

*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

## 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،

(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 عالماً فاضلاً ومؤرخاً كبيراً، 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 مفتشاً 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 مفوضاً في لندن مرتين، قُتِل 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.

وكان تشكيل الحكومة أحد أبرز 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 تنويجه 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، أنضمّ 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 إنَّ 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 أنَّ 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 والتركماني 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 بدأ 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 الحباينة 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 أنّ الاعتماد على قوات الليقي خطراً، لأنّ هذه القوات لا تمت إلى الشعب العراقي بصلة، وإنّما 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 جدياً لتوسيع صنوف الجيش من اجل المحافظة على كيان البلاد.
5. الاتفاقية العسكرية لعام 1924، وما تحمله من بنود ثقيلة جعلت لجنة تدقيق المعاهدة تعتقد بأنّه مهما أُجري من تخفيض من بنود المعاهدة والاتفاقية العسكرية، ومهما أُجري عليها من تعديلات فإنّ التجنيد الإجباري هو العلاج الوحيد لمعالجة هذا الأمر وتخليص البلاد من جميع هذه القيود والامتيازات<sup>(4)</sup>.
6. اعتقاد الحكومة العراقية بأنّ سنة 1928 سوف تشهد دخول العراق عصبة الأمم، وفقاً للمعاهدة المعقودة بين الحكومتين العراقية والبريطانية لعام 1922، وأنّها سوف تتحمل مسؤولية الدفاع عن العراق ضد الأخطار الخارجية<sup>(5)</sup>.

=شفان، السليمانية، 2006؛ إبراهيم مُحَمّد 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 أردف قائلاً: "أنه

(1) ياسين الهاشمي: (1882-1937) ولد ياسين الهاشمي في بغداد في محلة البارودية سنة 1882، درس في الكتاتيب 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 Britanica, 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 ديلي 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 حُب عدد كبير من الضباط العراقيين، وفي مقدمتهم جعفر العسكري الذي وصف الجنرال ديلي "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 ديلي في مشروعه سوف يضر بالمصالح البريطانية في المستقبل<sup>(3)</sup>، في الوقت الذي اعترضت فيه الحكومة البريطانية على خطة الجنرال ديلي الخاصة بتطوير الجيش العراقي، عملت الحكومة البريطانية على وضع خطة جديدة القصد منها تأليف جيش عراقي صغير<sup>(4)</sup>.

وقد أنيطت 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 أرسلَ عبدالمحسن السعدون كتاباً إلى

(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.

المندوب السامي هنري دوبس، 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، ج 2، مطبعة دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، 1998، ص 121؛ وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج 2، ص 71.

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

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

نستنتج من ذلك أنَّ جواب المندوب السامي هنري دوبس، كان مخيباً لآمال الحكومة العراقية أسوة بما سبق وحدث في الاتصالات السابقة، على الرغم من أنَّه أبقى الباب مفتوحاً وذلك بوعوده أنَّه عازم على مفاتحة وزير المستعمرات عند قيامه بزيارته في بريطانيا، وأنَّه 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، لأنَّه 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، لأنَّه كان يمثل الحد الأدنى الذي يمكن أن تقبله، إلا أنَّ 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 "أنَّ ما ورد في المقترح لا ينطبق كل الانطباق على المشورة الرسمية التي أسدتها الحكومة البريطانية، من حيث أنَّ 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 العراقيين 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 عدداً 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 عصبة 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، وتُعدُّ 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 عصبة الأمم يُنظرُ: عبدالواحد الجاسور، موسوعة المصطلحات السياسية والفلسفية والدولية، بيروت، 2008، ص411.

(3) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج17، ص48.

(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. يُنظرُ: حفطي عزيز، تأريخ القوة الجوية الملكية خلال عشر سنوات 1927-1938، مطبعة المعارف، بغداد، 1939، ص7-9.

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. حفطي 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 الاغتيالات السياسية في العراق خلال العهد الملكي 1921-1958، دراسة تاريخية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة تكريت، 2008، ص 86.

(2) حفطي عزيز: ولد حفطي 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 حفطي عزيز الطيار الخاص للملك غازي وللأمير 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: (تأريخ 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). يُنظَرُ: 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، تأريخ 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، أختير منهم (16) طالباً وهم كلٌّ من: (عبدالله محمود شهاب، وحاتم حسين، وسيد مُحَمَّدَ عباس، وميخائيل فتح الله، وسعيد جورج، ومُحَمَّدَ عباس، وفخري كوثر، وعباس أَحْمَدَ، وعبدالوهاب علي، وصاحب الدّين كاظم، ومصطفى حسين، وكاظم خيرى، وجاسم مُحَمَّدَ، وجاسم مُحَمَّدَ الشاهر، وصبري مُحَمَّدَ، وباسين 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، سُلم إلى الجيش العراقي بعد ذلك وسُمي بـ (معسكر الرشيد). يُنظَرُ: 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 الملحقيين 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...، ص285.

(2) وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج2، ص186.

(3) الروبية: هي عملة 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، ط2، المركز الإسلامي للطباعة، مصر، 1987.

(4) نقلاً عن: وزارة الدفاع، المصدر السابق، ج2، ص52.

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 مؤلّفاً 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 أبدتها 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، عُيّن 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، إلاً

=فاد 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  
يُنظَر: 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 يُنظَر: 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، الملفة 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 أن 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، أن الحكومة البريطانية لم تكن حريصة على القوة الجوية العراقية، خاصة فيما يتعلق باختيار الطائرات المناسبة لها، إذ إن 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 يُنظرُ: 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. يُنظرُ: 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. يُنظرُ: 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، وحفزي 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، وحلب، والرماي، 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 اقل 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، لتكيب 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 بغداد، 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 لخطّة 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: (النقيب 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 واسطنبول، 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. يُنظَرُ: 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. يُنظَر: هيثم الأيوبي وآخرون، الموسوعة العسكرية، ج1، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، سوريا، 1977، ص70-71.

(3) التصوير الجوي: هو من أهم الوسائل الحربية في التقاط 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 يُنظَر: 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 أنّ 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 أكدّ العسكري على ضرورة العناية بالقوة الجوية العراقية عن طريق رعاية ضباطها بشكل خاص، إذ إنّ 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 كبيرة لتطوير القوة الجوية، وذلك لترغيب الضباط للانتماء إليها، فضلاً عن مساعدة عوائلهم فيما إذا أصيبوا بعاهاث أو استشهدوا من جراء الخدمة، وأكد العسكري على أنّ 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 أنّ 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 أنّ المفتش العام للجيش العراقي الجنرال (روبينسن) (Robansen) أيّد 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 المهمات 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 ومطالباتها 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: إنّ 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 إنّ 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، انفتحت 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 اجله شكلت وزارته الثانية، هو إدخال العراق عصبة الأمم، وبدخول العراق عصبة الأمم في 3 تشرين الأول 1932، قدم السعيد استقالته في الشهر نفسه. يُنظَرُ: مجيد خدوري، تحرر العراق من الانتداب، مطبعة العهد، بغداد، 1935، ص34-36.

(3) للتفاصيل عن وزارة ناجي شوكت يُنظَرُ: 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، وعُيِّنَ 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، شكَّلَ وزارته في تشرين الثاني 1932، وعُيِّنَ وزيرًا للداخلية في وزارة المدعي الأولى 1933. للتفاصيل يُنظَرُ: 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 وانتمى 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 يُنظرُ: 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، الملف 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 مارًا 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 وزيرًا للمعارف في وزارة ناجي شوكت في تشرين الثاني 1932، وأسندت إليه مديرية المالية العامة، وفي 17 آب 1936 عُيِّنَ وزيرًا للاقتصاد والمواصلات في وزارة المدفعي الرابعة، واحتفظ بمنصب الوزارة في وزارة المدفعي الخامسة، ثم اختير وزيرًا 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 شاكر، 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 لقلة 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 تليبيتهم 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.

الهدف 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 وبتث 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، فعُيِّنَ كاتبًا في إدارة المعارف في أيار 1918، انتمى بعد ذلك إلى مدرسة الحقوق وتخرج منها سنة 1923، ومارس المحاماة، انتخب عدة مرات 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 بجزئين، 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 الألوية 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. يُنظَرُ: قحطان حميد كاظم العنبي، 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، عُيّن في عام 1913 مديراً للمدرسة السلطانية في دمشق، شارك في الجيش العثماني كضابط احتياط، في الحرب العالمية الأولى، وعند قيام الحكم الوطني في العراق عُيّن سكرتيراً خاصاً للملك فيصل الأول، في آب 1922 عُيّن رئيساً للديوان الملكي، ثم عمل في السلك الدبلوماسي، ففي نيسان 1929 عُيّن 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>.

---

= للعراق 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، وفيشاخور، 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، والكويت 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 مظهر 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 الأتوريين 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 أثنى 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 نبقي 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 بقاءاته 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) لطفي 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 الأعدار 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 مضمينية 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، أَلَفَ 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 فيكرز 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 (اوداكس) 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 اوداكس، 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 وألتحق 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، ص66.

(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. يُنظَرُ: قاسم خلف الجميلي، تطورات واتجاهات السياسة الداخلية التركية 1923-1938، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1985.

(3) حفطي عزيز، المصدر السابق، ص60.

(4) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملفة المرقمة 3، تطور القوة الجوية العراقية 1932-1937، ص100.

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 وجه 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 الطيار 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، ص62.

(2) نقلاً عن: سامي عبدالحافظ القيسي، المصدر السابق، ص464؛ قحطان حميد كاظم العنبيكي، القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس...، ص10.

(3) حفطي عزيز، المصدر السابق، ص64-68.

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 توزيعًا جغرافيًا 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 وتحريها 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، ج1، 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. يُنظَرُ: 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 عُيِّنَ مديراً عاماً للبرق والبريد، انتخب نائباً عن لواء ديالى في حزيران 1925، وفي حزيران 1925 عُيِّنَ 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 يُنظَرُ: 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 الراقى 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 التأريخ 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 (غروبا)، 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 يُنظر: 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 والأستاذة، 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، فُعِيِّنَ وزيراً مفوضاً في روما (1935-1939)، ثم نُقِلَ 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. يُنظر: 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 الباجة 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 الباجة 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 الباجة جي، مزاحم الباجة جي، سيرة سياسية، لندن، 1989.

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

(2) طائرة سافوي: هي طائرة قاصفة متوسطة إيطالية 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> وبرفقته 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 ملحقاً 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 للطائرات<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 أسلم 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 عقداً أولي لشراء سرب الطائرات المذكورة<sup>(1)</sup>.

وفي الثاني من آب 1937 قدم الرئيس الأول الطيار حفزي عزيز تقريراً 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، ص 170.

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، ليستتذنه 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) يُنظَرُ: 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 عُيِّنَ مستشارًا، وبوفاة الرئيس هندنبرك عام 1934، جمع هتلر المستشارية والرئاسة ولُقِبَ بـ (الفوهور)، واستمر في حكم ألمانيا حتى انتحاره في 30 نيسان 1945. يُنظَرُ:

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، فزاوّل 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>.

إيطاليا 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 أحمد، ج1، 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..، ج3، 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 كالآتي:

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

(4) د.ك.و، سجلات الوثائق البريطانية، الملف 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: (حفظي 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.

## *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