

سامي فتاح ودوره في تطوير وتسليح القوة الجوية العراقية الملكية 1941-1954

الباحث/ علي احمد ناصر البعاج الأستاذ الدكتور جلال كاظم محسن الكناني

الجامعة المستنصرية/ كلية الآداب/ قسم التاريخ

تاريخ العراق الحديث والمعاصر

ali_albaaj1990@uomustansiriyah.edu.iq

dr.jalalkadhim@uomustansiriyah.edu.iq

مستخلص البحث:

قام سامي فتاح بعقد صفقات عديدة من اجل شراء الطائرات من بريطانيا و عدة دول اوربية وكذلك الولايات المتحدة الامريكية في مدة زمنية متفرقة طوال مدة تسنمه منصب قيادة القوة الجوية العراقية . ورغم كل الظروف الصعبة التي واجهته والاحداث التي أصبحت تشكل عائقاً في طريق تحقيق اهدافه من اجل تطوير القوة الجوية العراقية وشراء الطائرات وتسليحها، الا انه على الرغم من كل التحديات التي حالت دون تحقيق مناجه الذي اعده، استطاع تحقيق خطته التي رسمها بسياسته وقيادته الحكيمة.

الكلمات المفتاحية: تسليح، تطوير، شراء، صفقات، طائرات.

المقدمة:

تعد دراسة الشخصيات العسكرية واحدة من المجالات التي اهتم بها تاريخ العراق المعاصر، لاسيما الشخصيات التي كان لها دور بارز في حياة بلادها واثرت على مجريات الاحداث في مرحلة تاريخية معينة ومهمة، وقد أدى سامي فتاح دوراً هاماً في تطوير القوة الجوية العراقية الملكية، اذ يعد من الرعيل الأول المؤسس لها وهي سلاح الجو القادر على مواجهة الحركات الداخلية والخارجية، اذ قام بشراء صفقات الأسلحة والطائرات من عدة دول اوربية وكذلك الولايات المتحدة الامريكية ابان تسنمه قيادة القوة الجوية العراقية الملكية رغم كل الصعوبات والتحديات التي واجهها.

اقتضت ضرورة البحث تقسيمه الى محورين فضلاً عن المقدمة والخاتمة، تناول المحور الأول دوره في المفاوضات مع الدول الاوربية وكيف تمكن من الحصول على عدد من الطائرات وتسليحها، في حين خصص المحور الثاني لدوره في المفاوضات مع الولايات المتحدة الامريكية، اما الخاتمة فقد توصل من خلالها الباحث الى اهم النتائج. اهتمت الحكومة العراقية بصنف القوة الجوية العراقية الملكية لأنها شعرت ان السيادة الجوية اخذت تمثل التغيير الأقصى للقوة العسكرية واصبح واضحاً بان الجيوش بكافة اصنافها ، مهما كانت أهميتها فإنها تكون في المرتبة الثانية بعد صنف القوة الجوية وادركت الحكومة العراقية هذه الأهمية الحيوية للأخيرة في الحرب العالمية الثانية

(الداغستاني، 1997: 30). لاسيما بعد خروج القوة الجوية العراقية الملكية من حربها مع القوات البريطانية في احداث مايس 1941، فاقدة العديد من طائراتها، ويكاد ما تبقى منها يكفي للتدريب فقط، الامر الذي ادى الى هيكلة اغلب اسراب طائرات القوة الجوية العراقية او الغائها، فضلاً عن مغادرة الطيارين العراقيين خارج البلاد (الناصرى، 2005: 239).

لذلك أصبحت الحاجة ملحة لإعادة تنظيم وتطوير وتسليح القوة الجوية العراقية الملكية وهذا ما سعى اليه سامي فتاح من خلال مفاوضاته مع عدة دول اوربية وكذلك الولايات المتحدة الامريكية لغرض الاتفاق معها بشأن شراء الطائرات وتسليحها. وعلى هذا الأساس تمكن توضيح ذلك من خلال ما يلي:

1- دوره في المفاوضات مع الدول الاوربية:

اقلقت بريطانيا فكرة تسليح القوة الجوية العراقية من الدول الاوربية، على الرغم من كونها مجرد وعود شفوية لا اكثر في بادئ الامر (البياتي، 2012: 272)، اذ وافقت الحكومة البريطانية على منح العراق طائرات للقوة الجوية العراقية، فضلاً عن تسليحها، وذلك للمحافظة على العلاقات العراقية-البريطانية من جهة ومصالحها الاستراتيجية من جهة اخرى، اذ تم للمرة الاولى في تاريخ القوة الجوية العراقية استيراد طائرات حديثة ومتطورة من الطراز العسكري، على عكس الاتفاقيات السابقة والتي كانت تتعلق بطائرات النقل والتدريب غير قابلة للمناورة او القتال وذات المحرك القديم من نوعه وعلى الرغم من إضافة مدفع رشاش لهذه الطائرات لغرض اضعاف الطابع العسكري عليها الا انها لم تكن في مستوى الطموح، ونتيجة لذلك، فقد عمل سامي فتاح على تطوير هذا المجال وذلك عندما تمكن من الحصول على الموافقة على ارسال الوفد العراقي في 22 ايار 1943، الى المانيا لغرض استيراد الطائرات النفاثة، ولم يكتف بذلك، بل ارسل مجموعة من الطيارين العراقيين الى مطار (لكفيلد) قرب المنشآت الرئيسية في لوكسمبورغ، ثم عاد الوفد ومعه طائرتان نوع (مي 262) والتي تمتلك مميزات جيدة لا تتوفر في طائرات القوة الجوية القديمة

(مديرية التدريب الجوي، 1972: 58). استمر نشاط سامي فتاح في هذا المجال وتم ايفاده الى عدة دول لغرض تحقيق هدفه اعلاه، لاسيما بعد ان رفضت بريطانيا تسليح القوة الجوية العراقية بسبب الحظر الدولي بين الدول المتحاربة، اذ غادر سامي فتاح العراق متوجهاً الى أوروبا على راس وفد في ايلول 1948، واجرى مفاوضات مع عدة وكلاء وشركات لبيع السلاح والعتاد الخاص بالطائرات ونجح بعض الشيء في التواصل مع عدة مصادر اوربية وسعى بشتى المحاولات للحصول على الدعم الا انه لم يوفق في ذلك لأسباب عدة منها الحظر الدولي التام الذي فرض على العراق اثناء حرب فلسطين في عام 1948، وعدم ملاءمة الشروط التي قدمت من بائعي العروض، لاسيما بعدم ضمان إيصال المواد الى العراق، فضلاً عن أسلوب دفع الثمن، وشروط التعويضات عن المواد التالفة وهذا الامر كان يتطلب المجازفة، لذلك لم يوافق مجلس الوزراء على ذلك، كذلك لم يتم الحصول على شركات تأمين موثوقة، فقد وافقت شركة التأمين البريطانية على نقل العتاد المتفق عليه ضمن صفقة الشراء، الا ان تعذر الشركة نتيجة الضغوط الخارجية عليها وعلى الشركات الأخرى حال دون اتمام الصفقة (الجبوري، د.ت: 95). كان الهدف من توجه الوفد العراقي الى اوربوا برئاسة العقيد الطيار الركن سامي فتاح أمر القوة الجوية العراقية لشراء الطائرات من خلال عقد اتفاقية تسليح القوة الجوية العراقية، الا ان الحكومة البريطانية رفضت تحويل المبلغ المطلوب، كون العراق كان يودع عوائده في البنك البريطاني وتحويلها الى الباون الإسترليني، ولم يكن للعراق الحرية في سحب أمواله إلا بموافقة بريطانيا، فضلاً عن خشيتها من ان المعدات التي تجهز بها القوة الجوية العراقية قد تستخدم ضدها في حال اندلاع الحرب في فلسطين كما حدث في حرب مايس 1941، وقد تقدم رئيس الوزراء مزاحم الباجه جي بطلب الى السفير البريطاني بشأن تسليم العراق الطائرات والعتاد التي دفعت الدولة العراقية ثمنها ولم تستلم شيئاً منها، الا ان السفير اعتذر عن تلبية الطلب بسبب الحظر المفروض على الدول المتحاربة (الحربي، 2002: 160)، ولكن رغم ذلك تنوعت أصناف الطائرات العراقية، اذ تمكن العراق في تموز 1948 من استيراد خمس طائرات من نوع (هارفرد)، وتعاقد في عام 1950 على شراء (25) طائرة حديثة من نوع (فيوري) (مطوع، 2016: 249)، واستمرت جهود سامي فتاح، ففي تشرين الأول 1952 تم تجهيز القوة الجوية العراقية بطائرات من نوع (فيوري) مما عزز من قدراتها القتالية، لاسيما ان العراق قد اصبح مقبلاً على الدخول في ميثاق عسكري (ميثاق بغداد)،

وهكذا استطاع سامي فتاح بجهوده إعادة هيبه القوة الجوية العراقية وقدرتها التي فقدتها بعد حرب اياريس 1941 (العنكي، 2013: 62)، وفي عام 1953 وصلت الدفعة الأولى من الطائرات النفاذة نوع (فامباير) الى العراق، فدخلت الخدمة لأول مرة في القوة الجوية العراقية الملكية، وحين وصولها تم إعادة انشاء السرب الخامس الملغى، مع الاستمرار على تسليح وشراء الطائرات النفاذة الحديثة، ففي عام 1954، وصلت طائرات نفاذة نوع (فنم) الى العراق في معدل 1-2 كل شهر، وعندما ازداد العدد الى (10) طائرات، تم إعادة السرب السادس الملغى، واستمر وصول هذه الطائرات تباهاً اذ بلغ عددها (15) طائرة، فأصبحت قوة الدفاع الجوي تتمثل في السربين الخامس والسادس، واصبحت القوة الجوية في اوج قوتها، لاسيما بعد استلامه الطائرات النفاذة، واصبح ملاك القوة الجوية العراقية متكاملأ من حيث العدة والعدد، ومؤلف من ثلاثة اسراب مسلحة بطائرات (فيوري)، وسربين من طائرات (هنتر) و(فنم)، وسرب المواصلات، وسرب لمرصد الجو مجهز بطائرات (اوستر)، بالإضافة الى ان كلية الطيران التابعة للقوة الجوية العراقية حيث كانت تمد الاسراب بالطيارين لسد النقص الحاصل في ملاك الاسراب والرفوف، كما كانت مدرسة الصناعات الجوية تعد الكوادر الفنية المطلوبة لسد نقص ملاكات القوة الجوية العراقية من كافة اختصاصات الاسناد الفني والهندسي وذلك لصيانة وصناعة الأدوات كافة في تخصص الطيران العسكري (المسلحة، 1988: 74).

بالمقابل، رافق هذا التطور في القوة الجوية العراقية مخطط بريطانيا الذي كان ينوي الاحتفاظ بقاعدتي الشعبية في البصرة والحبانية غرب العراق، في أي معاهدة جديدة لدعم تأسيس دولة رسمية للكيان الصهيوني في فلسطين (الجبوري، 2014: 185). لم يكن هذا المخطط لدى بريطانيا جديداً، انما يعود الى عام 1942، عندما اشارت بريطانيا في احد تقارير لجنة الدفاع الجوي في منطقة البصرة، انها تحاول فرض سيطرتها على النقاط الحيوية في البصرة ذاتها، وبرزها منطقة شط العرب، والقاعدة الجوية في الشعبية، كما عملت بريطانيا على تخصيص سرب طائرات من احدث طراز نوع (هاريكان) ذات المدى البعيد ومجهزة بأفضل الأجهزة اللاسلكية والتي كانت مهمتها إسناد القوة الجوية البريطانية والتي خصصتها الحكومة البريطانية لواجب الحماية، ولم تكتف بذلك، بل ارادت بريطانيا فتح وحدات لاسلكية، والعمل على انشاء محطة تقاطع ارضية مسيطر عليها في جوار الفاو، فضلاً عن محطات الراديو السيارة (المستعمرات، 1942: 2-6)، الامر الذي ادى الى توتر الموقف البريطاني تجاه تسليح القوات العراقية المسلحة الى نهاية العلاقات العراقية-البريطانية فيما يتعلق بالتسليح بشكل خاص، والقضية الفلسطينية بشكل عام، ونتيجة لهذا الموقف، فقد استاء العديد من الضباط الاحرار في العراق ابان حرب فلسطين، وكان دافعاً لهم وبدؤوا يخططون على إنهاء السيطرة البريطانية في العراق (الحربي، 2002: 162).

2- دوره في المفاوضات مع الولايات المتحدة الامريكية:

ارسلت الحكومة العراقية سامي فتاح الى الولايات المتحدة الامريكية عندما طلبت الحكومة العراقية المساعدة منها في هذا المجال بشأن عقد اتفاقية الامن المتبادل بين البلدين، وقد وصل سامي فتاح الى نيويورك في 7 اذار 1951، وذلك لعقد الاتفاق الخاص بشراء الطائرات الامريكية مع كافة مستلزماتها وما يتعلق بها من الاسلحة والاعتدة، على ان يتولى عملية فحص الطائرات وملحقاتها بنفسه (الملك، 1951، وثيقة 30، صحيفة 42). وبناءً على ذلك، اجرى سامي فتاح مباحثاته مع شركات الطيران بشأن شراء (15) طائرة من نوع (هارفود) وفق الشروط المتفق عليها، وقد تبين ان الشركة قد قامت ببيع كل ما لديها من طائرات الى دولتي السويد واندونيسيا ولم يبق منها شيء، وقد اخذ ممثل الشركة يقدم الاعتذار للجانب العراقي لأن الحكومة الامريكية قد ابلغت الشركة بحجز هذا

النوع من الطائرات الى العراق ولكن تبليغها جاء متأخراً، وإزاء هذا الموقف شعر سامي فتاح بعدم الفائدة من البقاء في نيويورك فقرر المغادرة والتوجه الى واشنطن والاتصال بوزارة الخارجية بغية الحصول على مساعدات من الجانب الامريكى، وفعلاً وصل الوفد العراقي الى هناك واجتمع سامي فتاح مع المستر بري (Mr.Bray) وزير خارجية الولايات المتحدة الامريكية، اذ تحدث سامي فتاح قائلاً "ان العراق بحاجة الى هذه الطائرات في ظل هذه الظروف الذي اخذ الوضع السياسي والعسكري والاقتصادي في الشرق الأوسط يتدهور يوماً بعد يوم، واصبح من مهام الولايات المتحدة الامريكية تقديم الدعم والعون والمساعدة العسكرية للحكومة العراقية وذلك لمساعدتها للقيام بواجباتها في المحافظة على الامن والسلام في ضمن حدودها في منطقة الشرق الأوسط"

(الملكي، 1951، وثيقة 21، صحيفة 44). ذكر سامي فتاح خلال مفاوضاته مع الجانب الامريكى ان ما يقوم به الروس من نشاط في شمال العراق، له نتائج خطيرة في المنطقة، فضلاً عن المناشير التي ترميها الطائرات الروسية على كرد العراق لتحريضهم وتشجيعهم على معاداة الحكومة، الا ان (بري) اجاب: بأن الولايات المتحدة الامريكية تقدم المساعدة في ظل الظروف الى الجهات الأخرى والمهام المناطة بها في حماية العالم بشكل عام ومنطقة الشرق الأوسط بشكل خاص، في اثناء ذلك، رد سامي فتاح عليه بان أهمية العراق العسكرية لا تقل أهمية عن المناطق التي ذكرها، وان المساعدات التي طلبها العراق قليلة ولا تؤثر عليكم، وأوضح له في الوقت نفسه بان العراق حكومةً وشعباً عندما يعلمون بتقديم المساعدات من قبلكم ستنالون التقدير منهم رغم كل الظروف التي تشهدها المنطقة، كما ان عودتي للعراق دون الحصول على المساعدات التي جئت من اجلها سيحدث اثراً كبيراً في العلاقات العراقية-الامريكية من جهة، واثراً سيئاً في الأوساط العراقية من جهة اخرى، الا ان الجانب الأمريكي أوضح بأن الأمور العسكرية في الحقيقة تخص السلطات العليا وان واجب وزارة الخارجية هو المشاورة فقط ولم تكن صاحبة القرار، وانما دورها هو تسهيل الأمور وتقريب الفكرة، واعلام ما عرض عليها الى السلطات المعنية، فضلاً عن ايضاحها لكل هذه المفاوضات الى وزارة الطيران (الملكي، 1951، وثيقة 21، صحيفة 44). تمكن سامي فتاح من لقاء وزير الطيران الامريكى ورئيس اركان القوة الجوية الامريكية ووصف بانه كان مثمراً وايجابياً، ثم ذهب الى البنتاغون والتقى بعدد من الضباط الأمريكيين وجلس في غرفة مساعد رئيس اركان القوة الجوية الامريكية الجنرال وايت (Thaomas D.White) وبيّن سامي فتاح له أهمية العراق في قارة اسيا فضلاً عن أهمية المواصلات وفائدتها من خلال خارطة العالم المتوفرة على حائط الغرفة، وان العالم باسره اصبح صغيراً بفضل سرعة المواصلات، ولكن مشاكل منطقة الشرق الأوسط يجب ان تولى اهتماماً من قبل الولايات المتحدة الامريكية، كما ان المساعدات تعد أساس الصداقة والتفاهم بين الدول والشعوب، وكلما فهمت الرؤى والاهداف لدى كل من الطرفين أدت الى إزالة الخلافات

(الملكي، 1951، وثيقة 21، صحيفة 44). يمكن القول بان سامي فتاح استطاع ان ينقل صورة حقيقة لواقع منطقة الشرق الأوسط بشكل عام، والعراق بشكل خاص من خلال اطلاعه على الأحوال بنفسه، وتحمل المسؤولية الكاملة من خلال لقائه بالمسؤولين الأمريكيين أصحاب القرار بهذا الشأن من اجل الحصول على هدفه الذي جاء من اجله رغم كل الصعوبات التي واجهها هناك.

من جهة أخرى، علق الجنرال وايت على ما تحدث به سامي فتاح قائلاً " بانه لأول مرة اسمع هذا الرأي عن واجب رجال الجيش" ثم استطرده سامي فتاح بالحديث عن أهمية قارة اسيا موضعاً سبب المشاكل فيها، والتي ارجعها الى عاملين احدهما سياسي واقتصادي، والأخر مادي ومعنوي، ففي القرون الماضية كانت الشعوب الآسيوية تحت تأثير الاستعمار والاستغلال من قبل الدول الأوروبية،

لذلك يجب ان تتغير هذه الفكرة من خلال تقديم العون والدعم الى البلدان العربية ومساعدتها نحو الاستقلال، كونها لازالت تنتظر الى الماضي بكرهية، ومعاملتهم على أساس المساواة والاحترام، ومن خلال هذه الطريقة تنشأ الصداقة والتعاون المتبادل بين الدول، كما أشار سامي فتاح الى أهمية الجانب السياسي والأمني، وخطورة الاوضاع لاسيما في دول الجوار الجغرافي والإقليمي للعراق، وعليه يجب مساعدة العراق من الناحية العسكرية، وقد اقتنع الجنرال الأمريكي بما ذكره سامي فتاح وعدّ هذا الامر مهماً جداً وجديراً بالعناية، ومهما يكن من امر، استطاع الوفد العراقي برئاسة سامي فتاح من الحصول على الموافقة وإقناع الجانب الأمريكي بوجهة نظرهم بعد مضاعفات ومناقشات طويلة (الملكي، 1951، وثيقة 21، صحيفة 45). ارسلت السفارة العراقية في واشنطن تقريرها السنوي في 31 اذار 1951، بشأن زيارة الزعيم الراحل سامي فتاح قائد القوة الجوية الى الولايات المتحدة الامريكية، وكل ما يتعلق بجولاته ومقابلاته التي اجراها مع وزارة الخارجية الامريكية ووزارة الطيران الامريكية، وكيف استطاع بخبرته ومهارته اقناع الشركات المختصة في صناعة الطائرات لغرض شراء افضل الأنواع واحديثها (الملكي، 1951، وثيقة 21، صحيفة 45).

حاول سامي فتاح الحصول على اجازة التصدير من جهة، وموافقة اللجان على تجهيز العراق بالطائرات من جهة اخرى، اذ تمكن في 17 نيسان من العام نفسه من مقابلة المستر ماكس (Mr.Max) لغرض الوصول الى قرار نهائي بشأن هذه الصفقة، وقد اتضح له بانه لا يمكن اتخاذ القرار من قبل اللجنة الا بعد مرور مدة لا تقل عن شهر واحد، وهنا ادرك سامي فتاح بان الحكومة الامريكية غير جادة في مساعدة الحكومة العراقية، وفقد الامل في الوصول الى نتيجة ايجابية بخصوص هذا الموضوع الذي كان يراوده، ورغم كل هذه الصعوبات والمماطلة التي مارسها المسؤولون الامريكيون، استطاع سامي فتاح من الحصول على عشر طائرات للتدريب، وكانت وجهة نظره بان وجودها يعد امراً ضرورياً وحيوياً لكلية الطيران (الملكي، 1951، وثيقة 3، صحيفة 3).

بعث سامي فتاح برقية سرية الى وزارة الدفاع العراقية عن طريق السفارة العراقية في واشنطن يبلغها بهذه التطورات جاء فيها: "ان الشركة لا تتمكن من صرف مبالغ كبيرة لأرسال الطائرات وملحقاتها من الأدوات الاحتياطية والعتاد قبل حصولها على اجازة التصدير، وهذه قد تسبب بعدم توقيع عقد شراء الطائرات الخمسة القتالية بسبب تأخير منح الاجازة" (الملكي، 1951، وثيقة 4، صحيفة 4). الا ان المفاوضات الاخيرة بين الطرفين وضعت الحلول لمعالجة الموضوع اذ تم الاتفاق على الغاء العقد السابق بينهما وتوقيع عقد جديد في 26 نيسان 1951، يتضمن شراء خمس عشرة طائرة ومعها أدواتها الاحتياطية، على ان ينفذ هذا الموضوع اعتباراً من تاريخ الحصول على الاجازة، ويتم تسليم الطائرات خلال مدة لا تزيد على ثلاثة اشهر من تاريخ توقيع العقد (الملكي، 1951، وثيقة 9، صحيفة 21). في السياق ذاته، اوضحت وزارة الخارجية العراقية مضمون البرقية السرية التي بعثها سامي فتاح لوزارة الدفاع والتي أرسلها اثناء تواجده في الولايات المتحدة الامريكية مما جاء فيها: "على اثر المفاوضات العديدة والمناقشات المستمرة فقد استجابت وزارة الدفاع الامريكية الى الزعيم سامي فتاح بانهم سيمنحون اجازة التصدير الى العراق خلال بضعة أيام" (الملكي، 1951، وثيقة 8، صحيفة 20)، وفعلاً في 3 ايار 1951م، صدرت الاجازة ومنحت للعراق (الملكي، 1951، وثيقة 2، صحيفة 2)، ولكن كانت مشروطة بان تتعهد السفارة العراقية في واشنطن بعدم إعطاء الطائرات الى أي دولة أخرى، وقد وافقت وتعهدت السفارة العراقية على ذلك (الملكي، 1951، وثيقة 8، صحيفة 20). لا بد من الإشارة هنا ان المخابرات الامريكية ذكرت سامي فتاح في وثائقها السرية الخاصة، مشيرة الى دوره في تسليح بلاده من خلال الخبرة العسكرية التي يتحلى بها، ومفاوضات مع

الشركات الأوروبية ونجاحه في الاتفاق على شراء خمس عشرة طائرة فضلاً عن المعدات العسكرية المتعلقة بهذه الطائرات، كما استطاع سامي فتاح الحصول على موافقة وزير الدفاع العراقي شاكر الوادي من خلال الاتصال معه من دون الحصول على موافقة مجلس الوزراء العراقي بالكامل، اذ اضطر سامي فتاح على استلام السلطة ممثلاً عن الحكومة العراقية في موضوع شراء الطائرات واتخاذ القرار عن الحكومة العراقية في 28 تشرين الأول 1951 (البياتي، دت).

الخاتمة

دللت المعلومات الواردة في البحث ان سامي فتاح أدى دوراً مهماً بشأن تطوير وتسليح القوة الجوية العراقية الملكية خلال المدة التي تسنم خلالها قيادة هذا الصنف الحيوي المهم في القوات المسلحة، ووضع اسساً صحيحة وشاملة لها من حيث التأهيل والتطوير والتسليح ولاسيما صفقات الأسلحة عن طريق ايفاده لدول عدة سعى من خلالها الى تطويرها وتسليحها وفق الأسس الحديثة.

على الرغم من كل الصعوبات التي واجهها والتحديات والمعوقات التي وضعتها بريطانيا والتي ارادت بشتى الطرق عرقلة تطوير القوة الجوية العراقية وإيقاف طموح سامي فتاح وما كان يخطط له بهذا المجال .

الهوامش

تاريخ القوات العراقية المسلحة (1988): تأسيس القوة الجوية وتطويرها، بغداد، الدار العربية للطباعة.

حامد محمد الجبوري (2014): الجيش العراقي بين خطورة السياسة وشح السلاح 1921-1958، عمان، امانة للنشر والتوزيع.

حيدر غانم مطوع (2016): سياسة العراق العسكرية في العهد الملكي، بغداد، مكتبة دار دجلة للنشر والتوزيع.

خليل محمد الداغستاني (1997): القوة الجوية في العصر النووي، بغداد، مديرية التدريب العسكري والتطوير القتالي.

دار الكتب والوثائق: ملفات البلاط الملكي (1951)، منهاج الوزارة، بغداد.

دار الكتب والوثائق: ملفات وزارة المستعمرات (1942)، الدفاع الجوي عن البصرة.

صالح صائب الجبوري (دت): محنة فلسطين واسرارها السياسية والعسكرية، المركز العربي للابحاث والدراسات.

عقيل الناصري (2005): الجيش والسلطة في العراق الملكي، بغداد، دار الاكاديميون للنشر والتوزيع.

علاء جاسم محمد الحربي (2002): العلاقات العراقية البريطانية 1945-1958، بغداد، بيت الحكمة للطباعة والنشر.

قحطان حميد كاظم العنبي (2013): القوة الجوية العراقية (1931-1958)، ديالى، المطبعة المركزية جامعة ديالى.

محمود احمد عزت البياتي (2012): دور العسكر في السياسة، بغداد، بيت الحكمة.

مديرية التدريب الجوي (كانون الثاني، 1972): مجلة القوة الجوية، ص 58.

واثق ابراهيم البياتي (دت): تأسيس كلية الطيران العسكرية الملكية، بغداد.

المصادر

1. تاريخ القوات العراقية المسلحة (1988): تأسيس القوة الجوية وتطويرها، ج17، الدار العربية للطباعة، بغداد.
2. حامد محمد الجبوري (2014): الجيش العراقي بين خطورة السياسة وشح السلاح 1921-1958، دار امانة للنشر والتوزيع، عمان.
3. حيدر غانم مطوع (2016): سياسة العراق العسكرية في العهد الملكي، مكتبة دار دجلة للنشر والتوزيع، بغداد.
4. خليل محمد الداغستاني (1997): القوة الجوية في العصر النووي، بغداد، مديرية التدريب العسكري والتطوير القتالي.
5. رقم الملف 311/ 5029، عنوان الملف منهاج الوزارة، أيار 1954.
6. رقم الملف 562، عنوان الملف الدفاع الجوي عن البصرة/ عبادان 1942.
7. عقيل الناصري (2005): الجيش والسلطة في العراق الملكي، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد.
8. علاء جاسم محمد الحربي (2002): العلاقات العراقية البريطانية 1945-1958، بيت الحكمة للطباعة والنشر، بغداد.
9. قحطان حميد العنبيكي (2013): القوة الجوية العراقية (1931-1958)، ط 1، المطبعة المركزية جامعة ديالى.
10. محمود احمد عزت البياتي (2012): دور العسكر في السياسة، مطبعة بيت الحكمة، بغداد.
11. مذكرات الفريق الركن صالح صائب الجبوري (2012): صفحات من تاريخ العراق المعاصر، مطبعة منتدى المعارف، بيروت.
12. واثق ابراهيم البياتي، تأسيس كلية الطيران العسكرية الملكية العراقية، اضواء وحقائق؛ ينظر الموقع على الانترنت Iraqiairforcememorial.com.

Sources

1. History of the Iraqi Armed Forces(1988): Establishment and Development of the Air Force, vol. 17, Arab Printing House, Baghdad.
2. Hamid Muhammad Al-Jubouri (2014): The Iraqi Army between the Danger of Politics and the Scarcity of Weapons 1921-1958, Dar Amna for Publishing and Distribution, Amman.
3. Haidar Ghanem Mutawa (2016): Iraq's Military Policy in the Royal Era, Dar Dijlah Library for Publishing and Distribution, Baghdad.
4. Khalil Muhammad Al-Daghistani. (1997). Air power in the nuclear age. Baghdad: Directorate of Military Training and Combat Development.
5. File No. 5029/311, File Title Ministry Curriculum, May 1954.
6. File number 562, file address Basra Air Defense / Abadan 1942.
7. Aqeel Al-Nasiri (2005): The Army and Power in Royal Iraq, House of General Cultural Affairs, Baghdad.

8. Alaa Jassim Mohammed Al-Harbi (2002): Iraqi-British Relations 1945-1958, House of Wisdom for Printing and Publishing, Baghdad.
9. Qahtan Hamid Al-Anbaki (2013): Iraqi Air Force (1931-1958), 1st Edition, Diyala University Central Press.
10. Mahmoud Ahmed Izzat al-Bayati (2012): The Role of the Military in Politics, House of Wisdom Press, Baghdad.
11. Memoirs of Lieutenant General Saleh Saeb Al-Jubouri (2012): Pages from the Contemporary History of Iraq, Knowledge Forum Press, Beirut.
12. Wathiq Ibrahim Al Bayati, Founding of the Royal Iraqi Military Aviation College, Spotlight and Facts; see: Iraqairmemorialforce website. com.

Sami Fattah And His Role In Arming The Royal Iraqi Air Force 1941-1954

Researcher / Ali Ahmed Nasser Al-Baaj

Master Student / Modern and Contemporary History of Iraq

ali_albaaj1990@uomustansiriyah.edu.iq

Prof. Dr. Jalal Kazem Mohsen Al-Kinani

Al-Mustansiriyyah University / Faculty of Arts / Department of History

dr.jalalkadhim@uomustansiriyah.edu.iq

Abstract:

Sami Fattah made many deals in order to buy planes from Britain and the promise of European countries as well as the United States of America in a separate period of time throughout the period of the position of the Iraqi Air Force Command despite all the difficult circumstances he faced and the events that have become an obstacle in the way of achieving its goals in order to develop power Iraqi air, and the purchase and armament of the aircraft. However, despite all the challenges that prevented the achievement of his curriculum, which he prepared, he was able to achieve his plan, which he drew with his policy and wise leadership.

Key words: Arming, developing, purchasing, deals, aircraft.