



التكوين في سلاح الطيران أثناء الثورة الجزائرية (1957-1962)

من إعداد: م م ش حمري عيسى
م و د ب ت ع ج / ن ع 1

مقدمة :

حظيت فكرة تكوين الطيارين الجزائريين أثناء الثورة التحريرية باهتمام بالغ الأهمية من طرف قيادة الثورة الجزائرية، إذ لم يكن قرار إنشاء سلاح الطيران خلال هذه المرحلة قرارا منفردا من طرف شخص معين بل جاء في مواثيق الثورة، ويمكننا أن نستشف ذلك من خلال ما تمخض عن مؤتمر الصومام من القرارات منها سعي الثورة إلى وضع إستراتيجية شاملة وكاملة تهدف إلى تطوير أساليب الكفاح بخلق جيش قوي يتماشى مع متطلبات الحرب. وتدعم هذا المسعى أكثر فأكثر بعد انضمام الطلبة إلى الثورة مما أعطى دفعا قويا لها، وهو ما سمح لقيادة الثورة ممثلة في لجنة التنسيق والتنفيذ بإرسال وفود طلابية للتكوين في الدول العربية الشقيقة والصديقة، حيث أُسندت مهمة الإشراف على التكوين بالخارج في البداية للعقيد عمر أوعمران، فبذل مساعي حثيثة في هذا المسعى، ولعب دورا كبيرا في توفير كل احتياجاتهم، وتسهيل التحاق الطلبة بالمدارس الحربية عموما والكليات العسكرية للطيران خصوصا.

1- بروز فكرة تكوين الطيارين:

مرة في أحد أعدادها بإرسال وفد من الطلبة الجزائريين إلى البلدان العربية والصديقة لتكوينهم في سلاح الطيران الحربي، وأخذت واجهة هذا العدد صورة لكريم بلقاسم نائب رئيس الحكومة ووزير القوات المسلحة وهو يُسلم شهادات في الطيران لثلاث طلبة تخرجوا من كليات عسكرية للطيران، كما تم التنويه في نفس الواجهة إلى تصريح كريم بلقاسم لمراسل صحيفة لوموند الفرنسية في ديسمبر 1958 بأنه سيأتي يوم وتستعمل الثورة سلاح الطيران في حربها ضد فرنسا²، كما تناولت المجاهد الموضوع مرة أخرى، حيث قامت بنشر صور لطلبة سلاح الطيران في واجهتها الأولى وهذا ما يدل على الاهتمام الذي أولته قيادة الثورة لهذا السلاح³.

كلّفت لجنة التنسيق والتنفيذ في بداية الأمر العقيد عمر أوعمران بمهمة الإشراف على التكوين العسكري في الخارج ليباشر مهامه بداية من تونس، ثم استقر به المقام في القاهرة (غاردن سيتي) أين تم فتح مديرية المدارس العسكرية، كما أقام اتصالات حثيثة مع العديد من الدول لأجل تكوين الطلاب الجزائريين بمدارسها وكلياتها

تعود فكرة تكوين الطيارين أثناء الثورة التحريرية إلى ما جاء في قرارات مؤتمر الصومام، حيث تم وضع خطة كاملة بعيدة المدى من خلال تنظيم هياكل الثورة، منها تكوين إطارات قادرة على التحكم في استعمال الأسلحة المتطورة وإدخالها للميدان، وتكوين جيش عصري متكامل يتقن أداء الحرب الحديثة مع احتمال استعمالها أثناء الثورة متى سمحت الفرصة لذلك ولو بشكل محدود¹.

عملت قيادة الثورة على إرسال البعثات الطلابية للتكوين بالخارج في جميع التخصصات العلمية بالموازاة مع التخصصات العسكرية سواء الطيران أو البحرية أو المشاة، إلا أن سلاح الطيران حظي باهتمام خاص لدى قادة الثورة لما يمثله من بُعد استراتيجي ومشروع مستقبلي استشرافي يهدف إلى تكوين جيش عصري يتقن أداء الحرب الكلاسيكية ويتحدى فرنسا من خلال إعداد أطقم لتكوين هذا الجيش مباشرة بعد استرجاع الاستقلال، وهو ما تجسد فعلا في تكوين الدولة العصرية التي قامت بعد الاستقلال. أشارت جريدة المجاهد الصادرة خلال الثورة لأول



العديد من المتعلمين بما أن تلك المدارس العسكرية كانت تفرض مستوى معين للقبول في صفوفها.

أ. سوريا:

تعتبر سوريا البلد العربي الأول الذي فتح مدارسه الحربية للجزائريين¹⁰. وقد عمل عبد الحميد مهري ممثل جبهة التحرير الوطني في سوريا رفقة نائبه الشيخ الغسيري على تسهيل التحاق الطلبة الجزائريين بهذه المدارس¹¹، حيث كانوا يُقيّمون من طرف السوريين أنفسهم وكانوا يخضعون للفحص الطبي في المستشفى العسكري بدمشق ثم يلتحقون بمدرسة حلب لضباط الاحتياط في الدفعة 23، وبعد خضوعهم للتدريب لبضعة أشهر يتم توجيههم إلى تخصصات عسكرية ومنها الطيران الحربي¹²، ومن الطيارين الست الذين تخرجوا، يوجد: بوداود الوئاس، مصطفى دبابي، رابع شلاح، رحال يحي، إسماعيل أويحي، محمد الطاهر بوزغوب، وستة تقنيين للطيران هم كمال شيخي، عز الدين ملاح، هدي رحال، قنفي عبد الله، فوزي عبد الرحمان أصغير، سعدي عبد الرحمان¹³. وتم اختيار مصطفى دوباوي ليكون مع المحتفلين في 2 فيفري 1958 بمناسبة عيد الوحدة بين مصر وسوريا رفقة زملائه الجزائريين والسوريين فحلّقوا بطائراتهم في عرض عسكري أقيم آنذاك بدمشق¹⁴.

تميزت الكلية الحربية بحلب بصرامة انضباطها وبجودة تدريبها النظري والتطبيقي، كما حظيت الرياضة بأهمية بالغة حيث درسهم أستاذ ياباني يدرس الجيدو، إضافة إلى الفروسية وتولى أستاذ فلسطيني تدريسهم اللغة العبرية، وهذا العمل يدخل ضمن تأهيل ضابط ملازم، وتدوم مدة التكوين سنتان على خلاف ما هو معمول به في مصر إذ تصل ثلاث سنوات، وأشرف على سيرها مسؤول برتبة عقيد¹⁵.

كانت الظروف مساعدة للتكوين حيث توفرت فيها شروط العناية الكافية للتحصيل العلمي، وقُدّمت الدروس باللغة العربية، ويملك كل طالب دفتر الطيران الشخصي، وحسب شهادة يحي رحال الذي كان من بين الطلبة في هذه الدفعة فإن أول درس أخذه في الكلية كان يوم 20 جانفي 1958 على طائرة تشيبيمينك chipmunk، بينما كان

العسكرية في مختلف المجالات القوات المسلحة الثلاث الجوية، البحرية، والبرية، مع التركيز على الاختصاصات التي تهم الثورة⁴.

ثم أُسندت المسؤولية فيما بعد إلى الرائد رابع نوار الذي يعتبر الأب الروحي لكل الإطارات العسكرية الجزائرية المتخرجة من المدارس العسكرية في الدول العربية والصديقة، حيث عمل بكل إخلاص في المهمة الموكلة له وأظهر اهتمامه الفائق بالطلّاب وهذا من خلال توفير متطلباتهم المختلفة كالإقامة والرّاحة، وأصبح يُتابعهم ويحرص على حل مشاكلهم وتشجيعهم⁵. لينضم إليه المجاهد الحاج عزوط فيما بعد، وواصلوا معاً أداء مهمة الإشراف وتأطير التكوين وتوجيه الطلبة في مختلف التخصصات لاسيما في مجال الطيران العسكري⁶.

قرّرت قيادة الثورة بعد ذلك إرسال بعثات طلابية للتكوين العسكري في مجال الطيران، وتجدر الإشارة إلى أنّ الدولة السورية قد بادرت في استقبال أول دفعة للطلبة الجزائريين للتكوين في الطيران وتقنيي الطيران⁷، حيث فُتحت لهم كلية الطيران أبوابها في سنة 1957، وكان عددهم ستة طيارين وستة تقنيي طيران، ثم توالى الدفعات للتكوين في مختلف تخصصات الطيران تباعا، وكانت مصر البلد الثاني ثم تلتها العراق، وبعدها الصين، فالاتحاد السوفياتي، فتشيكوسلوفاكيا⁸. وتجدر الإشارة هنا إلى دور العقيد عميروش بشكل خاص في هذا المجال حيث ساهم بتوجيه العديد من الطلبة إلى المدارس والجامعات العربية والصديقة، لأن النخبة في تصوّره وفي رأي عدد من قادة الثورة على غرار العقيد لطفي ينبغي أن تُشكل النواة الصلبة في الكفاح المسلّح، والعمود الفقري للجزائر الحرّة مهما طال زمن الكفاح المسلّح⁹.

2- التكوين في البلدان العربية :

قرّرت لجنة التنسيق والتنفيذ بعد اجتماعها الأول في القاهرة إرسال مجموعة من الطلبة الجزائريين للتكوين في البلدان العربية على غرار سوريا ومصر والعراق والأردن، وتزامن ذلك مع انضمام العديد من الطلبة إلى جيش التحرير الوطني، وهو ما وفر على قيادة الجيش الوقت لاستقطاب



- التكميلي بين الجيوش الجوية والبرية والبحرية بحلول السنة الأولى من التكوين المشترك¹⁹.
- * البرامج المشتركة للطلاب في السنة الأولى للقوات الثلاث في كلية هيليوبوليس تضمنت مايلي:
- قوانين عسكرية وتكتيك القيادة.
 - التنسيق المشترك.
 - التاريخ العسكري.
 - تدريس الإيديولوجية القومية العربية.
 - التدريب العسكري الميداني، التدريب على قيادة الوحدات.
 - الأسلحة واستخدامها.
 - دوريات المناورة.
 - النشاطات الرياضية واللياقة البدنية²⁰.

كان الطالب المرشح يخضع لامتحان تقني ونفسي لمدة ساعة أو ساعتين، وكذا تقدير المسافة والوصول إلى المؤهلات النفسية التي تستخدم عندما تنزل الطائرة، و أثناء تدريب الطيار المقاتل وقيامه بحركات بهلوانية وعند انقلاب الطائرة يجب عليه أن تستقر حالته النفسية عند تقلباتها وعليه أيضا أن يتجاوز عُدادات الطائرة المتوفر لديه في الطائرة، وعلى الطيار أن تكون له حاسة خاصة تتأقلم مع الضغط الجوي أثناء الطيران، وكل طيار متخصص على نوع من الطائرات²¹. وكان التدريب على ثلاثة أنواع من الطائرات هي الجمهورية بمقعدين متجانين يتم استعمالها للتكوين القاعدي في مدرسة الطيران، إضافة إلى طائرة القاهرة 1 والقاهرة 2 وهي عبارة عن مقاتلة قناصة من نوع ميغ¹⁷ 22.

قبل أن يتكوّن الطالب كان يخضع لامتحان إثبات المستوى إضافة إلى كشف مُيولاته سواء للطيران أو البحرية أو المدفعية. وكان سلاح الطيران هو المفضل من طرف الطلبة ثم البحرية ثم المدفعية. ومن بين الشروط المطلوبة المستوى العلمي والإمكانات الصحية والمؤهلات النفسية والميول الشخصية، وقد يكون للطالب المستوى العلمي

أول طيران مُنفرد له في 11 مارس 1958، أما الفحص النهائي والتخرج فكان يوم 09 نوفمبر 1958، بعد فترة تدريبية استغرقت 120 ساعة في أقل من عام¹⁶. وعلى ما يبدو فإن السوريين استلهموا مناهجهم العسكرية من البرامج الفرنسية وهذا راجع للعامل التاريخي المتعلق بالاحتلال الفرنسي لسوريا سابقاً، كما قاموا بترجمة كتب التدريب من اللغة الفرنسية إلى العربية.

توالى بعدها العديد من الدفعات الأخرى من الكلية الحربية بسوريا، إذ بعد دفعة 1957 جاءت دفعة من التقنيين للدفاع الجوي في سنة 1959 ضمت خمسة ضباط هم: بوطمين محمد، السيد صالح، أودلحة، مصطفى بلفول، بكوش بدر الدين، وبعدها جاءت الدفعة التاسعة للطيارين في 1961 ضمت أربع طلبة وهم: مناد مقران، زقاو زواوي، شربال محمد، خلفه محمد المدعو ميدج¹⁷.

ب. مصر:

كان يقود الكلية العسكرية بالقاهرة الضابط فوزي، أما التدريس والأجواء فكانت مغايرة تماماً لما كان في سوريا سواء من حيث البرامج، أو الهيئة، أو كيفية إصدار الأوامر، فسوريا كانت تُخصّص حجماً ساعياً متساوياً بين التطبيقي والنظري بينما الكلية المصرية خصّصت وقتاً أقل للجانب العلمي، وأدرجت في التكوين مواد عامة، أما التمارين بالخارج فكانت مختلفة عما هي عليه في سوريا وهذا بالرغم من أن التدريب المصري كان نوعياً والمدرسون يتمتعون بمستوى عال، أما من حيث مدة التكوين فكانت في سوريا سنتين على خلاف مصر بثلاث سنوات¹⁸، إضافة إلى شروط الصحة البدنية والعقلية والذهنية، واللغة والمستوى العلمي الذي لا يقل عن البكالوريا.

تمّ تطبيق تكوين متسارع للضباط في الكلية لمدة 18 شهراً، وهو اختصار لثلاث سنوات دراسية عادية تكون كافية لتدريب الطيارين الضباط في بلبيز لتلبية الاحتياجات الضرورية للقوات الجوية. ويستمر التدريب من أجل بلوغ الهدف وتحسين البرامج والبحث عن الجودة، وخلال هذه السنوات الثلاث يتم إتقان التدرّب على ثلاث أنواع من الطائرات، وتحديث المدرسة القديمة، وتحسين التنسيق



واللياقة البدنية ولا يملك المؤهلات النفسية وهذا أمر غير كاف²³

وشرع في تكوين أول فوج طيران في مصر سنة 1958 على دفعتين الأولى بخمسة طلبة هم: بن شرشالي امحمد، بلمشري امحمد، دواجي مصطفى، بن خوشة نور الدين، أسنوسي حسين، أما الدفعة الثانية فضمنت ثلاث طلاب هم شايشي بغدادي، السعيد لحسن، بوقصة عبد الكريم، مجموع ثمانية طيارين. أما تقنيي الطيران فتضمنت القائمة ثمانية عشر تقني هم: محمود التونسي، عبد المالك بن موهوب، عمر حمودي، علي مالكي، علي سعدي، عبد القادر سعدي، شيبوب لوصيف، علي سلاطية، كشير حسن، عمر خوجة أعراب، عوامري أرزقي، رمضان بلعباس، بركان عبد الحميد، العوي عبد العزيز، عبد العزيز شريف، حسين طالبي، عمر مشري، أوشية شريف²⁸.

والتحقت دفعة أخرى سنة 1959 ضمت طيارين هما عنتر عبد الحليم، و ساكر محند المدعو حسين، أما تخصص تقنيي الطيران فضمنت قائمة بواحد وعشرين هم: مغني محند السعيد، مزيان محمد إيدر، حميش لحسن، عمراي محمد، زنادي عبد العزيز، زنادي عبد اللطيف، حسان مسعود، قرام طاهر، محفوظي محمد، دلفي أحمد، بوطيغان محمد، بوخشم مكي، علي محمد علي، شيخي عثمان، دعاس الوردي، فضلة عبد الكريم، جولاح أحمد، هاشمي لولو، جابري عبد الحميد، مشتت عز الدين، بوروبة يوسف²⁹

ثم التحقت دفعة أخرى في سنة 1960 ضمت أربع طيارين هم بولهزاز محمد، بن عبدالله سليم، الطرابلسي عمر، بخوش الدراجي، أما التقنيين فضمنت القائمة عشرة طلاب هم: مراقني صالح، بلعروسي محرز، صنيقري بشير، قاسمي محمد، جولاح بوقصة، عمراي التهامي، بابا هادي، بوخته علي، حسيني عبد العزيز، برينيس محمد³⁰.

وآخر دفعة التحقت بمصر كانت سنة 1961 ضمت سبعة طيارين هم: قربوع محمود، قرادجة مصطفى، كوشكار الحاج، صالح الهادي، مرنيش الطيب، علي يوسف، كلاس مراد، أما الملاحون فضمنت ثلاثة وهم: بن حديد محمد، بن دريس حسين، عبد المجيد موسى³¹.

أما برنامج السنة الثانية في مدرسة بلبيز فقد تضمن عدة مقاييس على النحو التالي:

- الديناميكية.
- الملاحة الجوية.
- علم الخرائط.
- هيكل الطائرة، المحرك، الأجهزة الخاصة، هندسة عسكرية، اتصالات الراديو والمورس.
- اللغات - الانجليزية والعبرية.
- قوانين الحرب، العادات والتقاليد العسكرية، فن القيادة، التكتيك، التسليح²⁴.

تميزت برامج الدراسة بالتنوع من حيث المواد وأهمها: ميكانيك الطيران، والأرصاد الجوية، واللغة الانجليزية، واللغة العبرية، والرياضة، والاتصالات السلوكية واللاسلكية، أما الطائرات التي كان يتم التكوين عليها بالكلية الحربية للطيران بلبيز فهي الجمهورية، دياك 11، دياك 18، القاهرة.

تقدم لكلية الطيران خلال دفعة 1961 بمصر 21 طالباً تم قبول 08 فقط وتخرج منهم 05 ممن نجحوا في الامتحان كطيارين، وكل واحد منهم يخضع لامتحانات بعد توفّره على إمكانيات ومؤهلات نفسية تساعده على تقديم الحركات البهلوانية التي تُشترط في النجاح كطيار، وإذا لم ينجح في الامتحان كطيار يتم توجيهه إلى تخصص مهندس طيران²⁵.

كان كل الطلبة الجدد المرشحون للدخول في الجيش يمرّون على هذه الكلية في تكوين لمدة سنة كجذع مشترك لكل الأسلحة، وعلى ما يبدو أن برامج التكوين العسكري مستمدة من البرامج الانجليزية وأخذ المصريون عن الإنجليز برنامج التكوين في الطيران منذ سنة 1932²⁶. وبعد الجذع المشترك الذي يدوم سنة كاملة يتم توجيه الطلبة إلى التخصصات الثلاث الطيران في بلبيز والفنيين في القاهرة والبحرية والمدفعية في الإسكندرية، أما التكوين بالكلية الحربية للطيران بلبيز فتم باللغة العربية، ويستغرق التكوين فيها مدة عامين يكون فيها الطيار مؤهلاً لقيادة الطائرة حسب عدد الساعات في السنة الثانية المتمم



ج. العراق:

وعبد الله قنيفي، كمال شيخي، عبد الرحمان سعدي، هادي رحال³⁸. إلى جانب تخرج دفعة التدريب المكوّنة من: دريد أحمد لخضر، عنتر محمد، بن ديمراد خير الدين³⁹.

عند الانتهاء من هذه المرحلة تقدمت القيادة الصينية باقتراح إلى الحكومة المؤقتة مفاده أن تقوم جمهورية الصين الشعبية بفتح قاعدة جوية جزائرية في بلدها، يتولى قيادتها جزائريون ويقوم فيها الطيارون الموجودون هناك بالتدريب على أن تعطي لهؤلاء الطيارين دورة خاصة كمدرّبين في الطيران⁴⁰.

ب. الاتحاد السوفياتي:

تم إرسال دفعة من الطلبة المتطوعين بعد تجميعهم في العراق بتوجيه من قيادة الثورة وتزامن هذا مع موافقة الاتحاد السوفياتي على تدريب طلبة جزائريين في الطيران الحربي خلال سنة 1961 بقيادة سعيد أيت مسعودان وهذا للتخصص في قيادة طائرة الهليكوبتر، فبدأ التكوين في نوفمبر 1961 وتواصل بعد تاريخ وقف إطلاق النار خوفاً من تراجع فرنسا على مطلب الاستقلال، وهكذا تلقوا تدريباً على قيادة طائرة هيليكوبتر MI 4، وانتهى التكوين في سبتمبر 1962⁴¹. وكانت المهمة سرية على اعتبار العملية تجري تحت أنظار العدو الذي أرسل الكثير منهم للتجسس على نشاط الثورة وتم اكتشاف الكثير منهم خلال أداء مهمتهم⁴²، ويظهر جلياً أن هاته الدفعة هي مزيج بين دفعتين مصر عام 1958 التي جاء منها أربع طلبة ودفعة العراق لعام 1959 ومنها اثنين، وهم أيت مسعودان مسؤول الدفعة وتمولقي جيلالي، السيد لحسن، سنوسي حسين، شايشي بغدادي، بوتلة رشيد⁴³، أما قائمة التقنيين فضمنت قائمة بـ إثنا عشر هم: حميد سعدي، دالي مجدوب، بوشمال شريف، العودي عشور، حيبوش أكلي، إحدادن أرزقي، ولاح السعيد، مومني إدريس، بن داود عبد الحميد، قاسم حسين، بوعكسة، باش شاوش محمد⁴⁴.

ويبدو أن المهمة الرئيسية التي كلف بها هؤلاء هي التخصص في قيادة طائرات الهليكوبتر بعدما فشلت فكرة تكوين طيارين في تخصصات أخرى بسبب قوة أجهزة الكشف التي تمتلكها كالرادارات التي أقامت السلطات

التحقت دفعة من الطلاب الجزائريين بالعراق سنة 1959 وضمت حوالي خمسة عشر طالباً في الطيران على ثلاث دفعات، ضمت الدفعة الأولى تمولقي جيلالي، رشيد بوتلة، وضمت الدفعة الثانية مطوشي الوناس، عبدلي حميد، رشيد حريرش، محرز، أما الدفعة الثالثة فضمنت كل من وناة مسعود، بن ميمون عثمان، بن حديد الطيب، بلعاب مسعود، كمال لكحل عياط، أحمد شريف، بومزراق قاضي، صويلح محمد، سعيد سلامي³².

3- التكوين في البلدان الصديقة :

أ. الصين:

بعد اعتراف الصين بالحكومة المؤقتة تم إرسال دفعة للتكوين في التخصص بقيادة السعيد أيت مسعودان³³ وجاءت هذه الأخيرة بعد تخرج أول دفعة لسلاح الطيران في 4 فيفري 1959، ضمت ستة طيارين وعدداً من التقنيين تكوّنوا على طائرات ميغ 15، وفي نهاية الدورة التكوينية توجه الطيارون إلى الصين³⁴، وتم إرسالهم من طرف وزير الحربية كريم بلقاسم، وقبل المغادرة استقبل الوفد من طرف رئيس ديوانه المحامي بلحسن بعد أن زوّدهم بمعلومات كافية عن دولة الصين وهناك بدأوا التدريب على الطائرات تيبولاف (Tupolev Tu-2)³⁵.

يعود تعيين أيت مسعودان لقيادة هذه الدفعة إلى المستوى والمؤهلات والإمكانات التي كان يملكها من خلال تجربته في الجيش الفرنسي وعمله في الحلف الأطلسي الذي أهله أن يقود هذه الأخيرة، وأهم الطائرات التي تدرّبت عليها هي: ميغ 15، ميغ 19، ويعتبر أيت مسعودان أول جزائري يقود طائرة ميغ 19³⁶، وجاء تخرج دفعة سوريا سنة 1957 كأول دفعة من أجل التخصص التي أرسلت إلى الصين حيث أتمت التبرص عام 1960، وتم تدريبهم على صنفين من الطائرات هما: طيران القتال أو طيران قاذفات³⁷، بقائمة من سبعة طيارين، طيار مقاتل بقيادة يحي رحال، رابح شلاح، بوزغوب محمد الطاهر، أما تخصص طيار قاذفات كان على رأسهم صالح بوداود، مصطفى دوبابي، إسماعيل أويحي، أما الملاحون فقد ترأسهم موسوني بلقاسم



النوع من الطائرات لنقل الأسلحة والذخيرة إلى الداخل، لذا تم إرسال دفعة من الطيارين إلى الاتحاد السوفياتي بعد سنة 1961 وعلى هذا الأساس تم جلب خمس طائرات هيليكوبتر من نوع MI 4 من الاتحاد السوفياتي أواخر عام 1961، حيث تم تسليمهم في المغرب الأقصى، لكن هذه المهمة التي أوكلت للطيار المقاتل الرائد أيت مسعودان تم توقيفها من طرف الحكومة المؤقتة بسبب تقدم المفاوضات السياسية مع الطرف الفرنسي وهو قرار سليم ومنطقي⁴⁹.

ج. تشيكوسلوفاكيا:

آخر دفعة لفنيي الطيران تم إرسالهم إلى تشيكوسلوفاكيا عام 1962، وضمت خمس ضباط، وهم: الصادق زكري، السعيد محمد، مصطفى كريم، مرسل الحاح، يوسف مسعود⁵⁰.

4- تقييم الطيارين وجاهزيتهم للمشاركة في الثورة:

حاولت الثورة التحريرية توظيف سلاح الطيران من أجل تزويد الثورة بالأسلحة عن طريق طائرات هيليكوبتر، خصوصاً في ظل السياسة الفرنسية الرامية إلى عزل الثورة والتي ترتب عنها عدة مشاكل من أهمها نقص السلاح و المؤونة. فكانت الفرصة مواتية لإقحام الطيارين في المعركة، وقد تقدم المهندس لعروسي خليفة مستشار العقيد عبد الحفيظ بوصوف باقتراح إقحام الطيران في الحرب ومن أجل هذا تم تجميع كل الطيارين الجزائريين ببغداد وهناك أبلغوهم نية القيادة في استعمال الطيران، وبعد أخذ ورد وتشاور تم التراجع عن هذه العملية مؤقتاً⁵¹.

كان بوصوف على استعداد لإنشاء قاعدة جوية في ليبيا بالقرب من الحدود الجزائرية لاستخدام الطيران في تزويد الداخل بالأسلحة عن طريق المظلات ومع ذلك عارضت الكتلة الشرقية لاسيما الاتحاد السوفياتي هذا المسعى بسبب صعوبة تأمين حمايتها إضافة إلى المشاكل والمضاعفات السياسية المحتملة التي قد تترتب على ذلك، ولهذا السبب كان البديل هو تكوين سرب طائرات هيليكوبتر من أجل مهمة نقل الأسلحة إلى الداخل من قبل الطيارين الجزائريين بقيادة أيت مسعودان⁵². كما أنشأت مجموعة أخرى

العسكرية الفرنسية على الحدود الشرقية والغربية والتي تستطيع مراقبة دخول الطائرات بمختلف أنواعها ما عدا طائرات الهيليكوبتر، لهذا لجأت قيادة جيش التحرير إلى الخيار الأحسن المتمثل في طائرات الهيليكوبتر التي تساعد على إدخال السلاح والجنود، وفعلاً تجسدت الفكرة واشترت القيادة طائرات مروحية من نوع MI 4، وقد لعب العقيد بوصوف بمساعدة منصور بوداود دوراً محورياً في عملية شراء هذه الطائرات. وكانت إستراتيجية الثورة في امتلاك سلاح الطيران من أجل استخدامه في الثورة أو بعد الاستقلال، والملاحظ أن الطيارين الذين كوّنتهم الثورة هم من أسسوا قيادة القوات الجوية بعد الاستقلال بقيادة سعيد أيت مسعودان⁴⁵.

استغرقت مدة التكوين في مختلف التخصصات كطيار مقاتل و طيار قاذفات و نقل و هيليكوبتر مدة ستة أشهر ، وكان من الشروط الأساسية الواجب توفرها في الطيار المقاتل أن يكون مؤهلاً صحياً وذهنياً ونفسياً أكثر من غيره من الطيارين وينفرد وحده في الطائرة إلا في حالة التدريب، ويدخل في المعركة مجهزاً بسلاح، كما يخفي تكوينه على العدو أثناء المعركة ويظهر قوة المناورة وقوة تصويبه ضد العدو، ويحمي نفسه خلال الهجوم بحيث يبقى بعيداً عن تسديدات العدو⁴⁶.

أما الطيار الذي يقود طائرة قاذفات فيعمل بدرجة أقل على توجيه تصويباته الدقيقة ضد مواقع العدو وتدميرها، سواء برية أو بحرية أو جوية. ويعمل الاستطلاع الجوي على حماية الأهداف، بمساعدة طاقمه من التقنيين في الطائرة⁴⁷، وعندما يصادفه طقس متغير فإنه يعمل على حساب الضغط ودرجة الحرارة والكثافة الجوية واستهلاك البنزين وسرعة الطائرة⁴⁸. تحتوي الطائرة الحربية القاذفة على أسلحة وذخيرة، كما يمكن استخدام مدفع الطائرة وقاذفة والصواريخ.

وفقاً لما ذكرناه سابقاً فإن حاجة الثورة إلى طيارين مختصين في الهيليكوبتر هو الذي فرض أن يكون هذا الاختصاص أولوية بسبب ظروف الحرب في الجزائر خاصة على الحدود المكهربة الشائكة التي تتطلب استعمال هذا



تقنيي الطيران فهناك عبد الرحمان سري الذي انظم للثورة في 1957 ثم قام بتكوين في كل من مصر وسوريا، وموسوي بلقاسم الذي انظم للثورة كذلك سنة 1959 وقام بتكوين في دفعة الصين سنة 1959.

شكل كل هؤلاء الطيارون والتقنيون القوة الضاربة التي اعتمدت عليها الثورة في مجال الدعم اللوجستيكي من خلال نقل الأسلحة إلى الداخل، لكن المفاوضات السياسية التي انطلقت بين الحكومة المؤقتة والفرنسيين أجلت بروزهم و وضعوا في الاحتياط في انتظار تشييد القوات المسلحة للجزائر المستقلة.⁵⁸

حققت السياسة التي اعتمدها جيش التحرير في مجال التكوين في مختلف الميادين نتائج باهرة أظهرت الطاقات والقدرات الخفية لقادة الثورة، لكن ينبغي أن نعترف أن الأهداف المرجوة من استعمال هذه الطاقات لم تحقق تماما رغم إدراك قادة الثورة أهمية توفير الوسائل الحديثة واستخدام الأسلحة الثقيلة القادرة على خوض المعركة، والتفكير في اللجوء إلى الطيران لإنزال الأسلحة والمعدات داخل الجزائر وتفكير قادة الثورة القيام بغارات جوية على أهداف إستراتيجية في الجزائر.⁵⁹

يؤكد المجاهد حسين بن معلم بأن قيادة الثورة أرادت استخدام سلاح الطيران حقا وأنها استشارت بعض البلدان على غرار مصر التي رفضت ذلك، في حين ضبط جهاز المالح خطة محكمة في تمويل الداخل بالهليكوبتر ووضع خطة تم التدرب عليها في الاتحاد السوفياتي وانطلق تنفيذها من المغرب الأقصى إلا أن العملية توقفت بسبب نتائج مفاوضات إيفيان ووقف إطلاق النار.⁶⁰

أرسلت قيادة الثورة من أجل الاحتفال بالاستقلال الوطني خلال شهر أكتوبر 1962 وفد من الطيارين والتقنيين لجلب ست (06) طائرات من مصر وهم: حريش، امحمد بن شرشالي، محمد الطاهر بوزغوب، يحي رحال، رابح شلاحي، إلا أن سوء الأحوال الجوية حال دون ذلك⁶¹، فحطت الطائرات في ليبيا وبذلك فاتت فرصة المشاركة في الاستعراض العسكري إلى جانب طائرات الهليكوبتر الخمسة المشاركة ورغم ذلك إلا أنه تمّ العرض العسكري

بقيادة النقيب عبد القادر طهرات للتخصص على طائرة أنتنوف 12 إضافة إلى مجموعة الحوامات كإجراء استثنائي واستبعاد الخيار الأول الذي حل محله خيار إدخال السلاح إلى الداخل عن طريق الحوامات.⁵³

ورغم جاهزية الطيارين والتقنيين للمشاركة في القتال وتقديم الدعم اللوجستي وإستعدادهم للقيام بإنزال الأسلحة والمؤونة جوا منذ مطلع سنة 1961، إلا أنه تزامن ذلك مع التقدم الايجابي للمفاوضات السياسية بين قادة الثورة والطرف الفرنسي وهو الأمر الذي حال دون ذلك.⁵⁴

كما سمحت وتيرة التكوين التي وافقت عليها البلدان العربية بتدعيم صفوف جيش التحرير بانتظام بإطارات تتمتع بتأهيل جيد اكتسبته في المعاهد الحربية التي أعطت الدليل على مستواها العالي لقوات جيش التحرير ودعم قدراته القتالية من الجانب التقني.⁵⁵

انظم الكثير من الطلبة العسكريين الجزائريين المتكويين في فرنسا وأصبحوا قوة معتبرة دعمت صفوف ثورة التحرير بعد أن استفادوا من تكوين عالي المستوى في المدارس والكليات الحربية الفرنسية، وكانت لهم تجربة كبيرة خلال مسيرتهم في الجيش الفرنسي سواء في أوروبا أو في حرب الهند الصينية⁵⁶، وأشهر الأمثلة على ذلك الطيار محي الدين لخضري أول طيار جزائري تخرج كطيار في الجيش الفرنسي وخاض تكوينا في الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1952 في كلية الطيران سان أنطونيو بالتكساس، وتخصص في مجال الطائرات النفاثة وبعد انضمامه إلى الثورة عام 1957 دعم خبرته بتكوين إضافي في سوريا والصين والاتحاد السوفياتي.⁵⁷

كان السعيد أيت مسعودان ثاني طيار جزائري تخرج من الكلية العسكرية الفرنسية سنة 1955، وعمل في القاعدة الجوية رقم 707 بمراكش وكانت تابعة للحلف الأطلسي، وانظم إلى الثورة في سنة 1959، ثم انظم بقية الطيارين على غرار بوداود الوناس الذي بدوره انظم للثورة في سنة 1957، وطاهرات عبد القادر كطيار نقل انظم للثورة في سنة 1958 وتخرج مع دفعة مصر في نفس السنة، أما



يوم 2 نوفمبر 1962⁶².

طيارين وتقنيين فارين من الجيش الفرنسي التحقوا بالثورة. وبعد الاستقلال تفوّقت الجزائر عن كل من تونس والمغرب فيما يخص وحدات وعدد الطائرات التي تملكها الجزائر آنذاك كهبات من طرف الصين الشعبية وست طائرات مقاتلة من نوع ميغ 15 من مصر و أربع طائرات أنتونوف الروسية، وحوامات من تشيكسلوفاكيا⁶⁵.

لم يتيسر استعمال سلاح الطيران أثناء الثورة لتحقيق الأهداف المنشودة بصفة كاملة وذلك لأسباب بديهية فوضع ضباط الطيران في حالة احتياط كان لأسباب خارجة عن إرادتهم وبقوا في الخارج حتى الاستقلال، هذه الإقامة كانت لها فوائد كبرى، ممّا ساهمت في نجاح الجزائر في تشييد قوات جوية، وأسلحة تقنية فعالة في وقت قصير بعد الاستقلال وأصبحت النواة الأساسية في قيادة القوات الجوية⁶⁶. وبعودة هؤلاء الطيارين للجزائر عام 1962 تم تأسيس القوات الجوية الجزائرية بقيادة السعيد أيت مسعودان وتمّ إنشاء أول قاعدة جوية عسكرية بالدار البيضاء بقيادة مصطفى دوباي ثم توالى فتح القواعد الجوية الأخرى على غرار بوفاريك وعين وسارة وورقلة وغيرها⁶⁷.

حلّق أول سربين لمقاتلات ميغ 17 يقودها طيارون جزائريون احتفاء بعيد الاستقلال إلى جانب استعراض عسكري كبير الأمر الذي فاجأ فرنسا، وفي هذا الصدد يقول الجنرال هوغ سيلفستر مدير المصلحة التاريخية للجيش الفرنسي: « بلغنا بأنّه يتم التحضير لفيلق جزائري في مصر وتأكّدتنا جليا بوجوده يوم الاستقلال حيث حلّقت أسراب طائرات ميغ 17 يقودها طيارون جزائريون حطّوا رحالهم على الأرض الجزائرية وتفاجئنا لهذا»⁶³. إضافة إلى استعراض عسكري بالتحليق عن طريق طائرا هيليكوبتر حيث تم جلب الخمس من مكناس بالمغرب الأقصى في 23 أكتوبر والعودة في 28 من نفس الشهر هم تيمولقي الجيلالي شايشي البغدادي، حسين سنوسي، رشيد بوتلة، السيد لحسن، ومعهم التقنيين وعادوا عن طريق وجدة وهران ثم المحطة العسكرية للطيران الشراقة بالجزائر العاصمة، وهناك تم تحضير المشاركة في الاحتفال⁶⁴.

كشف محمد الطاهر بوزغوب كحوصلة للتكوين العسكري في مجال الطيران الحربي خلال الثورة أنه تم تخرج 144 طيارا وتقنيا وملاحا ودفعا وفضلا عن ذلك وجود خمس

خاتمة

رغم أهمية موضوع التكوين العسكري أثناء الثورة بشكل عام والتكوين في سلاح الطيران الحربي بشكل خاص إلا أن هذا الميدان الأخير لم يحظى بالدراسة الكافية، علما أن الإطارات التي تخرّجت منه أصبحت خزّانا لتخريج الكفاءات والضباط فيما بعد. ويعود ذلك لقوة البصيرة لدى قيادة الثورة وثقتها في نجاح وفعالية النخب العسكرية المتخرجة التي مكّنت من تدعيم الجيش بعد استرجاع الاستقلال. وكتقييم تجربة تكوين الطيارين في الخارج آنذاك وفي تلك الظروف يمكن الوقوف على مدى عبقرية الثورة في ربط علاقات خارجية ناجحة مع الدول الشقيقة والصديقة التي ساهمت في دعمها، وهو دليل آخر على مستوى الرؤية الاستشرافية لقيادة الثورة رغم مجريات الحرب وما يترتب عنها.

يُمثل التخطيط والتحضير الجيد الذي ساهم في الجاهزية القتالية لسلاح الطيران الحربي أثناء الثورة من أجل إقحامه في ميدان المعركة، إلا أن بداية المفاوضات مع الطرف الفرنسي من أجل ترتيبات الاستفتاء حول الاستقلال حالت دون استخدامه في تلك الفترة، إلا أنه يعتبر إضافة نوعية وبامتياز وأحد الفروع الهامة في قوات الجيش الوطني الشعبي سليل جيش التحرير وحامي حمى الوطن.



الهوامش:

- 1- محفوظ سعد الله، «سلاح الطيران»، مجلة الجيش، ع 352، نوفمبر 1992، ص 30.
- 2- المجاهد، ع 36، الجمعة 6 فيفري 1959.
- 3- المجاهد، ع 37، الأربعاء 25 فيفري 1959.
- 4- شهادة مجموعة من الطيارين السابقين الذين تكوّنوا أثناء الثورة قدّمها المجاهد بوزغوب محمد الطاهر في الندوة حول التكوين والتدريب في جيش التحرير، نادي الجيش الوطني الشعبي 12-13 فيفري 2013.
- 5- Chaichi Baghdadi ,La Guerre de libération Vécue par un Lycéen Willaya IV 1956-1962, éditions DAHLAB, Alger, 2018 ,p422
- 6- شهادة مجموعة من الطيارين السابقين، المصدر السابق.
- 7- لم يقتصر التدريب على قيادة الطائرة فحسب بل تجاوز إلى تكوين مهندسين أو تقنيين أو فنيين لإصلاح وصيانة الطائرات ومحركاتها وأجهزتها، وهذا ما جعل الحاجة إلى تكوين تقني للطيران سواء الجوي أو الأرضي، فأصبح عضوا أساسيا في طاقم قيادة الطائرة، ليتلقى بدوره رسائل وإرشادات من أبراج المراقبة وإبلاغها لقائد الطائرة، ويستعين بهم الطيار لتحديد اتجاه محطة الوصول ومن مهامه إعطاء إشارة الاستغاثة وعند الهبوط يقدم تقريره إلى ضابط الإشارة. أنظر عبد اللطيف محمد الصباغ، الطيران المدني في مصر، دار الكتب والوثائق القومية، مصر، 2004، ص 75.
- 8- شهادة مجموعة من الطيارين السابقين، المصدر السابق.
- 9- نفسه.
- 10- حسين بن معلم، مذكرات اللواء حسين بن معلم، حرب التحرير الوطنية، ج 1، دار القصة، الجزائر، 2014، ص 144.
- 11- أحمد توفيق المدني، مذكرات حياة كفاح، مع ركب الثورة التحريرية، ج 3، عالم المعرفة، الجزائر، 2010، ص 301.
- 12- حسين بن معلم، المصدر السابق، ص 153.
- 13- شهادة مجموعة من الطيارين السابقين، المصدر السابق.
- 14- عمر مشري، «العقيد دوباي مصطفى»، مجلة أول نوفمبر، ع 174، جويلية 2010، ص 96.
- 15- حسين بن معلم، المصدر السابق، ص 155.
- 16- شهادة يحي رحال، المجاهد، ع 356، مارس 1993، ص 25.
- 17- شهادة مجموعة من الطيارين السابقين، المصدر السابق.
- 18- حسين بن معلم، المصدر السابق، ص 159.
- 19- Chaichi Baghdadi, OP. Cit, P423.
- 20- Ibid, P424.
- 21- شهادة المجاهد الحاج كوشكار، المركز الوطني للدراسات والبحث في التاريخ العسكري الجزائري، الجزائر العاصمة، 15 أبريل 2019.
- 22- Chaichi Baghdadi ,OP. Cit, P419.
- 23- شهادة المجاهد الحاج كوشكار، المصدر السابق.
- 24- Chaichi Baghdadi ,OP. Cit, P427.
- 25- شهادة المجاهد محمود بوقربوع، المركز الوطني للدراسات والبحث في التاريخ العسكري الجزائري، الجزائر العاصمة، 28 أبريل 2019.
- 26- شهادة المجاهد الحاج كوشكار، المصدر السابق.
- 27- نفسه.
- 28- شهادة مجموعة من الطيارين السابقين، المصدر السابق.
- 29- نفسه.
- 30- نفسه.
- 31- شهادة المجاهد محمود بوقربوع، المصدر السابق.
- 32- شهادة تيمولجي الجيلالي، المركز الوطني للدراسات والبحث في التاريخ العسكري الجزائري، الجزائر العاصمة، 18 جوان 2019.
- 33- ولد في 25 جويلية 1933 بلدية حد الصحاري ولاية الجلفة، من أسرة محافظة بعد تخرجه من طور الابتدائي واصل تعليمه في البلدة، وبعدها دخل في مسابقة للدراسة بكلية الطيران بفرنسا بالثانوية التقنية بروسفور ليتحصل على شهادة بكالوريا بتقدير جيد ويدخل الكلية الحربية بمرسيليا 1955، وكان على رأس الناجحين، عمل في قوات منظمة حلف شمال الأطلسي بقاعدة مراكش، وهو ما سمح له بتلقي اتصال من طرف الثورة عن طريق بوداود سنة 1957، إلا أن فرنسا اكتشفت الأمر مما جعلها تنقله إلى فرنسا ومع هذا إلا أن الثورة هذه المرة نجحت في الاتصال به وانضمامه للثورة، تلقى تكوين في الدول



على تسيير الملاحة والخرائط، وكل هؤلاء يساعدون الطيار أثناء الطيران. أنظر شهادة المجاهد الحاج كوشكار، المصدر السابق.

49- شهادة المجاهد الحاج كوشكار، المصدر السابق.

50- شهادة مجموعة من الطيارين السابقين، المصدر السابق.

51- عمر مشري، «العقيد دوباي مصطفى»، مرجع سابق، ص 97.

52- Amar MECHRI, «Said Ait Messaou-déne le pilote, le combattant et l'officier», EL Watan, 3_3_2010.

53- عمر مشري، «قصة كفاح ونضال السيد أيت مسعودان السعيد»، المصدر السابق، ص 82.

54- شهادة مجموعة من الطيارين السابقين، المصدر السابق.

55- عبد الرزاق بوحارة، منابع التحرير، أجيال في مواجهة القدر، ترجمة صالح عبد النوري، دار القصة، الجزائر، 2006، ص 168.

56- شهادة المجاهد الحاج كوشكار، المصدر السابق.

57- نفسه.

58- عبد الرزاق بوحارة، المصدر السابق، ص 167.

59- نفسه، ص 168.

60- شهادات حية لضباط جيش التحرير الوطني حول التكوين العسكري خلال الثورة، في منتدى المجاهد، نشرتها جريدة صوت الأحرار، 19-5-2014.

61- على خلاف ما يقوله عبد الله قنيفي بأن العرض الجوي تأجل بسبب عطب في الطائرة مما أضر الاحتفال في أول نوفمبر 1962 بمناسبة إعلان الاستقلال الوطني. أنظر شهادة عبد الله قنيفي، المصدر السابق.

62- شهادة مجموعة من الطيارين السابقين، المصدر السابق.

63- الجيش، ع 547، فيفري 2009، ص 57.

64- شهادة المجاهد تيمولجي الجيلالي، المصدر السابق.

65- شهادات حية لضباط جيش التحرير الوطني حول «التكوين العسكري خلال الثورة»، المصدر السابق.

66- عبد الرزاق بوحارة، المصدر السابق، ص 169.

67- عمر مشري، «قصة كفاح ونضال السيد أيت مسعودان السعيد»، المصدر السابق، ص 82.

الاشتراكية حول الطيران، وبعد الاستقلال أشرف على قيادة القوات الجوية، توفي 2009. أنظر عمر مشري، «قصة كفاح ونضال السيد أيت مسعودان السعيد»، مجلة أول نوفمبر، ع 173، نوفمبر 2009، ص ص 78-84.

34- مجلة الجيش، ع 547، فيفري 2009، ص 57.

35- عمر مشري، المصدر السابق، ص 97.

36- شهادة المجاهد الحاج كوشكار، المصدر السابق.

37- مجلة الجيش، ع 530، سبتمبر 2007، ص 58.

38- عمر مشري، «قصة كفاح ونضال السيد أيت مسعودان السعيد»، المصدر السابق، ص 81.

39- شهادة مجموعة من الطيارين السابقين، مصدر سابق.

40- عمر مشري، «العقيد مصطفى دوباي»، المصدر السابق، ص 97.

41- شهادة المجاهد تيمولجي الجيلالي، المصدر السابق.

42- شهادة المجاهد محمود بوقربوع، المصدر السابق.

43- شهادة المجاهد تيمولجي الجيلالي، المصدر السابق.

44- شهادة مجموعة من الطيارين السابقين، المصدر السابق.

45- شهادة المجاهد تيمولجي الجيلالي، المصدر السابق.

46- شهادة المجاهد الحاج كوشكار، المصدر السابق.

47- وفي هذا الصدد يتلقى التقنيون تكويناً في مواضيع ثرية ومتنوعة على ما يبدو حول إرسال واستقبال الرسائل بمختلف اللغات ويتلقوا أيضاً دروس في الكهرباء والأجهزة اللاسلكية وكيفية استعمالها وصيانتها، وشحن البطاريات وتفريغها وصيانتها، ويلم الطالب بالأجهزة الكهربائية في الطائرة، والقوانين واللوائح الدولية المنظمة لشؤون التلغراف والهاتف اللاسلكي، وبعد عام من الدراسة يقدم الطالب للاختبار أمام مصلحة التلغرام والهاتف ويتحصل على شهادة أو إجازة دولية، ويمكن الإشارة إلى وجود برنامج آخر لمدة ستة أشهر. أنظر عبد اللطيف محمد الصباغ، المرجع السابق، 2004، ص 94.

48- تقنيي الطيران وهو نوعان التقني الموجود في الطائرة وآخر في الأرض يتم تكوينهم أساسياً على أجهزة الطائرة وتصلحها والسهر على سلامتها، ويوجد الكثير من التقنيين في الطائرة تقني الأجهزة والمحركات وقد يكون تقني ثاني هو الملاح خاصة في الطائرات التي تطير مسافات بعيدة، ولهذا يحتاج قائد الطائرة ملاح يساعده