



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة ديالى  
كلية التربية للعلوم الإنسانية  
قسم التاريخ – الدراسات العليا

## القوة الجوية العراقية 1931- 1958 -دراسة تاريخية-

رسالة تقدم بها الطالب

عمر عادل طه لطيف الحيايى

إلى مجلس كلية التربية للعلوم الإنسانية – جامعة ديالى

وهي جزء من متطلبات نيل شهادة الماجستير

في التاريخ الحديث والمعاصر

بإشراف

الأستاذ الدكتور

محمد عصفور سلمان الأموي

كانون الثاني 2014م

ربيع الأول 1435هـ

6

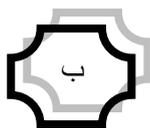
﴿يَسَّءُ الصَّافَاتِ خَيْرٌ

الرَّهْمِزِّ عَظْمٍ فَصَلَّتِ الشُّورَى

الرَّخْرِفِ الدُّخَانِ الْجَائِثَةِ﴾

A

يوسف ، الآية (76).



## إقرار المشرف

أشهد أنّ إعداد هذه الرسالة الموسومة بـ: (القوة الجوية العراقية 1931-1958 دراسة تاريخية) التي تقدم بها طالب الماجستير (عمر عادل طه لطيف الحيالي) قد تم بإشرافي في كلية التربية للعلوم الإنسانية - جامعة ديالى، وهي جزء من متطلبات نيل شهادة الماجستير في التأريخ الحديث والمعاصر.

### التوقيع

المشرف: أ.د. مُحَمَّدُ عصفور سلمان الأموي  
التأريخ:

بناءً على التعليمات والتوصيات المتوافرة أُرشح هذه الرسالة للمناقشة

### التوقيع

رئيس قسم التأريخ



أ.م.د. عبدالخالق خميس علي

التأريخ: / / 2014

## إقرار الخبير اللغوي

أشهد أنّي قرأت الرسالة الموسومة بـ (القوة الجوية العراقية 1931-1958 دراسة تاريخية) التي تقدم بها طالب الماجستير (عمر عادل طه لطيف الحيالي)، وقد تمت مراجعتها من الناحية اللغوية بإشرافي بحيث أصبحت بأسلوب علمي سليم خالٍ من الأخطاء والتعبيرات اللغوية غير الصحيحة ولأجله وقعت.



التوقيع

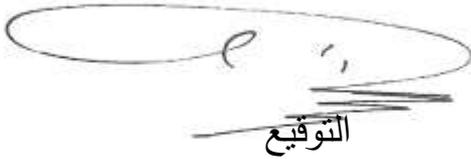
أ.م.د. باسم مُحَمَّد إبراهيم

2013/9/5



## إقرار الخبير العلمي

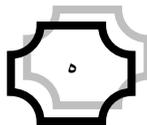
أشهد أنّي قرأت الرسالة الموسومة بـ (القوة الجوية العراقية 1931-1958 دراسة تاريخية) التي تقدم بها طالب الماجستير (عمر عادل طه لطيف الحيالي)،  
قد تمت مراجعتها من الناحية العلمية وبذلك أصبحت مؤهلة للمناقشة قدر تعلق الأمر بالسلامة العلمية.



التوقيع

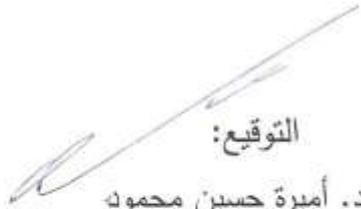
الاسم: أ.م.د. علي محمد كريم

التاريخ: 2013/10/23



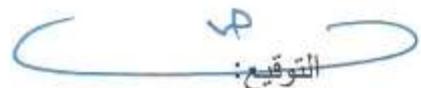
## إقرار لجنة المناقشة

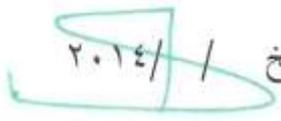
نحن أعضاء لجنة المناقشة والتفويج نشهد إننا قد اطلعنا على الرسالة الموسومة بـ (القوة الجوية العراقية ١٩٣١-١٩٥٨ دراسة تاريخية) التي تقدم بها طالب الماجستير (عمر عادل طه لطيف الحيالي) في محتوياتها وفيما له علاقة بها، ونقر انها جديرة بالقبول لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر بتقدير (جيد جداً)

  
التوقيع:  
أ.م.د. أميرة حسين محمود  
عضواً  
٢٠١٤/ /

  
التوقيع:  
أ.م.د. منتهى عذاب ذويب  
رئيس اللجنة  
٢٠١٤/ /

  
التوقيع:  
أ.د. مُحَمَّدُ عصفور سلمان  
(عضواً ومشرفاً)  
٢٠١٤/ /

  
التوقيع:  
أ.م.د. قحطان حميد كاظم  
(عضواً)  
٢٠١٤/ /

  
٢٠١٤/ /  
التوقيع

أ.م.د. نصيف جاسم مُحَمَّدُ الخفاجي  
عميد كلية التربية للعلوم الإنسانية  
جامعة ديالى  
٢٠١٤/٤/٢٢

أ.م.د. نصيف جاسم مُحَمَّد الخفاجي  
عميد كلية التربية للعلوم الإنسانية  
جامعة ديالى  
2014/ /

الإهداء

لوالدي

اللذين قال الله في حقهما ﴿وبالوالدين إحساناً﴾

أهدي هذا الجهد إلى الوالدين الكريمين

أطال الله في عمرهما

عسى أن يكون جزءاً من



### شكر وثناء

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، والصلاة والسلام على سيدنا مُحَمَّد وعلى آله وصحبه وسلم، وبعد..

بدوافع الوفاء والامتنان أتقدم بجزيل الشكر إلى أستاذي الفاضل الأستاذ الدكتور مُحَمَّد عصفور سلمان الأموي، لما أحاطني به من رعاية وما أبداه من صبر طويلة مدة البحث من دون أن يبخل عليّ بالنصح والإرشاد، وأجد أنّ كلمات الشكر المتواضعة هذه لا تفي ولو بجزء بسيط، لما قدمه لي لتكون الرسالة بالصورة الأفضل، أدعو له دوام الصحة والمزيد من التآلق والعطاء.

وأتوجه بالشكر الجزيل لأساتذة قسم التاريخ في كلية التربية للعلوم الإنسانية جامعة ديالى - وأخص منهم رئيس قسم التاريخ الأستاذ المساعد الدكتور عبدخالق خميس علي، وأساتذتي الأفاضل في السنة التحضيرية، وهم كل من: الأستاذ الدكتور عبدالرزاق عبدالله زيدان، والأستاذ الدكتور خليل إسماعيل رجبية، والأستاذ الدكتور مُحَمَّد عصفور سلمان، والأستاذ المساعد الدكتور منتهى عذاب نويب، والأستاذ المساعد الدكتور قحطان حميد كاظم، والأستاذ المساعد الدكتور وسام علي ثابت، والأستاذ المساعد الدكتور عبدالرحمن إدريس صالح، وعرفانًا بالجميل أُسدي عميق شكري إلى الأستاذ الدكتور صباح مهدي رميضي، والأستاذ المساعد الدكتور قحطان حميد كاظم، لما قدماه لي من إرشادات وتوجيهات قومت مسار الرسالة.

وأتوجه بشكري الكبير لموظفي وموظفات المكتبات التي راجعتها، وأخص منهم موظفي المكتبة الوطنية، والمكتبة المركزية، ومكتبة الدراسات العليا في جامعة بغداد، والمكتبة المركزية في الجامعة المستنصرية، والمكتبة المركزية في جامعة ديالى، ومكتبة بهرز، والمكتبة المركزية في بعقوبة، لتعاونهم الكبير في رفد هذه الرسالة بالمصادر والمراجع.

الباحث

### فهرست المحتويات

رقم الصفحة	الموضوع
4-1	المقدمة: (نطاق البحث وتحليل المصادر)
80-5	الفصل الأول: القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس وبناء التشكيل التعبوي 1924-1939
36-5	أولاً: البدايات الأولى لتشكيل القوة الجوية العراقية 1924-1931
19-5	1. جهود الحكومة العراقية في تأسيس القوة الجوية وموقف الحكومة البريطانية منها 1924-1927
36-19	2. العلاقات العراقية البريطانية وأثرها في تشكيل القوة الجوية العراقية 1927-1931
80-37	ثانياً: تشكيل القوة الجوية العراقية وتطورها 1931-1939
55-37	1. سياسة الحكومة العراقية تجاه القوة الجوية العراقية 1931-1933
80-55	2. سياسة الحكومة العراقية تجاه القوة الجوية العراقية 1933-1939
132-81	الفصل الثاني برامج الحكومة العراقية في توسيع القوة الجوية العراقية 1939-1958
98-81	أولاً: واقع القوة الجوية العراقية خلال الحرب العالمية الثانية 1939-1945
132-99	ثانياً: جهود الحكومة العراقية في إعادة توظيف القوة الجوية العراقية وتسليحها 1945-1958
215-133	الفصل الثالث: تطور نشاط القوة الجوية العراقية وموقفها إزاء الأحداث الداخلية والخارجية 1931-1958

181-133	أولاً: دور القوة الجوية العراقية في الحركات الداخلية حتى عام 1937
140-133	1. اشتراك القوة الجوية العراقية في إخماد حركات بارزان الأولى عامي 1931-1932
رقم الصفحة	الموضوع
151-141	2. اشتراك القوة الجوية العراقية في قمع حركة الأثوريين عام 1933
156-151	3. دور القوة الجوية العراقية في إخماد حركة اليزيديين عام 1935
173-156	4. دور القوة الجوية العراقية في إخماد الحركات العشائرية عامي 1935-1936
179-173	5. دور القوة الجوية العراقية في انقلاب بكر صدقي عام 1936
181-179	6. اشتراك القوة الجوية العراقية في قمع الحركات العشائرية في عهد وزارة حكمت سليمان للعام 1937
215-182	ثانياً: دور القوة الجوية العراقية في بعض الأحداث الداخلية والخارجية 1941-1958
192-182	1. مساهمة القوة الجوية العراقية في انتفاضة نيسان والحرب العراقية البريطانية 1941
202-193	2. دور القوة الجوية العراقية في مواجهة حركات بارزان للأعوام 1943-1947
212-202	3. دور القوة الجوية العراقية في الحرب العربية الإسرائيلية 1948-1949
215-213	4. مساهمات أخرى للقوة الجوية العراقية حتى عام 1958
217-216	الخاتمة
218	ملحق
237-219	المصادر والمراجع
b-c	ملخص الرسالة باللغة الانكليزية

كان تشكيل الرف الأول للقوة الجوية العراقية في الثاني والعشرين من نيسان 1931 حدثاً مهماً في تاريخ الجيش العراقي، إذ احتفل العراقيون بحكومة وشعباً بهذا الانجاز الذي سجل للحكومة العراقية بعد مطالبات مستمرة من الحكومة البريطانية بضرورة تجهيز الجيش العراقي بطائرات لاستكمال بنائه والاعتماد على القوات الوطنية، ومن هنا جاءت أهمية هذه الدراسة لمعرفة البدايات الأولى لتشكيل القوة الجوية العراقية وتطورها فضلاً عن دورها في تاريخ العراق حتى عام 1958 سقوط النظام الملكي وقيام النظام الجمهوري.

وقع الاختيار على موضوع (القوة الجوية العراقية) نظراً لما تشكله القوة الجوية العراقية من أهمية خاصة في تاريخ العراق المعاصر، إذ عدت أول سلاح طيران على صعيد الوطن العربي، كما لم تحظ بدراسة أكاديمية في العراق، فعلى الرغم من توافر عدد من الرسائل العلمية التي تناولت تأسيس الجيش العراقي، إلا أنّها لم تشير إلى تشكيل القوة الجوية العراقية إلاّ بشيء يسير<sup>(1)</sup>.

قسمت الدراسة إلى مقدمة وثلاثة فصول وخاتمة تضمنت أهم الاستنتاجات التي توصل إليها الباحث، فضلاً عن ملحق يخص أسماء قادة القوة الجوية العراقية في العهد الملكي.

تناول الفصل الأول (القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس وبناء التشكيل التعبوي 1924-1939) وقسم الفصل الأول إلى مبحثين الأول البدايات الأولى لتشكيل القوة الجوية العراقية 1924-1931، والثاني تشكيل القوة الجوية العراقية وتطورها 1931-1939.

تطرق الفصل الثاني (برامج الحكومة العراقية في توسيع القوة الجوية العراقية 1939-1958) وقسم الفصل الثاني إلى مبحثين، الأول واقع القوة الجوية العراقية خلال

(1) مجلة سماء العراق، العدد التعريفي الخاص الصادر عن قيادة القوة الجوية العراقية بالذكرى

الحادية والثمانون لتأسيسها، نيسان 2012، ص4.

الحرب العالمية الثانية 1939-1945، والثاني جهود الحكومة العراقية في إعادة توظيف القوة الجوية العراقية وتسليحها 1945-1958.

اختص الفصل الثالث بـ (تطور نشاط القوة الجوية العراقية وموقفها إزاء الأحداث الداخلية والخارجية 1931-1958) وقسم الفصل الثالث إلى مبحثين الأول: دور القوة الجوية العراقية في الحركات الداخلية حتى عام 1937، والثاني: دور القوة الجوية العراقية في بعض الأحداث الداخلية والخارجية 1941-1958.

اعتمدت في إعداد الدراسة على عدد من المصادر المختلفة، وكانت في مقدمتها الوثائق العراقية غير المنشورة، والتي تضمنت ملفات البلاط الملكي التي سلطت الضوء على قرارات مجلس الوزراء الخاصة بتشكيل القوة الجوية العراقية، وإلى ما خصصته وزارة الدفاع من ميزانيتها لتشكيل هذه القوة، كما بينت إلى بعض البعثات العسكرية التي أرسلتها الحكومة العراقية إلى الخارج لإعداد الطيارين، أو الفنيين العراقيين، أو لجلب الطائرات.

أمّا الوثائق العراقية المنشورة فتأتي محاضر مجلس النواب في مقدمة تلك الوثائق، فضلاً عن أوامر الجيش لسنة 1934.

في حين احتوت الوثائق البريطانية المنشورة المتمثلة بسجلات الوثائق البريطانية المترجمة حيزاً مهماً من المعلومات أفادت الباحث في تغطية جوانب مهمة من الدراسة، لاسيما احتوائها على تقارير مهمة عن تأسيس القوة الجوية العراقية، فضلاً عن تطرقها إلى أنواع الطائرات المستخدمة في القوة الجوية العراقية، وإلى مشاركة القوة الجوية العراقية في التمارين العسكرية إلى جانب قطعات الجيش العراقي الأخرى.

وأسهمت الرسائل والأطاريح الجامعية في إعطاء الكم من المعلومات والتي أغنت الدراسة بالمعلومات، ولاسيما الرسائل والأطاريح التي كتبت عن التطورات العسكرية التي شهدتها الجيش العراقي والتي كان من أبرزها، رسالة كريم زغير أسود المالكي المعنونة (قاعدة الحبانية الجوية مرحلة التأسيس، دراسة في الإستراتيجية البريطانية في العراق 1914-1937)، إذ أفادت الباحث في معرفة جوانب مهمة من المفاوضات العراقية

البريطانية الخاصة بتشكيل القوة الجوية العراقية، فضلاً عن تطرقها إلى المشاريع العسكرية التي وضعتها الحكومة البريطانية الخاصة بالجيش العراقي بصورة عامة والقوة الجوية بصورة خاصة، وأطروحة نبيل عبدالقادر حسين المعنونة بـ (السياسة البريطانية إزاء تطور الجيش العراقي 1920-1958) والتي زودت الدراسة بمعلومات مهمة عن الموقف البريطاني من تأسيس القوة الجوية العراقية ومحاولاتها المستمرة إلى عرقلة تشكيل هذه القوة.

ألفت المصادر العربية والمعربة رافداً مهماً رفد الدراسة بمعلومات قيّمة، ويأتي في مقدمتها كتاب (تأريخ القوات العراقية المسلحة) الذي يُعدُّ من المصادر المهمة التي أفادت الباحث في تغطية الجوانب العسكرية لاسيما جزئه السابع عشر الذي اختص بتأسيس القوة الجوية العراقية ومراحل تطورها، وكتاب الطيار حفزي عزيز (تأريخ القوة الجوية الملكية خلال عشر سنوات 1927-1938) والذي بحث عن تشكيل القوة الجوية العراقية ابتداءً من عام 1927-1938 مبيئاً جهود الحكومة العراقية في تأسيسها ومستعرضاً للموقف البريطاني من تأسيس القوة الجوية العراقية، وكتاب رجاء حسين الخطاب (تأسيس الجيش العراقي وتطور دوره السياسي من 1921-1941)، وكان لمؤلفات عبدالرزاق الحسني أهمية خاصة في إغناء جميع فصول الدراسة بالمعلومات المهمة، ومنها: (تأريخ الوزارات العراقية)، و(الثورة العراقية الكبرى)، و(تأريخ العراق السياسي الحديث)، و(العراق في ظل المعاهدات)، و(اليزيديون أو عبدة الشيطان)، و(اليزيديون في حاضرهم وماضيهم).

وكان للبحوث والدراسات مساهمتها في إعداد الدراسة، وأخص بالذكر بحثي الأستاذ المساعد الدكتور قحطان حميد كاظم بعنوان (القوة الجوية العراقية، مرحلة التأسيس واستحداث التشكيلات ومهام العمل التعرضي 22 نيسان 1931-1939)، والثاني: (القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية الداخلية والخارجية 1939-1958) واللذين تضمنتا معلومات قيمة أفادت الباحث في تحديد مسار الدراسة.

وتعد الدوريات المتمثلة بالصحف، والمجلات المعين التي لا يمكن لأي باحث الاستغناء عنها، وهو يتصدى لدراسة تأريخ العراق المعاصر، وتأتي في مقدمتها جريدة (الإخاء الوطني، والأخبار، والانقلاب، والبلاغ، وبغداد، والعالم العربي، والعراق، والوقائع العراقية)، فضلاً عن المجلات وهي: (المجلة العسكرية، ومجلة الطيارة، ومجلة القوة الجوية، ومجلة سماء العراق)، وقد أسهمت شبكة المعلومات الدولية (الانترنت) في بعض المعلومات.

ولتقويم الدراسة أضعها بين أيادي الأساتذة رئيس وأعضاء لجنة المناقشة الأفاضل، ولا ريب فإنَّ العمل شأنه شأن كل عمل يقوم به الإنسان فيه بعض النقص، على الرغم من كل الجهود التي بذلتها.

وأسأل الله العزيز الكريم أن يوفق الجميع لخدمة الوطن الغالي والحركة العلمية، وختام القول قوله تعالى: ﴿رَبَّنَا لَا تُؤَاخِذْنَا إِنْ نَسِينَا أَوْ أَخْطَأْنَا﴾<sup>(1)</sup> والحمد لله رب العالمين

(1) سورة آل عمران، الآية (286).

المقدمة

(نطاق البحث وتحليل المصادر)

# الفصل الأول

القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس وبناء

التشكيل التعبوي 1924-1939

أولاً: البدايات الأولى لتشكيل القوة الجوية

العراقية 1924-1931

1. جهود الحكومة العراقية في تأسيس القوة

الجوية وموقف الحكومة البريطانية منها

1924-1927.

2. العلاقات العراقية البريطانية وأثرها

في تشكيل القوة الجوية العراقية

1927-1931.

ثانياً: تشكيل القوة الجوية العراقية وتطورها

1939-1931

1. سياسة الحكومة العراقية تجاه القوة

الجوية العراقية 1931-1933.

2. سياسة الحكومة العراقية تجاه القوة

الجوية العراقية 1933-1939.

الفصل الثاني  
برامج الحكومة العراقية في توسيع  
القوة الجوية العراقية 1939-1958

أولاً: واقع القوة الجوية العراقية خلال الحرب  
العالمية الثانية 1939-1945

ثانيًا: جهود الحكومة العراقية في إعادة  
توظيف القوة الجوية العراقية وتسليحها

1958-1945

## الفصل الثالث

تطور نشاط القوة الجوية العراقية وموقفها إزاء

الأحداث الداخلية والخارجية 1931-1958

أولاً: دور القوة الجوية العراقية في الحركات  
الداخلية حتى عام 1937

1. اشتراك القوة الجوية العراقية في إخماد حركات

بارزان الأولى عامي 1931-1932

2. اشتراك القوة الجوية العراقية في قمع حركة الآثوريين

عام 1933

3. دور القوة الجوية العراقية في إخماد حركة اليزيديين

عام 1935

4. دور القوة الجوية العراقية في إخماد الحركات

العشائرية عامي 1935-1936

5. دور القوة الجوية العراقية في انقلاب بكر صدقي عام

1936

6. اشتراك القوة الجوية العراقية في قمع الحركات

العشائرية في عهد وزارة حكمت سليمان للعام 1937

ثانيًا: دور القوة الجوية العراقية في بعض

الأحداث الداخلية والخارجية 1941-1958

1. مساهمة القوة الجوية العراقية في انتفاضة

نيسان والحرب العراقية البريطانية 1941

2. دور القوة الجوية العراقية في مواجهة

حركات بارزان للأعوام 1943-1947

3. دور القوة الجوية العراقية في الحرب

العربية الإسرائيلية 1948-1949

4. مساهمات أخرى للقوة الجوية العراقية

حتى عام 1958

الخاتمة

## المصادر والمراجع

## 1. جهود الحكومة العراقية في تأسيس القوة الجوية وموقف الحكومة

البريطانية منها 1924-1927:

تشكلت الحكومة العراقية المؤقتة في 25 تشرين الأول عام 1920<sup>(1)</sup> برئاسة عبدالرحمن النقيب<sup>(2)</sup>، واختير جعفر العسكري<sup>(3)</sup> أول وزير للدفاع في هذه الحكومة، وكان

(1) للتفاصيل عن الحكومة المؤقتة يُنظر: مُحَمَّد صالح حنيور أبو زرقة الزبيري، الحكومة العراقية المؤقتة 25 تشرين الأول 1920 - 9 أيلول 1921، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة القادسية، 2001.

(2) عبدالرحمن النقيب: (1841-1927) هو عبدالرحمن بن علي الكيلاني، ولد في بغداد سنة 1841، يصل نسبه بالشيخ عبدالقادر الكيلاني، وهو نقيب أشرف بغداد، إذ كان عالمًا فاضلاً ومؤرخًا كبيرًا، ترأس الحكومة المؤقتة عام 1920، شكّل وزارته الثانية بتكليف من الملك فيصل الأول للمدة (10 أيلول 1921-19 آب 1922)، أَلَف وزارته الثالثة في 30 أيلول 1922-16 تشرين الثاني 1922، توفي 13 حزيران 1927. للمزيد من التفاصيل عن دوره السياسي يُنظر: رجاء حسين الخطاب، عبدالرحمن النقيب حياته الخاصة وآرائه السياسية وعلاقته بمعاصريه، الدار العربية للطباعة، بغداد، 1984؛ عبدالوهاب الكيالي، الموسوعة السياسية، ج3، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، (د.ت)، ص831.

(3) جعفر العسكري: (1885-1936) ولد جعفر العسكري في بغداد 1885، وترعرع فيها أكمل دراسته الابتدائية والرشدية والعسكرية ثم قصد استانبول، تخرج من المدرسة الحربية برتبة ملازم ثان، انضم إلى جيش الحجاز، عمل مفتشًا للجيش العربي في سوريا، عاد إلى بغداد بطلب من السير برسي كوكس، وعين أول وزير للدفاع في الحكومة العراقية المؤقتة عام 1920، تولى وزارة الدفاع ثلاث مرات، كما شغل منصب رئاسة الوزراء لمرتين، الأولى: 22 تشرين الثاني 1922-13 آب 1924، وشكل وزارته الثانية بتاريخ 21 تشرين الثاني 1926-31 كانون الأول 1927 وتولى رئاسة المجلس النيابي وعضوية مجلس الوزراء مرات عدة، وأصبح مفوضًا في لندن مرتين، قُتل في انقلاب بكر صدقي عام 1936. يُنظر: علاء جاسم مُحَمَّد الحربي، جعفر العسكري ودوره السياسي والعسكري في العراق حتى عام 1936، مكتبة اليقظة العربية، بغداد، 1987؛ توفيق السويدي، وجوه عراقية عبر التاريخ، لندن، (د.ت)، ص43-48.

تشكيل الحكومة أحد ابرز نتائج الثورة العراقية الكبرى عام 1920<sup>(1)</sup> ضد القوات البريطانية الموجودة في العراق، وقد أخذت الحكومة المؤقتة على عاتقها التهيئة لانتخاب حكومة وطنية في العراق<sup>(2)</sup>.

وكان تأسيس نواة الجيش العراقي في السادس من كانون الثاني 1921 مرحلة جديدة من تأريخ العراق المعاصر، ومن ثم اختيار الأمير فيصل بن الحسين<sup>(3)</sup> ليكون ملكاً على العراق، والذي جرى تتويجه في 23 آب 1921<sup>(4)</sup>.

(1) للتفاصيل عن الثورة العراقية الكبرى يُنظر: عبدالرزاق الحسني، الثورة العراقية الكبرى، ط2، بغداد، 1992؛ كوتولوف، ثورة العشرين الوطنية التحررية في العراق، ترجمة. عبدالواحد كرم، ط2، دار الفارابي، بيروت، 1975.

(2) هنري فوستر، نشأة العراق الحديث، ترجمة. سليم طه التكريتي، ج2، بغداد، 1989، ص376-378.

(3) الملك فيصل الأول: (1883-1933) هو فيصل بن الشريف حسين بن علي شريف مكة، ولد في مكة في 20 أيار 1883، نشأ في الحجاز نشأة بدوية، وامتاز بسجايا البأس وحب الاستقلال والاعتماد على النفس، درس في الأستانة عام 1898 في المدرسة الحربية، وفي عام 1916 شارك مع والده في الثورة العربية الكبرى ضد العثمانيين، إذ تولى قيادة الجيش العربي في سوريا، وفي 18 آذار 1918 توج ملكاً على سوريا، رحل منها على إثر الاحتلال الفرنسي، في 23 آب 1921 توج ملكاً على العراق، وكان له دور كبير في وضع القانون الأساسي عام 1924، وافتتح مجلس الأمة عام 1925، كما عقد معاهدات عديدة مع بريطانيا (معاهدة 1922، ومعاهدة 1927، ومعاهدة 1930)، وله الدور الكبير في إدخال العراق عصبة الأمم في تشرين الأول 1932، توفي في 8 أيلول 1933 في برن عاصمة سويسرا. يُنظر: علاء جاسم مُحَمَّد الحربي، فيصل الأول حياته ودوره السياسي في الثورة العربية وسوريا والعراق 1883-1933، مطبعة الخلود، بغداد، 1990، ص13-17؛ مير بصري، أعلام السياسة في العراق الحديث، ج1، دار الحكمة، لندن، 2005، ص7-17.

(4) عبدالرحمن البزاز، العراق من الاحتلال حتى الاستقلال، بغداد، 1967، ص134-137.

وبعد سنوات قليلة من تأسيس الجيش العراقي، قررت الحكومة العراقية إنشاء قوة جوية عراقية وطنية، لرفع القدرات القتالية للجيش العراقي، لما لهذا السلاح من تأثير فعّال على نشاط الحركات العسكرية<sup>(1)</sup>.

ومما زاد من إصرار الحكومة العراقية على تأليف القوة الجوية، هو تقرير المندوب السامي (هنري دويس) (Henry Dobbs)<sup>(2)</sup> في العاشر من كانون الثاني 1924 عن الوضع العام في العراق جاء فيه "ضرورة تقوية الجيش العراقي، الذي يجب أن يكون في وضع يمكنه من فرض سيطرة الحكومة على البلاد لضمان الطاعة والاستقرار"<sup>(3)</sup>، كما ورد في الفقرة السابعة من التقرير ذاته "إنّ القوة الجوية البريطانية سوف تتسحب من العراق خلال أربع سنوات، فإذا لم يُسمح للحكومة العراقية بتأليف قوة جوية خاصة بها،

(1) وزارة الدفاع، تأريخ القوات العراقية المسلحة، ج2، بغداد، 1987، ص75.

(2) هنري دويس: (Henry Robert Conway Dobbs) (1871-1934) هنري روبرت كونواي دويس سياسي بريطاني ولد في 26 آب 1871 تلقى تعليمه في جامعة أكسفورد - كلية وينستر، أنضمَّ إلى الخدمة المدنية الهندية عام 1892، شغل مناصب عدة منها: رئيس مفوض لوشتان 1917-1919، والممثل البريطاني عن بعثة كابول في كانون الثاني 1921، التقى في أثناءها وزير الخارجية الأفغاني محمود ترزي لمناقشة الصداقة الأنجلو - أفغانية، نتج عن ذلك اللقاء عقد معاهدة بين الطرفين في 22 تشرين الثاني 1921 التي رسّمت الحدود الهندية الأفغانية وإقامة العلاقات الدبلوماسية بين لندن وكابل، شغل بعد ذلك منصب المفوض السامي البريطاني في مملكة العراق 1923 - 1929، توفي هنري دويس في 30 أيار 1934 عن عمر 62 عاماً. للمزيد من التفاصيل يُنظرُ:

The New Encyclopaedia Britannica in 30 volumes The university of Chicago, U.S.A, 1976, Micropaedia, Vol. III, p.594;

أنعام مهدي علي السلطان، أثر هنري دويس في السياسة العراقية 1923-1929، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1996؛ فؤاد قزانجي (ترجمة)، العراق في الوثائق البريطانية 1905-1930، دار المأمون، بغداد، (د.ت)، ص35.

(3) نقلاً عن: نبيل عبدالقادر حسين، السياسة البريطانية إزاء تطور الجيش العراقي 1920-1958، أطروحة دكتوراه غير منشورة، معهد التأريخ العربي والتراث العلمي، بغداد، 1996، ص157.

فإنَّ جيشها سيجد نفسه عاجزاً عن المحافظة عن النظام وإخضاع السكان الذي سيعلمون بأنَّ القوة الساندة لهذا الجيش قد انسحبت وتركت البلاد<sup>(1)</sup>. فضلاً عن هذا فقد كانت بريطانيا قد وعدت العراق بتقديم المساعدة له في سنة 1924، لإنشاء قوة جوية إذا حقق الجيش العراقي بعض التقدم<sup>(2)</sup>.

لذلك قررت الحكومة العراقية إدراج مطلبها بتأسيس القوة الجوية بصورة رسمية في الاتفاقية العسكرية التي تم التوقيع عليها عام 1924، وهي ملحقة بالمعاهدة العراقية البريطانية لسنة 1922، والتي اشترطت قيام بريطانيا بتحمل مسؤولية الدفاع عن البلاد ضد أي عدوان خارجي، وأن يتولى حفظ الأمن والنظام خلال مدة لا تتجاوز مدة الأربع سنوات من وضع الاتفاقية موضع التنفيذ<sup>(3)</sup>.

بالمقابل تعهدت بريطانيا بالمساعدات التي تقدمها للحكومة العراقية، والتي تشمل "تتقيف الضباط العراقيين العلوم العسكرية وفن الطيران في المملكة المتحدة، تجهيز الجيش العراقي بكميات وافية من الأسلحة والذخائر والمعدات والطائرات من أحدث طراز موجود"<sup>(4)</sup>.

ومما يجدر ذكره أنَّ الاتفاقية العسكرية لعام 1924، قد أشارت إلى فقرات منهاج توسيع الجيش العراقي، وهذا ما ورد ذكره في السنوات اللاحقة، ففي عامي (1925-1926) ورد بأنَّ "تؤسس وحدة جوية على نحو ما توصي به رئاسة أركان الحرب

(1) وزارة الدفاع، تأريخ القوات العراقية المسلحة، ج17، بغداد، 1998، ص45-46.

(2) كاظم نعمة، الملك فيصل الأول والانكليز والاستقلال، الدار العربية للموسوعات، بيروت، 1988، ص136.

(3) للتفاصيل عن الاتفاقية العسكرية يُنظرُ: أحمد رفيق البرقاوي، العلاقات السياسية بين العراق وبريطانيا 1922-1932، دار الطليعة للطباعة والنشر، بغداد، 1980، ص33-92.

(4) محاضر مجلس النواب، الاجتماع الاعتيادي لسنة 1930، الجلسة السابعة المنعقدة بتاريخ 16 تشرين الثاني 1930، ص62.

الجوية البريطانية على أن يحصل تقدم مُرضٍ في قوة وكفاءة القوة البرية المحلية في العراق<sup>(1)</sup>.

وعلى الرغم من المطالب العراقية بتشكيل القوة الجوية وما اقترحه المندوب السامي في التقرير، وما تضمنته الاتفاقية العسكرية، إلا أن كل ذلك لم يجد آذاناً صاغية لدى الحكومة البريطانية، إذ أخذت الحكومة البريطانية كأى دولة استعمارية، بعد شعورها بعزم العراق على تقوية جيشه، وإنشاء قوة جوية خاصة به، تماطل وتضع العراقيين بوجه هذه الفكرة، وامتنعت عن إعطاء أي معلومات أو مقترحات عن أسلوب إدارة القوة الجوية وتنظيمها، ولم تكتفِ الجهات البريطانية بذلك بل أخذت تصدر إلى المستشارين العسكريين البريطانيين العاملين في الجيش العراقي، بأن يقدموا مقترحات من شأنها العمل على إعاقة نمو الجيش العراقي وتطويره<sup>(2)</sup>.

ويمكن القول أن هدف بريطانيا من سياسة المماطلة تجاه تشكيل القوة الجوية العراقية، لإبقاء الجيش العراقي ضعيفاً وحرمانه من هذا السلاح الفعال، وكذلك من أجل استمرار اعتماد الحكومة العراقية على القوات البريطانية، ومنها القوة الجوية البريطانية، إذ إن اللجنة العسكرية المشكلة في مؤتمر القاهرة لعام 1921، قد أقرت أن تكون القوة الجوية الملكية البريطانية مؤلفة من ستة أسراب في العراق، فضلاً عن طلب سرب طائرات من الهند، على أن يتم توزيع هذه الأسراب في الشعيبة وبغداد والموصل<sup>(3)</sup>.

ويبدو أن إصرار الحكومة العراقية لإدخال سلاح الطيران مع المشاة والخيالة، والجهود التي بذلتها لتأمين الأموال اللازمة، لتحقيق ذلك الهدف يعود إلى أسباب هي<sup>(4)</sup>:

(1) فاروق صالح العمر، المعاهدات العراقية البريطانية وأثرهما في السياسة الداخلية 1922-1948،

دار الحرية للطباعة، بغداد، 1977، ص 227-238.

(2) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 17، ص 46.

(3) مجموعة باحثين، المفصل في تاريخ العراق المعاصر، بغداد، 2002، ص 256.

(4) رجاء حسين الخطاب، تأسيس الجيش العراقي وتطور دوره السياسي من 1921-1941، دار

الحرية للطباعة، بغداد، 1979، ص 40.

1. شعور الحكومة العراقية أنَّ مشاكل الحدود لاسيما مع تركيا وإيران يجب أن تحسم بعد أن استكملت الدولة مؤسساتها الضرورية، حكومة لها مجلس أمة ولها قوانين تنظم الحياة اليومية.
2. خطأ استمرار اعتماد الحكومة العراقية في الدفاع عن حدودها الخارجية، وفي أغراض الأمن الداخلي في البلاد على الجيش البريطاني وقوات (الليفي) (Al Levy) <sup>(1)</sup>، لأنَّ وجود الجيش البريطاني يعزز الاعتقاد بأنَّ العراق بلد غير

(1) قوات الليفي: هي القوات التي جندتها القوات البريطانية من السكان المحليين وكانت بمنزلة قوة غير نظامية تستلم أوامرها من الضباط البريطانيين. بدأت كقوة صغيرة جندها الكابتن آيدي، وبعد تغييرات عدة في تسمياتها أطلق عليها في النهاية اسم قوات الليفي (Levies)، وكانت في بداياتها (1915) مؤلفة من قوة عناصرها في الغالب من العرب لتصبح مع الأيام خليط من العرب والکرد والترکمان إلى جانب اليزيديين والآثوريين، إلا إنها في النهاية أمست قوة عناصرها وبشكل تام من الآثوريين، ولعل تقاعس عناصرها من الكرد والعرب في تنفيذ التعليمات البريطانية بصورة كاملة وعدم مشاركتهم في مقاتلة أبناء جلدتهم في أثناء أحداث 1919 و1920، قد دفع البريطانيين للاعتماد على الآثوريين بشكل خاص في تشكيل عناصر تلك القوات التي أصبحت عوناً كبيراً لتوطيد النفوذ البريطاني وقمع الانتفاضات الشعبية في العراق عامة وكرديستان خاصة. ومع إقامة الحكم الملكي في العراق وتأسيس الجيش العراقي وقوات الشرطة بدا الحل التدريجي لقوات الليفي، إلا إن القوات الجوية الملكية البريطانية والتي تقرر وجودها في العراق لمدة خمسة وعشرين سنة قادمة، بالاستناد إلى بنود المعاهدة بين الطرفين، كانت بحاجة لخدمات بعض تلك القوات، فاستمر عملها تحت اسم (قوات الدفاع الجوي)، لحماية القواعد العسكرية البريطانية في الحبانية والشعبية. كما استخدمها البريطانيون في أحداث نيسان مايس 1941. وحينما سُلمت القاعدتين الجويتين إلى الحكومة العراقية في شهر مايس من العام 1955، حُلَّت قوات الليفي وخير أفرادها بين الالتحاق بالجيش العراقي أو أن يعاد إدماجهم في المجتمع العراقي مع تقديم المساعدة لهم. كان آخر قائد عسكري بريطاني لقوات الليفي العراقية هو العميد جي. كيلبرت براون (G.Gilbert Broan) له كتاب " The Iraq Levies 1915-1932 " (قوات الليفي العراقية 1915-1932). للمزيد من التفاصيل عن قوات الليفي يُنظر: جي. كيلبرت براون، قوات الليفي العراقية 1915-1932، تر. مؤيد إبراهيم الوندأوي، منشورات بنكهة ي ژين، مطبعة=

مستقل، كما أنَّ الاعتماد على قوات اللّيقي خطرًا، لأنَّ هذه القوات لا تمت إلى الشعب العراقي بصلة، وإنَّما هي قوات دخيلة إلى العراق وتابعة للسيطرة البريطانية<sup>(1)</sup>.

3. رغبة الملك فيصل الأول في توسيع الجيش، للمحافظة على كيان البلاد<sup>(2)</sup>.
4. إثارة مسألة الموصل<sup>(3)</sup> وبحثها في مؤتمر الأستانة سنة 1924، جعل التفكير جديدًا لتوسيع صنوف الجيش من أجل المحافظة على كيان البلاد.
5. الاتفاقية العسكرية لعام 1924، وما تحمله من بنود ثقيلة جعلت لجنة تدقيق المعاهدة تعتقد بأنَّه مهما أُجري من تخفيض من بنود المعاهدة والاتفاقية العسكرية، ومهما أُجري عليها من تعديلات فإنَّ التجنيد الإجمالي هو العلاج الوحيد لمعالجة هذا الأمر وتخليص البلاد من جميع هذه القيود والامتنيازات<sup>(4)</sup>.
6. اعتقاد الحكومة العراقية بأنَّ سنة 1928 سوف تشهد دخول العراق عصبة الأمم، ووفقًا للمعاهدة المعقودة بين الحكومتين العراقية والبريطانية لعام 1922، وأنَّها سوف تتحمل مسؤولية الدفاع عن العراق ضد الأخطار الخارجية<sup>(5)</sup>.

---

=شفان، السليمانية، 2006؛ إبراهيم مُحَمَّد العقيد، الجيش العراقي والسياسة 1941-1953، بغداد، 2011، ص 54.

(1) نخبة من الباحثين العراقيين، حضارة العراق، ج 12، دار الحرية للطباعة، بغداد، 1985، ص 41.

(2) رجاء حسين الخطاب، تأسيس الجيش العراقي...، ص 40-41.

(3) للتفاصيل عن مشكلة الموصل يُنظرُ: فاضل حسين، مشكلة الموصل، دراسة في الدبلوماسية العراقية - الانكليزية - التركية وفي الرأي العام، ط 2، مطبعة أسعد، بغداد، 1967.

(4) رجاء حسين الخطاب، تأسيس الجيش العراقي...، ص 41.

(5) المصدر نفسه، ص 41.

وفي إزاء تلكؤ بريطانيا في دعم الجيش العراقي والمماثلة في تشكيل القوة الجوية العراقية، صرح رئيس الوزراء ووزير الدفاع وكالة ياسين الهاشمي<sup>(1)</sup> في الاجتماع الذي عقد في دار المعتمد السامي (هنري دوبس) في بغداد في 30 آذار 1925، والذي حضره وزير المستعمرات البريطاني (ليوبولد آمري)، ووزير الطيران البريطاني (السير صموئيل هور جون غورني)<sup>(2)</sup> (Samuel John Gurney Hoare)، وقد تضمن تصريح الهاشمي "بأنه قد تدارس السبل لتحسين الجيش العراقي وتدريبه"، ثم أضاف قائلاً: "أنه

(1) ياسين الهاشمي: (1882-1937) ولد ياسين الهاشمي في بغداد في محلة البارودية سنة 1882، درس في الكتائب ثم انتقل عام 1890 للدراسة في الرشدية العسكرية ثم الإعدادية العسكرية، ألتحق بالكلية العسكرية في استانبول عام 1899، تخرج منها ضابطاً برتبة ملازم ثان عام 1902، وفي عام 1905 أكمل دراسته في كلية الأركان، تولى مناصب عسكرية عدة في الجيش العثماني وشارك في العديد من حروبه، كما شارك مع الأمير فيصل في الثورة العربية الكبرى 1916، رافق الأمير فيصل إلى سوريا، عاد إلى العراق عند قيام الحكم الوطني، أختير وزيراً للمواصلات والأشغال في وزارة عبدالمحسن السعدون الأولى عام 1922، شكّل وزارته الأولى عام (1924-1925)، كما شكّل حزباً سياسياً عُرف بـ (حزب الشعب)، أسهم بدور أساسي في تشكيل حزب الإخاء الوطني بدلاً من حزبه السابق، وفي عام 1935 شكّل وزارته الثانية والتي انتهت على أثر انقلاب بكر صدقي في 29 تشرين الأول 1936. للمزيد من التفاصيل عنه يُنظر: سامي عبدالحافظ القيسي، ياسين الهاشمي ودوره في السياسة العراقية حتى عام 1936، رسالة ماجستير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1974؛ خير الدين الزركلي، الأعلام (قاموس تراجم)، ج9، بيروت، (د.ت)، ص154.

(2) ولد في 24 شباط 1888، حظي بلقب فيكونت تيمبلوود أول عام 1944 (لقب يطلق على النبلاء ممن هم دون (الكونت) وأعلى من (البارون) دلالة على منزلتهم الاجتماعية الرفيعة وعظمة نفوذهم). وهو رجل دولة بريطاني محافظ، شغل منصب قائد القوة الجوية الملكية البريطانية من عام 1922-1929، وقد أسهم من خلال منصبه في بناء سلاح الجو البريطاني وتعزيزه، كان موضع انتقاد بسبب اقتراحاته لتسوية مطالب وادعاءات إيطاليا في الحبشة (أثيوبيا)، والتي أطلق عليها (خطة هور - لافال - أيلول عام 1935) من جهة، ولتأييده ومساندته معاهدة ميونخ عام 1938 من جهة أخرى، توفي في السابع من أيار 1959 للمزيد من التفاصيل يُنظر:

The New Encyclopaedia Britannica, op.cit, Vol.5, p.70.

يشعر بأنّ المستشارين العسكريين البريطانيين، أخذوا يقدمون مقترحات من شأنها العمل على إعاقة نمو الجيش العراقي وتطويره"، وبين الهاشمي أنّ النتائج التي حصلت عليها سابقاً تبعث الرخاء في التقدم، إلاّ أنّه يرى كان في الإمكان أن يتقدم الجيش أكثر من ذلك، إذ ظهرت صعوبات مختلفة أكثرها لها صيغة سياسية عارضت التقدم السريع للجيش، وقد أكد رئيس الوزراء ياسين الهاشمي على ضرورة إيجاد جيش تعادل درجة كفاءته درجة جيش أوروبي، وأنّه يرى أنّ هناك غموضاً في الاقتراح البريطاني بصدد ضرورة توسيع الجيش، إذ اكتفى الاقتراح بتدريب عدد صغير من الضباط وضباط الصف<sup>(1)</sup>.

وفي الرابع عشر من نيسان 1925 وجّه رئيس الوزراء ياسين الهاشمي كتاباً إلى المندوب السامي على أثر سفر الوزيرين البريطانيين<sup>(2)</sup> جاء فيه "إنّ السياسة التي اتبعت في نمو الجيش وتحسين تدريبه حتى اليوم، لم تكن مستقرة استقراراً تاماً بموجب ما تعين في مؤتمر القاهرة وفي الاتفاقيتين العسكرية والمالية لعام 1924، فيما كانت الحكومة العراقية راغبة في هذا النمو وقابليته، وقد أشير عليها من جانب الحكومة البريطانية بلزوم إجراء تخفيض في الجيش والشرطة اقتصاداً في النفقات، وذلك بتاريخ 5 حزيران 1922 عند تشكيل لجنة الاقتصاد، وبتاريخ 1 كانون الثاني 1923، عند تأليف لجنة تحت رئاسة قائد الطيران (السير جون سالموند) (Sir John Maitland Salmond) وقد أجريت في كلتا اللجنتين تنقيحات مضرّة بنمو الجيش العراقي وحُسن تدريبه، كما أنّ المعاملات التي جرت في كيفية تموين الجيش العراقي بالمعدات والأسلحة كانت في بعض الأحوال على جانب عظيم من التأخير، ولم تتل وزارة الدفاع قبل اليوم بالمعاونات الكافية من الدوائر ذات الشأن لتدريب العراقيين في انكلترا، وإنّ التشبث في تأليف وحدة طيران عراقية لم يشجع تشجيعاً كافياً في الآونة الأخيرة"<sup>(3)</sup>.

(1) نقلاً عن: نبيل عبدالقادر حسين، المصدر السابق، ص158.

(2) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات العراقية، ج1، ط4، مطبعة دار الكتب، بيروت، 1974، ص231.

(3) نبيل عبدالقادر حسين، المصدر السابق، ص158-159.

استمرت جهود الحكومة العراقية لتوسيع الجيش العراقي وتطويره، ففي نيسان 1925 وافقت الحكومة العراقية على تعيين مفتش و(46) ضابطاً بريطانياً، مُنحوا صلاحيات تنفيذية داخل الجيش العراقي، وباشَرَ الجنرال (أي. سي. ديلي) (A.C. Daily) في تشرين الثاني 1925 عمله مفتشاً عاماً للجيش العراقي، وبما أنَّ المادة الأولى من الاتفاقية العسكرية لعام 1924، قد أقرت أنَّ العراق في خلال أربعة أعوام يتحمل المسؤولية الكاملة في الحفاظ على الوضع الداخلي والدفاع عن نفسه، ضد أي عدوان خارجي<sup>(1)</sup>.

لذلك طلبت الحكومة العراقية من المفتش العام للجيش العراقي الجنرال (ديلي)، تقديم مشروع لتطوير الجيش العراقي وتقديمه، ليصبح قادراً على القيام بواجبات الدفاع عن بلده بعد انسحاب القوات البريطانية، وفي السابع من آذار 1926 قدّم الجنرال ديلي مشروعه بخصوص تطوير الجيش العراقي، جاء في المادة الثانية منه ما يخص تشكيل القوة الجوية العراقية<sup>(2)</sup> والتي نصت على "لما كانت سياسة الدفاع عن هذه البلاد مستتدة منذ زمن بعيد إلى القوة الجوية البريطانية التابعة لها كل القوات العسكرية، فمن الضروري أولاً النظر في الأمر استعداداً للموقف الذي ينشأ عن تخفيض عدد الأسراب الجوية البريطانية تدريجياً، فلا يخفى أنَّ لا سبيل لذلك إلا بتأليف قوة جوية عراقية تحل محل تلك الأسراب البريطانية، ورأي قائد القوة الجوية البريطانية في العراق معلوم، هو أنَّ يوجه السعي إلى تأليف سربين<sup>(3)</sup> عراقيين كل سرب ذو ثلاثة رفوف، بحيث يتألف كل

(1) كريم زغير اسود المالكي، قاعدة الحباينة الجوية مرحلة التأسيس، دراسة في الإستراتيجية البريطانية في العراق 1914-1937، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة البصرة، 1996، ص 52-53.

(2) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 17، ص 47.

(3) المقصود بالسرب: هو عبارة عن وحدة جوية يتألف من (3-5) رفوف، وقد يضم رفوف من نوع واحد إذا كان السرب سرب قتال، أو رفوفاً من أنواع مختلفة، إذا كان سرب نقل، أمّا الرف فهو أصغر وحدة جوية تنظيمية من سلاح الجو، ويتكون الرف من (3-5) طائرات من نوع واحد، ويكون الرف مخصصاً لمهمة محددة (قتال جوي - قصف - نقل - استطلاع)، وتكون طائراته =

رف من ستة طائرات فيبلغ حينئذ مجموع طائرات القوة الجوية كلها المتيسرة في العراق سنة 1931 ستة وثلاثين طائرة، وإذا لم يتم الشروع بتأليف القوة الجوية لا يمكن تخفيض القوات البريطانية تخفيضاً مهماً، لأنَّه ما دامت القوة الجوية البريطانية في البلاد لا بد من إبقاء قوات برية معها، فتأليف قوة جوية عراقية أمراً أساسياً لتنفيذ المقترحات الواردة في المذكرة، وتأليف هذه القوة في أدواره التمهيديّة الآن، لأنَّ السلطات البريطانية قد قبلت بتدريب أربعة ضباط عراقيين بمنزلة طيارين في مصر، وأربعة وعشرين فنياً في وحدة جوية في العراق، وقد اقترحت كذلك وزارة الطيران البريطانية تأليف قوة جوية مختلطة من البريطانيين والعراقيين، لأنَّ المقترحات العسكرية المخفضة المفروضة في هذا الشأن مبنية على فرض الشروع في إنشاء قوة جوية عراقية يتاح إتمامها حوالي سنة 1931، إذ ينتظر أن يكون السربان المار ذكرهما جاهزين حينئذ للخدمة، وبالنسبة إلى اتساع مجال القوة الجوية العراقية يضيق الحاجة إلى القوة الجوية البريطانية، فيفتح حينئذ الباب للجيش في تعيين الحد الأدنى للقوة المطلوبة<sup>(1)</sup>.

لقد أحدث مشروع الجنرال (ديلي) ردود أفعال قوية بين مختلف الأطراف، فقد رأت الحكومة العراقية أنَّ قوة الجيش المقترحة التي وضعها المفتش العام البريطاني في تقريره الخاص بتطوير الجيش العراقي، تضمن مطالب العراق القومية، وتحقق قدرًا عاليًا من السيادة الوطنية<sup>(2)</sup>.

=دائمًا في مطار واحد. يُنظَرُ: هيثم الأيوبي وآخرون، الموسوعة العسكرية، ج3، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 1980، ص63؛ مجلة القوة الجوية، العدد التاسع، 6 كانون الثاني 1977، ص12.

(1) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص47.

(2) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج2، ص76.

فضلاً عن ذلك أنّ الجنرال دبلي كان من المؤيدين لمشروع التجنيد الإلزامي<sup>(1)</sup> في العراق باعتبار أنّ قانون التطوع الذي كان معمولاً به آنذاك "يثقل كاهل البلاد الاقتصادي لقلة موارد العراق"، وهذا ما أكسبه حب عدد كبير من الضباط العراقيين، وفي مقدمتهم جعفر العسكري الذي وصف الجنرال دبلي "بالجندي الممتاز"<sup>(2)</sup>.

أمّا موقف الحكومة البريطانية من المشروع، فقد رأى كل من المندوب السامي وقائد القوة الجوية البريطانية في العراق (السير جون هيكنز) (Sir John Higgins) أنّ تأليف جيش كهذا الذي أشار إليه الجنرال دبلي في مشروعه سوف يضر بالمصالح البريطانية في المستقبل<sup>(3)</sup>، في الوقت الذي اعترضت فيه الحكومة البريطانية على خطة الجنرال دبلي الخاصة بتطوير الجيش العراقي، عملت الحكومة البريطانية على وضع خطة جديدة القصد منها تأليف جيش عراقي صغير<sup>(4)</sup>.

وقد أُنيطت مهمة وضع الخطة الجديدة إلى السير جون هيكنز قائد القوة الجوية البريطانية في العراق، وفيما يخص القوة الجوية العراقية تضمنت خطة السير جون هيكنز، تشكيل قوة جوية عراقية، ووضع تخمينات لتكاليف هذه القوة للأعوام الثلاثة الأولى من تأسيسها، التي تبدأ عام 1928، وقدم هذه المقترحات إلى الحكومة العراقية في 18 أيار 1926، وعند إضافة كلفة إنشاء قوة جوية عراقية إلى كلفة تغطية نفقات القوة البرية، فستزداد نفقات الدفاع في الأعوام بين نيسان 1928 والأول من نيسان 1931، وكثيراً من المبلغ الذي تستطيع الواردات العراقية تأمينه، وقد حظيت خطة السير جون هيكنز موافقة المندوب السامي، لذلك سميت بخطة (دوبس - هيكنز)<sup>(5)</sup>.

(1) للمزيد من التفاصيل عن التجنيد الإلزامي يُنظر: ماريا حسن مغناط، التجنيد في العراق 1869-

1935 دراسة تاريخية، رسالة ماجستير غير منشورة، المعهد العالي للدراسات السياسية والدولية،

الجامعة المستنصرية، 2005.

(2) علاء جاسم مُحَمَّد الحربي، جعفر العسكري...، ص 157-158.

(3) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 2، ص 76.

(4) كريم زغير اسود المالكي، المصدر السابق، ص 53.

(5) المصدر نفسه، ص 53.

ويكمن الاختلاف بين خطة الجنرال (ديلي) وخطة (دوبس - هيكنز)، بأنَّ الأولى تنص على تشكيل قوة دفاع مستقبلية يكون الجيش فيها الصنف الرئيس، مع توافر سربين جويين للتعاون مع الجيش وتكون مهام الجيش والقوة الجوية هو حماية العراق ضد الاعتداء الخارجي<sup>(1)</sup>.

أمَّا الخطة الثانية فكانت تنص على سيطرة القوة الجوية البريطانية على العراق، ويكون الجيش مكيفاً لضمان الأمن الداخلي، لأنَّ خطة دوبس - هيكنز تستبعد تعرض العراق لعدوان خارجي<sup>(2)</sup>.

نستنتج من خلال ما تقدم أنَّ بريطانيا استمرت على سياسة المماطلة بشأن تأسيس القوة الجوية العراقية، ويبدو أنَّ المشاريع التي وضعتها الحكومة البريطانية الخاصة بالجيش والقوة الجوية العراقية، كمشروع الجنرال (ديلي) ومشروع أو خطة (دوبس - هيكنز) قصدت الحكومة البريطانية منها تهدئة الحكومة العراقية، بسبب مطالبها المستمرة لتوسيع الجيش وتأسيس القوة الجوية العراقية.

أثارت السياسة البريطانية هذه حفيظة رئيس الوزراء العراقي عبدالمحسن السعدون<sup>(3)</sup> ففي بداية تشرين الأول 1926 أرسل عبدالمحسن السعدون كتاباً إلى المنسوب

(1) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج2، ص84.

(2) كريم زغير اسود المالكي، المصدر السابق، ص54.

(3) عبدالمحسن السعدون: (1879-1929): هو عبدالمحسن السعدون بن فهد باشا بن علي بن ناصر بن سعدون، ولد في الناصرية في مركز لواء المنتفك (محافظة ذي قار حالياً) عام 1879، تلقى السعدون تعليمه في مدارس استانبول، درس في المدرسة الحربية وتخرج منها ضابطاً برتبة ملازم ثان، عاد إلى العراق بعد الحرب العالمية الأولى، دخل المعتزك السياسي منذ تشكيل الحكومة المؤقتة، إذ انتخب نائباً لدورات نيابية عدة، تقلد منصب وزارة العدلية في وزارة عبدالرحمن النقيب الثانية عام 1922، ثم أصبح وزيراً للداخلية في وزارة النقيب الثالثة، بعدها شغل منصب رئاسة الوزراء لأربع مرات، تولى رئاسة مجلس النواب للمدة (1921-1927)، انتهت حياته بانتحاره في تشرين الثاني 1929. للتفاصيل عن دوره السياسي يُنظر: لطفي جعفر فرج، عبدالمحسن السعدون ودوره في تأريخ العراق السياسي المعاصر، بغداد، 1988؛ خير الدين الزركلي، الأعلام (قاموس تراجم)، ج4، ط2، بيروت، (د.ت)، ص295.

السامي هنري دويس، أبدى فيه تأثره من المماثلة بشأن البدء بإنشاء نواة وحدة الطيران العراقية، وقد بين رئيس الوزراء في كتابه المذكور أنّ الحكومة العراقية ممثلة بوزارة الدفاع، قد فاتحت المندوب السامي حول موضوع إنشاء القوة الجوية منذ أكثر من سنتين، ولم تحصل على جواب قطعي بشأنه حتى ذلك التاريخ على الرغم من كثرة المخاطبات<sup>(1)</sup>.

لم تقتصر جهود وزارة السعدون الثانية لهذا الحد في المطالبة بتشكيل القوة الجوية العراقية، بل قام وزير الدفاع العراقي في وزارة السعدون الثانية صبيح نشأت<sup>(2)</sup> بإرسال كتاب في تشرين الأول 1926 إلى المندوب السامي، يطلب فيه بالإيفاء بوعود بريطانيا وقبول تدريب طلاب عراقيين على الطيران في بريطانيا، وتدريب الفنيين الضروريين لذلك تمهيداً لتشكيل قوة جوية عراقية<sup>(3)</sup>.

وفي 20 تشرين الأول 1926 بادر المندوب السامي إلى إرسال جوابه إلى عبدالمحسن السعدون "لقد أوضحت إلى معالي صبيح بك عندما بحث لي عن هذه المسألة في المذاكرة التي جرت بيننا حديثاً بناء على طلب فخامتكم، أنّ وزارة الطيران البريطانية تميل إلى الاعتقاد بأنّه من الحيف أن تصرف دراهم، على تعليم هؤلاء الضباط والفنيين فوراً، لأنّه ليس من الممكن الشروع بتأليفه قوة (هوائية) أي قوة جوية عراقية

(1) نبيل عبدالقادر حسين، المصدر السابق، ص 160.

(2) صبيح نشأت: (1883-1929) ولد في بغداد سنة 1883، درس في المدرسة الحربية باستانبول، تخرج منها ضابط برتبة ملازم ثان عام 1901، دخل إلى كلية الأركان العثمانية وتخرج فيها عام 1904، وعد في حينه من ضباط الركن في الجيش العثماني، أصبح عقيد ركن عند انتهاء الحرب العالمية الأولى، وتولى مناصب وزارية عدة في الحكومة العراقية، ففي 24 تموز 1924 أختير وزيراً للمالية في وزارة السعدون الثانية، وعُين وزيراً للأشغال والمواصلات ووزيراً للدفاع، وعُين سفيراً للعراق في تركيا. يُنظر: حميد المطبوعي، موسوعة أعلام العراق في القرن العشرين، ج2، مطبعة دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، 1998، ص121؛ وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج2، ص71.

(3) نبيل عبدالقادر حسين، المصدر السابق، ص 160.

حالاً، ويحتمل أنّ الضباط والفنيين ينسون ما تعلموه قبل أن تظهر إلى الوجود قوة هوائية كهذه<sup>(1)</sup>.

نستنتج من ذلك أنّ جواب المندوب السامي هنري دوبس، كان مخيباً لآمال الحكومة العراقية أسوة بما سبق وحدث في الاتصالات السابقة، على الرغم من أنّه أبقى الباب مفتوحاً وذلك بوعوده أنّه عازم على مفاتحة وزير المستعمرات عند قيامه بزيارته في بريطانيا، وأنّه يأمل أن لن يمضي زمن طويل قبل الحصول على نتيجة مرضية<sup>(2)</sup>.

## 2. العلاقات العراقية – البريطانية وأثرها في تشكيل القوة الجوية العراقية

1931-1927:

في الوقت الذي استمرت فيه الحكومة البريطانية بسياسة التلكؤ بشأن إنشاء القوة الجوية العراقية، طلبت في بداية عام 1927 من الجنرال (ديلي) المفتش العام للجيش العراقي، أن يعيد النظر في مشروعه، لأنّه لا يلبي مطالب السلطات البريطانية، وأن يقوم بوضع مشروع آخر خاص بالجيش العراقي، لذلك وضع الجنرال ديلي مشروعاً جديداً سمي بـ (المشروع المعدل)، وقد وافقت الحكومة العراقية على هذا المشروع، لأنّه كان يمثل الحد الأدنى الذي يمكن أن تقبله، إلا أنّ الحكومة البريطانية رأت في المشروع المعدل زيادة في حجم الجيش العراقي لا تتفق مع التوجهات البريطانية في هذا الصدد<sup>(3)</sup>.

وقد جاء ذلك بشكل واضح في رسالة المندوب السامي البريطاني في العراق إلى وزارة المستعمرات في 19 كانون الثاني 1927، إذ بيّن في رسالته "أنّ ما ورد في المقترح لا ينطبق كل الانطباق على المشورة الرسمية التي أسدتها الحكومة البريطانية، من حيث أنّ الغاية من المشروع هو تأليف جيش تقتصر مهمته الأساسية على توطيد

(1) نقلاً عن: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص48.

(2) المصدر نفسه، ص48.

(3) المصدر نفسه، ص49.

الأمن"، وقد عزز المندوب السامي رسالته بمذكرة رفعها إلى وزارة المستعمرات البريطانية بين فيها حجم القوة الجوية العراقية، التي تقترحها تنفيذاً للسياسة البريطانية هي أن تكون القوة الجوية العراقية بقوة سرب واحد، مؤلف من اثنتي عشرة طائرة يتم تأليفها من سنة (1932-1933)، بدلاً من المقترح السابق الذي يرى أن تكون القوة الجوية العراقية مؤلفة من سربين كاملين، كل سرب منها يتكون من ثمانية عشر طائرة<sup>(1)</sup>.

وعلى الرغم من أن المندوب السامي رفض المشروع المعدل الذي قدمه الجنرال ديلي، إلا أنه في الوقت نفسه اعترف في رده على تقرير الجنرال ديلي الخاص بالمشروع المعدل ما نصه "إن وجود قوة جوية في العراق تحت تصرف حكومته ضرورة ملحة، وبدون قوة كهذه تصعب إقامة مستوى الأمن الداخلي القائم الذي لا بد أن يهبط إلى المستوى المنخفض الذي كانت تنوء به البلاد تحت حكم العثمانيين"<sup>(2)</sup>.

يرى الباحث أن اعتراف المندوب السامي في رده على تقرير الجنرال ديلي بأهمية القوة الجوية العراقية، أن المندوب السامي كان مقتنعاً بحاجة الحكومة العراقية إلى تأسيس القوة الجوية العراقية وأهمية هذه القوة، لكنه كان لا يستطيع الخروج من السياسة التي انتهجتها الحكومة البريطانية، بوصفها دولة استعمارية والتي كانت تهدف باتجاه العراق إلى إضعاف الجيش العراقي، ووضع العراق أمام توسيعه، لاسيما فيما يتعلق بإدخال سلاح الطيران.

وبهذا يمكن القول أن عام 1927 شهد جدالاً طويلاً بين الحكومتين العراقية والبريطانية، بشأن تحديد دور القوة الجوية، وكان رأي بريطانيا أن العراق يجب أن يعتمد على القوة الجوية العراقية في تأمين الأمن الداخلي والخارجي وعدم الاهتمام بصنف المدفعية<sup>(3)</sup>.

(1) نقلاً عن: نبيل عبدالقادر حسين، المصدر السابق، ص 161.

(2) نقلاً عن: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 2، ص 86.

(3) رجاء حسين الخطاب، تأسيس الجيش العراقي...، ص 64.

بينما كان الرأي السائد لدى الجانب العراقي، يرى أنّ القوة الجوية عاملٌ مساعدٌ للجيش وليس بديلاً يغني عن العناية بقوة الجيش وتطوير صنوفه الأخرى، وواضح من هذا أنّ هدف بريطانيا كان تضييع الوقت، فضلاً عن تحويل الأنظار عن الاستمرار في تسليح الجيش العراقي، ودفع العراقيين إلى قبول مبدأ الاعتماد على القوة الجوية التي لو ظهرت فإنّ سيطرة بريطانيا ستكون أقوى على القوة الجوية العراقية من بقية صنوف الجيش الأخرى، وذلك بسبب نوعية السلاح والحجم المحدد الذين يستخدمونه<sup>(1)</sup>.

وفي السابع عشر من آذار 1927 قدمت حكومة جعفر العسكري الثانية (21 تشرين الثاني 1926-31 كانون الأول 1927)، مذكرات عدة للجانب البريطاني بشأن القوة الجوية العراقية، وجرى في هذا التاريخ عقد اجتماع بين الحكومتين العراقية والبريطانية، حضره عن العراق الملك فيصل الأول ورئيس الوزراء جعفر العسكري، ومن الجانب البريطاني المعتمد السامي (هنري دوبس) وبحضور (كينهان كورنواليس) (Kenyan Cornwallis)<sup>(2)</sup> مستشار وزارة الداخلية، وناقش الاجتماع مسألة تطوير

(1) رجاء حسين الخطاب، تأسيس الجيش العراقي...، ص 64.

(2) ولد في عام 1883 وهو سياسي، ودبلوماسي بريطاني، كان خبيراً في الشؤون العراقية وعلى دراية واسعة بأحوال العراق، شغل مناصب عدة منها: مستشاراً لوزارة الداخلية العراقية (1921-1931)، وضابطاً في الاستخبارات البحرية في شبه جزيرة العربية خلال (1916-1920)، وسفيراً لبريطانيا في العراق عام 1920 وأرسل عددًا كبيراً من البرقيات، والمذكرات، والتقارير إلى مسؤولي الخارجية البريطانية، اشتملت على قضايا واسعة ومتشعبة عن العراق، كان له دورٌ بارزٌ في التصديق على المعاهدة البريطانية - العراقية عام 1922، ألّف كتاباً عن المنطقة التي زارها في شبه الجزيرة العربية (عسير قبل الحرب العالمية الأولى)، توفي في 3 أيار 1959. للتفاصيل عنه يُنظر: عدي محسن فاضل الهاشمي، كينهان كورنواليس ودوره السياسي في العراق حتى سنة 1945، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 2000؛ عبدالنواب أحمد سعيد وعبدالرحيم ذو النون، العراق في تقارير السفير البريطاني كينهان كورنواليس 1941-1945، مجلة آداب الرافدين، الموصل، العدد 23، 1992.

الجيش العراقي وتقليص القوات البريطانية<sup>(1)</sup> ولاسيما بعد اقتراب عام 1928 الذي كان من المؤمل فيه دخول العراق عصابة الأمم<sup>(2)</sup>.

استمرت الاتصالات بين الحكومة العراقية والبريطانية من اجل إنشاء القوة الجوية العراقية، وكانت الحكومة البريطانية تستخدم نفوذها وتضع العراقيل أمام إدخال سلاح الطيران، ولقد كان لجعفر العسكري لمسات واضحة في تأسيس القوة الجوية العراقية، إذ بذل جهوداً كبيرة لتأسيس هذه القوة، وتعدُّ وزارته الثانية هي الوزارة التي وضعت الحجر الأساس لتشكيل القوة الجوية العراقية، ففي الثاني من نيسان 1927 عقد اجتماع بين رئيس الوزراء جعفر العسكري وبين المندوب السامي، بحثت فيه أمور الجيش العراقي والقوة الجوية العراقية وتقدمها<sup>(3)</sup>.

ولقد أدى الإلحاح والضغط من الحكومات العراقية المتعاقبة ولاسيما حكومة العسكري، بالبداية بإنشاء القوة الجوية العراقية إلى توتر العلاقات مع بريطانيا، فأذعنت بريطانيا (مؤقتاً) لرغبة الحكومة ووافقت على تدريب ستة طيارين عراقيين في كلية القوة الجوية البريطانية (كرانويل) (Royal Air Force Cranwell)<sup>(4)</sup>.

(1) جريدة الوقائع العراقية، العدد 530، 2 نيسان 1927.

(2) للتفاصيل عن عصابة الأمم يُنظر: عبدالواحد الجاسور، موسوعة المصطلحات السياسية والفلسفية والدولية، بيروت، 2008، ص 411.

(3) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 17، ص 48.

(4) كرانويل: تقع كلية كرانويل في انكلترا، ولها أوسع المطارات في انكلترا مساحة وأعظمها شأنًا في تدريب الطيران آنذاك، يشترط القبول فيها أن يكون الطلاب من خريجي الثانوية المركزية وما زاد عن هذا المستوى العلمي، وتتألف دروس الكلية من (الرياضيات، والكيمياء، والفيزياء، والتاريخ، والجغرافية)، والى غير ذلك من الدروس العسكرية المختلفة الخاصة بالجيش والطيران، وللطلاب في هذه الكلية معامل خاصة للتدريب على مختلف الحرف كالنجارة، والحدادة، وصناعة الطائرات وما يتعلق بها، وكانت هذه الكلية تخرج دورات الناجحين من طلابها مرتين في السنة، بمعدل ستين طالبًا في كل دورة، ولتلك الكلية يعود الفضل في تدريب أول الطيارين العراقيين الذين أسسوا القوة الجوية العراقية. يُنظر: حفطي عزيز، تأريخ القوة الجوية الملكية خلال عشر سنوات 1927-1938، مطبعة المعارف، بغداد، 1939، ص 7-9.

وبذلك غادر طلاب الدورة الأولى أو البعثة الأولى بغداد في 19 أيار 1927، وهم كل من:

1. مُحَمَّد علي جواد<sup>(1)</sup> - طالب في الصف المتقدم من المدرسة العسكرية.
2. ناطق مُحَمَّد الطائي - طالب في الصف المتقدم من المدرسة العسكرية.
3. موسى علي - طالب في الصف المتقدم من المدرسة العسكرية.
4. ناصر حسين الجنابي - طالب في الصف المتوسط من المدرسة العسكرية.
5. حفزي عزيز<sup>(2)</sup> - طالب في الصف الرابع من الثانوية المركزية.

(1) مُحَمَّد علي جواد: (1902-1937) هو مُحَمَّد بن جواد بن مُحَمَّد جعفر، ولد سنة 1902، ينتمي إلى أسرة أصلها من بعقوبة، له صلة قرابة قوية مع عبدالكريم قاسم (ابن عمه)، تخرج في دار المعلمين في بغداد سنة 1922، ثم زاول التعليم سنتين، بعدها دخل المدرسة العسكرية وتخرج فيها ملازمًا ثانيًا في الجيش العراقي سنة 1927، وفي العام نفسه أوفد إلى انكلترا ضمن البعثة الأولى لتعلم الطيران، كان من المؤسسين للقوة الجوية العراقية، في عام 1931 عُيِّنَ أمرًا للرف الأول، اختاره بكر صدقي على أثر الانقلاب أن يكون أمرًا للقوة الجوية العراقية، زار العديد من الدول الأوروبية للاطلاع على تقدم الطيران العسكري. للتفاصيل عنه يُنظَرُ: رياض فخري علي فتاح البياتي، ظاهرة الاعتيالات السياسية في العراق خلال العهد الملكي 1921-1958، دراسة تاريخية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة تكريت، 2008، ص86.

(2) حفزي عزيز: ولد حفزي عزيز في بغداد عام 1902، أكمل تعليمه في الثانوية المركزية ببغداد، وفي عام 1927 أرسل إلى كلية (كرانويل)، لتعلم الطيران في انكلترا ضمن بعثة الطيران العراقية الأولى، عاد إلى العراق عام 1931، وبذلك أصبح أحد المؤسسين للقوة الجوية العراقية، وفي عام 1936 أصبح حفزي عزيز الطيار الخاص للملك غازي ولأمير عبدالإله عام 1945، عين أمر سرب في القوة الجوية خمس مرات، ثم رقي إلى رتبة عقيد عام 1946، ثم عُيِّنَ أمرًا لمعسكر الموصل، وقد عرف بنشاطاته الرياضية، فكان بطل الملاكمة في الجيش العراقي خلال المدة (1931-1948)، وبطل التنس في الجيش العراقي لعام 1948، له عدد من المؤلفات أبرزها: (تاريخ القوة الجوية الملكية خلال عشر سنوات 1927-1938، وتعبئة القصف والقتال الجوي، والملاكمة العلمية والعملية، تمتعي بالصحة والرشاقة، ورياضة السيدات)، وفي عام 1950 أُحيل إلى التقاعد لأسباب صحية. للتفاصيل يُنظَرُ: باقر أمين الورد (المحامي)، أعلام=

## 6. بشير يعقوب - الكاتب في وزارة المالية.

مثلت هذه البعثة الأولى النواة لتشكيل القوة الجوية العراقية، وما أن وصلوا إلى انكلترا تفرغوا لدراسة اللغة الانكليزية، لكي يتهيؤوا إلى دخول كلية (كرانويل) للطيران، وقد كان كل من (حفظي عزيز وبشير يعقوب) يفتقدان إلى أي إلمام بالتدريب العسكري، ولذلك دخلا المدرسة العسكرية في بغداد لتلقي الدروس العسكرية، والوقوف على أساليب التدريب لمدة ثلاثة أشهر، وبعدها سافر كل من (حفظي عزيز وبشير يعقوب) إلى انكلترا، وأسكنا عند أسر انكليزية، لتقوية لغتهما الانكليزية<sup>(1)</sup>.

وفي أيلول 1927<sup>(2)</sup> ألتحق أفراد البعثة العراقية الأولى الستة في كلية (كرانويل) وبدأوا الدراسة فيها<sup>(3)</sup>.

=العراق الحديث (قاموس وتراجم) 1869-1969، ج1، مطبعة أوفسيت الميناء، بغداد، 1976، ص298-299.

(1) وبعد مباشرتهم في التدريب العملي اخفق الطالب بشير يعقوب، لعدم تمكنه من قيادة الطائرة، فأعيد إلى العراق سنة 1928 وألتحق بالمدرسة العسكرية، أمّا الطلاب الخمسة فقد استمروا في التدريب وأكملوا دراستهم في كلية (كرانويل)، وتخرجوا في آب 1929، ومُنحوا حق حمل جناح الطيران، وبعد أن حقق طلاب البعثة الأولى النجاح، ألتحق كل من (مُحمَّد علي جواد وناطق الطائي) بالسرب الثالث والثلاثين في (ايست چرج) (Est charge) في بريطانيا، أمّا (موسى علي وحفظي عزيز وناصر الجنابي) التحقوا بالسرب السادس عشر (سرب تعاون الجيش) في (أولدسرم) (Old Sirm). يُنظَر: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص49؛ حفظي عزيز، المصدر السابق، ص5-8.

(2) علي عواد، لمحات تاريخية عن قوتنا الجوية، مجلة القوة الجوية، العدد الأول، نيسان 1970، ص20؛ وزارة الدفاع، الجيش العراقي، الذكرى الستون 6 كانون الثاني 1921-1981، بغداد، 1990، ص197.

(3) [http://www.allafbloypot.com.blogspot.com/2013/1/blogspot6454,](http://www.allafbloypot.com.blogspot.com/2013/1/blogspot6454.html) إبراهيم خليل العلاف، تاريخ الجيش العراقي وتطور دوره الوطني.html.

وفضلاً عن طلاب الدورة الأولى العراقية للطيران، وافقت الحكومة البريطانية في عام 1927 على تدريب (16) عراقياً<sup>(1)</sup>، ليكونوا فنيين متخصصين بإدامة الطائرات وصيانتها، وذلك في مستودع القوة الجوية البريطانية في (الهندي)<sup>(2)</sup>.

وبذلك أعلنت وزارة الدفاع العراقية عن قبول تطوع طلاب المدارس الابتدائية، ليكونوا فنيين في صنف القوة الجوية المنوي إنشائها، ولقد تقدم للتطوع عدد كبير من التلاميذ يتراوح عددهم من (200-250) متطوعاً، أُختير منهم (16) طالباً وهم كلٌّ من: (عبدالله محمود شهاب، وحاتم حسين، وسيد مُحَمَّدَ عباس، وميخائيل فتح الله، وسعيد جورج، ومُحَمَّدَ عباس، وفخري كوثر، وعباس أَحْمَد، وعبدالوهاب علي، وصاحب الدّين كاظم، ومصطفى حسين، وكاظم خيرى، وجاسم مُحَمَّدَ، وجاسم مُحَمَّدَ الشاهر، وصبري مُحَمَّدَ، وياسين النعمة)<sup>(3)</sup>.

وبعد أن أنهى الطلاب تدريبهم على أعمال الإدامة والصيانة استمروا في العمل مع القوة الجوية البريطانية في معسكر الهندي، انتظاراً لوصول أول دفعة من الطائرات إلى العراق<sup>(4)</sup>.

(1) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص49.

(2) معسكر الهندي: أول معسكر للجيش تأسس في بغداد هو معسكر الرشيد في زمن العثمانيين، إذ تنطلق منه قوات الجيش والجنדרمة لقمع الانتفاضات والحركات الشعبية في وسط العراق وجنوبه وهو أول معسكر ثابت تتجفل فيه القوات البريطانية، بعد احتلالهم العراق، وبقي تحت سيطرتهم حتى عام 1932، سُلّم إلى الجيش العراقي بعد ذلك وسُمي بـ (معسكر الرشيد). يُنظرُ: وزارة الدفاع، تأريخ القوات العراقية المسلحة، ج3، مركز النهرين للطباعة، بغداد، 1991، ص136؛ نجم الدّين السهورودي، التأريخ لم يبدأ غداً، بغداد، 1988، ص58؛ جريدة التاخي، 2011، على شبكة المعلومات الدولية (الانترنت).

(3) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص50.

(4) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص50.

وفي عهد وزارة عبدالمحسن السعدون الثالثة (14 كانون الثاني 1928-20 كانون الثاني 1929)<sup>(1)</sup> أسندت وزارة الدفاع إلى عبدالمحسن شلاش<sup>(2)</sup>، بذل السعدون جهود كبيرة لإجراء مفاوضات مع الجانب البريطاني لوضع اتفاقية عسكرية جديدة، لاسيما بعد أن أرسلت الحكومة البريطانية في شهر آذار 1928 إلى الحكومة العراقية مسودة الاتفاقية العسكرية، وكان رئيس الوزراء عبدالمحسن السعدون يدرك تمامًا بأن تمسك الحكومة البريطانية بمبدأ تحمل العراق بعض نفقات القوات البريطانية، مبني على أساس خفض أعبائها المالية في العراق إلى الحد المستطاع، وأوضح للمندوب السامي البريطاني بأنه يعتقد أن الجيش العراقي إذا وصل إلى الدرجة المطلوبة من القوة والكفاءة، وتوافرت لديه بعض الأسلحة الحديثة كسلاح القوة الجوية أمكنه من أن يحقق الغاية التي تهدف إليها بريطانيا، وأنه سيحل محل القوات البريطانية في معالجة المشاكل الطارئة، وبذلك يفسح المجال لبريطانيا بتخفيض قواتها في العراق، كذلك رفض السعدون تلبية رغبات الحكومة البريطانية على اعتبار عدم قدرة تحمل الحكومة العراقية للنفقات الإضافية<sup>(3)</sup>.

ونظرًا للموقف الصلب الذي ظهرت عليه الحكومة العراقية، عبرت السلطات البريطانية إلى رئيس الوزراء عبدالمحسن السعدون عن استعدادها في بقاء قواتها الجوية مؤقتًا إلى حين إكمال إنشاء القوة الجوية العراقية، وكذلك وعدت بريطانيا باستمرارها في

(1) عبدالرزاق الحسني، تأريخ العراق السياسي الحديث، ج3، ط7، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، 1989، ص53-58.

(2) عبدالمحسن شلاش: (1882-1948) أديب وتاجر ووزير، ولد في النجف عام 1882، وينتمي إلى قبيلة خفاجة، درس العلوم الشرعية في النجف، وكان له دور ثقافي كبير في ثورة العشرين، شغل مناصب وزارية عدة منها: وزيرًا للمالية في وزارة العسكري الأولى عام 1923، كما عُيّن وزير للدفاع في وزارة عبدالمحسن السعدون الثالثة عام 1928، وبعدها أصبح عضوًا في مجلس الأعيان، وكان بيته من المجالس الأدبية في النجف الأشرف، له عدد من المؤلفات منها: (آبار النجف ومجاريها)، توفي عام 1948. يُنظر: حميد المطبوعي، موسوعة أعلام العراق في القرن العشرين، ج1، بغداد، 1995، ص136.

(3) لطفي جعفر فرج، عبدالمحسن السعدون...، ص270-280.

تدريب العراقيين على سلاح الطيران، بشرط أن يأخذ رأيها في الموعد الذي ستشكل فيه وحدات الطيران العراقية<sup>(1)</sup>.

وعلى إثر انتهاء المفاوضات العراقية البريطانية الخاصة بوضع الاتفاقية العسكرية، كلفت الحكومة البريطانية المفتش العام للجيش العراقي الفريق (جي.جي. لوخ) (G.G. Lock)، الذي عُيّن في أيلول 1927 بدلاً من الجنرال ديلي، بوضع مشروع خاص لتوسيع الجيش العراقي، ولقد بدء الفريق لوخ بدراسة موضوع توسيع الجيش العراقي في ضوء الانتقادات التي وجهها المسؤولون البريطانيون إلى تقرير الجنرال ديلي، وقد استطاع الفريق لوخ من تقديم مشروع لتوسيع الجيش العراقي يلبي مطالب السلطات البريطانية، وبيّن أنّ مشروعه الجديد هو مشروع عملي قابل للتطبيق<sup>(2)</sup>.

وقد نص مشروعه "تمنح الحكومة البريطانية إعانة قدرها (9) الكاك من الروبيات<sup>(3)</sup> لسنة 1928-1929 بشرط أن لا يخفض عدد الضباط البريطانيين الملحقين بالجيش العراقي عن (46) ضابطاً، ويُعاد النظر في خلال كل من السنوات المقبلة هل سيواصل منح هذه المساعدة أم لا؟"<sup>(4)</sup>.

(1) لطفي جعفر فرج، عبدالمحسن السعدون...، ص 285.

(2) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 2، ص 186.

(3) الروبية: هي عملية هندية مصنوعة من الفضة، استخدمت في العراق حتى صدور العملة الوطنية (الدينار وتوابعه)، وهي تساوي (75) فلساً. للمزيد التفاصيل يُنظر: سعد كاظم حسن، تأريخ النقود العراقية 1921-1958، دراسة تاريخية، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 1998؛ الأب آنستانس ماري الكرمل، النقود العربية والإسلامية وعلم النميات، ط 2، المركز الإسلامي للطباعة، مصر، 1987.

(4) نقلاً عن: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 2، ص 52.

كان موقف الحكومة العراقية من هذا المشروع أن انتقد وزير الدفاع نوري السعيد في وزارة السعدون الرابعة (9 أيلول 1929-13 تشرين الثاني 1929)<sup>(1)</sup> هذا المشروع واعتبره غير قابل للتطبيق ويلبي مصالح بريطانيا على حساب المصالح العراقية، لذلك كتب نوري السعيد كتاباً إلى رئيس الوزراء عبدالمحسن السعدون، بيّن فيه وجهة نظره، والذي تضمن نقده لمشروع الفريق لوخ، فضلاً عن وجهة نظر الحكومة العراقية في شكل الجيش المقترح تأليفه، وقد لخص وزير الدفاع آرائه فيما يخص القوة الجوية العراقية، بأنّ (مشروع لوخ) يجعل العراق بعد سعي وجهود (11) عامّاً جيشاً مؤلفاً من قوات برية وسرب طائرات، وبهذا فإنّ القوة الجوية "ستكون قوة جوية ضئيلة، ومعنى هذا أنّ العراق سيبقى حتماً عالة على الحكومة البريطانية حتى انقضاء الإحدى عشر سنة"<sup>(2)</sup>.

في الوقت الذي كان فيه طلاب الدورة الأولى يتدربون على فنون الطيران في بريطانيا، كان هناك اتصالات مستمرة بين الحكومتين العراقية والبريطانية حول زيادة عدد الطلاب الذي ترغب الحكومة العراقية في تدريبهم على الطيران، وكذلك دارت الاتصالات حول عدد الفنيين لأعمال الصيانة والإدامة، وبعد جهود مضنية أبداها وزير الدفاع نوري

(1) نوري السعيد: (1888-1958): ولد في كانون الثاني عام 1888 في بغداد، أكمل دراسته الرشدية والعسكرية عام 1903، ألتحق بالكلية العسكرية في استانبول، تخرج منها عام 1906، شارك مع عزيز علي المصري في تأليف جمعية العهد، واعتقل من قبل الانكليز عام 1914، شارك في الثورة العربية الكبرى 1916، شغل منصب رئيس أركان الجيش، عُيّن وزيراً للدفاع لأكثر من مرة، شكّل وزارته الأولى عام 1930، له دور كبير في عقد معاهدة 1930 مع بريطانيا، تولى رئاسة الوزراء أربع عشرة مرة، قتل يوم 15 تموز 1958. للمزيد من التفاصيل عنه يُنظرُ: سعاد رؤوف شير مُحَمّد، نوري السعيد ودوره في السياسة العراقية حتى عام 1945، مكتبة اليقظة العربية، بغداد، 1998؛ عصمت السعيد، نوري السعيد رجل الدولة والإنسان، دار الساقى للطباعة والنشر، بيروت، 1992.

(2) نقلاً عن: قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية، مرحلة التأسيس واستحداث التشكيلات ومهام العمل التعرضي 22 نيسان 1931-1939، مجلة الآداب، كلية الآداب، جامعة بغداد، العدد 102، 2012، ص 68.

السعيد، تمكن من إقناع الحكومة البريطانية على قبول أربعة طلاب للتدريب على الطيران في كلية القوة الجوية البريطانية (كرانويل)<sup>(1)</sup>.

وبذلك أوفدت وزارة الدفاع في عام 1929، بعثة الطيران العراقية الثانية إلى بريطانيا، وقد تم اختيار طلاب هذه البعثة من بين طلاب المدرسة الثانوية وهم كل من: (عبدالواحد حلمي، وإبراهيم جواد، ومجد الدين بن عبدالرحمن النقيب، ومحمود المهدي)<sup>(2)</sup>.

وبوصول طلاب البعثة الثانية إلى بريطانيا، اسكنوا عند أحد الأسر الانكليزية كزملائهم طلاب الدورة الأولى، لتحسين لغتهم الانكليزية، وفي 1 أيلول 1929 ألتحق طلاب الدورة الثانية في كلية (كرانويل)، أي بعد انتهاء الدورة العراقية الأولى للطيران<sup>(3)</sup>.  
وبما أنّ الحكومة العراقية كانت مصممة على إنشاء القوة الجوية بأسرع ما يمكن وأنّ التدريب في كلية القوة الجوية البريطانية (كرانويل) كان يستغرق وقتاً طويلاً، فضلاً عن تكاليف النفقات الباهظة وقلّة عدد المقبولين، جرت اتصالات مستمرة من جانب الحكومة العراقية، لزيادة عدد المقبولين واختصار مدة التدريب، وبعد دراسة طويلة وجدت الحكومة العراقية أنّ هناك مدارس في بريطانيا لتعليم الطيران مدة الدراسة فيها (11) شهراً بدلاً من السنتين، لذلك طلبت الحكومة العراقية قبول تدريب ستة ضباط طيارين في بريطانيا ليكونوا دورة الطيران الثالثة، وقد وافقت الحكومة البريطانية على تدريب ستة ضباط وهم كل من: (الملازم الثاني أكرم مشتاق<sup>(4)</sup>)، والملازم الثاني بهجت رؤوف،

(1) حفطي عزيز، المصدر السابق، ص39.

(2) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص52.

(3) تخرج طلاب الدورة الثانية عام 1931، وقد نجح ثلاثة من طلابها، إلاّ مُحَمَّد المهدي، فقد رسب في فن الطيران، فأرسل من أجل ذلك إلى المدرسة العسكرية في بغداد. يُنظَر: حفطي عزيز، المصدر السابق، ص39.

(4) أكرم مشتاق: ولد في بغداد عام 1903، دخل الدورة الأولى للمدرسة العسكرية في 12 أيار 1924، وتخرج منها برتبة ملازم ثان في تموز 1927، عُيِّنَ أمر فصيل مشاة في الفوج الخامس في شباط 1929، أوفد إلى انكلترا للالتحاق بإحدى مدارس الطيران في تشرين الأول 1930، =

والملازم الثاني سامي فتاح<sup>(1)</sup>، والملازم الثاني مُحَمَّد ياسين، والملازم الثاني أرميا ناصر، والملازم الثاني ناجي إبراهيم<sup>(2)</sup>.

وبذلك قامت الحكومة العراقية بإيفاد الضباط الستة إلى بريطانيا منذ بداية عام 1930 وحتى نهاية العام نفسه، ليشكلوا بعثة الطيران العراقية الثالثة، وقد تم إيفادهم بصورة منفردة وبأوقات مختلفة، لذلك كان هناك تفاوت في تأريخ تخرجهم كطيارين، إلا

فقد إحدى طائرات الرف العراقي الأول من بريطانيا إلى بغداد وبلغها يوم 22 نيسان 1931، وفي نيسان 1936 أرسل إلى انكلترا للالتحاق بدورة تعاون الجيش، حصل على رتبة رئيس أول (رائد) طيار في أيلول 1936، نال عدد من الأوسمة والأنواط منها: نوط الخدمة الفعلية في آب 1929، ومنح نوط الخدمة الفعلية للمرة الثانية في تشرين الأول 1933، وأهم المناصب التي شغلها في القوة الجوية العراقية، عُيِّن ضابط ركن القوة الجوية العراقية في تشرين الأول 1933، كما عُيِّن أمر سرب المواصلات (السرب الثاني) في أيلول 1934، وفي تشرين الأول 1934 عُيِّن أمرًا لمعسكر القوة الجوية العراقية في معسكر الرشيد، كما اختير أمرًا للقوة الجوية، أُحيل إلى التقاعد في 9 نيسان 1939، عُيِّن مديرًا للطيران المدني في 18 نيسان 1939. للتفاصيل يُنظر: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص89-90.

(1) سامي فتاح: (1905-1987): هو سامي فتاح بن القائمقام العسكري عبدالفتاح بك، ولد في الموصل سنة 1905، درس فيها وأصبح معلمًا، ثم قدم إلى بغداد وانتمى إلى المدرسة العسكرية، فتخرج منها ضابط برتبة ملازم ثان في 1 أيلول 1925، درس بعد ذلك في كلية الأركان (1936-1937)، أوفد إلى انكلترا لدراسة الطيران، وعاد طيارًا في أول سرب طائر للقوة الجوية العراقية، في حزيران 1941 عُيِّن أمرًا للقوة الجوية العراقية في تشرين الأول 1953، وفي نيسان 1954 أُختير وزيرًا للشؤون الاجتماعية ووكيلًا لوزارة الإعمار في حزيران 1954، وفي تموز 1954 عُيِّن وزيرًا للإعمار، ثم عُيِّن مديرًا عامًا للموانئ في البصرة، وفي عام 1957 تقلد وزارة الداخلية، ثم وزيرًا للشؤون الاجتماعية عام 1958، توفي في بغداد عام 4 حزيران 1987. للتفاصيل عنه يُنظر: مير بصري، المصدر السابق، ج2، ص193؛ المجلة العسكرية، العدد (1-4)، 1945، ص2-3.

(2) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص53.

أنَّ القوة الجوية العراقية عدتهم جميعاً ضمن البعثة الثالثة، وباشروا بالدراسة في مدارس الطيران البريطانية في (سيلاند) (Siland)<sup>(1)</sup>.

وعلى الرغم من موافقة الحكومة البريطانية على دورات الطيران العراقية الثلاثة والتي كان آخرها عام 1930، إلا أنَّها استمرت على سياسة المماثلة والتسويق بشأن إنشاء القوة الجوية العراقية، ففي بداية كانون الثاني 1930، وضع المفتش العام للجيش العراقي خطة خاصة بتشكيل القوة الجوية العراقية، والتي تضمنت "تشكيل سربين خلال مدة أمدها سبع سنوات، يتشكل فيها السرب الأول بمراحل بطيئة بمعدل رف واحد في كل سنة، حتى يتم إكمال السرب الأول في عام 1935"، اعترضت الحكومة العراقية على هذه الخطة، وطلبت وجوب إكمال السرب الأول من القوة الجوية العراقية بحدود نيسان 1932، كما عرض مجلس الوزراء رغبة الملك فيصل الأول بوضع خطة لإكمال قوة جوية عراقية من سربين مع وحدة صيانة بحدود نيسان 1934، مع إصرار الحكومة العراقية على موقفها، وافقت بريطانيا على البرنامج الذي وضعه وزير الدفاع العراقي جعفر العسكري بشأن القوة الجوية العراقية والذي تضمن<sup>(2)</sup>:

1. وصول رف واحد من ثلاث طائرات مع معدات رئيسة في نيسان 1931.
2. إكمال السرب الأول من تسع طائرات مع معدات رئيسة في نيسان 1932.
3. تأسيس مستودعات المدخرات والتصليح في نيسان 1933.
4. إكمال السرب الثاني في نيسان 1934.

وبعد موافقة الحكومة البريطانية على برنامج الحكومة العراقية الخاص بالقوة الجوية، بدأت المفاوضات بين الطرفين من اجل تحديد نوعية الطائرات التي سيتم تجهيزها للقوة الجوية العراقية، فمن جانب الحكومة العراقية اقترحت تجهيز قوتها الجوية بطائرة (وايتي) (Whity)، وهي من النوع المستخدم في القوة الجوية البريطانية، رفضت

(1) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص53.

(2) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملف المرقمة 268، تقرير عن تشكيل القوة الجوية العراقية 1930، ص1-3؛ وزارة الدفاع، كلية الأركان العيد الذهبي 2 شباط 1928-1978، مطبعة

الأركان، بغداد، 1978، ص69-70.

الحكومة البريطانية الاقتراح متذرة بأن طائرة (وايتي) باهظة التكاليف ومعقدة من حيث الصيانة، فهي تفوق قابلية الفنيين العراقيين من حيث صيانتها، وبينت الحكومة البريطانية أنّ القوة الجوية العراقية بحاجة إلى طائرة خفيفة قادرة على إنجاز الواجبات المطلوبة من قبل الحكومة العراقية بدرجة أمان عالية وبكلفة قليلة جداً<sup>(1)</sup>.

لذلك وضعت بريطانيا مواصفات خاصة لنوع الطائرات التي سيتم تجهيز القوة الجوية العراقية منها، وقد وافقت الحكومة العراقية على هذه المواصفات وهي كالآتي<sup>(2)</sup>:

1. أن يكون هيكلها مصنوع من المعدن وذات مقعدين.
2. سرعتها من (250-300) ميل في الساعة، من دون إعادة تزويدها بالوقود.
3. قادرة على تنفيذ واجبات التعاون مع الجيش أي أن تحمل آلة تصوير وجهاز برق لاسلكي.
4. تحتوي على رشاشة آلية خفيفة<sup>(3)</sup>.

ويبدو من خلال هذا التقرير الخاص بتشكيل القوة الجوية العراقية، أنّ الحكومة البريطانية لم تكن حريصة على القوة الجوية العراقية، خاصة فيما يتعلق باختيار الطائرات المناسبة لها، إذ إنّ المواصفات التي وضعتها الحكومة البريطانية الخاصة بنوع الطائرات الملائمة للقوة الجوية العراقية بقيت حبر على ورق من دون تنفيذ، مما اضطرت الحكومة العراقية إلى التعاقد مع شركة (دي هافيلاند) (De Havilland)<sup>(4)</sup>، إذ تم

(1) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملف المرقمة 268، تقرير عن تشكيل القوة الجوية العراقية 1930، ص 3-4.

(2) المصدر نفسه، ص 4.

(3) المصدر نفسه ص 3-4.

(4) شركة دي هافيلاند: هي شركة صناعات جوية بريطانية، تأسست عام 1920 على مصمم الطيران البريطاني جيفري دي هافيلاند، وكانت أشهر الطائرات التي أنتجتها شركة دي هافيلاند هي طائرة التدريب (تاكرموث) التي حلقت في عام 1931، وأنتج منها ما يزيد عن ستة آلاف طائرة، اشتهرت الشركة في الحرب العالمية الثانية بإنتاج عدد كبير من الطائرات المقاتلة، كما =

التوقيع على عقد لشراء خمس طائرات من نوع (جبسي موث) (Gipsy Moth)<sup>(1)</sup> وطائرة واحدة من نوع (بس موث) (Piss Moth) للمواصلات<sup>(2)</sup>.

لما علم طيارو البعثة الأولى بهذه الصفقة اعترضوا على شراء هذا النوع من الطائرات، لأنَّها طائرات مدنية خفيفة وغير مسلحة ولا يمكنها أداء أي واجب عسكري أو قتالي، وما أن علم الطيارون العراقيون بموقف الحكومة البريطانية وإصرارها على تجهيز العراق بهذا النوع من الطائرات، اقترحوا على الحكومة إضافة بعض المعدات إلى الطائرات المنوي شرائها، بوصفها مدنية، وذلك ليصبح من الممكن استخدامها لأغراض عسكرية، ومن المعدات المقترحة تجهيزها للطائرات (حمالات قنابل، وخطاف لاسلكي)، وقد تمت إضافة هذه التجهيزات فأدى ذلك إلى زيادة ثمن الطائرات<sup>(3)</sup>.

وفي تاريخ 11 حزيران 1930 طلبت وزارة الدفاع العراقية تخصيص جزء من ميزانية الحكومة إلى القوة الجوية العراقية، وعلى أثر ذلك عقد مجلس الوزراء في الحادي والعشرين من حزيران 1930 الموافق يوم السبت جلسته برئاسة كل من رئيس الوزراء

---

=حققت الشركة إنجازاً مهماً في عام 1943 تمثل بإنتاج طائرة (فامباير) والتي كانت ثاني طائرة نفائثة تدخل في خدمة سلاح الجوي الملكي البريطاني بعد طائرة (ميتيور)، وفي المدة التي تلت الحرب العالمية الثانية عملت الشركة على تطوير المحركات النفائثة من أجل استخلاصها من الطائرات المدنية والعسكرية. للمزيد من التفاصيل يُنظر: هيثم الأيوبي وآخرون، الموسوعة العسكرية، ج2، مطبعة المتوسط، بيروت، 1980، ص720-721.

(1) طائرة جبسي موث: هي طائرة تدريب ذات جناحين، هيكلها من الخشب مغلّفة بقماش، تحتوي على محرك واحد قوته (120) حصان، سرعتها (85) ميلاً في الساعة، أقصى ارتفاع تبلغه (13000) قدم، مدى طيرانها (250) ميلاً. يُنظر: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص54.

(2) طائرة بس موث: هي طائرة تدريب ذات جناحين، هيكلها من الخشب، مغلّفة بقماش، تحتوي على محرك واحد قوته (120) حصان، ومدى طيرانها (250) ميلاً. يُنظر: المصدر نفسه، ص55.

(3) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص55.

نوري السعيد، ووزير الدفاع جعفر العسكري<sup>(1)</sup>، وبحضور كل من وزير المواصلات والأشغال جميل الراوي<sup>(2)</sup>، ووزير المعارف عبدالحسين الجلبي<sup>(3)</sup>، وقد أصدر مجلس الوزراء لائحة بمرسوم (390000) روبية بصرفها على الأعمال التي يقتضيها منهاج السنة المالية الحاضرة الخاص بالقوة الجوية العراقية، وسميت هذه اللائحة بمرسوم فتح نفقات القوة الجوية العسكرية من ميزانية وزارة الدفاع لسنة 1930<sup>(4)</sup>.

وفي 15 آذار 1931 تسلم الوزير المفوض العراقي جعفر العسكري في لندن الطائرات العراقية، إذ أُقيم حفل كبير تناقلته الصحافة، وحضره عدد كبير من العراقيين والأجانب، وبعد أن تم تسليم الطائرات اخذ الطيارون العراقيون يستعدون للرحلة جواً إلى

(1) د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملفة المرقمة 311/385، قرارات مجلس الوزراء عام 1930، الوثيقة المرقمة 51، ص 87.

(2) جميل الراوي: (1891-1950) هو جميل أحمد العبدالله الراوي، ولد في الرمادي سنة 1891، أتم دراسته الإعدادية في بغداد، قصد استانبول وانتمى إلى مدرستها الحربية، وتخرج منها ضابطاً برتبة ملازم ثان عام 1914، أنضم إلى الجمعيات السرية في بغداد في بداية شبابه، وعندما أعلنت الثورة في الحجاز شارك فيها مع مجموعة من الضباط العرب، عاد إلى بغداد عام 1925، عُين وكيلاً لمدير التشريفات في البلاط الملكي في شباط 1926، اشترك في وزارة السعيد الأولى ووزيراً للمواصلات والأشغال عام 1930، وفي عام 1931 تولى وزارة الدفاع وكالةً في وزارة السعيد الثالثة. للمزيد من التفاصيل عن دوره السياسي يُنظر: مير بصري، أعلام السياسة في العراق الحديث، ج2، دار الحكمة، لندن، 2004، ص 66.

(3) عبدالحسين الجلبي: (1876-1939) هو عبدالحسين بن علي بن مُحَمَّد بن هادي، ولد في الكاظمية سنة 1876، توفي والده وعمره (18) سنة، فحل محله في رئاسة العائلة وإدارة أملاكها، عين عضواً في محكمة قضاء الكاظمية، وعضواً بمجلس الإدارة، ثم عُيّن وزيراً للمعارف، وتولى وزارة الزراعة والري من (1 آب 1927 - كانون الثاني 1928)، أُختير وزيراً للمعارف في الوزارة السعدونية الرابعة أيلول 1929، واحتفظ بمنصبه في وزارة السويدي الأولى، ثم اشترك في وزارة السعيد الأولى وزيراً للمعارف. يُنظر: المصدر نفسه، ص 46.

(4) د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملفة المرقمة 311/385، قرارات مجلس الوزراء عام 1930، الوثيقة المرقمة 51، ص 87.

بغداد، إذ أُقيمت في هذا اليوم حفلة توديعية للطيارين العراقيين في بريطانيا، حضرتها الجالية العراقية وتناقلت أخبارها الصحافة البريطانية، وأنيبت مهمة قيادة الطائرات العراقية إلى كل من: (مُحمَّد علي جواد، وناطق الطائي، وموسى علي، وأكرم مشتاق، وحفظي عزيز)، والطيار البريطاني (كارتر) (Carter)، الذي قاد الرف إلى بغداد، ولقد سلك الطيارين في طريقهم كل من: (لندن، وباريس، وليون، ومرسيليا، وميلان، وزغرب، وبلغراد، واستانبول، وحب، والرامي، وبغداد)<sup>(1)</sup>. وقد قوبل الطيارين العراقيين بالترحيب والحفاوة في كل الدول التي مروا من خلالها، وبالأخص في استانبول، إذ أقاموا فيها ثلاثة أيام، وقد قامت جمعية الطيران المدني في تركيا باستقبال الطيارين العراقيين، وأقامت لهم حفلاً كبيراً على شرفهم، وعند وصولهم مدينة الرمادي في العراق، أُقيمت لهم مأدبة كبيرة<sup>(2)</sup>.

استغرقت الرحلة من لندن إلى بغداد من (8 نيسان - 22 نيسان 1931)، ولقد جرى الطيران إلى بغداد من دون حادث يُذكر، ما عدا انكسار في الرفاس من الجناح الأيمن لإحدى الطائرات، من دون أن يتسبب بخسائر، وبذلك وصل رف الطيران العراقي الأول إلى بغداد في الثاني والعشرين من نيسان 1931، بعد أن أكمل ما مجموع (242,5) ساعة طيران<sup>(3)</sup>.

هبط الرف العراقي الأول في مطار (الوشاش) في بغداد، وأقيم حفل كبير لاستقبال الطيارين العراقيين، حضره الملك فيصل الأول، ورئيساً مجلس النواب والأعيان<sup>(4)</sup>.

(1) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص56.

(2) مجلة الطائرة، العدد (1-12)، بغداد، كانون الثاني 1942، ص438.

(3) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملفة المرقمة 3، تطور القوة الجوية العراقية 1932-1937، ص3.

(4) عبدالمجيد كامل التكريتي، الملك فيصل الأول ودوره في تأسيس الدولة العراقية الحديثة 1921-1933، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، 1991، ص289.

وأمر الملك فيصل رف الطائرات العراقية بالسفر إلى الألوية العراقية، فقصد الموصل أولاً في الخامس من حزيران 1931، وبعد أن تفقد أفضيتها ونواحيها، طار الرف فوق كل من أربيل، وكركوك، والسليمانية، ثم بقية الألوية العراقية<sup>(1)</sup>.  
ربما يعود أمر الملك فيصل الأول هذا من أجل اطلاع المواطنين وبالأخص العشائر العراقية، على مدى التقدم الذي حققه الجيش العراقي بإنشاء سلاح طيران، وهذا يعزز ثقتهم بكفاءة الجيش العراقي، وعُدَّ يوم وصول أول رف طيران عراقي إلى بغداد، عيداً لتأسيس القوة الجوية العراقية، والتي سميت بالقوة الجوية العراقية الملكية<sup>(2)</sup>.

---

(1) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات العراقية، ج3، ط4، مطبعة دار الكتب، بيروت، 1974، ص146.

(2) المصدر نفسه، ص146.

### 1. سياسة الحكومة العراقية تجاه القوة الجوية العراقية 1931-1933:

شكّل تأسيس القوة الجوية العراقية في 22 نيسان 1931 أهمية خاصة في تاريخ العراق المعاصر، وذلك لأنّ القوة الجوية العراقية كانت أول سلاح طيران على صعيد الوطن العربي<sup>(1)</sup>.

وبوصول الرف العراقي الأول في هذا التاريخ، عُيّن الملازم الأول الطيار مُحَمّد علي جواد أمراً على الرف، وذلك بوصفه من أقدم الضباط الطيارين، فضلاً عن كفاءته العسكرية، وقد اتخذ مقره في وزارة الدفاع<sup>(2)</sup>.

وبعد إنشاء الرف العراقي الأول أولت الحكومات العراقية عناية خاصة بالقوة الجوية، ففي وزارة نوري السعيد الأولى (23 آذار 1930 - 19 تشرين الأول 1931)<sup>(3)</sup> تم إيلاء القوة الجوية العراقية عناية كبيرة، وكان جعفر العسكري وزيراً للدفاع، إذ بادر نوري السعيد بإرسال بعثة الطيران العراقية الثالثة إلى بريطانيا في عام 1930 كما أشرنا إليها سابقاً، واقترح إرسال بعثة أخرى إلى كلية القوة الجوية التركية، لأنّ التكاليف المالية للدراسة فيها أقل مما هو عليه في بريطانيا، فضلاً عن توافر طلاب يحسنون اللغة التركية أكثر من اللغة الانكليزية، إلا أنّ مجلس الوزراء رأى بأنّ الفرصة لم تحن بمثل هذا الاقتراح<sup>(4)</sup>.

وكذلك طالب نوري السعيد من المعتمد السامي تخفيض نفقات الطلاب الذين يدرسون الطيران في بريطانيا، واقترح وضع فصل خاص من ميزانية وزارة الدفاع لحساب القوة الجوية العراقية<sup>(5)</sup>.

(1) مجلة سماء العراق، العدد التعريفي الخاص، ص4.

(2) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص57.

(3) عبدالرزاق الحسني، تاريخ العراق السياسي..، ج3، ص82.

(4) عبدالرزاق أحمد النصيري، نوري السعيد ودوره في السياسة العراقية حتى عام 1932، رسالة

ماجستير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1985، ص155.

(5) المصدر نفسه، ص155-156.

استمرت جهود نوري السعيد لتوسيع القوة الجوية العراقية، ففي وزارته الثانية (19 تشرين الأول 1931-27 تشرين الأول 1932)<sup>(1)</sup> وضعت الحكومة العراقية خطة لتوسيع القوة الجوية، تمثلت بشراء أربع طائرات من نوع (جبسي موث)، وهي الطائرات نفسها التي جُهِّزَ بها الرف الأول، وقد تم شراء هذا النوع من الطائرات في أواخر عام 1931، بعد أن نقلت هذه الطائرات مفككة من انكلترا إلى مصر بحرًا<sup>(2)</sup>، إذ أوفدت الحكومة العراقية في 14 كانون الثاني 1932 طياري الدورة الثانية إلى مصر لجلب الطائرات وهم كل من:

1. مجد الدين بن عبدالرحمن النقيب.

2. إبراهيم جودة.

3. عبدالواحد حلمي.

4. الملازم الطيار البريطاني كارتر.

فضلاً عن اثنين من الفنيين العراقيين، لتكوين أجزاء الطائرات في مطار (أبي قير) في مصر<sup>(3)</sup>.

وبعد تركيب أجزاء الطائرات، سلك الطيارون العراقيون طريقهم إلى العراق عن طريق مصر - فلسطين - إمارة شرق الأردن - العراق، وبسبب رداءة الأحوال الجوية، تعرضت إحدى الطائرات التي يقودها الملازم الثاني الطيار مجد الدين بن عبدالرحمن النقيب إلى حادثة اصطدام بعمود كهرباء في فلسطين، مما أدى إلى تحطم الطائرة وإصابة الطيار بجروح بالغة<sup>(4)</sup>.

وفي 27 كانون الثاني 1932 وصلت الطائرات العراقية الثلاث ببغداد، إذ هبطت في مطار (الهندي) في الساعة العاشرة والنصف صباحاً، وكان في استقبال الطيارين

(1) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات...، ج3، ص97.

(2) قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس...، ص9.

(3) جريدة العراق، العدد 3580، 8 كانون الثاني 1932.

(4) المصدر نفسه، العدد 2581، 27 كانون الثاني 1932.

كل من وزير الدفاع جعفر العسكري، وتحسين قدري<sup>(1)</sup> رئيس التشريفات في البلاط الملكي، مع حشد كبير من المواطنين والعسكريين وضباط من القوة الجوية البريطانية<sup>(2)</sup>. وبوصول هذه الطائرات الثلاثة أنشئ الرف الثاني من القوة الجوية العراقية، وأصبح لدى العراق (8) طائرات من نوع (جيسي موث) وطائرة واحدة من نوع (بس موث)، واستمراراً لخطة توسيع القوة الجوية العراقية، اشترت الحكومة العراقية في أوائل عام 1932 بتوجيه من الحكومة البريطانية ثلاث طائرات من طراز (بس موث)، وذلك من أجل تشكيل السرب الأول<sup>(3)</sup>.

وبهذا أرسلت الحكومة العراقية في 1 آذار 1932 ثلاثة طيارين إلى انكلترا، لجلب الطائرات الثلاثة، وهم كل من: (القيب الطيار مُحَمَّد علي جواد، والملازم الأول الطيار البريطاني كارتر، والملازم الأول الطيار سامي فتاح"، وقد غادرت الطائرات الثلاثة من انكلترا في 12 نيسان 1932، فوصلت بغداد يوم 20 نيسان 1932<sup>(4)</sup>.

(1) تحسين قدري: (1883-1985): هو تحسين قدري بن عبدالقادر بن يحيى الترجمان ولد في بعلبك في لبنان، أكمل تعليمه في بغداد والبصرة واستانبول، وعند اندلاع الحرب العالمية الأولى شارك فيها إلى جانب الدولة العثمانية، اشترك مع الشريف حسين بن علي في ثورته ضد العثمانيين 1916، إذ كان برتبة ملازم ثان، رافق الأمير فيصل إلى الشام، وفي مؤتمر الصلح في باريس 1919، وعند تتويج الأمير فيصل ملكاً على العراق رافقه إلى العراق، وفي عام 1931 عُيِّنَ رئيساً للتشريفات في البلاط الملكي، عمل في السلك الدبلوماسي كقنصل في بيروت 1939، وفي كانون الثاني 1944، أصبح وزيراً مفوضاً للعراق في سوريا ولبنان، ووزيراً مفوضاً في باريس 1946، توفي في بغداد سنة 1985. يُنظر: مير بصري، المصدر السابق، ج2، ص485.

(2) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملفة المرقمة 3، تطور القوة الجوية العراقية 1932-1937، ص10.

(3) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص59.

(4) المصدر نفسه، ص61.

وبوصول الرف الثالث من الطائرات العراقية تم تشكيل السرب الأول من القوة الجوية العراقية في 20 نيسان 1932<sup>(1)</sup>.

واتخذ من معسكر (الرشيد) قاعدة للسرب العراقي بالاشتراك مع القوة الجوية البريطانية، وبتشكيل السرب الأول أصبح واجب الضباط الطيارين العراقيين في السرب، التمرين على رمي القنابل الواطئ لمعاونة المدفعية، والقيام بالاستطلاع<sup>(2)</sup>، والتمرين على التصوير الجوي<sup>(3)</sup> ويبدو أنّ تأليف السرب الأول في هذا التاريخ كان متأخرًا، إذ كان من المفروض تأليفه قبل خمس سنوات من ذلك التاريخ، وبأنواع أخرى من الطائرات الحربية وليست المدنية، كما نصت عليه الاتفاقية العسكرية لعام 1924، وأنّ السبب المباشر لهذا التأخير يعود إلى الدور الذي مارسته الحكومة البريطانية لعرقلة إنشاء القوة الجوية العراقية.

(1) عقيل الناصري، الجيش والسلطة في العراق الملكي 1921-1958، دار الكلمة للتوزيع والنشر،

سوريا، 2002، ص76.

(2) الاستطلاع: هو مجموعة من التدابير المتخذة لجمع المعلومات الدقيقة عن تحركات العدو

واكتشاف مواقعه المتقدمة والخلفية، ويقسم الاستطلاع إلى نوعين: الاستطلاع البري والاستطلاع

الجوي، والنوع الثاني تقوم به طائرات الاستطلاع البعيدة المدى. يُنظر: هيثم الأيوبي وآخرون،

الموسوعة العسكرية، ج1، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، سوريا، 1977، ص70-71.

(3) التصوير الجوي: هو من أهم الوسائل الحربية في النقاط المعلومات، ويستخدم بواسطة عدسات

وآلات تصوير خاصة، تزود بها طائرات تقوم بالتصوير لأغراض عسكرية، أو علمية، وشهد

التصوير الجوي بعد الحرب العالمية الثانية تطورًا كبيرًا، إذ أخذ يستخدم بالإضافة للأغراض

العسكرية، لإجراء المسح ورسم الخرائط. للمزيد من التفاصيل عن التصوير الجوي يُنظر: مُحَمّد

شفيق غربال، الموسوعة العربية الميسرة، المجلد الأول، دار الشعب ومؤسسة فرانكلين للطباعة

والنشر، القاهرة، 1959، ص528؛ فلاح شاكر اسود، التصوير الجوي أسلوب متطور لإعداد

الخرائط، مجلة الأستاذ، بغداد، العدد 12، 1978.

وبإنشاء السرب العراقي الأول أصبح للقوة الجوية العراقية ثلاثة رفوف، مجموعها (12) طائرة، رفان من نوع (جبسي موث) وعددهما (8) طائرات، والرف الثالث من نوع (بس موث) وعدده (4) طائرات<sup>(1)</sup>.

وبذلك يمكن القول أنَّ القوة الجوية العراقية شهدت تطورات مهمة في وزارة السعيد الثانية، وهذا يعود إلى عناية وزارته بالقوة الجوية العراقية بشكل خاص، وإلى دوره في إسناد وزارة الدفاع في وزارته الأولى والثانية إلى جعفر العسكري، الذي عُرف بخبرته وكفاءته العسكرية، إذ أكدَّ العسكري على ضرورة العناية بالقوة الجوية العراقية عن طريق رعاية ضباطها بشكل خاص، إذ إنَّ الضباط الأحداث في الجيش بدأوا يتسابقون للانتساب إلى القوة الجوية من دون المطالبة بأي امتياز<sup>(2)</sup>.

فقد بذل جعفر العسكري في وزارة السعيد الثانية جهوداً كبيرةً لتطوير القوة الجوية، وذلك لترغيب الضباط للانتماء إليها، فضلاً عن مساعدة عوائلهم فيما إذا أصيبوا بعاهاث أو استشهدوا من جراء الخدمة، وأكدَّ العسكري على أنَّ المخصصات الشهرية للطيار والتي تبلغ (100) روبية غير كافية بالنظر لخطورة المهمة التي يقوم بها الطيار، واقترح جعفر العسكري أن يكون الراتب التقاعدي للطيار أكثر من بقية الضباط في الجيش العراقي أسوة بالدول الأخرى<sup>(3)</sup>.

وفي خلال هذه المرحلة استمرت جهود الحكومة العراقية لتطوير القوة الجوية، وبما أنَّ طائرات السرب الأول هي طائرات مدنية وليست حربية، فقد طالبت الحكومة العراقية من الحكومة البريطانية بتجهيزها بطائرات أكثر كفاءة وذات قدرات قتالية، والغريب في الأمر أنَّ المفتش العام للجيش العراقي الجنرال (روينسن) (Robansen) أيَّد الطلب<sup>(4)</sup>.

(1) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص61.

(2) علاء جاسم مُحَمَّد الحربي، جعفر العسكري...، ص170-171.

(3) المصدر نفسه، 171.

(4) نبيل عبدالقادر حسين، المصدر السابق، ص164.

ففي المؤتمر الذي عقد في البلاط الملكي في 22 نيسان 1932 الخاص بتوسيع الجيش العراقي<sup>(1)</sup> صرح المفتش العام فيما يخص القوة الجوية العراقية "بأن الطائرات التي هي بحوزة القوة الجوية العراقية، غير قادرة على تنفيذ المهام القتالية التي يمكن أن يتطلبها الموقف ولاسيما في المناطق الجبلية" وقد أيد الملك فيصل الأول تصريحه، مما يدل على عناية الملك فيصل بتطوير القوة الجوية خلال مدة حكمه<sup>(2)</sup>.

ربما يعود السبب الذي دفع المفتش العام من إبداء هذا التصريح الذي هو لصالح القوة الجوية العراقية، بسبب ضغط الحكومة العراقية المستمر ومطالبتها بضرورة تجهيز قوتها الجوية بطائرات حربية متطورة.

وقد عزز المفتش العام تصريحه بتقديم اقتراحات خاصة بتطوير القوة الجوية العراقية، وهذه المقترحات هي كالآتي<sup>(3)</sup>:

أولاً: إنَّ الطائرات الحالية بالنظر لضعف قوتها وعدم حملها الرشاشات والعدد الكافي من القنابل، ينبغي أن تستبدل بطائرات أكثر قوة، ومن النوع التي تستطيع حمل الرشاشات والعدد الأكبر من القنابل.

ثانياً: تخصيص الطائرات الحالية لمقاصد تدريب الطيارين بدلاً من إرسال الطلاب إلى بريطانيا وصرف مبالغ كبيرة من المال، إذ إنَّ التدريب في العراق اقل كلفة على الحكومة والجيش العراقي.

ثالثاً: إضافة رف جديد من النوع الجديد إلى السرب الحالي، وتجهيز رفين آخرين من نوع (جبسي موث) للمواصلات.

ونتيجة لهذه المقترحات التي طرحت في المؤتمر الذي عقد في البلاط الملكي، اتفقت الآراء على توسيع القوة الجوية العراقية، لذلك طلبت الحكومة العراقية من الخبراء البريطانيين المنسبين للعمل مع الجيش العراقي، باختيار نوع الطائرات التي تتوافر فيها

(1) د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملفة المرقمة 1603/9 وزارة الدفاع، تشكيلات الجيش العراقي،

المؤتمر المنعقد في البلاط الملكي 20 أيار 1932، ص 60.

(2) نقلاً عن: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 17، ص 60.

(3) نبيل عبدالقادر حسين، المصدر السابق، ص 165.

الميزات الحربية، من أجل تجهيز القوة الجوية العراقية بها، وبذلك رفع مفتش القوة الجوية العراقية مذكرة حول الإسراع بتنفيذ منهاج توسيع القوة الجوية العراقية إلى وزارة الدفاع في أيار 1932، وقد تضمنت المذكرة إعادة تجهيز القوة الجوية العراقية بطائرات من طراز جديد تصلح للمقاصد العامة، وتؤدي خدمة أفضل من الطائرات الحالية، وقد حددت المذكرة المواصفات التي يجب أن تتوفر بالنوع الجديد وهي كالآتي<sup>(1)</sup>:

1. تكون سرعتها (90) ميلاً في الساعة.
  2. لها القدرة على الارتفاع في المناطق الجبلية.
  3. لها القدرة على حمل رشاشة وثمان قنابل بوزن (20) رطلاً للقنبلة الواحدة.
- ومع هذا فإنَّ عناية وزارة السعيد الثانية بالقوة الجوية العراقية، لم يكن مقتصرًا من حيث تجهيزها بالطائرات فقط، بل كانت وزارته حريصة على استمرار تدريب الضباط على الطيران، وعلى مشاركة القوة الجوية في التدريب مع الجيش مما يعزز التعاون بينهما، ففي أيار 1932 قررت وزارة الدفاع أن يتم تدريب ضباط الطيران في العراق بدلاً من بريطانيا، بسبب تكاليف التدريب الباهظة في بريطانيا<sup>(2)</sup>، وعلى أساس ذلك وافق مجلس الوزراء في أيار 1932 على طلب وزارة الدفاع بتدريب (18) ضابطاً للطيران في العراق، واستخدام ضابط بريطاني معلم طيران يتولى تدريبهم ابتداءً من أيار 1932<sup>(3)</sup>.
- وخلال المدة من (4-14 تشرين الأول 1932)، شارك الرف العراقي من القوة الجوية العراقية الذي كان بإمرة الملازم الطيار مُحَمَّد علي جواد في التدريب الذي أُقيم في الموصل وقرغان (جولاء حالياً) بالتعاون مع الجيش، إذ قامت الطائرات العراقية في أثناء التدريب برمي (8) رميات بعتاد حقيقي لمواقع أُقيمت لها في التدريب، وقد أشارت الوثائق البريطانية إلى كفاءة الطيارين العراقيين خلال التدريب وهم كل من: (موسى علي، وأكرم

(1) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص60.

(2) د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الوثيقة المرقمة 311/1626، القوة الجوية العراقية 1932-1933، الوثيقة المرقمة 137، ص74.

(3) د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملف المرقمة 311/1626، القوة الجوية العراقية 1932-1933، الوثيقة المرقمة 140، ص89.

مشتاق، وناصر الجنابي) والطيار الرابع حفزي عزيز، ووصفت الوثائق البريطانية أمر الرف مُحَمَّد علي جواد بأنه ضابط مقتدر وطيار ممتاز<sup>(1)</sup>.

وفي السابع والعشرين من تشرين الأول قدم نوري السعيد استقالته<sup>(2)</sup>، خلال هذه الظروف كان لابد للملك فيصل الأول أن يعمل على إيجاد وزارة بديلة، لذلك قام بإسناد الوزارة الجديدة في الثالث من تشرين الثاني 1932<sup>(3)</sup> لناجي شوكت<sup>(4)</sup>، واختير

(1) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملف المرقمة 3، تطور القوة الجوية العراقية 1932-1937، ص15.

(2) تعود سبب استقالته، لأنَّ السبب المباشر الذي من أجله شكلت وزارته الثانية، هو إدخال العراق عصبة الأمم، وبدخول العراق عصبة الأمم في 3 تشرين الأول 1932، قدم السعيد استقالته في الشهر نفسه. يُنظر: مجيد خدوري، تحرر العراق من الانتداب، مطبعة العهد، بغداد، 1935، ص34-36.

(3) للتفاصيل عن وزارة ناجي شوكت يُنظر: ناجي شوكت، سيرة وذكريات ثمانين عامًا 1894-1974، ج1، منشورات مكتبة اليقظة العربية، بغداد، 1990، ص202-204.

(4) ناجي شوكت: (1893-1980) هو مُحَمَّد ناجي شوكت باشا، ولد في الكوت في أيار عام 1893، أكمل دراسته الإعدادية في بغداد، وفي عام 1909 ألتحق ناجي شوكت بمدرسة الحقوق في استانبول، ونال إجازتها في الحقوق عام 1913، وعندما نشبت الحرب العالمية الأولى دخل دورة الاحتياط وتخرج منها برتبة نائب ضابط، شارك في الثورة العربية الكبرى وكان برتبة ملازم ثان، تولى مناصب إدارية عدة منها: معاونًا لمتصرف بغداد في عام 1921، وعُيِّن في آب 1927 متصرفًا للواء بغداد، وفي عام 1928 اشترك في وزارة السعدون الثالثة وزيرًا للداخلية، ثم وزيرًا للعدلية في وزارة السعدون الرابعة سنة 1929، شكّل وزارته في تشرين الثاني 1932، وعُيِّن وزيرًا للداخلية في وزارة المدفعي الأولى 1933. للتفاصيل يُنظر: فائز سعيد عبدالله الكبيسي، ناجي شوكت ودوره السياسي حتى عام 1941، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1990؛ عبدالوهاب الكيالي، الموسوعة السياسية، ج6، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، (د.ت)، ص541.

رشيد الخوجة<sup>(1)</sup> وزيراً للدفاع في وزارة ناجي شوكت (3 تشرين الثاني 1932-18 آذار 1933)، وقد أكدت على تقوية الجيش<sup>(2)</sup>.

نالت القوة الجوية العراقية عناية وزارة ناجي شوكت، ففي تشرين الثاني اشتركت القوة الجوية مع صنف المدفعية في المناورات العسكرية التي أقيمت في الإسكندرية جنوب بغداد<sup>(3)</sup>.

كذلك وضعت وزارة ناجي شوكت الحجر الأساس لإنشاء السرب الثاني للقوة الجوية العراقية، إذ أوفدت وزارة الدفاع في بداية عام 1933 مفتش القوة الجوية العراقية إلى بريطانيا، لاختيار الطائرات المناسبة للقوة الجوية العراقية، والتي سبق أن حددها المفتش العام للجيش العراقي الجنرال (روبنسن) في مذكرته السابقة، ولكن بدلاً من شراء طائرات حربية كما أرادت الحكومة العراقية، قرّر المفتش شراء طائرات من طراز

(1) رشيد الخوجة: (1884-1962) هو مُحَمَّد رشيد بن طه العبدالله الخوجة، ولدَ في بغداد عام 1884، أكملَ دراسته الابتدائية والرشدية والإعدادية العسكرية في بغداد، وفي عام 1900 قصدَ استانبول وانتَمى إلى المدرسة الحربية، ثم درس في مدرسة أركان الحرب، وتخرج منها برتبة (نقيب) عام 1906، عند اندلاع الحرب العالمية الأولى شاركَ فيها مع الدولة العثمانية، وفي تشرين الثاني 1920 عادَ إلى العراق، وتولى مناصب إدارية عدة منها: عُيِّنَ متصرفاً للواء بغداد 1920، ومتصرفاً للواء الموصل في شباط 1922، وفي تشرين الثاني 1923 عُيِّنَ متصرفاً للواء بغداد مرة ثانية، اشترك في وزارة ناجي شوكت وزيراً للدفاع، وفي تشرين الثاني 1933 انتخب رئيساً لمجلس النواب، وعُيِّنَ وزيراً للدفاع في حكومة جميل المدفعي الثالثة، كما انتخب رئيساً لمجلس النواب للمرة الثانية في كانون الأول 1934، اختير وزيراً للدفاع للمرة الثالثة في وزارة المدفعي الرابعة. للتفاصيل يُنظَرُ: رائد راشد مُحَمَّد الحياني، رشيد طه الخوجة ودوره السياسي والعسكري في تاريخ العراق المعاصر حتى عام 1941، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة ديالى، 2004.

(2) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات..، ج3، ص217-218.

(3) جريدة العالم العربي، العدد 2269، 22 تشرين الثاني 1932.

(دراكون) (Dragon)<sup>(1)</sup> من شركة (De Havilland Dragon)، وقد حقق مفتش القوة الجوية البريطاني بذلك غايتين هما<sup>(2)</sup>:

1. إبقاء القوة الجوية العراقية ضعيفة، تنفيذاً لرغبة الحكومة البريطانية.
2. إنعاش الشركات البريطانية، وذلك بتصريف منتجاتها الكاسدة إلى الدول التي تتحكم بريطانيا بإرادتها.

ويبدو أنّ قرار مفتش القوة الجوية العراقية البريطاني بشراء هذا النوع من الطائرات، هو مخالفاً لرغبة الحكومة العراقية ولمقترحات المفتش العام للجيش العراقي الجنرال (روبنسن) التي طرحها في مؤتمر البلاط الملكي، إلا أنّ موافقة الحكومة العراقية على صفقة شراء طائرات (دراكون)، ربما يعود إلى أنّ هذا النوع من الطائرات هو أفضل من الطائرات التي جهزت بها القوة الجوية العراقية سابقاً والمتمثلة بطائرات (جيسي موث - بس موث)، وبذلك اشترت الحكومة العراقية (8) طائرات من نوع (دراكون)<sup>(3)</sup>.

وفي 15 آذار 1933 أرسلت الحكومة العراقية كتاباً إلى الدول التي تمر فوق سمائها الطائرات العراقية، ومن ضمنها فرنسا وتركيا وغيرها من الدول، من أجل السماح بمرورها مقابل عدم حمل الطائرات آلات تصوير أو أسلحة في أثناء مرورها<sup>(4)</sup>.

(1) طائرة دراكون: هي طائرة نقل ذات جناحين، مزودة بمحركين من طراز (جيسي موث)، تستطيع نقل خمسة ركاب، هيكلها يحتوي على أنابيب معدنية مغلقة بقماش خاص مطلي بالدهان، سرعتها القصوى (95) ميلاً في الساعة، مدى طيرانها (350) ميلاً. يُنظر: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص62.

(2) المصدر نفسه، ص61؛ جريدة الإخاء الوطني، العدد 344، أيار 1933.

(3) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص61.

(4) د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملفة المرقمة 311/1626، القوة الجوية العراقية 1932-1933، الوثيقة المرقمة 142، ص92.

واستكمالاً لجهود وزارة ناجي شوكت بتشكيل السرب الثاني للقوة الجوية العراقية، أرسلت وزارة رشيد عالي الكيلاني<sup>(1)</sup> الأولى (20 آذار 1933 - 19 أيلول 1933)<sup>(2)</sup> في السابع والعشرين من آذار 1933 (8) طيارين إلى بريطانيا، وهم كل من<sup>(3)</sup>: (النقيب الطيار مُحَمَّد علي جواد، والنقيب الطيار أكرم مشتاق، والملازم الأول الطيار حفزي عزيز، والملازم الأول الطيار مُحَمَّد ياسين، والمقدم الطيار البريطاني فارو (Faro)، والمقدم الطيار البريطاني فرنكس (Francas)، ورئيس عرفاء الطيار البريطاني كود فري (Cod Free)، ورئيس عرفاء الطيار البريطاني همفريز (Humphries).

وكان من المقرر تسليم هذه الطائرات إلى الحكومة العراقية في الأسبوع الأول من نيسان 1933، لتتمكن من الوصول إلى بغداد في ذكرى تأسيس القوة الجوية العراقية<sup>(4)</sup>، لذلك أخذت وزارة الدفاع في نيسان 1933، تَعَدُّ العدة لإجراء استعراض كبير تشارك به

(1) رشيد عالي الكيلاني: (1892-1965) ولد رشيد عالي الكيلاني في بغداد عام 1892، درس في مدارسها، ثم انتمى إلى مدرسة الحقوق ونالَ شهادتها سنة 1914، عُيِّنَ مديرًا للأوقاف في الموصل خلال الحرب العالمية الأولى، تولى مناصب وزارية عدة، منها: وزيرًا للعدلية في وزارة ياسين الهاشمي الأولى آب 1924، وتقلد وزارة الداخلية في حزيران 1925، وفي تموز 1925 ترأس مجلس النواب، وهو من مؤسسي حزب الإخاء الوطني، عُيِّنَ رئيسًا للبلاط الملكي في حزيران 1932، أصبح رئيسًا للوزراء لأربع مرات، وكانت وزارته الأولى في (8 آذار 1933 - 9 أيلول 1933) وشكَّلَ وزارته الثانية في عهد الملك غازي (9 أيلول 1933 - 28 تشرين الأول 1933)، أَلْفَ وزارته الثالثة في (31 آذار 1940 - 31 تشرين الثاني 1941)، وفي نيسان 1941 أَلْفَ حكومة الدفاع الوطني، قاد حركة مايس التي عرفت باسمه، وبعدها هرب إلى إيران ثم إلى تركيا وألمانيا ثم السعودية، عادَ إلى العراق عام 1958، اتهم بالقيام بمؤامرة لقلب نظام حكم عبدالكريم قاسم، فاعتقل على أثرها وسجن ثلاث سنين، توفي في بيروت عام 1965. يُنظَرُ: قيس جواد علي الغريبي، رشيد عالي الكيلاني ودوره في السياسة العراقية حتى عام 1941، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 1989.

(2) عبدالرزاق الحسني، تاريخ العراق السياسي..، ج3، ص112-116.

(3) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص61.

(4) حفزي عزيز، المصدر السابق، ص49؛ وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص61.

الأفواج من الجيش العراقي من صنف المشاة والخيالة والمدفعية ومشاركة القوة الجوية العراقية، من اجل استقبال الطائرات العراقية القادمة من لندن، إذ كان من المقرر أن يجري الاستعراض في شارع الرشيد ببغداد ماراً بالبلاط الملكي، والذي يكون بحضور الملك فيصل الأول<sup>(1)</sup>.

وعلى الرغم من الاستعدادات لاستقبال الطائرات العراقية، إلا أن سرب الطائرات العراقية لم يصل بغداد خلال شهر نيسان 1933، وذلك لسببين: الأول حدوث تأخير في مصانع الطائرات في بريطانيا<sup>(2)</sup>، والثاني رداءة الأحوال الجوية في بريطانيا خلال شهر نيسان، الأمر الذي أدى إلى تأخير تسليم الطائرات ثلاثة أسابيع<sup>(3)</sup> وبهذا غادرت الطائرات العراقية بريطانيا في 5 أيار 1933، ووصلت بغداد في 13 أيار 1933، وبوصلها أنشئ السرب الثاني (لنقل والمواصلات) في حزيران عام 1933<sup>(4)</sup>.

وبعد تشكيل السرب الثاني من القوة الجوية العراقية، اتجهت جهود وزير الدفاع في وزارة الكيلاني الأولى جلال بابان<sup>(5)</sup> على تشجيع دراسة مبادئ الطيران في المدارس

(1) جريدة الإخاء الوطني، العدد 343، السنة الثانية، 30 نيسان 1933.

(2) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص61.

(3) جريدة الإخاء الوطني، العدد 342، نيسان 1933.

(4) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص61؛ الحكومة العراقية، وزارة الدفاع، وأمر الجيش، العدد (1) لسنة 1934، مطبعة الحكومة، بغداد، 1934، ص52.

(5) جلال بابان: (1892-1970) رجل سياسة وإدارة، وهو من عائلة بابان الكردية، أتم دراسته في المدرسة الحربية بالأستانة، وتخرج فيها برتبة ضابط مدفعي عام 1913، اشترك في حرب البلقان والحرب العالمية الأولى، وهو من مؤسسي حزب العهد، تولى مناصب حكومية عدة، منها: عُيِّنَ وزيراً للمعارف في وزارة ناجي شوكت في تشرين الثاني 1932، وأسندت إليه مديرية المالية العامة، وفي 17 آب 1936 عُيِّنَ وزيراً للاقتصاد والمواصلات في وزارة المدفعي الرابعة، واحتفظ بمنصب الوزارة في وزارة المدفعي الخامسة، ثم اختير وزيراً للمالية في وزارة السعيد السابعة 1942، احتفظ بوزارة المواصلات والأشغال في وزارة مُحَمَّد الصدر 1948، واختير بالمنصب نفسه في حكومة السعيد العاشرة 1949، توفي في بيروت 1970. يُنظَرُ: رجاء زامل كاظم الموسوي، جلال بابان ودوره السياسي في العراق حتى عام 1958، رسالة ماجستير غير =

الثانوية، مما دفع وزارة الدفاع مطالبة وزارة المعارف باختيار خمسة طلاب، ليوفدوا إلى مدرسة الطيران في لندن<sup>(1)</sup>.

وبهذا كتبت وزارة المعارف إلى المدارس الثانوية في الألوية العراقية، لإعلامها بالراغبين من الطلاب للدخول ضمن هذه البعثة<sup>(2)</sup>.

ومن التطورات التي شهدتها القوة الجوية العراقية، افتتاح مدرسة الطيران في الأول من حزيران عام 1933 في معسكر الرشيد، وكان لهذا الافتتاح نجاح عظيم في تأريخ القوة الجوية العراقية<sup>(3)</sup>، إذ تُعدُّ هذه المدرسة أول مدرسة طيران في العراق، والتي أصبحت المصدر الرئيس لتزويد القوة الجوية العراقية بالطيارين، وقد شكّل افتتاح مدرسة الطيران خطوة مهمة، أدت إلى الإقلال من إرسال بعثات الطيارين إلى خارج العراق، مما وفر للحكومة العراقية تكاليف البعثات الباهظة<sup>(4)</sup>، ومعظم معلمين المدرسة هم طلاب البعثات الثلاث التي أرسلتهم الحكومة العراقية لتعلم الطيران في بريطانيا<sup>(5)</sup>.

أمّا مدة التدريب في مدرسة الطيران كانت ثلاث سنوات، السنتان الأوليتان تخصص للتدريب العسكري، والسنة الثالثة تكون خاصة لتعليم الطيران<sup>(6)</sup>.

وفي عام 1933 أقامت مدرسة الطيران الدورة الأولى لتعليم الطيران، والتي ضمت عدداً من ضباط الجيش وتلاميذ المدارس الذين تتوافر فيهم شروط القبول، وكانت الدورة مؤلفة من: أنور مصطفى، وأحمد الناصري، وعبدالقادر شاکر، ومدحت عبدالرحمن،

=منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 2002؛ باقر أمين الورد (المحامي)، المصدر السابق، ج1، ص210-211.

(1) رجاء زامل كاظم الموسوي، المصدر السابق، ص71.

(2) جريدة بغداد، العدد 790، نيسان 1933.

(3) رجاء زامل كاظم الموسوي، المصدر السابق، ص71.

(4) رجاء حسين الخطاب، تأسيس الجيش العراقي...، ص67؛ حفطي عزيز، المصدر السابق، ص53.

(5) رجاء حسين الخطاب، تأسيس الجيش العراقي...، ص67.

(6) عبدالرزاق الهلالي، معجم العراق، ج2، دار الكشاف، بغداد، 1956، ص50.

وجواد حسين، وإسماعيل فتاح، ومظهر فهمي، وعبدالجبار محمود، ومحمود الهندي، وزكي يحيى، وحسن صالح الدوحي، وناظم مشتاق، ونهاد شاكر، ورؤوف شبيب. وفيما يخص إدارة مدرسة الطيران، فإنَّ إدارتها في بداية تأسيسها كانت مؤلفة من: أمر المدرسة المقدم الطيار موسى علي، ومعلم أقدم المقدم فرنكس، ورئيس عرفاء المعلم كود فري، والعريف همفريز<sup>(1)</sup>.

ومما يلاحظ أنَّ معظم أفراد الكادر التعليمي في مدرسة الطيران الذين يتولون تدريب الطيارين كانوا من البريطانيين، وهذا ربما يعود إلى أنَّ المدرسة كانت في بداية تأسيسها، وكذلك لقلّة الضباط الطيارين العراقيين.

ولكن بمرور الزمن استلم الإدارة والتدريب في مدرسة الطيران الضباط الطيارون العراقيون الذين نجحوا في الدورات في انكلترا وهم كل من: النقيب الطيار مدحت عبدالرحمن، والملازم الأول الطيار ناظم مشتاق، والملازم الأول الطيار زكي يحيى، والملازم الأول الطيار سالم عبدالرحمن الكيلاني، والملازم الأول الطيار محمود الحاج أيوب<sup>(2)</sup>.

في شهر حزيران عام 1933 شهدت القوة الجوية العراقية تطوراً ملموساً، تمثل بتشكيل جمعية الطيران العراقية، إذ بدأت الاستعدادات لتشكيل تلك الجمعية في الرابع والعشرين من نيسان 1933، ففي هذا التاريخ عقد اجتماع في حديقة المجيدية في بغداد<sup>(3)</sup> حضره (300) شخصاً من وجهاء العاصمة وأعيانها، قرروا فيه تشكيل جمعية للطيران العراقي، وكان من المجتمعين وزير الدفاع العراقي جلال بابان، الذي ألقى كلمة في الاجتماع، شكر فيها الحاضرين على تلييتهم الدعوة، وشجع القائمين لتشكيل الجمعية، كما ذكر فضل الطيران وجمعية الطيران التركية والخدمات التي قدمتها لأمتها، وبذلك تأسست الجمعية في 18 حزيران 1933 تحت إشراف وزارة الدفاع<sup>(4)</sup>. وكان الهدف

(1) حفطي عزيز، المصدر السابق، ص54.

(2) المصدر نفسه، ص54.

(3) المصدر نفسه، ص112.

(4) رجاء زامل كاظم الموسوي، المصدر السابق، ص71-72.

من تأسيس جمعية الطيران العراقية، هو لدعم تطور الطيران العراقي والتوعية بأهميته التي لا تخص الجانب العسكري فقط، بل تشمل الناحية الوطنية والتجارية، وما لتلك التوعية من تعزيز للدعم الشعبي للطيران العراقي، وقد ضمت الهيئة الإدارية لجمعية الطيران العراقية عددًا كبيرًا من الشخصيات العراقية أبرزهم نجيب الراوي<sup>(1)</sup>، ورفائيل بطي<sup>(2)</sup>، وقد كان للجمعية نشاط مميز في مجال جمع التبرعات لصالح مشروعها القائم على شراء الطائرات وإهدائها إلى القوة الجوية العراقية، إذ حرصت الجمعية على استثمار المناسبات الوطنية للترويج وبت الدعاية لمشروع الطيران العراقي، فقد أعلنت الجمعية وبمناسبة وصول أول رف طيران عراقي عن قيامها بحفل للدعاية للطيران وأهميته<sup>(3)</sup>.

(1) نجيب الراوي: هو مُحَمَّد نجيب بن الشيخ إبراهيم الراوي شيخ السادة الرفاعية، ولد في بغداد سنة 1901، تخرج من دورة المعلمين الابتدائية، فعُيِّن كاتبًا في إدارة المعارف في أيار 1918، انتمى بعد ذلك إلى مدرسة الحقوق وتخرج منها سنة 1923، ومارس المحاماة، انتخب مرات عدة في المجلس النيابي، منها: نائبًا عن الديوانية في تشرين الأول 1930، وفي شباط 1937 انتخب نائبًا عن الحلة، وفي آب 1941 تقلد منصب نقيب المحامين، تولى مناصب وزارية عدة منها: وزيرًا للمعارف (23 شباط 1946 - 31 أيار 1946)، كما أسندت إليه وزارة الشؤون الاجتماعية في كانون الثاني 1948، واختير وزيرًا للمعارف في وزارة السعيد العاشرة، واحتفظ بالوزارة نفسها في وزارة الأيوبي الثانية 1949، عمل في السلك الدبلوماسي حتى عام 1958، منها: وزيرًا مفوضًا للعراق في مصر لعام 1950، ثم سفيرًا للعراق في القاهرة عام 1952، توفي في جنيف عام 1993. للتفاصيل يُنظر: عمّار مزهر ريسان داخل، نجيب الراوي ودوره السياسي في العراق حتى عام 1958، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 2011.

(2) رفائيل بطي: هو صحفي بارز وسياسي وأديب ومؤرخ، ولد في الموصل، وتخرج من مدرسة الآباء الدومنيكان العالية عام 1914، انتمى إلى كلية الحقوق، وتخرج منها عام 1922، عمل رئيسًا لتحرير جريدة العراق التي أصدرها رزوق غنام، وأهم مؤلفاته كتاب (الأدب المعرفي في العراق العربي) وهو جزئين، اصدر جريدة البلاد. يُنظر: عبدالستار جعير عبد الدليمي، رفائيل بطي، دراسة في حياته ونشاطه الصحفي والسياسي، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد التاريخ العربي والتراث العلمي، بغداد، 2002.

(3) عمّار مزهر ريسان داخل، المصدر السابق، ص94.

كما اتبعت الجمعية في سبيل جمع التبرعات طريقة بيع شارات<sup>(1)</sup> الجمعية، والأوسمة الذهبية والفضية والبرونزية، ودعت أعضاء مجلس الأمة والعمال والتجار والصناع إلى التبرع دعمًا للقوة الجوية العراقية<sup>(2)</sup>.

كان مقر الجمعية في بناية وزارة الدفاع، إلا أنَّ الجمعية تمكنت بفضل نشاطها ورغبة المتبرعين لتطويرها في جمع مبلغ لإنشاء بناية خاصة للجمعية خارج بناية وزارة الدفاع، كما افتتحت جمعية الطيران العراقية فروعًا عدة لها في الألويا العراقية (بغداد، والبصرة، وديالى، الديوانية)<sup>(3)</sup>.

لم تقتصر جهود جمعية الطيران العراقية على جمع التبرعات الخاصة بشراء الطائرات وإهدائها إلى القوة الجوية، ففي عام 1933 أقامت الجمعية الدورة التدريبية الأولى التي افتتحتها على نفقتها، من أجل تعليم الشباب العراقيين أصول الطيران المدني، والتي تهيئ لطلابها إلى حمل شهادات الكفاءة التي تؤهلهم للالتحاق في الدورة التي هيئتها وزارة الدفاع للتدريب على أصول الطيران الحربي<sup>(4)</sup>.

وفيما يخص أعضاء جمعية الطيران يقسمون إلى ثلاثة أقسام:

1. القسم الأول: الأعضاء العاملون، وهم أعضاء الوزارة والوزراء السابقون، وأعضاء المجلس النيابي، ورؤساء البلديات، وأعضاء الهيئة المؤسسة.
2. القسم الثاني: الأعضاء الطبيعيون (الدائمون)، وهم رئيس أركان الجيش، وأمين العاصمة، وأمر القوة الجوية العراقية.

(1) المقصود بشارات الجمعية: هي شارة تشبه الطابع بقيمة فلس واحد، تلتصق على المراسلات البريدية الداخلية، وتخصص أثمانها لجمعية الطيران العراقية. يُنظر: قحطان حميد كاظم العنكي، القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس..، ص 29.

(2) المصدر نفسه، ص 29.

(3) عمّار مظهر ريسان داخل، المصدر السابق، ص 94-95.

(4) مجلة الطائرة، العدد (1-10)، بغداد، 1940، ص 113.

3. القسم الثالث: الأعضاء المشتركون، وهم الذين يتعهدون بدفع تبرعات شهرية للجمعية لا تقل عن عشرين فلساً<sup>(1)</sup>.

يظهر من خلال ما تقدم أنّ القوة الجوية العراقية شهدت خلال المدة (1931-1933) تطورات كبيرة تمثلت بتشكيل سربين، وتأسيس مدرسة الطيران، وجمعية الطيران العراقية، وإنّ هذه التطورات تعود إلى سببين: الأول عناية الحكومات العراقية بالقوة الجوية خلال تلك المدة، ولأسيما حكومة نوري السعيد الأولى والثانية، والسبب الثاني يعود إلى عناية الملك فيصل الأول بتطوير القوة الجوية.

ففي الوقت الذي ازدادت فيه عوائد العراق من النفط، دعا الملك فيصل الأول إلى الاستفادة منها في تقوية الجيش وزيادة وحداته وكفاءته العسكرية، وتبديل طائرات القوة الجوية العراقية بطائرات حديثة، ودعا إلى تنفيذ ذلك فوراً، وكانت عناية الملك فيصل بالقوة الجوية العراقية كبير للغاية، لأنّ العشائر على حد تعبيره "تخاف منها"<sup>(2)</sup>.

وفي عام 1933 توجت جهود الملك فيصل الأول، بافتتاح أول مطار مدني في بغداد (مطار بغداد)، قرب محطة سكة حديد غربي بغداد، وعلى مسافة قريبة من معسكر الوشاش، لاستقبال الطائرات التجارية والعسكرية<sup>(3)</sup>.

وقد شارك في افتتاحه وزير الاقتصاد والمواصلات رستم حيدر<sup>(4)</sup> وارتبط المطار

بشركات الطيران العالمية وهي:

(1) جريدة الإخاء الوطني، العدد 372، السنة الثالثة، 5 حزيران 1933.

(2) علاء جاسم مُحَمّد الحربي، الملك فيصل الأول...، ص 222.

(3) زينة مسلم درويش، وزارة المواصلات والأشغال 1920-1939 دراسة تاريخية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 2012، ص 135.

(4) رستم حيدر: (1889-1940) ولد في بعلبك بلبنان عام 1889، درس في دمشق، ثم في المدرسة الشاهانية في استانبول، تخرج منها عام 1909، عُيّنَ في عام 1913 مديراً للمدرسة السلطانية في دمشق، شارك في الجيش العثماني كضابط احتياط، في الحرب العالمية الأولى، وعند قيام الحكم الوطني في العراق عُيّنَ سكرتيراً خاصاً للملك فيصل الأول، في آب 1922 عُيّنَ رئيساً للديوان الملكي، ثم عمل في السلك الدبلوماسي، ففي نيسان 1929 عُيّنَ وزيراً مفوضاً =

1. شركات الطيران الإمبراطورية البريطانية، وتسير هذه الشركة طائراتها، بين لندن وأستراليا.

2. شركة الطيران الهولندية، تسير هذه الشركة طائراتها بين أمستردام وباتافيا.

3. الشركة الفرنسية للطيران، وتسير طائراتها بين باريس ومستعمراتها في الهند.

4. شركة الطيران العراقية، هذه الشركة خاصة لشركة النفط العراقية.

5. شركة نيرن، ولهذه الشركة طائرات خاصة فضلاً عن السيارات.

أمّا إدارة المطار، فله مدير عراقي مرتبط بوزارة الأشغال والمواصلات، يساعده عدد من الموظفين<sup>(1)</sup>.

يُعدُّ مطار بغداد آنذاك من مطارات العالم الكبرى، والذي جعله مؤهلاً ليكون معهداً علمياً يدرس فيه الطيران في المستقبل، وذلك لما جهز من المعدات والأدوات الحديثة، وقد حقق مطار بغداد صدًى عالمياً، فقد كتب مقالاً عنه في المجلة الألمانية (دي لافتريز) (Dili Fteries)، جاء في المقال أهمية بغداد وموقعها بالنسبة للخطوط الجوية، فهي ملتقى الخطوط المتفرعة إلى قارة آسيا. وفي بغداد تلتقي الخطوط الجوية من مصر وفلسطين وسوريا، ومن بغداد تستأنف الرحلات إلى الهند وإيران، وقد أشارت المجلة الألمانية إلى دور الملك فيصل الأول في إنشاء المطار ورعايته للطيران العراقي<sup>(2)</sup>.

---

=العراق في طهران، ثم عُيِّنَ وزيراً للمالية في عام 1930، وعضواً في مجلس الأعيان في تشرين الأول 1930، اختير وزيراً للاقتصاد والمواصلات في وزارة الكيلاني الأولى والثانية، وقتل عام 1940. للتفاصيل يُنظَرُ: عباس فرحان الزامل، رستم حيدر ودوره السياسي، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 1997.

(1) زينة مسلم درويش، المصدر السابق، ص 135.

(2) جريدة الإخاء الوطني، العدد 390، تموز 1933.

- أمّا المطارات العسكرية المتوافرة في العراق والتي تستخدم لاستقبال الطائرات العسكرية العراقية والبريطانية، يمكن تقسيمها إلى أربعة أقسام وهي:
1. المطارات الضرورية لأغراض التدريب: وهي المطارات المتوافرة في المناطق العسكرية المختلفة، كمطارات الموصل، وكركوك، والسليمانية، وأربيل، والهندي، والشعبية.
  2. المطارات الضرورية لأغراض الحركات العسكرية: كمطارات زاخو، وفيشاخبور، وعقرة في المنطقة الشمالية، مطارات كربلاء، والكوفة، والعمارة.
  3. المطارات الضرورية لانتقال القوات الجوية من موقع عسكري إلى موقع عسكري آخر داخل العراق: كمطارات بيجي، وتكريت على طريق الموصل الجوي، ومطارات جلولاء، وشهربان اللذين يقعان على طريق كركوك وأربيل الجوي، ومطارات العزيزية، والكوت وهما على طريق البصرة الجوي.
  4. المطارات الضرورية لانتقال القوات الجوية إلى خارج الحدود العراقية: كسوريا، وفلسطين، وطريق الرطبة، أو طريق عمان، أو طريق دير الزور<sup>(1)</sup>.

## 2. سياسة الحكومة العراقية تجاه القوة الجوية العراقية 1933-1939:

استمرت جهود الوزارة الكيلانية الأولى لدعم القوة الجوية العراقية، ففي عام 1933 اتجهت وزارة الدفاع لتشكيل مدرسة خاصة للجنود المستجدين من الفنيين، لإدامة الطائرات العراقية، والسبب في ذلك يعود إلى أنّ الجنود المستجدين من القوة الجوية العراقية، كانوا يتدربون في معامل القوة الجوية البريطانية، وكانت الدروس تلقى باللغة الانكليزية فلا ينتفع منها الجنود إلاّ العدد القليل، كذلك إنّ التدريس لا يسير على نظام أو تحت مراقبة، وعلى هذا الأساس تم تشكيل مدرسة (الصنایع الجوية)<sup>(2)</sup>.

(1) د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملفة المرقمة 311/1626، القوة الجوية العراقية 1932-1933،

الوثيقة المرقمة 146، ص 92.

(2) حفطي عزيز، المصدر السابق، ص 69.

والغاية من هذه المدرسة هو تدريب المنتسبين إليها، ليكونوا جنوداً فنيين ماهرين أكفاء، لاستخدامهم في وحدات القوة الجوية ومؤسساتها، لإدامة طائراتها وتجهيزاتها<sup>(1)</sup>. وطلاب هذه المدرسة من خريجي المدارس الابتدائية والمتوسطة، ومدة الدراسة في مدرسة الصنایع الجوية سنتين، تبدأ السنة الأولى من 15 أيلول وتنتهي 15 تموز من كل سنة، وتقبل المدرسة سنويًا حوالي (300) طالبًا يتعهدون بالخدمة لمدة عشر سنوات من ضمنها مدة الدراسة<sup>(2)</sup>.

ويقوم بتدريس الطلاب في هذه المدرسة ضباط عراقيون وبريطانيون، مع وجود عدد من المترجمين يساعدون الطلاب بترجمة ما يلقي عليهم من قبل المعلمين الانكليز، وبعد تخرج طلاب المدرسة، يتم توزيعهم على أقسام القوة الجوية العراقية، لممارسة المهن الآتية: برادة المحركات، والقلاصة، والكهرباء، والآلات الدقيقة، والأسلحة الجوية، والتصوير، والخرائط، والحدادة، وتصليح مهمات النجارة والمظلات، والنساجة، والنجارة<sup>(3)</sup>.

وفي السابع من أيلول عام 1933 توفي الملك فيصل الأول<sup>(4)</sup>، وتوج الأمير غازي<sup>(5)</sup> في الثامن من أيلول 1933 ملكًا على العراق<sup>(1)</sup>، وكلف رشيد عالي الكيلاني

(1) محمود فهمي درويش، دليل الجمهورية العراقية لسنة 1960، دار التمدن، بغداد، 1961، ص 337-338.

(2) حفطي عزيز، المصدر السابق، ص 69.

(3) محمود فهمي درويش، المصدر السابق، ص 337.

(4) للتفاصيل عن موت الملك فيصل الأول يُنظرُ: مُحَمَّد مظفر الأدهمي، وفاة الملك فيصل بين الاغتيال والموت الطبيعي، دراسة تحليلية في الوثائق الرسمية البريطانية، مجلة المؤرخ العربي، بغداد، العدد 23، السنة الثالثة عشر، 1987، ص 29؛ يعقوب يوسف كورية، انجليز في حياة فيصل الأول، منشورات الأهلية للنشر والتوزيع، عمان، 1998، ص 45-47.

(5) الملك غازي: (1912-1939) ولد غازي بن فيصل بن الشريف حسين في مكة في 21 آذار 1912، تعلم الكتابة وقراءة القرآن فيها على يد مشايخها، غادر الأمير غازي الحجاز إلى الأردن عام 1924، وفي عام 1926 أرسل للدراسة في مدرسة هارو (Haro) في لندن ولكنه تركها، وفي عام 1928 أدخل إلى المدرسة العسكرية الملكية في العراق، وتخرج منها ضابطاً برتبة =

بتشكيل الوزارة (9 أيلول 1933 - 28 تشرين الأول 1933) وهي الثانية له، واحتفظ جلال بابان بوزارة الدفاع والذي بدوره كلف رئيس أركان الجيش طه الهاشمي<sup>(2)</sup> بوضع خطة مفصلة بشأن تقوية الجيش العراقي وتوسيعه، وفيما يخص القوة الجوية العراقية، أشارت خطة رئيس أركان الجيش "أنه سوف يتم إكمال نواقص السربين الأول والثاني، والمستودع من حيث الآلات والأدوات والطائرات والضباط والجنود، بتخصيصات ميزانية

=ملازم ثان عام 1932، وفي 5 حزيران 1933 سافر الملك فيصل الأول إلى لندن، وأوكل مهمة الدولة الرسمية إلى ولي عهده (غازي)، وكانت هذه المهمة هي تجربته الأولى في معالجة الأمور الرسمية واختبار مدى كفاءته في التعامل مع الناس من خلال ذلك، والعامل الآخر الذي أدى إلى بروز الأمير غازي على الساحة السياسية، هو دوره في قمع حركة الأثوريين عام 1933، وفي الثامن من أيلول 1933 توج ملكاً على العراق، وتوفي في نيسان 1939. للتفاصيل يُنظر: لطفي جعفر فرج، الملك غازي ودوره في سياسة العراق في المجالين الداخلي والخارجي 1933-1939، مطبعة سومر، بغداد، 1987؛ جمال مصطفى مردان، ملوك العراق، المكتبة الشرقية، بغداد، (د.ت)، ص 61-63.

(1) مختار الأسدي، موجز تأريخ العراق السياسي الحديث، دار الكتب العراقية للطباعة والنشر، بغداد، 2001، ص 54.

(2) طه الهاشمي: (1888-1961) ولد طه الهاشمي في بغداد سنة 1888، أكمل دراسته الإعدادية والعسكرية في بغداد، وفي عام 1903 دخل المدرسة العسكرية في استانبول وتخرج منها ضابطاً برتبة ملازم ثان 1906، شارك مع العثمانيين في محاربة البريطانيين، وفي آذار 1920 ألتحق بالحكومة الفيصلية في سوريا وعُيّن مديراً للأمن العام، وبعد قيام الحكم الوطني في العراق عُيّن مديراً للمعارف سنة 1927، شغل منصب رئاسة أركان الجيش العراقي للمدة (1929-1936)، وفي عام 1938 عُيّن وزيراً للدفاع في وزارة السعيد الثالثة، واختير بالمنصب نفسه في وزارة السعيد الرابعة نيسان 1939، كما عُيّن وزيراً للدفاع في وزارة السعيد الخامسة 1940، احتفظ بالوزارة نفسها في حكومة الكيلاني الثالثة في آذار 1940، تولى رئاسة الوزراء خلال المدة (شباط 1941 - نيسان 1941) وتوفي في لندن عام 1961. للتفاصيل يُنظر: يحيى كاظم حمود المعموري، طه الهاشمي ودوره العسكري والسياسي في العراق حتى عام 1958، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 1989؛ أحمد فوزي، شخصيات وتواقيع، دار الحرية للطباعة، بغداد، 1990، ص 112-114.

عام 1933-1934 والتخصيصات سوف توضع من ميزانية عام 1934-1935، وسوف توضع تخمينات لتشكيل السرب الثالث في السنوات الحالية المقبلة"<sup>(1)</sup>.

وقد أتجه الملك غازي نحو تقوية الجيش العراقي، لأنَّ ضعفه في مقابل العناصر المسلحة الأخرى المتمثلة بالقبائل وغيرها كان يثير قلقه الدائم، وكذلك بسبب خوفه من الضغوط الإقليمية المتمثلة بالأطماع التركية والإيرانية في العراق<sup>(2)</sup>.

وكان اهتمام الملك غازي بالجيش بجميع صنوفه، ولكنه أعطى عناية خاصة بالقوة الجوية، إذ كان يحمل تصوراً بأنَّه يتحتم عليه أن يوجه عناية خاصة بسلاح الطيران وعناية خاصة بالطيارين، حتى أنَّ طياري تلك الحقبة عدُّوا عهد الملك غازي (العهد الذهبي للقوة الجوية العراقية)، فمنذ ولاية عهده، كان يعدُّ أنَّ القوة الجوية أصبحت أهم سلاح للدول، وإنَّ كل دولة يجب أن تسعى إلى زيادة أسطولها الجوي، وكان معجباً بفرنسا التي رأى أنَّها تمتلك أسطولاً جويًا متميزاً<sup>(3)</sup> مؤلفاً من ألفين وخمسمائة طائرة، ويتصور أنَّ هذه الدولة إذا أعلنت الحرب على أي دولة أخرى فإنَّها ستتصر عليها، لذلك أتى الملك غازي على خطوة العراق من إرسال البعثات لتعلم الطيران العسكري، على اعتبار أنَّ ذلك سيمكنه من تأليف أسطول جوي، وبالنسبة لتطوير القوة الجوية، كان يرى أنَّه لا يتم إلاَّ بصورة تدريجية فكان يقول: "إنِّي أعجب جداً من أمثال هؤلاء الذين يظنون أنَّ الارتقاء يجب أن يكون دفعة واحدة، ويجهلون أنَّ الطفرة محال، ألا يذكر أنَّهُ لعهد قريب لم يكن في العراق كله طائرة يقودها طيار عراقي، أما كانوا حتى وصول الطائرات العراقية يرون طائرات الأجنبي تحلق فوق سماء بلادنا المحبوبة، فإذا لم نتمكن

(1) نقلاً عن: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج3، ص47.

(2) عادل مُحَمَّد حسين، تطور الدور السياسي للجيش العراقي 1935-1939، مجلة التربية والعلم، سامراء، العدد الأول، 2007، ص21.

(3) أسطول جوي: هو وحدة جوية للقصف أو المطاردة، أو الاستطلاع، يضم أسراب عدة، يستخدم هذا المصطلح في التعبير عن الكتابات العسكرية الجوية للدلالة أيضاً على مجموع الطائرات المكلفة بمهمة واحدة، دون أن يؤخذ بعين الاعتبار عدد الطائرات التي يضمها هذا الأسطول. يُنظر: هيثم الأيوبي وآخرون، المصدر السابق، ج1، ص80.

من جلب طائرات أكثر مما توقعنا إليه الآن، فهل هذا يعني أن نبقى من دون تدريب ولا تمرين حتى يتم لنا ما نريد بصورة كاملة، إن توافر طائرات عراقية على قلتها سيكون نواة أسطول عراقي يكون له شأن في المستقبل".

وكانت عناية الملك غازي بالقوة الجوية العراقية عائداً لكون الملك غازي طياراً ماهراً، وتعلقه بالطيران كان معروفاً بحيث كانت أطيب دعواته هي مناسبة الطيران العراقي، كافتتاح مهرجانات مدرسة الطيران العراقية، أو إزاحة الستار عن إحدى الطائرات الجديدة، وكان من هواياته المفضلة التقاط الصور التذكارية مع الطيارين، فضلاً عن قيامه بتشجيع الطيارين عن طريق العناية بلقائه معهم، وإهدائهم هدايا رمزية كإهدائهم صورته الخاصة وهي موشحة بتوقيعه، أو إهدائهم ساعة ذهبية نفيسة رسم عليها التاج الملكي، والحرف الأول من اسمه تقديراً لمهاراته<sup>(1)</sup>.

كما اتجه الملك غازي لتشجيع جمعية الطيران العراقية، عن طريق تبرعه بالمال لتلك الجمعية بشكل خاص، فضلاً عن أنه كان يلزم موظفي البلاط الملكي كلهم بالتبرع بجزء من رواتبهم للجمعية، وكان الملك غازي يخاطب المواطنين ويبين لهم أن تقوية سلاح الطيران أصبح موضع عناية الشباب وحكوماتها كافة، لما له من الأهمية والخطورة في المحافظة على كيان الدولة، وهو عمل تحتاج الحكومة إلى تأييد شعبها ومناصرته مادياً ومعنوياً، مؤكداً لهم أن من دواعي سروره أن يرى جمعية الطيران العراقية التي هي برهان على معاضدة شعبه الغيور وحكومته، تتوسع وتقطع شوطاً مهماً لبلوغ هدفها المنشود، ورجاهم أن يستمروا على تقديم الدعم والمؤازرة والمساعدة لهذه الجمعية، كي تبلغ غايتها في جعل العراق دولة مهيبة الجانب، ولكي يحول الملك غازي دون أن تكون حوادث الطيران مهبطة لعزائم الشباب في الانخراط إلى القوة الجوية العراقية، كان يتعهد شخصياً بضمان مورد خاص لأسر الطيارين إذا ما أصابهم مكروه، كما كان يبعث

(1) نقلاً عن: لطفي جعفر فرج، الملك غازي..، ص 75-76.

مرافقيه إلى أسر الضباط والجنود الذين يفقدون حياتهم، بسبب حوادث الطيران، ليحملوا إليهم مواساة الملك ويبلغوهم أنهم أصبحوا تحت رعايته الدائمة<sup>(1)</sup>.

لم تقتصر الجهود على الحكومة العراقية والملك غازي في العناية بالقوة الجوية وتوسيعها، بل شارك الكثير من أبناء الشعب العراقي والجمعيات والأحزاب السياسية لدعم القوة الجوية، وقد انتبعت الحكومة العراقية منذ عام 1933 إلى هذا الموضوع، فاعتمدت على إثارة الشعور الوطني النبيل لأبناء الوطن، فشرعت بجمع التبرعات من التجار وبعض الأعيان، كما حثت الحكومة الموظفين للتبرع وحددت نسبة معينة تقطع من الراتب، ومما يشار إليه بتقدير عالٍ، هو إقدام المواطنين على تقديم التبرعات، لشراء الطائرات للقوة الجوية، وظهرت تنافس الأولوية في هذا المجال<sup>(2)</sup>.

ففي الموصل تم تأليف لجنة تقوم بجمع التبرعات لشراء طائرة وإهدائها للقوة الجوية العراقية، أسوة ببعض الأولوية التي قامت بهذا الواجب<sup>(3)</sup>. وكذلك الحال لبغداد، إذ ألفت لجنة عرفت بـ (لجنة طيارة بغداد) تقوم بالهدف نفسه، دعماً للقوة الجوية العراقية<sup>(4)</sup>.

وفي التاسع من تشرين الثاني 1933 شكّل جميل المدفعي<sup>(5)</sup> وزارته الأولى (9 تشرين الأول 1933-13 شباط 1934) واختير نوري السعيد وزيراً للدفاع وكالة<sup>(1)</sup>.

(1) لطفى جعفر فرج، الملك غازي...، ص 76.

(2) قحطان حميد كاظم العنبي، القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس...، ص 11.

(3) جريدة الأخبار، العدد 221، آب 1933.

(4) جريدة الأخبار، العدد 230، أيلول 1933.

(5) جميل المدفعي: (1891-1958) ولد في الموصل سنة 1891، درس في المدرسة العسكرية في بغداد، ثم قصد استانبول وانتمى لمدرسة الهندسة العسكرية، وتخرج منها ضابطاً مدفعياً عام 1911، ساهم في تأسيس جمعية العهد السرية في بداية تأسيسها عام 1913، شارك في الثورة العربية الكبرى 1916، وفي عام 1917 تولى قيادة المدفعية في جيش الحجاز الذي كان بإمرة الأمير فيصل بن الحسين، وعند قيام الحكم الوطني في العراق شغل مناصب إدارية عدة للمدة (1923-1927)، عُيّن وزيراً للدفاع في وزارة السعيد الأولى، وفي كانون الأول 1930 ترأس =

خلال هذه المدة انشغلت وزارة المدفعي الأول بتشكيل السرب الثالث للقوة الجوية العراقية، وقد اختلقت الحكومة البريطانية مختلف الأعذار لعرقلة ذلك المشروع، وأهم مشكلة واجهتها الحكومة العراقية هو الموقف المالي المتردي، والتي تمكنت من معالجته بالاعتماد على تبرعات المواطنين للقوة الجوية العراقية، والتي بلغت (16) ألف دينار، في حين كان اعتماد القوة الجوية لسنة 1933 (14) ألف دينار<sup>(2)</sup>.

وبعد مفاوضات مضمينة مع الجهات البريطانية، قررت وزارة الدفاع العراقية شراء نوع جديد من الطائرات من نوع (أوداكس هوكر نسر) (Audax Hawker Nisr)<sup>(3)</sup>. وتعدُّ هذه الطائرة هي أول طائرة حربية مسلحة تستخدم في القوة الجوية العراقية<sup>(4)</sup>، وبذلك وضعت التخصيصات المالية لشراء (12) طائرة من هذا النوع، ست تدفع أثمانها في السنة الحالية 1933، والسنة الأخرى تدفع من تخصيصات السنة المالية

---

=مجلس النواب، شكّل وزارته الأولى في 9 تشرين الثاني 1933، ألف المدفعي وزارته الثانية خلال (شباط 1934 - آب 1934)، وفي 4 آذار 1935 شكّل وزارته الثالثة، ترأس رئاسة الوزراء للمرة الرابعة في 17 آب 1937، وبعد فشل حركة رشيد عالي الكيلاني شكّل المدفعي وزارته الخامسة في حزيران 1941، وشغل بعدها مناصب وزارية عدة حتى وفاته عام 1958. للتفاصيل عن دوره السياسي يُنظر: طارق يونس عزيز السراج، جميل المدفعي ودوره في السياسة العراقية 1891-1958، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1991؛ عبد الوهاب الكيالي، الموسوعة السياسية، ج2، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، (د.ت)، ص95.

(1) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات العراقية، ج4، ط4، مطبعة دار الكتب، بيروت، 1974، ص4-13.

(2) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص63.

(3) طائرة أوداكس هوكر نسر: هي طائرة حربية ذات جناحين، مغلقة بقماش، مزودة بمحرك واحد قوته (450) حصاناً، سرعتها (135) ميلاً في الساعة، ومن ناحية التسليح تحتوي على رشاشة فيركز أمامية واحدة ترمي من خلال دوران الرفاس، وأخرى خلفية، تحمل (16) قنبلة من عيار (12) رطل، و(8) قنابل من عيار (20) رطلاً. يُنظر: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص63.

(4) جريدة سماء العراق، العدد التعريفي الخاص، ص25.

التالية، وبهذا تم التعاقد مع الشركة المنتجة لهذه الطائرات (شركة هوكر) (Houger)، لصنع (12) طائرة، على أن يتم تسليم أول خمسة منها في أواسط أيار 1934<sup>(1)</sup>، وبهذا أوفدت وزارة المدفعي الثانية (21 شباط 1934-25 آب 1934)، مجموعة من الطيارين إلى انكلترا، لجلب طائرات أوداكس وهم كل من: المقدم الطيار مُحَمَّد علي جواد ومعه اللاسلكي مجيد بشري، والعقيد الفني الطيار (فارو) ومعه العريف الفني (البراد) فريزر، والرئيس الأول (الرائد) الطيار أكرم مشتاق ومعه العريف الفني (البراد) جسام مُحَمَّد، والرئيس الأول (الرائد) الطيار حفزي عزيز ومعه نائب العريف الفني (البراد) مُحَمَّد أمين، والرئيس الأول (الطيار) أرميا ناصر ومعه (القلاس) ألڤن (Alvin)<sup>(2)</sup>.

على الرغم من أن شروط العقد مع شركة هوكر، نصت على تسليم الطائرات الخمسة الأولى من نوع (أوداكس) خلال منتصف أيار 1934، غير أن الشركة المنتجة أرجأت موعد التسليم مرات عدة، متعذرة بأعذار واهية، وبذلك طلبت وزارة الدفاع العراقية من القنصلية العراقية في لندن، إنذار الشركة وتحميلها مصاريف إيفاد الطيارين الذين أرسلوا إلى بريطانيا لاستلام طائرات أوداكس، وكذلك خاطبت وزارة الدفاع الحكومة البريطانية، بأن توعد إلى الشركة المنتجة للطائرات بالإسراع بتسليمها تماشياً مع روح الصداقة بين البلدين، وبعد هذه الجهود من جانب الحكومة العراقية، سلمت الطائرات الخمسة الأولى (أوداكس هوكر نسر) في أواسط أيلول 1934، وفي الرابع والعشرين من أيلول 1934 غادر الطيارون بريطانيا ووصلوا بغداد في 30 أيلول 1934<sup>(3)</sup>.

وبوصول الدفعة الأولى من طائرات (أوداكس هوكر نسر) الخمسة تم تشكيل السرب الثالث في عهد وزارة علي جودت الأيوبي الأولى (27 آب 1934-23 شباط

(1) نبيل عبدالقادر حسين، المصدر السابق، ص 191.

(2) حفزي عزيز، المصدر السابق، ص 191.

(3) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 17، ص 63-64.

(1935)<sup>(1)</sup>، وذلك في 1 تشرين الأول 1934 وسمي بـ (السرب الحربي)، وذلك لقدرة طائراته على أداء المهمات الحربية، ولم يكتمل هذا السرب إلا في عام 1935<sup>(2)</sup>.  
 وابتداءً من عام 1934، قامت وزارة الدفاع العراقية بإيفاد الكثير من الضباط الطيارين للاشتراك في دورات الاختصاص الفني في مراكز التدريب البريطانية، كدورات هندسة الطيران وتعاون الجيش، ومعلمي الطيران، والملاحة الجوية، واللاسلكي، وبوساطة هؤلاء الذين اشتركوا في هذه الدورات، استطاعت القوة الجوية العراقية أن تفيد كثيراً من خبرتهم في إدامة طائراتها، ومن فتح دورات اختصاص في العراق نفسه، وقد حظيت مراتب القوة الجوية العراقية من الفنيين ببعثات اختصاص فنية أيضاً في معامل الطائرات البريطانية، وقد اكتسبوا خبرة في المهن واستطاعت القوة الجوية العراقية أن تستغني بعض الشيء عن خدمات بعض الفنيين البريطانيين<sup>(3)</sup>.

(1) علي جودت الأيوبي: (1886-1969) ولد في الموصل سنة 1886، ودرس في مدارسها الابتدائية، ثم درس في المدرسة الرشدية العسكرية في بغداد، وفي عام 1903 قصد استانبول والتحق بالمدرسة العسكرية، تخرج منها ضابط برتبة ملازم ثان 1906، وكان له دور كبير في فتح فرعاً لجمعية العهد في الموصل، شارك في الثورة العربية الكبرى 1916، وعند قيام الحكم الوطني في العراق تقلد مناصب إدارية عدة، منها: متصرفاً للواء الحلة 1921، ومتصرفاً للواء ديالى في أيلول 1924، شغل مناصب وزارية عدة، منها: وزيراً للمالية في وزارة السعيد الأولى 1930، وفي 22 آذار 1933 عُيّن رئيساً للديوان الملكي، شكّل وزارته الأولى (27 آب 1934- شباط 1935)، عمل في السلك الدبلوماسي، ففي آب 1935 أختير وزيراً مفوضاً للعراق في لندن، ثم وزيراً في باريس 1937، تقلد وزارة الخارجية في نيسان 1939، وفي عام 1957 شكّل وزارته الثانية، استقر في لبنان بعد ثورة 14 تموز 1958، وتوفي في بيروت عام 1969.  
 للتفاصيل يُنظر: جمعة عليوي فرحان ساجت الخفاجي، علي جودت الأيوبي ودوره في السياسة العراقية حتى عام 1958، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 1997.

(2) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص64.

(3) علي عواد، المصدر السابق، ص19.

ومن التطورات التي شهدتها القوة الجوية العراقية عام 1934، افتتاح مدرسة الأسلحة الجوية، وقد استخدم الرئيس الأول الطيار حفطي عزيز لخدمة المدرسة، ومع توسيع القوة الجوية العراقية انضم إلى المدرسة عددٌ من المعلمين من وحدات الجيش العراقي، وقد نجحت المدرسة في إقامة الدورة الأولى، والتي ضمت عشرين جندياً من جنود القوة الجوية سميت بـ (دورة المقاتلين الجويين)، ومهنة هؤلاء هو الالتحاق بالأسراب التي يوزعون عليها بعد مضي ثلاثة أشهر يدرسون فيها كيفية استخدام رشاشات اللويس، والفيكرز، والتصوير، ثم القنابل الجوية وحمالاتها، ونظريات سقوط القنابل ومسددة القنابل<sup>(1)</sup>.

وفي تشرين الأول 1934 وجّه رئيس الجمهورية التركية مصطفى كمال أتاتورك<sup>(2)</sup> الدعوة إلى الحكومة العراقية لمشاركة قوتها الجوية في استعراض الطيران السنوي في أنقرة، بمناسبة عيد الجمهورية التركية الموافق 29 تشرين الأول 1934<sup>(3)</sup>، إذ أرسلت الحكومة العراقية أربع طائرات عراقية من نوع (نسر) للمشاركة بالاستعراض بقيادة كل من: المقدم الطيار مُحَمَّد علي جواد، والرئيس الأول الطيار أكرم مشتاق، والرئيس الأول الطيار حفطي عزيز، والرئيس الأول الطيار أرميا ناصر<sup>(4)</sup>.

(1) حفطي عزيز، المصدر السابق، ص 66.

(2) مصطفى كمال أتاتورك: (1881-1938) ولد في 12 آذار 1881 في مدينة سالونيك، في 1905 تخرج من المدرسة العسكرية في استانبول، أسهم في تحرير بلاده من قيود الحلفاء التي فرضت عليها بموجب معاهدة سيفر 1920، والتي بموجبها تنازلت تركيا عن الكثير من أراضيها، نجح في عام 1923 من تولي رئاسة الجمهورية التركية، بعد قيامه بإلغاء الخلافة العثمانية، أدخل التحديث الأوروبي إلى تركيا، كما أسس حزب تركيا الفتاة، ولقب بـ (أتاتورك) أي أبو الأتراك، استمر في حكم الجمهورية التركية حتى وفاته عام 1938. يُنظر: قاسم خلف الجميلي، تطورات واتجاهات السياسة الداخلية التركية 1923-1938، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1985.

(3) حفطي عزيز، المصدر السابق، ص 60.

(4) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملف المرقمة 3، تطور القوة الجوية العراقية 1932-

1937، ص 100.

وبذلك شاركت الطائرات العراقية إلى جانب الطائرات التركية في الاستعراض، لمدة ساعة من الزمن، وبعد الاستعراض أهدى رئيس الجمهورية التركية مصطفى كمال أتاتورك ساعة ذهبية لكل طيار عراقي تعبيراً عن شكره لهم<sup>(1)</sup>.

استمر دعم الحكومة العراقية للقوة الجوية العراقية، فقد أكدت وزارة ياسين الهاشمي الثانية (17 آذار 1935-29 تشرين الأول 1936)، في منهاجها الوزاري على "زيادة وحدات الجيش وتقوية معداته، وتشجيع جمعية الطيران العراقية، واتخاذ الوسائل اللازمة لتقويتها مادياً ومعنوياً"، وقد نفذت الوزارة تعهدها فزاد عدد الطائرات بحيث تم إكمال السرب الثالث (السرب الحربي)<sup>(2)</sup>.

وفي عهد وزارة ياسين الهاشمي الثانية، أقامت القوة الجوية العراقية في الثاني والعشرين من نيسان 1935 الاستعراض السنوي الأول بمناسبة ذكرى تأسيسها، والذي تعذر عليها القيام به في السابق، لانشغالها بالحركات الداخلية (حركات البارزانيين والآثوريين)، وبهذا وجّه وزير الدفاع جعفر العسكري دعوة إلى جميع السفراء والوزراء والوجهاء في العراق لحضور الاستعراض، وكان منهاج القوة الجوية العراقية في ذلك الاستعراض هو كالاتي: الألعاب الجوية، ونظام التشكيل، ورمي القنابل.

كما اشتركت القوة الجوية العراقية عام 1936، في أول سباق في القصف والرمي بالرشاش، إذ وضع مفتش القوة الجوية العراقية البريطاني، قنبلة تدريب فضية بوصفه رمزاً للفائز من الضباط في القصف العالي من ارتفاع (5000-8000) قدم، وفاز بهذا السباق الرئيس الأول طيار حفطي عزيز، وراصده الجندي داود سلمان<sup>(3)</sup>.

وبالنظر لتطور مركز العراق الدولي بالنسبة للطيران، وكثرة مرور الطائرات فوق سمائه، ظهرت الحاجة لمعرفة أخبار الأنواء الجوية وتقاريرها، ولذلك قامت وزارة الدفاع

(1) حفطي عزيز، المصدر السابق، ص 62.

(2) نقلاً عن: سامي عبدالحافظ القيسي، المصدر السابق، ص 464؛ قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس...، ص 10.

(3) حفطي عزيز، المصدر السابق، ص 64-68.

في أواخر نيسان 1936 من افتتاح مديرية الأنواء الجوية، وعُيِّنَ المستر (جي دراورد) البريطاني مديرًا لها ويمكن تلخيص الخدمات التي تقدمها مديرية الأنواء الجوية بما يأتي:

1. تأمين سلامة الطيران التجاري والمدني والأهلي، بتزويد الطائرات بالمعلومات الجوية وما ينشأ عنها.

2. تزويد القوات الجوية بالمعلومات الجوية التي تتطلبها عملياتها وحركاتها.

3. تزويد دائرة الإحصاء الرئيسية في وزارة الاقتصاد بالمعلومات والإحصائيات الجوية.

4. تزويد وزارة الزراعة بمعلومات جوية عن بعض المحطات الانوائية العراقية، لغاية مكافحة الجراد ووقاية النبات من الآفات الزراعية.

5. إطلاع المواطنين عن طريق الإذاعة أو الجرائد بالمعلومات الجوية المتغيرة من يوم إلى آخر.

ومقر هذه المديرية في بناية المطار المدني في بغداد، وهي تابعة لوزارة الدفاع، وتمتلك مديرية الأنواء الجوية (13) محطة موزعة توزيعاً جغرافياً على وجه التقريب، منها ما هو تابع للحكومة العراقية، ويقوم بأعمالها موظفون عراقيون، وتلك المحطات هي: (بغداد، والموصل، والناصرية، وكركوك، والديوانية، والرطبة، والكوت)، ومنها ما هو مجهز بالآلات من قبل مديرية الأنواء، ويقوم بأعمال الرصد فيها موظفو لاسلكي الشرطة، وهذه المحطات هي: (النخيب، والسلمان، والبصية) وكلها في البادية الجنوبية، ومنها ما هو مجهز بالآلات من قبل مديرية الأنواء، ويقوم بأعمال الرصد فيها موظفو شركات النفط وهي: (خانقين، وبيجي، وحديثة)<sup>(1)</sup>.

وفي أيلول 1936 حاولت حكومة ياسين الهاشمي تنويع مصادر تسليح الجيش العراقي والقوة الجوية بالتوجه نحو ألمانيا، ففي الثامن والعشرين من أيلول 1936، أوفدت وزارة الدفاع بدعوة من الحكومة الألمانية، كل من رئيس أركان الجيش طه الهاشمي ومعه

(1) عبدالرزاق الهلالي، معجم العراق، ج1، مطبعة النجاح، بغداد، 1953، ص94-97.

المقدم الطيار مُحَمَّد علي جواد، إلى ألمانيا، للاطلاع على المصانع الحربية وعقد صفقات لشراء السلاح والعتاد<sup>(1)</sup>.

وبوصولهم برلين أنضم إليهم كل من الأمير زيد<sup>(2)</sup> وزير العراق المفوض في ألمانيا ومعه سكرتيه موسى الشابندر<sup>(3)</sup>. وبذلك زار الوفد شركة (راين ميتال بورزنغ) (Rhein Metall Borsing) وأطلع على صناعة الطائرات القاصفة، وغادر الوفد ألمانيا في تشرين الأول 1936<sup>(4)</sup>.

(1) محمود شبيب، أسرار عراقية في وثائق انكليزية وعربية وألمانية 1918-1941، بغداد، 1975، ص 94.

(2) الأمير زيد: (1898-1970) ولد الأمير زيد في استانبول في عام 1898، وهو اصغر أنجال الشريف حسين، تلقى دروسه الابتدائية في استانبول، شارك في الثورة العربية 1916، إذ تمكن أن يحاصر على رأس قوة عربية قلعة أحياد بمكة وتحريرها من سيطرة الأتراك، وفي عام 1919 ذهب برفقة الأمير فيصل إلى مؤتمر الصلح في باريس، جاء إلى بغداد عام 1922، ومنح رتبة زعيم فخري في الجيش العراقي 1923، عمل في السلك الدبلوماسي، ففي شباط 1932 عُيّن وزيراً مفوضاً للعراق في تركيا، ونقل وزيراً مفوضاً في مصر في كانون الأول 1933، وفي تشرين الأول 1935 عُيّن وزيراً مفوضاً في ألمانيا، استمر في هذا المنصب حتى حزيران 1938، توفي في باريس عام 1970. يُنظر: مير بصري، المصدر السابق، ج 1، ص 57-59.

(3) موسى الشابندر: (1899-1979) ولد في بغداد 1899، أكمل دراسته الابتدائية فيها، وفي عام 1922 سافر إلى برلين درس فيها الاقتصاد، ونال شهادة الدكتوراه في العلوم السياسية في جامعة لوزان في سويسرا عام 1930، عُيّن سكرتيراً للوفد العراقي الدائم لدى عصبة الأمم في جنيف سنة 1933، كما عُيّن وزيراً للخارجية في وزارة رشيد عالي الكيلاني الثالثة، سجن خمس مرات، لاتهامه بالاشتراك في حركة مايس 1941، لكنه سرعان ما عاد للعمل في السلك الدبلوماسي، فُعِيّن وزيراً مفوضاً للعراق في دمشق عام 1950، ثم سفيراً في واشنطن عام 1953، ووزيراً للخارجية في وزارة السعيد الثامنة، توفي في بيروت عام 1979. يُنظر: موسى الشابندر، ذكريات بغداد، العراق بين الاحتلال والاستقلال، منشورات رياض الريس للكتب والنشر، لندن، 1993.

(4) محمود شبيب، أسرار عراقية..، ص 94-95.

غير أنّ هذه الزيارة لم تحقق نتائج ملموسة، وربما يعود ذلك إلى تسارع الأحداث السياسية، وحصول الانقلاب العسكري الذي قاده بكر صدقي<sup>(1)</sup> في تشرين الأول 1936، وشكلت حكومة جديدة برئاسة حكمت سليمان<sup>(2)</sup> (29 تشرين الأول 1936-17 آب 1937)، والتي عنيت بالقوة الجوية العراقية، إذ تضمن منهاجها الوزاري "وضع أسس ثابتة لتوسيع الجيش وعلى الأخص القوة الجوية"<sup>(3)</sup>.

وبعد تشكيل حكومة الانقلاب مباشرة اتصل كل من رئيس أركان الجيش بكر صدقي، والمقدم الطيار مُحَمَّد علي جواد أمر القوة الجوية العراقية، بمفتش القوة الجوية والمفتش العام البريطانيين في العراق، وعرضا عليهما رغبة الحكومة العراقية بتوسيع القوة

(1) بكر صدقي: (1890-1937) ولد بكر صدقي في كركوك عام 1890، أكمل دراسته في المدرسة الرشدية ثم الإعدادية، انتمى إلى المدرسة العسكرية في استانبول، وتخرج منها ضابطاً برتبة ملازم ثان عام 1908، خدم في الجيش العثماني، انضم إلى الجيش العراقي عام 1921، برز دوره العسكري عند قيامه بالقضاء على حركة الأتوريين عام 1933، وحركات الفرات الأوسط عام 1935-1936، وفي 29 تشرين الأول 1936 قاد انقلاب عسكري، والذي اسقط حكومة ياسين الهاشمي الثانية، اغتيل في الموصل في 11 آب 1937. يُنظر: موسى علي الطيار، أضواء على مقتل الفريقين جعفر العسكري وبكر صدقي، بغداد، 1981.

(2) حكمت سليمان: (1889-1964) ولد في بغداد سنة 1889، أكمل دراسته الابتدائية فيها، درس الحقوق في استانبول، تولى وظائف حكومية عدة في العهد العثماني، عاد إلى بغداد عام 1922، وفي نيسان 1923 عُيّن مديراً عاماً للبرق والبريد، انتخب نائباً عن لواء ديالى في حزيران 1925، وفي حزيران 1925 عُيّن وزيراً للمعارف في وزارة الكيلاني الأولى، وكان له دور كبير في القضاء على حركة الأتوريين، وفي 29 تشرين الأول 1936 شكّل الوزارة على أثر الانقلاب العسكري الذي أطاح بحكومة ياسين الهاشمي الثانية، استقال منها في 17 آب 1937، على أثر اغتيال بكر صدقي في 11 آب 1937. للتفاصيل يُنظر: عكاب يوسف عليوي الركابي، حكمت سليمان ودوره في السياسة العراقية حتى عام 1964، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة البصرة، 2005؛ كامل الجادرجي، من أوراق كامل الجادرجي، دار الطليعة للطباعة والنشر، بيروت، 1971.

(3) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات...، ج4، ص253.

الجوية العراقية، لحاجة العراق الماسة إلى تزويد قوته الجوية بثلاثة أسراب جديدة من الطائرات الحديثة خلال عام 1937، سرب للتدريب الراقي والأمن الداخلي، وسرب ثاني مقاتل، وسرب ثالث قاصف، وطلب بكر صدقي الحصول على إجابة واضحة من الجانب البريطاني خلال بضعة أيام، وبيّن أنّ السبب الذي يدعو الحكومة العراقية إلى التعجل بهذا الطلب، هو الوضع المتأزم بين العراق وإيران، واحتمال حصول صدام مسلح بينهما، وفي حالة عدم تلبية الطلب من جانب الحكومة البريطانية، فإنّ الحكومة العراقية ستضطر إلى شراء الطائرات من دول أخرى<sup>(1)</sup>.

وعلى الرغم من توجيه المسؤولين العسكريين البريطانيين، والسفير البريطاني (ارشيبالد كلارك كير) (Archibald Clark Kerr) بضرورة مساعدة العراق بما يحتاجه من الطائرات والأسلحة لأسباب سياسية، لاسيما أنّه على وشك الدخول في نزاع مسلح مع إيران، إلا أنّ الحكومة البريطانية رفضت الطلب، مؤكدة خشيتها من أن يتحول الجيش العراقي إلى أداة لمحاربة بريطانيا في المستقبل<sup>(2)</sup>.

وفي الواقع إنّ تردد بريطانيا بإمداد الجيش العراقي بالأسلحة وخصوصاً الطائرات، قد يعود إلى رغبتها للحيلولة دون توسيع قوات العراق العسكرية، بسبب خشيتها على مصالحها ونفوذها في العراق<sup>(3)</sup>.

وبعد رفض الحكومة البريطانية تجهيز الجيش العراقي بالأسلحة بما فيها الطائرات، قررت وزارة حكمت سليمان تنويع مصادر تسليح الجيش العراقي والتوجه نحو

(1) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج3، ص63.

(2) عصام خليل مُحمّد إبراهيم الصالحي، العلاقات العراقية - الإيطالية 1921-1943، أطروحة دكتوراه غير منشورة، معهد التاريخ العربي والتراث العلمي، بغداد، 2008، ص162.

(3) حسين طعمة شذر، العلاقات العراقية - الألمانية 1932-1941 دراسة تاريخية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 1988، ص111.

ألمانيا، وإيطاليا، وقد عُدَّ هذا التوجه في وقته تجاوزاً من قبل حكومة الانقلاب لشروط معاهدة 1930، التي كانت تلزم العراق بشراء السلاح من بريطانيا<sup>(1)</sup>.

فيما يخص ألمانيا اتخذت الحكومة العراقية قراراً رسمياً بشراء الأسلحة من ألمانيا، وأوكلت هذه المهمة للفريق بكر صدقي رئيس أركان الجيش، والذي بدوره أرسل طلباً بهذا الشأن إلى الحكومة الألمانية عن طريق وزيرها المفوض في العراق (غروبيا)، لإرسال بعض الممثلين عن شركات صنع السلاح في ألمانيا لزيارة بغداد<sup>(2)</sup>.

وعلى أثر ذلك وصل بغداد ممثلون عن شركتين ألمانيتين وهما (راين - ميتال - بورزنغ)، وشركة (أوتو - وولف) في كولونيا (Atto-Waljin-Koin) وأعطتها وزارة الدفاع قائمة بالأسلحة التي تحتاجها، والتي هي بقيمة خمسة ملايين مارك، وقد طلبت وزارة الدفاع العراقية من شركة (راين - ميتال - بورزنغ) ثمانية عشر مدفعاً مضاداً للطائرات<sup>(3)</sup>.

وفيما يتعلق بتوجه وزارة حكمت سليمان نحو إيطاليا، يعود لحاجتها للأسلحة والخدمات العسكرية الأخرى، لاسيما بعد الاقتراح الذي عرضه الوزير العراقي المفوض في روما مزاحم الباجه جي<sup>(4)</sup> في السابع عشر من تشرين الثاني 1936 المتضمن شراء

(1) للتفاصيل عن معاهدة 1930 يُنظرُ: عبدالرزاق الحسني، العراق في ظل المعاهدات، ط5، مطبعة دار الكتب، بيروت، 1982.

(2) حسين طعمة شذر، المصدر السابق، ص101.

(3) نجدت فتحي صفوت، العراق في مذكرات الدبلوماسيين الأجانب، ط2، مطبعة منير، بغداد، 1984، ص115.

(4) مزاحم الباجه جي: (1890-1982) ولد مزاحم الباجه جي في واسط عام 1890، أكمل دراسته الإعدادية في بغداد، ثم أكمل الحقوق في بغداد والأستانة، أسس عام 1911 النادي الوطني العلمي، وأصبح عضواً في المجلس التأسيسي العراقي عام 1914، عُيِّنَ وزيراً للاقتصاد والمواصلات في وزارة نوري السعيد الأولى 1930، مارس العمل في السلك الدبلوماسي، فعُيِّنَ وزيراً مفوضاً في روما (1935-1939)، ثم نُقلَ وزيراً مفوضاً في باريس، شكّل الوزارة في حزيران 1948، اشترك في وزارة علي جودت الأيوبي الثانية نائباً لرئيس الوزراء، ووزيراً للخارجية (1949-1950)، توفي في جنيف عام 1982. يُنظرُ: فهد أمسلم زغير، مزاحم الباجه جي =

الأسلحة من إيطاليا، ولاسيما أنّ العديد من الشركات الإيطالية قد أبدت استعدادها للنظر في الطلبات العراقية، وتلبيةها بالسرعة الممكنة، كما أكد الاقتراح على جودة الأسلحة الإيطالية<sup>(1)</sup> بما فيها الطائرات القاصفة من نوع (سافوي) (Savoy)<sup>(2)</sup> ونظراً لأهمية المقترح الذي قدمه مزاحم الباجه جي، وحماسه لشراء الأسلحة والطائرات الإيطالية للعراق، بوصفه وزير العراق المفوض في روما، فقد تم تخويله بإجراء المفاوضات مع وزارة الطيران الإيطالية لتزويد الجيش العراقي بمستلزماته واحتياجاته، فالتقى الباجه جي بالفريق (فالة) (Fala) وكيل وزير الطيران الإيطالي، الذي اقترح عليه حضور أمر القوة الجوية العراقية المقدم الطيار مُحَمَّد علي جواد شخصياً، لكي يطلع بنفسه، مع وفد وفني متخصص في الصنوف الأخرى، على الطائرات والأسلحة الإيطالية ويحدد ما يحتاجه، لكي يزوده الإيطاليون بها، ومن جانب أبدى الملك غازي رغبته في الاطلاع على الطائرات والأسلحة والمعدات الحربية التي بالإمكان شرائها من إيطاليا لتزويد الجيش العراقي بها، وضرورة دراسة مدى إفادة العراق منها، ويعد تأكده من ضرورة عقد هذه الصفقة التسليحية مع إيطاليا<sup>(3)</sup>.

أوفدت وزارة الدفاع المقدم الطيار مُحَمَّد علي جواد أمر القوة الجوية العراقية إلى إيطاليا في العاشر من نيسان 1937، وفي 29 نيسان 1937 أبلغ أمر القوة الجوية العراقية الموجود في روما، بكتاب صادر من رئاسة أركان الجيش يتضمن الموافقة النهائية على عقد صفقة الأسلحة مع إيطاليا، كما أبلغ بالوفد العسكري والفني الذي

---

=ودوره في السياسة العراقية 1934-1968، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، الجامعة المستنصرية، 2012، ص10؛ عدنان الباجه جي، مزاحم الباجه جي، سيرة سياسية، لندن، 1989.

(1) فهد أمسلم زغير، المصدر السابق، ص98.

(2) طائرة سافوي: هي طائرة قاصفة متوسطة ايطالية الصنع، تحمل (3) أطنان من القنابل، مداها (1000) كم، وسرعتها (220) ميلاً في الساعة، ذات محركين قوة كل منهما (1050) حصاناً. يُنظر: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص66.

(3) فهد أمسلم زغير، المصدر السابق، ص98-99؛ جريدة الانقلاب، بغداد، 9 تموز 1937.

ألتحق به، والمؤلف من العقيد بهاء الدين نوري، والرائد الطيار حفزي عزيز، والنقيب إسماعيل أحمد عباوي، والنقيب جواد حسين<sup>(1)</sup>.

ولغرض الاطلاع على المؤسسات العسكرية ومصانع الطائرات والأسلحة الإيطالية، أوفدت الحكومة العراقية إلى إيطاليا وزير الدفاع عبداللطيف نوري<sup>(2)</sup> ورافقته بعثة عسكرية ضمت ضباطاً من مختلف الصنوف، وكان ملك إيطاليا فيكتور عمانوئيل الثالث<sup>(3)</sup> (Vittorio Emanuele III) قد استقبل الفريق عبداللطيف نوري، ومنحه

(1) عصام خليل مُحَمَّد إبراهيم الصالحي، المصدر السابق، ص164.

(2) عبداللطيف نوري: (1888-1957) ولد عبداللطيف نوري في بغداد سنة 1888، درس في المدرسة العسكرية، أكمل دراسته في مدرسة الأركان الحربية في استانبول وكان ضابط الدرك في بعقوبة في العهد العثماني، شارك في الثورة العربية الكبرى 1916، ألتحق بالجيش العراقي في عام 1921، عُيِّنَ معاون مدير الإدارة في وزارة الدفاع، تدرج في المناصب العسكرية، ففي تشرين الثاني 1930 عُيِّنَ أمراً للمنطقة الجنوبية، رفع إلى رتبة فريق في نيسان 1936، اشترك مع الفريق بكر صدقي في الانقلاب وأختير وزيراً للدفاع في حكومة الانقلاب، في شباط 1937 أصبح عضواً في مجلس الأعيان، توفي في بغداد عام 1957. يُنظَرُ: مير بصري، المصدر السابق، ج2، ص83.

(3) فيكتور عمانوئيل الثالث: (1869-1947) ولد في 11 تشرين الثاني 1869 في مدينة نابولي في إيطاليا، اعتلى العرش فجأة بعد اغتيال والده عام 1900، وهو آخر ملوك إيطاليا، وتعدُّ مدة حكمه أطول مدة حكم في إيطاليا امتدت من (1900-1946)، شهد حكمه ظهور الفاشية بزعامة موسليني، لقب نفسه بـ (إمبراطور الحبشة) (1936-1943)، و(ملك ألبانيا) (1936-1943)، وفي التاسع من أيار 1946 تنازل عن العرش لإبنه أومبرتو الثاني ورحل إلى مصر، وهناك تلقى خبراً سيئاً يفيد بإلغاء النظام الملكي وقيام النظام الجمهوري، توفي في 28 تشرين الأول 1947. للمزيد من التفاصيل يُنظَرُ:

The New Encyclopaedia Britannica, op.cit, vol.X, p.419-420;

عبدالوهاب الكيالي، الموسوعة السياسية، ج4، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، (د.ت)، ص684-685.

وسام التاج الايطالي من الدرجة الأولى، كما منح أعضاء الوفد أوسمة تقديرية، ويُعدُّ هذا التكريم الأول من نوعه لمسؤول عربي كبير بهذا الوسام من قبل ملك ايطاليا<sup>(1)</sup>.  
 وقع وزير العراق المفوض مزاحم الباجه جي، سبعة عقود مع الشركات الايطالية، إذ وقع في الثاني عشر من حزيران 1937 عقداً مع شركة (ارنست بريدا) الايطالية، (Arenst Breida)، الايطالية لشراء (15) طائرة حربية من نوع (بريدا)<sup>(2)</sup> مع آليتين للصيانة، كما وقع في الثالث من تموز 1937 عقداً مع شركة (بارير سابور تيني ديلا كراداني) (Parer Suburini Adani) الايطالية لشراء (وكر أو حظيرة للطائرات)، ووقع بعد أربعة أيام من توقيعه العقد السابق عقداً لشراء (14) دبابة من نوع (نالديو) (Naldo) مع أدواتها الاحتياطية، كما وقع عقداً ملحفاً به لتجهيز وزارة الدفاع بأدوات احتياطية خاصة بهذه الدبابات، ووقع مع شركة (اناسو المتحدة ديلا جنوة نيكانو) (Onaso United Della Genoa Nicano) الايطالية لشراء (17) مدرعة خفيفة من نوع (انالدو) مع أدواتها الاحتياطية، ثم وقع عقداً آخر مع شركة (ايدر فولانتي التا) (Eder Alta Volante) الايطالية لصناعة الطائرات، لشراء خمس طائرات من نوع (سافوي) ومعها محركين إضافيين، والعقد الأخير وقع مع شركة (اناسو المتحدة ديلا جنوة نيكانو) لشراء (10) كراسي ذاتية الحركة لصالح الجيش العراقي لاستخدامها كمنصات متحركة لرشاشات مقاومة الطائرات<sup>(3)</sup>.

وفيما يتعلق بالصفقة الخاصة بشراء الطائرات القاصفة (سافوي) الخمسة، فقد جرى الاتفاق بين الحكومتين العراقية والايطالية، على أن يدفع العراق نصف أثمان هذه الصفقة نقداً بعد توقيع العقود مباشرة إلى الشركة الايطالية المجهزة، وأن يقيد مجموع المبلغ المتبقي بذمة العراق ديوناً بالدرجة الأولى بضمان واردات النفط العراقي، على أن

(1) عصام خليل مُحَمَّد إبراهيم الصالحي، المصدر السابق، ص 165.

(2) طائرة بريدا: هي طائرة قاصفة مقاتلة ايطالية الصنع، سرعتها (250) ميلاً في الساعة، ذات محرك واحد قوته (1050) حصان، مسلحة بمدفعين أماميين من عيار (12,7) ملم. يُنظَر: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 17، ص 67.

(3) فهد أمسلم زغير، المصدر السابق، ص 100-101.

تُسدّد إلى الحكومة الإيطالية على شكل أقساط سنوية تخصم من عائدات النفط العراقي المجهز إلى إيطاليا، وبعد استكمال كافة الإجراءات الرسمية الخاصة بالتعاقد على شراء الطائرات القاصفة الخمس من نوع (سافوي)، حدد السادس والعشرون من حزيران 1937 موعداً لاستلامها من إحدى القواعد الجوية في مدينة (ميلانو) شمال إيطاليا، وبعد انتهاء مراسيم التسليم، قاد المقدم مُحَمَّد علي جواد إحدى هذه الطائرات في اليوم نفسه وغادر إيطاليا متوجّهاً إلى بغداد، أمّا الطائرات الأربع تولى قيادتها كل من: (الرئيس الأول الطيار حفزي عزيز، والنقيب الطيار جواد حسين) واثنين من الطيارين الإيطاليين، والذين غادروا إيطاليا في الثامن والعشرين من حزيران 1937، ووصلت الطائرات الخمسة بغداد في تموز 1937<sup>(1)</sup>.

وفي تموز من العام نفسه أوفدت الحكومة العراقية المقدم الطيار أكرم مشتاق إلى إيطاليا، لغرض الاطلاع على الطائرات التي تقرر شرائها، بغية الإسراع في شحنها إلى العراق<sup>(2)</sup>.

ولما علمت الحكومة البريطانية بما حققه الوفد العراقي في إيطاليا من خطوات ناجحة باتجاه تسليح الجيش العراقي، أدركت أهمية تلك الخطوة وخطورتها على مصالحها في العراق، فسارعت بتوجيه الدعوة إلى أمر القوة الجوية العراقية المقدم الطيار مُحَمَّد علي جواد، في السابع من تموز 1937 لزيارة بريطانيا والإطلاع على الأنواع الحديثة من الطائرات البريطانية من نوع (كلوستر كلادياتور) (Gloster Gladiator)<sup>(3)</sup>.

(1) عصام خليل مُحَمَّد إبراهيم الصالحي، المصدر السابق، ص168؛ حفزي عزيز، المصدر السابق، ص88.

(2) د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملفة المرقمة 311/1628، القوة الجوية العراقية 1936-1937، الوثيقة المرقمة 6، ص124.

(3) طائرة كلادياتور: هي طائرة مقاتلة انكليزية الصنع، ذات جناحين، مزودة بمحرك واحد قوته (850) حصاناً، سرعتها (210) ميلاً في الساعة، أمّا تسليحها فهي تحمل أربعة مدافع رشاشة أمامية، و(8) قنابل، وهيكلها مصنوع من أنابيب معدنية مغلّفة بقماش. يُنظَر: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص68.

واستجابة للدعوة البريطانية سافر مُحَمَّد علي جواد إلى بريطانيا خلال تموز 1937، وعرض عليه المسؤولون في قيادة القوة الجوية البريطانية استعدادهم لتجهيز العراق بسرب طائرات (كلادياتور)، ووقع أمر القوة الجوية العراقية مع الحكومة البريطانية عقدًا أولي لشراء سرب الطائرات المذكورة<sup>(1)</sup>.

وفي الثاني من آب 1937 قدم الرئيس الأول الطيار حفزي عزيز تقريرًا إلى رئيس أركان الجيش العراقي بكر صدقي، ذكر فيه عدم صلاحية الطائرات الايطالية المتعاقد على شرائها من ايطاليا للخدمة في الجيش العراقي، وطالب بإلغاء صفقة شراء الطائرات، وأكد الطيار حفزي عزيز أنه لم تتم استشارته قبل توقيع العقود، بوصفه أحد الضباط المختصين في ميكانيك الطائرات، وبناء على ذلك أمر بكر صدقي بتشكيل لجنة تحقيقية عسكرية مختصة، لمناقشة ما جاء في تقرير الرئيس الأول الطيار حفزي عزيز، فصدر قرار اللجنة التحقيقية برفض قبول الطائرات، وتقدمت باقتراح شراء دبابات ومدركات كبديل عنها، إلا أن الحكومة الايطالية رفضت الطلب، وكذلك عقت وزارة الطيران الايطالية من جانبها، على أن نتائج اللجنة التحقيقية في عدم صلاحية الطائرات الايطالية المجهزة إلى العراق، يعود إلى سوء استخدام الطيارين والفنيين العراقيين لمثل هذه الطائرات المتطورة، فضلاً على أن خبرة العراقيين باستخدام الأسلحة الايطالية الحديثة قليلة قياساً إلى خبرتهم في الأسلحة البريطانية، خاصة أن أساس تسليح الجيش العراقي تسليحاً بريطانياً وليس ايطالياً، فضلاً على أن ضباط الجيش العراقي وخبرائه لا يجيدون التحدث باللغة الايطالية، مما أوجد صعوبة بالغة في التفاهم وإيصال المعلومات ما بين الجانب العراقي والخبراء الايطاليين، فانعكس ذلك بدوره على استخدام الطائرات الايطالية بطريقة سيئة، أساءت إلى سمعة الصناعة العسكرية الايطالية، وعلى الرغم من

(1) عصام خليل مُحَمَّد إبراهيم الصالحي، المصدر السابق، ص170.

التوجه بعدم صلاحية الطائرات الايطالية للخدمة، فقد تم استلامها في عهد وزارة المدفعي الرابعة عام 1938<sup>(1)</sup>.

وفي العاشر من آب 1937، قابل رئيس أركان الجيش بكر صدقي الملك غازي، ليستثذنه في السفر إلى تركيا، تلبية لدعوة الجمهورية التركية الموجهة إليه لحضور المناورات العسكرية المقامة في 18 آب 1937، ومن ثم السفر إلى ألمانيا، وفي أثناء المقابلة أعطى الملك غازي لبكر صدقي رسالتين أحدهما تُسَلَّم إلى (هتلر) (Adolf Hitler)<sup>(2)</sup>، والثانية إلى (موسليني)<sup>(3)</sup> (Benito Andrea Mussolini).

(1) يُنظَر: ستيفن همسلي لونكريك، العراق الحديث من سنة 1900-1950، ترجمة. سليم طه التكريتي، ج2، بغداد، 1988، ص408؛ عصام خليل مُحَمَّد إبراهيم الصالحي، المصدر السابق، ص171-172.

(2) أدولف هتلر: (1889-1945) ولد في 20 نيسان 1889 في مدينة (برنو) (Braunau) في بافاريا النمساوية، أخفق في الحصول على شهادة التعليم الثانوي لتدني درجاته، إلا أنه لم يترك الدراسة إلا في عام 1905 بعد بلوغه سن السادسة عشر، وعند اندلاع الحرب العالمية الأولى تطوع جنديًا في الفوج السادس عشر مشاة، وفي أثناء اشتراكه في الحرب جُرح في تشرين الأول عام 1916، الأمر الذي جعله يتلقى علاجًا كيميائيًا لمدة سنتين، ونظرًا لشجاعته مُنِح وسام (الصليب الحديدي)، وفي عام 1920 ترك الجيش بعد أن أُنيطت إليه مسؤولية الدعاية والإعلام في الحزب الوطني الاشتراكي الديمقراطي (النازي)، مكرسًا اهتماماته لبناء الحزب وحمائته، والهجوم على الاشتراكيين والشيوعيين، وفي عام 1933 عُيِّن مستشارًا، وبوفاة الرئيس هندنبرك عام 1934، جمع هتلر المستشارية والرئاسة ولُقِبَ بـ (الفوهور)، واستمر في حكم ألمانيا حتى انتحاره في 30 نيسان 1945. يُنظَر:

The New Encyclopaedia Britannica, op.cit, vol.8, p.965-970;

عبدالوهاب الكيالي، الموسوعة السياسية، ج7، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، (د.ت)، ص63-65.

(3) بنيتو موسليني (1883-1945) ولد بنيتو موسليني في 29 حزيران 1883 في قرية فورلي (Forli) في ولاية رومانا شمال ايطاليا، من أب حداد وأم معلمة، حصل على شهادة دبلوم في التعليم، فزاول التعليم، وأصبح مدير مدرسة، كما درس في جامعة لوزان وجنيف، وفي عام 1915 شارك في الحرب العالمية الأولى في الجيش الايطالي وجُرح فيها، ويُعدُّ أول شاب في =تأريخ

حول التفاوض مع دول المحور باسم الملك غازي بشأن تطوير الجيش العراقي إلى فيلقين وتجهيزه بالمعدات العسكرية، كذلك تجهيز القوة الجوية العراقية بمجموعة من الطائرات المقاتلة<sup>(1)</sup>.

إلا أنَّ محاولة الملك غازي باءت بالفشل، بسبب اغتيال رئيس أركان الجيش بكر صدقي ومعه مُحَمَّد علي جواد أمر القوة الجوية العراقية في مطار الموصل في 11 آب 1937، واستحوذ أحد ضباط الاستخبارات البريطانية على الرسالتين اللتين بحوزة بكر صدقي<sup>(2)</sup>. وعلى أثر مقتل بكر صدقي قدم حكمت سليمان استقالته في 17 آب 1937، وشكّل في اليوم نفسه جميل المدفعي وزارته الرابعة (17 آب 1937-24 كانون الأول 1938)<sup>(3)</sup>.

---

ايطاليا يشغل منصب رئاسة الوزراء في 31 تشرين الأول 1922، اتسمت سياسته بالعداء للشبوعية، واستمر في حكم البلاد حتى استقالته في 25 تموز 1943، أُعدَمَ موسليني في 28 نيسان 1945 وسط ترحيب عالٍ من غالبية الشعب الايطالي. للمزيد من التفاصيل يُنظرُ:

The New Encyclopaedia Britannica, op.cit, vol.12, p.749-752;

مُحَمَّد مُحَمَّد صالح وآخرون، الدول الكبرى بين الحربين العالميتين 1914-1945، بغداد، 1985، ص 170.

(1) مذكرات فؤاد عارف، تقديم كمال مظهر أَحْمَد، ج 1، منشورات نارس للطباعة والنشر، أربيل، 2009، ص 84-85.

(2) مُحَمَّد سلمان منور التميمي، فؤاد عارف ودوره العسكري والسياسي في العراق حتى عام 1975، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، الجامعة المستنصرية، 2008، ص 34.

(3) وقد أسندت وزارة الدفاع بالوكالة إلى جميل المدفعي (17 آب 1937 - 31 تشرين الأول 1938)، وبعد ذلك اختير صبيح نجيب وزيراً للدفاع في عام 1938. يُنظرُ: عبدالرزاق الحسني، تأريخ العراق السياسي..، ج 3، ص 175-185.

ولدعم القوة الجوية العراقية قامت جمعية الطيران العراقية في عام 1937، بإصدار مجلة سميت بـ (مجلة الطيارة) وهي مجلة شهرية أدبية، اجتماعية تولى إدارتها المحامي نجيب الراوي<sup>(1)</sup>.

وفي العام نفسه استطاعت جمعية الطيران العراقية من بيع مجموعة من الكتب<sup>(2)</sup>، وقد قصدت جمعية الطيران العراقية من هذه النشاطات، تعزيز الدعم المالي للقوة الجوية العراقية، فضلاً عن تبرعات المواطنين لها.

وخلال عهد وزارة جميل المدفعي الرابعة توسعت القوة الجوية العراقية، وذلك يعود إلى الصفقات المعقودة بين حكومة الانقلاب والحكومة الإيطالية الخاصة بشراء الطائرات، ففي 1 كانون الأول 1937، أنشئ السرب الرابع، الذي جهز بطائرات (كلادياتور) التي سبق أن تعاقد عليها أمر القوة الجوية العراقية المقدم الطيار مُحَمَّد علي جواد مع الحكومة البريطانية، وقد وصلت هذه الطائرات إلى العراق مشحونة في صناديق، وتم تركيبها في معسكر الرشيد في معامل القوة الجوية العراقية<sup>(3)</sup>.

وكذلك شهدت وزارة المدفعي الرابعة افتتاح مطار البصرة في الخامس والعشرين من آذار 1938 من قبل الملك غازي، وهو ثاني مطار مدني في العراق بعد مطار بغداد<sup>(4)</sup>.

وفي الثاني والعشرين من نيسان 1938، أقامت جمعية الطيران العراقية مهرجان الطيران القومي بمناسبة ذكرى تأسيس القوة الجوية العراقية، والذي حضره الملك غازي

(1) زاهدة إبراهيم، دليل الجرائد والمجلات العراقية 1869-1978، دار الحرية للطباعة، بغداد، 1976، ص 283.

(2) وهذه الكتب هي: 1. مملكة الزنبقة البيضاء. 2. كيف تعالت روسيا. 3. مكافحة الأمراض الصدرية في المصحات. 4. مطالعات اللامين. 5. اضطرابات القلب وطرق مكافحتها. يُنظَر: مجلة الطيارة، العدد (3-20)، بغداد، السنة الثالثة، نيسان 1939، ص 165.

(3) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 17، ص 139.

(4) مأمون أمين زكي، ازدهار العراق تحت الحكم الملكي 1921-1958، دار الحكمة، لندن، 2011، ص 126.

ورئيس الوزراء جميل المدفعي وعدد من الشخصيات، وافتتح المهرجان من قبل مولود مخلص<sup>(1)</sup> مدير جمعية الطيران العراقية، والمنهج الذي قامت به القوة الجوية العراقية خلال المهرجان هو كالاتي:

1. سرب تعاون الجيش يقوم بأنواع معينة من أنظمة التشكيل.
2. رف مقاتل يقوم بألعاب جوية مختلفة.
3. رف يقوم بالقصف الواطئ على هدف أرضي.
4. الطيران الأهوج<sup>(2)</sup>.

وفي أواخر نيسان 1938 استطاعت جمعية الطيران العراقية من وضع الحجر الأساس لإنشاء الطيران المدني العراقي، إذ عقدت صفقة مع شركة (دي هافيلاند) لشراء ثلاثة طائرات من نوع (رايبيد)<sup>(3)</sup>، لاستخدامها في الطيران المدني، إذ غادرت الطائرات انكلترا في آب 1938، بقيادة المفتش الفني للقوة الجوية العراقية ومعه اثنين من الطيارين العراقيين<sup>(4)</sup>، وبوصول طائرات رايبيد الثلاثة العراق، قامت جمعية الطيران العراقية بافتتاح مديرية الخطوط الجوية العراقية<sup>(5)</sup>، والتي بدأت تسير رحلاتها الجوية ما بين

(1) مولود مخلص (1885-1951) ولد مولود مخلص في الموصل، أكمل دراسته الابتدائية فيها، ثم أكمل دراسته بالمدرسة الرشدية العسكرية في بغداد، دخل الكلية العسكرية في استانبول، شارك في الثورة العربية، وعند قيام الحكم الوطني في العراق شغل مناصب حكومية وإدارية عدة خلال المدة (1921-1951)، عُيِّنَ نائب رئيس مجلس الأعيان خلال المدة (1930-1935)، وانتخب رئيساً لمجلس النواب في 23 كانون الأول 1937، توفي في عام 1951. يُنظَرُ: رياض فخري علي فتاح البياتي، المصدر السابق، ص75.

(2) مجلة الطائرة، العدد (2-10)، بغداد، حزيران 1938، ص116-117.

(3) طائرة رايبيد: هي طائرة نقل انكليزية الصنع، تستخدم للأغراض المدنية، وهي مصممة لحمل (6) ركاب. يُنظَرُ: د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملفة المرقمة4، القوة الجوية العراقية 1938-1939، ص70.

(4) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملفة المرقمة4، القوة الجوية العراقية 1938-1939، ص10.

(5) مجلة الطائرة، العدد (2-10)، بغداد، آب 1939، ص43.

(طهران - بغداد - دمشق) الخط الأول و(البصرة - بغداد - كركوك - الموصل) الخط الثاني، وقد خصصت هذه الرحلات لنقل البريد الجوي، والشخصيات المهمة، وتولت جمعية الطيران العراقية بدفع رواتب الطيارين<sup>(1)</sup>.

ويبدو أنّ سبب اقتصار الرحلات لنقل البريد الجوي والشخصيات المهمة، دون أن تكون لنقل المسافرين، عائداً إلى قلة الطائرات المدنية في بداية افتتاح الخطوط الجوية العراقية، وكذلك إلى افتقار العراق إلى الطيارين الحائزين على المؤهلات اللازمة لمباشرة الطيران التجاري<sup>(2)</sup>.

وفي السابع من آب 1938 أوفدت وزارة الدفاع العراقية مجموعة من الطيارين العراقيين إلى إيطاليا وهم: (حفزي عزيز، ومجد الدين بن عبدالرحمن النقيب، وإسماعيل فتاح، وزكي يحيى) مع عدد من الطيارين البريطانيين، لجلب الطائرات الإيطالية الخمس عشرة من نوع (بريدا) إلى العراق، والتي سبق أن تعاقدت عليها وزارة حكمت سليمان، وبوصولها أنشئ السرب الخامس للقوة الجوية العراقية في 25 أيلول 1938<sup>(3)</sup>.

يبدو من خلال ما تقدم أن القوة الجوية العراقية شهدت خلال المدة (1931-1939) تقدماً كبيراً، ولاسيما في عهد وزارة حكمت سليمان، إذ اتجهت وزارته لأول مرة في تاريخ العراق المعاصر إلى تنويع مصادر تسليح الجيش العراقي والقوة الجوية، وعدم الاقتصار على التسليح البريطاني، فقد اتجهت نحو ألمانيا وإيطاليا بعقد صفقات تسليحية معهما، وبفضل هذه الصفقات لاسيما مع إيطاليا أصبح للقوة الجوية العراقية وزنها في الشرق الأوسط، إذ أنشئ سربين للقوة الجوية العراقية خلال مدة لا تتجاوز السنة الواحدة، المتمثلين بالسرب الرابع في كانون الأول 1937، والسرب الخامس في 25 أيلول 1938.

(1) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملفة المرقمة 4، القوة الجوية العراقية 1938-1939، ص70.

(2) محمود فهمي درويش، المصدر السابق، ص667.

(3) د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملفة المرقمة 311/1567، البعثات العسكرية 1938-1938، الوثيقة المرقمة 20، ص60.

شكّل نوري السعيد وزارته الثالثة في (25 كانون الأول 1938 - 6 نيسان 1939)، وقد أشار منهاج وزارته إلى أهمية الجيش وزيادة أعداده مع تجهيزه بالمعامل والمعدات الكافية والوسائل اللازمة<sup>(1)</sup>.

كما أولى طه الهاشمي وزير الدفاع في وزارة السعيد الثالثة عناية خاصة بالقوة الجوية العراقية، ففي الأول من كانون الثاني عام 1939 قررت وزارة الدفاع شراء طائرات من نوع (لايساندر) (Leasander) من الحكومة البريطانية<sup>(2)</sup>، إذ أرسلت وزارة الدفاع طلباً إلى وزارة الطيران البريطانية برغبة الحكومة العراقية بشراء (15) طائرة من نوع لايساندر، مع أدوات احتياطية تخص تلك الطائرات، وبموافقة الجانب البريطاني وقعت الحكومة العراقية مع الحكومة البريطانية عقداً بخصوص شراء طائرات لايساندر، بلغت قيمة الطائرات (127,55) ألف باون مع أجور الشحن، كما شمل العقد تجهيز (12) طائرة بأدوات احتياطية لمدة سنتين، من جانب آخر وافقت وزارة الطيران البريطانية على بيع (25) طائرة من نوع (رولز رويس هارتس) (Rolls Royce Hearts) للقوة الجوية العراقية بكلفة (400) باون للطائرة الواحدة، لاستخدامها للتدريب في مدرسة الطيران، كما طالبت الحكومة العراقية شراء (10) طائرات من نوع (تايكروث) (Tiger Mothe)، و(10) طائرات من نوع (هارت) (Hart) وقعت عقودها مع الحكومة البريطانية<sup>(3)</sup>.

وفي بداية شباط عام 1939 عقدت وزارة الدفاع مؤتمر خاص لتطوير القوة الجوية العراقية، الذي حضره أمر القوة الجوية العراقية العقيد الطيار أكرم مشتاق، فضلاً عن مفتش القوة الجوية العراقية البريطاني مع عدد من الضباط الطيارين العراقيين والبريطانيين، يبدو أنّ عقد هذا المؤتمر كان في غاية الأهمية بالنسبة للقوة الجوية العراقية، إذ أوصى بإحدى قراراته العناية بتدريب الطيارين، والإطلاع على وسائل التدريب المتقدمة من خلال إرسال أمر مدرسة الطيران النقيب الطيار مدحت عبدالرحمن

(1) رجاء حسين الخطاب، تأسيس الجيش العراقي..، ص 78.

(2) يحيى كاظم حمود المعموري، المصدر السابق، ص 142.

(3) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملف المرقمة 4، القوة الجوية العراقية 1938-1939،

إلى المملكة المتحدة سنويًا، للإطلاع على أسلوب عمل مدارس الطيران هناك ومقارنة ما يجري هناك مع ما موجود من وسائل تدريب وتجهيزات في القوة الجوية العراقية، كما صدر قرار آخر عن المؤتمر يقضي بإرسال ضابط ركن التدريب الرئيس الأول الطيار سامي فتاح إلى بريطانيا لزيارة بعض مؤسسات التدريب، ومن ثم الاشتراك في دورة تعاون القوة الجوية مع الجيش التي تفتتح في مدينة (اولد سرم) (Old Sirm) في عام 1939<sup>(1)</sup>.

وفي آذار عام 1939 أخذت القوة الجوية العراقية تستعد لإجراء الاستعراض السنوي، الذي تقرر أن يحضره الأمير الإيراني مُحَمَّد رضا بهلوي<sup>(2)</sup> خلال مروره في بغداد في أثناء رحلته إلى مصر في نيسان 1939، ونظرًا لأهمية الاستعراض السنوي الذي يُعدُّ من أهم أشكال التدريب، فقد عينت وزارة الدفاع العراقية الرائد الطيار (اوكليف فوريس) (Ocklev Forres) مفتشًا للتدريب الجوي، ليتولى تدريب الطيارين العراقيين في معسكر الرشيد استعدادًا لإجراء الاستعراض، والذي بدوره بذل جهودًا كبيرة في تدريب الطيارين العراقيين للاستعراض، الذي اشتركت فيه (9) طائرات من نوع (اوداكس)، و(6)

(1) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملف المرقمة 4، القوة الجوية العراقية 1938-1939، ص 61-66.

(2) مُحَمَّد رضا بهلوي ولد في 26 تشرين الأول 1919، درس في سويسرا بمدرسة لاروزه بمدينة بال وبعد خمس سنوات دراسية عاد إلى طهران عام 1936 والتحق بالكلية الحربية وتخرج فيها عام 1938 برتبة ملازم ثان، ولا يمكن مقارنته مع ولده رضا شاه من حيث الكفاءة العسكرية والحزم في مختلف القضايا، استمر في حكم البلاد حتى عام 1979، إذ غادر البلاد في 15 كانون الأول 1979 إلى الولايات المتحدة الأمريكية والمكسيك ومراكش حتى استقر في مصر التي توفي فيها في 26 تموز 1980 بمرض السرطان ودفن في القاهرة. للمزيد من التفاصيل يُنظر: مُحَمَّد وصفي أبو مغلي، دليل الشخصيات الإيرانية المعاصرة، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، البصرة، 1983، ص 44-48.

طائرات (كلاديتير)، و(3) طائرات (سافوي)، و(3) طائرات (بريدا)، وبذلك سيكون مجموع طائرات التشكيل (21) طائرة<sup>(1)</sup>.

ومما يجدر ذكره أنَّ القوة الجوية العراقية فقدت ثلاث طائرات في التدريب المقام استعداداً للاستعراض الجوي، الأولى طائرة من نوع اوداكس التي كان يقودها الملازم الأول الطيار فيكتور علكة، والتي اصطدمت بطائرة أخرى كانت بقيادة الملازم الأول الطيار طه ياسين، كان سبب اصطدام الطائرتين من سرب اوداكس في أثناء التدريب في معسكر الرشيد، هو أنَّ رف اليمين من سرب اوداكس الذي كان مؤلفاً من أمر الرف الرئيس الأول الطيار منير عباس حلمي<sup>(2)</sup>، وعلى يمينه الملازم الأول الطيار فيكتور علكة، وعلى يساره الملازم الأول الطيار طه ياسين، وبعد حركة سرب طائرات اوداكس المؤلف من (9) طائرات على ارتفاع خمسين قدماً دار الملازم الطيار طه ياسين إلى جهة اليمين واصطدم بطائرة الملازم الطيار فيكتور علكة، مما أدى إلى سقوط الطائرتين إلى الأرض وأصيب الطيار فيكتور علكة برأسه، مما أدى إلى وفاته بعد عشر ساعات، أمَّا الملازم الطيار طه ياسين أصيب بجروح طفيفة والراصدان في كلتا الطائرتين لم

(1) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملفة المرقمة 4، القوة الجوية العراقية 1938-1939، ص88.

(2) الطيار منير عباس حلمي: ولد في عام 1909، دخل المدرسة العسكرية وتخرج منها برتبة ملازم ثان في آب 1930، وفي عام 1936 دخل مدرسة الطيران للدورة الرابعة ونقل إلى القوة الجوية العراقية، اشترك في الدورة السادسة لكلية الأركان وتخرج منها في تشرين الثاني عام 1940، تدرج في الرتب العسكرية، ففي أيار 1951 رفع إلى رتبة عميد طيار ركن، كما رفع إلى لواء طيار ركن سنة 1955، نال العديد من الأوسمة والأنواط منها: نوط الخدمة الفعلية، ووسام الراقدين من الدرجة الخامسة النوع العسكري، وأهم المناصب التي شغلها: أمر مدرسة الطيران، وأمر معامل القوة الجوية، وأمر سرب التدريب، وأمر معسكر القوة الجوية في بغداد، ووكيل قائد القوة الجوية في أيار 1954- تشرين الثاني 1954، ومدير الطيران المدني العام، أُحيل إلى التقاعد في نيسان 1957، توفي في 19 تشرين الثاني 1981 بسكتة دماغية. للتفاصيل يُنظر: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص91-92.

يصب أحدهما بأذى<sup>(1)</sup>، في حين أنّ الطائرة الثالثة التي كان يقودها الملازم الأول الطيار ناظم مشتاق شقيق أمر القوة الجوية العراقية، سقطت بعد (48) ساعة من وقوع الحادث الأول من ارتفاع (100) قدم، إذ اصطدمت بالمطار ونشبت النيران فيها، وقد تمكن الملازم الأول الطيار جواد حسين من إنقاذ الطيار ناظم مشتاق الذي كان بحالة خطيرة لا تسمح له بالطيران طيلة حياته، وبذلك كلف الاستعراض القوة الجوية العراقية وفاة ضابط وفقدان آخر ذي خبرة، ومبلغًا بقدر (10,000-12,000) ألف باون أسعار الطائرات الثلاث، كما أثر على معنويات ضباط القوة الجوية العراقية<sup>(2)</sup>.

وعلى إثر مصرع الملك غازي في الرابع من نيسان 1939 انتقل عرش العراق إلى ابنه فيصل الثاني<sup>(3)</sup> تحت وصاية خاله الأمير عبدالإله<sup>(4)</sup>، وطبقًا للتقاليد الدستورية

(1) حفزي عزيز، المصدر السابق، ص 93-94.

(2) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملفة المرقمة 4، القوة الجوية العراقية 1938-1939، ص 64.

(3) الملك فيصل الثاني (1935-1958) هو آخر ملوك العراق، ولد فيصل الثاني بن غازي بن فيصل الأول في بغداد 1935، تولى عرش العراق بعد مقتل والده الملك غازي في 4 نيسان 1939، تحت وصاية خاله الأمير عبدالإله، درس فيصل الثاني على يد أساتذة خصوصيين منهم: الدكتور مصطفى جواد، واللواء عبدالمطلب الأمين الهاشمي، والدكتور خالد الهاشمي، أرسل في عام 1947 للدراسة في مدرسة سانديس في انكلترا، وكلية هارو عام 1949، عاد إلى العراق عام 1950، توجّ في 12 أيار عام 1953 عندما بلغ سن الرشد، وبذلك انتهى عهد الوصاية، اختير الملك فيصل الثاني رئيسًا للاتحاد العربي عام 1958، قتل مع عائلته في قصر الرحاب صباح يوم ثورة 14 تموز 1958. للتفاصيل عنه يُنظر: لطفي جعفر فرج، الملك فيصل الثاني آخر ملوك العراق، الدار العربية للموسوعات، بيروت، 2001.

(4) الأمير عبدالإله: (1908-1958) هو عبدالإله بن علي بن الحسين، ولد في الطائف عام 1908، نشأ في كنف جده الملك حسين، أكمل تعليمه الأولي في القدس وعمان، ألتحق بكلية فيكتوريا بالإسكندرية، إذ أمضى فيها ثلاث سنوات (1929-1932)، عُيّن ملحقًا بالمفوضية العراقية في برلين (1936-1937)، وفي عام 1939 اختير وصيًا على عرش العراق بعد مصرع الملك غازي، استمر في الوصاية حتى عام 1953، ثم أصبح بعد ذلك وليًا للعهد حتى =مقتله

قدّم نوري السعيد استقالته من وزارته الثالثة في 6 نيسان 1939، وكلف السعيد في 6 نيسان 1939 بتشكيل وزارته الرابعة (6 نيسان 1939-18 شباط 1940) احتفظ طه الهاشمي بوزارة الدفاع<sup>(1)</sup>.

ترك حادث مقتل الملك غازي تأثيراً كبيراً على القوة الجوية العراقية، إذ أبعده الكثير من ضباط القوة الجوية العراقية الذين كانت تربطهم علاقة وثيقة بالملك، وأبرزهم العقيد الطيار أكرم مشتاق أمر القوة الجوية العراقية الذي نقل إلى منصب مدير الطيران المدني، كما نقلت طائرات الملك الخاصة البالغ عددها (5) طائرات إلى مدرسة الطيران<sup>(2)</sup>.

وفي الوقت نفسه اتجه قادة كتلة الضباط القوميين بعد مقتل الملك غازي بالسعي للسيطرة على القوة الجوية من خلال تعيين أحد ضباط الكتلة أمراً لها، إذ بدأ كل من صلاح الدين الصباغ<sup>(3)</sup> مدير الحركات العسكرية والعقيد

في 14 تموز 1958. يُنظرُ: عبدالهادي كريم سلمان الخماسي، الأمير عبدالإله 1939-1958 دراسة تاريخية سياسية، أطروحة دكتوراه منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1998.  
(1) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات العراقية، ج5، ط4، مطبعة دار الكتب، بيروت، 1974، ص205.

(2) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملفة المرقمة4، القوة الجوية العراقية 1938-1939، ص144.

(3) صلاح الدين الصباغ: (1899-1945) هو صلاح الدين بن علي بن إبراهيم، ولد في الموصل عام 1899، درس في المدرسة الإعدادية السلطانية في بيروت، تدرج في الرتب العسكرية، عُيّن عام 1935 معلماً في مدرسة الأركان والمدرسة العسكرية، نقل بعدها إلى منصب أمر القوة الجوية العراقية عام 1937، ثم مديراً للحركات في السنة نفسها، كما عُيّن قائداً للفرقة الثانية سنة 1940، وفي عام 1941 عُيّن قائداً للقيادة الغربية، يُعدُّ من ابرز قادة حركة مايس 1941، وبعد فشل الحركة اتجه إلى إيران ثم تركيا، وبعدها أُلقي القبض عليه وسجن، ثم نفذ حكم الإعدام فيه في السادس عشر من تشرين الأول 1945، في مدخل وزارة الدفاع في بغداد. للمزيد من التفاصيل يُنظرُ: صباح مهدي رميض، صلاح الدين الصباغ، دراسة في سيرته العسكرية=

كامل شبيب<sup>(1)</sup> أمر اللواء الأول، اتصالاتهم بالوصي وبرئيس أركان الجيش حسين فوزي من اجل تعيين محمود سلمان<sup>(2)</sup> بمنصب أمر القوة الجوية العراقية، وبعد موافقة وزارة

=في وثائق وزارة الدفاع العراقية، مجلة اليرموك، بغداد، العدد الثاني، السنة الأولى، 2001، ص337؛ صلاح الدين الصباغ، فرسان العروبة في العراق، دار الحرية للطباعة بغداد، 1983. (1) كامل شبيب: (1895-1944) ولد في بغداد عام 1895، درس في المدرسة العسكرية في استانبول، خدم في الجيش العثماني برتبة ملازم ثان، ألتحق بالجيش العربي في الحجاز وسوريا أبان الثورة العربية الكبرى، عاد إلى العراق عند قيام الحكم الوطني وانتمى إلى الجيش العراقي عام 1921، تدرج في الرتب العسكرية، إذ عُيِّنَ معلماً في المدرسة العسكرية برتبة ملازم أول عام 1925، ثم مساعد أمر الكلية العسكرية عام 1927، وفي عام 1935 عُيِّنَ أمراً لحامية الناصرية، ثم عُيِّنَ أمراً للواء الأول بالفرقة الأولى في تشرين الأول 1937، شغل منصب قائد الفرقة الأولى عام 1940، ويعدّ من أحد الضباط القوميين الذين قادوا حركة مايس 1941، والتي على أثرها توجه إلى إيران ثم سلم إلى الحكومة العراقية ونفذ حكم الإعدام فيه في آب 1944. للتفاصيل عنه يُنظَرُ: مير بصري، المصدر السابق، ج2، ص618.

(2) محمود سلمان: (1896-1942) ولد محمود سلمان الجنابي في بغداد سنة 1896 درس في المدرسة العسكرية في استانبول وتخرج فيها ضابطاً برتبة ملازم ثان، ألتحق بالجيش العربي في الحجاز وسوريا، أُسر من قبل الفرنسيين بعد موقعة ميسلون فنفي إلى جزيرة (أرواد) قرب اللاذقية عام 1920، عاد إلى العراق عند قيام الحكم الوطني وانتمى إلى الجيش العراقي برتبة ضابط خيال عام 1933، عُيِّنَ مرافقاً للملك فيصل الأول في آب 1933، تدرج في المناصب العسكرية، إذ أصبح أمراً للحرس الملكي ونقل أمراً للكتيبة الثالثة في تشرين الثاني 1937، ثم عُيِّنَ أمراً للقوة الجوية العراقية خلال المدة (نيسان 1939- أيار 1941)، وكان من الضباط الذين أثاروا في مجرى الأحداث السياسية سنة (1940-1941)، إذ انتهى الأمر بقيام الحرب العراقية البريطانية 1941، حكم عليه بالإعدام، ونفذ فيه الحكم في الخامس من أيار 1942، لاشتراكه في حركة أيار 1941. للتفاصيل يُنظَرُ: رحيم عبدالحسين عباس، محمود سلمان ودوره السياسي والعسكري في العراق حتى عام 1942، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، الجامعة المستنصرية، 1999؛ محمود شبيب، محمود سلمان طريق المجد إلى أرجوحة الأبطال، المكتبة العالمية، بغداد، 1984، ص6.

الدفاع نقل محمود سلمان من منصب أمر كتيبة الهاشمي إلى منصب أمر القوة الجوية العراقية في الثاني عشر من نيسان 1939<sup>(1)</sup>.

ويبدو أنَّ تعيين محمود سلمان أمرًا للقوة الجوية العراقية حقق مكاسب مهمة للكتلة القومية، إذ كان محمود سلمان جديرًا بأن يخلق جواً منسجماً بين منتسبي القوة الجوية العراقية خلال توليه لأمريتها، مما مكنه كسب العديد من الطيارين وضمهم إلى كتلة الضباط القوميين منهم: (عبدالرزاق حسين الربيعي، وإبراهيم جواد البيرماني، وخليل شفيق، ومجد الدين بن عبدالرحمن النقيب) كما انتهر محمود سلمان فرصة توليه منصب أمر القوة الجوية ليقبل من عدد الطيارين البريطانيين العاملين فيها، فكان ينهي خدمات من تنتهي مدة عقده ولا يوافق على تجديد عقد الراغبين منهم في تجديدها، وبذلك إنَّ تعيين محمود سلمان بهذا المنصب أضاف قوة جديدة لتأثير كتلة الضباط القوميين على الأحداث السياسية والعسكرية في العراق أبان الحرب العالمية الثانية، أدرك محمود سلمان مدى أهمية سلاح الطيران فأكد على ضرورة العناية به من قبل الحكومة، من خلال تخصيص الأموال اللازمة لتطويره، ومن قبل الشعب والشباب منهم خاصة لرفد هذا السلاح بطاقات جديدة ضرورية لاستمراره وتطويره، معبراً عن ذلك بقوله: "ليس للحياة أي أهمية أو وزن فإنَّ حياة الفرد يجب أن لا تذكر بالنسبة إلى حياة المجتمع، لذلك فإنَّ

(1) ومما يُشار إليه أنَّ محمود سلمان رفض أن يتولى منصب أمرًا للقوة الجوية العراقية من دون أن يتعلم الطيران، وبذلك ألتحق محمود سلمان بمدرسة الطيران في السادس من أيار 1939، قام بتدريبه الرئيس الأول الطيار مدحت عبدالرحمن أمر مدرسة الطيران، ومن ثم رئيس العرفاء البريطاني (مانسل)، وقد أتقن محمود سلمان خلال الدورة الطيران الليلي والنهاري، وتعلم قضايا فنية عدة متعلقة بالطائرة، وفي التاسع عشر من آب 1939 أنهى تدريباته وحاز على درجة الوسط في الطيران، وبناءً على ذلك تم نقله من صنف الخيالة إلى صنف الطيران ابتداءً من الحادي والعشرين من آب 1939. يُنظر: رحيم عبدالحسين عباس، المصدر السابق، ص 90-91.

الواجب يقضي علينا بالتضحية الشخصية في سبيل أمتنا فإنَّ الفرد يزول والأمة تعيش خالدة ولا زمن لهذا العيش لاستعداد أبنائها للتفاني في سبيل إعلاء شأنها"<sup>(1)</sup>.

وفي الثاني والعشرين من نيسان 1939 قامت القوة الجوية العراقية بالاستعراض السنوي، وقد ذكرت الوثائق البريطانية بأنَّ طائرات القوة الجوية العراقية قدمت العرض بشكل جيد، وكان التشكيل بمستوى عالٍ من الكفاءة، ومن جانب آخر شارك السرب الأول من الطائرات العراقية في معسكر الرمي (تل سروال) الذي يبعد مسافة (30) ميل عن الموصل، إذ بدأت الطائرات العراقية بممارسة الرمي في 15 أيار 1939، بحضور مفتش القوة الجوية العراقية ومفتش التدريب الجوي، ونظرًا لوجود عدد من الضباط والمراتب المقيمين في المعسكر، واحتمال حرق الأعشاب اليابسة في معسكر التدريب، فإنَّ الطائرات العراقية كانت تعود إلى الموصل يوميًا بعد انتهاء التدريب، وتعدّ مشاركة القوة الجوية العراقية في ميدان الرمي خطوة ناجحة في التدريب الصحيح كما ذكرت الوثائق البريطانية ذلك، إذ قام طيارو السرب الأول بإلقاء (32) قنبلة ومارسوا الرمي بالرشاشات جو/أرض<sup>(2)</sup>.

كما شهدت القوة الجوية العراقية في 31 أيار 1939 تطورًا مهمًا تمثل بإنشاء السرب السادس من طائرات (سافوي) الإيطالية الذي اتخذ من مطار الرشيد ببغداد قاعدة له<sup>(3)</sup>.

(1) نقلًا عن: رحيم عبدالحسين عباس، المصدر السابق، ص 91.

(2) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملف المرقمة 4، القوة الجوية العراقية 1938-1939، ص 92.

(3) إنَّ صفقة سرب طائرات (سافوي) الإيطالية تم عقدها بين الحكومة العراقية والإيطالية في عهد وزارة حكمت سليمان، وتم تسليم الطائرات إلى الطيارين العراقيين في حزيران 1937، إذ توجهت طائرات سافوي إلى بغداد بقيادة كل من: (الرئيس الأول الطيار حفطي عزيز، والنقيب الطيار جواد حسين) واثنين من الطيارين الإيطاليين، أمَّا الطائرة الخامسة قادها المقدم الطيار مُحَمَّد علي جواد، وصلوا بغداد في تموز 1937، ويبدو أنَّ سبب تأخير تشكيل السرب السادس من طائرات سافوي حتى عام 1939، يعود إلى تعرض أحد طائرات سافوي التي كانت بقيادة المقدم الطيار =

واستخدم الطيار الايطالي السنيور (كارلو وتوتو) (Carlo Toto) لتدريب ضباط القوة الجوية العراقية على طائرات (سافوي)، ونظرًا لكثرة الطائرات التي اشتراها العراق من ايطاليا، قررت وزارة الدفاع إنشاء معمل للقوة الجوية العراقية خاصًا لتصليح الطائرات الايطالية، بلغ قيمة هذا المعمل (4741) دينارًا عراقيًا<sup>(1)</sup>.

وتماشياً مع سياسة تنويع مصادر تسليح الجيش العراقي والقوة الجوية العراقية التي سبق أن انتهجتها وزارة حكمت سليمان، اتجهت وزارة السعيد الرابعة في تموز عام 1939 نحو الولايات المتحدة الأمريكية لتجهيز قوتها الجوية بما تحتاجه من طائرات، إذ قامت وزارة الدفاع بتشكيل لجنة مؤلفة من عدد ضباط القوة الجوية العراقية، لإيفادها إلى الولايات المتحدة لزيارة معامل صنع الطائرات فيها واختيار نوع الطائرات التي تراها مناسبة لمتطلبات القوة الجوية العراقية، وقد تألفت اللجنة من ثلاثة ضباط طيارين وهم كل من: المقدم الطيار ناصر حسين الجنابي، والرئيس (النقيب) الطيار مدحت عبدالرحمن، والرئيس (النقيب) الطيار مُحَمَّد رُوُوف حسن<sup>(2)</sup>.

=مُحَمَّد علي جواد إلى حادثة مروعة أدت إلى تحطيمها، إذ ذكر الرئيس الأول الطيار حفطي عزيز أنه عندما وصل المقدم الطيار مُحَمَّد علي جواد إلى بغداد بطائرة سافوي في تموز 1937، هبط في المطار المدني في بغداد، وأراد أن يظهر عظمة الطائرة فأخذ عشرين ضابطاً في الطائرة وطار بهم، ثم نزل وأخذ المجموعة الثانية من الضباط وكان عددهم نحو (24) ضابطاً، وكان الخطأ الذي ارتكبه المقدم الطيار مُحَمَّد علي جواد هو أنه لم يتأكد بنفسه من عدد الركاب وحساب ثقلهم وتوزيعهم بمعرفته داخل الطائرة، كما لم يحسب لهذا الثقل داخل الطائرة في أثناء الطيران، مما أدى إلى سقوط الطائرة من ارتفاع عشرين قدماً وتحطمت بصورة لا يمكن الاستفادة منها، ومن حُسن الحظ لم يصب من في الطائرة بمكروه، إلا أن هذه الحادثة أدت إلى تأخير تشكيل سرب سافوي إلى عام 1939، الذي كان من المفروض تشكيله عام 1937، كما أدى إلى قيام الحكومة بإرسال العقيد الطيار أكرم مشتاق لينوب عن المقدم الطيار مُحَمَّد علي جواد في الإشراف على الطائرات الايطالية في روما. يُنظر: حفطي عزيز، المصدر السابق، ص 89-90؛ عصام خليل مُحَمَّد إبراهيم الصالحي، المصدر السابق، ص 168.

(1) يحيى كاظم حمود المعموري، المصدر السابق، ص 142.

(2) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 17، ص 163.

غادرت اللجنة إلى الولايات المتحدة الأمريكية في تموز 1939، وبعد زيارة اللجنة تقرر شراء طائرات تعاون الجيش من طراز (نورثروب دوكلاس) (Northrop Douglas) من شركة دوكلاس<sup>(1)</sup>.

وافق مجلس الوزراء في جلسته المنعقدة بتاريخ 31 تموز 1939، على شراء (15) طائرة من نوع نورثروب دوكلاس من الولايات المتحدة الأمريكية<sup>(2)</sup>، وبعد الموافقة وقعت الحكومة العراقية عقدًا لشراء الطائرات مع الشركة المنتجة، بلغت ثمنها (225) ألف باون، وكان سعر الطائرة الواحدة (15) ألف باون، دفعت الحكومة العراقية 25% من قيمة الطائرات، وتعهدت شركة دوكلاس أن تتحمل نفقات الضباط الطيارين الثلاثة الذين أرسلتهم الحكومة العراقية إلى الولايات المتحدة<sup>(3)</sup>.

لما علمت الحكومة البريطانية بصفقة الطائرات التي وقعتها الحكومة العراقية مع الولايات المتحدة، حاولت الحكومة البريطانية إثبات حسن نيتها تجاه العراق، فأهدت ست

(1) شركة دوكلاس: هي شركة صناعات جوية أمريكية، تأسست عام 1921 على يد مصمم الطائرات الأمريكي (دونالد وبليس دوكلاس)، وتعدّ هذه الشركة من أشهر شركات الصناعة الجوية في العالم، وقد برز اسم شركة دوكلاس في عالم الطيران، إذ أنتجت في عام 1933 نموذجًا لطائرة نقل مدنية تحت اسم (دي - س1) (DC1)، وخلال الحرب العالمية الثانية ركزت شركة دوكلاس جهودها لإنتاج الطائرات العسكرية بمختلف أنواعها، إذ أنتجت خلال الحرب أكثر من عشرة آلاف طائرة، كان أبرزها طائرة (4D.C) العسكرية، وفي عام 1957 قدم مؤسس الشركة دونالد وبليس دوكلاس استقالته من رئاسة الشركة، إلا أنّها بقيت محتفظة باسمها، وفي عام 1967 اندمجت شركة دوكلاس مع شركة ماكدونل، وأصبحت الشركتان تعرفان باسم (مادونل - دوكلاس للصناعات الجوية)، إلا أنّ كلتا الشركتين حافظتا على استقلالهما الذاتي بما يختص من تصميم الطائرات وإنتاجها. يُنظر: هيثم الأيوبي وآخرون، المصدر السابق، ج2، ص531.

(2) يحيى كاظم حمود المعموري، المصدر السابق، ص142.

(3) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملف المرقمة 4، القوة الجوية العراقية 1938-1939،

طائرات من نوع (فيكرز فنسنت) (Vickers Vincent)<sup>(1)</sup> للحكومة العراقية تقاضت عنها سعراً رمزياً مقداره (200) دينار للطائرة الواحدة<sup>(2)</sup>. يمكن القول أنّ القوة الجوية العراقية حققت خلال هذه المدة درجة من التقدم، وهذا يعود إلى الصفقات التي عقدها الحكومة العراقية مع الحكومة الأمريكية والبريطانية الخاصة بتجهيز قوتها الجوية بالطائرات، وبذلك أصبحت القوة الجوية العراقية على مستوى جيد من القوة، وأصبحت محط أنظار العرب وإعجابهم، فقد نشرت جريدة (فتى العرب الدمشقية) مقالاً جاء فيه "يعتبر السلاح الجوي العراقي أقوى سلاح في دول الشرق والطياريين العراقيين من أبسل طياري العالم"<sup>(3)</sup>. كما أبدى اللواء عزيز علي المصري<sup>(4)</sup> في أثناء زيارته للعراق في عام 1939 إعجابه وسروره بالتقدم الذي شهده سلاح القوة الجوية العراقية<sup>(5)</sup>.

(1) طائرة فنسنت: هي طائرة قاذفة طوربيد ضد القطعات البحرية مزودة بمحرك واحد قوته (450) حصان، تحمل ثلاثة أشخاص، سرعتها القصوى (150) ميلاً في الساعة، مدى طيرانها مع الخزان الإضافي (1000) ميلاً، أما التسليح تحتوي على رشاشة أمامية واحدة ترمي من خلال دورات الرفاس، ورشاشة خلفية واحدة. يُنظر: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص69.

(2) المصدر نفسه، ص65.

(3) نقلاً عن يحيى كاظم حمود المعموري، المصدر السابق، ص142.

(4) اللواء عزيز علي المصري: (1880-1965) ولد عزيز علي المصري في القاهرة عام 1880، دخل الكلية العسكرية في استانبول عام 1899، تخرج منها برتبة ملازم ثان عام 1902، شارك مع الجيش العثماني في القتال ضد الغزاة الإيطاليين في ليبيا عام 1911، يُعدّ من مؤسسي الجمعية القحطانية التي تأسست عام 1909، شارك في الثورة العربية الكبرى عام 1916، تميز بثقافته الواسعة، إذ كان يجيد اللغة العربية والتركية والانكليزية والفرنسية والألمانية، عمل في السلك الدبلوماسي، عُيّن سفيراً لمصر في موسكو عام 1952 بعد ثورة يوليو، توفي عام 1965. للتفاصيل عنه يُنظر: زينب خالد حسن الساعدي، عزيز علي المصري والحركة القومية العربية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية للبنات، جامعة بغداد، 2004.

(5) يحيى كاظم حمود المعموري، المصدر السابق، ص142.

وفي الوقت الذي بلغت فيه القوة الجوية العراقية هذا التطور وأخذت تتطلع إلى المزيد، اندلعت الحرب العالمية الثانية في الثالث من أيلول<sup>(1)</sup>، لتعكس آثارها السلبية على القوة الجوية العراقية، فقد أصبح الحصول على الطائرات وأدواتها الاحتياطية أمرًا متعذرًا، فالدول المنتجة للطائرات هي الدول المتحاربة، وقد أصبح إنتاجها مخصصًا لإدامة عملياتها الحربية في مختلف جبهات الحرب، كذلك أدت متطلبات الحرب إلى تطور سريع في صناعة الطائرات وابتكار أنواع جديدة ذات قدرات حربية عالية جدًا، وقد أدى هذا التطور إلى ازدياد الصعوبات في الحصول على المواد الاحتياطية لإدامة الطائرات القديمة أو التعويض عنها، ولاسيما أنّها أصبحت من الطراز القديم جدًا لدى الدول المنتجة التي بدأت تنتج أنواعًا متطورة من الطائرات، مما جعل أمر المحافظة على ما لدى القوة الجوية العراقية من الطائرات أمرًا حيويًا، فعمدت القوة الجوية العراقية إلى تقليل ساعات الطيران بحيث لا تتجاوز حصة كل طيار ساعتين من الطيران شهريًا، أدت هذه الإجراءات من دون أدنى شك إلى ضعف كفاية التدريب مما انعكس سلبيًا على قدرات طياري القوة الجوية العراقية وكفاءتهم خلال مدة الحرب العالمية الثانية<sup>(2)</sup>.

وفي ظل هذه الحرب اتجهت الحكومة العراقية نحو الولايات المتحدة الأمريكية، التي تُعدّ الدولة الكبرى الوحيدة التي تعاون معها العراق عسكريًا بعد بريطانيا<sup>(3)</sup>.

ففي شباط 1940 قامت الوزارة السعيدية الرابعة بإرسال بعثة عسكرية من القوة الجوية العراقية برئاسة الرئيس الأول الطيار محمود هندي، ومعه ضباط صف وجنود من

(1) اندلعت الحرب العالمية الثانية عند قيام هتلر في الثالث من أيلول 1939 اجتياح بولندا، مما أدى إلى إعلان بريطانيا وفرنسا الحرب ضد ألمانيا في الثالث من أيلول 1939 لتبدأ الحرب العالمية الثانية. للتفاصيل يُنظر: لوكازهيرويز، ألمانيا الهتلرية والمشرق العربي، ترجمة: د. أحمد عبدالرحيم مصطفى، القاهرة، 1968، ص 89.

(2) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 17، ص 66-67.

(3) أسامة عبدالرحمن نعمان الدوري، العلاقات العراقية - الأمريكية في سنوات الحرب العالمية الثانية 1939-1945، مطبعة الرفاه، بغداد، 2006، ص 281.

منتسبي القوة الجوية العراقية إلى الولايات المتحدة<sup>(1)</sup>، لتعلّم فنون القتال الحربي الجوي وتعلّم قيادة الطائرات الأمريكية (نورثروب دوكلاس)، التي وقعت الحكومة العراقية صفقتها مع الولايات المتحدة الأمريكية سابقاً، وفي أواسط عام 1940 أرسلت الولايات المتحدة الأمريكية طائرات نورثروب دوكلاس إلى العراق بصناديق في سفينة، وشحنت أسلحتها في سفينة أخرى، إلا أنّ هذه الأسلحة (المدافع الرشاشة) لم تصل إلى العراق، لأنّ البحرية البريطانية احتجزتها في (سنغافورة) وهي في طريقها إلى العراق، أمّا صناديق الطائرات فوصلت العراق عن طريق البصرة، وبعد تركيبها أنشئ منها السرب السابع في 15 أيلول 1940 وقاعدته (قاعدة الرشيد) في بغداد<sup>(2)</sup>.

وبإنشاء السرب السابع امتلكت القوة الجوية العراقية أواخر عام 1940 سبعة أسراب وهي: سرب تعاون الجيش من طائرات (اوداكس - نسر)، وسرب مواصلات من نوع (بس موث) و (دراكون) و (بريدا)، وسرب مقاتلات من نوع (كلاديتير)، وسرب هجوم ارضي من نوع (بريدا)، وسرب هجوم ارضي من نوع (دوكلاس)، وسرب قاصفات من نوع (سافوي) ورف من ستة طائرات من نوع (فنسنت) حاملات طوربيد، وفضلاً عن العديد من الأقسام الساندة كالمعامل والمستودعات وغيرها<sup>(3)</sup>.

وفي أيار 1941 اندلعت الحرب العراقية - البريطانية والتي عكست تأثيراً سلبياً على الجيش بشكل عام والقوة الجوية بشكل خاص، فبعد انتهاء الحرب أدركت بريطانيا بأنّ الجيش العراقي أصبح مصدر الخطر الأساس على نفوذها في العراق فأهملت

(1) د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملفة المرقمة 1569، إيفاد بعثة عسكرية إلى الولايات المتحدة، 15 شباط 1940، الوثيقة المرقمة 141، ص 172.

(2) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 17، ص 163.

(3) قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية الداخلية والخارجية

1939-1958، مجلة الأستاذ، بغداد، العدد 115، 2010، ص 396-397.

تسليحه، وأبعدت العناصر المعارضة لها عن صفوفه، وعمل الوصي على أن يجعل منه مجرد (جيش استعراض)<sup>(1)</sup>.

أمّا بالنسبة للقوة الجوية العراقية فقدت بسبب حرب أيار بين العراق وبريطانيا معظم طائراتها، ولم يبقَ إلاّ عدد قليل جدًا لا يكاد يكفي لاستمرار تدريب الطيارين، وأدى هذا النقص في طائرات القوة الجوية العراقية إلى تجميد بعض الأسراب أو إلغائها، فقد جمد السرب الأول في الموصل بعد هرب طياريه إلى سوريا بعد حرب أيار مباشرة، واستيلاء القوات البريطانية على مطار الموصل<sup>(2)</sup>.

كما قلص السرب الثاني الذي تحطمت معظم طائراته، وألغي السرب الخامس الذي لم يبقَ لديه سوى خمس طائرات (بريدا)، وكذلك السرب السادس الذي بقي منه طائرة (سافوي) واحدة، ولم يكن السرب السابع (نورثروب دوكلاس) أفضل حالاً من بقية

(1) بعد فشل حركة أيار 1941، تعرض الجيش العراقي إلى تصفية تكاد تكون كاملة، إذ أبدى الانكليز رغبة في حله أو إضعافه بعد تجريده من القيادة الكفوءة، وقد عارض نوري السعيد حل الجيش باعتباره غير مسؤول عن حركة مايس 1941 خوفاً من نقمة الجيش والشعب عليه، ولكنه تعهد بإضعافه وذلك بإنقاص ملاك القوات المسلحة من أربع فرق إلى ثلاث فرق، كما أنه صمم على إلغاء التجنيد الإلزامي، كما قام بتصفية ضباط الجيش غير المرغوب بهم عن طريق إحالتهم إلى التقاعد. يُنظر: علاء جاسم مُحَمّد الحربي، العلاقات العراقية - البريطانية 1945-1958، بيت الحكمة، بغداد، 2002، ص 23؛ عبدالرحيم ذنون زويد، العراق في الحرب العالمية الثانية 1939-1945، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 1978، ص 189-190.

(2) بعد انتهاء الحرب العراقية البريطانية 1941، غادر طياري السرب الأول مطار الموصل بالسيارات على شكل مجموعات متفرقة إلى سوريا للالتحاق بقوات الهجوم المقابل الذي أشيع عن إعدادها للقيام بهجوم مقابل على القوات البريطانية لتطهير العراق منهم، وفي الواقع لم يكن لمثل هذه القوة المزعومة وجود، وبذلك اعتقلت السلطات الفرنسية في سوريا طياري السرب الأول وكافة من تبعهم من المراتب عند دخولهم الأراضي السورية، وبعد مضي شهرين سلّم الطيارين العراقيين إلى السلطات العراقية. يُنظر: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 17، ص 117.

الأسراب فلم يبقَ منه سوى ثلاث طائرات، أدى النقص الشديد في طائرات القوة الجوية العراقية إلى قيام أمرية القوة الجوية إصدار أمرًا، بوجوب تحديد ساعات الطيران بما لا يزيد عن خمس ساعات شهرياً لكل طيار مهما كان السبب، كذلك تقلصت مدرسة الطيران بفقدانها معظم طائراتها التي تحطمت بسبب الغارات الجوية على المطارات، إذ انخفض عدد طلاب الدورة الثامنة في مدرسة الطيران من (30) طالباً إلى (10) طلاب، وأعيد الباقيون إلى صنوفهم في الجيش، وبعد تخرج الدورة الثامنة أُلغيت مدرسة الطيران وسرب التدريب، وبذلك فقدت القوة الجوية العراقية المصدر الوحيد الذي كان يمدّها بما تحتاجه من طيارين، فضلاً عن ذلك استشهد عدد من الطيارين في هذه الحرب، وأصبحت القوة الجوية العراقية في وضع لا تُحسد عليه<sup>(1)</sup>.

ومن جانب آخر تعرض ضباط القوة الجوية العراقية بعد حرب أيار 1941 للإقصاء، فعُيّن ضابطاً مؤيداً للبريطانيين هو المقدم الطيار سامي فتاح أمراً للقوة الجوية العراقية الملكية، وقد تعهد بأنّه سيبعد كل الضباط غير الملائمين بأقرب وقت، غير أنّ وزارة الطيران البريطانية لم تكن راضية عن ذلك، ففي رسالتها إلى وزارة الخارجية في 30 حزيران 1941 اتهمت الحكومة العراقية بعدم إظهار أي همّة لإبعاد العناصر غير المرغوب فيها في القوة الجوية العراقية، ومع هذا أبعدها في نهاية تشرين الثاني 1941 ثمانية عشر ضابطاً طياراً من القوة الجوية العراقية، بسبب تأييدهم لحكومة الكيلاني، وبذلك أصبحت القوة الجوية العراقية بعد حرب أيار 1941 عاجزة وغير فعالة، فعدد طيارها أصبح (57) طياراً بعد أن كان قبل الحرب (153) طياراً، وعدد طائراتها (46) طائرة بعد أن كانت (116) طائرة، فضلاً عن أنّ بعض الطائرات لاسيما (نورثروب دوكلاس) الأمريكية كانت بلا مدافع بعد قيام بريطانيا بحجب أسلحتها، لم تكتفِ بريطانيا

(1) قحطان حميد كاظم، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية...، ص 399.

بأبعاد الضباط الطيارين فحسب، بل عمدت على منع تجهيز القوة الجوية العراقية بما تحتاجه من معدات وأدوات احتياطية<sup>(1)</sup>.

هذا وكان قائد القوة الجوية الملكية البريطانية في العراق قد اقترح على وزارة الطيران ما نصه: "لأسباب الهيبة والاحترام وحدها، يجب أن تشجع إحياء تدريجي للقوة الجوية العراقية الملكية، لكن لا يجب على الإطلاق في الوقت الحالي السماح للقوة الجوية العراقية الحصول على أي طائرات ومعدات حديثة، ولا علينا أن نعيد الضباط وضباط الصف الفنيين الحاليين"، فضلاً عن ذلك أغلقت قواعد القوة الجوية العراقية ما عدا تلك الموجودة في قاعدة الرشيد في بغداد، وفي كركوك، مما أثر على فاعلية القوة الجوية العراقية<sup>(2)</sup>.

وفضلاً عن الآثار السلبية التي تركتها حرب أيار 1941 على سلاح القوة الجوية العراقية، تعرضت القوة الجوية إلى انتكاسة أخرى تمثلت بفيضان نهر ديالى في 27/26 آذار 1942، الأمر الذي أدى إلى غرق معسكر الرشيد خلال ساعات قليلة وبصورة مباغتة، مما أدى إلى غرق بعض الطائرات الباقية في هذا المعسكر، الأمر الذي أدى إلى إلغاء السربين الثاني والثالث اللذين كانا شبيهين بالهياكل<sup>(3)</sup>.

ومن جانب آخر استغلت الحكومة البريطانية وضع القوة الجوية العراقية المتدهور خصوصاً بعد الفيضان إلى محاولتها تقليص القوة الجوية، إذ أشار قائد سلاح الجو البريطاني في العراق بوجوب تخفيض القوة الجوية الملكية العراقية أكثر، كما أيد كورنواليس هذا التخفيض لأسباب مالية وسياسية، إذ أشار في تقريره لوزارة الخارجية بشأن دور القوة الجوية ما نصه "في بلد ما يزال سياسياً غير متطور كالعراق، نحن لسوء الحظ قد نتوقع بعد مرور مدة مناسبة تدخلاً آخر في السياسة الداخلية بواسطة

(1) إبراهيم مُحَمَّد العقيدي، المصدر السابق، ص 126-128.

(2) نقلاً عن: إبراهيم مُحَمَّد العقيدي، المصدر السابق، ص 128.

(3) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 17، ص 68.

القوات المسلحة للبلاد، لهذا السبب فإنَّ قوة جوية فعالة ومسلحة بالتأكيد سنُكوّن تهديدًا سياسيًا خطيرًا"، وفي الوقت نفسه أرادت كل من وزارة الطيران البريطانية والسفير والبعثة العسكرية البريطانية في العراق، أن تكون مهمة القوة الجوية العراقية مقتصرة على مساعدة الجيش في حفظ الأمن الداخلي والمواصلات في العراق، وأنَّه ليس من الضروري أن يكون للعراق قوة جوية فعالة تتجاوز متطلبات هذه المهمة<sup>(1)</sup>.

إزاء هذه الانتكاسات التي تعرضت إليها القوة الجوية العراقية، حاولت الوزارة السعيدية السادسة (9 تشرين الأول 1941-3 تشرين الأول 1942) في أيلول 1942، الحصول على قطع غيار لطائرات القوة الجوية من طراز (نورثروب دوكلاس) الأمريكية<sup>(2)</sup>.

كما عقد الوصي عبدالإله ورئيس الوزراء نوري السعيد في 15 آب 1943 اجتماعًا مع قائد سلاح الجو البريطاني في العراق في معسكر استراحة قيادة القوة الجوية العراقية في سر عمادية شمال العراق، ناقشوا فيه وضع القوة الجوية العراقية الملكية وحاجتها إلى طائرات جديدة، فأخبر نوري السعيد قائد سلاح الجو البريطاني بأنَّه قد علم في أثناء زيارته الأخيرة لمصر بأنَّ الحكومة البريطانية زودت القوة الجوية المصرية مؤخرًا بطائرات (هارت) (Hart)<sup>(3)</sup>.

في مطلع عام 1944 حاولت الحكومة العراقية الحصول على بعض الأدوات الاحتياطية لإدامة طائرات السرب الرابع (كلاديتير)، وبما أنَّ إنتاج طائرات كلاديتير قد توقف منذ عام 1934، ولم يعدَّ في الإمكان تأمين أدوات احتياطية لإدامتها، لذا بذلت الحكومة العراقية جهودًا لتأمين هذه المواد الاحتياطية، ونتيجة لتحرياتها وجدت أنَّ للحكومة البريطانية ثلاث عشرة طائرة (كلاديتير) من مخلفات الحرب العالمية الثانية في شمال إفريقيا، وبعد موافقة الحكومة البريطانية على بيع الطائرات، عرضت على الحكومة

(1) نقلًا عن: إبراهيم مُحمَّد العقيد، المصدر السابق، ص195.

(2) أسامة عبدالرحمن نعمان الدوري، المصدر السابق، ص281.

(3) إبراهيم مُحمَّد العقيد، المصدر السابق، ص144.

العراقية بيعها بسعر (500) دينار لكل طائرة واحدة للإفادة منها كأدوات احتياطية، فوافقت الحكومة العراقية على شرائها، إلا أنّها واجهت صعوبة في كيفية نقلها إلى العراق لعدم توافر عجلات نقل كبيرة تحملها، وإذا توافرت فإنّ أجرة الناقلّة الواحدة تبلغ (600) دينار، لإيصال الطائرة الواحدة إلى العراق، لذلك طلبت الحكومة العراقية من الحكومة البريطانية أن تقوم معامل القوة الجوية البريطانية في شمال إفريقيا بإصلاح أكبر عدد ممكن من تلك الطائرات إصلاحاً يمكنها من الطيران إلى العراق اقتصاداً في النفقات، وفعلاً تمكنت المعامل البريطانية في مصر من إصلاح (5) طائرات كلاديتير، ضمنّت صلاحية طيرانها مدة (6) ساعات طيران فقط، بحيث تستطيع الوصول إلى العراق جواً ثم تفكك وتستخدم أدواتها الاحتياطية، لذا أرسلت الحكومة العراقية خمسة طيارين إلى مصر، لجلب طائرات كلاديتير من معامل القوة الجوية البريطانية وهم كل من: الرئيس الأول الطيار نديم صديق، والنقيب الطيار نافع عبدالله الصالحي، والنقيب الطيار جسام مُحَمّد، والملازم الأول الطيار نوري أَحَمّد، والملازم الأول الطيار صادق جعفر العزاوي<sup>(1)</sup>.

وصلت الطائرات الخمس بغداد أواخر أيار 1944، وبعد أسبوعين من تسلّم الدفعة الأولى من تلك الطائرات تمكنت معامل القوة الجوية البريطانية في مصر من تهيئة (3) طائرات أخرى أوصلتها إلى العراق بقيادة ثلاثة من طيارين الدفعة الأولى، وبذلك بلغ عدد الطائرات التي وصلت العراق (8) طائرات، فيما تركت الحكومة العراقية الطائرات الخمس المتبقية، لأنّ كلفة نقلها أكثر من الإفادة منها، وبوصول تلك الطائرات إلى العراق أصدرت القوة الجوية العراقية أمرها بالإفادة منها كطائرات وليست أدوات احتياطية، فأدخلت إلى معامل القوة الجوية، لإكمال تصليحها، كما وضعت عليها شارات القوة الجوية العراقية، وسلمت إلى السرب الرابع، لإكمال ملاكه من طائرات كلاديتير<sup>(2)</sup>.

(1) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص70.

(2) المصدر نفسه، ص71.

وضعت وزارة حمدي الباجه جي<sup>(1)</sup> الثانية (29 آب 1944 - 29 كانون الثاني 1946) نصب عينها مسألة تقوية الجيش وتنمية قوته الجوية<sup>(2)</sup>.

وبعد جهود مضمّنية بذلها وزير الدفاع في وزارة الباجه جي الثانية أرشد العمري<sup>(3)</sup>، من أجل تجهيز القوة الجوية العراقية بما تحتاجه من طائرات، وافقت الحكومة

(1) حمدي الباجه جي: (1887-1948) ولد حمدي الباجه جي في بغداد سنة 1887، أتمّ دراسته الإعدادية فيها عام 1905، قصد استانبول وتعلم في مدرسة الإدارة، فنال شهادتها في تموز 1908، عُيّن في عام 1913 وكيلاً لقائم مقام الكاظمية، شغل مناصب وزارية عدة منها: وزير للأوقاف في وزارة عبدالمحسن السعدون الثانية في حزيران 1925، كما تولى وزارة الدفاع وكالة في أيار 1926، وفي شباط 1941 عُيّن وزيراً للشؤون الاجتماعية، ثم أصبح رئيساً لمجلس النواب في تشرين الثاني 1941، واحتفظ بالمنصب نفسه في تشرين الأول 1943، ألّف وزارته الأولى في 3 حزيران 1944، وأعاد تأليفها في 29 آب 1944، كما تولى وزارة الخارجية في وزارة مُحمّد الصدر عام 1948، توفي في بغداد عام 1948. للتفاصيل عنه يُنظر: أفراح فاضل قنبر، حمدي الباجه جي ودوره في السياسة العراقية 1887-1948، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1995؛ مير بصري، المصدر السابق، ج1، ص249.

(2) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات العراقية، ج6، ط4، مطبعة دار الكتب، بيروت، 1974، ص78.

(3) أرشد العمري: (1888-1978) ولد في الموصل عام 1888، أكمل دراسته في مدرسة المهندسين الملكية العليا في استانبول عام 1908، فعُيّن مهندساً في بلديتها، كما عُيّن مهندساً في بلدية الموصل 1920، شغل وظائف إدارية عدة في العراق منها: مديراً عاماً للبرق والبريد، ثم أميناً للعاصمة عام 1931، تولى مناصب وزارية عدة منها: وزيراً للاقتصاد والمواصلات في وزارة الأيوبي الأولى (1934-1935) ثم اختير وزيراً للخارجية ووكيلاً لوزارة التموين في وزارة حمدي الباجه جي الأولى عام 1944، احتفظ بوزارة الخارجية فضلاً عن وزارة الدفاع وكالة في وزارة حمدي الباجه جي الثانية 29 آب 1944، شكّل وزارته الأولى (4 حزيران 1946 - 14 كانون الأول 1946)، وفي عام 1954، شكّل وزارته الثانية، توفي في بغداد عام 1978. للمزيد من التفاصيل يُنظر: منهل إسماعيل العلي بك، أرشد العمري 1888-1978 دراسة تاريخية في نشاطه الإداري والسياسي، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة الموصل، 1997.

البريطانية في أواخر عام 1944 على بيع (30) طائرة للحكومة العراقية<sup>(1)</sup> من طراز (انسان) (Anisan)<sup>(2)</sup>، وبوصول تلك الطائرات في بداية شباط 1945 للعراق، أُعيد إنشاء السرب الأول كما تم تسليح السرب السابع بهذه الطائرات<sup>(3)</sup>.

ومن الجدير بالذكر أنّ طائرات انسان التي جُهزت بها القوة الجوية العراقية كانت من الطائرات الملغى استخدامها والمتروكة في شمال إفريقيا، والتي هي من مخلفات الحرب العالمية الثانية<sup>(4)</sup>، وهذا يدل على عدم صدق نوايا الحكومة البريطانية على تطوير سلاح الجو العراقي، ولبقاء القوة الجوية العراقية بحاجة إلى مساعدة الطيران البريطاني.

وما أنّ علمت السلطات العسكرية العراقية من ضباط الجيش والقوة الجوية بأنّ هذه الطائرات لم تكن جديدة، بل كانت بحالة رديئة وذات عيوب، خلق ذلك انطباعاً غير حسن بين ضباط الجيش وبالأخص ضباط القوة الجوية العراقية تجاه الحكومة البريطانية<sup>(5)</sup>.

فقد أشار الدكتور مؤيد إبراهيم الوندائي بأنّ تجهيز القوة الجوية العراقية بطائرات انسان أدى إلى اتهام الضباط العراقيين الحكومة البريطانية بأنّها تسعى إلى إبقاء العراق ضعيفاً من الناحية العسكرية، فقد ذكر ما نصه: "في الواقع أنّ الطائرات التي تسلمها

(1) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملفة المرقمة 5، تقرير نصف سنوي رقم 42 عن القوة الجوية العراقية 1943-1945، ص13.

(2) طائرة انسان: هي طائرة انكليزية الصنع، قاصفة ذات جناح خشبي، مزودة بمحركين قوة كل منهما (330) حصان، عجالاتها تتطوي يدويّاً، سرعتها القصوى (140) ميلاً في الساعة، مزودة برشاشات خلفية. يُنظر: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص70.

(3) المصدر نفسه، ص70.

(4) المصدر نفسه، ص69.

(5) إبراهيم مُحمّد العقيدي، المصدر السابق، ص220.

العراق فيما بعد كانت مستخدمة وغير صالحة للعمل في المناطق الشديدة الحرارة، لكون جسم الطائرة لم يكن معدنيًا بل خشبيًا<sup>(1)</sup>.

إزاء الانتقادات الموجهة من السلطات العسكرية داخل الجيش العراقي تجاه الحكومة البريطانية الخاصة بصفقة طائرات انسان، اقترحت وزارة الخارجية البريطانية معالجة موضوع الطائرات، إما بإعادة الطائرات للحكومة البريطانية واسترداد مبالغ بيعها للحكومة العراقية، أو أن يعطى تعهد للحكومة العراقية بإبدالها بطائرات جديدة، وفي الوقت نفسه قامت وزارة الطيران بإجراء خطوة للحفاظ على سمعة بريطانيا في صفوف الجيش العراقي، تمثلت بقيامها بإرسال ستين طقمًا كاملاً من أجنحة جديدة لطائرات انسان في العراق<sup>(2)</sup>.

يبدو أن الحكومة العراقية كانت مضطرة لقبول صفقة طائرات انسان، وذلك لتعويض ما خسرت القوة الجوية العراقية من طائرات، بسبب حرب أيار 1941، وكذلك بسبب سياسة الحظر العسكري التي اتبعتها بريطانيا تجاه العراق خلال سنوات الحرب العالمية الثانية، والمتمثلة بمنع تجهيز القوة الجوية العراقية بالطائرات والأدوات الاحتياطية التي تحتاجها.

وفي آذار 1945 حاولت وزارة الدفاع، إعادة رفع قدرات الجيش العراقي والقوة الجوية من خلال القيام بعدد من التمارين العسكرية، وقد أسهمت القوة الجوية العراقية في التمرين الذي أُقيم في المدة (5-12 آذار 1945) في مناطق قلعة صالح وهور الحمّار والعمارة، إذ اشتركت القوة الجوية العراقية برف من الطائرات المقاتلة ورفان من الطائرات القاصفة<sup>(3)</sup>.

(1) نقلاً عن: مؤيد إبراهيم الوندأوي، العراق في التقارير السنوية للسفارة البريطانية 1944-1958،

دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، 1992، ص59.

(2) إبراهيم مُحَمّد العقيد، المصدر السابق، ص221.

(3) قحطان حميد كاظم، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية..، ص400.

وفي الرابع من نيسان 1945 رفع رئيس أركان الجيش العراقي صالح صائب الجبوري<sup>(1)</sup> تقرير أوضح فيه ضرورة تقوية الجيش العراقي والقوة الجوية، وأرفق بالتقرير مشروعاً لثلاث سنوات يقضي إبلاغ قوة الجيش إلى ثلاث فرق مشاة كاملة في موجودها، وتجهيزها وتسليحها بأحدث الأسلحة والحصول على لواء مدرع، وقوة جوية لا يقل عدد أسرابها عن خمسة أسراب مع التأسيسات المتممة لمثل هذا التشكيل، وتأمين وسائل النقل الآلية المقتضية للخطين الأول والثاني لهذه التشكيلات بحسب الملاكات، وتضمن التقرير احتساب كلفة التشكيلات الحديثة للجيش والقوة الجوية بلغت (5,578,421) دينار توزع على ثلاث سنوات، إلاَّ أنَّ مجلس الوزراء لم يتمكن من تخصيص المبلغ المذكور، بسبب الضائقة المالية<sup>(2)</sup>.

من جانب آخر أولى الوصي عناية خاصة بالقوة الجوية العراقية، ففي زيارته للولايات المتحدة الأمريكية في أيار 1945، ركز في مناقشته مع الوفد الأمريكي موضوع

(1) صالح صائب الجبوري: (1898-1993) ولد في بغداد عام 1898، درس في المدرسة الإعدادية العسكرية، قصد استانبول وانتمى إلى مدرستها العسكرية، وتخرج فيها ضابطاً برتبة ملازم ثان عام 1916، ألتحق بالجيش العراقي في 20 آب 1921، أوفد إلى بريطانيا عام 1927 للالتحاق بأحد ألوية الجيش البريطاني لمدة سنة واشترك بدورات مدرستي نذرآفون وهاييت، وهما متخصصتان في الأسلحة الخفيفة والمتوسطة، وفي كانون الأول 1933 عُيِّنَ مرافقاً للملك غازي، تولى رئاسة أركان الجيش العراقي خلال المدة (1944-1951)، وفي عام 1951 انتخب عضواً في مجلس الأعيان، تولى مناصب وزارية عدة، منها: وزيراً للمواصلات والأشغال في الوزارة السعيدية الثالثة عشر 1955، وفي عام 1957 عُيِّنَ وزيراً للأعمار في وزارة عبدالوهاب مرجان، واحتفظ بالوزارة نفسها في الوزارة السعيدية الرابعة عشرة 1958، كما تقلد وزارة المواصلات والأشغال في وزارة أحمد مختار بابان عام 1958. للتفاصيل عنه يُنظر: ليلي عادل عبدالقادر، صالح صائب الجبوري ودوره الوطني في تاريخ العراق المعاصر، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، 2009.

(2) المصدر نفسه، ص 129-130.

الإمدادات العسكرية إلى العراق، وتدريب الطيارين العراقيين في الولايات المتحدة الأمريكية<sup>(1)</sup>.

كما أشار الوصي في خطاب العرش في الأول من كانون الأول عام 1945، على الاهتمام بالجيش والقوة الجوية، إذ ذكر ما نصه: "لقد وضعت حكومتنا نصب عينها تقوية الجيش، واتخذت الإجراءات اللازمة لتنظيمه على الأسس العصرية، ورفع مستوى تدريبه بما يلائم التطورات العسكرية الأخيرة، وبوشر بتسليحه بالأسلحة الحديثة وتنمية قوته الجوية، وبذلت عناية كبيرة باتخاذ الوسائل للترفيه عن الجنود"<sup>(2)</sup>.

وفي الثالث والعشرين من شباط 1946 شكّل توفيق السويدي وزارته الثانية (23 شباط 1946-13 أيار 1946)<sup>(3)</sup> واسند إسماعيل نامق وزارة الدفاع<sup>(4)</sup>. أكدت حكومة السويدي الثانية على ضرورة تحديث الجيش العراقي والقوة الجوية وتجهيزها بالأسلحة والمعدات الحربية الحديثة<sup>(5)</sup>.

وفي الوقت نفسه حاولت الحكومة البريطانية بيع مخلفات الجيش البريطاني والقوة الجوية البريطانية من الأسلحة والمعدات العسكرية في قاعدة الشعبية إلى الحكومة

(1) أسامة عبدالرحمن نعمان الدوري، المصدر السابق، ص 297-298.

(2) نقلاً عن: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 3، ص 187.

(3) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات العراقية، ج 7، ط 4، مطبعة دار الكتب، بيروت، 1974، ص 6.

(4) إسماعيل نامق: (1892-1961) ولد في بغداد سنة 1892، درس في المدرسة الإعدادية العسكرية، قصد استانبول سنة 1909 ودرس في مدرستها الحربية، تخرج منها برتبة ملازم ثان عام 1912، انتمى إلى جمعية العهد السرية عام 1915، وفي 21 نيسان 1921 ألتحق بالجيش العراقي برتبة رئيس أول، تدرج في الرتب العسكرية، إذ عُيّنَ أمراً لمدرسة الخيالة عام 1924، فأمر فوج الخيالة الأول عام 1926، ثم أمراً لكلية الأركان سنة 1931، وفي تشرين الثاني 1941 تولى رئاسة أركان الجيش، عُيّنَ وزيراً للدفاع في وزارة توفيق السويدي الثانية 1946، توفي في بغداد عام 1961. يُنظر: مير بصري، المصدر السابق، ج 2، ص 123.

(5) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 3، ص 123.

العراقية، إلا أنَّ الجانب العراقي المتمثل برئاسة الأركان ووزارة الدفاع العراقية رفض العرض البريطاني، وعلل اللواء الركن حسن مصطفى سبب رفض الجانب العراقي شراء الأسلحة والمعدات العسكرية من قاعدة الشعبية بقوله: "وفي الحقيقة كان هناك اتجاه عام بين الضباط في ذلك الوقت نحو شراء كل شيء جديد، وكان الفريق الركن صالح صائب الجبوري رئيس أركان الجيش يقود ذلك الاتجاه، ويبدو أنَّه كان قد بنى قراره على عدم شراء أي شيء من قاعدة الشعبية، على انطباعه السيئ عما باعته بريطانيا للجيش العراقي في الماضي من أسلحة وطائرات ووسائل نقل ومعدات أخرى، ادعت أنَّها صالحة للاستخدام، في حين أنَّها لم تكن كذلك، ويظهر أنَّه خشي أن تكون محتويات قاعدة الشعبية من هذا النوع"<sup>(1)</sup>.

وعلى أثر غرق معسكر الرشيد في آذار 1946 فقدت القوة الجوية العراقية بعض طائراتها، فضلاً عن الكثير من مهماتها وتجهيزاتها<sup>(2)</sup>.

كلف وزير الدفاع إسماعيل نامق الجنرال (رنتن) (G.Rentin) رئيس البعثة العسكرية الاستشارية البريطانية في العراق، بوضع خطة لتسليح الجيش العراقي والقوة الجوية لمدة ثلاث سنوات (1946-1949)، وفيما يخص القوة الجوية العراقية رفع الجنرال رنتن خطته إلى وزير الدفاع في نيسان 1946، والتي أوضح فيها بأنَّها خطة مقترحة لثلاث سنوات لإعادة تجهيز القوة الجوية الملكية العراقية، وأنَّها بنيت على توسيعها من ثلاثة إلى خمسة أسراب، وهي تأخذ بنظر الاعتبار الطائرات والتجهيزات التي فقدت خلال فيضان آذار 1946، وقد بيّن الجنرال رنتن أنَّ منهاج الخطة الذي وضعه لإعادة تجهيز القوة الجوية العراقية هو كالآتي:

(1) نقلاً عن: اللواء الركن المتقاعد حسن مصطفى، مذكرات ملحق عسكري في لندن قبل حرب فلسطين الأولى وفي أثنائها 1946-1949، بغداد، 1985، ص 125-136؛ ليلي عادل عبدالقادر، المصدر السابق، ص 133.

(2) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 17، ص 71.

1. في عام 1946-1947 يتم تجهيز فصيل النقلية الآلية، وتعويب التجهيزات التي فقدت في أثناء الفيضان، وإعادة تسليح مدرسة الطيران، والتجهيزات الفنية الأخرى.

2. في عام 1947-1948 يتم تشكيل سرب طائرات (انسان) ثالث، وإعادة تسليح سرب طائرات (كلاديتير) بطائرات جديدة.

3. في عام 1948-1949 يؤلف سرب مقاتل آخر، وتأسيس المعدات الأرضية للطيران الليلي<sup>(1)</sup>.

ويبدو أنَّ الخطة التي وضعتها البعثة العسكرية الاستشارية البريطانية لإعادة تجهيز وتسليح وتوسيع القوة الجوية العراقية خلال ثلاث سنوات، كانت (شبه صورية) تتفق مع متطلبات السياسة البريطانية التي كانت تستهدف إضعاف القوة الجوية العراقية، فليس في منهاج السنة الأولى من الخطة (1946-1947) أي تغيير في أسراب القوة الجوية العراقية الثلاثة يساعدها على تعزيز قابليتها الحربية، في وقت كانت فيه جميع تلك الأسراب غير صالحة للأغراض الحربية، بل إنَّ بعضها كان لا يصلح حتى للطيران، فكان من المفروض أن يجري في السنة الأولى إضافة سرب محارب واحد على الأقل، في حين أنَّ ما استهدفته الخطة في السنة الأولى كان يقتصر على إعادة تسليح مدرسة الطيران فقط، وهذا يدل على أنَّ مدرسة الطيران لم يكن لديها طائرات صالحة للتدريب على الطيران الاعتيادي، كما أنَّ طائرات (انسان) التي جُهزَ بها سربان من أسراب القوة الجوية العراقية كانت لا تصلح للأغراض الحربية، لذلك فإنَّ إضافة سرب ثالث من طائرات انسان إلى تشكيلاتها بحسب منهاج السنة الثانية من الخطة (1947-1948)، لم يكن ليحسن موقف القوة الجوية العراقية أو يعزز قابليتها الحربية<sup>(2)</sup>.

(1) اللواء الركن المتقاعد حسن مصطفى، مذكرات ملحق عسكري في لندن..، ص 116-117؛ وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 3، ص 192.

(2) اللواء الركن المتقاعد حسن مصطفى، مذكرات ملحق عسكري في لندن..، ص 117.

وفي الأول من حزيران 1946 شكّل أرشد العمري وزارته الأولى (1 حزيران 1946-10 تشرين الثاني 1946) <sup>(1)</sup> واختير سعيد حقي وزيراً للدفاع <sup>(2)</sup>. سارت وزارة أرشد العمري على السياسة نفسها التي اتبعتها وزارة توفيق السويدي الثانية، فيما يخص تحديث الجيش العراقي والقوة الجوية، إذ أولت وزارته في تلك المرحلة جهودها لتزويد القوة الجوية العراقية بطائرات جديدة، ففي تموز عام 1946 سافر الوصي عبدالإله إلى انكلترا والتقى برئيس أركان الإمبراطورية البريطانية (المارشال مونتكمري) <sup>(3)</sup> (Field Marshal Bernard Montgomery)، وفتحته حول طلبات القوة الجوية العراقية، فأشار إليه أن يلتقي بوزير الطيران البريطاني (اللورد تيدر) (Lord Tider) بشأن تلك الطلبات، وبذلك اجتمع الوصي في 19 تموز 1946 يرافقه أمر القوة الجوية

(1) عبدالرزاق الحسني، تاريخ الوزارات العراقية..، ج7، ص97-98.

(2) سعيد حقي: (1883-1959) ولد في بغداد سنة 1883، أكمل دراسته فيها، قصد استانبول وانتمى إلى المدرسة الحربية فتخرج فيها ضابطاً برتبة ملازم ثان عام 1906، شارك في ثورة العشرين، ألتحق بالجيش العراقي في كانون الثاني 1921، تدرج في الرتب العسكرية حتى بلغ رتبة عقيد سنة 1928، عُيّن مديراً للإدارة في وزارة الدفاع عام 1930، وفي عام 1935 عُيّن مديراً لجمعية الطيران العراقية، اختير وزيراً للدفاع في وزارة أرشد العمري في حزيران 1946، توفي عام 1959. يُنظر: مير بصري، المصدر السابق، ج2، ص126.

(3) المارشال مونتكمري: ولد في لندن في 17 تشرين الثاني 1887 تلقى تعليمه في مدرسة يارل ستريت، ودخل الأكاديمية الملكية العسكرية المسماة (ساندهيرست)، واكتسب شهرة واسعة خلال الحرب العالمية الثانية، إذ تمكن من دحر قائد قوات المحور (أروين رومل) في شمال إفريقيا من خلال قيادته الإنزال الجوي للحلفاء، في آب عام 1942، عيّن ونستون تشرشل قائداً للفيلق البريطاني الثامن في الشمال الإفريقي، وقاد مونتكمري الجيش البريطاني في الراين، وأصبح رئيساً للقيادة العامة من عام 1946 وحتى عام 1948، ثم عُيّن رئيساً للجنة قادة أوروبا الغربية للمدة (1948-1951)، شغل منصب نائب أول لقادة الحلفاء في حلف الشمال الأطلسي، كتب مذكراته وطبعت عام 1958، وألف كتاب (السيبل إلى القيادة) عام 1961، توفي في 24 أيار 1976. للتفاصيل عنه يُنظر:

العراقية المقدم الطيار سامي فتاح، بوزير الطيران البريطاني، وقد دارت مباحثاتهما بشأن موضوعين رئيسيين هما:

1. تبديل طائرات (انسان) غير الصالحة والتي كانت قد جهزت بها القوة الجوية العراقية قبل سنتين بطائرات جديدة.

2. تدريب أفراد القوة الجوية العراقية من ضباط ومراتب أخرى في انكلترا<sup>(1)</sup>.

وقد ذكر الوصي خلال الاجتماع أنَّ طائرات انسان التي زودت بها القوة الجوية العراقية غير صالحة للأغراض الحربية، وأنَّ تجهيزها أثار انتقاداً في صفوف القيادات العسكرية، وأنَّه على الرغم من أنَّ وزارة الطيران بذلت جهوداً لتصحيح الخطأ، إلاَّ أنَّنا لا نظن المشكلة قد حلت حلاً مرضياً، أسفر الاجتماع عن موافقة وزير الطيران على تبديل طائرات انسان بطائرات حربية جديدة، كما وافق على تخصيص الشواغر اللازمة لتدريب أفراد القوة الجوية العراقية في مدارس القوة الجوية البريطانية ومؤسساتها التدريبية في بريطانيا<sup>(2)</sup>.

ونظراً لما حققه اجتماع الوصي عبدالإله مع وزير الطيران البريطاني اللورد تيدر في تموز 1946 من نجاح لصالح القوة الجوية العراقية، كلفت الحكومة العراقية اللواء الركن حسن مصطفى الملحق العسكري في لندن للاتصال بالمسؤولين البريطانيين في وزارة الطيران، من أجل الإسراع بتنفيذ مقترحات الاجتماع الخاصة بتبديل طائرات انسان بطائرات جديدة، وتدريب الطيارين في بريطانيا، وقد ذكر اللواء الركن حسن مصطفى ما نصه: "بأنَّه لم يجد صعوبة في مهمته الأولى الخاصة بتبديل طائرات انسان، لأنَّ وزارة الطيران البريطانية كانت تشعر بالخجل لبيع طائرات انسان القديمة وغير الصالحة للعراق قبل سنتين، كأنَّها أرادت أنْ (تُكفّر) عن ذنبها الذي ارتكبته، فوافقت بسهولة على استبدالها بطائرات جديدة"، وفي الوقت نفسه ذكر اللواء الركن حسن مصطفى

(1) نبيل عبدالقادر حسين، المصدر السابق، ص 194.

(2) اللواء الركن المتقاعد حسن مصطفى، مذكرات ملحق عسكري في لندن..، ص 119.

الصعوبات التي واجهته في مهمته الثانية المتعلقة بحمل المسؤولين في وزارة الطيران على الإسراع بتنفيذ ما يخص تدريب ضباط ومراتب القوة الجوية العراقية في بريطانيا، لم تقتصر الصعوبات على صعوبة الحصول على الشواغر لتدريب الطيارين في مدارس الطيران البريطانية ومؤسساتها فحسب، بل كانت تتمثل أيضاً بالأجور التي كانت تتقاضاها بريطانيا على تدريب الطيارين العراقيين، إذ إنَّ أجور التدريب في مدارس القوة الجوية البريطانية كانت عالية جداً، الأمر الذي يحول دون إرسال العدد الكافي من ضباط القوة الجوية العراقية ومراتبها إلى تلك المدارس، وبذلك كل ما استطاع أن يفعله الملحق العسكري في لندن في مهمته الثانية، هو الحصول على موافقة الحكومة البريطانية على إعفاء العراق من مبلغ (10000) جنيه من مجموع الأجور التي يصرفها الجيش العراقي وقوته الجوية على تدريب منتسبيها في بريطانيا خلال عامين، وهو مبلغ ضئيل بحيث أن وزير الطيران البريطاني اعترف بذلك بقوله: "أنَّه لا يسد إلاَّ قسمًا صغيراً من أجور تدريب الطيارين فقط"<sup>(1)</sup>.

أدى إلحاح الحكومة العراقية وضغطها المستمر على الحكومة البريطانية من أجل تجهيز القوة الجوية العراقية بطائرات جديدة، إلى موافقة وزارة الطيران على تجهيز العراق بثلاثة أسراب طائرات مقاتلة من نوع (هوكر فيوري) (Hawker Fury)<sup>(2)</sup>،

(1) نقلاً عن: اللواء الركن المتقاعد حسن مصطفى، مذكرات ملحق عسكري في لندن...، ص 119-120.

(2) طائرة فيوري: هي طائرة مقاتلة انكليزية الصنع، صنعت خصيصاً لإسناد البحرية البريطانية وللتعاون معها، وتعدُّ واحدة من أحدث الطائرات الحربية وأسرعها في العالم، والتي تمتاز عن غيرها في أنَّها ملائمة للأغراض الحربية العامة، فهي تجمع بين خواص الطائرات المقاتلة والقاصفة معاً، سرعتها القصوى (590) كم في الساعة، أمَّا تسليحها فهي مسلحة بأربعة مدافع أمامية، تحمل قنبلتين من وزن (1000) رطل، كما تحمل (8) صواريخ جو/ارض، وقد صممت طائرة هوكر فيوري للنزول فوق حاملات الطائرات وفي المطارات الأرضية. يُنظر: وزارة الدفاع، =

وصل السرب الأول منها في تشرين الأول عام 1947 في عهد حكومة صالح جبر (29 آذار 1947-27 كانون الثاني 1948)<sup>(1)</sup>، والذي أُعيد به تسليح السرب الأول من القوة الجوية العراقية، فيما وصل السربين الآخرين عام 1952<sup>(2)</sup>.

يمكن القول أنّ القوة الجوية العراقية حققت بوصول طائرات هوكر فيوري تقدماً ملموساً، إذ أصبحت تلك الطائرات تمثل العمود الفقري في تشكيلاتها، وعُدَّ العراق أول دولة تستخدم تلك الطائرات المتطورة بعد بريطانيا لإسناد قواتها البرية<sup>(3)</sup>.

من جانب آخر أُعيد فتح مدرسة الطيران باسم (سرب التدريب) واستقبلت دورة الطيران التاسعة لعام 1947، وتم تجهيز ذلك السرب بما بقي من طائرات (تاكرموث) (Tiger Mothe) وطائرات اوداكس هوكر نسر<sup>(4)</sup>، وفي الوقت الذي كانت فيه الحكومة العراقية منشغلة بتجهيز القوة الجوية العراقية بطائرات حربية متطورة، قررت إعادة تشكيل السرب الثاني (سرب النقل والمواصلات)، الذي فقد معظم طائراته في حرب أيار 1941،

=المصدر السابق، ج17، ص72؛ اللواء الركن المتقاعد حسن مصطفى، مذكرات ملحق عسكري في لندن...، ص226-227.

(1) صالح جبر: (1895-1957) ولد في الناصرية سنة 1895، أكملَ دراسته الرشدية فيها، ثم التحق في المدرسة الجعفرية في بغداد، ثم بمدرسة الحقوق عام 1921، عُيِّنَ قاضياً في قضاء الهندية 1926، ثم انتخب عضواً في مجلس النواب في تشرين الثاني 1930، اختير وزيراً للمعارف عام 1934، ثم وزيراً للعدلية في حكومة الانقلاب، تولى مناصب وزارية عدة أيضاً للمدة (1938-1947) شكّل وزارته عام 1947، والتي استقال منها بعد عقد معاهدة بورتسموث مع بريطانيا 1948، أسس حزب الأمة الاشتراكي عام 1951، توفي عام 1957. يُنظَرُ: فاطمة صادق عباس السعدي، صالح جبر ودوره السياسي في العراق حتى عام 1957، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، الجامعة المستنصرية، 2006؛ أحمد فوزي، حكايات سياسية وصحفية 12 رئيس وزراء في العهد الملكي، مطبعة دار الجاحظ، بغداد، 1984، ص253-258.

(2) قحطان حميد كاظم، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية...، ص402.

(3) اللواء الركن المتقاعد حسن مصطفى، مذكرات ملحق عسكري في لندن...، ص227.

(4) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص72.

وبعد جهود مضيئة من جانب الحكومة العراقية تمكنت من شراء ثلاث طائرات من نوع (دوف) (Dove) <sup>(1)</sup> وصلت العراق أوائل عام 1948، وبوصولها أنشئ رف المواصلات الأول من السرب الثاني <sup>(2)</sup>.

كما بذلت وزارة صالح جبر جهوداً لتعديل المعاهدة العراقية - البريطانية لعام 1930، ففي مساء يوم 3 كانون الثاني 1948 عقد اجتماعاً في قصر الرحاب برئاسة الوصي حضره كل من: نوري السعيد، وصالح جبر، وتوفيق السويدي <sup>(3)</sup>، وأحمد مختار بابان <sup>(4)</sup> أعرب الوصي عن رغبته في تثبيت أسس التعديل بحضوره، فاتفق الجميع على أن يشمل التعديل جملة من الأمور، منها ما يتعلق بالقوة الجوية وهي:

1. يتسلم العراق قاعدتي الحبانية والشعبية الجويتين، عندما يتم إبرام معاهدات الصلح بين الدول التي اشتركت في الحرب العالمية الثانية.

(1) طائرة دوف: هي طائرة مواصلات انكليزية الصنع، مصنوعة من المعدن، مزودة بمحركين قوة كل منهما (650) حصان، سرعتها القصوى (165) ميلاً في الساعة. يُنظرُ: المصدر نفسه، ص72.

(2) المصدر نفسه، ص72.

(3) عبدالرزاق الحسني، تاريخ الوزارات..، ج7، ص48.

(4) أحمد مختار بابان: (1900-1976) ولد في بغداد عام 1900، ينتمي إلى أسرة بابان الكردية المعروفة، أكمل دراسة الحقوق في استانبول فنالَ شهادتها عام 1923، عُيِّنَ قاضياً في لواء الموصل عام 1926، تدرج في المناصب القضائية حتى عام 1941، شغلَ مناصب إدارية عدة منها: متصرفاً للواء كربلاء عام 1941، ثم أصبح مديراً عاماً للتموين سنة 1942، شغلَ مناصب وزارية عدة منها: وزيراً للشؤون الاجتماعية عام 1946، ثم وزيراً للعدلية في عام 1948، عُيِّنَ رئيساً للديوان الملكي، شكّلَ وزارته خلال المدة (19 أيار 1958-14 تموز 1958)، فكان آخر رؤساء الوزراء في العهد الملكي، توفي في ألمانيا في 24 تشرين الأول عام 1976. يُنظرُ: مأمون شاكر إسماعيل، أحمد مختار بابان ودوره السياسي في العراق، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 1990.

2. ضرورة تسليح الجيش العراقي والقوة الجوية العراقية بالأسلحة نفسها التي تتسلح بها الوحدات البريطانية<sup>(1)</sup>.

وفي 15 كانون الثاني 1948 وقعت المعاهدة الجديدة في مدينة (بورتسموث) (Portsmouth) البريطانية والتي سميت باسمها، ومما يشار إليه أنّ موقف الرأي العام المتمثل برأي الأحزاب السياسية والصحافة والمواطنين وبعض الشخصيات الوطنية، كان معارضاً بشدة لعقد معاهدة بورتسموث<sup>(2)</sup>.

وعلى الرغم من إشارتها بشيء من الإيجاب إلى تسليح الجيش العراقي والقوة الجوية، إلاّ أنّهم رأوا في المعاهدة هذه انتقاص لسيادة العراق واستقلاله<sup>(3)</sup>.

فقد جاء في الفقرة الأولى من المادة الثالثة من الملحق بالمعاهدة العراقية البريطانية لعام 1948 "أنّ يقدم صاحب الجلالة البريطانية جميع التسهيلات المناسبة في حقول الطيران للقوة الجوية الملكية العراقية في المملكة المتحدة، وفي أي مستعمرة بريطانية أو أي محمية تديرها المملكة المتحدة"<sup>(4)</sup>، كما جاء في المادة الثامنة في الملحق نفسه "يتعهد صاحب الجلالة البريطاني أنّ يقدم جميع التسهيلات في الأمور التالية وذلك على نفقة صاحب الجلالة ملك العراق" وأهم هذه الأمور:

1. تعليم الضباط العراقيين الفنون البحرية والعسكرية والجوية في المملكة المتحدة.
2. تجهيز قوات صاحب الجلالة ملك العراق بالأسلحة والاعتدة والسفن والطائرات.
3. تقديم ضباط بحريين وعسكريين وجويين للخدمة بوصفهم معلمين في قوات صاحب الجلالة ملك العراق<sup>(5)</sup>.

(1) علاء جاسم مُحَمَّد الحربي، العلاقات العراقية البريطانية..، ص112.

(2) للتفاصيل عن معاهدة بوتسموث يُنظَر: كمال مظهر أحمّد، صفحات من تأريخ العراق المعاصر، دراسة تحليلية، منشورات مكتبة البديسي، بغداد، 1987، ص137-144.

(3) قحطان حميد كاظم، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية..، ص401-402.

(4) نقلاً عن: علاء جاسم مُحَمَّد الحربي، العلاقات العراقية والبريطانية..، ص139.

(5) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات..، ج7، ص264-265.

وعلى الرغم من التسهيلات التي أشارت إليها المعاهدة والملحق المتعلق بها، إلا أنها أبقت النفوذ والوصاية البريطانية على الجيش العراقي والقوة الجوية، وبخاصة بقاء التسهيلات السابقة التي يتوجب على الحكومة العراقية تقديمها إلى القوات البريطانية في حالة احتاجت الأخيرة لذلك، بما في ذلك المطارات ومخابئ الطائرات وكل ما يتعلق بالقوة الجوية العراقية، ومنها إبقاء الإشراف المشترك على القوة الجوية العراقية<sup>(1)</sup>.

في كانون الثاني عام 1948 شكّل السيد مُحَمَّد الصدر<sup>(2)</sup> وزارته (29 كانون الثاني 1948 - 16 حزيران 1948) واختير أرشد العمري وزيراً للدفاع<sup>(3)</sup>.

أولت وزارة الصدر عناية بالقضية الفلسطينية، وفي الوقت الذي أدركت فيه بريطانيا بأنّ حرب فلسطين لعام 1948 أخذت تلوح إلى الأفق، اتبعت بريطانيا سياسة الحظر العسكري تجاه تسليح الجيش العراقي وقوته الجوية، إذ أصدرت في شباط عام 1948 تعليماتها إلى وزارتي الحربية والطيران، بوجوب اخذ موافقة الحكومة البريطانية حول تجهيز طلبات العراق العسكرية اعتباراً من شباط 1948، ففي آذار 1948 فاتحت قيادة القوة الجوية العراقية القيادة الجوية البريطانية في الحبانية، حول تجهيز العراق بـ(15) طائرة من نوع (تاكرموث)، لاستخدامها لأغراض التدريب في مدرسة الطيران العراقية، وبذلك نوهت وزارة الطيران في لندن إلى وزارة الخارجية البريطانية عن استعدادها

(1) قحطان حميد كاظم، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية..، ص 402.

(2) مُحَمَّد الصدر: (1883-1956) ولد مُحَمَّد الصدر في الكاظمية عام 1883، ينتمي إلى أسرة دينية معروفة ينتهي نسبها للإمام موسى بن جعفر عليه السلام، أكمل دراسته الدينية في النجف، ساهم في ثورة العشرين التحررية ضد الانكليز، عارض معاهدة 1922 ونفي على أثر ذلك إلى إيران، وفي عام 1925 أصبح عضواً في مجلس الأعيان، انتخب رئيساً لمجلس الأعيان خلال المدة (1929-1937)، شكّل وزارته عام 1948 وكانت وزارته واحدة من الوزارات التي حظيت بتأييد شعبي كبير، توفي في بغداد في 3 نيسان عام 1956. يُنظر: مير بصري، المصدر السابق، ج 1، ص 129-131.

(3) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات..، ج 7، ص 213-214.

لتجهيز القوة الجوية العراقية بطائرات تايكروموت من مصادر القوة الجوية الملكية البريطانية في الحبانية، لأنَّ (دي هافيلاند) الشركة المنتجة لم تعد تنتج هذا النوع من الطائرات<sup>(1)</sup>.

إلاَّ أنَّ وزارة الخارجية رفضت تجهيز القوة الجوية العراقية بالطائرات، وأرسلت كتاباً إلى وزارة الطيران جاء فيه "لا يمكن أن نبرر تجهيز هذه الطائرات بموجب عقدنا الحالي مع الحكومة العراقية، فالمفروض هو أن لا نوافق على ذلك في الوقت الحاضر، لذلك نقترح أن يقتصر جوابكم للعراقيين على أن شركة دي هافيلاند، لم تعد تنتج طائرات تايكروموت، وإذا كان العراقيين يريدون طائرات من هذا النوع فعليهم أن يقدموا طلباً آخر أو يقدموا لكم اقتراحات بديلة وفي وسعنا أن ننظر في الأمر مرة أخرى"، ومما يجدر ذكره أنَّ وزارة الطيران اعترضت على رفض وزارة الخارجية تجهيز القوة الجوية العراقية بطائرات تايكروموت، ففي 22 نيسان 1948 أرسل وزير الطيران البريطاني كتاباً إلى وزارة الخارجية البريطانية طلب منها إعادة النظر بطلبات القوة الجوية العراقية<sup>(2)</sup>.

يبدو أنَّ موافقة وزارة الطيران على تجهيز القوة الجوية العراقية بالطائرات يعود إلى أسباب عدة، منها: أنَّ لوزارة الطيران البريطانية قيادة جوية قائمة في قاعدة الحبانية الجوية، وكان موقف بريطانيا يقضي بإدامة علاقات الصداقة والتعاون بين تلك القيادة والجيش العراقي بوجه عام، وبينها وبين قيادة القوة الجوية العراقية بوجه خاص، كما أنَّ وزارة الطيران كانت تدرك بأنَّ ما طلبته القوة الجوية العراقية من طائرات تايكروموت، لا يمكن أن تسهم في حرب فلسطين عند اندلاعها، لأنَّ طائرات تايكروموت لا يمكن أن تُعدَّ من وجهة الأغراض العملية نوعاً من طائرات الحركات أو الطائرات الحربية، فهي

(1) اللواء الركن المتقاعد حسن مصطفى، مذكرات ملحق عسكري في لندن...، ص 170؛ إبراهيم مُحمَّد العقيد، المصدر السابق، ص 414-415.

(2) نقلاً عن: اللواء الركن المتقاعد حسن مصطفى، مذكرات ملحق عسكري في لندن...، ص 171.

طائرات تدريب غير مسلحة وإذا استخدمت للاستطلاع القريب فإنها تتعرض لنيران الأسلحة الخفيفة من الأرض<sup>(1)</sup>.

فضلاً عن هذه الأسباب هناك سبب آخر دفع وزارة الطيران أن توافق على تجهيز العراق بالطائرات، يتمثل بقيام بريطانيا خلال هذه المدة بتجهيز إمارة شرق الأردن بطائرات (اوستر اوتوكار) (Austar Auto car)<sup>(2)</sup> التي هي أكثر ملائمة من طائرات تاكروموت للأغراض الحربية، وعلى الرغم من جهود وزارة الطيران إلا أن وزارة الخارجية أصرت على موقفها بعدم تجهيز العراق بالطائرات<sup>(3)</sup>.

دفعت تطورات الأحداث المتمثلة باندلاع حرب فلسطين في أيار 1948، إلى امتناع بريطانيا عن تجهيز العراق بالطائرات، كما رفضت تزويد طائرات (فيوري) بالعتاد، لغرض إبقاء القوة الجوية العراقية غير فعالة في حرب فلسطين<sup>(4)</sup>.

وبعد جهود مضيئة بذلها وزير الدفاع صادق البصام<sup>(5)</sup> في وزارة مزاحم

(1) اللواء الركن المتقاعد حسن مصطفى، مذكرات ملحق عسكري في لندن...، ص 171-172.

(2) طائرة اوستر اوتوكار: هي طائرة مواصلات انكليزية الصنع، مزودة بمحرك واحد قوته (135) حصان، تحمل طياراً وثلاثة أشخاص، وتستخدم لتنقلات القادة الميدانيين ولرصد نيران المدافع، سرعتها (100) ميل في الساعة. يُنظر: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 17، ص 76.

(3) إبراهيم مُحَمَّد العقيد، المصدر السابق، ص 415.

(4) اللواء الركن المتقاعد حسن مصطفى، مذكرات ملحق عسكري في لندن...، ص 172.

(5) صادق البصام: (1899-1960) ولد مُحَمَّد صادق البصام في بغداد سنة 1899، درس في المدرسة الإعدادية الملكية التي أصبحت تدعى ب (السلطانية)، شارك في الحرب العالمية الأولى إلى جانب الدولة العثمانية برتبة ضابط احتياط، وفي عام 1925 درس في مدرسة الحقوق ومارس المحاماة، انتخب نائباً عن الكوت عام 1930، وعن بغداد عام 1935، شغل مناصب وزارية عدة منها: وزيراً للاقتصاد عام 1939، ثم وزيراً للمعارف، واحتفظ بوزارة المعارف في وزارة طه الهاشمي عام 1941، وفي عام 1948 تولى وزارة الدفاع في وزارة مزاحم الباجه جي، أصدر جرائد عدة، منها: الدفاع، والحياد، والأفكار، توفي في بغداد عام 1960. يُنظر: حيدر طالب =

الباجة جي (26 حزيران 1948-6 كانون الثاني 1949)<sup>(1)</sup> تمكن من الحصول على بعض الأدوات الاحتياطية المتمثلة بالأجهزة اللاسلكية وزيوت الطائرات من وزارة الطيران البريطانية لغرض إدامة طائرات القوة الجوية العراقية<sup>(2)</sup>.

وفي عام 1949 وضعت وزارة نوري السعيد العاشرة (6 كانون الثاني 1949-10 كانون الأول 1949)<sup>(3)</sup> الحجر الأساس لإنشاء كلية للطيران في العراق، من خلال قيامها بإصدار نظام كلية الطيران العسكرية الملكية عام 1949<sup>(4)</sup> وقد حدد النظام المذكور مدة الدراسة في الكلية ثلاث سنوات، تكون السنة الثالثة منها خاصة بالطيران الحربي العملي، ويمنح الطالب فيها رتبة ملازم ثانٍ بعد نجاحه في السنة الدراسية الثانية على أن يستمر في الدراسة في السنة الثالثة، وبيّن النظام المذكور بأن الكلية المذكورة تتألف من مقر وثلاثة صفوف، ويتألف المقر من أمر الكلية وهيئتين إدارية وتدريبية مرتبطين بالأمر من جميع الوجوه، وإن الدراسة تبدأ في الأول من أيلول وتنتهي في نهاية الأسبوع الأول من تموز من السنة اللاحقة، وتقبل الطلبة من خريجي الدراسة الإعدادية، وقد بيّن نظام كلية الطيران العسكرية الملكية شروط القبول في الكلية، بأن يكون الطالب عراقي الجنسية ومن أب عراقي، وأن لا يقل عمره عن 17 سنة، وأن يكون سالمًا من الأمراض المعدية والعاهات الجسمية والعقلية، وأن ينجح في الفحص الطبي

=حسين الهاشمي، صادق البصام ودوره السياسي في العراق، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 2000.

(1) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات العراقية، ج8، ط4، مطبعة دار الكتب، بيروت، 1974، ص6-7.

(2) حيدر طالب حسين الهاشمي، المصدر السابق، ص118-119.

(3) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات...، ج8، ص67.

(4) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص73.

في طبابة الكلية، فضلاً عن تمتعه بالسمعة والأخلاق وغير محكوم بجناية مخرلة بالشرف<sup>(1)</sup>، كما تحتوي كلية الطيران العسكرية الملكية على فرعين هما:

1. الفرع الجوي: يخرج ضباط طيارين.

2. الفرع الفني: والذي يخرج ضباط فنيين غير طيارين يتم استخدامهم في الأقسام الفنية للقوة الجوية العراقية.

وفيما يخص التدريب في الكلية يكون على نوعين، التدريب الجوي يجري على ثلاثة مراحل (التدريب الابتدائي، والمتوسط، والمتقدم)، ولكل من هذه المراحل أساليب ونظم خاصة تبعاً لأنواع الطائرات المخصصة للتدريب ليلاً ونهاراً، والنوع الثاني التدريب الفني يكون على مراحل متنوعة تبعاً للاختصاص الفني، ويقوم بالتدريب في كلية الطيران العسكرية الملكية معلمون عراقيون من الضباط الطيارين والضباط المعلمين الفنيين<sup>(2)</sup>.

افتتحت كلية الطيران العسكرية الملكية في عهد وزارة علي جودت الأيوبي الثانية (18 كانون الأول 1949-10 شباط 1950)<sup>(3)</sup> في مطلع عام 1950، ومع بداية افتتاحها استقبلت الدورة الأولى، إذ شرعت في تدريب الطلاب على طائرات (سنجاب) (Singap) التي جهزت بها لأغراض التدريب الابتدائي بدلاً من طائرات تاكروموث التي أُلغيت من الخدمة<sup>(4)</sup>.

(1) قحطان حميد كاظم، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية..، ص 409-410.

(2) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 17، ص 73، محمود فهمي درويش، المصدر السابق، ص 335.

(3) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات..، ج 8، ص 148.

(4) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 17، ص 73.

كما قامت الحكومة العراقية بتجهيز كلية الطيران العسكرية الملكية بمجموعة من طائرات (هارفورد) (Harvard) <sup>(1)</sup> الأمريكية الصنع، وقد كانت هذه الطائرات من مخلفات مدارس الطيران الأمريكية، وقد أُلغيت من الخدمة بعد مدة قصيرة واستخدم محلها طائرات (بروفست) (BAC Jet Provost) البريطانية الصنع <sup>(2)</sup>. ومن جانب آخر شهدت القوة الجوية العراقية تطور آخر، تمثل بشراء ثلاث طائرات نقل من نوع (فريتزر) (Freeter) <sup>(3)</sup> وصلت العراق عام 1950، وبوصولها أنشئ الرف الثاني من السرب الثاني (سرب النقل والمواصلات)، كما اشترت الحكومة العراقية ثلاث طائرات نقل (سمتية) من نوع (سيكورسكي) (Sicorsky)، وصلت العراق عام 1951، وبوصولها أُعيد تشكيل السرب الثاني (سرب النقل والمواصلات)، مؤلفاً من ثلاثة رفوف، رف من طائرات دوغ، والثاني من طائرات فريتزر، والرف الثالث من طائرات سيكورسكي السمتية <sup>(4)</sup>.

(1) طائرة هارفورد: هي طائرة تدريب متقدم، تحتوي على مقعدين للمدرب والتلميذ، معدنية الصنع، مزودة بمحرك واحد قوته (540) حصان، سرعتها القصوى (150) ميلاً في الساعة، مسلحة برشاشة أمامية واحدة من عيار (303) عقدة، تحمل (8) قنابل من عيار (20) رطل. يُنظر: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص75.

(2) طائرة بروفست: هي طائرة تدريب ذات مقعدين متجاورين، معدنية الصنع، مزودة بمحرك واحد قوته (450) حصان، سرعتها القصوى (150) ميلاً في الساعة، مجهزة برشاشة أمامية واحدة من عيار (303) عقدة، تحمل (8) قنابل. يُنظر: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص73.

(3) طائرة فريتزر: هي طائرة مواصلات مصنوعة من المعدن، مزودة بمحركين قوة كل منهما (2040) حصان، سرعتها القصوى (150) ميلاً في الساعة، كما تستخدم لإلقاء المظليين، تحمل (3-5) طن حمولات متنوعة. يُنظر: المصدر نفسه، ص73.

(4) المصدر نفسه، ص72.

وفي الثاني من تموز 1952 شكّل مصطفى العمري<sup>(1)</sup> وزارته في (12 تموز 1952- تشرين الثاني 1952) وشغل حسام الدين جمعة وزارة الدفاع<sup>(2)</sup>. وضعت وزارة العمري نصب عينها مسألة العناية بالجيش والقوة الجوية، ففي 25 أيلول 1952 اجتمع وزير الدفاع حسام الدين جمعة بالملحق العسكري البريطاني (آرثر بويس) (Arthur Boyce) في ديوان وزارة الدفاع، تركزت مطالب وزير الدفاع في الاجتماع من الجانب البريطاني ضرورة الإسراع بتسليح الجيش العراقي وتزويده بالمهمات والأسلحة الحديثة، كما طالب إرسال الدفعة الثانية من طائرات (فيوري)، التي سبق أن عقدت الحكومة العراقية صفقتها مع بريطانيا عام 1947<sup>(3)</sup>.

(1) مصطفى العمري: (1894-1960) ولد في الموصل عام 1894 درس فيها، ينتمي إلى الأسرة العمرية المعروفة في الموصل، قصد بغداد عام 1911 فدرس في مدرسة الحقوق، شغل مناصب إدارية عدة، منها: قائممقام لقضاء تلعفر عام 1922، فقضاء قلعة صالح عام 1923، وفي عام 1928 أسندت إليه وكالة متصرفية لواء ديالى، كما عُيّن متصرفاً للواء الديوانية عام 1930، تولى مناصب وزارية عدة، منها: وزيراً للداخلية في وزارة المدفعي الرابعة عام 1938، واحتفظ بالوزارة نفسها عام 1941، اختير وزيراً للداخلية في وزارة مُحَمَّد الصدر 1948، أَلْفَ وزارته في تموز في 1952، توفي في لندن عام 1960. يُنظَر: مير بصري، المصدر السابق، ج1، ص283-284.

(2) حسام الدين جمعة: ولد في بغداد عام 1898 درس فيها، قصد استانبول وألتحق بالمدرسة الحربية، عمل ضابطاً في صنف المدفعية في الجيش العثماني، عاد إلى العراق عام 1921، فعُيّن مديراً عاماً لشرطة بغداد، ثم مديراً للسجون العامة عام 1932، اختير وزيراً للدفاع في وزارة مصطفى العمري في تموز 1952، تقلد وزارة الداخلية في وزارة المدفعي السادسة والسابعة عام 1953، وفي عام 1957 انتخب نائباً في مجلس النواب عن بغداد. يُنظَر: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج3، ص252.

(3) المصدر نفسه، ص252-253.

ونتيجة لضغط الحكومة العراقية، وافقت بريطانيا في تشرين الأول 1952 بتجهيز العراق بطائرات هوكر فيوري من الصنف المتبقية، وبوصولها عام 1952 أُعيد تسليح السرب الرابع بها<sup>(1)</sup>.

وبعد استقالة وزارة نور الدين محمود في كانون الثاني 1953<sup>(2)</sup> ارتأت وزارة جميل المدفعي السادسة التي أُلقت في (29 كانون الثاني 1953 - 5 أيار 1953) الالتجاء إلى الولايات المتحدة، رغبة منها في توسيع الجيش العراقي والقوة الجوية، إذ طلبت من الولايات المتحدة الأمريكية في آذار 1953 مساعدات عسكرية، ودخلت الوزارة في مفاوضات مع الحكومة الأمريكية، إلا أنها لم تتلقَ أي جواب لطلبها<sup>(3)</sup>.

ويبدو أنَّ الولايات المتحدة أدركت وبالتحديد في الخمسينات، أنَّ مركز بريطانيا في العراق أخذ بالضعف، وأنَّه إذا ما تدهور على نحو متزايد فإنَّ على الولايات المتحدة الأمريكية أن تسارع في تعزيز وجودها هناك، وفي إطار تلك الرؤية جاءت زيارة وزير

(1) قحطان حميد كاظم، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية..، ص 403؛ وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 17، ص 140.

(2) نور الدين محمود: (1899-1981) ولد في الموصل عام 1899، تخرج من المدرسة الحربية في استانبول برتبة ملازم ثان عام 1917، عُيِّن معلماً في المدرسة العسكرية العراقية، ثم دخل كلية الأركان وتخرج منها عام 1930، عُيِّن ملحقاً عسكرياً في لندن 1935، اختير قائداً للفرقة الثانية عام 1941، وفي عام 1948 تولى القيادة العامة للجيش العربي في فلسطين، عُيِّن رئيساً لأركان الجيش عام 1951، أُلّف وزارته عام 1953، وشغل منصب وزيراً للدفاع وكالةً، توفي في بغداد عام 1981. يُنظَرُ: فاطمة عدنان شهاب الدين، نور الدين محمود ودوره العسكري والسياسي في العراق، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 2007.

(3) بشار فتحي جاسم العكيدي، صراع النفوذ البريطاني - الأمريكي في العراق 1939-1958 دراسة تاريخية سياسية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة الموصل، 2003، ص 92.

الخارجية الأمريكي (جون فوستر دالاس)<sup>(1)</sup> (John Foster Dallas) إلى الشرق الأوسط في أيار 1953، وهو أول وزير خارجية أمريكي يزور المنطقة<sup>(2)</sup>.

وصل دالاس بغداد في 17 أيار 1953، وأجرى مباحثاته مع وزارة المدفعي السابعة (7 أيار 1953-15 أيلول 1953)<sup>(3)</sup> بحضور كل من رئيس الوزراء جميل المدفعي ونائبه علي جودت الأيوبي، ووزير الخارجية توفيق السويدي، ووزير الدفاع نوري

(1) جون فوستر دالاس: رجل دولة سياسي، وقانوني أمريكي، ولد في واشنطن في 25 شباط 1888، درس في مدارس نيويورك الحكومية، ثم ألتحق بجامعة برنستون، وجورج واشنطن في أمريكا، والسوربون في فرنسا، إذ درس القانون متخصصاً في القانون الدولي، عمل دالاس في مجلس التجارة الحربي، وعينه الرئيس ويلسون مستشاراً لوفد بلاده إلى مؤتمر فرساي للسلام عام 1919، ثم عمل مستشاراً للشؤون المالية في حكومات أجنبية عدة، أسهم دالاس في إعداد ميثاق الأمم المتحدة في أثناء الحرب العالمية الثانية، عمل مندوباً في الجمعية العامة للأمم المتحدة للأعوام: (1946، 1947، 1950)، وفي عام 1950 عينه الرئيس الأمريكي ترومان مستشاراً له لإجراء مفاوضات لمعاداة الصلح مع اليابان وتوجت مهمته بالنجاح، شغل منصب وزير للخارجية في عهد الرئيس الأمريكي ايزنهاور للمدة (1953-1959)، تأثرت سياسته الخارجية بعوامل عدة منها: بشخصية قوية على مستوى الرأي العام الأمريكي والدولي، فضلاً عن رغبته بإتباع أسلوب المفاوضات، وإبرام الاتفاقيات الدولية، بوصفه متخصصاً في القانون الدولي، ألف كتب سياسية عدة، ففي عام 1939 ألف كتاب (الحرب والسلام والتغيير)، وفي عام 1950 ألف كتاب (حرب أم سلام)، توفي عام 1959 بعد إصابته بمرض السرطان. للمزيد من التفاصيل يُنظر:

The New Encyclopaedia Britannica, op.cit, vol.5, p.1081-1082, vol.III, p.699.

(2) كانت سياسة الولايات المتحدة الأمريكية بعد الحرب العالمية الثانية في الشرق الأوسط، قائمة على احتواء الخطر الشيوعي وإبعاده عن دول الشرق الأوسط، وبذلك أن الغاية من زيارة وزير الخارجية الأمريكي عام 1953، من أجل التمهيد لإقامة مشروع الدفاع عن الشرق الأوسط، وتأسيس قواعد عسكرية في المنطقة. يُنظر: علاء جاسم مُحَمَّد الحربي، العلاقات العراقية البريطانية..، ص231-233؛ عصام شريف التكريتي، العراق في الوثائق الأمريكية من (1952-1954)، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، 1995، ص30.

(3) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات العراقية، ج9، ط4، مطبعة دار الكتب، بيروت، 1974،

السعيد، ركز الجانب العراقي في مباحثاته مع وزير الخارجية، بضرورة تسليح الجيش العراقي، وقد وافق وزير الخارجية الأمريكي على ذلك من حيث المبدأ<sup>(1)</sup>.  
من جانب آخر كررت وزارة مُحمَّد فاضل الجمالي الأولى (17 أيلول 1953-27 شباط 1954)<sup>(2)</sup> طلب المساعدة الأمريكية، وافق الجانب الأمريكي على تقديم المساعدة بعد عقد اتفاقية الأمن المتبادل<sup>(3)</sup> التي وقعت بين الحكومة الأمريكية وبين وزارة الجمالي الثانية (18 آذار 1954 - 19 نيسان 1954)<sup>(4)</sup> في الحادي عشر من نيسان 1954، نصت الاتفاقية على تقديم مساعدات عسكرية واقتصادية أمريكية إلى العراق، لحماية أمنه الداخلي ودفاعه عن نفسه، على أن لا يقوم بأي عمل عدائي ضد أي دولة أخرى<sup>(5)</sup>.

كما أعلنت وزارة أرشد العمري الثانية (29 نيسان 1954 - 17 حزيران 1954)<sup>(6)</sup> رغبتها في توسيع تشكيلات الجيش العراقي والقوة الجوية، إذ عرضت خطة

(1) علاء جاسم مُحمَّد الحربي، العلاقات العراقية البريطانية..، ص 233.  
(2) مُحمَّد فاضل الجمالي: (1903-1997) ولد في الكاظمية عام 1903، من أسرة دينية محافظة، تولى مناصب حكومية رفيعة وعديدة حتى نهاية العهد الملكي، منها: مراقباً عاماً للمعارف في نيسان 1932، ثم مديراً للمعارف، كما عمل في السلك الدبلوماسي، إذ عُيِّنَ مستشاراً في المفوضية العراقية في واشنطن عام 1943، شغل مناصب وزارية عدة، منها: وزيراً للخارجية في عام 1946، واحتفظ بالوزارة نفسها في وزارة السعيد العاشرة 1949، كما عُيِّنَ وزيراً للخارجية في وزارة نور الدين محمود 1952، شكّل وزارته الأولى عام 1953، وألّف وزارته الثانية في آذار 1954، له عدد من المؤلفات منها: (التعليم الريفي في العراق، والعراق الجديد، والتربية والتعليم في تركيا الحديثة)، توفي في تونس عام 1997. يُنظرُ: رحيم كاظم مُحمَّد الهاشمي، مُحمَّد فاضل الجمالي ودوره السياسي ونهجه التربوي حتى عام 1958، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الموصل، 1997.

(3) قحطان حميد كاظم، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية..، ص 404.

(4) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات..، ج 9، ص 91.

(5) علاء جاسم مُحمَّد الحربي، العلاقات العراقية البريطانية..، ص 241.

(6) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات..، ج 9، ص 130.

إعادة تنظيم الجيش العراقي التي وضعتها دائرة الأركان العامة بوزارة الدفاع على الوفد الأمريكي الذي زار العراق في 15 أيار 1954، برئاسة العميد (بريكادير جنرال مايرز) (Brigadier General Mires)، وبينت الخطة العراقية فيما يخص القوة الجوية "إحداث قوة جوية تعبوية من (13) سرباً، باستثناء كلية الطيران"<sup>(1)</sup>.

ويبدو أنّ بريطانيا لم تكن بعيدة عن محاولات الولايات المتحدة الأمريكية الرامية لبسط نفوذها على العراق، ولاسيما بعد زيارة دالاس عام 1953، وتوقيع اتفاقية الأمن المتبادل لعام 1954، الأمر الذي جعل بريطانيا تعيد ترتيب سياستها بشأن تسليح القوة الجوية العراقية، لذلك قدمت تسهيلات كبيرة للحكومة العراقية لشراء سربين من الطائرات البريطانية المقاتلة، الأول من نوع (دي هافيلاند فمباير) (De Havilland Vampire)<sup>(2)</sup>، والسرب الثاني طائراته من نوع (فم) (Vinn)<sup>(3)</sup>.  
وبوصول السربين عام 1954، أُعيد بهما تسليح السرب الخامس والسادس الملغيان من القوة الجوية العراقية<sup>(4)</sup>.

وفي مطلع آب 1954 شكّل نوري السعيد وزارته الثانية عشر (3 آب 1954- 17 كانون الأول 1955)<sup>(5)</sup> احتفظ لنفسه بوزارة الدفاع، وافتتح المجلس النيابي في 1 كانون الأول 1954 بخطاب العرش الذي ورد فيه ما نصه: "إنّ الحكومة جعلت

(1) قحطان حميد كاظم، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية..، ص 404.

(2) طائرة فمباير: هي طائرة مقاتلة، ذات مقعد واحد، مزودة بمحرك نفاث قدرته (3600) رطل، سرعتها القصوى (450) ميلاً في الساعة، تحتوي على أربعة مدافع من عيار (20) ملم، وتحمل قنبلتين وزنها (1000) رطل، وثمانية صواريخ جو/أرض. يُنظر: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 17، ص 77.

(3) طائرة فم: هي طائرة مقاتلة، ذات مقعد واحد، مزودة بمحرك قدرته (4500) رطل، سرعتها القصوى (540) ميلاً في الساعة، مسلحة بأربعة مدافع، وقنبلتين من عيار (1000) رطل، وثمانية صواريخ جو/أرض. يُنظر: المصدر نفسه، ص 77.

(4) قحطان حميد كاظم، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية..، ص 405.

(5) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات..، ج 9، ص 159.

تنظيم الجيش بما فيه القوة الجوية، وتسليحه وتجهيزه وتدريبه من أهم غاياتها، فسعت للحصول على الأسلحة الحديثة من سائر المصادر، وقبلت المساعدات الأمريكية من دون أن تلتزم بقيد أو شرط<sup>(1)</sup>.

كما شهدت وزارة السعيد الثانية عشرة توقيع ميثاق بغداد، الذي بدأ بتوقيع ميثاق التعاون المتبادل بين العراق وتركيا في شباط 1955<sup>(2)</sup> بدون الدخول في تفاصيل ميثاق بغداد، الأمر الذي يهمننا منه مدى تأثيره على القوة الجوية العراقية، ففي الرابع من نيسان 1955 عقدت اتفاقية خاصة بين العراق وبريطانيا<sup>(3)</sup>، والتي على أثرها ألغيت المعاهدة العراقية البريطانية لعام 1930، نصت الاتفاقية 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 العراقية والمنشآت الأخرى، إلا أن تلك الاتفاقية حولت بريطانيا استخدام المطارات العراقية كافة، في حين كانت مقتصرة سابقاً (بموجب معاهدة 1930) على قاعدتي الحبانية والشعبية فقط<sup>(4)</sup>.

ونصت الاتفاقية الجديدة على اشتراك الحكومة البريطانية مع الحكومة العراقية في تأسيس جهاز للإنذار ضد الغارات الجوية وأن "تتمتع الطائرات العائدة لكل من البلدين بتسهيلات المرور والترحيل داخل البلد الآخر"، كما أشار الملحق العسكري للاتفاقية العراقية البريطانية لعام 1955 "إلى انتقال القيادة في الحبانية والشعبية إلى

(1) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج3، ص285.

(2) للتفاصيل عن ميثاق بغداد. يُنظر: علاء جاسم مُحَمَّد الحربي، العلاقات العراقية البريطانية..، ص261-280.

(3) كانت الاتفاقية الخاصة بين العراق وبريطانيا هي مقدمة لانضمام بريطانيا إلى ميثاق بغداد، إذ انضمت بريطانيا إليه بعد يوم من توقيع الاتفاقية، وعقب انضمام بريطانيا للميثاق انضمت إليه إيران وباكستان واتخذ من بغداد مقراً له. يُنظر: المصدر نفسه، ص270.

(4) قحطان حميد كاظم، القوة الجوية العراقية وتطورها مهامها التعبوية..، ص405؛ عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات..، ج9، ص295.

الحكومة العراقية اعتباراً من تأريخ توقيع الاتفاقية الخاصة، ويُعين ضباط ذوو رتب مناسبة لهذا الغرض في 3 أيار 1955"، وأن "يجري إخلاء جميع الوحدات الجوية المنسوبة للقوة الجوية الملكية البريطانية المقيمة حالياً في الحبانية والشعبية بصورة تدريجية، وينجز إخلاتها خلال سنة واحدة بعد تأريخ التوقيع على الاتفاقية الخاصة"<sup>(1)</sup>.

وفي الثاني من أيار 1955 اتخذت الحكومة العراقية التدابير اللازمة لاستلام قاعدتي الحبانية والشعبية من بريطانيا، وقد حرص نوري السعيد على إعطاء الحدث أهمية كبيرة، وكأنه يوم وطني، إذ أُقيم حفل كبير في قاعدة الحبانية، حضرته وفود خاصة وصحفية من بعض الأقطار العربية مثل سوريا، والأردن، ولبنان، والسودان، وليبيا، كما حضره وفد تركي، وقد ألقى الملك فيصل الثاني كلمة بهذه المناسبة قائلاً: "يستلم العراق قاعدتي الحبانية والشعبية، فيقتطف بذلك ثمرة جديّة من ثمرات جهادكم الطويل في سبيل السيادة الكاملة والاستقلال الناجز"، وعلى الرغم من تسلم القوة الجوية العراقية القاعدتين، إلا أنّ قسمًا من أسراب القوة الجوية البريطانية بقيت تحت إشراف بريطانيا لتدريب طياري القوة الجوية العراقية<sup>(2)</sup>.

من جانب آخر حاول نوري السعيد الإفادة من كون العراق عضوًا في حلف بغداد وبمناخ مركز الحلف، فسعى إلى تحديث فرقتي مشاة من قواته البرية، وتشكيل فرقة آلية جديدة مجهزة بمعدات أمريكية، والحصول على مدافع أمريكية، وتوسيع القوة الجوية العراقية بإضافة ثلاث أسراب طائرات تستخدم في مهام تعبوية واستطلاعية، إلا أنّ المساعدات الأمريكية المقدمة للحكومة العراقية وفقًا لاتفاقية الأمن المتبادل لعام 1954 وحلف بغداد، كانت تقتصر على عجلات آلية ومعدات هندسية وأسلحة خفيفة<sup>(3)</sup>، في حين لم تجهز الولايات المتحدة العراق بالأسلحة الثقيلة والطائرات النفاثة أسوة بدول حلف

(1) نقلًا عن: قحطان حميد كاظم، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية..، ص 405-406.

(2) نقلًا عن: علاء جاسم مُحَمَّد الحربي، العلاقات العراقية البريطانية..، ص 270؛ قحطان حميد كاظم، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية..، ص 406.

(3) نقلًا عن: ليلي ياسين حسين الأمير، نوري السعيد ودوره في حلف بغداد وأثره في العلاقات العراقية - العربية حتى عام 1958، مكتبة اليقظة العربية، بغداد، 1990، ص 274.

بغداد الشرقية الأخرى، وقد علل اللواء الركن حسن مصطفى في مذكراته سبب ذلك بقوله: "إنَّ بعض المسؤولين الأمريكيين كانوا تحت ضغط شديد من الصهاينة من جهة ومن بريطانيا من جهة أخرى، فالصهاينة لا يريدون أن تزود أمريكا العراق بالأسلحة الثقيلة لاسيما الطائرات النفاثة الحديثة، لأنَّ العراق دولة عربية وتسليحه بتلك الأسلحة يؤثر على سلامة إسرائيل وأمنها، وبريطانيا كانت لا تريد تجهيز العراق بأسلحة أمريكية، بل كانت تريد أن يبقى مجهزاً بأسلحة ومعدات بريطانية كالسابق، لكي يعتمد عليها في إدامة الجيش العراقي وشراء ما يحتاج إليه منها"<sup>(1)</sup>.

وفي الوقت الذي فشلت فيه الحكومة العراقية في الحصول على المساعدات العسكرية الأمريكية التي حددتها لاسيما الطائرات، اتجهت وزارة نوري السعيد الثالثة عشر (29 كانون الأول 1955 - 8 حزيران 1957)<sup>(2)</sup> في أواخر عام 1956 إلى بريطانيا لتجهيز القوة الجوية العراقية بطائرات نفاثة، مستغلة مركزها في حلف بغداد، وبعد مراسلات طويلة أجرتها الحكومة العراقية مع الحكومة البريطانية، وافقت بريطانيا على إهداء خمس طائرات مقاتلة من طراز (هوكر هنتر) (Hawker Hunter)<sup>(3)</sup> للقوة الجوية العراقية على سبيل المساعدة، وتقدم السفير البريطاني إلى وزير الخارجية العراقية برسالة جاء فيها "أخذت حكومة صاحبة الجلالة بنظر الاعتبار رغبة الحكومة العراقية في أن تكون القوة الجوية الملكية العراقية مزودة بطائرات مقاتلة حديثة، وبالنظر لمشاركة صاحبة الجلالة العراق في ميثاق بغداد، فهي مستعدة للتعاون مع العراق بإنشاء قواته

(1) اللواء الركن المتقاعد حسن مصطفى، مذكراتي السياسية في واشنطن، كفاح سياسي ضد الصهيونية وأعداء العرب، بغداد، 1990، ص74.

(2) عبدالرزاق الحسني، تاريخ الوزارات العراقية، ج10، ط4، مطبعة دار الكتب، بيروت، 1974، ص7.

(3) طائرة هنتر: هي طائرة مقاتلة انكليزية الصنع، ذات مقعد واحد، مزودة بمحرك نفاث قدرته (1500) رطل، سرعتها 84% من سرعة الصوت، مسلحة بأربعة مدافع من عيار (30) ملم، =وقنبلتين (1000) رطل، تحمل (24) صاروخ جو/ارض. يُنظر: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص78.

على أحدث الطرق، والمحافظة عليها للدفاع عن نفسه، وهي لذلك مستعدة لمساعدة القوة الجوية الملكية العراقية في هذا الشأن، وبناءً على ذلك أبلغت أن أخبر معاليكم أن حكومة صاحبة الجلالة على استعداد لتقديم هدية إلى الحكومة العراقية مؤلفة من خمس طائرات من طراز هنتر رقم (6) وهي أحدث طراز استخدمه سلاح الجو البريطاني، وتتضمن الهدية تزويد الطائرات بقطع غيار لمدة ثلاثة أشهر، وكلفة إيصال الطائرات عند وصولها<sup>(1)</sup>.

وصلت الطائرات عام 1957<sup>(2)</sup> وبوصولها أُعيد النظر في تسليح السربين الخامس والسادس، إذ سلمت طائرات هنتر إلى السرب السادس، أمّا طائرات (فم) فقد سلمت إلى السرب الخامس عوضاً عن طائرات (فامباير) التي كان مسلحاً بها، وقد انتقلت طائرات فامباير إلى كلية الطيران العسكرية الملكية، لتستخدم في مراحل التدريب المتقدم<sup>(3)</sup>.

وفي عام 1957 حاولت الحكومة العراقية الاستفادة من المساعدات العسكرية التي عرضها الرئيس الأمريكي (داويت ديفيد ايزنهاور)<sup>(4)</sup> (Dwight David Eisenhower) في مشروعه الذي تضمن مساعدة الدول التي تطلب الحماية من الخطر السوفيتي<sup>(1)</sup>.

(1) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات...، ج10، ص65-66.

(2) علي عواد، المصدر السابق، ص21.

(3) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص74.

(4) ايزنهاور: ولد في تكساس في 14 تشرين الأول عام 1890، ينتمي لعائلة فقيرة كانت تزاوّل عمل إنتاج مشتقات الحليب، بعد انتهاءه من الدراسة الثانوية، ألتحق بالأكاديمية العسكرية = الأمريكية وتخرج فيها برتبة ملازم ثانٍ، وفي أثناء الحرب العالمية الأولى شغل منصب قائد لمركز تدريب الدروع، ورُقّي إلى رتبة نقيب، وحصل على ميدالية (الخدمة المميزة)، وشارك في الحرب العالمية الثانية برتبة عميد في قوات الحلفاء المرابطة في أوروبا، وكان عضواً في الحزب الجمهوري الأمريكي، تولى رئاسة الولايات المتحدة الأمريكية لمرتين متتاليتين من (1953-1961)، اتسمت سياسته بتحسين علاقة بلاده مع الاتحاد السوفيتي، وأقام علاقات دبلوماسية مع كوبا خلال السنتين الأخيرتين من رئاسته، نشر مذكراته عام 1963، وأشهر مؤلفاته (ببساطة) وهي سلسلة

ففي نيسان 1957 عرض نوري السعيد مطالبه على مبعوث الرئيس الأمريكي الخاص (ريتشارد نيكسون)<sup>(2)</sup> (Richard Milhous Nixon) في بغداد<sup>(3)</sup> والتي تضمنت إعادة تجهيز الوحدات والتشكيلات الآتية: ثلاث فرق عسكرية، وقوة مدرعة<sup>(4)</sup>، وطالب توسيع القوة الجوية العراقية، فقد كانت خطط توسيع القوة الجوية هذه وإعادة تنظيمها، قد درست سابقاً، وأجل تطبيقها على أهميتها البالغة لعدم تيسر الإمكانيات، وهدفت عملية شمولها بالمساعدات العسكرية توفير طائرات نفثة جديدة لثلاثة أسراب،

قصصية مع أصدقائه عام 1976، توفي ايزنهاور بتاريخ 28 آذار 1969 بعد معاناته من أمراض عدة، كان آخرها عجز في القلب. للتفاصيل عنه يُنظرُ:

The New Encyclopaedia Britannica, op.cit, vol.6, p. 514-515.

(1) بعد العدوان الثلاثي على مصر في 31 تشرين الأول 1956، فقدت بريطانيا مركزها الواسع في الشرق الأوسط، نتيجة لتأمرها مع إسرائيل وفرنسا في غزو مصر، حدث فراغ في المنطقة، فرأت الولايات المتحدة أن تملأه وتحل محل بريطانيا في الشرق الأوسط، قبل أن يحتل الاتحاد السوفيتي هذه المنزلة، لذلك عرض الرئيس الأمريكي ايزنهاور مشروعه الذي عرف بمبدأ ايزنهاور، والذي تضمن أن تستخدم الولايات المتحدة قواتها للمحافظة على استقلال أي بلد في الشرق الأوسط بناءً على طلبه، ضد أي عدوان موجه من أي بلد واقع تحت سيطرة الشيوعية، وتقديم المعونة العسكرية لأي بلد من الشرق الأوسط يطلب ذلك، والتعاون معه لبناء قوته الاقتصادية. يُنظرُ: بشار فتحي جاسم العكدي، المصدر السابق، ص 97-98.

(2) ريتشارد نيكسون: ولد في عام 1913، وهو نائب الرئيس الأمريكي ايزنهاور، ترأس اجتماعات مجلس الأمن القومي لمرات عدة، تولى رئاسة الجمهورية للولايات المتحدة الأمريكية خلال المدة (1968-1973)، بدأ مدة رئاسته مصمماً على إنهاء التدخل العسكري الأمريكي في فيتنام، والذي تحقق بمغادرة القوات الأمريكية فيتنام في 28 آذار 1973، تميزت سياسته الخارجية بمحاولة إعادة العلاقات مع الصين، وذلك من خلال زيارته لبيكين في شباط 1972، وحاول توثيق العلاقات مع الاتحاد السوفيتي. للتفاصيل عنه يُنظرُ: روجر باركنسن، موسوعة الحرب الحديثة، ترجمة: سمير عبدالرحيم الجليبي، ج2، دار المأمون للترجمة والنشر، بغداد، 1990، ص 492.

(3) بشار فتحي جاسم العكدي، المصدر السابق، ص 98.

(4) ليلي ياسين حسين الأمير، المصدر السابق، ص 258.

فضلاً عن ثلاثة أجهزة رادار سيارة، وتدريب العراقيين على تلك الأسلحة والمعدات، يزداد على ذلك طالب السعيد توسيع المطارات، ومنها: إنشاء مطار في أربيل وجعله قادراً على استيعاب الطائرات الحديثة، لإسناد القوات العراقية على محور (راوندوز - سليمانية)، وكذلك توسيع مطارات بغداد (الهندي)، والشعبية، والحبانية، بما يواكب التطورات العسكرية التي ستشهدها القوة الجوية العراقية خاصة والجيش العراقي عامة<sup>(1)</sup>.

استجابت الحكومة الأمريكية لمطالب نوري السعيد، إذ أرسلت بعض الأسلحة الثقيلة إلى الجيش العراقي، أمّا فيما يخص استجابة الولايات المتحدة لمطالب الحكومة العراقية الخاصة بتزويدها بطائرات نفاثة، كانت موضع خلاف فقد ذكرت الدكتورة ليلي ياسين حسين الأمير أنّ الحكومة الأمريكية وافقت على تجهيز العراق بسرب من طائرات (ف 86) المقاتلة، تضمنت الدفعة الأولى منها ستة طائرات لأغراض التدريب المتقدم<sup>(2)</sup>.

في حين أنّ الملحق العسكري في واشنطن حسن مصطفى ذكر بأنّ الولايات المتحدة الأمريكية لم تجهز العراق بهذا النوع من الطائرات<sup>(3)</sup>.

يبدو أنّ الرأي الراجح يعود إلى ما ذكره اللواء الركن حسن مصطفى بأنّ الولايات لم تجهز العراق بهذه الطائرات، ومما يؤكد ذلك أنّ كتاب تأريخ القوات العراقية المسلحة في جزئه السابع عشر الخاص بتأسيس القوة الجوية العراقية وتطويرها، لم يذكر بأنّ القوة الجوية العراقية استخدمت طائرات أمريكية من نوع (ف 86) لافي العهد الملكي، ولا حتى في العهد الجمهوري.

وفي الجانب التعبوي ولزيادة كفاءة القوة الجوية وتعاونها مع الصنوف الأخرى في الأعمال الحربية، قامت وزارة علي جودت الأيوبي الثالثة (20 حزيران 1957 - 16 تشرين الثاني 1957)<sup>(4)</sup> في السابع من تشرين الثاني 1957 إجراء تمرين (بيخال) في

(1) قحطان حميد كاظم، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية...، ص 206.

(2) ليلي ياسين حسين الأمير، المصدر السابق، ص 259.

(3) اللواء الركن المتقاعد حسن مصطفى، مذكراتي السياسية في واشنطن...، ص 78.

(4) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات...، ج 10، ص 161.

منطقة (رزان، وراوندوز، وشقلاوة)، اشترك فيه سرب من سلاح القوة الجوية العراقية مع الفرقة الثانية واللواء العشرين من الفرقة الثالثة من الجيش العراقي<sup>(1)</sup>.

كما أكدت وزارة عبدالوهاب مرجان (15 كانون الأول 1957 - 2 آذار 1958)<sup>(2)</sup> على سعيها لتطوير سلاح الجو العراقي وذلك كما جاء في خطاب العرش الذي بيّن فيه منهاج الوزارة وخططها المختلفة، وأنّها أي الحكومة "دائبة على توسيع الجيش بما فيه القوة الجوية وتسليحها بأحدث الأسلحة والمعدات العسكرية، وجعلها على مستوى يعتمد عليه في درء الأخطار، ونجدة الدول العربية الشقيقة عند الحاجة"، لذلك ألحّ رئيس الوزراء بشدة على السفارة الأمريكية في بغداد بوجوب تجهيز الجيش العراقي بالطائرات<sup>(3)</sup>.

كما شهدت وزارة عبدالوهاب مرجان في منتصف شباط 1958 تشكيل (الاتحاد العربي) بين العراق والأردن<sup>(4)</sup>، وما يهمننا منه ما أشار إليه بالنسبة للقوة الجوية العراقية، ففي الثاني عشر من آذار 1958 عقدت وزارة نوري السعيد الرابعة عشرة (3 آذار

(1) قحطان حميد كاظم، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية..، ص 407.

(2) عبدالوهاب مرجان: (1907-1964) ولد في الحلة عام 1907، تخرج من كلية الحقوق عام 1933، انتخب نائباً عن الحلة في آذار 1947، عُيّن وزيراً للاقتصاد في وزارة مزاحم الباجه جي في حزيران 1948، وفي كانون الأول 1948 ترأس مجلس النواب، اختير وزيراً للمواصلات ووكيلاً لوزير الداخلية في الوزارة السعيدية الحادية عشر أيلول 1950، ترأس مجلس النواب للمرة الثانية، تولى وزارة المواصلات والأشغال في وزارة المدفعي السادسة 1953، وفي كانون الأول 1957 ألّف وزارته كما شغل وزارة الدفاع وكالة، توفي في بغداد عام 1964. للتفاصيل يُنظر: حسن أحمد إبراهيم المعموري، عبدالوهاب مرجان ودوره السياسي في العراق حتى عام 1958، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة بابل، 2007.

(3) نقلاً عن: قحطان حميد كاظم، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية..، ص 408.

(4) في الرابع من شباط 1958 أعلن الرئيس المصري جمال عبدالناصر قيام الوحدة بين مصر وسوريا باسم (الجمهورية العربية المتحدة)، ورداً على قيام الجمهورية العربية المتحدة، تم تشكيل الاتحاد العربي (الاتحاد الهاشمي) بين العراق والأردن في 14 شباط 1958، والذي استمر حتى 14 تموز 1958. يُنظر: عبدالرزاق الحسني، تاريخ الوزارات..، ج 10، ص 220-236.

1958-14 أيار 1958) (1) اجتماعاً في وزارة الدفاع لوضع الأسس المقترحة لإدماج الجيشين العراقي والأردني، حضره من الجانب العراقي عدد كبير من الشخصيات، أبرزهم رئيس أركان الجيش العراقي مُحَمَّد رفیق عارف(2)، وأمر القوة الجوية العراقية عميد الجو الطيار كاظم العبادي(3)، ومن الجانب الأردني رئيس أركان الجيش الأردني الفريق حابس المحالب وعدد من الضباط الأردنيين، وأهم ما اتفق عليه الجانبان في الاجتماع، هو توحيد الجيش العراقي والأردني بجيش واحد يسمى بـ (الجيش العربي)، وتوحيد القوة الجوية الملكية العراقية وسلاح الجو الملكي الأردني، لتشكيل القوة الجوية الملكية العربية والتي تكون مرتبطة برئاسة أركان الجيش العربي، وتم الاتفاق أن يقوم الجانبان العراقي والأردني، بإعادة تنظيم وتوسيع وتسليح القوة الجوية الملكية العربية بحسب تيسر الإمكانيات(4).

(1) المصدر نفسه، ص 337.

(2) مُحَمَّد رفیق عارف: ولد مُحَمَّد رفیق عارف في بغداد عام 1907، تخرج من المدرسة العسكرية في تموز 1927، أكمل دراسته العسكرية في كلية (وولج) في انكلترا، تخرج من كلية الأركان عام 1934، عُيّن مديراً لشعبة حركات الجيش عام 1938، وفي عام 1948 عُيّن آمراً لكلية الأركان، ثم رئيس أركان الجيش عام 1953، ولما شكل الاتحاد الهاشمي بين العراق والأردن، عُيّن رئيساً لأركان الجيش العربي في حزيران 1958، توفي عام 1990. يُنظر: مير بصري، المصدر السابق، ج 2، ص 626.

(3) كاظم العبادي: ولد في قضاء الشامية في لواء الديوانية (محافظة القادسية) عام 1913، دخل المدرسة العسكرية وتخرج منها برتبة ملازم ثان في نيسان 1934، دخل مدرسة الطيران وتخرج منها طياراً عام 1937، كما دخل دورة الأسلحة الجوية في انكلترا، وأهم المناصب التي شغلها أمر مدرسة الطيران، وأمر السرب الخامس، وأمر الأقسام الفنية، وأمر السرب السابع، وأمر للقوة الجوية العراقية خلال المدة (3 تشرين الثاني 1954 - 14 تموز 1958)، كما عُيّن قائداً للقوة الجوية العراقية في الاتحاد العربي، ثم سفيراً في وزارة الخارجية، أُحيل إلى التقاعد في 14 تموز 1958. يُنظر: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 17، ص 92-93.

(4) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 3، ص 320-322.

وفي التاسع عشر من أيار 1958 أَلْفَ أَحْمَدَ مختار بابان الوزارة (19 أيار 1958-14 تموز 1958)، وهي آخر وزارة في العهد الملكي<sup>(1)</sup>، لم يُشْرَ منهاج الوزارة البابانية إلى ما يخص الجيش والقوة الجوية العراقية، وهذا يعود إلى انفصال وزارة الدفاع والخارجية عن مجلس الوزراء العراقي، لتلحقا بوزارة الاتحاد العربي التي تشكلت في (19 أيار 1958 - 14 تموز 1958) برئاسة نوري السعيد<sup>(2)</sup>.

وبتشكيل حكومة الاتحاد العربي ألقى الملك فيصل الثاني خطاب العرش جاء فيه عن الجيش والقوة الجوية ما نصه: "إنَّ توحيد القوات المسلحة في القطرين الشقيقين (العراق والأردن)، توحيداً كاملاً، سيجعل الجيش العربي الباسل قوة مرهوبة الجانب، وستسعى الحكومة لتقوية قواتها البرية والجوية بزيادة أعدادها، وتزويدها بأحدث العُدَد..."<sup>(3)</sup>.

يرى الباحث أنَّ ما تعرضت إليه القوة الجوية العراقية خلال سنوات الحرب العالمية الثانية، لاسيما بعد حرب أيار 1941 التي أدت إلى فقدانها طائراتها وإلغاء مدرسة الطيران، فضلاً عن سياسة الحظر العسكري التي اتبعتها بريطانيا تجاه الجيش والقوة الجوية العراقية، الأمر الذي جعل من القوة الجوية العراقية، قوة غير فعالة، إلاَّ أنَّ ما بذلته الحكومات العراقية المتعاقبة خلال المدة (1945-1958) من جهود لإعادة نشاط القوة الجوية العراقية، وتزويدها بطائرات مقاتلة، خاصة بعد توقيعها صفقة طائرات (فيوري) عام 1947، الأمر الذي أدى إلى إعادة نشاطها وحيويتها وقدراتها القتالية، لاسيما في الخمسينات، إذ أصبحت القوة الجوية العراقية قوة فعّالة، مؤلفة من ثلاثة

(1) عبدالرزاق الحسني، تاريخ الوزارات...، ج10، ص278.

(2) تألفت وزارة الاتحاد من: 1. نوري السعيد رئيساً للوزراء، 2. إبراهيم هاشم نائباً لرئيس الوزراء، 3. توفيق السويدي وزيراً للخارجية، 4. خلوصي الخيري وزير الدولة للشؤون الخارجية، 5. سليمان طوقان وزير الدفاع، 6. سامي فتاح وزير الدولة لشؤون الدفاع، 7. عبدالكريم الأزري وزيراً للمالية، استمرت وزارة الاتحاد العربي حتى ثورة 14 تموز 1958. يُنظَرُ: المصدر نفسه، ص300.

(3) نقلاً عن: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج3، ص322.

أسراب طائرات مقاتلة من نوع فيوري، وسربين مسلحين بطائرات (هنتر) و(فنم)، فضلاً عن سرب للمواصلات، كما شهدت القوة الجوية العراقية تطوراً ملموساً، تمثل بافتتاح كلية الطيران العسكرية الملكية المجهزة بطائرات متطورة، والتي بدورها أصبحت المصدر الرئيس لتزويد القوة الجوية العراقية بما تحتاجه من طيارين وفنيين، مع محاولة التنوع في مصادر السلاح الجوي العراقي.

## 1. اشتراك القوة الجوية العراقية في إخماد حركات بارزان الأولى عامي 1931-1932:

برز الشيخ أحمد البارزاني<sup>(1)</sup> على مسرح الأحداث السياسية في أواخر عام 1927، وفي الأسابيع الأولى في عام 1928 انتشرت الأخبار عن أهدافه المعادية للحكومة العراقية، فكتب المندوب السامي في نهاية كانون الثاني، بموافقة الحكومة العراقية، كتاباً شخصياً إلى الشيخ أحمد، حذره فيه من الأخبار التي وصلت عنه إلى بغداد والتي تنبئ باستعداده لمقاومة سطوة الحكومة، وأكد له أنّ الحكومة العراقية لا تضر له شيئاً من العدا<sup>(2)</sup>.

فأرسل الشيخ أحمد البارزاني جواباً ودياً إلى المندوب السامي، طلب منه أن يرسل ممثلاً عنه ليجتمع معه في منطقة قريبة من بارزان<sup>(3)</sup>، وعلى هذا قابل الميجر

(1) الشيخ أحمد البارزاني: هو الشيخ أحمد بن محمد بن عبدالسلام البارزاني، ولد عام 1892، تولى زعامة عشائر بارزان في إنحاء قضاء زيبار عام 1914 على أثر مقتل أخيه الشيخ عبدالسلام في الموصل على يد السلطات العثمانية، عرف عن الشيخ أحمد بمعاداته للبريطانيين والسلطات الحكومية، قاد حركات بارزان الأولى ضد الحكومة العراقية خلال المدة (1931-1932) التجأ إلى إيران، ثم عاد إلى العراق عام 1947، بقي في السجن حتى قيام ثورة 14 تموز 1958 إذ أطلق سراحه، توفي في بغداد عام 1969. يُنظر: ميطان عارف عبدالرحمن طاهر، موقف الأحزاب السياسية من القضية الكردية 1946-1970، دراسة تاريخية، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الموصل، 2007، ص 72.

(2) جعفر عباس حميدي، التطورات السياسية في العراق 1941-1953، رسالة ماجستير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1973، ص 121.

(3) تقع منطقة بارزان في أقصى الشمال الشرقي للعراق على سفوح جبال شيروان، والتي تؤلف الحدود الفاصلة بين تركيا والعراق، وتمتاز هذه المنطقة بقسوتها الجبلية ووعرتها، ويسكن في هذه المنطقة (البارزانيون) الذين ينتمون إلى عدد من القبائل الكردية التي تسكن شمال الزاب الكبير في أقصى الحدود الشمالية في العراق، وسموا بـ (البارزانيين) نسبة إلى قرية (بارزان) بدأ تأريخهم بظهور الشيخ محمد الذي نزع من إيران إلى شمال العراق في القرن التاسع عشر، استقر في قرية صغيرة تدعى (بازي) التي تقع على بعد سبع كيلومترات شمال غرب بارزان وأسس تكية فيها، ولما توفي حل محله ابنه عبدالرحيم الذي سار على نهج أبيه، نقل الشيخ عبدالرحيم مركزه من =

ويلسون (Wilson) المفتش الإداري للموصل الشيخ أحمد في منطقة بله في 31 آذار 1928، وكانت مطالب الشيخ أحمد عشائرية بالدرجة الأولى، وتتمثل بحق الإشراف والمراقبة على القرى التابعة لقضاء (راوندوز) فأفهمه ويلسون أنّ الحكومة العراقية ترفض الاستجابة لمطالبه، واتفق معه أن يتولى مسؤولية حفظ الأمن والنظام في جهات (مزوري، وباروش، وشيروان) وأن يقوم في الوقت نفسه بتحصيل الرسوم الحكومية في تلك الجهات<sup>(1)</sup>.

وفي وزارة نوري السعيد الثانية (19 تشرين الأول 1931 - 3 تشرين الثاني 1932) توترت الأوضاع في منطقة بارزان<sup>(2)</sup> لمعارضة الشيخ أحمد البارزاني محاولات الحكومة العراقية في تأسيس المخافر والمراكز الإدارية في منطقة بارزان، فضلاً عن مطالبته بالحكم الذاتي<sup>(3)</sup>.

ومما زاد من تدهور الأوضاع في منطقة بارزان، وتأزم العلاقة بين الشيخ أحمد والسلطات الحكومية، هجرة بعض أتباع الشيخ أحمد البارزاني، من منطقة بارزان إلى

---

= (بازى) إلى قرية (بارزان)، وهناك اتخذ من بناء قديم مركزاً لطريقته الدينية، ولقب بـ (شيخ بارزان)، خلفه بعد وفاته ابنه الأكبر عبدالسلام الذي اخذ يبسط نفوذه في المناطق المجاورة لبارزان، ثم أعلن تمرد على الدولة العثمانية، وبهذا أرسل جيشاً كبيراً قبض عليه ثم أُعدم في عام 1914، وبذلك انتقلت مشيخة بارزان إلى الشيخ أحمد، وفي أثناء الحرب العالمية الأولى قام عدد من أفراد القبائل الكردية باغتيال الحاكم السياسي البريطاني في الموصل، واشترك في الحادث بعض رجال الشيخ أحمد البارزاني، عند ذلك عمدت السلطات البريطانية إلى التتكيل بالعشائر الكردية وفرض غرامات عليها، كما قامت بحرق دار الشيخ أحمد. يُنظر: الزعيم الركن حسن مصطفى، البارزانيون وحركات بارزان 1932-1947، بيروت، 1963، ص 17-23؛ ويليام ايغلتن، القبائل الكردية، ترجمة أحمد محمود خليل، أربيل، 2006، ص 105.

(1) حامد محمود عيسى، المشكلة الكردية في الشرق الأوسط، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1992، ص 155.

(2) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات..، ج 3، ص 164.

(3) عبدالرحمن إدريس صالح البياتي، سياسة بريطانيا تجاه كرد العراق 1914-1932، السليمانية، 2010، ص 387.

مناطق أخرى لا تخضع لزعامته، فقد نزحت (200) عائلة من أتباعه غرباً إلى منطقة (نروه ويكان) قرب العمادية<sup>(1)</sup>. قامت الحكومة العراقية بإسكانهم هناك، كما نرح قسم من أتباعه إلى الشرق حيث منطقة (برادوست) التي يسيطر عليها بنفوذه الديني شيخ آخر يدعى رشيد لولان<sup>(2)</sup> وهو من الموالين للحكومة العراقية، بدت بوادر المجابهة بين الحكومة والبارزانيين أواخر عام 1931 واضحة، وتعزز ذلك بتكليف الشيخ أحمد أخاه الملا مصطفى البارزاني<sup>(3)</sup> بقيادة (600) مسلحاً من أتباعه، لمهاجمة قرى الشيخ رشيد لولان في برادوست إذ احرق سبعة منها<sup>(4)</sup>.

(1) الزعيم الركن حسن مصطفى، البارزانيون وحركات بارزان...، ص 26.

(2) الشيخ رشيد لولان: ولد الشيخ رشيد لولان بن الشيخ علاء الدين في منطقة برادوست (محافظة أربيل)، كان في بداية حياته خارجاً عن القانون، وبعد ذلك تحول إلى أكثر الشيوخ موالاة للحكومة العراقية، وهو شيخ الطريقة الصوفية في منطقة برادوست، له العديد من المريدين في كردستان إيران وتركيا، وقف مع الحكومة العراقية ضد حركات الملا مصطفى البارزاني 1943-1945، وفي عام 1959 أعلن عصيانه ضد حكومة الزعيم عبدالكريم قاسم، هرب على أثرها إلى إيران وبقي فيها حتى عام 1961. يُنظر: د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملف المرقمة 56/ع، كردستان الشمالية والشرقية لمنطقة بارزان، ص 18-19؛ ميطان عارف عبدالرحمن طاهر، المصدر السابق، ص 134.

(3) الملا مصطفى البارزاني: سياسي عراقي ولد في آذار 1903 من قبيلة كردية عراقية ذات مكانة دينية تسكن بارزان في شمال العراق، ورث الزعامة عن أخيه الشيخ أحمد، قاد حركات بارزان الثانية (1943-1945) ضد الحكومة العراقية، وبعدها لجأ إلى إيران، شارك في جمهورية كردستان (جمهورية مهاباد)، إذ شغل منصب رئيس أركان الجيش في عام 1946، بعد سقوط الجمهورية اتجه سيراً على الأقدام حتى وصل أذربيجان، وعاد إلى العراق عام 1958 بدعوة من عبدالكريم قاسم، وقاد الحركة الكردية في أيلول عام 1961، والتي توجت باتفاقية آذار 1970 التي جسدت من الناحية الدستورية القانونية اعتراف واضح بالقومية الكردية لتغيير الأوضاع بعد عام 1974، وغادر البارزاني إلى الولايات المتحدة الأمريكية وتوفي في 1 آذار عام 1979. للمزيد من التفاصيل يُنظر: فاضل البراك، مصطفى البارزاني الأسطورة والحقيقة، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، 1989؛ عبدالوهاب الكيالي، المصدر السابق، ج 6، ص 220.

(4) حامد محمود عيسى، المصدر السابق، ص 158.

دفعت تطورات الأحداث في منطقة بارزان الحكومة العراقية إلى توجيه إنذار إلى الشيخ أحمد، بلزوم الكف عن مهاجمة القرى، وعودة المقاتلين المسلحين إلى ديارهم، وعلى ما يبدو لم يستجب الشيخ أحمد للإنذار الحكومي، وفي الوقت نفسه مضى الشيخ أحمد في فرض سيطرته ونفوذه بين العشائر الكردية متحدياً الحكومة برفض دفع الضرائب عن الأغنام للحكومة بطريقة الكودة<sup>(1)</sup>.

ومن منطلق الحرص على قطع الطريق أمام احتمالات تفاقم الوضع في المنطقة الشمالية، وقيام عصيان مسلح من جانب البارزانيين، وحفاظاً على الأمن والنظام في المنطقة، كلفت القيادة العسكرية العراقية الفوج المرابط في بله، بالتقدم إلى بارزان بهدف القبض على الشيخ أحمد والرؤساء الآخرين، ونصت أوامر القيادة العسكرية على ضرورة تحاشي إلحاق الأذى بالأهالي والحفاظ على سرية المهمة<sup>(2)</sup>.

وبذلك تحركت قوة عسكرية بقيادة العقيد برقي صدقي، شقيق بكر صدقي، في التاسع من كانون الأول 1931 نحو بارزان، ويبدو أنّ عدم اعتماد أمر القوة العسكرية على عنصر المباغته، وطلبه من الشيخ أحمد بتسليم نفسه حال دون نجاح المهمة، إذ تمكن الشيخ أحمد من حشد عشائر كردية لجانبه، وبعد المواجهة العسكرية بين الطرفين تمكنت قوات الشيخ أحمد من إلحاق هزيمة بالقوات الحكومية وتكبيدها أكثر من خمسين قتيلاً<sup>(3)</sup>.

(1) الكودة: هي نظام لجباية الضريبة على طريقة العد والتي كانت متبعة في أنحاء العراق كافة. يُنظر: منار مُحَمَّد شهاب الدليمي، عمر علي ودوره السياسي والعسكري حتى عام 1958، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، 2011، ص36؛ الزعيم الركن حسن مصطفى، البارزانيون وحركات بارزان...، ص28.

(2) منار مُحَمَّد شهاب الدليمي، المصدر السابق، ص38.

(3) محسن عزيز أحمد، أثر القضية الكردية في العلاقات العراقية - الإيرانية في عهد الملك فيصل الأول (1921-1933) دراسة تاريخية سياسية، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد التاريخ العربي والتراث العلمي، بغداد، 2008، ص106.

وفي الثاني عشر من كانون الثاني 1932 قرر مجلس الوزراء استئناف الحركات العسكرية ضد الشيخ أحمد البارزاني، ولتنفيذ قرار مجلس الوزراء قررت القيادة العسكرية تشكيل ارتال عسكرية تقوم بواجب الحركات، وفق خطة عسكرية تهدف إلى السيطرة على بارزان على ثلاثة مراحل، الأولى: تهدف السيطرة على (شيروان) وتأسيس مركز ناحية في (مركه سور) مع مخفري للشرطة، والثانية: تقوم على عبور نهر (روكجوك) في جاما والسيطرة على منطقة (مزوري بالا) وتأسيس مركز ناحية مع مخفري شرطة فيها، والثالثة: تقوم بفرض السيطرة على بارزان وتأسيس مركز ناحية فيها مع مخفري للشرطة<sup>(1)</sup>. ومن شأن هذه الخطة أن تجبر الشيخ أحمد على اختيار أحد الأمرين، إما التسليم أو الفرار إلى الغرب، حيث تتوفر فيها قوات من الشرطة<sup>(2)</sup>.

تألفت القوة العسكرية من رتلين، أطلق على الرتل الأيمن من القوات التي تقوم بالحركات بـ (رتل داي)<sup>(3)</sup>، فيما أطلق على الرتل الأيسر بـ (رتل باز)<sup>(4)</sup>.

وبعد رفض الشيخ أحمد إنذار الحكومة الموجه إليه في العاشر من آذار 1932، المتضمن حضور الشيخ أحمد أمام قائممقام الزيبار في موعد أقصاه 1932/3/14 لإعلان الولاء والطاعة للحكومة العراقية، بدأت العمليات العسكرية في شهر آذار 1932 ضد البارزانيين<sup>(5)</sup>. ومع بدء العمليات العسكرية في بارزان شاركت القوة الجوية العراقية إلى جانب الأرتال الأرضية برفين، فقد خصص رف من القوة الجوية العراقية مقره

(1) الزعيم الركن حسن مصطفى، البارزانيون وحركات بارزان...، ص 31-33.

(2) منار محمد شهاب الدليمي، المصدر السابق، ص 38.

(3) نسبة إلى ديانة الواقعة قرب راوندوز. يُنظر: الزعيم الركن حسن مصطفى، البارزانيون وحركات بارزان...، ص 31.

(4) نسبة إلى بارزان. للتفاصيل عن رتل (باز) يُنظر: المقدم بهاء الدين نوري، رتل باز في حركات بارزان، المجلة العسكرية، العدد 40، 1932.

(5) عثمان علي، دراسات في الحركة الكردية المعاصرة 1833-1946، تقديم محمد هماموندي، أبريل، 2003، ص 587-588.

الموصل بقيادة الملازم الأول الطيار ناطق الطائي الذي ألحق برتل باز، ورف آخر مقره (ديانه) بقيادة الملازم الأول الطيار موسى علي الملحق برتل داي<sup>(1)</sup>.

وكانت مساهمة القوة الجوية العراقية في حركات بارزان الأولى، هي التجربة الأولى لها في ميدان الحركات الداخلية<sup>(2)</sup>، وفي الوقت نفسه تُعدُّ مشاركتها في هذه الحركات من اشق ما قامت به القوة الجوية العراقية، إذ كانت في بداية تأسيسها، فضلاً عن عدم امتلاكها طائرات حربية متطورة، إذ لم يكن لديها سوى طائرات (جبسي موث، ويس موث) التي لا تتوافر فيهما الشروط المطلوبة كما في الطائرات العسكرية، ومع هذا فقد تعاونت القوة الجوية العراقية مع الأرتال العسكرية تعاوناً جيداً<sup>(3)</sup>.

ففي الثالث من نيسان 1932 تحرك رتل داي نحو (بريسا) بعد أن ترك (زازوك)، وما أن سلك الرتل (مضيق مامشك) باغتته قوة كردية بقيادة الملا مصطفى البارزاني، وحدثت معركة مامشك، وقد قدمت طائرات القوة الجوية العراقية إلى جانب البريطانية في هذه المعركة دوراً كبيراً، إذ هاجمت البارزانيين من ارتفاعات واطئة وكبدتهم خسارة مؤثرة، ولكن الأهم هو تخليص الرتل من المأزق الذي وقع فيه<sup>(4)</sup>.

ومما يجدر ذكره أن مشاركة القوة الجوية العراقية، لم يكن مقتصرًا على قيامها بقصف البارزانيين وحسب، بل قدمت خدمات لوجستية متمثلة بالاستطلاع، والمواصلات، ونقل الأرزاق، والعتاد<sup>(5)</sup>، ففي الوقت الذي تعذر فيه تموين (رتل داي) عبر مضيق

(1) ومما يشار إليه ساهمت القوة الجوية البريطانية في الحركات بسرب من طائراتها. يُنظر: حفطي عزيز، المصدر السابق، ص 31-32.

(2) مؤيد إبراهيم النداوي، تطور الجيش العراقي 1921-1950، مجلة دراسات تاريخية، بغداد، العدد (4-1)، آذار 1999، ص 115.

(3) حفطي عزيز، المصدر السابق، ص 32-33.

(4) بلغت خسائر الرتل في معركة مامشك (11) قتيلًا و(4) مفقودين و(49) جريحًا بضمنهم أربعة ضباط، أمّا خسائر البارزانيين (12) قتيلًا و(20) جريحًا. يُنظر: العقيد الركن عبدالعزيز العقيلي، تأريخ حركات بارزان الأولى عام 1932، بغداد، 1956، ص 37.

(5) قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس...، ص 15.

مامشك براء، استعان الرتل في اليوم الرابع والخامس من نيسان 1932 بالقوة الجوية العراقية في نقل الأرزاق والعتاد، فضلاً عن تعاونها مع الرتل في تطهير مضيق مامشك ومنطقة زازوك من تواجد المقاتلين البارزانيين وحرقت بعض القرى<sup>(1)</sup>.

وخلال المدة (8-18 نيسان 1932) قامت القوة الجوية العراقية بإجراء أكثر من استطلاع في منطقة بارزان، وتقديم تقارير إلى رتل باز تؤكد بخلو المنطقة من البارزانيين مما ساعد الرتل في السيطرة على بارزان في 18 نيسان 1932<sup>(2)</sup>.

ومما يشار إليه أنّ خسائر القوة الجوية العراقية في حركات بارزان الأولى طائرتان، الأولى من نوع (جيسي موث) اصطدمت بالأرض في أثناء قيامها بالاستطلاع في بارزان في 18 نيسان 1932، وقتل طيارها الملازم الأول الطيار ناطق الطائي ومعه الجندي الراصد سيد محمّد عباس<sup>(3)</sup>، في حين سقطت الطائرة الثانية من نوع (دراكون) في أثناء إقلاعها من مطار (ديانه) في الرابع من حزيران 1932، بسبب توقف أحد محركاتها مما أدى إلى مقتل طيارها الملازم الأول الطيار محمّد ياسين ومعه الجندي الراصد عبدالله عثمان<sup>(4)</sup>.

ويبدو أنّ استمرار العمليات العسكرية في بارزان وتأثير القصف الجوي العراقي والبريطاني، قد أجبر الشيخ أحمد البارزاني وأخوته وبعض أتباعه إلى اللجوء داخل الأراضي التركية في 22 حزيران 1932، إلا أنّ بعض البارزانيين ممن بقوا قرب الحدود أخذوا يتسللون إلى داخل الحدود العراقية لأغراض السلب والنهب، ولمواجهة تلك الاضطرابات شكلت الحكومة العراقية رتل جديد عرف بـ (رتل سور باز)<sup>(5)</sup> الذي واصل تقدمه لتطهير المنطقة من البارزانيين، وفي أثناء تحرك رتل سور باز للسيطرة على

(1) الزعيم الركن حسن مصطفى، البارزانيون وحركات بارزان...، ص 41-42.

(2) العقيد الركن عبدالعزيز العقيلي، المصدر السابق، ص 48-49.

(3) قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس...، ص 15.

(4) حفطي عزيز، المصدر السابق، ص 51-52.

(5) الزعيم الركن حسن مصطفى، البارزانيون وحركات بارزان...، ص 48؛ رجاء زامل كاظم الموسوي،

المصدر السابق، ص 74.

قريتي (سيلكي وميروز) في أواخر حزيران 1932<sup>(1)</sup> أشارت الوثائق البريطانية إلى مدى تعاون القوة الجوية العراقية مع الرتل، من خلال قيامها بتمويله من مطار بله بأرزاق تكفيه لمدة سبعة أيام، وفي التاسع والعشرين من كانون الأول 1932 أصدرت الحكومة العراقية أوامرها بإجراء عرض للقوة الجوية العراقية، مؤلفة من رفين من طائرات (جبسي موث)، ورف آخر من طائرات (بس موث) لتنفيذ المهمة<sup>(2)</sup>، وربما يعود إجراء الحكومة هذا من اجل إثارة الرعب والخوف بين صفوف البارزانيين، ووضع حدًا لحركاتهم عن طريق العرض للقوة الجوية العراقية.

وفي 13 نيسان 1933 أصدرت الحكومة العراقية العفو العام عن البارزانيين<sup>(3)</sup>، وبعد المصادقة عليه من قبل البرلمان في أيار 1933 أُلقت طائرات القوة الجوية العراقية نسخًا منه في 3 حزيران 1933، مع إنذار الحكومة إلى البارزانيين بتسليم أنفسهم خلال عشرة أيام من تأريخ إلقاءه، وتسليم البارزانيين أنفسهم في 26 حزيران 1933 انتهت الحركات وأصبحت منطقة بارزان تحت سيطرة الحكومة العراقية<sup>(4)</sup>.

(1) العقيد الركن عبدالعزيز العقيلي، المصدر السابق، ص74.

(2) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملفة المرقمة 3، تطور القوة الجوية العراقية 1932-1937، ص40.

(3) للتفاصيل عن العفو العام عن البارزانيين يُنظرُ: محاضر مجلس النواب، الدورة الانتخابية الرابعة، الاجتماع غير الاعتيادي لسنة 1933، الجلسة الثالثة عشرة، 5 نيسان 1933، ص95.

(4) الزعيم الركن حسن مصطفى، البارزانيون وحركات بارزان...، ص47-48؛ ديقيد مكحول، تأريخ الأكراد الحديث، ترجمة: راج آل مُحَمَّد، دار الفارابي، الجزائر، 2004، ص286.

## 2. اشتراك القوة الجوية العراقية في قمع حركة الأثوريين عام 1933

كانت مشكلة الأثوريين (التيارين) <sup>(1)</sup> واحدة من المشاكل التي ورثها العراق عن الدولة العثمانية، فعلى أثر اندلاع الحرب العالمية الأولى هاجم الروس أراضي الدولة العثمانية، واستولوا على ولاية (وان) في نيسان 1915، وما لبث الروس أن أغروا الأثوريين، إذ قدموا لهم السلاح وأعطوهم المال ووعدهم بالحماية مقابل التمرد على العثمانيين، الذي حشدوا بدورهم جيشاً كبيراً لمواجهة الأثوريين <sup>(2)</sup>، مما اضطر الأثوريين إلى النزوح مع أسرهم إلى أذربيجان. وعندما هاجمت الجيوش العثمانية أذربيجان في صيف عام 1918، عملت القوات البريطانية على نقل من بقي من الأثوريين إلى العراق، إذ أقامت لهم معسكرات على الضفة اليمنى لنهر ديالى في بعقوبة <sup>(3)</sup>.

إنَّ جلب القوات البريطانية للأثوريين وإسكانهم في معسكرات في بعقوبة الذي استمر ثلاث سنوات لم يكن حدثاً عادياً، وإنما أرادوا بوساطتهم تنفيذ برامجهم في العراق فجعلوهم يتصورون أنَّ قيام بريطانيا بإسكانهم في العراق هو مكافأة لهم مقابل مساندتهم إياها في الحرب، وكذلك أفهموهم أنَّهم لن يبقوهم في العراق أو يستخدموهم للدفاع عنه، بل وعدوهم بالعودة إلى أوطانهم <sup>(4)</sup>.

(1) الأثوريين (التيارين): هم قبائل متفرقة، يتألفون من خمسة عشائر (تيارى العليا، وتيارى السفلى، تخوما، جيلو، باز) استوطنوا في جنوب شرق تركيا وشمال غرب إيران، تمركزوا في تركيا في جبال حكاري وامتدادها داخل حدود العراق الشمالية، ويُعدّ الأثوريين من أقدم الأقبام التي اعتنقت الديانة المسيحية، يتكلمون اللغة الآرامية التي تنتهي إلى العائلة السامية، يخضعون إلى رئيسهم الأكبر (المارشمعون). يُنظَرُ: يوسف ملك خوشابا، حقيقة الأحداث الأثرورية المعاصرة، بغداد، 2002.

(2) للتفاصيل عن المعارك التي دارت بين العثمانيين والأثوريين يُنظَرُ: عمّار يوسف عبدالله، بريطانيا والأثوريين في العراق 1918-1933، مجلة التربية والعلم، سامراء، المجلد الأول، 2007، ص 58-59.

(3) عمّار يوسف عبدالله، المصدر السابق، ص 59؛ محمود شاكر، التأريخ الإسلامي، التأريخ المعاصر بلاد العراق 1924-1991، ج 11، بيروت، 1992.

(4) عمّار يوسف عبدالله، المصدر السابق، ص 59.

وبعد انتهاء الحرب العالمية الأولى رفضت الدولة العثمانية إعادة الآثوريين إلى مواطنهم الأصلية في جبال (حكاري) وامتدادها داخل حدود العراق الشمالية<sup>(1)</sup>. ونتيجة للخسائر المادية والبشرية التي تكبدتها بريطانيا خلال ثورة العراق التحررية عام 1920، فقد عمد البريطانيون إلى تجنيد الآثوريين ضمن قوة أطلق عليها اسم (الليقي)، لتدعم القوات البريطانية في المعارك التي دارت مع الثوار<sup>(2)</sup>. وعلى الرغم من اعتراف الحكومة العراقية بالمارشمعون<sup>(3)</sup> رئيساً للطائفة الآثورية، وخصصت له راتباً شهرياً بمقدار (300) روبية، فضلاً عن قيامها بتحديد مناطق سكن لهم في الأفضية الشمالية (راوندوز، وعقرة، ودهوك، وأربيل، والعمادية)<sup>(4)</sup>، وعندما أعربت الحكومة البريطانية في 14 أيلول 1929 عن عزمها بترشيح العراق لدخول عصبة الأمم عام 1932، على أساس معاهدة عراقية - بريطانية تُعقد بينهما لتنظيم علاقتهما، شعر الآثوريون بالقلق ولاسيما بعد عقد المعاهدة العراقية البريطانية في 30

(1) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملفة المرقمة 503، الآثوريين والأرمن في العراق، ص 24.

(2) ليلي عادل عبدالقادر، المصدر السابق، ص 58.

(3) المارشمعون: (1910-1976) لقباً وليس أسماً، أما اسمه كان إيشاي، ويعد بطريك الآثوريين من أتباع الكنيسة الشرقية، ولد عام 1910، آلت إليه البطريكية سنة 1921 وهو ما زال طفلاً، أكمل دراسته في انكلترا، وبعد عودته تقلد الزعامة الدينية والدينية لطائفته، عرف بمعاداته للحكومة العراقية، إذ بذل جهوداً لعرقلة قبول العراق عضواً في عصبة الأمم، وفي أواخر أيار 1933 قدم المارشمعون بغداد مطالباً بالسلطة الزمنية، مما أدى إلى احتجازه من قبل الحكومة العراقية، ويعد مسؤولاً عن الحركات التي قام بها الآثوريون في آب 1933، وفي نهاية آب أسقطت الحكومة عنه الجنسية العراقية، وتم تسفيره مع أفراد عائلته إلى تركيا، توفي عام 1976. يُنظر: مير بصري، المصدر السابق، ج2، ص 636-639.

(4) ومن ضمن الامتيازات التي منحتها الحكومة العراقية للآثوريين إعفائهم من الضرائب بين عامي 1924-1930، كما وافقت على قبول (69) من أبنائهم بوصفهم ضباط في الجيش العراقي. للتفاصيل يُنظر: الرئيس الركن عبدالرزاق عبدالوهاب، حركات الآثوريين سنة 1933، المجلة العسكرية، العدد 69، نيسان 1941؛ يوسف ملك خوشابا، المصدر السابق، ص 130-131.

حزيران 1930، لخلوها من أي إشارة إلى وجودهم وموقعهم في الدولة العراقية<sup>(1)</sup>، مما دفع المارشعمون وأتباعه إلى تقديم مذكرة إلى عصبة الأمم في كانون الأول 1931، مطالبًا منح الآثوريين الحكم الذاتي في شمال العراق، أو نقله وطائفته إلى دولة أخرى غير العراق أو استمرار بقاء العراق تحت الانتداب البريطاني، ومما زاد من استياء الآثوريين رفض عصبة الأمم منحهم الحكم الذاتي، إلا أنها قررت إسكان جميع العراقيين غير المستوطنين بما فيهم الآثوريين في الأراضي الحكومية الخالية في العراق، واستخدام الخبير البريطاني الميجر (تومسن) (Tuomson) في العراق ليشراف على إسكان الآثوريين<sup>(2)</sup>.

اعترض المارشعمون على خطط الحكومة العراقية في توطين أتباعه، وظهر هذا الموقف بشكل واضح بعد الاقتراح الذي قدمه للحكومة العراقية المتضمن منحه السلطة الزمنية، وتوطين أتباعه بمنطقة واحدة في شمال العراق تحت إشرافه، وتأسيس إدارة مستقلة لهم ضمن الدولة العراقية، بيد أن رفض الحكومة الاستجابة لمطالب المارشعمون، دفع الأخير إلى إتباع أسلوب التهديد، فأشاع بأن في نيته الالتجاء مع أتباعه إلى سوريا، وأنه توصل إلى اتفاق مع الفرنسيين بالسماح بدخول الأراضي السورية واستيطانها<sup>(3)</sup>.

(1) ومما ساعد على تفاقم مشكلة الآثوريين بحسب ما أشار إليه المؤرخ عبدالرزاق الحسني، مجيء نقيب انكليزي يدعى (هرمز رسام) إلى الموصل سنة 1930، والذي استدعى أحد ضباط البحرية البريطانية المدعو (ماثيو كوب) إلى الموصل، إذ اخذوا بدورهم يعملان على تحريض الآثوريين عن الانفصال عن الحكومة العراقية، وفي 12 حزيران 1930 عاد هرمز رسام إلى انكلترا، إذ ألفت جمعية عرفت بـ (لجنة إنقاذ الأقليات غير المسلمة في العراق)، إذ أخذت الجمعية تتهم الحكومة العراقية باضطهاد الأقليات غير المسلمة، وأخذت ترفع شكاوي إلى عصبة الأمم عن الحكومة العراقية، الأمر الذي أدى إلى أن تفرض العصبة ضمانات ثقيلة على العراق قبل دخوله عصبة الأمم. يُنظرُ: عبدالرزاق الحسني، تاريخ الوزارات..، ج3، ص322-323.

(2) يوسف ملك خوشابا، المصدر السابق، ص161.

(3) ليلي عادل عبدالقادر، المصدر السابق، ص58.

ربما تعود سياسة التهديد التي اتبعها المارشعمون تجاه الحكومة العراقية، للضغط عليها من اجل منحه السلطة الزمنية، فضلاً عن الدعم الفرنسي للآثوريين والذي يعود سببه إلى رغبة الفرنسيين في إشغال العراق بـ (مشكلة الآثوريين) وهو في بداية عهده بالدخول إلى عصبة الأمم وحصوله على الاستقلال، خشية من مطالبة السوريين لهم بالاستقلال أسوة بالعراق<sup>(1)</sup>.

لجأ المارشعمون بعد أن اخفق في محاولاته في الحصول على موافقة الحكومة العراقية على مطالبه، إلى عرض قضيته إلى عصبة الأمم مرة أخرى أواخر عام 1932، مطالباً منح الآثوريين الحكم الذاتي ولكنه جوبه برفض العصبة لتلك المطالب<sup>(2)</sup>، وتنفيذاً لقرار العصبة السابق الخاص بإسكان الآثوريين، قامت الحكومة العراقية بتشكيل لجنة رسمية برئاسة متصرف الموصل تحسين العسكري<sup>(3)</sup>، والخبير البريطاني الميجر تومسن، لوضع مشروع لتوطين الآثوريين، وفي أيار 1933 استدعى وزير الداخلية حكمت

(1) فهد أمسلم زغير، المصدر السابق، ص 42-44.

(2) ومما يشار إليه أنّ الآثوريين لم يكونوا موحدين تحت زعامة المارشعمون، بل أنّ هناك الكثير من الآثوريين لاسيما أتباع ملك خوشابا زعيم عشيرة تيارى السفلى، كانوا مؤيدين للحكومة العراقية ولم يشاركوا المارشعمون في مطالبه. يُنظر: يوسف ملك خوشابا، المصدر السابق، ص 133.

(3) تحسين العسكري: (1892-1947) ولد تحسين العسكري في بغداد سنة 1892، أتم دراسته الابتدائية ثم انتمى إلى المدرسة الإعدادية العسكرية سنة 1904، في عام 1909 قصد استانبول وأنضم إلى مدرستها الحربية، اشترك في حرب طرابلس مع الدولة العثمانية ضد الغزاة الايطاليين عام 1912، أسهم في الجمعيات العربية السرية، عند قيام الحكم الوطني في العراق عُيّن مديراً لشرطة سامراء في 20 كانون الثاني 1921، تولى مناصب إدارية عدة، منها وكيل متصرف بغداد عام 1930، و متصرف لواء كركوك للعام نفسه، مارس العمل في السلك الدبلوماسي، إذ عُيّن قائماً بأعمال المفوضية العراقية في مصر عام 1941، وفي أيلول 1941 عُيّن وزيراً مفوضاً في كابل، ثم عُيّن وزيراً للداخلية في 8 تشرين الأول 1942، عُيّن وزيراً للمواصلات والأشغال في حزيران 1943، له كتاب بعنوان مذكراتي في الثورة العربية الكبرى والثورة العراقية، وهو بجزئين، توفي في مصر عام 1947. يُنظر: مير بصري، المصدر السابق، ج 2، ص 115-116.

سليمان<sup>(1)</sup> المارشعمون للحضور إلى بغداد للمداولة في مشروع الإسكان وتقديم تعهد بعدم الإخلال بالأمن، إلاَّ أنَّ المارشعمون امتنع عن تقديم التعهد المطلوب، مما دفع الحكومة العراقية إلى احتجازه لإجباره على الاستجابة للمطالب الحكومية<sup>(2)</sup>.

إنَّ احتجاز المارشعمون من قبل الحكومة العراقية لم يكن بعيداً عن اهتمامات بريطانيا، فما أن علمت بالحادث اخذ المسؤولون البريطانيون بالضغط على الملك فيصل الأول الذي كان في لندن، لإجباره وحكومته على إطلاق سراح المارشعمون، وفي الوقت نفسه عقد اجتماعاً في البلاط الملكي في 19 حزيران 1933، حضره كل من الأمير غازي، ورئيس الوزراء رشيد عالي الكيلاني، والقائم بأعمال السفارة البريطانية في العراق (أوجفلي فوريس) (Aoagafra Forres) والذي بدوره وضح للحكومة العراقية أنَّ توقيف المارشعمون سوف يؤدي إلى اتحاد الآثوريين وقيامهم بثورة ضد الحكومة، وأنَّه يعطي للمارشعمون أهمية كبيرة في نظر العالم، ويجعل وضع العراق سيئاً في عصبية الأمم، وذكرهم بأنَّ للمارشعمون أصدقاء من رجال الحكم في بريطانيا، وأنَّ ذلك سيؤدي إلى إرباكات خطيرة تمس معاهدة التحالف لسنة 1930، وذلك يؤدي إلى تدخل القوة الجوية البريطانية في الأمر<sup>(3)</sup>.

وباستمرار احتجاز المارشعمون، بدأت جماعة مسلحة من أنصاره بقيادة أحد زعماء الآثوريين (ملك ياقو) بإقامة المتاريس، وقطع الطريق على المارين في الطرقات العامة ولاسيما على الآثوريين الآخرين الذي كانوا يوالون السلطة، واشترط ملك ياقو على السلطات المحلية في العمادية لإنهاء نشاطات أتباعه، بسحب قوة الشرطة المعسكرة في دهوك، والتوصل إلى اتفاق مع المارشعمون حول قضايا الإسكان، والسماح له بالعودة إلى الموصل<sup>(4)</sup>، لم يكتفِ ملك ياقو بهذا، بل أخذ وأتباعه يعمل على تحريض الآثوريين

(1) يوسف ملك خوشابا، المصدر السابق، ص 168.

(2) لظفي جعفر فرج، الملك غازي..، ص 46.

(3) رياض رشيد ناجي الحيدري، الآثوريين في العراق 1918-1936، مطبعة الجيلاوي، القاهرة، 1977، ص 327.

(4) منار مُحَمَّد شهاب الدليمي، المصدر السابق، ص 49.

لرفض مشروع الإسكان، والتجول في المناطق الشمالية على رأس جماعات مسلحة، للضغط على الحكومة والآثوريين الرافضين لآرائه والموافقين على مشروع الإسكان<sup>(1)</sup>. لم يكتب لمسعى ملك ياقو النجاح، بعد أن حشدت الحكومة قوة كبيرة بقيادة بكر صدقي في مكان وجوده لإخضاعه وإلقاء القبض عليه، وبعد تدخل المفتش الإداري البريطاني الكولونيل (ستافورد) (Co. Stafford) الذي تمكن من إحضار ملك ياقو أمام وكيل متصرف لواء الموصل، إذ تعهد بالطاعة والهدوء فعفت عنه الحكومة<sup>(2)</sup>. ومما أسهم في تفاقم مشكلة الآثوريين، قيام ملك ياقو ورئيس قبلي آثوري آخر يدعى (ملك لوقا) بعبور الحدود العراقية باتجاه سوريا بتاريخ 17 تموز 1933 من دون إذن الحكومة العراقية، وتبعهما بتاريخ 22 تموز 1933 عبور (1350) آثورياً مسلحاً امتثالاً لأوامر المارشعمون، الذي أقنعهم بأن السلطات الفرنسية في سوريا وعدت بإسكانهم<sup>(3)</sup>.

ولغرض الحيلولة دون جعل الأراضي السورية قاعدة لتحركات الآثوريين ضد العراق، طلبت الحكومة العراقية من السلطات الفرنسية تجريد الآثوريين من السلاح<sup>(4)</sup>. ومن منطلق الحرص على قطع الطريق أمام احتمالات قيام عصيان مسلح من جانب الآثوريين، صدرت أوامر القيادة العسكرية بتحريك القوة المرابطة في بادي<sup>(5)</sup>، وهي قوة عماد التي كانت بإمرة بكر صدقي نحو فيشخابور في الثالث والعشرين من تموز 1933، وفي الوقت نفسه صدرت أوامر إلى القوة المرابطة في الموصل للتحشد في منطقة باستيكي بالال<sup>(6)</sup> وزود القادة العسكريين بأوامر تقضي بعدم السماح للآثوريين

(1) يوسف ملك خوشابا، المصدر السابق، ص 49.

(2) ليلي عادل عبدالقادر، المصدر السابق، ص 61.

(3) عمّار يوسف عبدالله، المصدر السابق، ص 61.

(4) م.س. لازريف، المسألة الكردية 1923-1945، النضال والإخفاق، ترجمة: د. حاجي، أربيل، 2007، ص 267.

(5) بادي: منطقة تقع شمال شرقي دهوك.

(6) باستيكي بالال: هي منطقة واقعة جنوب زاخو.

بالعودة إلا بعد تسليم أسلحتهم للقوات العراقية، وتشديد الحراسة على نقاط العبور وحفظ الأمن والنظام، وقد أنيطت قيادة القوات المحتشدة بإمرة بكر صدقي<sup>(1)</sup>.

ولدعم القطعات العسكرية أرسلت القيادة العسكرية في بغداد، قوة عسكرية إلى قوة عماد مؤلفة من رتلين (رتل الحاج)<sup>(2)</sup>، و(رتل أمين)<sup>(3)</sup>، وقد أسندت القوة بثلاثة ارتال من الشرطة، وقد ألحقت بالقطعات العسكرية رفان من طائرات القوة الجوية العراقية من مطار الموصل، يبدو أن مشاركة القوة الجوية العراقية أعطى دعماً ملموساً للارتال الأرضية، من خلال قيامها بالاستطلاع وتقديم تقارير عن تحركات الآتوريين داخل الأراضي السورية خلال المدة من أواخر تموز حتى آب عام 1933، مما سهل للقوة العسكرية معرفة أعدادهم، ففي اليوم الرابع والعشرين من تموز قامت الطائرات العراقية باستطلاع معسكرات الآتوريين في (وادي سفان)، وكانت نتيجة الاستطلاع ثبت وجود معسكر في هذا الوادي عدد أفراده ما بين (500-1000) آتوريا مسلحاً<sup>(4)</sup>.

وخلال المدة (26-27 تموز 1933) لجأت الحكومة العراقية إلى الاتصال بالسلطات الفرنسية في سوريا، إذ عقدت اجتماعات بين الممثلين العراقيين والفرنسيين على الحدود العراقية السورية، عبر فيها الوفد العراقي عن استعداد الحكومة بالسماح للآتوريين بالعودة إلى العراق إذا ألقوا السلاح، وطلبت من السلطات الفرنسية ألاّ تحول سوريا إلى قاعدة للعمليات العدوانية ضد العراق، وقد وعد الوفد الفرنسي بتجريد الآتوريين من سلاحهم، وعدم السماح لأي آتوري بالعودة إلى العراق بسلاحه<sup>(5)</sup>.

(1) ليلي عادل عبدالقادر، المصدر السابق، ص 62.

(2) نسبة إلى العقيد الحاج رمضان علي، ومقر الرتل في منطقة ديريه بون.

(3) نسبة إلى العقيد أمين زكي، ومقر الرتل باستيكي بالا.

(4) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملف المرقمة 246، مشاكل وحركات الآتوريين في العراق 1933، ص 35.

(5) ق. ب. ماتيفيف (بامرتي)، الآتوريون والمسألة الأثورية في العصر الحديث، ترجمة: قسطنطين بيتر وفيج ماتيفيف بامرتي، دمشق، 2000، ص 150؛ ليلي عادل عبدالقادر، المصدر السابق، ص 62.

ومن جانب آخر قامت الطائرات العراقية في الثامن والعشرين من تموز 1933 بإلقاء منشير على معسكرات الآثوريين في الأراضي السورية، متضمنة إنذارين موجّهين من الحكومة العراقية إلى الآثوريين الأول نص على "أنّ الحكومة العراقية لا تسمح للآثوريين بالعودة إلى العراق إلاّ بعد تسليم أسلحتهم، وفي حالة امتناعهم عن ذلك سيحرم عليهم دخول العراق"، أمّا الثاني نص على "في حالة عبور أي آثوري مسلح إلى الضفة اليمنى من نهر دجلة داخل الأراضي العراقية سيقتل فوراً"<sup>(1)</sup>.

وفي 30 تموز 1933 وصلت أنباء عن عبور مجموعات مسلحة من الآثوريين إلى منطقة سنجار، مما دفع أمر القوة العسكرية بكر صدقي بإصدار أوامره إلى القوة الجوية العراقية للقيام بالاستطلاع في مناطق (تلعفر، وجبل سنجار، وشمال الخابور)، فقامت طائرات القوة الجوية بذلك، وقدمت تقارير عن الاستطلاع تؤكد خلو المنطقة من الحركات غير الاعتيادية<sup>(2)</sup>.

وعلى أثر رفض السلطات الفرنسية السماح للآثوريين البقاء داخل الأراضي السورية، تتابعت الأحداث بعد ذلك، ففي اليوم الرابع من آب 1933 بدأت مجموعة من الآثوريين المسلحين بالعبور إلى الضفة اليسرى من نهر دجلة قرب فيشخابور داخل الأراضي العراقية<sup>(3)</sup>، وفي أثناء قيام أمر القوة بكر صدقي بإرسال قوات من الجيش لتجريد الآثوريين من السلاح، بدأ الآثوريون بإطلاق النار على الجيش مما أدى إلى حدوث مواجهات بين الطرفين، واجه فيه الجيش العراقي مقاومة عنيفة من جانب

(1) نقلاً عن: د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملفة المرقمة 246، مشاكل وحركات الآثوريين في العراق 1933، ص 53.

(2) المجلة العسكرية، العدد 22، أيلول 1933، ص 688.

(3) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملفة المرقمة 246، مشاكل وحركات الآثوريين في العراق 1933، ص 53.

الآثوريين استمرت من (4-5) آب 1933، استطاع فيها الآثوريون السيطرة على بعض معسكرات الجيش العراقي<sup>(1)</sup>.

أدى هذا الحادث إلى قيام بكر صدقي بتوجيه أوامره إلى القوة الجوية العراقية إلى قصف الآثوريين وفعلاً قامت بعض الطائرات العراقية في 5 آب 1933 بقصف الآثوريين وتكبيدهم خسائر فادحة، مما أدى إلى انسحابهم إلى جبال بيخير<sup>(2)</sup>.

وفي اليوم نفسه أوعز أمر القوة العسكرية بكر صدقي أوامره إلى القطعات العسكرية، لتحريك الرتلين (رتل الحاج، ورتل أمين) من اجل مطاردة الآثوريين في جبال بيخير وتطهيرها منهم، هذا وقد طلب بكر صدقي من أمر حامية الموصل اللواء الركن مُحَمَّد أمين العمري<sup>(3)</sup> بإرسال مجموعة من الطائرات العراقية من مطار الموصل لتقوم بالتعاون مع الرتلين، فضلاً عن قيامها بإجراء الاستطلاع<sup>(4)</sup>.

ومع استئناف تحرك الرتلين في السابع من آب 1933 واجهتهما صعوبات كبيرة، أدت إلى فقدان رتل أمين اتصاله برتل الحاج، فتم الاستعانة بطائرات القوة الجوية

(1) إذ سيطر الآثوريون على الربيثة السابعة الواقعة في جبال بيخير. يُنظرُ: الرئيس الركن عبدالرزاق

عبدالوهاب، المصدر السابق، ص 676.

(2) قدم الجيش العراقي في المعارك (34) شهيداً بضمنهم ثلاثة ضباط، أما عدد قتلى الآثوريين بلغ (130) قتيلاً و(80) جريحاً). يُنظرُ: منار مُحَمَّد شهاب الدليمي، المصدر السابق، ص 52.

(3) مُحَمَّد أمين العمري: (1889-1946) ينتمي مُحَمَّد أمين العمري إلى الأسرة العمرية المعروفة، ولد في الموصل عام 1889، درس في المدرسة الإعدادية العسكرية في بغداد وتخرج منها سنة 1906، قصد استانبول فدرس في مدرسة المدفعية وتخرج منها ملازماً ثانياً سنة 1909، انتمى إلى الجيش العراقي في 15 شباط 1922 برتبة مقدم، تدرج في الرتب العسكرية حتى رفع إلى رتبة زعيم 1932، فلواء في تموز 1937 ثم إلى رتبة فريق 1941، عُيِّنَ رئيساً لأركان الجيش في تشرين الأول 1941، له عدد من المؤلفات العسكرية والتاريخية، منها: (تأريخ مقدرات العراق السياسية، وسر انتصار عبدالكريم اليفي، والاستحكامات العسكرية، وتاريخ حرب العراق)، توفي في بغداد 1946. يُنظرُ: مير بصري، المصدر السابق، ج 2، ص 620-621.

(4) الرئيس الركن عبدالرزاق عبدالوهاب، المصدر السابق، ص 877.

العراقية لإجراء استطلاع شامل على جبال بيخير، تمكنت خلال ذلك من العثور على الرتل وإبلاغ القيادة العسكرية<sup>(1)</sup>.

وفي 11 آب من العام نفسه خاض الجيش العراقي معركة (سميل)<sup>(2)</sup> التي تُعدُّ من اشد المعارك التي خاضها الجيش العراقي، وتمكنت القوات العراقية من تشتيت جموع الآتوريين<sup>(3)</sup>.

واستجابة لطلب (ملك خوشابا) زعيم عشيرة تيارى السفلى، أصدرت الحكومة العراقية في 12 آب 1933 العفو العام عن جميع الآتوريين المشتركين في تلك الأحداث، مقابل قيامهم بتسليم أنفسهم وأسلحتهم، وقامت عدد من الطائرات العراقية بإلقاء مناشير العفو فوق جميع القرى الآتورية، واستجابة لذلك العفو سلّم الكثير من الآتوريين أنفسهم وأسلحتهم للسلطات الحكومية<sup>(4)</sup>.

أمّا عن المارشعمون فقد قامت الحكومة العراقية بإسقاط الجنسية العراقية عنه في 16 آب 1933، ونقل بطائرة بريطانية إلى قبرص<sup>(5)</sup>.

والجدير بالذكر أنّ القوة الجوية العراقية أدت دوراً كبيراً في أحداث الآتوريين، لاسيما بقيامها بإجراء الاستطلاع عن الآتوريين، وتقديم تقارير إلى القطعات العسكرية التي أفادتها بمعرفة أعداد الآتوريين ومناطق تمركزهم، فضلاً عن قيامها بدعم ارتال الجيش العراقي من خلال قيامها بقصف معسكرات الآتوريين وتجمعاتهم وتكبيدهم خسائر فادحة للمدة (4 آب-12 آب 1933)، ومما يؤكد على الدور الذي قامت به طائرات القوة الجوية العراقية في العمليات العسكرية ضد الآتوريين لفرض الأمن والنظام في البلاد،

(1) تمثلت هذه الصعوبات بارتفاع درجات الحرارة، وقلة الماء والطعام. يُنظَرُ: إبراهيم الراوي، زكريات أمير اللواء الركن إبراهيم الراوي، من الثورة العربية الكبرى إلى العراق الحديث، ط2، مطبعة دار الكتب، بيروت، 1978.

(2) نسبة إلى قرية سميل التي تبعد 40 ميلاً شمال مدينة الموصل.

(3) منار مُحَمَّد شهاب الدليمي، المصدر السابق، ص52.

(4) يوسف ملك خوشابا، المصدر السابق، ص52.

(5) عمّار يوسف عبدالله، المصدر السابق، ص68.

قيامها بواجبات (الاستطلاع - القصف) دون مشاركة القوة الجوية البريطانية إلى جانبها كما كانت في حركات بارزان الأولى، بل على العكس فقد أشار المؤرخ عبدالرزاق الحسني في كتابه تأريخ الوزارات العراقية ما نصه: "قد شوهدت عدة طائرات بريطانية تحوم حول قرى الآثوريين في أثناء الحركات التأديبية التي قام بها الجيش العراقي، وكانت تلقي المصورات الدقيقة عن مواقع الجيش العراقي، فيفيد منها الآثوريون في معرفة ما يقضي لهم معرفته"<sup>(1)</sup>.

### 3. دور القوة الجوية العراقية في إخماد حركة اليزيديين عام 1935:

من جملة المشاكل التي واجهتها حكومة ياسين الهاشمي الثانية (17 آذار 1935-29 تشرين الأول 1936) مشكلة اليزيديين<sup>(2)</sup>، ففي الثاني والعشرين من حزيران 1935 أصدرت وزارة الهاشمي قانون الدفاع الوطني<sup>(3)</sup>، أدى صدور قانون الدفاع

(1) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات...، ج3، ص296.

(2) اليزيديون: هي طائفة دينية تتركز في شمال العراق في الأقضية (الشيخان، وسنجار، وباحزاني، وباعزري، وبعشيفة)، عددهم حوالي (60) ألف نسمة، وتنتشر جماعات منهم في شمال سوريا وشرق الأناضول، يؤمنون بإله واحد اسمه (يزدان) أي الخالق الرزاق خالق الكون والملائكة، يقدسون الكتب السماوية الثلاثة التوراة، والإنجيل، والقرآن، يتفاخرون بالانتساب إلى يزيد بن معاوية، ويعودونه إلههم المقدس، يحذفون كل ذكر للشيطان، يقدسون السيد المسيح عليه السلام والنبي مُحَمَّد صلى الله عليه وسلم، والشمس والقمر، يحتل طاووس ملك عندهم قدسية خاصة، عادتهم مزيج من النصرانية والمجوس والإسلام، يعبدون الشيطان رهبة منه وتعظيمًا له، لا يلفظون كل كلمة تجمع بين الشين والطاء. للتفاصيل يُنظَرُ: جورج حبيب، اليزيديين بقايا دين قديم، بغداد، 1978، ص3؛ عبدالرزاق الحسني، اليزيديون أو عبدة الشيطان في العراق، ط2، مطبعة العرفان، لبنان، 1931، ص26-27؛ عباس فرحان آل شير الموسوي، الحياة الاجتماعية في مدينة بغداد (1939-1958)، دراسة تاريخية، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 2003، ص94.

(3) نص قانون الدفاع الوطني، تحديد عمر المكلفين بالخدمة في الجيش ممن بلغوا سن التاسعة عشر، وتحديد مدة الخدمة بعشر سنوات، وإعفاء المكلف من خدمة العلم بدفع بدل نقدي مقداره=

الوطني إلى معارضة خارجية له تمثلت ببريطانيا، ومعارضة داخلية تمثلت باتجاهات مختلفة، منها معارضة بعض رؤساء العشائر الذين أرادوا إعفاء عشائريهم من الخدمة العسكرية مثل رئيس قبيلتي (شمر وعنز)، واتجاه آخر طالب بأن يكون عدد الرجال المشمولين في قانون الدفاع الوطني بنسبة عدد الأقدنة الزراعية، في حين برز اتجاه اخطر من هذين الاتجاهين تمثل بشيوخ العشائر الذي رفعوا السلاح بوجه الحكومة مطالبين بإلغاء التجنيد الإلزامي، ولاسيما في مناطق الفرات الأوسط، كما وقفت الأقليات ضد تطبيق القانون أمّا خفية كالأرمن الذين انتظروا ما ستقوم به الحكومة من إجراءات ضد المعارضين للقانون<sup>(1)</sup>، وأمّا علناً كاليزيديين الذين رفضوا تطبيق القانون، لأسباب تتعلق بالطقوس الدينية الخاصة بهم، وفي وقت كانت فيه الحكومة قد عقدت العزم على تطبيق القانون في مناطق البلاد كافة، ومما ساهم في إصرار اليزيديين على رفض قانون التجنيد الإجباري هو إعفائهم من الخدمة الإلزامية في عهد الدولة العثمانية مقابل دفع بدل نقدي<sup>(2)</sup>، حاولت الحكومة العراقية احتواء الأزمة والحيلولة دون تحول رفض اليزيديين لقانون التجنيد الإلزامي إلى قيامهم بعصيان مسلح ضد الحكومة العراقية، فقامت بجمع

---

(30) دينار شريطة أن يخدم مدة التدريب. يُنظر: رجاء حسين الخطاب، تأسيس الجيش العراقي...، ص 121؛ محاضر مجلس النواب، الدورة الانتخابية الرابعة، الاجتماع الاعتيادي لسنة 1934، الجلسة العاشرة، 4 كانون الثاني 1934، ص 60-72.

- (1) عادل مُحَمّد حسين، المصدر السابق، ص 22.
- (2) عندما حاولت الدولة العثمانية فرض التجنيد الإلزامي، أوفدت (الاي طاهر بيك) بهدف تجنيد (1200) يزيدي في الجيش العثماني، فما كان من اليزيديين إلا أن رفعوا طلباً إلى الجهات العثمانية في شباط 1873، طالبين فيه بعدم شمولهم بالخدمة الإلزامية، بحجة أن معتقداتهم الدينية تحول دون ذلك، لأن أغلب تشكيلات الجيش العثماني كانوا من المسلمين الذي كثيراً ما يتعودون من الشيطان الرجيم، وهذا ما يتقاطع مع تعاليمهم الدينية التي تحرم التعوذ، وعلى أثر ذلك وافقت السلطات العثمانية على إعفاء اليزيديين من الخدمة العسكرية مقابل دفع بدل نقدي. يُنظر: عروبة جميل محمود عثمان، الحياة الاجتماعية في الموصل 1834-1918، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الموصل، 2006، ص 131.

المجندين من اليزيديين في فوج خاص، يتميز عن بقية الأفواج العسكرية بلباسه، ومعايشه، وسكنه، وتدريبه، بما يتماشى مع عاداتهم وتقاليدهم<sup>(1)</sup>.

ومما يشار إليه أنّ بعض زعماء اليزيديين استجابوا لقانون التجنيد الإلزامي، إلاّ أنّ احدهم وهو (داوود الداوود) أعلن عدم امتثاله لتطبيق القانون، وأمر أتباعه بعدم الانخراط في الخدمة العسكرية وقاد أتباعه إلى جبل سنجار<sup>(2)</sup>.

ومما أسهم في تفاقم الأزمة دعم السلطات الفرنسية في سوريا لليزيديين في العراق، إذ أخذت الاستخبارات الفرنسية على حدود العراق الشمالية والغربية في منطقة سنجار تبث الدعاية بين اليزيديين وتحرضهم على معارضة قانون التجنيد الإلزامي، مما أدى إلى هروب اليزيديين من الجيش العراقي إلى سوريا<sup>(3)</sup>، يبدو أنّ الدعم الفرنسي لليزيديين في العراق، لكي يظهر العراق أمام عصبة الأمم أنّه غير قادر على حفظ الأمن، وهذا يساعد فرنسا في عدم منح سوريا استقلالها<sup>(4)</sup>.

إزاء هروب اليزيديين لم يكن أمام حكومة ياسين الهاشمي إلاّ استخدام القوة ضدهم، فألفت قوة سميت بـ (قوة سنجار) مؤلفة من أربعة أفواج مشاة وكتيبة خيالة، وسرية رشاشات آلية وبطرية جبلية وفصيل مدرعات وأعداد من الشرطة<sup>(5)</sup>، وأنيطت قيادة القوة إلى اللواء حسين فوزي<sup>(6)</sup>، وإلى جانب القوة العسكرية أسهمت القوة الجوية العراقية

(1) عبدالرزاق الحسني، اليزيديون في حاضرهم وماضيهم، ط9، منشورات مكتبة اليقظة العربية، بغداد، 1982، ص144.

(2) جريدة البلاغ، العدد 440، 10 كانون الأول 1935؛ جرجيس جبرائيل هومي، القوميات العراقية ماضيها وحاضرها وأثرها الفعال في ثورة 14 تموز وخدمة الجمهورية الخالدة، مطبعة الإرشاد، بغداد، 1959، ص131.

(3) رجاء حسين الخطاب، تأسيس الجيش العراقي...، ص116.

(4) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج3، ص35.

(5) المصدر نفسه، ص35.

(6) حسين فوزي: ولد في بغداد عام 1889، ألتحق بالمدرسة الحربية في استانبول عام 1906، تخرج منها عام 1909، خدم في الجيش العثماني حتى أواخر عام 1917، عُيّن مديراً عامّاً للشرطة في عام 1922، شغل منصب رئاسة أركان الجيش العراقي للمدة (1937-1940)=

برف من الطائرات بقيادة الرئيس الأول الطيار سامي فتاح، والذي اتخذ من مطار الموصل مقراً له<sup>(1)</sup>، وقد أشارت الوثائق البريطانية أنّ الخطة العامة للقوة العسكرية الخاصة لمواجهة اليزيديين، اعتمدت بشكل كبير على القوة الجوية العراقية، إذ نصت على "استخدام القطعات لسد المنافذ الجبلية ولمراقبة الحدود السورية، في الوقت نفسه تقوم قوة آلية بمحاولة إخراج اليزيديين إلى الأرض المكشوفة على أن تستخدم القوة الجوية في الوقت والمحل المناسبين"<sup>(2)</sup>.

واعتباراً من تشرين الأول 1935، قام رف الطائرات العراقية بإجراء استطلاع لجبل سنجار والطرق المؤدية إليه، فضلاً عن استطلاع القرى والبساتين والوديان التي يحتمل أن يختبأ اليزيديون فيها<sup>(3)</sup>، وفي فجر اليوم السابع من تشرين الأول 1935 اشتبكت القوة العسكرية من أفراد الجيش والشرطة مع اليزيديين في معركة كبرى<sup>(4)</sup>، وقد ذكر الرئيس الأول الطيار حفزي عزيز أنّ الطائرات العراقية أسهمت بشكل فعال في هذه المعركة من خلال قيامها بقصف اليزيديين في قرية (ميركان) الواقعة على السفح الجنوبي لجبل سنجار، والتي تُعدّ المعقل الرئيس لهم، مما أدى إلى تكبيدهم خسائر فادحة<sup>(5)</sup>.

=اختير متصرفاً للسليمانية بين عامي (1941-1951)، توفي في بغداد عام 1958. يُنظر: مُحَمّد علي الصوبركي، معجم أعلام الكرد في التاريخ الإسلامي والعصر الحديث في كردستان وخارجها، السليمانية، 2006، ص 234-235.

(1) حفزي عزيز، المصدر السابق، ص 64؛ قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس...، ص 18.

(2) نقلاً عن: د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملفة المرقمة، 621، الموقف من بارزان وتمرد اليزيديين 1935، ص 27.

(3) حفزي عزيز، المصدر السابق، ص 64.

(4) بلغت خسائر الجيش العراقي (14) شهيداً و(29) جريحاً، أمّا خسائر اليزيديين حوالي (100) قتيلاً. للتفاصيل عن المعارك التي دارت بين الجيش العراقي واليزيديين يُنظر: مزهر الشاوي،

حركات سنجار عام 1935، المجلة العسكرية، العدد 67، تشرين الأول 1940.

(5) حفزي عزيز، المصدر السابق، ص 65.

وفي اليوم الثامن والتاسع من تشرين الأول 1935، قصفت الطائرات العراقية قرى اليزيديين الواقعة شمال جبل سنجار وهي: (بكران، وبشتيكي، ويوسفان، وعالدينا)، أدى القصف إلى تشتيت اليزيديين وإحراق الخراب بقراهم، وبذلك استمرت القوة الجوية العراقية بالتعاون مع وحدات الجيش التي سيطرت على القرى التابعة لليزيديين في منطقة جبل سنجار، وشمل التعاون قيام الطائرات بالاستطلاع، والمواصلات، والهجوم بالرشاشات الأمامية وغير ذلك، ونظرًا لكثرة الواجبات التي تراكمت على رف الطائرات المشارك في العمليات العسكرية اقتضى الموقف العسكري تحريك رف آخر من القوة الجوية العراقية من بغداد إلى الموصل، إلاَّ أنَّه ما كاد هذا الرف يصل الموصل حتى انتهت العمليات العسكرية<sup>(1)</sup> التي استمرت من (7 تشرين الأول - 17 تشرين الأول 1935)<sup>(2)</sup>.

وبانتهاء الحركات العسكرية سلّم ما يقارب (300) مسلحًا من اليزيديين أنفسهم للحكومة العراقية، أمّا داوود الداوود فقد هرب مع زوجته وأولاده إلى الأراضي السورية<sup>(3)</sup>.

(1) حفطي عزيز، المصدر السابق، ص 65-66.

(2) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 3، ص 35.

(3) وقد ذكر عبدالرزاق الحسني، أنَّ من الإجراءات التي قامت بها الحكومة العراقية بعد انتهاء الحركات العسكرية، قيامها بإصدار حكم الإعدام على اثنين من المسيحيين لقيامهما بالاتصال مع السلطات الفرنسية في سوريا لدعم اليزيديين، وهم كل من المحامي عبدالله فائق بن سليمان بولص الموصل، وعبدالكريم قره كله، ونفذ حكم الإعدام بهما في 7 تشرين الثاني 1935، كما نفذ حكم الإعدام بسبعة من مختاري القرى اليزيدية الذين كانوا يمولون اليزيديين بالسلاح والغذاء، وبلغ عدد الذين صدرت بحقهم أحكام سجن أو الإبعاد أو الغرامة (389) شخصًا، وما أنَّ استقرت الأوضاع في منطقة جبل سنجار أصدرت إرادة ملكية بإعفاء المحكومين مما تبقى من محكوميتهم، والسماح للمبعدين عن مناطق إقامتهم بالعودة إليها، كما اخذ الزعماء اليزيديين يقدمون أبنائهم للخدمة الإلزامية. يُنظر: عبدالرزاق الحسني، اليزيديون في حاضرهم...، ص 145-146.

## 4. دور القوة الجوية العراقية في إخماد الحركات العشائرية عامي 1935-

1936:

تعدُّ حركات العشائر التي حدثت خلال المدة (1935-1936) من أبرز مظاهر عدم الاستقرار التي شهدتها العراق، وكانت تلك الحركات نتيجة عوامل عدة أهمها، النزاع الشخصي، والنفور بين الزعماء السياسيين الذي اخذ يشتد ويقوى منذ وفاة الملك فيصل الأول في 8 أيلول 1933، وظهور كتلتين تتصارعان على السلطة، الكتلة الأولى كانت تضم الشخصيات البارزة التي يضمها حزب الإخاء الوطني، كياسين الهاشمي، ورشيد عالي الكيلاني، وحكمت سليمان، والكتلة الثانية تضم الأيوبي والمدفعي وغيرهم من الساسة، وقد انقسم رؤساء العشائر تبعاً لانقسام الساسة وصراعهم على السلطة إلى فريقين، كل فريق يناصر إحدى الكتلتين، وكان لاستبعاد بعض شيوخ العشائر المتنفذين من عضوية مجلس النواب وخاصة الشيخ عبدالواحد الحاج سكر رئيس عشائر آل فتلة في حكومة الأيوبي الأولى (27 آب 1934-23 شباط 1935)، الذي ينتمي إلى حزب الإخاء الوطني أثر كبير في نشاط حزب الإخاء في نشر الدعاية بين عشائر الفرات الأوسط عن طريقه، أدت إلى تزايد الاستياء العام من الوزارة<sup>(1)</sup>.

أخذ رؤساء العشائر المنتمين إلى حزب الإخاء الوطني يدعون حزبهم إلى استخدام القوة والسلاح لإسقاط وزارة علي جودت الأيوبي، وقد لاقت هذه الدعوة تأييداً

(1) أقدمت وزارة الأيوبي في بداية تشكيلها إلى حل مجلس النواب بتاريخ 4 أيلول 1934، وأجرت انتخابات جديدة بأكثرية عددية تؤيده، وفي الوقت نفسه أدت إلى انحسار عدد أعضاء حزب الإخاء الوطني في المجلس الجديد، لاسيما شيوخ عشائر الفرات الأوسط المنتمين لحزب الإخاء وأبرزهم الشيخ عبدالواحد الحاج سكر الذي كان يطمح إلى تشكيل حكومة إخوانية. يُنظر: عمّار يوسف عبدالله عويد الكويدي، السياسة البريطانية تجاه عشائر العراق 1914-1945، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية التربية، جامعة الموصل، 2002، ص238-239؛ غانم مُحَمّد الحفو وآخرون، تاريخ الوطن العربي، دار ابن الأثير للطباعة، جامعة الموصل، 2005، ص77.

شديداً من رشيد عالي الكيلاني وحكمت سليمان، وكان الأخير أكثر حماساً للقيام بثورة مسلحة<sup>(1)</sup>.

وفي الوقت نفسه بدأ رؤساء العشائر المعارضين للوزارة الأيوبية من أقطاب حزب الإخاء بعقد مؤتمرات عدة في بغداد والكاظمية ثم في كربلاء والنجف، توجت تلك المؤتمرات بـ (مؤتمر الصليخ) الذي عقد في 7 كانون الأول 1934 في داري رشيد عالي الكيلاني وحكمت سليمان بالتناوب، وبعد مناقشة الوضع السياسي في البلاد تقرر المباشرة بمعارضة الحكومة والمطالبة بإسقاطها حتى إذا اضطروا إلى اللجوء إلى قوة السلاح<sup>(2)</sup>.

وفي التاسع من كانون الثاني 1935 عقد رؤساء العشائر المعارضون اجتماعاً في دار عبدالواحد الحاج سكر في النجف، أسفر الاجتماع عن رفع كتاب موجه إلى الشيخ مُحَمَّد حسين كاشف الغطاء، انتقدوا فيه إجراءات الحكومة وتدخلها السافر في شؤون الانتخابات، وعدم تطبيقها القانون الأساس والقوانين المتفرعة عنه، ثم طلبوا منه الموافقة على عقد مؤتمر في النجف برئاسته للمداولة في مختلف الأمور التي يتذمرون

(1) عبدالرزاق عبد الدراجي، جعفر أبو التمن ودوره في الحركة الوطنية في العراق 1908-1945، ط2، دار الحرية للطباعة، بغداد، 1980، ص382.

(2) ابرز ما نتج عن مؤتمر الصليخ إصدار الوثيقة التي كتبها رشيد عالي الكيلاني، والتي وضعت عند حكمت سليمان الذي أطلق عليها بـ (الكتاب المقدس) وقد تضمنت النقاط الآتية:

1. الإخلاص إلى الملك إخلاصاً مطلقاً.
  2. حل المنازعات التي تقع بين القبائل، وفق أعرافهم دون اللجوء إلى الحكومة.
  3. المحافظة على القانون الأساسي.
  4. لا يجوز لأحد أن يشترك في أي منصب يعرض عليه دون موافقة القائمين بهذا الحلف.
- للتفاصيل عن مؤتمر الصليخ يُنظر: عز الدين عبدالرسول، محسن أبو بطيخ ودوره في الحركة الوطنية حتى عام 1958، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الكوفة، 2004، ص75.

منها، ووقع هذا الكتاب كل من: (محسن أبو بطيخ، وعلوان الياسري، وعبدالواحد الحاج سكر) وعدد من رؤساء القبائل<sup>(1)</sup>.

وقد استجاب الشيخ كاشف الغطاء، فدعى رؤساء العشائر الموقعين على الكتاب إلى مؤتمر عقد في النجف في 11 كانون الثاني 1935 حضره أكثر من (200) من رؤساء العشائر، اتفق المؤتمرين فيه على وجوب تقديم عرائض من قبل الأعيان والنواب لرفعها إلى الملك غازي والمسؤولين مطالبين فيها بالإصلاح، كما رفع المؤتمرين بدورهم مذكرة إلى الملك تضمنت مطالبهم بحل البرلمان، وإجراء انتخابات جديدة وإقالة الوزارة الأيوبية<sup>(2)</sup>.

وعلى أثر اشتداد الخلاف بين أنصار الوزارة وخصومها، استدعت الحكومة عبدالواحد الحاج سكر إلى مركز لواء الديوانية، وقد تحشد أنصاره لحمايته، وفي الوقت نفسه استفتي الشيخ كاشف الغطاء بصدد (جواز اقتتال القبائل فيما بينها)، فكان جوابه تحذيرهم من التناحر والتخاصم، ودعاهم إلى العمل في توحيد الكلمة وجمع الشمل، وبعد أن أخفقت الوزارة من إخضاع المعارضة، ولنشوب خلاف بين وزير الخارجية نوري السعيد ووزير الدفاع جميل المدفعي، اضطرت حكومة الأيوبي إلى الاستقالة، وكلف جميل المدفعي بتأليف الوزارة الجديدة، فألف المدفعي وزارته الثالثة في (4 آذار 1935- 15 آذار 1935)<sup>(3)</sup>.

كان من المفترض أن يخلد رؤساء العشائر إلى الهدوء بعد أن تحققت مطالبهم بسقوط وزارة الأيوبي، ولكن الأمور سارت عكس ذلك، إذ صار رؤساء العشائر يطالبون بسقوط الوزارة الجديدة، على اعتبارها أنها لا تختلف عن سابقتها لا من حيث العناصر ولا من حيث الأهداف<sup>(4)</sup>.

(1) عز الدين عبدالرسول، المصدر السابق، ص76.

(2) صفاء عبدالوهاب المبارك، انقلاب سنة 1936 في العراق، مهادته وأحداثه ونتائجه، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1973، ص62.

(3) ليلي عادل عبدالقادر، المصدر السابق، ص74.

(4) عمّار يوسف عبدالله عويد الكويدي، المصدر السابق، ص245.

تطورت المعارضة من العصيان المدني إلى العصيان المسلح، إذ أعلن عبدالواحد الحاج سكر شيخ عشيرة آل فتلة في 9 آذار 1935 حركته ضد الحكومة، إذ أمر أتباعه بتخريب القناطر والجسور القائمة على الأنهر بين الفيصلية وأبي صخير، وبين أبي صخير والشامية في منطقة الفرات الأوسط، كما سارعت جموع من عشائر الاكرع بقيادة الشيخ شعلان العطية إلى صدر الدغارة، واحتلت القلعة القائمة هناك، وإقامة قوة مسلحة فيها، كذلك تمكنت جماعة من قبائل العزة التي يرأسها الشيخ حبيب الخيزران بالسيطرة على منطقة منصورية الجبل في لواء ديالى<sup>(1)</sup>.

إزاء هذه التطورات قرر رئيس الوزراء جميل المدفعي في اليوم نفسه استخدام القوة ضد العشائر، وأوعز إلى وزارة الدفاع إعداد حملة عسكرية تتجه إلى منطقة الفرات الأوسط، إلا أنّ طه الهاشمي رئيس أركان الجيش رفع تقريراً إلى الحكومة، دعا فيه إلى اتخاذ جانب التروي والحكمة وحل الأزمة بالطرائق السلمية، وأن لا تتسرع الحكومة بزج الجيش بقتال العشائر، وقد استند في تقريره إلى جملة أمور مبنية على تصورات عسكرية وسياسية، فذكر أنّ الحركة منتشرة على مساحة واسعة تؤيدها قبائل كثيرة، وأنّها مدعومة من بعض رجال الدين، ويقف ورائها ثلاثة من أعضاء مجلس الأعيان وهم (محسن أبو بطيخ، وعلوان الياسري، والشيخ سماوي الجلوب)، وبين في التقرير صعوبة طبيعة المنطقة الجغرافية القائمة فيها الحركات العشائرية والتي لا تصلح للعمليات العسكرية، إلا أنّ هذه الملاحظات لم تثن رئيس الوزراء عن عزمه، فقد أوعز مباشرة إلى طه الهاشمي بإرسال القطعات العسكرية إلى منطقة العمليات، وتم فعلاً إرسال القطعات إلى منطقة الحركات<sup>(2)</sup>.

(1) طارق يونس عزيز السراج، المصدر السابق، ص 82-83.

(2) وقد تكونت القطعات العسكرية أكثر من ستة أفواج في منطقة الحركات، ثلاثة أفواج في الديوانية، وثلاثة أخرى في أبي صخير، ونقل فوج البصرة إلى السماوة، وترك فوج الحلة في مكانه للمحافظة على خطوط المواصلات، لاسيما بعد أن أشارت بعض تقارير المتصرفين على أنّ قسماً من قبائل بني سلطان وآل فتلة في الحلة، كانت معادية للجيش. يُنظر: رائد راشد مُحَمّد=

وفي الوقت نفسه طلب رئيس الوزراء من رئيس أركان الجيش طه الهاشمي، استخدام القوة الجوية العراقية لقصف عشائر آل فتلة بجوار الفيصلية قبل وصول قوات الجيش إلى أبي صخير، إلا أن الهاشمي رفض الطلب بحجة أن ذلك سيؤدي إلى سيطرة العشائر على أبي صخير، أو قد يتصلون بالنجف الأشرف، فيقتضي عندئذٍ سوق قوات كبيرة وتقديم تضحيات اكبر، لذلك طلب طه الهاشمي تأجيل القصف الجوي إلى أن تصل القوات البرية إلى أبي صخير، لاسيما أن تقارير متصرفية لواء الديوانية (محافظة القادسية)، تدل على أن أكثر من ثلث قبائل اللواء المذكور قد تحركت ضد الحكومة<sup>(1)</sup>.

ونتيجة لتأزم الأوضاع الداخلية وحراجه موقف الحكومة، حققت العشائر المعارضة مطالبها، إذ قدم المدفعي استقالته في 15 آذار 1935<sup>(2)</sup>، وكلف ياسين الهاشمي بتشكيل وزارته الثانية (17 آذار 1935-29 تشرين الأول 1936)، وفي مقدمة ما سعى الهاشمي إلى تحقيقه إعادة الأمن والاستقرار إلى مناطق الفرات الأوسط، إذ أصدرت حكومته في 18 آذار 1935 بياناً نشرته بوساطة الطائرات العراقية على العشائر المسلحة، حثهم فيه على وضع السلاح والعودة إلى مزاولة أعمالهم خلال ثلاثة أيام، إلا أن البيان لم يجد نفعاً مع العشائر الذين لجأوا إلى الشيخ كاشف الغطاء،

---

=الحياني، المصدر السابق، ص 135-136؛ يحيى كاظم حمود المعموري، المصدر السابق، ص 82-83.

- (1) قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس..، ص 17.
- (2) ومما زاد من حراجه موقف وزارة المدفعي الثالثة البرقيات التي أرسلها عبدالواحد الحاج سكر والشيخ كاشف الغطاء إلى الملك غازي، مطالبين عدم اللجوء إلى القوة تجاه العشائر، وحل مشاكل العشائر بالتفاهم، وعلى هذا الأساس قرر الملك غازي أن تحل المشكلة دون قتال، ورغب في أن يعاد النظر في قرار الحكومة بشأن استخدام القوة ضد العشائر، فعدّ المدفعي مبادرة الملك هذه إجحاً لموقف حكومته، ورغبة منه لإنهاء مدة حكمه لذلك قدم استقالته في 15 آذار 1935. يُنظر: طارق يونس عزيز السراج، المصدر السابق، ص 85-86.

مطالبين بضرورة استئناف الدفاع عن مصالح الشيعة، ووقعوا معه يوم 23 آذار 1935 على مجموعة مطالب عرفت بـ (ميثاق الشعب)<sup>(1)</sup>.

ودعا كاشف الغطاء بدوره قادة العشائر من أنصار الوزارة الهاشمية كالشيخ (عبدالواحد الحاج سكر، وفريق المزهري، وعلوان الياسري، ومحسن أبو بطيخ) للتوقيع على الميثاق إلا أنهم رفضوا بدعوى أن الميثاق يؤدي إلى التفرقة بين القبائل، وأعلنوا أنهم يحرصون على الوحدة العراقية<sup>(2)</sup>.

وفي الوقت نفسه استمرت جهود حكومة الهاشمي لتهدئة العشائر، إذ أوفدت في 25 آذار 1935 بعض أنصارها، وعلى رأسهم محسن أبو بطيخ وعلوان الياسري لدعوة رؤساء العشائر إلى الهدوء والتفاهم مع الحكومة الجديدة<sup>(3)</sup>.

كما قام ياسين الهاشمي في أوائل نيسان من العام نفسه بجمع أكبر عدد ممكن من رؤساء العشائر في العاصمة بغداد، وقد حضر بينهم عجيل الياور رئيس عشيرة شمر، وعلي السليمان رئيس عشائر الدليم، وفائق الطالباني ممثلاً عن بعض العشائر الكردية في الألوية الشمالية (كأربيل، وكركوك، والسليمانية)، كما شارك في التجمع العشائري الشيخ عبدالواحد الحاج سكر، وعلى ما يبدو أن الهاشمي استهدف من هذا التجمع العشائري في بغداد، دعوة العشائر إلى حل خلافاتها وتشجيعها على الاتفاق والوحدة، فضلاً عن إظهار هيبة الحكومة المركزية<sup>(4)</sup>.

أسفرت جهود الهاشمي إلى توقف الحركات العشائرية بصورة مؤقتة، إلا أنه سرعان ما واجهت وزارته حركات عدة كان في مقدمتها (حركة الرميثة الأولى)، التي

(1) للتفاصيل عن ميثاق الشعب وما تضمن يُنظَرُ: عز الدين عبدالرسول، المصدر السابق، ص 83-84.

(2) سامي عبدالحافظ القيسي، المصدر السابق، ص 467.

(3) صفاء عبدالوهاب المبارك، المصدر السابق، ص 67.

(4) عمّار يوسف عبدالله عويد الكويدي، المصدر السابق، ص 241-242.

اندلعت في الرميثة في 7 أيار 1935 بقيادة الشيخ خوام الفرهود العبد عباس رئيس عشيرة الأزيرج مع مجموعة من رؤساء العشائر المناصرين له من الظوالم والأعاجيب<sup>(1)</sup>. وكان السبب المباشر للحركة هو اعتقال رجل الدين الشيخ أحمد أسد الله، وذلك لقيامه بتحريض العشائر ضد الحكومة، فبادرت العشائر إلى تخريب سكة الحديد، وأوقفوا سير حركة القطار بين السماوة والديوانية، كما سيطروا على سراي الحكومة<sup>(2)</sup>. إزاء هذه التطورات حاولت حكومة الهاشمي احتواء الأزمة قبل اللجوء إلى القوة، إذ أوفدت وزير الداخلية رشيد عالي الكيلاني بإحدى طائرات القوة الجوية العراقية، لغرض إقناع العشائر إلقاء السلاح وعرض طاعتهم للحكومة، وفيما هو في الجو تعرضت طائراته لخلل فني، فسقطت بالقرب من عفاك ولكنه لم يصب بمكروه<sup>(3)</sup>. كما أوفدت كل من محسن أبو بطيخ وعلوان الياسري للغرض نفسه فاختفوا<sup>(4)</sup>، وخلال هذا الوقت توجه مهندس السكك الحديدية البريطاني (تومان) (Toman) بإحدى الطائرات البريطانية من الناصرية إلى الرميثة، ليكتشف مواقع قلع قضبان السكة الحديدية، فظن العشائر أنها طائرة عراقية، وصوبوا النار عليها فأسقطوها، وقد عزز سقوط الطائرة معنويات العشائر التي بلغت ذروتها عندما وصلتهم أخبار بأن حركتهم أيدتها عشائر بني حليم وعفاك<sup>(5)</sup>.

(1) سامي عبدالحافظ القيسي، المصدر السابق، ص496.

(2) صفاء عبدالوهاب المبارك، المصدر السابق، ص70.

(3) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات..، ج4، ص106.

(4) محسن أبو بطيخ، المبادئ والرجال، بواذر الانهيار السياسي في العراق، تحقيق: جميل محسن أبو بطيخ، ط2، بيروت، 2003، ص134-135.

(5) أدى سقوط الطائرة البريطانية إلى مقتل المهندس البريطاني والطيار، وقامت قوات العشائر بدورها بنقل جثمانهم إلى محطة الإمام (حمزة) فأقلهما القطار إلى بغداد، ودفنا في مقبرة الجنود البريطانية في الهندي، وعندما نوقشت قضية إسقاط الطائرة في البرلمان البريطاني، صرح وزير الطيران البريطاني بأن المعلومات التي وردت إليه أفادت بأن العشائر أطلقوا النار على الطائرة=

كان رد الفعل الحكومي بالنسبة لهذه الحركة عنيفاً، إذ أرسلت قوة عسكرية سميت بـ (قوة الفرات) أسندت قيادتها إلى اللواء بكر صدقي<sup>(1)</sup> معززة برف من طائرات القوة الجوية العراقية مؤلف من طائرات من طراز (اوداكس) ثلاث قاصفات وثلاث مقاتلات، وتولى قيادة الرف الرئيس الأول الطيار مُحَمَّد علي جواد<sup>(2)</sup>، وقبل الشروع ببدء العمليات العسكرية قامت القوة الجوية العراقية بمهمتين، الأولى إلقاء الإنذار الحكومي الأول على العشائر بتاريخ 10 أيار 1935 والذي تضمن "طلب الحكومة بهذا الإنذار من العشائر المتجمعة في منطقة الرميثة - السماوة والقائمة بأعمال مخالفة للأمن والنظام، أن يخلدوا إلى الهدوء ويرجع كل منهم إلى مزاوله أعماله الاعتيادية، وأن يعرضوا الطاعة إلى الحكومة خلال (24) ساعة اعتباراً من تأريخ هذا الإنذار، وإذا لم يطيعوا ذلك ستضطر الحكومة إلى تأديبهم باستخدام القوة"، وبعد انتهاء المدة المعينة من الإنذار، قامت الطائرات العراقية بمهمتها الثانية، المتمثلة بإلقاء الإنذار الثاني على العشائر والذي نصّ على "بما أنّ مدة الإنذار الأول قد انتهت ولم تحصل الطاعة المطلوبة، فقد قررت الحكومة استعمال القوة فعلاً ضد العشائر، وسيبدأ الضرب بالطائرات حالاً، وعليه تطلب

---

=ظناً منهم أنّها طائرة عراقية، وأكد بأنّها كانت تقوم بأعمالها المعتادة دون الاشتراك في الحركات. يُنظرُ: سامي عبدالحافظ القيسي، المصدر السابق، ص 497.

(1) تألف القوة العسكرية من رتلين الأول سمي بـ (رتل الشالجي) نسبة إلى قائده العميد عبدالحמיד الشالجي، والثاني رتل (فهمي) نسبة إلى قائده العميد جميل فهمي. يُنظرُ: ليلي عادل عبدالقادر، المصدر السابق، ص 76.

(2) ومما يشار إليه أنّ ياسين الهاشمي طلب مساهمة القوة الجوية البريطانية في الحركات إلى جانب القطعات العسكرية، إلا أنّ الجانب البريطاني رفض ذلك، ولكنه في الوقت نفسه قدمت القوة الجوية البريطانية في العراق إلى القوة العسكرية العراقية من مستودعاتها كميات لا بأس بها من القنابل وعتاد الأسلحة الخفيفة، والتي بلغت حوالي (600) بندقية (400,000) قطعة من العتاد. يُنظرُ: نجدت فتحي صفوت، العراق في الوثائق البريطانية سنة 1936، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، البصرة، 1983، ص 90-91.

الحكومة من العشائر عزل الأبرياء من النساء والأطفال والعجزة إلى محل آخر لكي لا يصيبهم أذى"<sup>(1)</sup>.

وبعد رفض استجابة قوات العشائر إلى الإنذارين اللذين وجهتهما القوة العسكرية، شرعت القوة الجوية العراقية بإلقاء القنابل على أماكن وجود العشائر<sup>(2)</sup>، وقد ذكر الدكتور سامي عبدالحافظ القيسي بأنَّ الطائرات العراقية قامت برمي (9) قنابل على منزل الشيخ خوام، ورميت قنابل متفرقة في منطقتيه بنحو (5) أميال شرق الرميثة، وقنبلتين شمال غرب الرميثة بميل أو ميلين، وقامت بقصف مناطق أخرى كانت مخاباً للعشائر<sup>(3)</sup>، وكان للقصف الجوي مفعوله السريع، إذ ألحقت القوات العراقية التي اشتركت معها القوة الجوية العراقية خسائر كبيرة بقوات العشائر، وسيطرت على القلعة التي تحصنت بها العشائر، وألقي القبض على الشيخ خوام بعد أن أصيب بجروح بليغة، فيما فر الباقون من ساحة المعركة، وفي السابع عشر من أيار 1935 دخلت القوة العسكرية الرميثة لتضع نهاية لحركة الرميثة الأولى<sup>(4)</sup>.

ومما تجدر الإشارة إليه أنَّ العشائر قاتلت باستماتة، على الرغم من استمرار الطائرات العراقية بقصف مواقعهم، وتمكنت قوات العشائر من إسقاط إحدى الطائرات التابعة للقوة الجوية العراقية<sup>(5)</sup>، ونظرًا للدور الذي قامت به القوات العسكرية، لاسيما القوة الجوية العراقية في إخماد الحركة، فقد اتخذ مجلس الوزراء في 21 أيار 1935 قرار بمنح منتسبي قوة الفرات ورجال القوة الجوية العراقية الذين اشتركوا في الحركات العسكرية، من ضباط وضباط صف ومراتب أخرى مكافأة نقدية تعادل راتب شهر لكل منهم<sup>(6)</sup>.

(1) نقلاً عن: عبدالرزاق مُحَمَّد اسود، موسوعة العراق السياسية، المجلد الثالث، الدار العربية للموسوعات، بيروت، 1986، ص141.

(2) قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس...، ص18.

(3) سامي عبدالحافظ القيسي، المصدر السابق، ص498.

(4) ليلي عادل عبدالقادر، المصدر السابق، ص77.

(5) قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس...، ص18.

(6) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات...، ج4، ص111.

لم يضع إخماد حركة الرميثة الأولى حدًا للحركات العشائرية، ففي الوقت الذي كانت فيه وزارة الهاشمي مشغولة بالقضاء على حركة الرميثة الأولى، واجهت في لواء المنتفك (الناصرية حاليًا) حركة سوق الشيوخ، وكان السبب المباشر لهذه الحركة احتجاج الفلاحين على حق السركلة<sup>(1)</sup>، إذ طالبوا الحكومة مرارًا بإلغائها، لأنّ الإنتاج الزراعي لم يكن يساعد على دفع الضريبة، فضلًا عن الضرائب الأخرى التي كانت تأخذها الحكومة، ولما رأى رؤساء العشائر تدمير أفرادهم وهم بحاجة إلى تأييدهم لاسيما بعد حدوث حركة الرميثة الأولى، قام رؤساء العشائر بجمع عشائريهم، وتنازلوا لهم ظاهريًا عن حق السركلة على شرط أن ينفذوا أوامره، فوافقت العشائر على ذلك ولاقت الفكرة عندهم رواجًا وقبولًا، لاسيما بعد أن أشاع رؤساء العشائر أنّ الحكومة تنوي غصب حقوق الفلاحين ولا تحقق العدل بينهم، فتجمع هؤلاء حول رؤسائهم وتظاهروا بالهوسات وإطلاق الرصاص على دور الحكومة في سوق الشيوخ مما شكل خطرًا جديدًا في وجه الحكومة<sup>(2)</sup>.

إزاء ذلك سعت وزارة الهاشمي إلى تعزيز حاميتها العسكرية في سوق الشيوخ، إذ أسهمت طائرات القوة الجوية العراقية في تمويل الحامية بصناديق المؤن والعتاد من الجو، إلا أنّ معظم الصناديق كانت تقع أمّا في المياه أو في أيدي العشائر<sup>(3)</sup>.

كما برز دور القوة الجوية العراقية خلال محاولات قوات العشائر المتكررة للسيطرة على قصبه سوق الشيوخ، إذ قامت ثلاث طائرات برمي القنابل على العشائر، وعلى الرغم من القصف الجوي إلا أنّ ذلك لم يفت من عزيمة العشائر وحماسها فما زادها ذلك إلا حماسًا، فلما عادت الطائرات إلى أوكارها<sup>(4)</sup> تمكنت العشائر المسلحة من بني خيكان في التاسع من أيار 1935 بالهجوم على المباني الحكومية في سوق الشيوخ،

(1) السركلة: مبلغ من المال يدفعه الفلاح إلى شيخ القبيلة يعادل خمس الضريبة الحكومية، وهذا إجراء وضعه الانكليز بعد احتلالهم العراق عام 1915، كأجر يتقاضاه الوسيط المكلف بجمع الضريبة. يُنظر: ليلي عادل عبدالقادر، المصدر السابق، ص78.

(2) سامي عبدالحافظ القيسي، المصدر السابق، ص504-505.

(3) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات..، ج4، ص118.

(4) ليلي عادل عبدالقادر، المصدر السابق، ص78.

وقاموا بالسيطرة على سراي الحكومة وجردوا الشرطة من أسلحتهم، كما استولوا على سجلات الحكومة وأسروا عدد من الموظفين الإداريين<sup>(1)</sup>.

وبتاريخ 14 أيار 1935 تمكنت العشائر من السيطرة على سوق الشيوخ، ومن جانب آخر قامت عشائر أخرى بحرق محطة أور، وضربوا قضبان السكك الحديدية، وقطعوا الاتصال بين الشرطة والناصرية<sup>(2)</sup>، وفي 18 أيار 1935 أجرى وزير الدفاع جعفر العسكري مفاوضات مع بعض الشيوخ الموالين للحكومة في لواء المنتفك، ومنهم الشيخ خيون العبيد، وكلفه أن ينصح العشائر بالخلود إلى السكنية قبل أن تصل القوات الحكومية إلى المنتفك فتفتك بهم وتدمر قراهم، كما وجه الشيخ كاشف الغطاء كتاباً يدعو فيه العشائر للإخلاء إلى السكنية لانتظار وقت مفاوضات الحكومة، والذي قامت طائرات القوة الجوية العراقية بتوزيع نسخ منه على العشائر<sup>(3)</sup>، وفي الوقت الذي كانت فيه المراسلات والمفاوضات مستمرة لإنهاء الحركة في لواء المنتفك، جهزت الحكومة العراقية قوة عسكرية مؤلفة من ثمانية أفواج أضافتها إلى قوة الفرات، أنيطت قيادتها إلى اللواء بكر صدقي، للتوجه إلى سوق الشيوخ، هذا وقد واجهت القوة العسكرية مشاكل عدة منها: أن منطقة الحركات كانت مكتظة بالسكان، والطرق إليها وعرة، فضلاً عن انقطاع المواصلات بسبب قيام العشائر بقطع سكك الحديد، وإغراق الأراضي الواقعة بين الشرطة - الناصرية بالمياه، إلا أن القوة العسكرية تغلبت على هذه الصعوبات بالاعتماد على القوة النهرية، والقوة الجوية العراقية، ففي صبيحة الثاني من حزيران 1935 تمكنت القوات الحكومية من السيطرة على سوق الشيوخ وعرضت العشائر استسلامها<sup>(4)</sup>.

وقد أشارت الوثائق البريطانية بأن القوة الجوية العراقية بذلت جهوداً كبيرة في التعاون مع الجيش، من حيث القصف ونقل العتاد والمؤن، لاسيما بعد قيام العشائر

(1) عبدالرزاق مُحَمَّد اسود، المصدر السابق، المجلد الثالث، ص 151.

(2) سامي عبدالحافظ القيسي، المصدر السابق، ص 505.

(3) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات..، ج 4، ص 123.

(4) المصدر نفسه، ص 128.

بإغراق الأراضي المحيطة بسوق الشيوخ، مما أعاق من تقدم الجيش، إلا أن تدخل القوة الجوية العراقية أسهم في إعادة السيطرة على سوق الشيوخ دون مقاومة قوات العشائر<sup>(1)</sup>. وفي أواخر آب 1935 واجهت وزارة الهاشمي حركة عشائرية في أقصى جنوب العراق، متمثلة بحركة المدينة (الواقعة على بعد 12 ميلاً من قضاء القرنة في لواء البصرة)، والسبب المباشر لتلك الحركة هو امتناع العشائر الساكنة ما بين القرنة والمدينة عن تنفيذ قانون الدفاع الوطني، وقيام العشائر باحتجاز قائممقام القرنة والهجوم على مخفر الشرطة في المدينة وحجز أفرادها<sup>(2)</sup>.

قررت الحكومة العراقية القيام بعمل حاسم لمواجهة العشائر، فشكّلت في 31 آب 1935 قوة عسكرية مؤلفة من (فوج مشاة واحد، وثلاث سفن من القوة النهرية، وقوة من الشرطة)، واشتركت معها رف من طائرات القوة الجوية العراقية من مطار البصرة، وأنيقت قيادة القوة العسكرية للمقدم سعيد التكريتي<sup>(3)</sup>.

وقد كان للقوة الجوية العراقية دوراً واضحاً وكبيراً في مساندة القوات البرية والنهرية خلال المدة (31 آب - 3 تشرين الأول 1935)، من خلال قيامها بالاستطلاع وكشف قوات العشائر المتخفية بين الأدغال على ضفة نهر الفرات اليمنى ما بين القرنة والمدينة، وكان لاستخدام سلاح الجو العراقي بقصف العشائر ومناطقها الأثر الكبير في نجاح حركات الجيش<sup>(4)</sup>، وفي الثالث من تشرين الأول انتهت الحركات العسكرية بعد أن قدم جميع رؤساء العشائر الطاعة للحكومة العراقية<sup>(5)</sup>.

(1) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملف المرقمة 3، تطور القوة الجوية العراقية 1932-1937، ص 12.

(2) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملف المرقمة 244، تقرير القيادات العراقية، ثورة الايزيدية والآثوريين 1935، ص 18.

(3) عبدالرزاق مُحَمّد اسود، المصدر السابق، المجلد الثالث، ص 158.

(4) قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس..، ص 18.

(5) عبدالرزاق مُحَمّد اسود، المصدر السابق، المجلد الثالث، ص 159.

وبانتهاء الحركات عاد رف الطائرات إلى مطار البصرة، وقد بلغ عدد القنابل التي رمتها القوة الجوية العراقية على العشائر، حوالي (600) قنبلة من عيار (20) رطلاً، و(125) قنبلة من عيار (112) رطلاً، و(400) قنبلة حارقة<sup>(1)</sup>.

شهد عام 1936 العديد من الحركات والأحداث الداخلية، ففي شباط 1936 واجهت الحكومة العراقية، حركة عشائرية جديدة في لواء المنتفك سميت بـ (حركة بني ركاب)، والتي حدثت بسبب امتناع عشيرة بني ركاب في لواء المنتفك عن تنفيذ قانون الدفاع الوطني<sup>(2)</sup>، وبذلك جهزت وزارة الدفاع قوة عسكرية مؤلفة من (خمسة أفواج، بطريقتين جبليتين، وسريتي خيالة مع قوة من الشرطة)، فضلاً عن اشتراك ست طائرات من القوة الجوية العراقية من نوع (هوكر اوداكس نسر) من السرب الأول، وطائرة من نوع (دراكون) من السرب الثاني تم وضعهما في الناصرية اعتباراً من 21 شباط 1936<sup>(3)</sup>، وفي 29 شباط من العام نفسه ألقت الطائرات إنذاراً موجهاً من متصرف اللواء ماجد مصطفى<sup>(4)</sup> إلى رؤساء عشائر بني ركاب، حدد الإنذار مدة (48) ساعة لتقديم الطاعة، وتفريق العشائر المتجمعة، مما أدى إلى خضوع العشائر لإنذار الحكومة، وبذلك لم تقم

(1) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملف المرقمة 244، تقرير القيادات العراقية، ثورة الايزيدية والآثوريون 1935، ص18.

(2) تُعدُّ قبيلة بني ركاب من اكبر القبائل في لواء المنتفك، تشغل معظم الجانب الأيمن من نهر الفرات، تنقسم إلى ستة أقسام (آل عائد، وآل حاتم، وآل جابر، وآل صالح، أبو عطا الله، وآل جواد). يُنظَرُ: عبدالرزاق الحسني، تاريخ الوزارات...، ج4، ص165-166.

(3) د.ك.و سجلات الوثائق البريطانية، الملف المرقمة 3، تطور القوة الجوية العراقية، 1932-1937، ص171.

(4) ماجد مصطفى: ولد عام 1895 في السليمانية، عمل ضابطاً في الجيش العثماني، تقلد مناصب إدارية عدة في العراق، منها مديراً لناحية الموقفية في الكوت عام 1927، ومتصرفاً للواء المنتفك (محافظة ذي قار) عام 1935، تولى مناصب وزارية عدة، منها: وزيراً للشؤون الاجتماعية في =وزارة جميل المدفعي 1935، انصرف بعد ذلك إلى مزاولة الأعمال الحرة حتى وفاته في بغداد عام 1974. يُنظَرُ: مُحَمَّد سلمان منور التميمي، المصدر السابق، ص10.

القوة الجوية العراقية باستخدام طائراتها لقصف مواقع العشائر المتجمعة، وقد اقتصر دورها على إلقاء المناشير التحذيرية فقط<sup>(1)</sup>.

لم يدم الهدوء والسكينة أمام وزارة ياسين الهاشمي الثانية طويلاً، ففي نيسان 1936 واجهت حركة عشائرية جديدة في الرميثة (بلواء الديوانية) عرفت بـ (حركة الرميثة الثانية)، وكان السبب المباشر لها، معارضة العشائر تنفيذ قانون الدفاع الوطني<sup>(2)</sup>.

بدأت بوادر الحركة في 21 نيسان 1936، إذ قامت عشائر الظوالم وبني عارض ومجموعة من الأعاجيب في مدينة الرميثة بإطلاق الرصاص على القطار المتجه إلى البصرة<sup>(3)</sup>، فأرسلت الحكومة رفاً من طائرات القوة الجوية العراقية في 24 نيسان 1936 إلى الرميثة لغرض القيام بالاستطلاع وتحذير العشائر، إلا أنّ الأحداث سرعان ما تطورت بقيام قوات العشائر بقطع قضبان سكة الحديد بين السماوة والديوانية وغمر الأراضي بالمياه، كما قاموا بالاعتداء على بعض الشيوخ الموالين للحكومة، وقطع أسلاك البرق والهاتف، مما أدى إلى توقف الاتصالات في الرميثة<sup>(4)</sup>.

وفي التاسع والعشرين من نيسان 1936 قامت الحكومة العراقية بإرسال وزير الداخلية رشيد عالي الكيلاني بإحدى طائرات القوة الجوية العراقية إلى الديوانية لاستقصاء الموقف<sup>(5)</sup>، ومحاولة كسب العشائر وتهدئتها وعدم مواجهة القوات الحكومية ولكن دون

(1) قحطان حميد كاظم العنبي، القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس...، ص 19.

(2) كانت هناك أسباب غير مباشرة لحركة الرميثة الثانية تمثلت بمنع الوزارة الهاشمية الموكب الحسينية من السير في الطرقات العامة، فضلاً عن محاولة الوزارة من توحيد لباس الرأس باستخدام السدارة العراقية كرمز لوحدة البلاد، ومما ساعد على سرعة اندلاع الحركة انتهاز العشائر فرصة انتهاء الأحكام العرفية في لواء المنتفك التي سبق أن أعلنها الهاشمي. يُنظر: عبدالرزاق مُحَمَّد اسود، المصدر السابق، المجلد الثالث، ص 162.

(3) عبدالأمير هادي العكام، حركات عشائر الفرات الأوسط في وثائق وزارة الدفاع العراقية، مجلة الأستاذ، بغداد، العدد 65، 2007، ص 804.

(4) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات...، ج 4، ص 172.

(5) ليلي عادل عبدالقادر، المصدر السابق، ص 80.

جدوى، فقامت طائرات القوة الجوية العراقية خلال المدة من (1-3 أيار 1936) بقصف قوات العشائر المتوافرة في منطقة العمليات<sup>(1)</sup>.

وفي الخامس من أيار 1936 أسهمت القوة الجوية العراقية مع القوات الحكومية في السيطرة على منطقة العارضيات الواقعة شمال الرميثة من العشائر، من خلال قيام طائراتها بعمليات جوية أدت إلى خروج قوات العشائر من مناطقهم، إذ بدأت الطائرات بمطاردتهم وقصفتهم وأوقعت بهم خسائر كبيرة<sup>(2)</sup>.

ومما يجدر ذكره أنّ القوات الحكومية واجهت مقاومة عنيفة من قوات العشائر، على الرغم من القصف المستمر لطائرات القوة الجوية العراقية لمناطق العشائر، إلا أنّ العشائر نجحوا في إسقاط طائرتين، الأولى سقطت يوم 8 أيار 1936 وقتل طيارها الملازم الأول الطيار رؤوف شبيب ومعه الراصد الجندي توفيق يحيى، والثانية سقطت في 11 أيار 1936، وبعد نجاح طيارها النقيب الطيار أرميا ناصر من القفز بالمظلة، إلا أنّ العشائر قتلوه كما قتلوا الراصد الجندي عبدالله حسين الذي كان معه في الطائرة<sup>(3)</sup>، كما تعرضت طائرة ثالثة إلى إصابة بطلقات نارية عدة، إلا أنّ قائدتها تمكن من الانسحاب بها إلى بغداد<sup>(4)</sup>.

وفي 16 أيار 1936 تمكنت القوات الحكومية بمساهمة القوة الجوية العراقية من طرد قوات العشائر من قرية (هور البركة)، وقرى أخرى كانت تُعدّ آخر المعاقل للعشائر، وبطردهم انتهت الحركات العسكرية بإخماد حركة الرميثة الثانية<sup>(5)</sup>.

لم تمر سوى أيام قليلة على إنهاء حركة الرميثة الثانية، حتى واجهت وزارة الهاشمي حركة عشائر الأكرع الساكنة في قضاء عفك بلواء الديوانية بقيادة الشيخ شعلان

(1) قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس...، ص 19.

(2) عبدالرزاق مُحَمَّد اسود، المصدر السابق، المجلد الثالث، ص 163.

(3) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات...، ج 4، ص 173-174؛ قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس...، ص 19.

(4) نجدت فتحي صفوت، العراق في الوثائق البريطانية...، ص 194.

(5) عبدالرزاق مُحَمَّد اسود، المصدر السابق، المجلد الثالث، ص 164.

العطية<sup>(1)</sup>، وقد أعطى الشيخ شعلان العطية أسباباً عدة لحركته، منها عزم الحكومة على تنفيذ قانون الدفاع الوطني، ومنعها تسيير المواكب الحسينية، وأضاف بأن الوزارة لم تؤد أي خدمة للبلاد، وأنه لم يجد من ياسين الهاشمي ولا من زملائه غير الوعود، وبذلك بدأت الحركة في حزيران 1936، إذ بدأ أنصار الشيخ بالتوافد إلى الدغارة المجاورة للديوانية وهم يحملون السلاح، وقاموا بتخريب أسلاك البرق والهاتف، واعتدوا على سعاة المالية وتجاوزوا على المسافرين والمارين بطريق الدغارة<sup>(2)</sup>.

ومما زاد من خطورة الوضع عدم انصياع الشيخ شعلان العطية للإنذار الموجه إليه في الثالث من حزيران 1936، بلزوم الحضور إلى مركز لواء الديوانية، وقيام رجال عشيرته بإعلان معارضتهم للإجراءات الحكومية، الأمر الذي دفع الحكومة إلى استخدام القوة لإخضاع العشائر في الدغارة<sup>(3)</sup>، وبذلك شكلت الحكومة العراقية قوة عسكرية مؤلفة من (11 فوجاً من المشاة مع رشاشات آلية، وثلاث بطريات مدفعية)<sup>(4)</sup> معززة باشتراك سرب من طائرات القوة الجوية العراقية<sup>(5)</sup>.

بدأت الحملة العسكرية في حزيران من العام نفسه، إذ تمكنت القوة العسكرية في 5 حزيران 1936 بمساندة الطائرات من السيطرة على الدغارة، ومن ثم قامت طائرات القوة الجوية العراقية بقصف قرية (الشبانة) مما سهل على القوة الحكومية السيطرة عليها<sup>(6)</sup>، وفي التاسع من حزيران قامت الطائرات العراقية بقصف قلعة الشيخ شعلان العطية بعدد من القنابل، بلغت (96) قنبلة، مما ساعد القوة العسكرية من إعادة سيطرتها على القلعة<sup>(7)</sup>.

(1) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات..، ج4، ص182.

(2) سامي عبدالحافظ القيسي، المصدر السابق، ص513.

(3) ليلي عادل عبدالقادر، المصدر السابق، ص82.

(4) عبدالرزاق مُحَمَّد أسود، المصدر السابق، المجلد الثالث، ص173.

(5) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص134.

(6) عبدالرزاق مُحَمَّد أسود، المصدر السابق، المجلد الثالث، ص169.

(7) قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس..، ص20.

وفي 20 حزيران 1936 انتهت العمليات العسكرية باستسلام العشائر، وفرضت غرامات مالية عليها وجردت من السلاح وأصدر المجلس العرفي العسكري حكماً بالإعدام بحق الشيخ شعلان العطية، استبدل حكم الإعدام بإبعاده إلى قسبة عانة<sup>(1)</sup>.  
على الرغم من قوة وزارة ياسين الهاشمي الثانية وسعيها لضبط الأمن وفرض النظام على المناطق العراقية المختلفة ومنها العشائرية<sup>(2)</sup>، إلا أنها تميزت بعدم الاستقرار، فقد واجهت حركات عشائرية ضدها بمعدل حركة عشائرية واحدة في كل شهر تقريباً، فضلاً عن أسباب الحركات التي ذكرها الباحث سابقاً، هناك أسباب أخرى تتمثل بسوء الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية التي تعيشها هذه العشائر، وسوء إدارة الموظفين وإهمالهم لواجباتهم<sup>(3)</sup>.

كانت الإجراءات المتصلة التي اتبعتها وزارة الهاشمي تجاه العشائر، وعدم تلبية طلباتها، وكثرة إعلان الأحكام العرفية، أدت إلى تسارع الأحداث ضد وزارة ياسين الهاشمي الثانية وتباعد الشعب عنها، بل فقدت الكثير من الثقة التي كان يتمتع بها الهاشمي، مما هياً المناخ السياسي الملائم لانقلاب عسكري نفذه بكر صدقي في صبيحة يوم 29 تشرين الأول 1936<sup>(4)</sup>.

##### 5. دور القوة الجوية العراقية في انقلاب بكر صدقي عام 1936:

إن قيام وزارة ياسين الهاشمي بإقحام الجيش لإخماد الحركات العشائرية التي قامت ضدها، وجنوح ياسين الهاشمي نحو الانفراد بالسلطة أدى إلى استياء الشعب والجيش من وزارته<sup>(5)</sup>.

(1) كما أصدر المجلس العرفي العسكري أحكاماً قاسية بحق (138) شخصاً، وقد نفذ حكم الإعدام

بحق (19) شخص منهم. يُنظر: عبد الأمير هادي العكام، المصدر السابق، ص 803.

(2) قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس..، ص 20.

(3) عبد الأمير هادي العكام، المصدر السابق، ص 803.

(4) قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس..، ص 20.

(5) للتفاصيل عن أسباب الانقلاب يُنظر: صفاء عبدالوهاب المبارك، المصدر السابق، ص 42-97؛

محمود شبيب، بكر صدقي وانقلابه العاصف، بغداد، 1992.

كما استغل العسكريون شعورهم أنَّهم أصبحوا القوة الأساسية والركيزة المهمة التي تستند إليها وزارة الهاشمي، راودت قسم منهم رغبة الزعامة والقفز إلى السلطة لاسيما بكر صدقي<sup>(1)</sup> الذي برز بشكل كبير بعد أن حقق الجيش تحت قيادته انتصارات أنهت الحركات المناوئة للحكومة، فحاز إعجاب المسؤولين وتقديرهم، فضلاً عن ارتفاع مكانته بين جنوده وضباطه، وقد عرف بطموحه الشخصي، إذ أصبح مقتنعاً بأنه أحق من غيره برئاسة أركان الجيش<sup>(2)</sup>.

وجد حكمت سليمان في بكر صدقي ضالته، لاسيما أنَّ الأول كان ناقماً على وزارة ياسين الهاشمي لعدم إسناد وزارة الداخلية إليه<sup>(3)</sup>.

وبما أنَّ وزارة الهاشمي كانت تتمتع بأغلبية كبيرة في المجلس النيابي، فقد أدرك حكمت سليمان أنَّ لا سبيل لسقوط وزارة الهاشمي إلاَّ عن طريق الجيش من خلال القيام بانقلاب عسكري<sup>(4)</sup>.

ومما سهل مهمة بكر صدقي غياب طه الهاشمي رئيس أركان الجيش عن العراق، لسفره إلى لندن في 29 تموز 1936، لغرض شراء ما يحتاجه الجيش من أسلحة، وبسفره اسند منصب رئاسة أركان الجيش وكالة إلى الفريق بكر صدقي، بوصفه أقدم ضابط في الجيش العراقي، وقد مكنه ذلك المنصب من إجراء مشاورات مع بعض من يثق بهم في هيئة الأركان وغيرهم من العسكريين<sup>(5)</sup>، والذين كان من أبرزهم الفريق

(1) فهد أمسلم زغير، المصدر السابق، ص96.

(2) ليلي عادل عبدالقادر، المصدر السابق، ص86.

(3) فؤاد حسين الوكيل، جماعة الأهالي في العراق 1932-1937، بغداد، 1979، ص36.

(4) بشرى سكر خيون الساعدي، حسين جميل ودوره السياسي في العراق حتى عام 1954، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 2004، ص50.

(5) صفاء عبدالوهاب المبارك، المصدر السابق، ص100؛ طه الهاشمي، مذكرات طه الهاشمي 1919-1943، تحقيق خلدون ساطع المصري، ج1، منشورات دار الطليعة، بيروت، 1967،

عبد اللطيف نوري قائد الفرقة الأولى، والذي كان متدمراً من حكومة الهاشمي، بسبب إهمال طلباته للمعالجة على نفقة الحكومة خارج العراق<sup>(1)</sup>.

وعلى أساس ذلك اتصل الفريق بكر صدقي بالفريق عبد اللطيف نوري، لإقناعه بالاشتراك في حركة الانقلاب، بوصفه قائداً للفرقة الأولى المدافعة عن بغداد، إذ إنَّ بإمكان هذه الفرقة أن تعترض زحف الفرقة الثانية القادمة من الشرق التي هي طوع أوامر بكر صدقي بصفته قائدها المباشر، وقد وافق عبد اللطيف نوري على الاشتراك بعد أن أخبره بكر بفكرة القيام بانقلاب لإسقاط الوزارة في أثناء اجتماعهما في رئاسة أركان الجيش بوزارة الدفاع في 23 تشرين الأول 1936<sup>(2)</sup>، والعامل الآخر الذي ساعد الفريق بكر صدقي على القيام بالانقلاب، هو عودة قائد القوة الجوية العراقية المقدم الطيار مُحَمَّد علي جواد إلى العراق بعد منتصف تشرين الأول عام 1936، وهو من اقرب الضباط إلى بكر صدقي<sup>(3)</sup>، وبعودته اتصل به الفريق بكر صدقي وفتح به الأمر الانقلاب فرحب بذلك<sup>(4)</sup>.

يبدو أنَّ موافقة المقدم الطيار مُحَمَّد علي جواد على الاشتراك بالانقلاب، يعني كسب القوة الجوية العراقية إلى جانب بكر صدقي، وهي أهم سلاح يحتاجه بكر صدقي لتنفيذ انقلابه، وعلاقة بكر صدقي بضباط القوة الجوية العراقية لم تكن مقتصرة على المقدم الطيار مُحَمَّد علي جواد، فقد أشارت الوثائق البريطانية بأنَّ اغلب ضباط القوة الجوية العراقية كانوا موالين لبكر صدقي<sup>(5)</sup>، والدليل على ذلك ما أشار إليه محمود الدرة في كتابه الحرب العراقية - البريطانية 1941 ما نصه "إذ ذكر بأنَّ أحد ضباط القوة

(1) فؤاد حسين الوكيل، المصدر السابق، ص 370.

(2) صفاء عبدالوهاب المبارك، المصدر السابق، ص 101.

(3) فؤاد حسين الوكيل، المصدر السابق، ص 379.

(4) حازم المفتي، العراق بين عهدين ياسين الهاشمي وبكر صدقي، تقديم عماد عبدالسلام رؤوف، مكتبة اليقظة العربية، بغداد، 1990، ص 87.

(5) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملف المرقمة 6، الانقلاب العسكري في العراق 1936،

الجوية العراقية وهو الملازم الطيار ناظم مشتاق هدد بعزم الطيارين على قصف بغداد، وقد هدد بهذا الكلام وهو في جلسة شراب في نادي الضباط، فاتخذ بعض الضباط كلامه نكتة يهزؤون بقائلها، ولم يفقهوا معناها إلا في صباح يوم 29 تشرين الأول 1936، عندما قامت الطائرات برمي القنابل على بغداد<sup>(1)</sup>.

استغل الفريق بكر صدقي مناسبة لا تثير عليه الشبهات في تنفيذ انقلابه، تمثلت بالمناورات السنوية التي اعتاد الجيش على إجرائها في تشرين الأول باشتراك الفرقتين الأولى والثانية في منطقة بعقوبة وجلولاء في لواء ديالى<sup>(2)</sup>.

بدأ الفريق بكر صدقي لتنفيذ خطة الانقلاب يوم 26 تشرين الأول 1936، إذ وضع بالتشاور مع الفريق عبداللطيف نوري خطة الانقلاب، تمثلت بتحريك الفرقة الثانية من (قرة تبة) إلى قرغان (جلولاء) ليلة 27/26 تشرين الأول، وأن تتحرك الفرقة الأولى<sup>(3)</sup> من (بلدروز) فجر يوم الخميس 29 تشرين الأول 1936، وتلتحق بالفرقة الثانية لحماية مؤخرتها، وفي اليوم الثامن والعشرين من تشرين الأول 1936، قبل تنفيذ الانقلاب بيوم واحد أرسل الفريق بكر صدقي العقيد شاکر الوادي<sup>(4)</sup> بإحدى طائرات القوة الجوية العراقية

(1) محمود الدرة، الحرب العراقية البريطانية 1941، دار الطليعة للطباعة والنشر، بيروت، 1969، ص62.

(2) صفاء عبدالوهاب المبارك، المصدر السابق، ص101.

(3) في الوقت نفسه وضع كل من حكمت سليمان وجعفر أبو التمن وكامل الجادرجي ومحمد حديد، الذين ينتمون إلى جماعة الأهالي صيغة البيان الذي بين أسباب الانقلاب، كما وضعوا مسودة الكتاب الذي يرفعه الفريقان بكر صدقي وعبداللطيف نوري إلى الملك، وقد تم طبع البيان بأعداد كبيرة وكذلك صيغة الكتاب في معسكر (بلدروز) في لواء ديالى، بعد توقيع الفريقان عليهما. يُنظَرُ: فؤاد حسين الوكيل، المصدر السابق، ص373-375؛ عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات...، ج4، ص215-216.

(4) شاکر الوادي: ولد شاکر محمود الوادي في بغداد سنة 1894، أتم دراسته الإعدادية فيها، سافر إلى استانبول وتخرج من مدرستها الحربية ملازمًا ثانيًا عام 1914، ألتحق بالجيش العراقي في 16 حزيران 1921 برتبة ملازم أول، تدرج في الرتب العسكرية، رفع إلى رتبة عقيد عام 1932، أوفد إلى انكلترا ملحقًا عسكريًا، عُيِّنَ أمرًا للقوة الجوية العراقية أيامًا معدودة بعد مقتل المقدم

إلى معسكر الهنديدي (معسكر الرشيد)، لغرض ابلاغ المقدم الطيار مُحَمَّد علي جواد أوامر الفريق بكر صدقي المتضمنة إرسال سرب من طائرات القوة الجوية العراقية إلى معسكر (قرغان) للاشتراك بالمناورات<sup>(1)</sup>.

وبذلك تحرك سرب من طائرات القوة الجوية العراقية محملة بالقنابل، مؤلف من إحدى عشرة طائرة من نوع (هوكر أوداكس نسر)، وأربع طائرات من نوع (دراكون)، باتجاه معسكر قرغان بتاريخ 28 تشرين الأول 1936<sup>(2)</sup>. يبدو أن استخدام القوة الجوية العراقية كان لغرض حماية مقدمة القوات الزاحفة نحو بغداد في أثناء الانقلاب<sup>(3)</sup>، بدأ تنفيذ الانقلاب يوم الخميس 29 تشرين الأول 1936، عندما شوهد تحليق سرب من طائرات القوة الجوية العراقية، مؤلف من إحدى عشرة طائرة بقيادة المقدم الطيار مُحَمَّد علي جواد فوق سماء بغداد في الساعة الثامنة والنصف صباحاً، لم يكن ظهور الطائرات في حد ذاته شيئاً غير مألوف، لأنَّ القوة الجوية العراقية اعتادت أن تقوم بالتحليق اليومي الروتيني خلال هذا الوقت، إلاَّ أنَّها كانت تحلق على ارتفاع أوطأ مما شوهدت عليه<sup>(4)</sup>.

وسرعان ما قامت بإلقاء المناشير على أهالي بغداد، والتي تضمنت البيان الذي وقعه الفريق بكر صدقي، والذي أطلق على نفسه (قائد القوة الوطنية الإصلاحية)، وقد أوضح البيان بأنَّ الجيش قام على عاتقه بالطلب من الملك غازي لإقالة الوزارة الهاشمية،

---

الطيار مُحَمَّد علي جواد، عُيِّنَ في عام 1946 رئيساً للتشريفات في البلاط الملكي، اختير وزيراً للدفاع في وزارة نوري السعيد التاسعة عام 1946، احتفظ بوزارة الدفاع في وزارة صالح جبر آذار 1947، توفي في لندن عام 1957. يُنظَرُ: مير بصري: المصدر السابق، ج2، ص128.

(1) عبدالرزاق مُحَمَّد اسود، المصدر السابق، المجلد الثالث، ص184.

(2) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملفة المرقمة 3، تطور القوة الجوية العراقية 1932-1937، ص15.

(3) صفاء عبدالوهاب المبارك، المصدر السابق، ص82.

(4) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملفة المرقمة 6، الانقلاب العسكري في العراق 1936،

وتأليف وزارة برئاسة حكمت سليمان، ودعا البيان الموظفين إلى ترك دوائهم وعدم التعاون مع الوزارة القائمة<sup>(1)</sup>.

وبعد أن أُلقت الطائرات المناشير، قام بعض الضباط ورجال الشرطة وفي مقدمتهم الضابطان علي غالب الأعرج وسعدي مصطفى، بتوزيع المناشير على العامة في الشوارع الرئيسية لمدينة بغداد وفي الأماكن العامة، وقد علم الملك غازي بتفاصيل الأحداث بعد أن سلمه رستم حيدر رئيس الديوان الملكي نسخة من المنشور<sup>(2)</sup>، وعلى أثر ذلك دعا الملك غازي لعقد اجتماع عاجل في قصر الزهور، لاتخاذ التدابير اللازمة لمعالجة الموقف، حضره كل من رئيس الوزراء ياسين الهاشمي، ووزير الخارجية نوري السعيد، والسفير البريطاني ارشيبالد كلارك كير، ووكيله الميجر (يونك) (Young) ومستشار السفارة الكابت (هولت) (Holt)، وبعد حضور الجميع واجتماعهم مع الملك، اقترح السفير البريطاني دعوة حكمت سليمان للقاء معه<sup>(3)</sup>، كما أشار ياسين الهاشمي ونوري السعيد إلى مقاومة الحركة الانقلابية، لاسيما نوري السعيد فبعد أن أدرك وقوف القوة الجوية العراقية إلى جانب الانقلاب، طلب من السفير البريطاني أن تقوم الطائرات البريطانية بإلقاء مناشير موقعة من قبل الملك غازي إلى قطعات الجيش في قرغان تشير إلى حركة بكر صدقي، إلا أن السفير رفض ذلك لاعتبار الانقلاب حركة داخلية، لا يمس بالمصالح البريطانية في العراق، خاصة أن بنود معاهدة التحالف تنص على التدخل البريطاني في حالة وقوع اعتداء خارجي على العراق<sup>(4)</sup>.

وفي الوقت نفسه توجه حكمت سليمان إلى قصر الزهور حاملاً معه كتاب موقع من قبل الفريقين بكر صدقي وعبد اللطيف نوري، إذ سلمه إلى رئيس الديوان الملكي رستم حيدر، وقد تضمن الكتاب مطالبة الفريقين من الملك إقالة الوزارة الهاشمية، وتشكيل وزارة

(1) صفاء عبدالوهاب المبارك، المصدر السابق، ص 82.

(2) المصدر نفسه، ص 113.

(3) عباس فرحان ظاهر الزاملي، المصدر السابق، ص 171.

(4) سعاد رؤوف شير مُحَمَّد، المصدر السابق، ص 31-32.

برئاسة حكمت سليمان، وأوضح الكتاب في حالة رفض الوزارة تقديم استقالته خلال ثلاث ساعات، فإنَّ الجيش سيتدخل لإجبارها على الاستقالة<sup>(1)</sup>.

ازداد موقف ياسين الهاشمي حرجًا، بعد قيام خمس طائرات من القوة الجوية العراقية في الساعة الحادية عشر صباحًا بإلقاء أربعة قنابل، سقطت احدها أمام مجلس الوزراء ووزارة الداخلية، والثانية أمام البرلمان، والثالثة سقطت أمام دائرة البريد المركزي بجوار دار رئيس الوزراء، وسقطت الرابعة في نهر دجلة، مما أدى إلى قتل بضعة مواطنين وجرح آخرين من جراء القصف<sup>(2)</sup>.

وبعد مدة قصيرة أرسل الفريق عبداللطيف نوري برقية إلى الملك غازي، يؤكد فيها ولاء الجيش للملك، ويطلب منه إقالة الوزارة، وعلى أثر ذلك قدم ياسين الهاشمي استقالته في 29 تشرين الأول 1936، وكلف حكمت سليمان بتأليف الوزارة الجديدة في اليوم نفسه<sup>(3)</sup>.

ومما يجدر ذكره أنَّ تحرك القوة الجوية العراقية ودورها في الانقلاب أثار مخاوف سلاح الجو البريطاني المنتشر في معسكرات الهندي والحبانية، إذ اصدر قائد القوة الجوية البريطانية في العراق، مارشال الجو (ميتشيل) (Mitchell) أوامره بإعلان حالة الإنذار، كما وضعت القيادة العسكرية البريطانية في العراق الخطط لمواجهة الحالات الطارئة التي قد يتم فيها توجيه ضربة عسكرية جوية عراقية إلى المعسكرات المذكورة، مما جعلها تقوم بجمع الطائرات القاصفة في معسكر الحبانية، وأعدت تسليح سرب واحد

(1) صفاء عبدالوهاب المبارك، المصدر السابق، ص 117.

(2) حازم المفتي، المصدر السابق، ص 94؛ صفاء عبدالوهاب المبارك، المصدر السابق، ص 117؛

نزار توفيق سلطان الحسو، الصراع على السلطة في العراق الملكي، بغداد، 1984، ص 126.

(3) ومما يشار إليه أنَّ وزير الدفاع جعفر العسكري حاول إيقاف زحف الجيش إلى بغداد، إلاَّ أنَّ هذه

المحاولة كلفته حياته، إذ اغتيل من قبل أربعة ضباط، وهم: (المقدم جميل فتاح، والملازم جمال

جميل، والملازم الأول الطيار جواد حسين، والرئيس الأول لازار ماندروس والملازم الأول

إسماعيل عباوي) بأمر من الفريق بكر صدقي. يُنظر: علاء جاسم مُحمَّد الحربي، جعفر

العسكري...، ص 191-204.

بطائرات مقاتلة متطورة، تفوق التي تمتلكها القوة الجوية العراقية، مما يمكن بريطانيا من تحقيق تفوق جوي فوري في حالة نشوب موقف معادي من القوة الجوية العراقية<sup>(1)</sup>.

## 6. اشترك القوة الجوية العراقية في قمع الحركات العشائرية في عهد وزارة حكمت سليمان للعام 1937:

عملت وزارة حكمت سليمان (29 تشرين الأول 1936-17 آب 1937) منذ البداية على تهدئة الأوضاع العشائرية في العراق باتخاذها بعض الإجراءات السلمية، فقد أصدرت العفو العام عن المشتركين في الحركات العشائرية السابقة، شمل السجناء السياسيين من اليزيديين، وأكثر من (300) معتقل سياسي في المناطق الأخرى من البلاد، وإعادة الأراضي المصادرة وفق أحكام المجالس العسكرية إلى أصحابها، وجاء في نية الوزارة الجديدة كما جاء في منهاجها، الاهتمام بحل كافة المنازعات بين العشائر، وإسكان القبائل الرحل والعمل على حل مشاكلهم، كما حاولت الحكومة خطوة لتهدئة العشائر إبداء بعض المساعدات المالية لرؤساء العشائر من أنصار الوزارة الهاشمية، ومهما يكن من أمر فقد عارض بعض الشيوخ سياسة الحكومة في توزيع الأراضي على الفلاحين، للحصول على ثقة أبناء العشائر، وذلك لتخوفهم من خروج الفلاحين من سيطرتهم أولاً، وضياع نفوذهم الإقطاعي ثانياً<sup>(2)</sup>.

يبدو أنّ ما قامت به الحكومة من إجراءات سلمية مع العشائر لتجنب التصادم معهم لم تحقق نتيجة منه، إذ سرعان ما عارض رؤساء العشائر في لواء الديوانية تنفيذ قانون الدفاع الوطني، مما أدى إلى قيام وزارة حكمت سليمان في 5 نيسان 1937 إعداد قوة عسكرية مؤلفة من قوات الشرطة، يساندها سرب قاصف من طائرات القوة الجوية

(1) العقيد جيرالد دي غوري، ثلاثة ملوك في بغداد، ترجمة: سليم طه التكريتي، ط2، مكتبة النهضة العربية، بغداد، 1990، ص164؛ قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس..، ص21.

(2) صفاء عبدالوهاب المبارك، المصدر السابق، ص173؛ فؤاد حسين الوكيل، المصدر السابق،

العراقية للقبض على رؤساء العشائر المعارضين للتجنيد الإجباري، إلا أنَّ فيضان بغداد وانقطاع الطرق حالاً دون تنفيذ ذلك، وأجل العمل إلى 7 أيار 1937، إذ تم القبض على المطلوبين للحكومة وبإسناد من القوة الجوية العراقية، وبطلب من متصرف لواء الديوانية (ماجد مصطفى) الذي أسرَّ أخبار الحركة العسكرية لقائممقامي الأفضية في اللواء، وقد ألزمت الحكومة العراقية رؤساء العشائر على دفع مبالغ الكفالة المتراوحة بين (1000-5000) دينار، ونظرًا لعدم تمكن زعماء العشائر من دفع تلك المبالغ، نفتهم الحكومة إلى الألوية الشمالية وزجتهم في السجون<sup>(1)</sup>.

من جانب آخر قامت الحكومة العراقية برفع الحصانة على ثلاثة من الشيوخ من عضوية مجلس النواب وهم كل من: (علوان الياسري، ومحسن أبو بطيخ، وعبدالواحد الحاج سكر)، لاتهمها بتهريب الأسلحة إلى العشائر في منطقة السماوة، وتحريض العشائر على عدم دفع الضرائب، والقيام بحركة مسلحة ضد السلطة المركزية، كما قامت في الوقت نفسه من اعتقالهم ونفيهم إلى شمال العراق<sup>(2)</sup>.

أدى إجراء الحكومة تجاه الشيوخ الثلاثة، إلى إشعال الشرارة الأولى لقيام حركة عشائرية في السماوة، إذ شرع رؤساء العشائر في السماوة بالحركة، حالما تزامى إلى سمعهم خبر اعتقال قسم من زملائهم، وأخذت العشائر تردد الاهازيج العشائرية (اللي يريد الجباري خلي يجي علينا)، بمعنى أنَّهم يقاومون التجنيد الإجباري بالسلاح، دفعت هذه الأحداث إلى قيام الحكومة العراقية بتجهيز حملة عسكرية ضد العشائر في السماوة، وقد استخدمت الحكومة العراقية قوتها الجوية في قصف قوات العشائر، إذ هاجمت طائرات القوة الجوية العراقية منطقة السماوة، وألقت قنابل على بعض العشائر، فأضرمت النار في الخيم وقتلت كثيرًا من النساء والأطفال، وتمكنت العشائر من إسقاط إحدى طائرات القوة الجوية العراقية<sup>(3)</sup>، وأصدرت الحكومة العراقية بيانًا في 13 حزيران 1937

(1) قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس...، ص21.

(2) صفاء عبدالوهاب المبارك، المصدر السابق، ص177؛ عمّار يوسف عبدالله عويد الكويدي، المصدر السابق، ص245.

(3) صفاء عبدالوهاب المبارك، المصدر السابق، ص179.

أشارت فيه "نذيع بمزيد من الأسف أنه بينما كانت إحدى طائرات القوة الجوية الملكية العراقية قائمة بالاستطلاع فوق منطقة الزريجية التي تقرر إنشاء مخفر فيها ضمن قضاء السماوة، إذ التهبت الطائرة في الجو، فسقطت واستشهد الضابط والجندي وهما: الملازم الأول الطيار أنور مصطفى، والجندي الرائد إبراهيم مُحمَّد"<sup>(1)</sup>.

اتضح من خلال الأحداث الداخلية في العراق ما بين الأعوام 1931-1937 بأنَّ سلاح القوة الجوية العراقية كان مؤثراً بحسم الحركات وإنهائها ضد الحكومة العراقية من خلال استخدام هذا السلاح الفعال.

---

(1) والجدير بالذكر أنَّ سياسة الشدة التي اتبعتها وزارة حكمت سليمان ضد العشائر، كانت عاملاً مباشراً إلى استقالة عدد من الوزراء اعتراضاً على ذلك وهم كل من: (وزير المالية جعفر أبو التمن، ووزير المواصلات والأشغال كامل الجادرجي، ووزير المعارف يوسف عز الدين، ووزير العدلية صالح جبر). يُنظر: فاطمة صادق عباس السعدي، المصدر السابق، ص 52.

## 1. مساهمة القوة الجوية العراقية في أحداث انتفاضة نيسان والحرب

### العراقية البريطانية 1941:

على إثر اندلاع الحرب العالمية الثانية في الثالث من أيلول 1939، أعلنت وزارة نوري السعيد الرابعة (6 نيسان 1939 - 18 شباط 1940) بقطع علاقاتها الدبلوماسية مع ألمانيا في الخامس من أيلول من العام نفسه<sup>(1)</sup>.

دفعت تطورات الحرب العالمية الثانية لاسيما بعد دخول إيطاليا الحرب إلى جانب ألمانيا، إلى قيام الحكومة البريطانية بالضغط على وزارة رشيد عالي الكيلاني الثالثة (31 آذار 1940 - 31 كانون الثاني 1941)<sup>(2)</sup>، لقطع علاقة العراق مع إيطاليا بوصفها حليفة ألمانيا في الحرب، إلا أنّ مجلس الوزراء العراقي قرر التريث في طلب الحكومة البريطانية، إذ لم تلق رغبة نوري السعيد بوصفه وزيراً للخارجية، استجابة من لدى غالبية أعضاء المجلس الذين قرروا الانتظار واستطلاع وجهة النظر التركية بشأن التطورات الجارية في العالم<sup>(3)</sup>.

واستجابة للضغوط البريطانية قامت وزارة طه الهاشمي (31 كانون الثاني 1941 - 1 نيسان 1941)<sup>(4)</sup> بقطع علاقاتها السياسية مع إيطاليا<sup>(5)</sup>، كما حاولت وزارته الاستجابة لرغبة الوصي في التفريق بين العقداء الأربعة والقضاء على تحالفهم، إذ اصدر أوامره في 26 آذار 1941 بنقل العقيد كامل شبيب إلى قيادة الفرقة الأولى في

(1) لم تكتفِ حكومة السعيد بقطع علاقتها مع ألمانيا، بل أصدرت بياناً أمرت بموجبه ترحيل الرعايا الألمان من العراق، بضمنهم السفير الألماني في العراق (غروبا)، كما سلمت بعض الرعايا الألمان إلى حكومة الهند التابعة لبريطانيا. يُنظر: مُحمّد حمدي الجعفري، بريطانيا والعراق حقبة من الصراع 1914-1958، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، 2000، ص 88-89.

(2) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات...، ج 5، ص 137-207.

(3) صلاح الدين الصباغ، المصدر السابق، ص 141-142.

(4) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات...، ج 5، ص 209-230.

(5) فاضل البراك، دور الجيش العراقي في حكومة الدفاع الوطني والحرب مع بريطانيا سنة 1941،

الدار العربية للطباعة، بغداد، 1979، ص 198-199.

الديوانية ليحل محل اللواء الركن إبراهيم الراوي، وكذلك نقل العقيد الركن صلاح الدين الصباغ إلى ديالى<sup>(1)</sup>، اعتبر القادة العسكريين أنّ هذا النقل مقدمة لتشتيت شملهم والانتقام منهم، لأنّهم مقتنعون بأنّ الوصي سوف يبطش بهم<sup>(2)</sup>.

وعلى هذا الأساس رفض العقيدان تنفيذ أوامر النقل، فتضامن معهما العقيدان مُحَمَّد فهمي سعيد<sup>(3)</sup> ومحمود سلمان، فعقدوا مساء الأول من نيسان 1941 اجتماعاً في معسكر الرشيد، حضره كل من رشيد عالي الكيلاني، وصلاح الدين الصباغ، ومُحَمَّد فهمي سعيد، ووكيل رئيس أركان الجيش أمين زكي<sup>(4)</sup>، وقرروا إيفاد مُحَمَّد فهمي سعيد

(1) وليد مُحَمَّد سعيد الأعظمي، انتفاضة رشيد عالي الكيلاني والحرب العراقية البريطانية 1941، دار واسط للطباعة والنشر، بغداد، 1987، ص46؛ واصف عبدالرحمن، دور الجيش العراقي في ثورة 1941، المجلة العسكرية، العدد الثاني، نيسان 1968، ص122.

(2) خالد عبدالمنعم العاني، موسوعة العراق الحديث، تقديم: خير الله طلفاح، المجلد الأول، الدار العربية للموسوعات، بغداد، (د.ت)، ص234؛ محمود الدرة، المصدر السابق، ص192.

(3) مُحَمَّد فهمي سعيد: ولد مُحَمَّد فهمي سعيد في السليمانية 1898، درس في المدرسة العسكرية في استانبول، التحق بالجيش العربي في سوريا عام 1920، انضم إلى الجيش العراقي عام 1921 ضابطاً خيلاً، تدرج في الرتب العسكرية، إذ أصبح مقدم لواء المنطقة الشمالية في الموصل عام 1936، رفع إلى رتبة عقيد في أيلول 1938، كما عُيّنَ آمراً للقوة الآلية المدرعة في شباط 1939، تولى قيادة الفرقة الثالثة التي ساهمت في محاصرة قاعدة الحبانية، ويُعدّ أحد ضباط الكتلة القويمة الذين أثروا على مجرى الأحداث السياسية سنة (1940-1941)، هرب بعد فشل حركة مايس 1941 إلى إيران، ثم سلم إلى الحكومة العراقية، ونفذ فيه حكم الإعدام في الخامس من أيار 1942. يُنظر: نضر علي أمين محيي الدين الشريف، مُحَمَّد فهمي سعيد وأثره السياسي والعسكري في تاريخ العراق المعاصر، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1990.

(4) مُحَمَّد أمين زكي: ولد في السليمانية عام 1880، تخرج من المدرسة الحربية في استانبول عام 1902، أكمل دراسته في مدرسة الأركان الحربية في استانبول عام 1908، التحق بالجيش العراقي في السادس من آب 1924، ثم أصبح آمراً للمدرسة العسكرية عام 1925، تولى مناصب وزارية عدة بين عامي (1925-1943)، ووزيراً للمواصلات والأشغال في وزارة العسكري الثانية عام 1926، ووزيراً للدفاع في وزارة توفيق السويدي عام 1929، له العديد من المؤلفات

بصحبة أمين زكي إلى طه الهاشمي لتقديم استقالته وتشكيل حكومة جديدة برئاسة رشيد عالي الكيلاني، وأعلنوا حالة الطوارئ في المعسكر، وقد سيطر الجيش على دوائر البرق والبريد ومداخل الطرق العامة، كما تقرر منع خروج عدد من الشخصيات السياسية من بغداد<sup>(1)</sup>. عاد الموفدون من طه الهاشمي إلى معسكر الرشيد بعد منتصف ليلة الأول من نيسان ومعهم كتاب استقالة وزارة طه الهاشمي<sup>(2)</sup>.

دفعت تطورات الأحداث المتمثلة بهروب الوصي عبدالإله إلى قاعدة الحبانية<sup>(3)</sup> إلى قيام العقلاء الأربعة بتشكيل حكومة عسكرية عرفت ب (حكومة الدفاع الوطني) في الثالث من نيسان 1941، لتصرف شؤون البلاد خلال غياب الوصي ترأسها رشيد عالي الكيلاني، وضم مجلسها العقلاء الأربعة ورئيس أركان الجيش بالوكالة أمين زكي، ويونس السبعائي<sup>(4)</sup>، ونتيجة لهروب الوصي الذي سبب أزمة دستورية في البلاد، اختير الشريف

باللغتين العربية والكردية، توفي في السليمانية عام 1948. يُنظر: دارا جمال غفور، مُحَمَّد أمين زكي ودوره السياسي والإداري في العراق، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد التاريخ العربي والتراث العلمي، بغداد، 2004.

(1) رحيم عبدالحسين عباس، المصدر السابق، ص118؛ نضر علي أمين، المصدر السابق، ص180.

(2) رحيم عبدالحسين عباس، المصدر السابق، ص118.

(3) ومما يجدر ذكره أنّ الوصي عبدالإله اتجه من الحبانية إلى البصرة، وبوصوله بدأ يتصل بقيادة الفرق العسكرية ورؤساء العشائر لتحريضهم على إسقاط حكومة بغداد، كما سعى لتشكيل حكومة مؤقتة مناوئة لحكومة الدفاع الوطني، بمساعدة جميل المدفعي، وعلي جودت الأيوبي، ومتصرف البصرة صالح جبر، إلاّ أنّه أخفق في الحصول على مساندة قطعات الجيش في البصرة، وبذلك قرر الالتجاء إلى سفينة حربية بريطانية كانت راسية في شط العرب يوم 4 نيسان 1941، ومنها انتقل إلى فلسطين والأردن. يُنظر: د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملفة المرقمة 560، الحملة على العراق 1941، ص3؛ مُحَمَّد حمدي الجعفري، المصدر السابق، ص104.

(4) يونس السبعائي: ولد مُحَمَّد يونس السبعائي في الموصل سنة 1910، وفي أواخر سنة 1928 انتقل إلى بغداد، اتجه إلى الصحافة وكتابة الشعر، انتمى إلى كلية الحقوق بدمشق وتخرج منها عام 1933، مارس المحاماة والعمل في السياسة، عُيّن وزيراً للاقتصاد في حكومة الدفاع=

شرف<sup>(1)</sup> وصيًا على العرش في العاشر من نيسان عام 1941، الذي عهد إلى رشيد عالي الكيلاني تشكيل وزارته الرابعة في الثاني عشر من نيسان 1941<sup>(2)</sup>. أدركت بريطانيا أنَّ تشكيل حكومة قومية يترأسها الكيلاني تحظى بمساندة العقداة الأربعة تشكل خطورة على مصالحها في العراق، وبهذا فإنَّ التدخل العسكري في العراق أصبح مسألة لا جدال فيها بالنسبة لبريطانيا التي أخذت تعمل على جرَّ العراق للمواجهة الحربية، إذ بدأت تحشد قواتها في البصرة والحبانية خلال شهر نيسان عام 1941<sup>(3)</sup>. واستمرت بذلك على الرغم من الاعتراضات المتكررة من قبل الحكومة العراقية، على اعتبار أنَّ التحشد يُعدّ مخالفًا لنصوص المعاهدة العراقية البريطانية لعام 1930<sup>(4)</sup>، وإزاء استمرار تحشد القوات البريطانية وعدم مبارحتها الأراضي العراقية، اجتمع مجلس الدفاع الأعلى في الثامن والعشرين من نيسان 1941، تقرر خلال الاجتماع اتخاذ التدابير اللازمة لصد أي هجوم من جهة البصرة أو جهة الحبانية، وتم تشكيل فيلق ضم

---

=الوطني، اعدم بعد فشل حركة رشيد عالي الكيلاني في 15 أيار 1942. يُنظرُ: مير بصري، المصدر السابق، ج2، ص96-97.

(1) الشريف شرف: ولد الشريف شرف عام 1881، أسهم في الثورة العربية ضد العثمانيين، في العاشر من نيسان 1941 شغل منصب الوصاية على عرش العراق، وبعد انهيار حركة رشيد عالي الكيلاني غادر العراق إلى إيران، إذ القي القبض عليه وأرسل إلى جنوب إفريقيا، أعادته السلطات البريطانية إلى العراق فحكم عليه بالسجن لمدة ثلاث سنوات، وبعد خروجه ترك العراق إلى الأردن وعاش هناك حتى وفاته عام 1955. يُنظرُ: المصدر نفسه، ج1، ص61.

(2) عبدالرزاق الحسني، تأريخ الوزارات..، ج5، ص256.

(3) كانت القوات البريطانية التي نزلت يوم 18 نيسان 1941 في ميناء المعقل، تتألف من اللواء الهندي العشرين من الفرقة العاشرة، وكتيبة مدفعية الميدان الثالثة وبطرية مقاومة الدبابات الأولى وسرية هندسة الميدان. يُنظرُ: منار مُحَمَّد شهاب الدليمي، المصدر السابق، ص67؛ زينب كاظم أحمد العلي، البصرة خلال ثورة مايس 1941، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة البصرة، 1988.

(4) رحيم عبدالحسين عباس، المصدر السابق، ص121-122.

الفرقتين الأولى والثالثة، وألحقت به القوة الآلية لتغطية الجبهة الغربية، وأنيبت قيادة الفيلق للعقيد الركن صلاح الدين الصباغ<sup>(1)</sup>.

وفي التاسع والعشرين من نيسان 1941 تحركت قوة عسكرية بقيادة العقيد الركن مُحَمَّد فهمي سعيد لمحاصرة قاعدة الحبانية<sup>(2)</sup>، لاسيما أنّ هذه القاعدة لا تبعد عن العاصمة أكثر من مئة كيلومتر، وأنّ في استطاعت الطائرات العسكرية البريطانية حتى الخفيفة منها أن تحلق فوق العاصمة والمواقع العسكرية القريبة منها، ثم العودة إلى أوكارها في الحبانية بسهولة، وفي الوقت نفسه فإنّ هذه القاعدة تشكل نقطة ارتكاز وقاعدة أمامية للجيش البريطاني التي قد يقرر الانكليز سوقها من مصر أو من شرق الأردن إلى العراق للاستيلاء على بغداد وهي قريبة منها<sup>(3)</sup>.

وفي ضوء التطور الجديد الذي نشأ بفعل الحصار العراقي للقاعدة البريطانية في الحبانية، شرعت القوات البريطانية وطائرات السلاح الجوي البريطاني بشن هجمات مباغته ضد القوات العراقية في الساعات الأولى من صبيحة يوم الجمعة الثاني من أيار 1941 لتبدأ الحرب العراقية البريطانية<sup>(4)</sup>.

ولما بدأت الحرب في 2 أيار 1941 لم تكن القوة الجوية العراقية حالها حال بقية صنوف الجيش العراقي مستعدة استعداداً تاماً للقتال، كما أشار إلى ذلك العقيد توفيق القره غولي عن الساعات الأولى للحرب فقال: "وفجأة استيقظ الجميع على أصوات أزيز

(1) رحيم عبدالحسين عباس، المصدر السابق، ص122.

(2) تألفت القوة العسكرية من فرقة المشاة الأولى والثالثة والقوة الآلية، فضلاً عن لواء المشاة الرابع الذي وصل من كركوك بقيادة العقيد حسين مجاهد، واللواء الحادي عشر بقيادة العقيد محمود سيرت. للتفاصيل يُنظرُ: نضر علي أمين، المصدر السابق، ص192؛ وليد مُحَمَّد سعيد الأعظمي، المصدر السابق، ص91.

(3) ناجي شوكت، سيرة وذكريات ثمانين عاماً 1894-1974، ج2، منشورات مكتبة اليقظة العربية، بغداد، 1990، ص459.

(4) للتفاصيل عن الحرب العراقية البريطانية يُنظرُ: د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملفة المرقمة 555، الحملة العسكرية على العراق 1941، ص1-5.

الطائرات الذي ملأ الفضاء والقنابل تتهاطل على القوات والأهداف المعينة، فسارع كل من يرتدي بجامته لخلعها ليرتدي ملبسه العسكرية، وتوجه الجنود إلى رشاشاتهم بوجهون نيرانها إلى الطائرات، وعندئذ فقط عرفنا أننا نقاتل الانكليز على غير استعداد...<sup>(1)</sup>. وعلى كل حال اضطلعت القوة الجوية العراقية بإمرة المقدم الطيار محمود سلمان أمر القوة الجوية العراقية بدور بطولي، على الرغم من تفوق الطائرات البريطانية من حيث العدد والتقنية، فقد قاتل الطيارون العراقيون ببسالة نادرة<sup>(2)</sup>، إذ ساهمت طائرات القوة الجوية العراقية، لاسيما طائرات الأسراب الثالث، والرابع، والخامس، والسادس، والسابع، فقدمت الإسناد للجيش العراقي، فضلاً عن التصدي لهجمات القوة الجوية البريطانية، إذ بذلت جهوداً استثنائية بقدراتها المحدودة مقارنة مع قدرات العدو وتطور أسلحته<sup>(3)</sup>.

وفي الوقت نفسه استهدفت الطائرات البريطانية معسكر الرشيد في اليوم الأول للحرب، أدى القصف إلى تدمير معظم الطائرات العراقية الجاثمة في المعسكر، إلا أن الطائرات العراقية تمكنت بعد حين من اللحاق بالطائرات البريطانية وتمكنت من إسقاط إحداها، ومن ثم وجّه محمود سلمان أمر القوة الجوية العراقية غارة جوية نحو قاعدة الحبانية، قامت بها مجموعة من الطائرات العراقية ألحقت بالمحتلين خسائر جسيمة فدمرت اثنتين وعشرين طائرة كانت جاثمة على الأرض، وقتل وجرح نحو (40) جندياً في صفوف القوات البريطانية، كما دمر سلاح الجو العراقي في هذه الغارة بعض منشآت القاعدة وأوكار الطائرات فيها، وقد اعترف البريطانيون أنفسهم بهذه الغارة والخسائر الناجمة عنها<sup>(4)</sup>.

(1) نقلاً عن قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية..، ص 415-416.

(2) رحيم عبدالحسين عباس، المصدر السابق، ص 122.

(3) قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية..، ص 416.

(4) رحيم عبدالحسين عباس، المصدر السابق، ص 123؛ جعفر الخياط، حوادث العراق سنة 1941، بيروت، 1954، ص 69.

خسرت القوة الجوية العراقية عددًا كبيرًا من طائراتها في اليوم الأول للمعركة، إلا أنَّها واصلت هجماتها على قاعدة الحبانية في اليومين التاليين مكبدة المحتلين خسائر جديدة، إذ دمرت ثلاث طائرات بريطانية في ارض القاعدة وأعطبت أخرى، كما اشرف محمود سلمان أمر القوة الجوية العراقية بنفسه على إدارة العمليات العسكرية الجوية وقصف قاعدة الحبانية، وكان يشجع الطيارين ويلهب مشاعرهم بخطبه الحماسية، ويحثهم على أداء الواجب الملقى على عاتقهم دفاعًا عن الوطن، وكانت حصيلة فعاليات القوة الجوية العراقية ثلاث غارات جوية على قاعدة الحبانية<sup>(1)</sup>.

وخلال المدة من (3-6 أيار) فقدت القوة الجوية العراقية طائرتين من نوع (أودواكس هوكر نسر)، أسقطتا في أثناء القتال الجوي مع الطائرات البريطانية المغيرة على مطار الرشيد وقتل طياريهما، وهم كل من الملازم الأول الطيار عبدالسلام يحيى الكاتب، والملازم الأول الطيار لطفی أحمد الجميل، وهي من طائرات السرب الثالث، في حين أسقطت طائرتين من نوع (سافوي) في 4 أيار 1941 في الديوانية بنيران القطعات الأرضية العراقية ظنًا منها بأنَّهما بريطانيتان وذلك بعد قرار الحكومة العراقية بتوزيع الطائرات المتبقية على الألوية العراقية، للحفاظ عليها من ضربات القوة الجوية البريطانية، فضلًا عن سقوط عدد من الطائرات لأسباب فنية<sup>(2)</sup>.

يبدو أن التفوق الجوي البريطاني كان واضحًا في الحرب العراقية البريطانية، إذ حشدت بريطانيا مائتين واثنين وخمسين طائرة لمجابهة القوات العراقية معظمها من أنواع حديثة آنذاك، وهي موزعة على قاعدتي الحبانية والشعبية وعلى حاملة الطائرات البريطانية (هرمز) الراسية في الخليج العربي، فضلًا عن الطائرات البريطانية في فلسطين وشرق الأردن التي كان بالإمكان زجها في المعركة، الأمر الذي جعل الطائرات البريطانية تلحق خسائر كبيرة بالقوات العراقية، وألحقت أضرارًا بالغة بالمطارات ودمرت

(1) رحيم عبدالحسين عباس، المصدر السابق، ص123.

(2) قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية وتطور مهماتها التعبوية...، ص417.

أكثر من ثلثي الطائرات العراقية، وبذلك شلت حركة القوة الجوية العراقية بحلول اليوم السادس من المعركة<sup>(1)</sup>.

وإزاء تدمير معظم طائرات القوة الجوية العراقية أصبح وضع القوات العراقية حرجاً بسبب عدم توافر الغطاء الجوي، لذلك أصبحت الحاجة إلى المساعدة الجوية من دول المحور ضرورة ملحة، وعلى هذا الأساس طلب رشيد عالي الكيلاني من طالب مشتاق<sup>(2)</sup> السفر إلى طهران ليكون ضابط اتصال بينه وبين السفارة الألمانية في طهران، وزوده بتعليمات منها<sup>(3)</sup>:

1. إننا نحتاج إلى عدد من الطائرات المقاتلة الألمانية في أسرع ما يمكن.
  2. إن مطارات العراق في بغداد، والموصل، وكركوك مستعدة لنزول تلك الطائرات.
  3. إن لدى الحكومة العراقية من الوقود ما يكفي لمئتي طائرة لمدة ستة أشهر<sup>(4)</sup>.
- وبعد موافقة السفارة الألمانية على المطالب العراقية، أرسلت الحكومة الألمانية مجموعة من الطائرات الألمانية فضلاً عن عدد من الطائرات الإيطالية وخبرائها إلى العراق لدعم القوة الجوية العراقية، وهي مؤلفة من سربين من الطائرات الألمانية القاصفة (مسر شميدت وهينكل) (Messerschmitt and Heinkel)، والتي هبطت في مطار

(1) رحيم عبدالحسين عباس، المصدر السابق، ص 123-124.

(2) طالب مشتاق: ولد في الكاظمية، أكمل دراسته الإعدادية في بغداد، شغل وظائف حكومية عدة خلال العهد الملكي، منهاً رئيساً لديوان وزارة المعارف في أيلول 1923، فوكيل مدير معارف لواء البصرة في السنة التالية، عمل في السلك الدبلوماسي، إذ عُيِّنَ سكرتيراً للمفوضية العراقية في أنقرة، ففتنصلاً في بيروت 1937، أوفد في أيار 1941 إلى طهران للاتصال بالسفير الألماني وطلب مساعدة لحركة رشيد عالي الكيلاني، له عدد من المؤلفات منها: (أيام النكبة، وأوراق أيامي 1900-1958، ومذكرات سفير عراقي في تركيا) توفي عام 1977 في تركيا. يُنظَر: مير بصري، المصدر السابق، ج 2، 538-539.

(3) طالب مشتاق، أوراق أيامي 1900-1958، ج 1، دار الطليعة، بيروت، 1968، ص 402.

(4) المصدر نفسه، ص 402.

الموصل، وسرب واحد من الطائرات الايطالية القاصفة من نوع (بريدا وسافوي) هبطت في مطار كركوك<sup>(1)</sup>.

وعلى الرغم من وصول الطائرات الألمانية للعراق وتمكنها من إلحاق خسائر ملموسة بالقوات البريطانية، إلا أنها لم تقدم للجيش العراقي والقوة الجوية العراقية الدعم المطلوب، وهذا يعود لأن طائرات السربين الألمانيتين الهابطة في الموصل كانا من أنواع قديمة نسبياً، ولم تتوافر فيهما معدات العمل في الطقس الحار كالمبردة الإضافية وأجهزة التصفية ومصفاة الرمل، فضلاً عن الصعوبات التي واجهتها القوة الجوية الألمانية في العراق، والتي تمثلت بعدم وجود وقود ملائم للطائرات الألمانية<sup>(2)</sup>. وقد ذكر طالب مشتاق في مذكراته، أن السفير الألماني (فرانز فون بابن)<sup>(3)</sup> (Franz Von Papen) أبلغه

(1) ومما يجدر ذكره أن الطائرات الألمانية والايطالية وصلت العراق عن طريق سوريا، بعد المفاوضات التي أجرتها الحكومة الألمانية مع حكومة فيشي الفرنسية المعارضة، والتي أسفرت عن موافقة حكومة فيشي باعتبارها الدولة التي تمارس سلطة الانتداب على سوريا ولبنان، على السماح للطائرات الألمانية التي ستتوجه إلى العراق بالهبوط بالمطارات السورية والتزود بالوقود. يُنظر: غانم مُحَمّد الحفو، ثورة مايس 1941 في إستراتيجية الدول الكبرى، مجلة آداب المستنصرية، بغداد، العدد التاسع، 1984، ص 609.

(2) بيرند فيليب شرويدر، حرب العراق 1941، ترجمة فاروق الحريري، بغداد، 1982، ص 68.

(3) فرانز فون بابن: ولد في مدينة ويرل الألمانية في 29 تشرين الأول 1879، وهو رجل دولة، وسياسي، وعسكري ألماني بارز، شغل منصب الملحق العسكري لبلاده لدى الولايات المتحدة الأمريكية في بداية الحرب العالمية الأولى، وقد اهتمته الحكومة الأمريكية عام 1915 بأعمال تجسس وتخريب وطلبت أعادته إلى بلاده، وشغل منصب رئيس هيئة أركان الجيش العثماني الموجود في فلسطين حتى نهاية الحرب العالمية الأولى، خلال المدة 1912-1932، أصبح نائباً عن الجناح اليميني المتطرف للحزب الكاثوليكي وعضو في الرايختشاغ (المجلس الرئاسي الاتحادي)، وفي الأول من حزيران 1932 شغل منصب مستشاراً (رئيس وزراء)، عمل في السلك الدبلوماسي، إذ عُيّن سفيراً لبلاده في النمسا، وسفيراً لبلاده في تركيا للمدة (1939-1940)، إذ حاول إبعادها (تركيا) من التحالف مع الحلفاء، وفي عام 1952 أصدر مذكراته المترجمة إلى اللغة الانكليزية، توفي في 2 أيار 1969. للمزيد من التفاصيل يُنظر:

The New Encyclopaedia Britannica, op.cit, vol.VII, p.732-733.

بالصعوبات التي واجهتها الطائرات الألمانية في العراق، والمتمثلة "بقلة الوقود الملائم للطائرات الألمانية، فضلاً عن عدم جاهزية المطارات العراقية لاستقبال الطائرات الألمانية، لأنّها كانت غير مجهزة حتى بصفارات الإنذار، الأمر الذي جعل قادة الطائرات الألمانية لا يعلمون بوجود الطائرات البريطانية المعادية في الجو إلا بعد قصف الطائرات المعادية"<sup>(1)</sup>، ونتيجة لذلك فقد الألمان ثلثي طائراتهم<sup>(2)</sup>، وفي الوقت نفسه بقيت الطائرات الايطالية في مطار كركوك، لأنّ طيارها رفضوا المشاركة في الحرب العراقية البريطانية، بل رفضوا حتى التحليق بطائراتهم<sup>(3)</sup>، وهذا يعود إلى معنويات الطيارين الايطاليين المنهارة لاسيما بعد الهزائم التي لحقت بهم في المعارك الجوية شرق إفريقيا على أيدي الطيارين البريطانيين<sup>(4)</sup>.

يبدو أنّ عدم توافر الغطاء الجوي الذي يساند الجيش العراقي، ساعد على تمكن القوات البريطانية من احتلال الفلوجة في 19 أيار 1941، ومن ثم التقدم إلى بغداد ودخولها في 31/30 أيار من السنة نفسها، بعد هروب رشيد عالي الكيلاني والعقلاء الأربعة إلى إيران، وبدخولهم بغداد انتهت الحرب العراقية البريطانية<sup>(5)</sup>.  
يمكن القول أنّ هناك أسباباً عدة أدت إلى هزيمة الجيش العراقي في الحرب العراقية البريطانية، أبرزها ضعف تسليح الطيران العراقي مقابل سلاح الجو البريطاني، إذ

(1) طالب مشتاق، المصدر السابق، ص 404.

(2) قحطان حميد كاظم العنبي، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية..، ص 398.

(3) قحطان حميد كاظم العنبي، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية..، ص 398.

(4) وليد مُحَمَّد سعيد الأعظمي، المصدر السابق، ص 111.

(5) عند دخول القوات البريطانية بغداد، عقدت لجنة الأمن الداخلي في العاصمة ضد الطوارئ التي

تشكلت في 28 أيار 1941 هدنة مع السفارة البريطانية نصت على:

1. وقف الحركات العسكرية بين الجيشين العراقي والبريطاني.
  2. يسمح للجيش العراقي بالاحتفاظ بجميع أسلحته ومعداته وعتاده.
  3. إطلاق سراح جميع أسرى الحرب البريطانيين فوراً.
  4. تسليم كافة أسرى الحرب العراقيين إلى الوصي عبدالإله.
- للتفاصيل يُنظر: وليد مُحَمَّد سعيد الأعظمي، المصدر السابق، ص 121.

ذكر الدكتور فاضل البراك ما نصه "وكان الجيش عاجزاً عن الصمود أمام الأسلحة الحديثة، ولاسيما الطائرات"<sup>(1)</sup>، إذ إنَّ الطائرات البريطانية كانت تتفوق على الطائرات العراقية من حيث التسليح والعدد، فضلاً عن انتشار الطائرات البريطانية في قواعدها القريبة من العراق والتي بالإمكان زجها في المعركة عند الضرورة<sup>(2)</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 تفاجئ الجيش العراقي بقصف الطائرات البريطانية بكثافة، كما ذهب صلاح الدين الصباغ في أوراقه الشخصية عندما حدد أسباب فشل الجيش العراقي في حربه ضد بريطانيا عام 1941 إلى جملة من الأسباب من بينها: "فقدان العراق السيادة الجوية بعد تدمير سلاحه الجوي"<sup>(3)</sup>، ومن الأسباب التي ساهمت في هزيمة الجيش العراقي في حرب أيار ما ذكره يونس بحري: "بأنَّ القوة الجوية العراقية لم تتخذ التدابير اللازمة لحماية طائراتها، ووضعها في ملاجئ سرية تقيها شر القصف البريطاني، ولكن هذه الطائرات ظلت مكشوفة في المطارات المعروفة لدى البريطانيين، الأمر الذي أدى إلى تدميرها بالقصف البريطاني في الأسبوع الأول من الحرب"<sup>(4)</sup>.

ويمكننا أن نضيف إلى ما تقدم من الأسباب أن بريطانيا كانت تعمل على عرقلة تطور القوة الجوية العراقية، ناهيك عن مؤثرات الحرب العالمية الثانية، التي أدت إلى صعوبة الحصول على الطائرات والمواد الاحتياطية اللازمة لإدامتها، مما قلل من كفاءة الطائرات العراقية، فضلاً عن عدم امتلاك العراق للطائرات الحديثة<sup>(5)</sup>.

(1) فاضل البراك، دور الجيش العراقي..، ص 252.

(2) رحيم عبدالحسين عباس، المصدر السابق، ص 124.

(3) نقلاً عن قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية..، ص 419.

(4) يونس بحري، أسرار 2 مايس 1941 والحرب العراقية الانكليزية، تقديم علي الخاقاني، مطبعة الحرية، بغداد، 1968، ص 221.

(5) رحيم عبدالحسين عباس، المصدر السابق، ص 124.

## 2. دور القوة الجوية العراقية في مواجهة حركات بارزان للأعوام 1943-1947:

شهدت سنوات الحرب العالمية الثانية تطورات سياسية وعسكرية وضائقة اقتصادية انعكست آثارها على مجمل الأوضاع الداخلية للعراق وأقطار الشرق الأوسط بصورة عامة<sup>(1)</sup>، فوصلت حالة الشعب العراقي عامة والكردي خاصة وحياتهما الاقتصادية إلى درجة كبيرة من التدهور، وقد ذكر الدكتور جعفر عباس حميدي عن تأثير الضائقة الاقتصادية على العراق ولاسيما على المنطقة الكردية ما نصه: "كانت الحكومة قد وضعت الرقابة الحكومية على التموين والإعاشة والمنتجات الصناعية التي أصبحت توزع بالبطاقات، وكان الموظفون الإداريين والمحليين يتلاعبون بها لمنافعهم ومصالحهم الشخصية، فيتاجرون بها ويبيعونها في السوق السوداء، كما ازدادت الضرائب على كاهل الشعب وارتفعت أسعار البضائع والمواد الغذائية ارتفاعاً هائلاً، وانتشرت المرباة وازدادت الفوائد على الأخص في المناطق الكردية، لا سيما في المناطق الجبلية البعيدة عن مراكز الألوية وطرق المواصلات، وساءت معاملة الموظفين مع الأكراد، لذلك كان من النادر أن يحصل سكان المنطقة الكردية على المواد الضرورية جداً من المنتجات الصناعية والمواد الغذائية التي كانوا يحتاجون إليها"<sup>(2)</sup>.

يضاف إلى ذلك تدهور الحالة الاقتصادية للشيخ أحمد البارزاني وأخيه الملا مصطفى، لقلّة المخصصات الحكومية التي كانت تمنح للعائلة البارزانية المقيمة في السليمانية، وقد دفعت هذه العوامل الملا مصطفى البارزاني مع ثلاثة من أتباعه إلى مغادرة السليمانية خفية في تموز 1943 متكرّراً بزّي عالم ديني قاصداً بارزان بعد أن ترك مقر إقامته الجبرية في السليمانية<sup>(3)</sup>، وهناك انضم إلى أحد الخارجين على القانون من

(1) حامد محمود عيسى، المصدر السابق، ص 164-165.

(2) جعفر عباس حميدي، المصدر السابق، ص 125-126.

(3) عمّار يوسف عبدالله عويد الكويدي، المصدر السابق، ص 338-339.

أكراد تركيا ويدعى (سعيد بيروخي) الذي كان مطارداً من الجيش التركي<sup>(1)</sup>، كما انضم عدد من أفراد العشائر الكردية إلى الملا مصطفى بلغ عددهم (200) شخص<sup>(2)</sup>. وفي الحادي والعشرين من أيلول 1943 استولى الملا مصطفى وأتباعه على مخفر (شانه در) وأضرموا فيه النيران قبل فرارهم، كما هاجموا مخفر (سيلكي)، وحاصروا مخفر (خير زوك)، وحينما أرسلت الحكومة فوج من الشرطة لنجدة المخفر المذكور باغنته قوة من البارزانيين بقيادة الملا مصطفى في مضيق (بريسيا)، وتمكنت من تشتيت الفوج المذكور وفرض سيطرتها على مخفر (خير زوك) كما استولت على محتوياته من الأسلحة والاعتدة وأجهزة لاسلكية<sup>(3)</sup>.

دفعت تطورات الأحداث إلى قرار الحكومة العراقية باستخدام القوة لفرض القانون وإعادة النظام في المنطقة، إذ حشدت بعض قطعات الفرقة الثانية الموجودة في (بافستيان، ومركه سور، وبله) في تشرين الأول 1943<sup>(4)</sup>، كما اشتركت إلى جانب القطعات العسكرية طائرات القوة الجوية العراقية بسربين الأول والرابع خلال المدة (9 تشرين الأول 1943 - 20 كانون الأول 1943)، للقيام بالاستطلاع والقصف ونقل المؤن والعتاد<sup>(5)</sup>، وقد ذكرت الوثائق البريطانية أنَّ القوة الجوية العراقية قامت خلال هذه المدة بـ (60) طلعة جوية لإسناد الحركات في شمال العراق، كما قصفت البارزانيين بـ (54) قنبلة من عيار (20) رطلاً، وقنبلتين من عيار (112) رطلاً<sup>(6)</sup>.

(1) ليلي عادل عبدالقادر، المصدر السابق، ص 120.

(2) الزعيم الركن حسن مصطفى، البارزانيون وحركات بارزان..، ص 56.

(3) للتفاصيل عن حركات الملا مصطفى البارزاني المسلحة يُنظرُ: خليل مُحَمَّد طاهر بروراري، مصطفى البارزاني ودوره في نشوء وتطور الحركة القومية التحررية الكردية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية القانون والعلوم السياسية، الأكاديمية العربية في الدنمارك، 2011.

(4) الزعيم الركن حسن مصطفى، البارزانيون وحركات بارزان..، ص 57.

(5) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 17، ص 119-140.

(6) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملفة المرقمة 5، تقرير نصف سنوي رقم 42 عن القوة

الجوية العراقية 1943-1945، ص 21.

وفي الوقت نفسه حاولت الحكومة العراقية إقناع الملا مصطفى البارزاني وأتباعه بإلقاء السلاح، والابتعاد عن كل محاولة ترمي إلى تمزيق الوحدة الوطنية، وقام ممثلون عن الحكومة بزيارة المنطقة الكردية للوقوف على احتياجاتها، كما قامت بزيادة عدد النواب الأكراد في مجلس النواب وعينت متصرفين كرديين في السليمانية وأربيل<sup>(1)</sup>. وأرسلت الحكومة العراقية ماجد مصطفى للتفاوض مع الملا مصطفى للوقوف على ابرز مطالبه<sup>(2)</sup>، وقد نتج عن المفاوضات التي جرت بين الحكومة العراقية والملا مصطفى السماح للبارزانيين المنفيين بالعودة إلى مناطقهم، وتجهيز المنطقة الكردية بالمواد التموينية والملابس، على أن يقوم الملا بإلقاء السلاح والامتناع عن مهاجمة المخافر والمراكز الحكومية، ومساعدة الدوائر الحكومية في القيام بأعمال إصلاح الطرق وخطوط الهاتف، وإعادة الأسلحة المصادرة من قبلهم إلى السلطات الحكومية<sup>(3)</sup>، وفي الوقت الذي التزمت الحكومة بتعهداتها للملا مصطفى فأعدت الشيخ أحمد وأتباعه إلى بارزان، واتخذت التدابير لتجهيز منطقتهم بالمواد الغذائية، امتنع الملا مصطفى عن تسليم أسلحته<sup>(4)</sup> ولجأ الملا مصطفى إلى أساليب مختلفة لتقوية مركزه ونفوذه بين العشائر الكردية، فقد حاول عن طريق القيام بجولات في المناطق الكردية استقطاب قوة محلية وعشائرية مؤثرة تساعده بإمكانيتها على تحقيق أهدافه في الدعاية ضد الحكومة لإضعاف نفوذها، والتشكيك بنواياها من ناحية، وإظهار نفوذه بين العشائر من ناحية أخرى<sup>(5)</sup>.

(1) منار مُحَمَّد شهاب الدليمي، المصدر السابق، ص76.

(2) عبدالرحيم ذو نون زويد، المصدر السابق، ص270-271.

(3) منار مُحَمَّد شهاب الدليمي، المصدر السابق، ص76؛ عمّار يوسف عبدالله عويد الكويدي، المصدر السابق،، 341-342.

(4) الزعيم الركن حسن مصطفى، البارزانيون وحركات بارزان...، ص59.

(5) وقد زار الملا مصطفى مناطق راوندوز، وبرادوست، ولولان، وروست، حتى وصل إلى رايات شرقاً، كما زار مناطق العمادية، وسرسنك، وبامرني، ودهوك، وعقرة، وبعض قرى المسيحيين والآثوريين في الغرب. يُنظر: المصدر نفسه، ص66.

بدأت حركات البارزانيين من جديد في منتصف عام 1945، عندما أوعز الشيخ أحمد إلى أولوبك أحد أتباعه بالاستيلاء على مخفر مركه سور، ولم يتمكن البارزانيون من الاستيلاء على المخفر إلا في الثامن من آب 1945 بعد أن تكبدوا خسائر كبيرة، وفي اليوم نفسه هاجم البارزانيون مركز بله وحاصروه، مما دفع الحكومة العراقية إلى عقد اجتماع لدراسة الوضع في قضاء الزبير، وتقرر في الاجتماع إعادة السيطرة على المنطقة المذكورة، وإعلان الأحكام العرفية في لوائي أربيل والموصل<sup>(1)</sup>، كما مهدت الحكومة للعمليات العسكرية بتوجيه إنذار للملا مصطفى، فقد طلب متصرف أربيل سعيد قزاز<sup>(2)</sup> منه في 12 آب 1945 الكف عن القيام بزيارة المناطق الكردية، وإثارة العشائر ضد الحكومة، وإظهار "حُسن النية وبُعد النظر فعلاً لا قولاً"<sup>(3)</sup>.

وبإزاء إصرار البارزانيين على عدم الامتثال للإنذار واستمرارهم في مهاجمة المخافر، أدركت الحكومة ضرورة البدء بالحركات العسكرية الضرورية لإعادة الأمن والاستقرار إلى المنطقة، فتقرر تأليف قيادة خاصة للحركات تحت إمرة اللواء الركن مصطفى راغب<sup>(4)</sup> وتضم ألوية الفرقة الثانية مع لوائين من الفرقة الأولى، والقوة الآلية

(1) ليلي عادل عبدالقادر، المصدر السابق، ص 123.

(2) سعيد قزاز: ولد مُحَمَّد سعيد قزاز في السليمانية 1904، واتخذ لقب القزاز من مهنة أجداده الذين كانوا يربون دودة القز، تولى مناصب وزارية عدة في العهد الملكي، منها وزيراً للداخلية بين عامي 1953-1958، كما يعود له الفضل في إنقاذ بغداد في أثناء فيضان نهر دجلة في عام 1954، وقوله المشهور: (لا أنام حتى ينام دجلة)، حكم عليه بالإعدام بعد 14 تموز 1958. يُنظر: عبدالرحمن إدريس صالح البياتي، سعيد قزاز ودوره في سياسة العراق حتى عام 1959، ط2، مؤسسة زين، السليمانية، 2010.

(3) منار مُحَمَّد شهاب الدليمي، المصدر السابق، ص 79.

(4) مصطفى راغب: ولد في البصرة عام 1895 من أسرة تركمانية، أتم دراسته العسكرية في المدرسة الحربية في استانبول، وتخرج منها برتبة ملازم ثان عام 1912، شارك في معارك البلقان، تدرج في الرتب العسكرية حتى وصل إلى رتبة لواء، تولى مناصب عسكرية عدة، أتاحت له الفرصة للمساهمة في حرب فلسطين عام 1948. يُنظر: المصدر نفسه، ص 79-80.

وقوة من الشرطة للإسناد<sup>(1)</sup>، فضلاً عن اشتراك الأسراب الأول، والرابع، والسابع من طائرات القوة الجوية العراقية لإخماد الحركات، وتقديم الإسناد اللازم لقوات الجيش والشرطة<sup>(2)</sup>.

حاولت وزارة الدفاع طلب المساعدة البريطانية في تلك الحركات، ومنها إعادة مطار الموصل من القوة الجوية البريطانية بسرعة وتسليمه إلى القوة الجوية العراقية، لكي تستفيد منه في حركاتها ضد البارزانيين، وقد أُلحِق بقيادة الحركات العسكرية العراقية سربين من القوة الجوية البريطانية لهذا الغرض<sup>(3)</sup>، وبدأت طائرات القوة الجوية العراقية بقصف قرى منطقة بارزان قبل أن تقوم القوات العراقية بشن الهجوم البري على المنطقة، ففي يوم 13 آب 1945 ولتسهيل تحركات القوات البرية شنت الطائرات غارة على قرية بله، كما قامت الطائرات العراقية برمي المنشورات على المناطق الكردية جاء فيها: "إنَّ الحكومة مصممة على حفظ النظام والقانون في الشمال، وأنَّ حربها ليست ضد الأكراد وإنما ضد الملا مصطفى ورجاله"<sup>(4)</sup>.

وخلال المدة (13-24 آب) قدمت القوة الجوية العراقية خدمات لوجستية تمثلت بنقل المؤن إلى مخفر الشرطة في (سيدكه)، كما قامت (15) طائرة من نوع (انسان) باستطلاع عدد من المناطق وهي: (الموصل، وعقرة، وبله، ومركه سور، وملتقى نهر الزاب، وراوندوز، ودينارته)، فضلاً عن قيامها بقصف بله بعدد من القنابل<sup>(5)</sup>.

(1) وما يشار إليه ألفت قوات غير نظامية من أفراد بعض العشائر الكردية المعادية للبارزانيين، وعهد إلى الرائد الركن عبدالكريم قاسم قيادتها. يُنظَر: الزعيم الركن حسن مصطفى، البارزانيون وحركات بارزان...، ص 82-86.

(2) قحطان حميد كاظم العنبي، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية...، ص 420.

(3) المصدر نفسه، ص 421.

(4) عزيز حسن البارزاني، الحركة القومية الكردية التحريرية في كردستان العراق 1939-1945، الدار العربية للموسوعات، بيروت، 2006، ص 197-200.

(5) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملفة المرقمة 5، تقرير نصف سنوي رقم 42 عن القوة الجوية العراقية 1943-1945، ص 190-191.

وفي ضوء الخطة العسكرية تحرك اللواء الثالث يوم 25 آب 1945 من (بافستيان) لغرض إيصال فوج الشرطة إلى (سيدكه)، يسانده طائرات القوة الجوية العراقية لغرض الاستطلاع وقصف البارزانيين، وفي (بادليان) <sup>(1)</sup> اشتبكت القوة مع أعداد كبيرة من البارزانيين، واستمرت المعركة حتى مساء اليوم ذاته، وقد تكبد الجيش العراقي إصابات بالغة لم تقتصر على المراتب وحدهم، وكان من بين الشهداء أمر الفوج الثاني بالوكالة المقدم قيصر هرمز، و (23) من المراتب، و (49) جريحاً <sup>(2)</sup>.

من جانب آخر ذكر عزيز حسن البارزاني ما نصه: "إنَّ طائرات القوة الجوية العراقية استمرت في قصف القرى بمنطقة بارزان، ويتضح من بعض المصادر أنَّ ذلك القصف كان مروعاً لدرجة كبيرة، فاستناداً إلى تقرير خاص بسلاح الجو الملكي العراقي، يظهر أنَّ ذلك السلاح قد شن خلال شهر آب حتى بداية أيلول من عام 1945 مئة وسبعة وعشرون غارة جوية، على خمسة وعشرين قرية تم خلالها إسقاط نحو (181,2) طنّاً من القنابل" <sup>(3)</sup>.

استمرت القوة الجوية العراقية تتعاون مع بقية الصنوف لرمي القنابل فوق مناطق البارزانيين، وطردهم من المناطق التي يسيطرون عليها بغية تسهيل الأمر على قوات الجيش البرية لغرض سيطرتها عليها، فضلاً عن ذلك ألقت القوة الجوية العراقية العتاد، والأرزاق، والأدوية على القوات الحكومية <sup>(4)</sup>، كما قامت طائراتها بقصف مختلف قرى البارزانيين في شهر أيلول لعام 1945 <sup>(5)</sup>.

(1) بادليان: قرية تقع عند مدخل (سرى بردى) على بعد ثلاثة كيلومترات من ديانه. يُنظر: الزعيم الركن حسن مصطفى، البارزانيون وحركات بارزان...، ص 88.

(2) المصدر نفسه، ص 89.

(3) نقلاً عن: عزيز حسن البارزاني، المصدر السابق، ص 210.

(4) قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية...، ص 421.

(5) للتفاصيل عن فعاليات القوة الجوية العراقية في قصف قرى البارزانيين يُنظر: د.ك.و، سجلات

الوثائق البريطانية، الملفة المرقمة 5، تقرير نصف سنوي رقم 42 عن القوة الجوية العراقية

1945-1943، ص 184-191.

ومما يجدر ذكره أنَّ القوة الجوية العراقية فقدت بعض طائراتها في أثناء الهجوم أو لأسباب فنية، إذ سقطت طائرة في أثناء ارتطامها بالجبل في منطقة (دينارته) شمالي الموصل من نوع (انسان)، وقتل طيارها الملازم الأول الطيار عبدالمجيد عبدالرزاق، فضلاً عن طاقمها المؤلف من عريف براد أنور عزيز ونائب عريف أسلحة عبدالقادر أحمد شكري وذلك في 22 أيلول 1945<sup>(1)</sup>.

كما برز دور القوة الجوية العراقية في مساندة القطعات العسكرية للاستيلاء على جبل (بيرس) الذي يُعدُّ من اشد الجبال وعورة في المنطقة الشمالية، وذلك في التاسع والعشرين من أيلول 1945، إذ أوكلت إلى طائرات القوة الجوية العراقية في هذه المعركة بمهمة قصف قرى البارزانيين القريبة من الجبل، وعيون المياه، ومراقبة معابر الزاب، وقصف البارزانيين عند عبورهم منها، وبمساندة القوة الجوية العراقية نجحت القطعات العسكرية بالاستيلاء على الجبل<sup>(2)</sup>. وبانتهاء شهر أيلول عام 1945 كانت فعاليات القوة الجوية العراقية فيه متعددة، بما في ذلك قيامها بالقصف والاستطلاع وإسقاط المون والتجهيزات للقوات البرية وحراسة القوافل وطرق المواصلات، كما قامت خلال شهر أيلول بحوالي (205) طلعة قصف، و(96) طلعة استطلاع، و (74) طلعة لإسقاط التجهيزات والمون، وأسقطت تلك الطائرات نحو (27) طنًا من القنابل على (55) قرية<sup>(3)</sup>.

استمرت العمليات العسكرية حتى التاسع من تشرين الأول 1945، وبإسناد من القوة الجوية العراقية تمكنت القوات الحكومية من السيطرة على (مرکه سور، وبارزان، وشيروان، ومازنه) وجميع القرى المؤدية إليها، الأمر الذي دفع الشيخ أحمد البارزاني وشقيقه الملا مصطفى ترك الأراضي العراقية والالتجاء إلى الأراضي الإيرانية<sup>(4)</sup>، وما أن

(1) قحطان حميد كاظم العنبي، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية..، ص420.

(2) الزعيم الركن حسن مصطفى، البارزانيون وحركات بارزان..، ص150-152؛ منار محمد شهاب الدليمي، المصدر السابق، ص83-84.

(3) عزيز حسن البارزاني، المصدر السابق، ص210.

(4) منار محمد شهاب الدليمي، المصدر السابق، ص83؛ ليلي عادل عبدالقادر، المصدر السابق،

وصل الملا مصطفى وأتباعه إلى إيران انضوى الملا وأتباعه تحت لواء جمهورية مهاباد الكردية<sup>(1)</sup> التي كانت برئاسة قاضي محمد<sup>(2)</sup>، إذ تولى الملا مصطفى قيادة قوات الجمهورية برتبة جنرال<sup>(3)</sup>، ومع أنّ السلطات العراقية طلبت من الحكومة الإيرانية تسليم الملا مصطفى وأتباعه لغرض محاكمتهم أمام المحاكم العراقية، إلا أنّ اضطراب الأوضاع وعدم الاستقرار السياسي في إيران حال من دون تسليمهم إلى السلطات العراقية<sup>(4)</sup>.

أدى انسحاب القوات السوفيتية من شمال إيران إلى خلق صعوبات جدية حالت من دون استمرار وجود الحكومتين المستقلتين في أذربيجان ومهاباد، وعلى أثر ذلك بادر البارزانيون من جانبهم إلى الطلب من السلطات الإيرانية البت في مصيرهم<sup>(5)</sup>، وقد كان رد الحكومة الإيرانية وضع البارزانيين أمام خيارين، الأول: منحهم الجنسية الإيرانية مقابل تجريدهم من السلاح، والثاني: مغادرتهم الأراضي الإيرانية<sup>(6)</sup>، وعلى أثر رفض البارزانيون شروط الحكومة الإيرانية، اصطدمت القوات الإيرانية بالبارزانيين، وبعد

(1) شهدت إيران بعد الحرب العالمية الثانية تشكيل جمهوريتين مستقلتين، الأولى: جمهورية أذربيجان برئاسة جعفر بيشوري، تأسست في 12 كانون الأول 1945، والثانية: جمهورية مهاباد برئاسة قاضي مُحَمَّد تأسست بتاريخ 22 كانون الثاني 1946. للتفاصيل يُنظر: كمال مظهر أحمد، دراسات في تاريخ إيران الحديث والمعاصر، بغداد، 1985، ص 259.

(2) قاضي مُحَمَّد: ولد عام 1900 في مهاباد بإيران، ينحدر من أسرة معروفة في كردستان إيران، درس العلم على يد والده مرزا علي، عرف بولعه بالأدب منذ صغره، يجيد اللغة العربية، والتركية، والانكليزية، والروسية فضلاً عن الفارسية، خلف والده بعد وفاته في منصب قاضي مدينة مهاباد، أدى دوراً بارزاً في الحركة الكردية في كردستان إيران للأعوام 1944-1946، تولى رئاسة جمهورية مهاباد عند تشكيلها عام 1946، أُعدم من قبل السلطات الإيرانية في 30 آذار 1947. يُنظر: المصدر نفسه، ص 259-262.

(3) جيرارد جالياند، المأساة الكردية، ترجمة: عبدالسلام النقشبندي، ط2، أبريل، 2012، ص 101.

(4) منار مُحَمَّد شهاب الدليمي، المصدر السابق، ص 90.

(5) المصدر نفسه، ص 90.

(6) الزعيم الركن حسن مصطفى، البارزانيون وحركات بارزان...، ص 174.

الخسائر التي تكبدوها اضطر البارزانيون إلى الانسحاب باتجاه الأراضي العراقية عارضين الدخالة على الحكومة العراقية، فوافقت على ذلك واشترطت التسليم دون قيد وشرط، وبذلك دخل العراق قافلتان من البارزانيين في يومي 17-18 نيسان 1947، وكان من بين الذين سلموا أنفسهم الشيخ أحمد البارزاني وأربعة من ضباط الجيش الملتحقين بالبارزانيين<sup>(1)</sup>، في حين اشترط الملا مصطفى وأتباعه على الحكومة إصدار العفو العام عن البارزانيين لاستسلامهم، ولما رفضت الحكومة العراقية طلبهم، دخل الملا مصطفى وأتباعه الأراضي العراقية ونفذوا هجوماً على أحد مخافر الشرطة أسفر عن مقتل أحد أفرادهم<sup>(2)</sup>، الأمر الذي دفع الحكومة إلى إعلان الأحكام العرفية في قضائي راوندوز والزيبار ومناطق الحدود المتاخمة لإيران، كما شكلت قوة عسكرية لمواجهة الملا مصطفى وأتباعه<sup>(3)</sup>، اشتركت فيها طائرات القوة الجوية العراقية بثلاثة أسراب الأول، والرابع، والسابع، وكان لتدخل القوة الجوية العراقية دور فعال في حسم الحركات العسكرية لصالح الجيش العراقي، إذ تمكنت الحكومة العراقية من فرض سيطرتها على مناطق بارزان وبقية المناطق الشمالية بعد اشتراك فعال ومؤثر لسلاح الجو العراقي الذي انزل بالبارزانيين خسائر بشرية ومادية كبيرة، فضلاً عن الحرب النفسية التي أوجدها هذا السلاح في نفوس البارزانيين، الأمر الذي دفع الملا مصطفى وقلوب مقاتليه بالانسحاب مرة أخرى إلى الأراضي الإيرانية في الأول من حزيران عام 1947<sup>(4)</sup>.

(1) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج3، ص206-207.

(2) الزعيم الركن حسن مصطفى، البارزانيون وحركات بارزان...، ص175.

(3) تألفت القوة العسكرية من رتلين، الأول: عرف بـ (رتل سيلكي) بإمرة العقيد الركن رفيق عارف، مؤلف من اللواء الرابع وفوج من اللواء الخامس، واتخذ موقعه في (شيروان مازن)، والثاني: رتل (الأمير) أنيطت قيادته إلى المقدم الركن عمر علي، وهو مؤلف من اللواء الخامس، و(150) من المتطوعين من أفراد عشيرة البرادوستين. يُنظر: منار مُحَمَّد شهاب الدليمي، المصدر السابق، ص94-95.

(4) قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية...، ص421؛ الزعيم الركن حسن مصطفى، البارزانيون وحركات بارزان...، ص179-180.

وعلى الرغم ما كانت تعانيه القوة الجوية العراقية من صعوبات تمثلت بقلة عدد الطائرات وقدم طرازها وإلى النقص في عدد الطيارين المدربين الناجمة عن مخلفات الحرب العالمية الثانية وحرب أيار لعام 1941 عليها، إلا أنَّها أدت دوراً متميزاً في مساندة القطعات العسكرية لإنهاء حركات بارزان بين عامي 1943-1947، إذ كان لسلاح الجو الملكي العراقي الأثر البالغ في حسم المعارك لصالح الجيش العراقي، فضلاً عما قام به من خدمات أُخرى لم تكن مقتصرة على قصف قرى البارزانيين فحسب، بل قام بالاستطلاع، ونقل الأرزاق والعتاد.

وقد ذكر عقيد الجو الطيار البريطاني (برادلي) (Bradley) عن فعاليات القوة الجوية العراقية في حركات بارزان ما نصه: "إنَّ القوة الجوية العراقية كما أرى قد عملت أكثر من طاقتها، ولقد أكدت على آمري القوة الجوية العراقية أنَّ من واجبهم رفض الاستجابة للطلبات غير المعقولة على ضوء ما تيسر لديهم من طيارين وطائرات"<sup>(1)</sup>.

### 3. دور القوة الجوية العراقية في الحرب العربية - الإسرائيلية 1948-1949:

حرص العراق منذ وقوع فلسطين تحت الانتداب البريطاني في تموز 1922، وصدور قرار التقسيم عام 1947، وتنامي معدلات الهجرة اليهودية، وانتقال بعض الأراضي العربية إلى الصهاينة، على الحيلولة من دون قيام دولة يهودية في فلسطين مؤكداً على عربيتها، ولم يتوانَّ العراق عن تقديم كل أنواع الدعم العسكري، والمعنوي، والمادي للفلسطينيين<sup>(2)</sup>.

ويُعدُّ العراق في طليعة الأقطار العربية الذي دعا إلى فكرة استخدام القوات المسلحة لتحرير فلسطين في أثناء حضوره اجتماع اللجنة السياسية لجامعة الدول العربية في مدينة عالية بلبنان لبحث قرار التقسيم<sup>(3)</sup>، وفي اجتماع اللجنة السياسية في

(1) نقلاً عن: الزعيم الركن حسن مصطفى، البارزانيون وحركات بارزان...، ص 173-176.

(2) ليلي عادل عبدالقادر، المصدر السابق، ص 143.

(3) كما ذكرت بعض المصادر أنَّ صالح جبر رئيس الوزراء العراقي قد عمل على القيام بمحاولة كان من شأنها المساهمة في إنقاذ فلسطين، بعد إن فشل في إقناع الحكومات العربية باستخدام=

7 شباط 1948 تقرر إحالة موضوع مشاركة القوات العربية النظامية في فلسطين إلى مؤتمر يعقده رؤساء أركان الجيوش العربية في 12 آذار 1948<sup>(1)</sup>.

وإزاء تفاقم الوضع في فلسطين وقيام العصابات الصهيونية بمهاجمة المدن والقرى الفلسطينية، وارتكابهم جرائم القتل ونهب الأموال، قررت اللجنة السياسية للجامعة في اجتماعها يوم العاشر من نيسان 1948 بإرسال لواء من الجيش العراقي للمرابطة في حدود فلسطين من ناحية شرق الأردن<sup>(2)</sup>، كما عقدت اللجنة السياسية اجتماعاً آخر في 30 نيسان من العام نفسه، حضره كل من الوصي عبدالإله، ووزير المالية صادق البصام، ووزير الدفاع أرشد العمري، ورئيس أركان الجيش صالح صائب الجبوري، واللواء الركن إسماعيل صفوت<sup>(3)</sup>، والذي تقرر فيه أن تكون الجيوش العربية المشاركة

---

=الجيش ضد العصابات الصهيونية، فقد اتفق على شراء (5000) آلاف رشاشة للشرطة العراقية على أن تسلم للمجاهدين، وكذلك على شراء زوارق سريعة الحركة لحماية الشواطئ الفلسطينية ضد أي محاولة لوصول الإمدادات الخارجية إلى الصهاينة، إلا أن سقوط وزارته حال دون ذلك. للتفاصيل يُنظر: عبدالله كاظم عبد، دور العراق السياسي في جامعة الدول العربية 1945-1958، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1989، ص 86.

(1) ليلي عادل عبدالقادر، المصدر السابق، ص 143.

(2) منار مُحَمَّد شهاب الدليمي، المصدر السابق، ص 108.

(3) إسماعيل صفوت: ولد في الموصل سنة 1894، درس في المدرسة العسكرية في استانبول، ألتحق بالجيش العراقي في شباط 1924، تدرج في الرتب العسكرية حتى أصبح رئيساً للبعثة العسكرية في اليمن للمدة (شباط 1940 - تشرين الثاني 1942)، عُيّن مديراً للحركات في وزارة الدفاع حزيران 1944، ورفع في السنة نفسها إلى رتبة زعيم، فلواء عام 1946، ثم أصبح فريق في كانون الثاني 1951، ترك الجيش في حزيران 1952 ليشغل منصب مديراً عاماً للسكك الحديدية، كما انتخب نائباً عن الموصل في مجلس النواب للمدة (حزيران 1955 - آذار 1958)، توفي في 8 شباط 1972. يُنظر: مير بصري، المصدر السابق، ج 2، ص 623.

في تحرير فلسطين، مؤلفة من خمس فرق كاملة التسليح، والتجهيز، والتنظيم، وستة أسراب من الطائرات المقاتلة على أن تخضع لقيادة عربية موحدة<sup>(1)</sup>.

وتنفيذاً لقرار اللجنة السياسية بدأت قوات من الجيش العراقي التقدم نحو المفرق شرق الأردن في بداية أيار عام 1948<sup>(2)</sup> مؤلفة من "فوج المشاة الآلي، وكتيبة مدفعية آلية، وكتيبة المدرعات، وسرية هندسة، وسرية مخابرة، وجحفل لواء متألفاً من ثلاثة أفواج مشاة، وكتيبة مدفعية آلية، وسرية هندسة، وحضيرة مخابرة الجحفل مع وحدات الميدان الطبية"<sup>(3)</sup> أمّا القوة الجوية العراقية فقد أسهمت بسربين الأول والسابع، فضلاً عن رف من طائرات (كلادياتور) هبطت في مطار المفرق في 12 أيار 1948<sup>(4)</sup>.

أشغلت القوات العراقية مواقعها في فلسطين يوم 15 أيار 1948، وقدّر عدد أفراد القوات العراقية بـ (300) ضابطاً، و (6000) من المراتب، كما قامت القيادة العسكرية العراقية بتعزيز القوات العراقية في فلسطين حتى وصلت إلى أربعة أضعاف ما كانت عليه<sup>(5)</sup>، وفي 15 أيار من العام نفسه بدأت العمليات العسكرية، إذ شرعت القوة الجوية العراقية في صباح يوم 15 أيار بقصف القوات الصهيونية في قلعة (كيشر) غرب نهر الأردن، فضلاً عن قيامها باستطلاع المنطقة والطرق المؤدية إليها، مما مكن القوات

(1) الفريق الأول الركن المتقاعد صالح صائب الجبوري، محنة فلسطين وأسرارها السياسية والعسكرية، بيروت، 1970، ص 131.

(2) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 3، ص 220.

(3) عُيِّنَ اللواء الركن نور الدّين محمود قائداً عاماً لقوات الجيش العراقي في فلسطين. يُنظَرُ: سمير عبدالوهاب عبدالكريم التكريتي، العراق والقضية الفلسطينية 1948-1958، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1987، ص 59؛ فاطمة عدنان شهاب الدّين، المصدر السابق، ص 56.

(4) اللواء الركن خليل سعيد، تأريخ حرب الجيش العراقي في فلسطين 1948-1949، ج 1، مطبعة الجيش العراقي، بغداد، 1966، ص 51.

(5) ليلي عادل عبدالقادر، المصدر السابق، ص 145.

البرية العراقية بوقت قصير من الوصول إلى رأس جسر جنوب كيشر في غرب نهر الأردن، مما سهل عبور سرية المدرعات الجسر<sup>(1)</sup>.

وفي 16 أيار 1948 عقدت القيادة العسكرية العراقية في فلسطين اجتماعاً، تقرر فيه ما يخص القوة الجوية العراقية أن تقوم طائراتها بقصف مستعمرات (كوك، وبيسان، وبيت يوسف) الصهيونية وفعلاً بدأت القوة الجوية العراقية في صباح يوم السابع عشر من أيار تنفيذ مهامها التي كلفت بها<sup>(2)</sup>.

كما برز دور القوة الجوية العراقية في مساندة الجيوش العربية، فبعد أن سيطرت القوات السورية على مستعمرة (سمخ) في أيار عام 1948، قام الصهاينة بهجوم مباغت على القوات السورية، الأمر الذي جعل القيادة السورية تطلب مساعدة القوات العراقية، والتي بدورها أرسلت قوة من الفوج الثاني من اللواء الأول بإمرة المقدم الركن عبدالكريم قاسم<sup>(3)</sup> الذي قام بهجوم سريع على جناح العدو الأيمن في جنوب مستعمرة سمخ، وقامت طائرات القوة الجوية العراقية بقصف مستمر لأرتال القوات الصهيونية، وكان لتدخل القوة الجوية العراقية الأثر البالغ في تسهيل الفرصة للقوات السورية لفتح طريق انسحابها من سمخ والعودة إلى منطقة (الحمّة)<sup>(4)</sup>.

(1) قحطان حميد كاظم العنبي، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية..، ص 424-425.

(2) اللواء الركن خليل سعيد، المصدر السابق، ج 1، ص 83-84.

(3) عبدالكريم قاسم: ولد في بغداد عام 1914، بعد أن أنهى الدراسة الإعدادية عُيِّنَ معلماً في مدرسة الشامية الابتدائية بلواء الديوانية عام 1931، ألتحق بالمدرسة العسكرية وتخرج فيها عام 1934، دخل كلية الأركان وتخرج فيها عام 1941، ساهم في حرب فلسطين عام 1948، قام بإعلان ثورة 14 تموز 1958 وعلى أثرها ترأس الحكومة العراقية حتى إعدامه في اليوم التاسع من شباط 1963. للتفاصيل عنه يُنظَرُ: عقيل الناصري، قراءة أولية في سيرة عبدالكريم قاسم، ط 2، دمشق، 2003.

(4) اللواء الركن خليل سعيد، تأريخ حرب الجيش العراقي في فلسطين 1948-1949، ج 3، مطبعة الجيش العراقي، بغداد، 1969، ص 106.

من جانب آخر كان سلاح الجو العراقي دوراً فعالاً في إسناد الجيش الأردني، إذ اشتركت طائراته في جميع معارك الجيش الأردني تقريباً، قائمة بالقصف، والاستطلاع، وجميع الفعاليات الجوية، فضلاً عن قيام طائرات القوة الجوية العراقية بقصف المستعمرات الصهيونية القريبة من مواقع الجيش الأردني وهي: (هلدة، وخذلة، وأبو غرش)، ومواضع العدو القريبة من: (اللطرون، وباب الواد، والقدس)، ونظرًا لما قدمته القوة الجوية العراقية من دعم للجيش الأردني تقدم قائد الفرقة الأولى للجيش الأردني بشكره للطيارين العراقيين، وذلك للأعمال الحربية التي قام بها سلاح الجو العراقي في معركة اللطرون في أيار 1948، وتقديرًا للطيارين العراقيين وأعمالهم الممتازة لمعاونة الجيش الأردني منحوا جميعًا (أوسمة النهضة) من الحكومة الأردنية، بناءً على تقرير خاص رفعته قيادة الجيش الأردني<sup>(1)</sup>.

وخلال المدة من (24 أيار - 10 حزيران 1948) كانت فعاليات القوة الجوية العراقية هي كالآتي<sup>(2)</sup>:

1. قصفت قلعة كيشر يوم 24 بقنابل ثقيلة.
2. قصفت مستعمرة (اشدوت ياكوب) في 24 أيار، وأحدثت أضرارًا واسعة.
3. قامت الطائرات العراقية في 27-28 أيار بقصف مستعمرة (كفريونا) وتحشدات العدو على الطريق العام الواقع شرقها، كما هاجمت ارتال العدو الصهيوني المتقلة على طريق حاضرة - بن يهودا، فضلاً عن قيامها بقصف مستعمرة (خذلة) والسيارات المتجمعة فيها، و(المنصورة)، وقرية (أبو شوشة) بقنابل ثقيلة، وأحدثت فيها حرائق عدة وتدميرات واسعة.
4. وفي المدة (29-31 أيار 1948) قام سلاح الجو العراقي بقصف مستعمرة خذلة وأبو شوشة، كما استطلع منطقة (تبهان)، وقصفت الخيم والسيارات الموجودة على

(1) اللواء الركن خليل سعيد، المصدر السابق، ج3، ص107.

(2) المصدر نفسه، ص144.

الطريق المؤدي إليها، فضلاً عن قيام الطائرات العراقية بقصف مستعمرة (العفولة) بقنابل حريق، كما هاجمت أربع سيارات على الطريق جنوبي العفولة فأصابتها. 5. اقتصر من (1-6 حزيران 1948) أعمال القوة الجوية العراقية على قصف مستعمرة العفولة، ومهاجمة ارتال العدو الآلية ومدرعته ودفاعته الأرضية لمقاومة الطائرات في منطقة (العفولة - طولكرم) واصابتها بخسائر كبيرة. 6. وفي المدة من (6-10 حزيران) من العام نفسه كانت مساهمة القوة الجوية العراقية مقتصرة على واجبات الاستطلاع<sup>(1)</sup>.

وفي الحادي عشر من حزيران 1948 عقدت الهدنة الأولى لمدة أربعة أسابيع، ومن الواضح أنّ القرار بقبول الهدنة لم يكن يتسم بالحكمة وبُعد النظر، لاسيما أنّ كفة النزاع كانت تميل لصالح الجيوش العربية، إذ عُدت الهدنة بمثابة نقطة البداية في رجحان كفة الحرب لصالح الصهاينة، فقد مهدت لحصولهم على الدعم الكبير من الخارج، فوصلت أعداد من المتطوعين اليهود إلى فلسطين، فضلاً عن كميات كبيرة من الأسلحة والاعتدة العسكرية<sup>(2)</sup>، كما كان لتلك الهدنة الأثر البالغ في تحقيق التفوق الجوي الصهيوني على القوات الجوية العربية، إذ تمكن الصهاينة من الحصول على طائرات قاصفة من الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا<sup>(3)</sup>، في حين لم تستغل الحكومات العربية مدة الهدنة الأولى لتعزيز موقفهم العسكري، وتأمين احتياجاتهم من الأسلحة، والاعتدة، والطائرات لتمسكهم بنصوص الهدنة، وبدلاً من ذلك انشغلت بموضوع القيادة العامة للجيوش العربية<sup>(4)</sup>.

في التاسع من تموز 1948 انتهت الهدنة الأولى واستأنف الجيش العراقي القتال مع باقي الجيوش العربية، كما بدأت طائرات القوة الجوية العراقية بتقديم الدعم والإسناد

(1) اللواء الركن خليل سعيد، المصدر السابق، ج1، ص144.

(2) عبدالله كاظم عبد، المصدر السابق، ص88-89.

(3) اللواء الركن المتقاعد حسن مصطفى، مذكرات ملحق عسكري في لندن...، ص209.

(4) ليلي عادل عبدالقادر، المصدر السابق، ص148.

للقطعات العسكرية، وقد ذكر اللواء الركن خليل سعيد عن فعاليات القوة الجوية العراقية خلال القتال الثاني للمدة من (9-19 تموز 1948) هي كالآتي<sup>(1)</sup>:

1. قصفت قطعات العدو الصهيوني شمال جنين، وقرية (مقبيلة) مكبدة العدو خسائر كبيرة في اليوم التاسع من تموز 1948.
2. في 10 تموز قام سلاح الجو العراقي بقصف مستعمرة (العفولة) و(زرعين) قصفاً مؤثراً، كما قامت طائراته بمطاردة ارتال العدو المتراجعة باتجاه العفولة، وتعاونت مع القوة الجوية السورية في قصف ارتال الصهاينة في منطقة (مشمار هاردين) شمال بحيرة طبريا، كما قصفت مستعمرة (ايبات هاشار) قصفاً شديداً.
3. قصفت طائرات القوة الجوية العراقية في 12 تموز مطار (نهلال)، مما أدى إلى تدمير طائرتين للصهاينة في المطار، كما قصفت مستعمرات (كفر أبراهام، وكفر سركن، والعفولة، وكفر حسقيل)<sup>(2)</sup>.
4. قصفت ميناء (حيفا) إذ أصابت رصيف الميناء إصابات مباشرة فخرت قسماً منه، ودمرت مخزناً كبيراً فيه، كما أسقطت بعض القنابل على باخرة صهيونية كانت راسية في الميناء المذكور فألحقت بها بعض الأضرار، وفي الوقت نفسه قامت الطائرات العراقية في 13 تموز بقصف قرية (نورس)، ومستعمرة (كفر حسقيل)، وهاجمت سيارات معادية في (العفولة) وإصابته بأضرار بالغة، وفي الرابع عشر من تموز 1948 قصفت طائرات القوة الجوية العراقية ميناء حيفا للمرة الثانية، الأمر الذي أدى إلى تدمير عدداً من البواخر الصهيونية.
5. في 15 تموز قصفت مستعمرة العفولة ومستعمرة زرعين، وسببت حدوث انفجارات في مستودع العناد في زرعين، كما قامت بقصف عدداً من السيارات، وقصف قوة عسكرية صهيونية في (مجدل يابا، ورأس العين)<sup>(3)</sup>.

(1) اللواء الركن خليل سعيد، تأريخ حرب الجيش العراقي في فلسطين 1948-1949، ج2، مطبعة

الجيش العراقي، بغداد، 1967، ص10.

(2) المصدر نفسه، ص66.

(3) المصدر نفسه، ص67.

6. وفي السادس عشر من تموز شنت القوة الجوية العراقية غارات جوية على مستعمرة (كفر سركن، ورنثيه) فدمرت أبنيتها.

7. خلال المدة من (17-19 تموز) قامت الطائرات العراقية بقصف مستعمرة (العفولة، ونهلال) قصفاً مؤثراً، كما قدمت الدعم للجيش الأردني في قصف قرى (بيت شحم، ومارفيليا، والقباب) فضلاً عن قيامها بقصف عدداً من المستعمرات الصهيونية وهي: (عتلين، وعين شيمر، وزخرون يعقوب، وبيت شلومو، وكفر يونا) قصفاً مركزاً، كما قام سلاح الجو العراقي بقصف مطار نهلال، مما أدى إلى تدمير إحدى الطائرات الصهيونية وإلحاق أضراراً كبيرة بالمطار<sup>(1)</sup>.

ومن المهم أن نشير أنه على الرغم مما قامت به القوة الجوية العراقية من دور ملموس في مساندة القطعات العسكرية في فلسطين، إلا أنها واجهت خلال حرب فلسطين مشاكل عدة، تمثلت بقلّة العتاد لطائرات (فيوري)، ونظراً لأهمية هذه الطائرات المقاتلة وما تمتاز به من قابلية حربية جيدة<sup>(2)</sup>، فقد اتجهت وزارة مزاحم الباجه جي (26 حزيران 1948 - 6 كانون الثاني 1949) نحو بريطانيا لتزويدها بعتاد لطائرات فيوري المتفق عليه حسب صفقة شرائها، إلا أن بريطانيا رفضت ذلك متذرة بالتزامها بقرار مجلس الأمن الدولي، القاضي بمنع تزويد العراق وغيره من الدولة العربية بالسلاح والعتاد، في الوقت الذي سلمت للصهاينة أسلحة واعتده من جيشها<sup>(3)</sup>.

وفي الوقت نفسه امتنعت القوة الجوية البريطانية في قاعدتي الحبانية والشعبية من تزويد الحكومة العراقية بعتاد لطائرات فيوري، متذرة بعدم توافر عتاد من هذا النوع في القاعدتين، في الوقت الذي ذكر فيه الدكتور علاء جاسم مُحَمّد الحربي: "أنّ الحكومة العراقية علمت أنّ تركيا اشترت عتاد لطائرات فيوري من بريطانيا جهز من قاعدتي الحبانية والشعبية"<sup>(4)</sup>.

(1) اللواء الركن خليل سعيد، المصدر السابق، ج2، ص67.

(2) اللواء الركن المتقاعد حسن مصطفى، مذكرات ملحق عسكري في لندن...، ص174.

(3) فهد أسلم زغير، المصدر السابق، ص183.

(4) علاء جاسم مُحَمّد الحربي، العلاقات العراقية البريطانية...، ص160-161.

بعد فشل الحكومة العراقية في الحصول على العتاد لطائرات فيوري لدعم الجيش العراقي والجيوش العربية في فلسطين، وجهت أنظارها نحو مصر لتزويدها بهذا النوع من العتاد، لاسيما أنّ مصر كانت تملك كميات لا بأس بها من عتاد لطائرات فيوري كانت قد تركته الجيوش الغربية عند قتالها ضمن الأراضي المصرية في الحرب العالمية الثانية<sup>(1)</sup>.

وبذلك أرسلت وزارة الباحة جي وفد مؤلف من مُحَمّد فاضل الجمالي، واللواء الركن إسماعيل صفوت إلى مصر بشأن تزويد العراق بالعتاد، وبعد مفاوضات مضمّنية أجراها الوفد العراقي مع رئيس الوزراء المصري محمود فهمي النقراشي<sup>(2)</sup>، وافق النقراشي على تزويد العراق بعتاد لطائرات فيوري، مقابل قيام القوة الجوية العراقية بإعارة مصر ثلاث طائرات من طراز فيوري، وبعد موافقة الجانب العراقي أرسلت الحكومة العراقية رف من طائرات فيوري بقيادة أمر الرف المقدم الطيار خليل شفيق، هبط في مطار (الماظة) في مصر بالتعاون مع الجيش المصري في حرب فلسطين بتاريخ 12 تشرين الثاني 1948، على أن يستخدم الطائرات طياروها العراقيون، وبعد أن وصلت الطائرات العراقية أصدرت القيادة المصرية أمرها بإرسال الطائرات إلى (العريش) لتدريب الطيارين المصريين عليها واستخدامها في القتال، في حين ادخل الطيارين العراقيين في دورة القتال الجوي في مصر، ولما اعترضت الجهات العراقية، منعت رئاسة الوزراء المصرية الاستخدام، إلا أنّ القيادة المصرية لم تهتم لذلك الأمر ولم تنفذه<sup>(3)</sup>.

(1) الفريق الأول الركن المتقاعد صالح صائب الجبوري، المصدر السابق، ص 262.

(2) محمود فهمي النقراشي: ولد عام 1888 في مدينة الإسكندرية، ألتحق بمدرسة المعلمين في القاهرة، نال شهادة التعليم من بريطانيا عام 1908، شارك في ثورة 1919 ضد الاحتلال البريطاني، انضم إلى حزب الوفد عام 1937 ثم خرج منه ومعهُ أحمد ماهر ليؤسسوا حزب الهيئة السعدية، وأصبح رئيساً للحزب عام 1945، اغتيل عام 1948 على يد جماعة الإخوان المسلمين في مصر. يُنظرُ: فهد أمسلم زغير، المصدر السابق، ص 182.

(3) اللواء الركن خليل سعيد، المصدر السابق، ج 3، ص 19-109.

وما يجدر ذكره أنّ الرف العراقي فقد اثنتين من طائراته في مصر، الأولى: تحطمت باشتباك جوي مع الصهاينة، والثانية: تحطمت على الأرض، في حين أصيبت الطائرة الثالثة بأضرار أمكن تصليحها وإعادتها إلى العراق في أواخر تموز 1949<sup>(1)</sup>. من جانب آخر قدمت القوة الجوية العراقي دوراً بارزاً في إسناد الجيش السوري، إذ تبين بعد المعارك التي خاضها الجيش السوري عدم تمكن قوته الجوية من رد الهجوم المعادي للطائرات الصهيونية القاصفة، وبناءً على طلب القيادة السورية المساعدة من الجيش العراقي، أرسل سرب من طائرات القوة الجوية العراقية مؤلف من طائرات فيوري المقاتلة، وصل الرف الأول منه مطار الشام في الساعة الثانية ظهر اليوم الثاني من كانون الأول 1948، وأعقبها وصول باقي السرب في اليوم التالي، وبقيت الطائرات العراقية في مطار (المزة) بدمشق طيلة مدة الحرب العربية الإسرائيلية، لمعاونة الجيش السوري وحماية دمشق من القصف المعادي<sup>(2)</sup>.

وفي الوقت الذي كانت المعارك تدور بين الجيش العراقي والصهاينة، كانت بعض الدول العربية تجري مفاوضات في جزيرة (رودس) لتوقيع الهدنة الدائمة مع الصهاينة<sup>(3)</sup>، ففي الرابع والعشرين من شباط 1949 وقعت مصر الهدنة الدائمة مع الصهاينة وتبعها كل من لبنان، والأردن، وسوريا<sup>(4)</sup>.

أمّا العراق فلم يتفاوض مع الصهاينة ولم يعقد أي هدنة، وقامت الحكومة العراقية بسحب قطعات الجيش العراقي من فلسطين في نيسان 1949<sup>(5)</sup>.

وفي تقويم دور الجيش العراقي في الحرب الفلسطينية بما ذلك قوته الجوية، أرى أنّ العراق اظهر اندفاعاً أكثر من بقية دول الجامعة العربية لتحرير فلسطين من الصهاينة، ولعل ذلك يرجع إلى قوة ضغط الرأي العام ومطالبته المستمرة بضرورة تحمل حكومته المسؤوليات الملقاة على عاقتها من اجل المحافظة على عروبة فلسطين

(1) قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية..، ص424.

(2) اللواء الركن خليل سعيد، المصدر السابق، ج3، ص106.

(3) فاطمة عدنان شهاب الدين، المصدر السابق، ص59.

(4) سمير عبدالوهاب عبدالكريم التكريتي، المصدر السابق، ص101.

(5) فاطمة عدنان شهاب الدين، المصدر السابق، ص60.

ووحدتها<sup>(1)</sup>، وبذلك قام الجيش العراقي من خلال وجوده في الأراضي الفلسطينية بواجبه أحسن قيام، ولم يخسر أي معركة اشتبك بها مع العدو<sup>(2)</sup>.  
 أمّا فيما يخص القوة الجوية العراقية فقد أدت واجبها بحسب إمكانياتها المتيسرة، إذ قامت بدور مهم في دعم الجيش العراقي وإسناد بقية الجيوش العربية من خلال قيامها بالقصف والاستطلاع مكبدة الصهاينة خسائر كبيرة.  
 وجدير بالذكر أنّ القوة الجوية العراقية فقدت اثنتين من طائراتها في أثناء الحرب العربية الإسرائيلية، الأولى سقطت في الصحراء السورية بتاريخ 7 حزيران 1948، مما أدى إلى تحطم الطائرة وفقدان الرئيس الطيار عبدالستار عبدالله<sup>(3)</sup>، وهي من طراز (كلاديتير)، في حين سقطت الطائرة الثانية من طراز (انسان) عند إقلاعها من مطار المفرق شرق الأردن، مما أدى إلى مقتل طيارها الملازم الأول الطيار قاسم مُحَمَّد<sup>(4)</sup>، وذلك بتاريخ 2 تشرين الأول 1948<sup>(5)</sup>، فضلاً عن الطائرتين اللتين تحطمتا في مصر من نوع (فيوري)<sup>(6)</sup>.

(1) سمير عبدالوهاب عبدالكريم التكريتي، المصدر السابق، ص106.

(2) فاطمة عدنان شهاب الدين، المصدر السابق، ص60-61.

(3) عبدالستار عبدالله: ولد في بغداد عام 1915، دخل الكلية العسكرية وتخرج منها برتبة ملازم ثان عام 1937 بصنف المشاة، في عام 1940 ألتحق بمدرسة الطيران، وعُين بعد تخرجه أمر الأسراب المقاتلة، ونظرًا لكفاءته رفع إلى رتبة رئيس طيار عام 1945، اشترك في عدة معارك جوية بفلسطين، فقد على أثر سقوط طائرته 1948 في الصحراء السورية. يُنظر: اللواء الركن خليل سعيد، المصدر السابق، ج3، ص181.

(4) قاسم مُحَمَّد: ولد في بعقوبة عام 1920، وبعد أن أنهى دراسته الابتدائية والمتوسطة دخل المدرسة العسكرية عام 1939، وبعد ذلك ألتحق بالكلية العسكرية عام 1943، تطوع في القوة الجوية العراقية، وأوفد إلى انكلترا للتدريب على الطيران، استشهد في أثناء سقوط طائرته عند إقلاعها من مطار المفرق شرق الأردن في 2 تشرين الأول 1948. يُنظر: المصدر نفسه، ص183.

(5) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص165.

(6) قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية...، ص424.

#### 4. مساهمات أخرى للقوة الجوية العراقية حتى عام 1958:

فضلاً عما تقدم، فقد أسهمت القوة الجوية العراقية بتقديم المساعدة العسكرية للحكومة السورية، فعلى أثر الاعتداءات الصهيونية على سوريا وتآزم الموقف العسكري في منطقة بحيرة الحولة، طلبت الحكومة السورية في 1 أيار 1951 مساعدة عسكرية من العراق لنجدة القوات السورية، استجابت الحكومة العراقية لذلك أرسلت قوة عسكرية اشتركت معها القوة الجوية العراقية بعدد من الطائرات بقيت في الأراضي السورية حتى 25 آب 1951، إذ عادت إلى العراق بعد توقف الاعتداءات الصهيونية<sup>(1)</sup>.

وفي الوقت الذي أعلنت فيه الحكومة المصرية تأميم قناة السويس في تموز 1956، كان التوتر على أشده بين الأردن والصهاينة، فقد كان الصهاينة يشكّون من غارات الفدائيين على دولتهم، وأشاروا إلى أنّ الفدائيين كانوا يتجاوزون الحدود انطلاقاً من الأراضي الأردنية، وقام الصهاينة في تموز 1956 بحشد قواتهم على طول الحدود مع الأردن، كما قاموا في الحادي عشر من تشرين الأول 1956 بهجوم عنيف على القرى الحدودية الأردنية<sup>(2)</sup>.

وإزاء العدوان الصهيوني طلبت الحكومة الأردنية مساعدات عسكرية من العراق، ففي 15 تشرين الأول 1956 أصدرت الحكومة الأردنية بياناً جاء فيه: "وصل إلى علم الحكومة الأردنية أنّ إسرائيل تقوم باستعدادات عسكرية كبيرة للقيام بهجوم واسع على الأردن، ولهذا قرر مجلس الوزراء الأردني استناداً إلى المعاهدة الأردنية العراقية لعام 1947 أن يطلب من الحكومة العراقية تقديم المساعدات العسكرية، لمساندة القوات العسكرية الأردنية لدرء أخطار الاعتداء الإسرائيلي، على أن تكون القوات العراقية التي تأتي إلى الأردن للاشتراك في الدفاع عنه مؤلفة من فرقة مشاة بكامل إسنادها، مع كتيبة مدفعية متوسطة، مع اشتراك سلاح الطيران العراقي، على أن تكون تلك القوات تحت

(1) قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية..، ص427؛ وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج3، ص250.

(2) عمّار ظاهر مصلح الشمري، سياسة مصر تجاه العراق وبلاد الشام 1952-1961، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الموصل، 2005، ص149.

إمرة القيادة العامة الأردنية وهيأة الأركان المشتركة بمجرد دخولها الأردن، وأن تستكمل الترتيبات لهذه العملية، وتدخل تلك القوات الأردن بمجرد طلب الحكومة الأردنية<sup>(1)</sup>. ولبحث تفاصيل المساعدات العسكرية إلى الأردن، أرسلت الحكومة العراقية وفد مؤلف من الوصي عبدالإله، ومعه كل من جميل المدفعي واحمد مختار بايان نائب رئيس الوزراء، وعبدالله بكر<sup>(2)</sup> رئيس الديوان الملكي، واللواء الركن رفيق عارف رئيس أركان الجيش، اجتمع مع الجانب الأردني اجتماعات عدة في تشرين الأول 1956، أسفرت عن اتفاق يقضي بوضع فرقة عراقية كاملة مع القوات المساندة لها، مع قوة جوية عراقية على الحدود العراقية الأردنية، تكون تلك القوات على أهبة الاستعداد لدخول الأراضي الأردنية والوقوف إلى جانب الجيش الأردني للدفاع عن الأردن عند طلب الحكومة الأردنية ذلك<sup>(3)</sup>.

وتنفيذاً لما تعهدت به الحكومة العراقية أرسلت قوة عسكرية، اشتركت فيها القوة الجوية العراقية بعدد من طائراتها، دخلت القوات العراقية الأراضي الأردنية في تشرين الثاني 1956، ولما أشيع آنذاك بأن الحكومة العراقية تخطط للتأمر على سوريا وبعد طلب الحكومة الأردنية، انسحبت القوات العراقية بجميع صنوفها من الأراضي الأردنية<sup>(4)</sup>.

(1) نقلاً عن: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج3، ص316.

(2) عبدالله بكر: ولد في الموصل في كانون الأول سنة 1907، ينتمي إلى أسرة موصلية معروفة، درس في الجامعة الأمريكية في بيروت وتخرج فيها سنة 1930، عاد إلى العراق فعين مدرساً في إحدى المدارس الثانوية في الموصل، في عام 1931 عُيِّنَ سكرتيراً خاصاً لرئيس الوزراء، عمل في السلك الدبلوماسي، إذ عُيِّنَ قنصلاً للعراق في إيران عام 1939، كما عُيِّنَ قنصلاً عاماً بالهند عام 1943، اختير وزيراً مفوضاً قائماً بأعمال السفارة في واشنطن عام 1949، عُيِّنَ وزيراً للخارجية للمدة (17 أيلول 1953 – 18 آذار 1958)، عُيِّنَ رئيساً للديوان الملكي في 11 آذار 1954، واستمر بهذا المنصب حتى 14 تموز 1958. يُنظَرُ: مير بصري، المصدر السابق، ج2، ص168.

(3) الفريق الأول الركن المتقاعد صالح صائب الجبوري، المصدر السابق، ص419-420.

(4) قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية...، ص427.

يمكن القول إنّ الأعمال التي قامت بها القوة الجوية العراقية بين الأعوام (1949-1958)، كانت مقتصرة على المساهمات الخارجية المتمثلة بنجدة سوريا عام 1951، والأردن عام 1956، وربما ذلك يعود إلى أنّ العراق لم يشهد خلال هذه المدة حركات مسلحة تستدعي تدخل القوة الجوية العراقية، خصوصاً أنّ تدخل القوة الجوية يكون عندما تكون الحركات المسلحة في غاية الخطورة بحيث يعجز الجيش وقوات الشرطة من إخمادها.

1. عملت الحكومة العراقية على استكمال أصناف الجيش العراقي، وذلك بالعمل على تأسيس قوة جوية تعتمد على قدرات العراقيين من طيارين وفنيين، للتخلص من تدخل القوات البريطانية في هذا المجال.
2. حث المواطنين للتبرع ببعض الأموال لشراء الطائرات بعد الدعوة التي وجهتها الحكومة العراقية لتأسيس قوة جوية عراقية.
3. عملت الحكومات العراقية المتتالية، وبالتحديد وزارة الدفاع، على تخصيص مبالغ من ميزانيتها لشراء الطائرات والمستلزمات الأخرى المكملة لها كالأسلحة، وإنشاء المطارات، وإرسال بعض المؤهلين إلى خارج العراق للتدريب على الطيران، وإعداد الفنيين لصيانة تلك الطائرات.
4. دور الحكومة العراقية في العمل على إتباع سياسة تنوع مصادر تسليح الجيش والقوة الجوية العراقية، لاسيما وزارة حكمت سليمان التي اتجهت لأول مرة في تأريخ العراق المعاصر نحو ألمانيا وإيطاليا، الأمر الذي أسهم في تجهيز القوة الجوية العراقية بسربين من الطائرات الإيطالية المقاتلة خلال مدة قصيرة، فضلاً عن دور الحكومات العراقية المتعاقبة على إتباع السياسة نفسها، ولاسيما بعد امتناع بريطانيا عن بيع الطائرات إلى العراق بعد حرب أيار 1941، وهذا دليل على وجود القيادات العسكرية الكفوءة لإدارة القوة الجوية، وأدى هذا الإجراء إلى اضطرار الحكومة البريطانية إلى العودة إلى تسليح الجيش العراقي بالطائرات.
5. حققت القوة الجوية العراقية خلال المدة (1945-1958) درجة كبيرة من التقدم، وهذا يعود إلى انتهاء الحرب العالمية الثانية وما تركته من آثار سلبية على القوة الجوية العراقية، وإلى دور العراق في عقد اتفاقيات خاصة مع بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية لاسيما حلف بغداد، والذي ترتب على إثره حصول العراق على مساعدات عسكرية أمريكية وبريطانية، مكنت العراق من الحصول على طائرات مقاتلة متطورة، أدت إلى إعادة القوة الجوية العراقية إلى مكانتها السابقة التي فقدتها بسبب الحرب العالمية الثانية وحرب أيار 1941.

6. أسهمت القوة الجوية العراقية في مساندة الجيش العراقي وقوات الشرطة في ضبط الأمن الداخلي وفرض القانون بعد ظهور العديد من الحركات الداخلية، لاسيما العشائرية منها في المناطق الشمالية، والفرات الأوسط، أمّا على صعيد مساهمتها الخارجية، فقد كان للقوة الجوية العراقية مشاركة فعالة في الحرب العربية - الإسرائيلية عام 1948، إذ أبدى الطيارون العراقيون كفاءة وشجاعة فائقة في تلك الحرب، فضلاً عن قيامهم بقصف بعض الأهداف الحيوية للعدو الصهيوني، كما شاركت القوة الجوية في إسناد الجيش السوري بوجه الاعتداءات الصهيونية عام 1951، ومساندة الجيش الأردني عام 1956 بوجه الاعتداءات نفسها.

**القرآن الكريم****أولاً: الوثائق العراقية غير المنشورة:****دار الكتب والوثائق:**

1. د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملفة المرقمة 311/385، قرارات مجلس الوزراء عام 1930.
2. د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملفة المرقمة 1603/9، وزارة الدفاع، تشكيلات الجيش العراقي، المؤتمر المنعقد في البلاط الملكي 20 أيار 1932.
3. د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملفة المرقمة 311/1626، القوة الجوية العراقية 1932-1933.
4. د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملفة المرقمة 311/1628، القوة الجوية العراقية 1936-1937.
5. د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملفة المرقمة 311/1567، البعثات العسكرية عام 1938.
6. د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملفة المرقمة 1569، إيفاد بعثة عسكرية إلى الولايات المتحدة، 15 شباط 1940.

**ثانياً: الوثائق العراقية المنشورة:**

1. محاضر مجلس النواب، الاجتماع الاعتيادي لسنة 1930.
2. محاضر مجلس النواب، الاجتماع غير الاعتيادي لسنة 1933.
3. محاضر مجلس النواب، الاجتماع الاعتيادي لسنة 1934.
4. الحكومة العراقية، وزارة الدفاع، أوامر الجيش، العدد (1)، لسنة 1934، بغداد، 1934.

**ثالثاً: الوثائق البريطانية المنشورة:****سجلات الوثائق البريطانية (الترجمة):**

1. الملف المرقمة 268، تقرير عن تشكيل القوة الجوية العراقية 1930.
2. الملف المرقمة 3، تطور القوة الجوية العراقية 1932-1937.
3. الملف المرقمة 4، القوة الجوية العراقية 1938-1939.
4. الملف المرقمة 5، تقرير نصف سنوي رقم 42 عن القوة الجوية العراقية 1943-1945.
5. الملف المرقمة 56/ع، كردستان الشمالية والشرقية لمنطقة بارزان.
6. الملف المرقمة 503، الآثوريين والأرمن في العراق.
7. الملف المرقمة 246، مشاكل وحركات الآثوريين في العراق 1933.
8. الملف المرقمة 621، الموقف من بارزان وتمرد اليزيديين 1935.
9. الملف المرقمة 244، تقرير القيادات العراقية، ثورة اليزيدية والآثوريين 1935.
10. الملف المرقمة 6، الانقلاب العسكري في العراق 1936.
11. الملف المرقمة 560، الحملة على العراق 1941.
12. الملف المرقمة 555، الحملة العسكرية على العراق 1941.

**رابعاً: الرسائل والأطاريح الجامعية:**

1. أفراح فاضل قنبر، حمدي الباجه جي ودوره في السياسة العراقية 1887-1948، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1995.
2. أنعام مهدي علي السلطان، أثر هنري دويس في السياسة العراقية 1923-1929، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1996.
3. بشار فتحي جاسم العكيدي، صراع النفوذ البريطاني - الأمريكي في العراق 1939-1958، دراسة تاريخية سياسية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة الموصل، 2003.

4. بشرى سكر خيون الساعدي، حسين جميل ودوره السياسي في العراق حتى عام 1954، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 2004.
5. جعفر عباس حميدي، التطورات السياسية في العراق 1941-1953، رسالة ماجستير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1973.
6. جمعة عليوي فرحان ساجت الخفاجي، علي جودت الأيوبي ودوره في السياسة العراقية حتى عام 1958، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 1997.
7. حسن أحمد إبراهيم المعموري، عبدالوهاب مرجان ودوره السياسي في العراق حتى عام 1958، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة بابل، 2007.
8. حسين طعمة شذر، العلاقات العراقية - الألمانية 1932-1941، دراسة تاريخية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 1988.
9. حيدر طالب حسين الهاشمي، صادق البصام ودوره السياسي في العراق، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 2000.
10. خليل محمد طاهر برواري، مصطفى البارزاني ودوره في نشوء تطور الحركة القومية التحررية الكردية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية القانون والعلوم السياسية، الأكاديمية العربية في الدنمارك، 2011.
11. دارا جمال غفور، محمد أمين زكي ودوره السياسي والإداري في العراق، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد التأريخ العربي والتراث العلمي، بغداد، 2004.
12. رائد راشد محمد الحياني، رشيد طه الخوجة ودوره السياسي والعسكري في تأريخ العراق المعاصر حتى عام 1941، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة ديالى، 2004.
13. رجاء زامل كاظم الموسوي، جلال بابان ودوره السياسي في العراق حتى عام 1958، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 2002.

14. رحيم عبدالحسين عباس، محمود سلمان ودوره السياسي والعسكري في العراق حتى عام 1942، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، الجامعة المستنصرية، 1999.
15. رحيم كاظم مُحَمَّد الهاشمي، مُحَمَّد فاضل الجمالي ودوره السياسي ونهجه التربوي حتى عام 1958، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الموصل، 1997.
16. رياض فخري علي فتاح البياتي، ظاهرة الاغتيالات السياسية في العراق خلال العهد الملكي 1921-1958، دراسة تاريخية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة تكريت، 2008.
17. زينب خالد حسن الساعدي، عزيز علي المصري والحركة القومية العربية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية للبنات، جامعة بغداد، 2004.
18. زينب كاظم أَحَمَد العلي، البصرة خلال ثورة مايس 1941، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة البصرة، 1988.
19. زينة مسلم درويش، وزارة المواصلات والأشغال 1920-1939، دراسة تاريخية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 2012.
20. سامي عبدالحافظ القيسي، ياسين الهاشمي ودوره في السياسة العراقية حتى عام 1936، رسالة ماجستير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1974.
21. سعد كاظم حسن، تأريخ النقود العراقية 1921-1958، دراسة تاريخية، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 1998.
22. سمير عبدالوهاب عبدالكريم التكريتي، العراق والقضية الفلسطينية 1948-1958، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الموصل، 2005.
23. صفاء عبدالوهاب المبارك، انقلاب سنة 1936 في العراق، مهادته وأحداثه ونتائجه، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1973.
24. طارق يونس عزيز السراج، جميل المدفعي ودوره في السياسة العراقية 1891-1958، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1991.

25. عباس فرحان الزامل، رستم حيدر ودوره السياسي، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 1997.
26. عباس فرحان آل شير الموسوي، الحياة الاجتماعية في مدينة بغداد 1939-1958، دراسة تاريخية، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 2003.
27. عبدالرزاق أحمد النصيري، نوري السعيد ودوره في السياسة العراقية حتى عام 1932، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1985.
28. عبدالرحيم ذنون زويد، العراق في الحرب العالمية الثانية 1939-1945، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 1978.
29. عبدالستار جعير عبد الدليمي، رفائيل بطي، دراسة في حياته ونشاطه الصحفي والسياسي، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد التأريخ العربي والتراث العلمي، بغداد، 2002.
30. عبدالله كاظم عبد، دور العراق السياسي في جامعة الدول العربية 1945-1958، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1989.
31. عبدالهادي كريم سلمان الخماسي، الأمير عبدالإله 1939-1958، دراسة تاريخية سياسية، أطروحة دكتوراه منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1998.
32. عدي محسن فاضل الهاشمي، كينهان كورنواليس ودوره السياسي في العراق حتى سنة 1945، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 2000.
33. عروبة جميل محمود عثمان، الحياة الاجتماعية في الموصل 1834-1918، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الموصل، 2006.
34. عز الدين عبدالرسول، محسن أبو بطيخ ودوره في الحركة الوطنية حتى عام 1958، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الكوفة، 2004.

35. عصام خليل مُحَمَّد إبراهيم الصالحي، العلاقات العراقية - الإيطالية 1921-1943، أطروحة دكتوراه غير منشورة، معهد التأريخ العربي والتراث العلمي، بغداد، 2008.
36. عكاب يوسف عليوي الركابي، حكمت سليمان ودوره في السياسة العراقية حتى عام 1964، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة البصرة، 2005.
37. عمّار ظاهر مصلح الشمري، سياسة مصر تجاه العراق وبلاد الشام 1952-1961، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الموصل، 2005.
38. عمّار مزهر ريسان داخل، نجيب الراوي ودوره السياسي في العراق حتى عام 1958، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 2011.
39. عمّار يوسف عبدالله عويد الكويدي، السياسة البريطانية تجاه عشائر العراق 1914-1945، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية التربية، جامعة الموصل، 2002.
40. فائز سعيد عبدالله الكبيسي، ناجي شوكت ودوره السياسي حتى عام 1941، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1990.
41. فاطمة صادق عباس السعدي، صالح جبر ودوره السياسي في العراق حتى عام 1957، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، الجامعة المستنصرية، 2006.
42. فاطمة عدنان شهاب الدّين، نور الدّين محمود ودوره العسكري والسياسي في العراق، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 2000.
43. فهد أمسلم زغير، مزاحم الباجة جي ودوره في السياسة العراقية 1934-1968، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، الجامعة المستنصرية، 2012.
44. قاسم خلف الجميلي، تطورات واتجاهات السياسة الداخلية التركية 1923-1938، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1985.

45. قيس جواد علي الغريبي، رشيد عالي الكيلاني ودوره في السياسة العراقية حتى عام 1941، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 1989.
46. كريم زغير اسود المالكي، قاعدة الحبانبة الجوية مرحلة التأسيس، دراسة في الإستراتيجية البريطانية في العراق 1914-1937، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة البصرة، 1996.
47. ليلي عادل عبدالقادر، صالح صائب الجبوري ودوره الوطني في تأريخ العراق المعاصر، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، 2009.
48. مأمون شاكر إسماعيل، أحمد مختار بابان ودوره السياسي في العراق، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 1990.
49. ماريّا حسن مغناط، التجنيد في العراق 1869-1935، دراسة تاريخية، رسالة ماجستير غير منشورة، المعهد العالي للدراسات السياسية والدولية، الجامعة المستنصرية، 2005.
50. محسن عزيز أحمد، أثر القضية الكردية على العلاقات العراقية الإيرانية في عهد الملك فيصل الأول (1921-1933)، دراسة تاريخية سياسية، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد التأريخ العربي والتراث العلمي، بغداد، 2008.
51. محمد سلمان منور التميمي، فؤاد عارف ودوره العسكري والسياسي في العراق حتى عام 1975، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، الجامعة المستنصرية، 2008.
52. محمد صالح حنيور أبو زرعة الزباري، الحكومة العراقية المؤقتة 25 تشرين الأول 1920-19 أيلول 1921، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة القادسية، 2001.

53. منار مُحَمَّد شهاب الدليمي، عمر علي ودوره السياسي والعسكري حتى عام 1958، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، 2011.
54. منهل إسماعيل العلي بك، أرشد العمري 1888-1978، دراسة تاريخية في نشاطه الإداري والسياسي، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة الموصل، 1997.
55. ميطان عارف عبدالرحمن طاهر، موقف الأحزاب السياسية من القضية الكردية 1946-1970، دراسة تاريخية، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الموصل، 2007.
56. نبيل عبدالقادر حسين، السياسة البريطانية إزاء تطور الجيش العراقي 1920-1958، أطروحة دكتوراه غير منشورة، معهد التأريخ العربي والتراث العلمي، بغداد، 1996.
57. نضر علي أمين محيي الدين الشريف، مُحَمَّد فهمي سعيد وأثره السياسي والعسكري في تأريخ العراق المعاصر، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1990.
58. يحيى كاظم حمود المعموري، طه الهاشمي ودوره العسكري والسياسي في العراق حتى عام 1958، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 1989.

### خامساً: الكتب العربية والمعرية:

1. إبراهيم الراوي، ذكريات أمير اللواء الركن إبراهيم الراوي، من الثورة العربية الكبرى إلى العراق الحديث، ط2، بيروت، 1978.
2. إبراهيم مُحَمَّد العقيد، الجيش العراقي والسياسة 1941-1953، بغداد، 2011.
3. أَحْمَد رفيق البرقاوي، العلاقات السياسية بين العراق وبريطانيا 1922-1932، بغداد، 1980.
4. أَحْمَد فوزي، شخصيات وتواقيع، بغداد، 1990.

5. ———، حكايات سياسية وصحفية 12 رئيس وزراء في العهد الملكي، بغداد، 1984.
6. أسامة عبدالرحمن نعمان الدوري، العلاقات العراقية - الأمريكية في سنوات الحرب العالمية الثانية 1939-1945، بغداد، 2006.
7. انستانس ماري الكرمللي، النقود العربية والإسلامية وعلم النميات، ط2، مصر، 1987.
8. باقر أمين الورد (المحامي)، أعلام العراق الحديث (قاموس وتراجم) 1869-1969، ج1، بغداد، 1969.
9. بيرند فيليب شرويدر، حرب العراق 1941، ترجمة فاروق الحريري، بغداد، 1982.
10. توفيق السويدي، وجوه عراقية عبر التاريخ، لندن، (د.ت.).
11. جرجيس جبرائيل هومي، القوميات العراقية ماضيها وحاضرها وأثرها الفعال في ثورة 14 تموز وخدمة الجمهورية الخالدة، بغداد، 1959.
12. جعفر الخياط، حوادث العراق سنة 1941، بيروت، 1954.
13. جمال مصطفى مردان، ملوك العراق، بغداد، (د.ت.).
14. جورج حبيب، اليزيديين بقايا دين قديم، بغداد، 1978.
15. جي. كيلبرت براون، قوات الليفي العراقية 1915-1932، تر. مؤيد ابراهيم الوندائي، منشورات بنكه ي ژين، مطبعة شفان، السليمانية، 2006.
16. جيرارد جالياند، المأساة الكردية، ترجمة. عبدالسلام النقشبندي، ط2، أبريل، 2012.
17. جيرالد دي غوري، ثلاثة ملوك في بغداد، ترجمة. سليم طه التكريتي، ط2، بغداد، 1990.
18. حازم المفتي، العراق بين عهدين ياسين الهاشمي وبكر صدقي، تقديم عماد عبدالسلام رؤوف، بغداد، 1990.
19. حامد محمود عيسى، المشكلة الكردية في الشرق الأوسط، القاهرة، 1992.

20. حسن مصطفى، مذكرات ملحق عسكري في لندن قبل حرب فلسطين الأولى وفي أثنائها 1946-1949، بغداد، 1985.
21. ———، مذكراتي السياسية في واشنطن، كفاح سياسي ضد الصهيونية وأعداء العرب، بغداد، 1990.
22. ———، البارزانيون وحركات بارزان 1932-1947، بيروت، 1963.
23. حفطي عزيز، تأريخ القوة الجوية الملكية خلال عشر سنوات 1927-1938، بغداد، 1939.
24. حميد المطبوعي، موسوعة أعلام العراق في القرن العشرين، ج1، بغداد، 1995.
25. ———، موسوعة أعلام العراق في القرن العشرين، ج2، بغداد، 1998.
26. خالد عبدالمنعم العاني، موسوعة العراق الحديث، تحقيق. الأستاذ خير الله طلفاح، المجلد الأول، بغداد، (د.ت.).
27. خليل سعيد، تأريخ حرب الجيش العراقي في فلسطين 1948-1949، ج1، بغداد، 1966.
28. ———، تأريخ حرب الجيش العراقي في فلسطين 1948-1949، ج2، بغداد، 1967.
29. ———، تأريخ حرب الجيش العراقي في فلسطين 1948-1949، ج3، بغداد، 1969.
30. خير الله الزركلي، الأعلام (قاموس تراجم)، ج4، بيروت، (د.ت.).
31. ———، الأعلام (قامون تراجم)، ج9، بيروت، (د.ت.).
32. ديفيد مكدول، تأريخ الأكراد الحديث، ترجمة. راج آل مُحَمَّد، الجزائر، 2004.
33. رجاء حسين الخطاب، تأسيس الجيش العراقي وتطور دوره السياسي من 1921-1941، بغداد، 1979.
34. ———، عبدالرحمن النقيب حياته الخاصة وآرائه السياسية وعلاقته بمعاصريه، بغداد، 1984.

35. روجر باركنسن، موسوعة الحرب الحديثة، ترجمة: سمير عبدالرحيم الجلي، ج2، دار المأمون للترجمة والنشر، بغداد، 1990.
36. رياض رشيد ناجي الحيدري، الآثوريون في العراق 1918-1936، القاهرة، 1977.
37. زاهدة إبراهيم، دليل الجرائد والمجلات العراقية 1869-1978، بغداد، 1976.
38. ستيفن همسلي لونكريك، العراق الحديث من سنة 1900-1950، ترجمة. سليم طه التكريتي، ج2، بغداد، 1988.
39. سعاد رؤوف شير مُحَمَّد، نوري السعيد ودوره في السياسة العراقية حتى عام 1945، بغداد، 1998.
40. صالح صائب الجبوري، محنة فلسطين وأسرارها السياسية والعسكرية، بيروت، 1970.
41. صلاح الدين الصباغ، فرسان العروبة في العراق، بغداد، 1983.
42. طالب مشتاق، أوراق أيامي 1900-1958، ج1، بيروت، 1968.
43. طه الهاشمي، مذكراتي طه الهاشمي 1919-1943، تحقيق خلدون ساطع الحصري، ج1، بيروت، 1967.
44. عبدالرحمن إدريس صالح البياتي، سعيد قزاز ودوره في سياسة العراق حتى عام 1959، ط2، السليمانية، 2010.
45. \_\_\_\_\_، سياسة بريطانيا تجاه كرد العراق 1914-1932، السليمانية، 2010.
46. عبدالرحمن البزاز، العراق من الاحتلال حتى الاستقلال، بغداد، 1967.
47. عبدالرزاق الحسني، تأريخ العراق السياسي الحديث، ج3، ط7، بغداد، 1989.
48. \_\_\_\_\_، تأريخ الوزارات العراقية، الأجزاء العشرة عدا الجزء الثاني، ط4، بيروت، 1974.
49. \_\_\_\_\_، الثورة العراقية الكبرى، ط2، بغداد، 1992.
50. \_\_\_\_\_، العراق في ظل المعاهدات، ط5، بيروت، 1982.

51. \_\_\_\_\_، اليزيديون أو عبدة الشيطان في العراق، ط2، لبنان، 1931.
52. \_\_\_\_\_، اليزيديون في حاضرهم وماضيهم، ط9، بغداد، 1982.
53. عبدالرزاق عبد الدراجي، جعفر أبو التمن ودوره في الحركة الوطنية في العراق 1908-1945، ط2، بغداد، 1980.
54. عبدالرزاق الهلالي، معجم العراق، ج1، بغداد، 1953.
55. \_\_\_\_\_، معجم العراق، ج2، بغداد، 1956.
56. عبدالرزاق مُحَمَّد اسود، موسوعة العراق السياسية، المجلد الثالث، بيروت، 1986.
57. عبدالعزيز العقيلي، تأريخ حركات بارزان الأولى عام 1932، بغداد، 1956.
58. عبدالمجيد كامل التكريتي، الملك فيصل الأول ودوره في تأسيس الدولة العراقية الحديثة 1921-1933، بغداد، 1991.
59. عبدالواحد الجاسور، موسوعة المصطلحات السياسية والفلسفية والدولية، بيروت، 2008.
60. عبدالوهاب الكيالي، الموسوعة السياسية، ج2، بيروت، (د.ت.).
61. \_\_\_\_\_، الموسوعة السياسية، ج3، بيروت، (د.ت.).
62. \_\_\_\_\_، الموسوعة السياسية، ج4، بيروت، (د.ت.).
63. \_\_\_\_\_، الموسوعة السياسية، ج6، بيروت، (د.ت.).
64. \_\_\_\_\_، الموسوعة السياسية، ج7، بيروت، (د.ت.).
65. عثمان علي، دراسات في الحركة الكردية المعاصرة 1833-1946، تقديم: مُحَمَّد هماوندي، أربيل، 2003.
66. عدنان الباجة جي، مزاحم الباجة جي، سيرة سياسية، لندن، 1989.
67. عزيز حسن البارزاني، الحركة القومية الكردية التحريرية في كردستان العراق 1939-1945، بيروت، 2006.

68. عصام شريف التكريتي، العراق في الوثائق الأمريكية من (1952-1954)، بغداد، 1995.
69. عصمت السعيد، نوري السعيد رجل الدولة والإنسان، بيروت، 1992.
70. عقيل الناصري، الجيش والسلطة في العراق الملكي 1921-1958، سوريا، 2002.
71. \_\_\_\_\_، قراءة أولية في سيرة عبدالكريم قاسم، ط2، دمشق، 2003.
72. علاء جاسم مُحَمَّد الحربي، جعفر العسكري ودوره السياسي والعسكري في العراق حتى عام 1936، بغداد، 1987.
73. \_\_\_\_\_، العلاقات العراقية - البريطانية 1945-1958، بغداد، 2002.
74. \_\_\_\_\_، فيصل الأول حياته ودوره السياسي في الثورة العربية وسوريا والعراق 1883-1933، بغداد، 1990.
75. غانم مُحَمَّد الحفو وآخرون، تأريخ الوطن العربي، جامعة الموصل، 2005.
76. فاروق صالح العمر، المعاهدات العراقية البريطانية وأثرهما في السياسة الداخلية 1922-1948، بغداد، 1977.
77. فاضل البراك، مصطفى البارزاني الأسطورة والحقيقة، بغداد، 1989.
78. \_\_\_\_\_، دور الجيش العراقي في حكومة الدفاع الوطني والحرب مع بريطانيا سنة 1941، بغداد، 1979.
79. فاضل حسين، مشكلة الموصل، دراسة في الدبلوماسية العراقية - الانكليزية - التركية وفي الرأي العام، ط2، بغداد، 1967.
80. فؤاد حسين الوكيل، جماعة الأهالي في العراق 1932-1937، بغداد، 1979.
81. فؤاد عارف، مذكرات فؤاد عارف، تقديم: كمال مظهر أحمد، ج1، أربيل، 2009.
82. فؤاد قزانجي (ترجمة)، العراق في الوثائق البريطانية 1905-1930، بغداد، (د.ت.).

83. ق.ب. ماتيف (بامرتي)، الآثوريون والمسألة الآثورية في العصر الحديث، ترجمة. ج.د. قسطنطين بيتر وفيج ماتيف بامرتي، دمشق، 2000.
84. كاظم نعمة، الملك فيصل الأول والانكليز والاستقلال، بيروت، 1988.
85. كامل الجادرجي، من أوراق كامل الجادرجي، بيروت، 1971.
86. كمال مظهر أحمد، دراسات في تأريخ إيران الحديث والمعاصر، بغداد، 1985.
87. \_\_\_\_\_، صفحات من تأريخ العراق المعاصر، دراسة تحليلية، بغداد، 1987.
88. كوتولوف، ثورة العشرين الوطنية التحررية في العراق، ترجمة. عبدالواحد كرم، ط2، بيروت، 1975.
89. لطفي جعفر فرج، عبدالمحسن السعدون ودوره في تأريخ العراق السياسي المعاصر، بغداد، 1988.
90. \_\_\_\_\_، الملك غازي ودوره في سياسة العراق في المجالين الداخلي والخارجي 1933-1939، بغداد، 1987.
91. \_\_\_\_\_، الملك فيصل الثاني آخر ملوك العراق، بيروت، 2001.
92. لوكازهيرويز، ألمانيا الهتلرية والمشرق العربي، ترجمة. د. أحمد عبدالرحيم مصطفى، القاهرة، 1968.
93. ليلي ياسين حسين الأمير، نوري السعيد ودوره في حلف بغداد وأثره في العلاقات العراقية - العربية حتى عام 1958، بغداد، 1990.
94. مُحَمَّد وصفي أبو مغلي، دليل الشخصيات الإيرانية المعاصرة، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، البصرة، 1983.
95. مأمون أمين زكي، ازدهار العراق تحت الحكم الملكي 1921-1958، لندن، 2011.
96. مؤيد إبراهيم الوندأوي، العراق في التقارير السنوية للسفارة البريطانية 1944-1958، بغداد، 1992.
97. مجموعة باحثين، المفصل في تأريخ العراق المعاصر، بغداد، 2002.

98. مجيد خدوري، تحرير العراق من الانتداب، بغداد، 1935.
99. محسن أبو بطيخ، المبادئ والرجال، بوادر الانهيار السياسي في العراق، تحقيق: جميل محسن أبو بطيخ، ط2، بيروت، 2003.
100. مُحَمَّد حمدي الجعفري، بريطانيا والعراق حقبة من الصراع 1914-1958، بغداد، 2000.
101. مُحَمَّد شفيق غربال، الموسوعة العربية الميسرة، المجلد الأول، القاهرة، 1959.
102. مُحَمَّد علي الصويركي، معجم أعلام الكرد في التأريخ الإسلامي والعصر الحديث في كردستان وخارجها، السليمانية، 2006.
103. مُحَمَّد مُحَمَّد صالح وآخرون، الدول الكبرى بين الحربين العالميتين 1914-1945، بغداد، 1985.
104. محمود الدرة، الحرب العراقية البريطانية 1941، بيروت، 1969.
105. محمود شاكر، التأريخ الإسلامي، التأريخ المعاصر بلاد العراق 1924-1991، ج11، بيروت، 1992.
106. محمود شبيب، أسرار عراقية في وثائق انكليزية وعربية وألمانية 1918-1941، بغداد، 1975.
107. \_\_\_\_\_، بكر صدقي وانقلابه العاصف، بغداد، 1992.
108. \_\_\_\_\_، محمود سلمان، طريق المجد إلى أرجوحة الأبطال، بغداد، 1984.
109. محمود فهمي درويش، دليل الجمهورية العراقية لسنة 1960، بغداد، 1961.
110. مختار الأسدي، موجز تأريخ العراق السياسي الحديث، بغداد، 2001.
111. م.س. لازاريف، المسألة الكردية 1923-1945، النضال والإخفاق، ترجمة. د. عبد حاجي، أربيل، 2007.
112. موسى الشابندر، ذكريات بغداد، العراق بين الاحتلال والاستقلال، لندن، 1993.

113. موسى علي الطيار، أضواء على مقتل الفريقين جعفر العسكري وبكر صدقي، بغداد، 1981.
114. مير بصري، أعلام السياسة في العراق الحديث، ج1، لندن، 2005.
115. ———، أعلام السياسة في العراق الحديث، ج2، لندن، 2004.
116. ناجي شوكت، سيرة وذكريات ثمانين عامًا 1894-1974، ج1، بغداد، 1990.
117. ———، سيرة وذكريات ثمانين عامًا 1894-1974، ج2، بغداد، 1990.
118. نجدت فتحي صفوت، العراق في مذكرات الدبلوماسيين الأجانب، ط2، بغداد، 1984.
119. ———، العراق في الوثائق البريطانية سنة 1936، البصرة، 1983.
120. نجم الدين السهروردي، التأريخ لم يبدأ غدًا، بغداد، 1988.
121. نخبة من الباحثين العراقيين، حضارة العراق، ج12، بغداد، 1985.
122. نزار توفيق سلطان الحسو، الصراع على السلطة في العراق الملكي، بغداد، 1984.
123. هنري فوستر، نشأة العراق الحديث، ترجمة. سليم طه التكريتي، ج2، بغداد، 1989.
124. هيثم الأيوبي وآخرون، الموسوعة العسكرية، ج1، سوريا، 1977.
125. ———، الموسوعة العسكرية، ج2، بيروت، 1980.
126. ———، الموسوعة العسكرية، ج3، بيروت، 1980.
127. وزارة الدفاع، تأريخ القوات العسكرية المسلحة، ج2، بغداد، 1987.
128. ———، تأريخ القوات العراقية المسلحة، ج3، بغداد، 1991.
129. ———، تأريخ القوات العراقية المسلحة، ج17، بغداد، 1998.

130. \_\_\_\_\_، الجيش العراقي، الذكرى الستون 6 كانون الثاني 1921-1981، بغداد، 1990.
131. \_\_\_\_\_، كاية الأركان العيد الذهبي 2 شباط 1928-1978، بغداد، 1978.
132. وليد مُحَمَّد سعيد الأعظمي، انتفاضة رشيد عالي الكيلاني والحرب العراقية البريطانية 1941، بغداد، 1978.
133. وليام ايغلتن، القبائل الكردية، ترجمة. أحمد محمود خليل، أربيل، 2006.
134. يعقوب يوسف كورية، انجليز في حياة فصيل الأول، عمان، 1998.
135. يوسف ملك خوشابا، حقيقة الأحداث الأثرية المعاصرة، بغداد، 2002.
136. يونس بحري، أسرار 2 مايس 1941 والحرب العراقية الانكليزية، تقديم علي الخاقاني، بغداد، 1968.

### سادساً: الموسوعات الأجنبية:

- The New Encyclopadia Britannica in 30 Volumes The University of Chicago, U.S.A, 1976, Micropaedia.

### سابعاً: البحوث والدراسات:

1. صباح مهدي رميضي، صلاح الدين الصباغ، دراسة في سيرته العسكرية في وثائق وزارة الدفاع العراقية، مجلة اليرموك، بغداد، العدد الثاني، السنة الأولى، 2001.
2. عادل مُحَمَّد حسين، تطور الدور السياسي للجيش العراقي 1935-1939، مجلة التربية والعلم، سامراء، العدد الأول، 2007.
3. عبدالأمير هادي العكام، حركات عشائر الفرات الأوسط في وثائق وزارة الدفاع العراقية، مجلة الأستاذ، بغداد، العدد (65)، 2007.

4. عبدالنواب أحمد سعيد وعبدالرحيم ذوالنون، العراق في تقارير السفير البريطاني كينهان كورنواليس 1941-1945، مجلة آداب الرافدين، الموصل، العدد (23)، 1992.
5. عمّار يوسف عبدالله، بريطانيا والآثوريين في العراق 1918-1933، مجلة التربية والعلم، سامراء، العدد الأول، 2007.
6. غانم محمّد الحفو، ثورة مايس 1941 في إستراتيجية الدول الكبرى، مجلة آداب المستنصرية، بغداد، العدد التاسع، 1984.
7. فلاح شاكر اسود، التصوير الجوي أسلوب متطور لإعداد الخرائط، مجلة الأستاذ، بغداد، العدد (12)، 1978.
8. قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية، مرحلة التأسيس واستحداث التشكيلات ومهام العمل التعرضي 22 نيسان 1931-1939، مجلة الآداب، كلية الآداب، جامعة بغداد، العدد 102، 2012، ص 68.
9. \_\_\_\_\_، القوة الجوية العراقية وتطور مهامها التعبوية الداخلية والخارجية 1939-1958، مجلة الأستاذ، بغداد، العدد (115)، 2010.
10. مؤيد إبراهيم الوندائي، تطور الجيش العراقي 1921-1950، مجلة دراسات تاريخية، بغداد، العدد (1-4)، آذار 1999.
11. محمّد مظفر الأدهمي، وفاة الملك فيصل بين الاغتيال والموت الطبيعي، دراسة تحليلية في الوثائق الرسمية البريطانية، مجلة المؤرخ العربي، بغداد، العدد (23)، السنة الثالثة عشر، 1978.

### ثامناً: الدوريات:

#### 1. الصحف العراقية:

1. جريدة الآخاء الوطني، نيسان وأيار وحزيران وتموز، 1933.
2. جريدة الأخبار، آب وأيلول، 1933.
3. جريدة الانقلاب، تموز، 1937.

4. جريدة البلاغ، كانون الأول، 1935.
5. جريدة بغداد، نيسان، 1933.
6. جريدة العالم العربي، تشرين الثاني، 1932.
7. جريدة العراق، كانون الثاني، 1932.
8. جريدة الوقائع العراقية، نيسان، 1927.

## 2. المجلات

1. (المجلة العسكرية)، بغداد، العدد (1-4)، 1945؛ المقدم بهاء الدين نوري، رتل باز في حركات بارزان، العدد (40)، 1932؛ الرئيس الركن عبدالرزاق عبدالوهاب، حركات الآثوريين سنة 1933، العدد (69) نيسان 1941، العدد (22)، أيلول 1933؛ مزهر الشاوي، حركات سنجان عام 1935، العدد (67)، تشرين الأول 1940؛ واصف عبدالرحمن، دور الجيش العراقي في ثورة مايس 1941، العدد الثاني، نيسان 1968.
2. (مجلة الطيارة)، بغداد، العدد (1-12)، كانون الثاني 1942؛ العدد (3-20) نيسان 1939؛ العدد (2-10)، آب 1939.
3. (مجلة القوة الجوية العراقية)، بغداد، العدد التاسع، 6 كانون الثاني 1977؛ علي عواد، لمحات تاريخية عن قوتنا الجوية، العدد الأول، نيسان 1970.

## 3. المجلات التي حصل عليها من الانترنت:

1. جريدة التاخي، 2011.
2. مجلة سماء العراق، العدد التعريفي الخاص الصادر عن قيادة القوة الجوية العراقية بالذكرى الحادية والثمانون لتأسيسها، نيسان، 2012.

## تاسعاً: شبكة المعلومات الدولية (الانترنت):

<http://www.allafbloyspot.com>.

## ملحق

قادة القوة الجوية العراقية للمدة من (1931-1958)<sup>(1)</sup>.

ت	الرتبة	الاسم	من	إلى
1	ملازم أول - رئيس طيار	مُحمَّد علي جواد	22 نيسان 1931	1 شباط 1932
2	مقدم ركن (خيال)	إبراهيم حمدي الراوي	2 نيسان 1932	17 تشرين الثاني 1933
3	زعيم خيال (عميد)	إسماعيل نامق	18 تشرين الثاني 1933	18 كانون الثاني 1936
4	لواء (مشاة)	شاكِر عبد الوهاب	19 كانون الثاني 1936	14 حزيران 1936
5	زعيم (مشاة)	خالد الزهاوي	18 حزيران 1936	2 تشرين الثاني 1936
6	عقيد طيار	مُحمَّد علي جواد	2 تشرين الثاني 1936	11 آب 1937
7	عقيد ركن	شاكِر الوادي	12 آب 1937	14 آب 1937
8	مقدم - عقيد ركن (خيال)	صلاح الدين الصباغ	15 آب 1937	11 تشرين الأول 1937
9	عقيد طيار	أكرم مشتاق	12 تشرين الأول 1937	10 حزيران 1938
10	مقدم خيال - عقيد طيار	محمود سلمان	11 حزيران 1938	30 أيار 1941
11	مقدم الجو الركن - أمير لواء الجو الركن (اللواء الركن)	سامي فتاح	1 حزيران 1941	2 أيار 1954
12	لواء طيار ركن	منير عباس حلمي	3 أيار 1954	2 تشرين الثاني 1954
13	عقيد - عميد طيار	كاظم العبادي	3 تشرين الثاني 1954	14 تموز 1958

(1) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص86.

*Ministry of Higher Education and  
Scientific Research  
University of Diyala  
College of Education of The Human Science  
Department of History*



*The Iraqi Air Force 1931-1958  
A Thesis Submitted*

*By  
Omer Adle Taha Latif Al.Hiyali*

*To the Board of the Education College  
of Human Science – University  
of Diyala in Partial Fulfillment of  
The Requirements for Master  
Degree in Modern and  
Contemporary History*

*Supervised By  
Prof.Dr. Mohammed Asfor Salman Al. Amawi*

2014A.D

1435A.H

## *Abstract*

The forming of the first flight squadron of Iraqi Air Force on April 22, 1931 was an important event in the history of Iraqi Army. Iraqi Government with its people had celebrated this performance after too continuous demands for British Government to supply Iraqi Army by aircrafts to complete its construction and depend on its own national armed – forces. The current thesis aims at knowing first starts to form Iraqi Air Force and its development besides its role in Iraqi history until 1958, the year of monarchy end and republican from beginning "Iraqi Air force" as a selected objective because of its special importance in the history of modern Iraq, that it is the only one armed – flight weapon in Arabic countries. It has never been studied academically in spite of many theses dealing with Iraqi Army foundation that has bit a little gestured at Iraqi Air Force formation.

This study has been divided into an introduction, three chapters, and a conclusion including the most important outcomes reached by the researcher in addition to appendixes at the end of the thesis. First chapter deals with the constructive phase of Iraqi Air Force and its formation of mobilization.

Second chapter deals with Iraqi government programs to expand its air force from 1939 to 1958.

Third chapter has specialized in development of air force activity and its attitude towards both interior and external events 1931-1958:

1. Iraqi Government has completed army categories involving air force formation relying on its own native pilots and technicians to avoid British forces in intervention in this aspect.
2. Iraqi citizens' financial donations to buy aircrafts as an answer to the Iraqi Government call to build the native air force.
3. The successive Iraqi Government – especially the Ministry of Defense - had assigned amount of money of the budget to obtain aircrafts and another requirements as weapons,

airports, sending flight trainees abroad, and preparing technicians to maintain those aircrafts.

4. Iraqi Government role in depending on various sources of armament the both; army and air force especially the Hikmet Sulaiman Cabinet which turned – first time – to ward Italy and Germany for getting weapons. Thus Iraqi owned two fighting squadrons too short period, whereas Britain had not supplied Iraq with aircrafts after May War 1941. That reflects the efficiency of Iraqi Air Force Administration, then the British Government had been forced to supply Iraq by aircrafts.
5. Iraqi Air Force had carried out advance greatly among – between 1945-1958 because of the World War II end, and its negative outcomes at Iraqi Air Force that led Iraq to coordinate by special treaties with Britain and the U.S.A. especially Baghdad Alliance. Then Iraq had obtained military British and American helps enabling Iraq to own advanced fighting aircrafts leading to build stronger force instead of what had been loosen because of the World War II and May War 1941.
6. Iraqi Air Force has contributed to assist Iraqi Army and Police to control the interior safety and imposing law after appearance of local movements – especially tribal ones. In north areas and Middle Euphrates Iraqi Air Force had contributed actively abroad during Arab – Israeli War in 1948 when Iraqi bravious pilots had done their best in bombing vital Israeli targets. On the other hand, Iraqi Air force had supported Syrian Army to meet as Jordanian Army for the same purpose in 1956 against the same aggression