء هو جعل ((المطارات، وأوكار الطائرات متوفرة لاستعمال البريطانيين والأمم الحليفة الأخرى، وقد سُلمت تسهيلات المواصلات الجوية جميعها، كالموانئ الجوية والمطارات وأوكار الطائرات.. الى السلطات العسكرية الحليفة لاستعمالها الخاص))<sup>(١١٥)</sup>.

وعلى اثر إعلان العراق الحرب على دول المحور (ألمانيا وحلفاؤها) بقرار من مجلس الوزراء في كانون الثاني ١٩٤٣<sup>(١١٦)</sup>، اعتبر الجيش بأكمله بما فيه القوة الجوية في حالة حرب ضد دول المحور واعتباراً من ١٧ كانون الثاني من العام نفسه<sup>(١١٧)</sup>.

وهكذا اقتصرت مهام القوة الجوية العراقية بتقديم المساعدة للقوة الجوية البريطانية في حالة وقوع اعتداء خارجي على العراق بسبب مؤثرات الحرب العالمية الثانية، فضلاً عن تقديم المطارات والقواعد الجوية الخدمات المناسبة لسلاح الجو البريطاني، وكان الاهتمام ملحوظاً قبل حركة آيار ١٩٤١.

ثانياً: دور القوة الجوية في الحرب العربية - الإسرائيلية عام ١٩٤٨

شاركت القوة الجوية العراقية مع بقية صنوف الجيش العراقي في تقديم العون للشعب الفلسطيني وفي المساهمة مع الجيوش العربية الأخرى، التي قررت حكوماتها تحرير الأرض العربية في فلسطين من العصابات الصهيونية التي سيطرت على أجزاء مهمة من فلسطين بعد قرار الأمم المتحدة بتقسيم فلسطين الصادر عام ١٩٤٧<sup>(١١٨)</sup>، ومن ثم إعلان بريطانيا- الدولة المنتدبة على فلسطين- انسحابها من الأراضي الفلسطينية في آيار ١٩٤٨، فاشترك السرب السابع من القوة الجوية بطائراته نوع (أنسن) والتحق بالجيش العراقي قبل ٤ آيار ١٩٤٨ ثم رف طائرات (كلاديتز) في ١٩ آيار من العام نفسه، وبدأت المشاركة الفعلية للقوة الجوية العراقية في صباح يوم ١٥ آيار وذلك في قصف القوات الإسرائيلية في قلعة كيشر (تقع غرب نهر الأردن)، فضلاً عن استطلاع المنطقة والطرق المؤدية إليها مما مكن القوات البرية العراقية بوقت قصير (٢ ساعة) الوصول الى رأس جسر جنوب كيشر في غرب نهر الأردن، ومما سهل عبور سرية المدرعات الجسر<sup>(١١٩)</sup>. وقد فقد هذا السرب ثلاثة من منتسبيه في مطار المفروق بالأردن بعد عطل فني أصاب طائرتهم<sup>(١٢٠)</sup>.

كما شارك السرب الأول برف من طائرات (أنسن) في شهر آب ١٩٤٨ وكان يعمل من مطار المفروق في الأردن، كما ساهمت طائرات (فيوري) من السرب المذكور للمدة من ٢ كانون الأول ١٩٤٨ - حزيران ١٩٤٩ وكانت تعمل من مطار دمشق في سوريا، كذلك شارك السرب الأول برف واحد مجهز بطائرات (فيوري) كانت تعمل من الأراضي المصرية وذلك في تشرين الثاني ١٩٤٨ ولم تعد منه الى العراق بعد وقف الحرب إلا طائرة واحدة، وقد تحطمت طائرتان أثناء وجود الرف في مصر احدهما باشتباك جوي والأخرى على الأرض في حين أصيبت الطائرة الثالثة بأضرار أمكن تصليحها وإعادتها الى العراق في أواخر تموز ١٩٤٩<sup>(١٢١)</sup>.

أما السرب الرابع فقد أسهم برفوف متناوبة في حرب فلسطين عام ١٩٤٨ إذ عملت رفوفه من مطار المفروق في الأردن للمدة من ٢٠ آيار ١٩٤٨ الى ٣٠ نيسان ١٩٤٩، ووفق السرب إحدى طائراته نوع (كلاديتز) بسبب رداءة الأحوال الجوية، وقد قائد الطائرة الرئيس (النفيب) عبد الستار عبدالله في الصحراء السورية<sup>(١٢٢)</sup>.

ومما يجدر ذكره، أن القوة الجوية العراقية خلال حرب عام ١٩٤٨ قد واجهت مشكلات كبيرة في الحصول على العتاد اللازم لطائراتها سواء من قاعدة الحبانية في العراق أو من القواعد المصرية، فكان الموقف البريطاني سلبياً، فامتعت القوات البريطانية العاملة في العراق من السماح للقوة الجوية بالتجهيز من قاعدة الحبانية بالعتاد والقنابر اللازمة لعملها التعبوي متذرعاً بالتزامها بقرار مجلس الأمن الدولي القاضي بحظر الأسلحة على طرفي الحرب<sup>(١٢٣)</sup>. وهذا ما يؤكد للباحث بأن بريطانيا إنما فعلت ذلك لدعم الكيان الصهيوني (إسرائيل) بشكل خفي وترجيح كفة

الحرب لصالحه بعد حجب المساعدات العسكرية للجيش العربية ومنها القوة الجوية العراقية، مما يؤكد عدم حيادية الموقف البريطاني من الحرب العربية-الإسرائيلية عام ١٩٤٨.

هذا من الجانب البريطاني، أما الجانب المصري وعلى الرغم من تقديم المساعدة له من القوة الجوية العراقية التي ساندت القوات المصرية البرية، ولكن يبدو أنه لأسباب وعوامل لوجستية وربما مادية واقتصادية حالت دون تقديم مصر الدعم لسلاح الجو العراقي لاسيما العتاد اللازم لاستمراره بإسناد القوات البرية العراقية لديمومة الحرب ضد الكيان الصهيوني (إسرائيل)، لكن ذلك لم يمنع وزير الدفاع العراقي شاكر الوادي في حكومة مزاحم الباجة جي<sup>(١٢٤)</sup> (٢٦ حزيران ١٩٤٨-٦ كانون الثاني ١٩٤٩) من الذهاب الى القاهرة للتفاهم مع مصر حول تنسيق الحركات العسكرية وتسليح الجيوش العربية لاسيما العراقية والمصرية وتوحيد جهودها، ووافق الوفد العراقي على ((.. أن يقدم العراق لمصر ثلاثاً من طائراته الفيوري، وهكذا كان))<sup>(١٢٥)</sup>.

ومما يؤكد السياسة البريطانية لإبقاء العراق لا يمتلك سلاح جو فعال هو ما قاله رئيس الوزراء البريطاني تشرشل أمام مجلس العموم البريطاني في الحادي عشر من آيار عام ١٩٥٣ ما نصه: ((.. وأنه لمن حسن الحظ أن لا يكون لدى الحكومة البريطانية ما تفعله بشأن تزويد الدول العربية بالطائرات كي لا تكون إسرائيل بوضع غير عادل..)) مما أثار رفضاً واحتجاجاً عراقياً واسعاً<sup>(١٢٦)</sup>، حتى أن رئيس مجلس النواب محمد فاضل الجمالي استنكر هذا التصريح واعتبره ((يهدد السلام والاستقرار في هذه البقعة من العالم..))<sup>(١٢٧)</sup>. فضلاً عن ذلك يرى الباحث أن سياسة بريطانيا هذه إنما تشير الى حماية الكيان الصهيوني (إسرائيل) والتوصل من الالتزامات والعهود التي قطعتها للشعوب العربية ومنها العراق بتقديم المعونات والمساعدات العسكرية له لاسيما وأن هناك معاهدات صداقة وتحالف سابقة تربطه مع بريطانيا.

### ثالثاً: مساهمات أخرى للقوة الجوية العراقية

فضلاً عما تقدم، فقد ساهمت القوة الجوية العراقية بتقديم المعونة العسكرية للأشقاء في سوريا اثر الاعتداءات الصهيونية على بحيرة الحولة، وبعد طلب الحكومة السورية في آيار ١٩٥١ النجدة من العراق، ساهمت القوة الجوية الى جنب القوات المسلحة الأخرى بعدد من الطائرات بقيت هناك الى ٢٥ آب ١٩٥١ اذ عادت الى الوطن بعد توقف الاعتداءات الصهيونية<sup>(١٢٨)</sup>. وهذا دليل واضح على الشعور القومي النبيل للعراقيين وحكوماتهم في العهد الملكي، على الرغم من كل ما أثير على ذلك العهد من رجعية وإقليمية إلا أنه كان هناك لمسات واضحة على الصعيد القومي لا ينبغي للباحث المنصف أن يتجاوزها.

وعندما وقع العدوان الثلاثي على مصر عام ١٩٥٦، وبعد طلب الحكومة الأردنية المساعدة العسكرية من العراق في حالة تعرضها الى هجوم (إسرائيلي)، وافقت الحكومة العراقية على إرسال

قوات عسكرية، ومنها قوة جوية فعالة، وفعلاً دخلت القوات العراقية الأراضي الأردنية في الثاني من تشرين الثاني ١٩٥٦، ولما أشيع، آنذاك، بأن الحكومة العراقية تخطط للتآمر على سوريا وبعد طلب الحكومة الأردنية، انسحبت القوات العراقية بجميع صنوفها من الأراضي الأردنية فوراً، كما أشار الى ذلك بيان الحكومة العراقية في ٨ كانون الاول ١٩٥٦<sup>(١٢٩)</sup>.

## الخاتمة

ألقت الحرب العالمية الثانية، وأحداث حركة آيار ١٩٤١، بضلالها على تطور القوة الجوية العراقية، وزيادة قدراتها القتالية، فقد ارتأت بريطانيا تقليص مساعداتها العسكرية للقوة الجوية العراقية من طائرات أو مواد احتياطية وقنابر وغيرها، هذا من جانب، فضلاً عن تدمير معظم طائرات القوة الجوية العراقية من قبل سلاح الجو البريطاني خلال أحداث حركة آيار ١٩٤١ سواء كان ذلك بالقصف البريطاني للمطارات العراقية أو بسبب القتال بين الطرفين أو لأسباب فنية، من جانب آخر. مما أصاب القوة الجوية العراقية بنكسة كبيرة، ولم تتمكن من النهوض من كبوتها حتى سنوات عديدة بعد الحرب.

كما أن القوة الجوية العراقية، خلال مدة الحرب العالمية الثانية، أصبحت من ضمن الخطط الدفاعية الجوية العسكرية لبريطانيا، فحاولت الأخيرة الحصول على موافقة الحكومة العراقية لجعل المطارات والقواعد ووسائل المواصلات تحت يد القوات البريطانية في حالة وقوع خطر محقق، لذلك سعت وزارة المستعمرات البريطانية بضرورة إجراء تمارين عسكرية مشتركة، أسهمت فيها القوة الجوية لتطوير فاعليتها التعبوية في حالة الحاجة لاستخدامها عندما يكون هناك هجوم أو خطر محتمل من جهات إيران وتركيا.

وبعد الحرب العالمية الثانية، بذلت الحكومات العراقية جهوداً استثنائية لإعادة تنظيم القوة الجوية وإعادة تشكيلها، بما يتوافق مع المستجدات الحاضرة، آنذاك، بعد أن فقدت معظم قدراتها القتالية والفنية واعتمدت على الإمكانيات الذاتية والخبرات الوطنية، فأعادت الروح الى هذه القوة من جديد، بجهود كبيرة، وبعد دعم محدود من الجانب البريطاني .

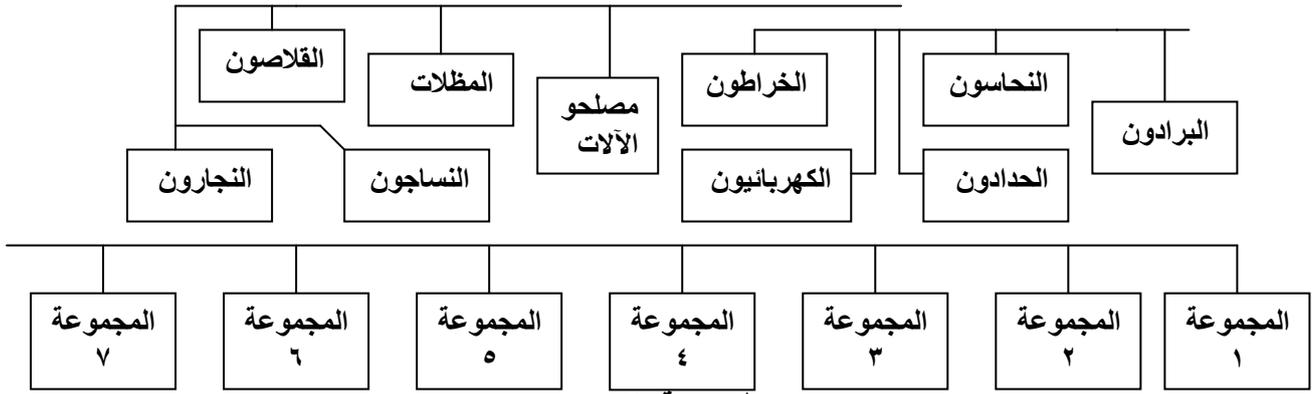
وبعد عام ١٩٥٣ انفتحت الحكومة العراقية، ممثلة بوزارة الدفاع، للحصول على المساعدات الأمريكية الخاصة بشراء الطائرات وتوسيع المطارات وإدامتها، مما زاد من كفاءة القوة الجوية وتوسعها، وهذا الأمر يتطلب إعادة تأهيل الملاك الإداري والفني والحربي للقوة الجوية، وتم ذلك

فعالاً لاسيّما بعد أن أصبحت هناك كلية متطورة للقوة الجوية تعد الكوادر الكفوءة من الطيارين، فضلاً عن مدرسة الصنائع لإعداد الفنيين اللازمين لإدامة الطائرات وتصليحها. أثار التوجه العراقي لطلب المساعدة الأمريكية العسكرية الجانب البريطاني، مما جعله يقدم مساعدات عسكرية تمثلت بالطائرات الحديثة بعد أن أصبحت الدولتان العراق وبريطانيا في حلف عسكري (ميثاق بغداد) بعد عام ١٩٥٥، وبعد أن استلم العراق العديد من المطارات والقواعد الحربية من الجيش البريطاني في العراق، مما فسح المجال لنمو مطرد لسلاح الجو العراقي، وأصبحت القوة الجوية العراقية ضمن الخطط الدفاعية الجوية لبريطانيا .

ساهمت القوة الجوية العراقية، مع بقية صنوف الجيش، في حرب عام ١٩٤١ مع بريطانيا، وقدمت معظم طائراتها والعديد من الشهداء للدفاع عن الوطن بعد تعرضه لاحتلال بريطاني ثاني، كما شاركت القوات الأمنية والجيش في إخماد الحركات الداخلية في بارزان للمدة من ١٩٤٣-١٩٤٧، وكان لتدخلها الأثر الكبير بإنهاء تلك الحركات بالسرعة الممكنة وبأقل التضحيات.

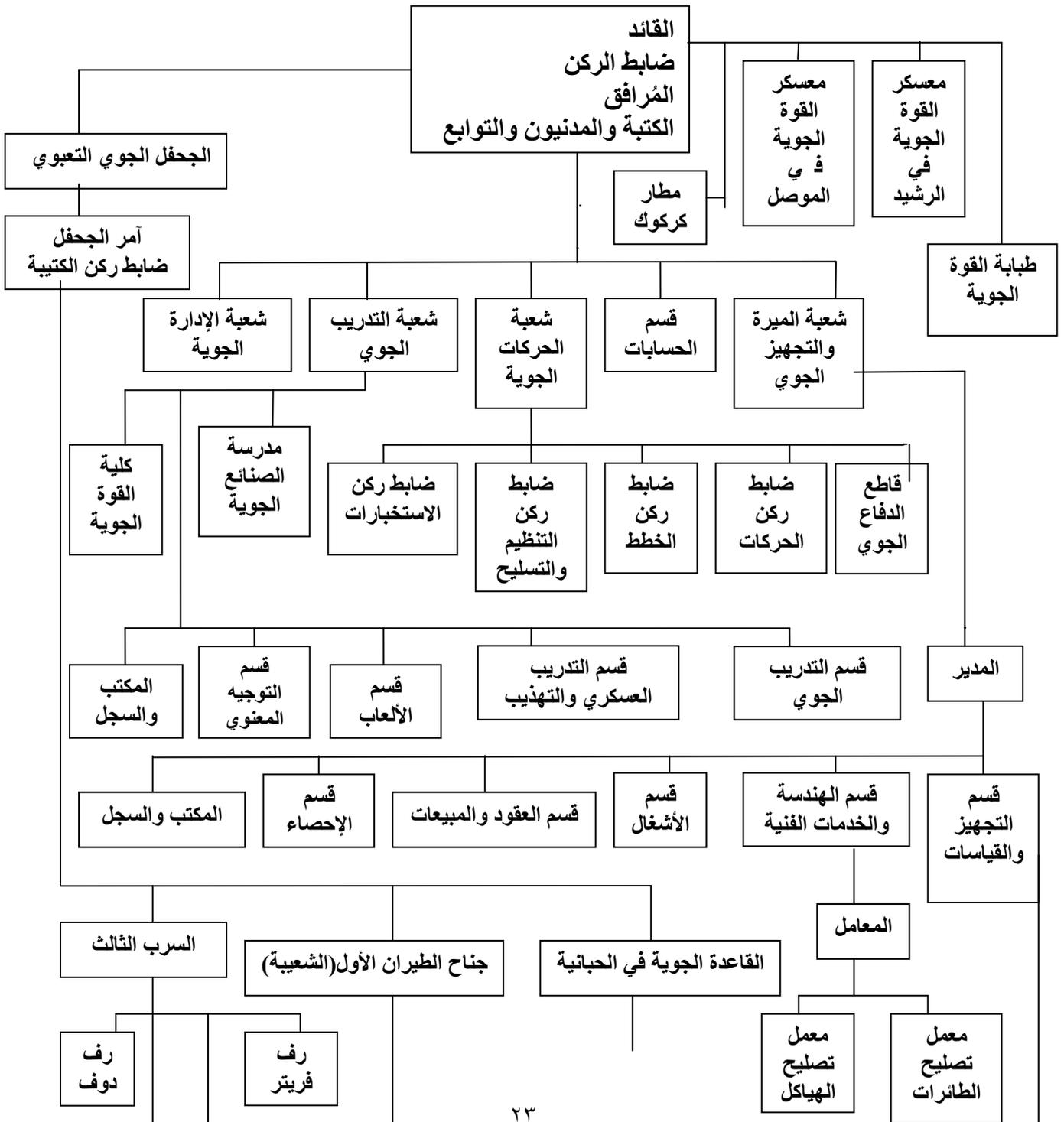
وما يقال عن الدور الداخلي للقوة الجوية، يقال في مشاركتها الفعالة في الحركات العسكرية للجيش العراقي خارج البلاد لاسيّما تقديم الدعم والإسناد للجيش العراقي والجيوش العربية الأخرى في حرب فلسطين عام ١٩٤٨، فضلاً عن العديد من المساهمات القومية الأخرى لدعم الأشقاء في سوريا والأردن، مما أكد وقوف العراق باستمرار مع قضايا العرب المصيرية، وفي أحلك الظروف. وهكذا تضافرت الجهود الحكومية، وبمساعدة بريطانية حذرة وبطيئة، تم إعادة الحياة للقوة الجوية، مرة ثانية، ولكن بعد مخاضات عسيرة توسعت هذه القوة حتى أصبحت أواخر العهد الملكي من أقوى أسلحة الجو في دول الجوار الجغرافي والشرق الأوسط بأسره، ووصلت الى مرحلة من النضج في الإعداد والتدريب والتسليح والتنظيم الإداري والجوي، وأن تكون بحق السند القوي للجيش العراقي حتى نهاية العهد الملكي بقيام ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨.

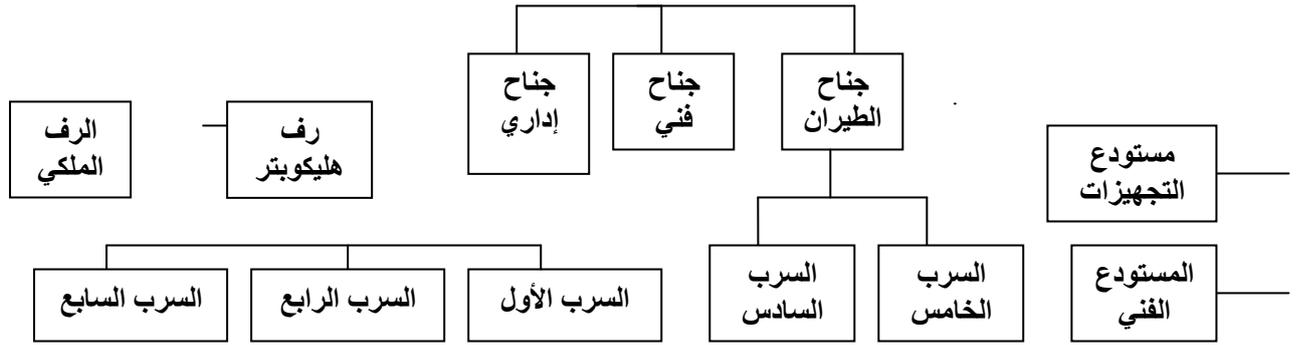




ملحق رقم (٢)

تطور الهيكل التنظيمي للقوة الجوية العراقية ١٩٥٦ - ١٩٥٨ (١٣١)





## الهوامش والمصادر

١. رجاء حسين حسني الخطاب، تأسيس الجيش العراقي وتطور دوره السياسي من ١٩٢١-١٩٤١، دار واسط للنشر، ط٢، (بغداد، ١٩٨٢)، ص ص ٨٨-٨٩.
٢. عبد الرزاق الحسني، تاريخ الوزارات العراقية، ط٤، مطبعة دار الكتب، ج٥، (بيروت، ١٩٧٤)، ص ١٠٢.
٣. الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، الدار العربية للطباعة، ج١٧، ط١، (بغداد، ١٩٨٨)، ص ص ٦٥-٦٦.
٤. المصدر نفسه، ص ٦٦.
٥. المصدر نفسه، ص ص ٦٦-٦٧.
٦. يونس بحري، أسرار (٢) مايس ١٩٤١ أو الحرب العراقية الإنكليزية، مطبعة الحرية، (بغداد، ١٩٦٨)، ص ١٩٧. وللمزيد عن أحداث حركة آيار ١٩٤١ وتفصيلاتها ينظر: عبد الرزاق الحسني، الأسرار الخفية في حركة السنة ١٩٤١ التحريرية، ط٥، مركز الأبجدية، (بيروت، ١٩٨٢)؛ قيس جواد الغريزي، رشيد عالي الكيلاني ودوره في السياسة العراقية ١٨٩٢-١٩٦٥، دار الحوراء للتجارة والطباعة والنشر، (بغداد، ٢٠٠٦)، ص ص ١٣٨-١٥٢.
٧. تأسست هذه القاعدة الجوية لخدمة سلاح الجو البريطاني في العراق ولتفويض الاستراتيجية العسكرية البريطانية في عموم منطقة الشرق الأوسط، وللمزيد عن مرحلة التأسيس للقاعدة ودورها في السياسة البريطانية في العراق، ينظر: كريم زغير اسويد المالكي، قاعدة الحبانية الجوية - مرحلة التأسيس - دراسة في الاستراتيجية البريطانية في العراق ١٩١٤-١٩٣٧، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة البصرة، ١٩٩٦؛ أطروحة الدكتوراه للباحث نفسه والموسومة: قاعدة الحبانية الجوية - دراسة تاريخية في الاستراتيجية البريطانية في العراق ١٩٣٧-١٩٥٩، كلية الآداب، جامعة البصرة، ٢٠٠١.
٨. يونس بحري، المصدر السابق، ص ١٩٧.
٩. عبد الرزاق الحسني، تاريخ الوزارات العراقية...، ج٥، هامش ص ٢٧٨.

١٠. أوراق أيامي - بغداد والعراق والوطن العربي ١٩٠٠-١٩٥٨، الدار العربية للطباعة، ط ٢، (بغداد، ١٩٨٩)، ص ٤٠٢.
١١. الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج ١٧، ص ص، ٦٧-٦٨.
١٢. المصدر نفسه، ص ٦٨.
١٣. عبد الرزاق الحسني، تاريخ الوزارات العراقية..، ج ٦، ص ص، ١٩٨-١٩٩.
١٤. ظهر هذا الأمر بشكل واضح في حرب عام ١٩٤٨ (حرب فلسطين) فالطائرات النفاثة لم تكن ((تمتلك حتى العتاد الذي تقاوت به لحماية نفسها، وان وجد القليل من العتاد، فقطع الغيار كانت تعوز محركاتها..)). ينظر: المصدر نفسه، ص ١٩٩.
١٥. الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج ١٧، ص ٧٠.
١٦. المصدر نفسه، ص ٧١.
١٧. الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، مديرية المطابع العسكرية، ج ٥، (بغداد، ١٩٩٩)، ص ٦٠. وللمزيد حول التمرينات العسكرية للقوة الجوية والجيش العراقي، ينظر: المصدر نفسه، ج ٨.
١٨. وهو احمد حمدي بن عبد الوهاب رشدي بن عبد الرحمن بن محمد سليم بن عبد الرحمن الباجه جي، ولد في بغداد عام ١٨٨٧م وأتم فيها دراسته الإعدادية عام ١٩٠٥، عين في عام ١٩١٣ وكلياً لقائم مقام الكاظمية، انتخب نائباً عن بغداد عام ١٩٢٥ ثم في المدة ١٩٢٨-١٩٣٠، عين وزيراً للأوقاف في وزارة عبد المحسن السعدون الثانية في ٢٦ حزيران ١٩٢٥ وحتى ٢١ تشرين الثاني ١٩٢٦، عين وزيراً للشؤون الاجتماعية في الأول من شباط عام ١٩٤١ إلى أول نيسان ١٩٤١، ثم رئيساً لمجلس النواب (أول تشرين الثاني ١٩٤١ ووجدد انتخابه في أول تشرين الثاني ١٩٤٢ وحتى حل المجلس في ٩ حزيران ١٩٤٣)، وأعيد انتخابه رئيساً للمجلس النيابي الجديد في ٩ تشرين الأول ١٩٤٣ إلى أن أصبح وزيراً للاقتصاد من أول كانون الأول- ٢٥ كانون الأول ١٩٤٣، ألف وزارته الأولى في ٤ حزيران ١٩٤٤ واعداد تأليف الوزارة في ٢٩ آب ١٩٤٤ وتولى وزارة الخارجية بالوكالة الى جانب رئاسة الوزراء في ٢٦ آب ١٩٤٥ واستقال في ٢٣ شباط ١٩٤٦، تقلد وزارة الخارجية في وزارة السيد محمد الصدر في ٢٩ كانون الثاني ١٩٤٨ حتى أدركته الوفاة في بغداد في ٢٧ آذار ١٩٤٨. وقال عنه توفيق السويدي في مذكراته ((.. لكنه يأخذ عليه ضعف الشخصية وقلة التجربة للقيام بمسؤوليات ثقيلة، كذلك استغلال مركزه في أمور تعود إليه شخصياً أو الى أفراد عائلته الكثيرة العدد..)). وللمزيد حول الموضوع، ينظر: أفراح فاضل قنبر، حمدي الباجه جي ودوره في السياسة العراقية ١٨٨٧-١٩٤٨، رسالة

ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة بغداد، ١٩٩٥؛ مير بصري، أعلام السياسة في العراق الحديث، رياض الريس للكتب والنشر، (لندن، د.ت.)، ص ص، ٢٠٢-٢٠٤.

١٩. محاضر جلسات مجلس النواب، الدورة الانتخابية العاشرة، الاجتماع الاعتيادي الثالث، ١ كانون الأول ١٩٤٥-٣١ آيار ١٩٤٦، ص ص، ١٠١-١٠٨.

٢٠. الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج ١٧، ص ٧٢.

٢١. نصت معاهدة ١٩٣٠ والملحق الخاص بها على جملة من الأمور تخص التعاون العسكري بين العراق وبريطانيا، مثلاً نصت المادة الأولى (و) من الملحق ((تستعمل القاعدتان الجويتان في الحبانية والشعبية بالاشتراك والتعاون بين القوة الجوية الملكية العراقية وبين وحدات القوة الجوية التابعة لصاحب الجلالة البريطانية..))، كما نصت المادة الثالثة من الملحق ((..ويقوم صاحب الجلالة البريطانية بتيسير التسهيلات الموجودة في مراكز تدريب التسليح العائدة للقوات الجوية الملكية في الشرق الأوسط لمنسوبي القوة الجوية الملكية..))، وغير ذلك من المساعدات للقوة الجوية العراقية. ينظر: فاروق صالح العمر، المعاهدات العراقية - البريطانية وأثرها في السياسة الداخلية ١٩٢٢-١٩٤٨، دار الحرية للطباعة، (بغداد، ١٩٧٧)، ص ص، ٢٨٧-٢٩٠؛ عبد الرزاق الحسني، العراق في ظل المعاهدات، مطبعة دار الكتب، ط ٥، (بيروت، ١٩٨٢)، ص ص، ٢٤٨-٢٥٢.

٢٢. أسست قاعدة الشعبية في لواء البصرة جنوبي العراق عام ١٩٢١ من قبل بريطانيا وفق الخطط الاستراتيجية البريطانية التي أقرت في مؤتمر القاهرة ١٩٢١، واستمرت بتقديم الخدمات الجوية للقوات البريطانية حتى عام ١٩٥٥ إذ انسحبت بريطانيا من القاعدة المذكورة وسلمتها الى الحكومة العراقية. وللمزيد من التفاصيل عن الدور العسكري والسياسي الذي أدته القاعدة للبريطانيين في العراق، ينظر: ياسين طه ياسين الهارون، القاعدة البريطانية الجوية في الشعبية دراسة تأريخية ١٩٢١-١٩٥٥، أطروحة دكتوراه (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة البصرة، ٢٠٠٢، ص ١٨ وما بعدها.

٢٣. توفيق السويدي، مذكراتي نصف قرن من تاريخ العراق والقضية العربية، دار الكتاب العربي، (بيروت، ١٩٦٩)، ص ٤٦٤؛ عبد الرزاق الحسني، تاريخ الوزارات العراقية..، ج ٧، ص ٢٤٨.

٢٤. للمزيد من التفاصيل عن موقف الرأي العام العراقي من معاهدة بورتسموث لعام ١٩٤٨، ينظر: فاروق صالح العمر، المصدر السابق، ص ص، ٣٩٣-٤٤٣؛ كمال مظهر احمد، صفحات من تاريخ العراق المعاصر ((دراسات تحليلية))، منشورات مكتبة البديسي، (بغداد، ١٩٨٧)، ص ص، ١٣٧-١٤٤؛ عبد الأمير هادي العكام، تاريخ حزب الاستقلال العراقي ١٩٤٦-١٩٥٨، دار الحرية للطباعة، (بغداد، ١٩٨٠)؛ إسماعيل احمد ياغي، تطور الحركة الوطنية العراقية ١٩٤١-١٩٥٢، مطبعة الإرشاد، (بغداد، ١٩٧٩)، ص ص، ٢٠٩-٢٤٠؛ جريدة

لواء الاستقلال، العدد (٢٧١) في ٢ كانون الثاني ١٩٤٨؛ جريدة صوت الأحرار، العدد (٤٤٤) في ١ كانون الثاني ١٩٤٨.

٢٥. ينظر: فاروق صالح العمر، المصدر السابق، ص ٣٩٥-٤٤١؛ عبد الرزاق الحسني، تاريخ الوزارات العراقية...، ج ٧، ص ٢٦٨-٢٨١؛ جريدة لواء الاستقلال، العددان (٢٨٤) و (٢٨٥) في ١٨ و ١٩ كانون الثاني ١٩٤٨؛ جريدة الزمان، العدد (٣١٢٢) في ٢٠ كانون الثاني ١٩٤٨.

٢٦. الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج ١٧، ص ٧٢-٧٣.

٢٧. الحكومة العراقية، وزارة العدلية، مجموعة القوانين والأنظمة لعام ١٩٤٩، نظام (كلية الطيران العسكرية الملكية) لعام ١٩٤٩، مطبعة الحكومة، (بغداد، ١٩٥٠)، ص ٤٨؛ جريدة الوقائع العراقية، العدد الصادر في ١٩ تشرين الأول ١٩٤٩.

٢٨. الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج ١٧، ص ٧٣.

٢٩. ولد شاكر محمود الوادي في بغداد عام ١٨٩٤م، تخرج من المدرسة الحربية في استانبول برتبة ملازم ثاني في الجيش العثماني عام ١٩١٧، التحق بالجيش العراقي في ١٥ حزيران ١٩٢١، عمل في السلك الدبلوماسي العراقي فشغل منصب سكرتير ثاني في المفوضية العراقية في طهران عام ١٩٣٩، وقنصل العراق في القدس ١٩٤١-١٩٤٤، ثم السكرتير الأول في المفوضية العراقية في لندن، ثم عين في ١ حزيران ١٩٤٦ رئيساً للتشريعات الملكية، وفي ٢١ تشرين الثاني ١٩٤٦ عين وزيراً للدفاع في وزارة نوري السعيد التاسعة، ثم انتخب نائباً عن بغداد عام ١٩٤٧، واستمر في منصب وزارة الدفاع في وزارة صالح جبر (٢٩ آذار ١٩٤٧ - ٢٧ كانون الثاني ١٩٤٨)، وكان ضمن الوفد الوزاري الذي وقع معاهدة بورتسموث في كانون الثاني ١٩٤٨، عين وزيراً للدفاع في ٢٠ تشرين الأول ١٩٤٨، كما استمر وزيراً للدفاع في وزارة نوري السعيد العاشرة (٦ كانون الثاني ١٩٤٩ - ١٠ كانون الأول ١٩٤٩)، وفي ١٩ آذار عين عضواً في مجلس الأعيان، وتوفي في ٢٩ كانون الثاني ١٩٥٧ ببغداد. ينظر: الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، مركز النهريين للطباعة المتخصصة، ج ٣، (بغداد، ١٩٩١)، ص ٢٠٠.

٣٠. المصدر نفسه، ص ٢٥٢.

٣١. جريدة الزمان، العدد (٤٨٦١) في ١٨ تشرين الأول ١٩٥٣.

٣٢. ولد محمد فاضل الجمالي في الكاظمية ببغداد عام ١٩٠٢، من عائلة دينية محافظة، دخل الوظيفة في الحكومة عام ١٩١٨ وعين مدرس في دار المعلمين الابتدائية، شغل مناصب حكومية رفيعة وعديدة حتى نهاية العهد الملكي، منها مدير التربية العام ومدير المعارف العام، ومديراً

للخارجية ثم وزيراً لها، ثم وزيراً مفوضاً للعراق في القاهرة، ثم وزيراً للخارجية، انتخب رئيساً لمجلس النواب في الدورة الانتخابية الثالثة عشرة في ٢٤ كانون الثاني ١٩٥٣، شكل وزارته الأولى في ١٧ أيلول ١٩٥٣ ثم أعاد تشكيلها مرة ثانية في ٨ آذار ١٩٥٤. وللمزيد عن حياته ودوره السياسي في العراق، ينظر: رحيم كاظم محمد الهاشمي، محمد فاضل الجمالي ودوره السياسي ونهجه التربوي حتى عام ١٩٥٨، أطروحة دكتوراه (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة البصرة، ١٩٩٧؛ أحمد فوزي، حكايات سياسية وصحفية ٢ رئيس وزراء، مطبعة دار الجاحظ، (بغداد، ١٩٨٤)، ص ٣٤٧-٣٧٩.

٣٣. الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، القيادة العامة للقوات المسلحة، محاكمات المحكمة العسكرية العليا الخاصة، مطبعة الحكومة، ج ٣، (بغداد، ١٩٥٩)، ص ١٠٩٦.

٣٤. جريدة الزمان، العدد (٥٠٢١) في ٢٦ نيسان ١٩٥٤.

٣٥. الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج ٣، ص ٣، ص ٢٦٨-٢٧٢؛ عبد الرزاق الحسني، تاريخ الوزارات العراقية..، ج ٩، ص ٩، ص ١٠٤-١٠٧.

٣٦. ينظر: الملحق رقم (١)، ص ٢٣.

٣٧. محاضر جلسات مجلس النواب، الدورة الانتخابية الخامسة عشرة، الاجتماع الاعتيادي الأول لعام ١٩٥٤، مطبعة الحكومة، (بغداد، ١٩٥٤)، ص ٢٧.

٣٨. الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج ١٧، ص ١٧، ص ٧٣-٧٤.

٣٩. يقول كاراكتاس في كتابه ((ثورة العراق)) في ص ٩٨ موضعاً أهداف بريطانيا من الميثاق قائلاً: ((والغاية من حلف بغداد كانت إيجاد الطريقة المثلى للمحافظة على ما أمكن على علاقات بريطانيا القديمة بالدول التي كانت منتدبة عليها..، أما أعمال الميثاق الأخرى فهي إقامة حلف مشابه لحلف الأطلنطي (الأطلسي) على الحدود الجنوبية لروسيا..، وهكذا ضمن الحلف لبريطانيا المحافظة على مصالحها الاقتصادية، وعلاقاتها التقليدية بالباكستان وإيران والعراق، وفرض هذه العلاقات على تركيا العضو في حلف الأطلنطي..)).

٤٠. فاروق صالح العمر، المصدر السابق، ص ٤١٩-٤٢٦.

٤١. عبد الرزاق الحسني، تاريخ الوزارات العراقية..، ج ٩، ص ٩، ص ٢٩٥-٢٩٩.

٤٢. المصدر نفسه، ص ٢٩٧-٢٩٩؛ الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج ٣، ص ٢٨٣-٢٨٤.

٤٣. ينظر: جريدة الحوادث، العدد (٣٦٩٣) في ٤ أيار ١٩٥٥.

٤٤. ياسين طه ياسين الهارون، المصدر السابق، ص ١٨٧-١٨٨.

٤٥. جريدة الحوادث، العدد (٤٣٠١) في ١٠ آيار ١٩٥٧؛ الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج١٧، ص ٧٣-٧٤.

٤٦. الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج٣، ص ٣٠٩-٣١٠.

٤٧. المصدر نفسه، ص ٢٦٦-٢٦٧.

٤٨. وهو عبد الوهاب بن عبد الرزاق بن جواد آل مرجان، من أسرة معروفة بالحلة، وقد ولد بها عام ١٩٠٧، أكمل دراسته الجامعية في كلية الحقوق ببغداد عام ١٩٣٣، انتخب نائباً عن لواء الحلة في آذار ١٩٤٧ واستمر كذلك حتى نهاية العهد الملكي، عين وزيراً للاقتصاد في وزارة مزاحم الباجه جي في ٢٦ حزيران ١٩٤٨، انتخب رئيساً لمجلس النواب في كانون الأول ١٩٤٨، استمر بتولي المناصب الوزارية خلال الأعوام (١٩٥٠-١٩٥٣)، انتخب رئيساً لمجلس النواب للمرة الرابعة في أول كانون الأول ١٩٥٣ إلى أن حل المجلس في ٢٩ نيسان ١٩٥٤، ثم شغل مناصب وزارية عدة، ثم رئيساً لمجلس النواب في عام ١٩٥٧، وتولى رئاسة الوزراء في ١٥ كانون الأول ١٩٥٧ إلى ٢ آذار ١٩٥٨ ثم أعيد انتخابه رئيساً لمجلس النواب في ١٠ آيار وحتى ٤ تموز ١٩٥٨. وللمزيد حول سيرته ودوره السياسي في العراق، ينظر: حسان احمد إبراهيم المعمار، عبد الوهاب مرجان ودوره السياسي في العراق، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية، جامعة بابل، ٢٠٠٧، ص ٧ وما بعدها؛ محمد رشيد عباس، عبد الوهاب مرجان أسرته وسيرته، مجلة جامعة بابل، المجلد (٦)، العدد (١)، ٢٠٠١، ص ٤٧-٥٩.

٤٩. ينظر: محاضر جلسات مجلس النواب، الاجتماع الاعتيادي الرابع لعام ١٩٥٧، الجلسة الأولى في كانون الأول ١٩٥٧.

٥٠. عبد الرزاق الحسني، تاريخ الوزارات العراقية...، ج ١٠، ص ٢١٧.

٥١. تم فك ارتباط مديرية الطيران المدني نهائياً من وزارة الدفاع في حزيران عام ١٩٤٥ بعد إصدار نظام وزارة الدفاع رقم (٢٦) لعام ١٩٤٥ المعدل لنظام وزارة الدفاع رقم (١٥) لعام ١٩٤٠، وربطت هذه المديرية بموجب النظام الأخير بوزارة المواصلات والأشغال. ينظر: الحكومة العراقية، وزارة العدلية، مجموعة القوانين والأنظمة لعام ١٩٤٥، القسم الثاني، مطبعة الحكومة، (بغداد، ١٩٤٦)، ص ٨٢-٨٧.

٥٢. الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج ١٧، ص ٨٣.

٥٣. الحكومة العراقية، وزارة الدفاع، أوامر الجيش، العدد (١) في ٣١ كانون الثاني ١٩٤٢، مطبعة الجيش، (بغداد، ١٩٤٢)، ص ٣-٤.

٥٤. المصدر نفسه، العدد (٧) في ٣١ تموز ١٩٤٢، ص ٥٤-٥٥، البند (٦٤).

٥٥. المصدر نفسه، العدد (٦) في ٣٠ حزيران ١٩٤٥، مطبعة الجيش، (بغداد، ١٩٤٥)، ص ص، ١٣-١٦.
٥٦. ينظر: كتاب مدير الإدارة المرقم ق ٢/١/٣٢٤٨ في ٢٥ أيار ١٩٤٥ والمنشور في أوامر الجيش، المصدر نفسه، ص ٤.
٥٧. المصدر نفسه، العدد (٩) في ٣٠ أيلول ١٩٤٩، البند (١٤)، ص ص، ١٤-١٥.
٥٨. جريدة الوقائع العراقية، العدد (٢٧٨٠) في ٩ تشرين الأول ١٩٤٩.
٥٩. المصدر نفسه.
٦٠. المصدر نفسه.
٦١. الحكومة العراقية، وزارة الدفاع، أوامر الجيش، العدد (١٠) ٣١ تشرين الأول ١٩٤٩، البند (٢٠)، ص ص، ٢٠-٣٠.
٦٢. جريدة الوقائع العراقية، العدد (٢٧٨٠) في ٩ تشرين الأول ١٩٤٩.
٦٣. الحكومة العراقية، وزارة الدفاع، أوامر الجيش، العدد (١١) ٣٠ تشرين الثاني ١٩٤٩، البند (٢٥)، ص ٣٧.
٦٤. المصدر نفسه، العدد (١٠) في ٣١ تشرين الأول ١٩٥١، البند (٢٠)، ص ٢٥؛ جريدة الوقائع العراقية، العدد (٣٠٣٠)، في ٢٥ تشرين الأول ١٩٥١.
٦٥. الحكومة العراقية، وزارة الدفاع، أوامر الجيش، العدد (١) في كانون الثاني ١٩٥٢، البند (٣)، ص ص، ٧-٨.
٦٦. يُنظر: الملحق رقم (١)، ص ٢٣.
٦٧. الحكومة العراقية، وزارة العدلية، مجموعة القوانين والأنظمة لعام ١٩٥٣، مطبعة الحكومة، (بغداد، ١٩٥٤)، ص ص، ١٧٣-١٧٩.
٦٨. المصدر نفسه، ص ص، ١٧٥-١٧٨.
٦٩. الحكومة العراقية، وزارة الدفاع، أوامر الجيش، العدد (٨) في آب ١٩٥٣، ص ص، ٦٧-٦٨.
٧٠. المصدر نفسه، الأعداد (١٠-١٢) الصادرة في تشرين الأول وتشرين الثاني وكانون الأول عام ١٩٥٣.
٧١. ولد عبد الكاظم الشيخ عبادي في قضاء الشامية بلواء الديوانية (محافظة القادسية) عام ١٩١٣، دخل المدرسة العسكرية في بغداد وتخرج برتبة ملازم في ١٥ نيسان ١٩٣٤ في الدورة الثامنة، دخل مدرسة الطيران وتخرج طياراً في ٢١ أيار ١٩٣٥، دخل دورة الأسلحة الجوية في بريطانيا ثم اشترك في دورة الاقدمين، شغل مناصب رفيعة عدة منها: أمر مدرسة الطيران، أمر السرب الخامس، أمر الأقسام الفنية، أمر السرب السابع، قائد القوة الجوية ١٩٥٤-١٩٥٨، قائد القوة الجوية العربية في الاتحاد العربي الهاشمي، عين سفيراً في وزارة الخارجية، أحيل على التقاعد

في ٤ تموز ١٩٥٨. يُنظر: الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج ١٧، ص ص ٩٢-٩٣.

٧٢. المصدر نفسه، ص ٨٤.

٧٣. يُنظر: الملحق رقم (٢)، ص ٢٤.

٧٤. ولد محمد رفيق عارف في عام ١٩٠٧ في مدينة طويريج أحد توابع لواء كربلاء، دخل المدرسة العسكرية في ١٢ أيار ١٩٢٤، تخرج من الأكاديمية العسكرية البريطانية في (ولج) عام ١٩٢٩، حصل على شهادة الأركان عام ١٩٣٦ من كلية الأركان الهندية في (كوبتا)، تدرج في شغل المناصب العسكرية من أمر فصيل في صنف المدفعية الجبلية ثم ضابط ركن في مديرية المدفعية، أمر لواء المشاة الرابع، أمر كلية الأركان العراقية، أمر القوة الآلية، قائد القوات العراقية في الأردن للمدة من ١٨ حزيران - ٢٧ تموز ١٩٤٩، قائد الفرقة الثانية من ٣ تشرين الثاني ١٩٥١ - ٢ تشرين الأول ١٩٥٣، ثم رئيساً لأركان الجيش للمدة من ٢ تشرين الأول ١٩٥٣ - ٤ تموز ١٩٥٨، عين رئيساً لأركان الجيش العربي عند قيام دولة الاتحاد العربي الهاشمي في ٧ حزيران ١٩٥٨، أُحيل على التقاعد في ٤ تموز ١٩٥٨. يُنظر: الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج ٣، ص ٢٦٥.

٧٥. ولد سامي عبد الفتاح في الموصل عام ١٩٠٥، انتمى الى الجيش العراقي عام ١٩٢٥، منح رتبة ملازم ثان في ١ نيسان ١٩٢٨ من مدرسة (ساند هرس) البريطانية، نقل الى صنف الطيران عام ١٩٣٦، شغل العديد من المناصب في الجيش العراقي منها معاون رئيس أركان الجيش عام ١٩٥٣، قائد القوة الجوية حتى نيسان ١٩٥٤، وزيراً للشؤون الاجتماعية (٢٩ نيسان - ٣ آب ١٩٥٤)، فمديراً عاماً للموانئ العراقية في البصرة ١٩٥٥-١٩٥٦، ثم وزيراً للداخلية عام ١٩٥٧، ثم وزيراً للشؤون الاجتماعية في آذار ١٩٥٨، ثم وزير دولة لشؤون الدفاع في وزارة الاتحاد العربي في المدة من ١٩ أيار - ٤ تموز ١٩٥٨، توفي في بغداد عام ١٩٨٧. يُنظر: المصدر نفسه، ص ٣٣٤.

٧٦. المصدر نفسه، ص ص ٣٣٤-٣٣٥.

٧٧. الجدول من عمل الباحث .

٧٨. ولد في بغداد عام ١٩٠٩، دخل دورة المدرسة العسكرية الرابعة وتخرج ملازماً في ٢٣ آب ١٩٣٠، دخل دورة مدرسة الطيران الرابعة ونقل الى القوة الجوية في ٦ آب ١٩٣٦، دخل كلية الأركان في الدورة السادسة وتخرج في ٢٤ تشرين الثاني ١٩٤٠، شغل مناصب عدة منها: ضابط ركن التدريب في مقر قيادة القوة الجوية، أمر مدرسة الطيران، أمر معامل القوة الجوية، أمر سرب التدريب، أمر معسكر القوة الجوية في بغداد، وكيل قائد القوة الجوية للمدة من ٣ أيار - ٢ تشرين الثاني ١٩٥٤، مفتش الجيش الأقدم، انتدب لمنصب مدير الطيران المدني العام، تدرج في رتبته

العسكرية حتى رفع الى رتبة لواء طيار في عام ١٩٥٥، أُحيل على التقاعد في ٦ نيسان ١٩٥٧. يُنظر: المصدر نفسه، ص ٩١-٩٢.

٧٩. قام كبار ضباط الجيش باختيار رشيد عالي الكيلاني لتأليف حكومة عسكرية، تتولى موضوع حفظ الأمن والدفاع عن البلاد، وانتخب الشريف شرف وصياً على العرش العراقي، فكلف الأخير رشيد عالي بتأليف وزارته الرابعة في ٢ نيسان ١٩٤١. وللמיד حول الموضوع، يُنظر: قيس جواد علي الغريزي، المصدر السابق، ص ١٤٥-١٤٨؛ إسماعيل احمد ياغي، حركة رشيد عالي الكيلاني- دراسة في تطور الحركة الوطنية العراقية، (بيروت، ١٩٧٤)، ص ١٠٢-١٠٥؛ فاضل البراك، دور الجيش العراقي في حكومة الدفاع الوطني والحرب مع بريطانيا سنة ١٩٤١، الادار العربية للطباعة، (بغداد، ١٩٧٩)، ص ٢٠١-٢٢٧.

٨٠. وهو محمود سلمان الجنابي، ولد في بغداد عام ١٨٩٦م، تخرج في المدرسة العسكرية في استانبول عام ١٩١٦ و منح رتبة ضابط في ٤ تموز ١٩١٦، دخل دورة الطيران وتخرج طياراً في ٢١ آب ١٩٣٩، عين آمراً للقوة الجوية في ١١ حزيران ١٩٣٨ وحتى ٣٠ آيار ١٩٤١ وبعد نجاحه في دورة الطيران نقل الى صنف القوة الجوية، نفذ فيه حكم الإعدام يوم الخامس من آيار ١٩٤٢ لاشتراكه في أحداث حركة آيار ١٩٤١. وللמיד عن دوره العسكري والسياسي في العراق، يُنظر: رحيم عبد الحسين عباس، محمود سلمان ودوره السياسي والعسكري في العراق حتى عام ١٩٤٢، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية، الجامعة المستنصرية، ١٩٩٢؛ محمود شديب، محمود سلمان- طريق المجد الى أرجوحة الأبطال، المكتبة العالمية، (بغداد، ١٩٨٤)، ص ٦ وما بعدها.

٨١. الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج ٣، ص ١٢٣.

٨٢. توفيق القره غولي، سر اجتماع الفلوجة، جريدة المنار العراقية، الصادرة في ١٣ آذار ١٩٦٧.

٨٣. يونس بحري، المصدر السابق، ص ٢٠٤.

٨٤. الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج ١٧، ص ١٥٩.

٨٥. المصدر نفسه، ج ٣، ص ١٣٦.

٨٦. المصدر نفسه، ج ١٧، ص ١٣٥.

٨٧. المصدر نفسه، ص ١٤١، ص ١٥٧.

٨٨. المصدر نفسه، ص ١٢٥، ص ١٣١-١٣٩.

٨٩. المصدر نفسه، ص ١٤٧-١٦٣.

٩٠. إسماعيل احمد ياغي، حركة رشيد عالي الكيلاني..، مصدر سابق، ص ١٨٦.

٩١. فاضل البراك، المصدر السابق، ص ٢٥٢-٢٥٣.

٩٢. المصدر نفسه، ص ٢٥٣.

٩٣. المصدر نفسه، ص ٢٥٥.

٩٤. طالب مشتاق، المصدر السابق، ص ٤٠٢-٤٠٥.
٩٥. صلاح الدين الصباغ، مذكرات صلاح الدين الصباغ (رواد العروبة في العراق)، دار الحرية للطباعة، (بغداد، ١٩٨٣)، ص ٢٢٥.
٩٦. نقلاً عن: رجاء حسين حسني الخطاب، المصدر السابق، ص ٢٦٥.
٩٧. الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج ٣، ص ١٤١.
٩٨. حسن مصطفى، البارزانيون وحركات بارزان ١٩٣٢-١٩٤٧، دار الطليعة، (بيروت، ١٩٦٣)، ص ٦٢-٦٣.
٩٩. الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج ١٧، ص ١١٩-١٢١، ص ١٤٢، ص ١٦٥.
١٠٠. كان هذا المطار مشغولاً من قبل البريطانيين خلال مدة الحرب العالمية الثانية.
١٠١. حسن مصطفى، المصدر السابق، ص ٨٤.
١٠٢. المصدر نفسه، ص ١٢٠.
١٠٣. المصدر نفسه، ص ١٢٩.
١٠٤. الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج ١٧، ص ١١٩، ص ١٢١، ص ١٤٢، ص ١٦٥.
١٠٥. جريدة الزمان، الأعداد: ٢٤٣٩ و ٢٤٤٢ و ٢٤٤٤ و ٢٤٤٦ والصادرة على التوالي في: ١ و ٥ و ٧ و ٩ تشرين الاول ١٩٤٥؛ عبد الرزاق الحسني، تاريخ الوزارات العراقية...، ج ٦، ص ٣٣٠-٣٣١ و ج ٧، ص ١٨٧-١٩٠؛ الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة...، ج ٣، ص ١٨٥-١٨٦.
١٠٦. للمزيد عن الخطط المشتركة بين العراق وبريطانيا خلال الحرب العالمية الثانية، ينظر: كفاح كريم سلمان، العراق في خطط بريطانيا الدفاعية خلال الحرب العالمية الثانية، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية، الجامعة المستنصرية، ٢٠٠٠، ص ٩٧-١٥٣.
١٠٧. عبد الرزاق الحسني، العراق في ظل المعاهدات...، ص ٢٤٣-٢٤٤.
١٠٨. كفاح كريم سلمان، المصدر السابق، ص ١٠٢-١٠٣.
١٠٩. "Air,23/666xm 4583,"joint plan for the defense of Iraq and British lines Communications between Arab Gulf and Jordan" most secret,part1The Tredy,February1939,p.132.
- نقلاً عن: كفاح كريم سلمان، المصدر السابق، ص ١٠٤.
١١٠. المصدر نفسه، ص ١٠٦؛ الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج ٣، ص ٩٤-٩٥.

١١١. الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج ٥، ص ٥٠، ص ٤٩-٦٠.
١١٢. المصدر نفسه، ج ٣، ص ١٠٩-١١٠.
١١٣. حول جهود نوري السعيد لدعم المجهود الحربي البريطاني في الحرب العالمية الثانية، ينظر: سعاد رؤوف شير محمد، نوري السعيد ودوره في السياسة العراقية ١٩٣٢-١٩٤٥، مكتبة اليقظة العربية، ط ١، (بغداد، ١٩٨٨)، ص ٧٣-٢٠٠.
١١٤. كفاح كريم سلمان، المصدر السابق، ص ١١٢.
١١٥. عبد الرزاق الحسني، تاريخ الوزارات العراقية...، ج ٦، ص ٢٠٢-٢٠٣.
١١٦. للمزيد عن تداعيات الموقف العراقي من الحرب العالمية الثانية، وانعكاسات الحرب على الأوضاع الداخلية، ينظر: عبد الرحيم ذنون زويد، العراق في الحرب العالمية الثانية ١٩٣٩-١٩٤٥، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٧٨؛ رشا هاشم جميل العاني، الآثار الاجتماعية للحرب العالمية الثانية على العراق ١٩٣٩-١٩٤٥، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية - ابن رشد، جامعة بغداد، ١٩٩٩.
١١٧. الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج ٥، ص ٥٠.
١١٨. عن موقف الرأي العام العراقي من قرار التقسيم، ينظر: صباح مهدي ربيض، جريدة لواء الاستقلال وموقفها من القضية الفلسطينية (قرار التقسيم)، بحث مقدم الى هيئة رعاية العلماء والمبدعين، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، (بغداد، ٢٠٠٥).
١١٩. الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج ٣، ص ٣٠، ص ٢٢٤-٢٢٥.
١٢٠. المصدر نفسه، ج ١٧، ص ١٦٥.
١٢١. المصدر نفسه، ص ١٢٠.
١٢٢. المصدر نفسه، ص ١٤٢.
١٢٣. المصدر نفسه، ج ٣، ص ٢٢٦-٢٢٧.
١٢٤. ولد مزاحم الباجه جي في بغداد عام ١٨٩١م وأنهى دراسته الإعدادية فيها، انتخب نائباً عن الحلة في المجلس التأسيسي عام ١٩٢٤، عين وزيراً للموصلات والأشغال من ٤ آب ١٩٢٤ الى ٢٥ حزيران ١٩٢٥، ثم عين وزيراً للاقتصاد والمواصلات في ٥ كانون الثاني ١٩٣١ واستمر بتقلد المناصب والوظائف العالية في السلطتين التنفيذية والتشريعية حتى عام ١٩٤٦، ثم عين رئيساً للوزراء ووكيلاً لوزارة الخارجية في ٢٦ حزيران ١٩٤٨، اشترك في وزارة علي جودة الأيوبي الثانية نائباً لرئيس الوزراء ووزيراً للخارجية من ١٠ كانون الأول ١٩٤٩ الى ٥ شباط ١٩٥٠، أدركه الموت في جنيف في تشرين الأول ١٩٨٢. وللمزيد عن حياته وسيرته

- السياسية، ينظر: احمد فوزي، المصدر السابق، ص ص، ٢٨٥-٣٠٤؛ مير بصري، المصدر السابق، ص ص، ٢١٥-٢٢٠؛ عدنان الباجه جي، مزاحم الباجه جي سيرة سياسية، منشورات مركز الوثائق والدراسات، (لندن، د.ت.)، ص ٩ وما بعدها.
١٢٥. عبد الرزاق الحسني، تاريخ الوزارات العراقية..، ج ٨، هامش ص ٥٩.
١٢٦. وللمزيد عن الموقف العراقي الرسمي والشعبي من القضية الفلسطينية بعد حرب عام ١٩٤٨، ينظر: سمير عبد الوهاب عبد الكريم التكريتي، العراق والقضية الفلسطينية ١٩٤٨-١٩٥٨، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة بغداد، ١٩٨٧.
١٢٧. ينظر: محاضر جلسات مجلس النواب، الدورة الانتخابية الثالثة عشرة، الاجتماع الاعتيادي الأول لعام ١٩٥٣، مطبعة الحكومة، (بغداد، ١٩٥٤)، ص ص، ٢٢١-٢٢٩.
١٢٨. الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج ٣، ص ٢٥٠.
١٢٩. ينظر نص البيان في جريدة الزمان، العدد (٥٨٣٢) في ٩ كانون الاول ١٩٥٦؛ عبد الرزاق الحسني، تاريخ الوزارات العراقية..، ج ١٠، ص ص، ٥١-٥٢.
١٣٠. نقلاً عن: الجمهورية العراقية، وزارة الدفاع، موسوعة تاريخ القوات العراقية المسلحة، ج ١٧، ص ٢٠٨.
١٣١. نقلاً عن: المصدر نفسه، ص ٢٠٩.