

75 عامًا ونسور لبنان تحلق عاليًا

ندين البلعة خيرالله

تحتفل القوات الجوية في الجيش اللبناني هذا العام بيوبيلها الماسي، إذ تم تأسيسها في العاشر من حزيران من العام 1949. بعد ذلك بسنوات قليلة تمكّنت هذه القوات من بناء غطاء جوي لحماية الأجواء اللبنانية والدفاع عنها.

في هذه المناسبة نلقي الضوء على سلاح الجو اللبناني وواقعه الراهن، مرورًا بمراحل ومحطات مهمة مرّ بها. ولعل أهم ما تفيدها به القراءة في تلك المراحل والمحطات هو خلاصة أساسية: نسور الجو استحقوا لقبهم بجدارة. فحين تقلّصت الإمكانيات وما عاد العتاد المتوافر قادرًا على الاستجابة للحاجات وتلبية المهمات، تكفّلت الكفاءة المقرونة بالشجاعة والقدرة على الابتكار، بالمواجهة والانتصار على العقبات، لا بل سجّلت سوابق غير معهودة استندت للتنويه والتقدير.

عودة إلى البدايات

في 13 أيار 1949، كلّف قائد الجيش اللواء فؤاد شهاب المقدم إميل بستاني بمهمة إنشاء قوة جوية وتنظيمها. كان ذلك بعد نحو سنة من معركة المالكية التي واجه فيها الجيش اللبناني العدو الإسرائيلي، وبعد بضع سنوات على تسلّم الدولة اللبنانية وحدات الجيش من سلطات الانتداب، وانطلاق عملية بناء المؤسسات في لبنان المستقل.

في 20 آب 1949، أي بعد ثلاثة أشهر فقط من قرار إنشائه في العاشر من حزيران 1949، نقدّ سلاح الجو اللبناني أول عملية له بالتنسيق مع قوى البر على أثر قيام مجموعة بأعمال مخلة بالأمن في جرود الهرمل في منطقة البقاع. وقد أدّى ذلك إلى استسلام المجموعة وتوقيف جميع أفرادها. يومها احتفل سلاح الجو بهذا الإنجاز وحلّقت بعض الطائرات على علو منخفض فوق المناطق اللبنانية.



بين الأمس واليوم

على مدى السنوات الـ 75 الماضية، شهدت القوات الجوية تطوراً في هيكلتها وقدراتها. اصطدم هذا المسار بمعوّقات عديدة خصوصاً مع اندلاع الحرب في منتصف السبعينيات من القرن الماضي، وما سبقها من أحداث، وما أعقبها من تطورات، إلى أن آلت الأمور إلى ما هي عليه اليوم، إذ باتت القوات الجوية حالياً تضم عدة قواعد وقطع، وهي مجهزة بالعتاد اللازم وبنضوي في صفوفها ضباط وعناصر أثبتت الوقائع قدراتهم واحترافيتهم العالية.

بناء القدرات: ربما كانت الخطوات صغيرة لكنها ثابتة

في مقابلة مع قائد القوات الجوية العميد الركن الطيار ميشال الصيفي، كانت لنا جولة على الواقع الحالي للقوات الجوية، ومسيرة التطور التي شهدتها، إضافة إلى كيفية مواجهتها للتحديات والأزمات التي فرضتها الظروف في لبنان خلال السنوات الأخيرة.

يعتبر العميد الصيفي بناء القدرات الحديثة في القوات الجوية أنها عملية مبرمجة وممنهجة باتجاه بناء ثابت وراسخ، ربما بخطوات صغيرة، ولكنها خطوات ثابتة. بدأت هذه العملية في العام 1995 مع وصول أولى الطائرات التي تسلمتها القوات الجوية وهي طوافات من نوع UH-1H، ثم استمرت بخطوات متلاحقة وفق رؤية واضحة. فكل خطوة أُخذت كانت مدروسة ولأهداف وأسباب محددة. وهنا يوضح: «بدأنا مثلاً بالطوافات لأنّ فريق العمل كان متوافراً لاستقدام هذا النوع منها. بعدها تمّ تسلم الطوافة القتالية غازيل Gazelle، ثم البوما Puma، والـ Huey II والـ MD 530 في الوقت نفسه، لتتوجه بعدها إلى الأجنحة الثابتة Fixed Wing، فتسلم الجيش في العام 2009 طائرة



بعد بضعة أشهر من ذلك، شاهد اللبنانيون بفخر طائرات سلاح الجو تشارك لأول مرة في العرض العسكري لمناسبة عيد الاستقلال في 22 تشرين الثاني 1949.

وفي سياق استرجاع البدايات، يُشار إلى أنّ امتحانات التخرج لأول دورة في سلاح الجو جرت في الأول من تموز 1952. آنذاك تألفت لجنة الامتحان من ضباط من سلاح الجو الملكي البريطاني أتوا خصيصاً من القواعد البريطانية في قبرص، وأجروا الامتحانات النظرية والتطبيقية والعملية. وقد اجتاز خمسة تلامذة هذه الامتحانات بنجاح، ونالوا الشهادة التأسيسية في الطيران، وبقي عليهم التمرّس في القتال الجوّي.

YOUR PARTNER IN AGRICULTURAL PROGRESS

With over fifty five years of experience in the international trade and distribution of Pesticides, Specialty Fertilizers, Seeds, Irrigation Systems, Biopesticides, and Public Health Products Unifert offers the expertise and reliability that you count on today.



FERTILIZERS



SEEDS



PESTICIDES



PUBLIC HEALTH



IRRIGATION

BAUCHRIEH

Barbar Abou Jaoude street
Unifert's building
Phone: +961 1 900 372

SAIDA

Boulevard Maarouf Saad,
near Chouaib Hospital
Phone: +961 7 721 951

ZAHLE

Taanayel main road,
near Hariri clinic
Phone: +961 28 512 042

TRIPOLI

Tebbane Highway,
Ghanem building
Phone: +961 6 389 881



البيرق والشعار

الخلفية الزرقاء: ترمز إلى سماء لبنان.
إكليلا الغار: يرمزان إلى الشموخ والإباء والمجد،
النسر: يرمز إلى التحليق عاليًا والعين الثاقبة.
الدائرة الحمراء في داخلها مثلث أبيض تتوسطه دائرة
خضراء: ترمز إلى الشعار الذي يميّز الطائرات العسكرية اللبنانية.
الأرز الخضراء: تمثل أرز لبنان الشامخ.
الشريط الأحمر والأبيض: يرمز إلى العلم اللبناني.

القدرة على الابتكار

لقد كان للقوات الجوية عدة محطات أثبتت قدرة عناصرها على الابتكار والتفكير خارج المألوف. في هذا السياق، يُذكر تدخّل الطوافات في معركة نهر البارد كعامل حاسم في الانتصار على الإرهابيين بعد أن ابتكر فنيو القوات الجوية وطياروها وسيلة أتاحت رمي القنابل الكبيرة من الطوافات. وفي معركة فجر الجرود، استخدمت طائرة سيسنا في تحديد الأهداف ليتمّ رميها بقذائف الكوبر هيد Copper Head الموجهة بالليزر.

عامل الابتكار والتصميم كان أيضًا خلف نجاحات كثيرة رغم التحديات والأزمات.

ويوضح العميد الصيفي أنّه خلال السنوات الأخيرة، أسهمت المهارات والقدرات التي يمتلكها عناصر القوات الجوية بتجاوز عقبة شح التمويل، والتوفير في كلفة الصيانة وإعادة التأهيل. ومن الأمثلة على ذلك إجراء الكشف على طوافات البوما في قاعدة حامات، علمًا أنّ هذا الكشف يحصل كل 15 عامًا وكلفة إجرائه لدى الشركة المصنّعة عالية جدًا. طوافة الـ AB212 التي بقيت 30 سنة متوقفة عن الطيران، أعادتها إلى الأجواء قدرات الفنيين والتقنيين في القوات الجوية، وبات لديها سرب جاهز منها.

السيينا Cessna Caravan AC208، ومن بعدها السوبر توكانو Super Tucano A-29B المزوّدة بأسلحة دقة عالية في العام 2017، يعد بناء الخبرات والتمرس عليها على مدى سنوات.

التكامل ومفهوم العمليات

بعد تطوير القدرات على صعيد الأسلحة والعتاد، برزت ضرورة التكامل مع قدرات قوى البر في العمليات المشتركة. فقد برزت الحاجة إلى وجود مراقبين أرضيين متمرسين في إدارة النيران الصديقة LAGI (عنصر التكامل الأرضي الجوي Lebanese Air to Ground Integration)، وهم من القوات الجوية ومن الوحدات المقاتلة على الأرض وخصوصًا من الأفواج الخاصة (مغاوير، مغاوير بحر ومجوقل) وأفواج الحدود البرية. بشكل أوضح، بات مطلوبًا وجود طواقم مدرّبة ومجهزة تضم عناصر يمتلكون المهارات اللازمة في مجال الطيران وفي الوقت نفسه مدربين على العمليات البرية، وهذا ما جرى العمل عليه وتحقيقه بنجاح اعتبارًا من العام 2019.

يتولّى الـ LAGI مهمة التنسيق بين القوة الداعمة أي الطائرات في القوات الجوية، والقوة المدعومة وهي الوحدات البرية التي تحتاج إلى الدعم الجوي بهدف تنفيذ المهمات بنجاح.

في سياق متصل، جرى العمل على بناء القدرات وفق مفهوم العمليات (ما يُسمى ConOps - Concept of Operations) وكيفية إدارتها، سواء كان ذلك في العمليات القتالية أو في عمليات البحث والإنقاذ الأساسية في البحر أو في البر، أو لمصلحة أفواج الحدود البرية، أو لمصلحة الأفواج الخاصة.

بالتوازي مع ما سبق ذكره، تم تطوير برمجيات خاصة تواكب العمل الإداري لمتابعة الطائرات، وجاهزية الطيارين وتدريبهم، ومعالجة الأمور المتعلقة بقطع الغيار ووقود الطائرات وغيرها. وثمة توجه حاليًا نحو تطوير العتاد الأرضي والمطارات، أي البنى التحتية للقواعد الجوية.

UNION

Healthcare
— Partners

75+
years
75 YEARS OF EXCELLENCE . 75 YEARS OF EXCELLENCE . 75

اكثر من ٧٥ عام من التميّز في مجال الرعاية الصحية

نحظى بثقة



Hotline 1246 - www.d-union.com

UPO

Union Pharmaceutique d'Orient s.a.l.

UPO IS A LEADING PROMOTER AND DISTRIBUTOR

Pharmaceuticals, Cosmeceuticals,
and Hospital diagnostics.

Trusted by our partners



+961 (0) 1 387 815

info@upo.com.lb

www.upo.com.lb



خلال هذه الفترة كان العميد الطيار محمود مطر قائداً للقوات الجوية، لكنّه قبل أن يتطرق إلى هذه الفترة على أهميتها، يُصرّ على الإشارة إلى «أيام العزّ» التي عاشتها القوات الجوية اللبنانية، وخصوصاً في العام 1964 حين كانت تُعتبر من أقوى أسلحة الجو في المنطقة وأحدثها. ويقول: «كنا نقدّم الدعم لكل الدوريات على الحدود اللبنانية - السورية - الفلسطينية، نجول بطائرات Vampire، كما كنا نقوم باستعراضات فوق مطار المطلة على الحدود اللبنانية - الفلسطينية من دون أن نهاب الطيران الإسرائيلي المعادي».

تسلّم العميد مطر قيادة القوات الجوية في ظل كثير من الصعوبات والتحديات، وأبرزها عدم حصول القوات الجوية على قطع البديل الضرورية للطائرات، ما أدى إلى تعطل عديد منها وعرقلة المهمات اليومية.

ويذكر العميد مطر خطوات مهمة تحققت في هذه الفترة منها: «تجميع القواعد الجوية ونقل الطائرات إلى قواعدها الرسمية. وخلال الفترة التي كان خلالها الطريق الرئيسي باتجاه الشمال مقطوعاً، قمنا بإنشاء خط جوي بين مطار بيروت ومطار القليعات الذي جهّزناه لاستقبال طائرات مدنية، وذلك بالتعاون مع شركة الميدل إيست. ونقلنا جهاز الـ Direction Finder - DF من منطقة البقاع إلى جزيرة الأرناب المقابلة لمدينة طرابلس تلبية لشروط شركات التأمين التي لا تقبل أن تحط الطائرات في مطار من دون أجهزة ملاحة جوية. بالإضافة إلى ذلك تسلمنا طائرات Huey ذات المحرك الواحد، والتي زوّدناها خزانات فارغة من أجل تسهيل هبوطها فوق البحر في حال تعطلت، وهي ما زالت تعمل إلى اليوم. وفي هذا دليل على ابتكار الحلول الذي عُرفت به القوات الجوية منذ بداياتها».

بالنسبة إلى العميد مطر، تحتاج القوات الجوية اليوم إلى مزيد من الطائرات الحربية ذات الأجنحة الثابتة، على غرار السوبر توكانو التي تملكها. أما كلمته إلى الضباط والعسكريين، وخصوصاً في ظل



التفكير خارج المألوف برأي قائد القوات الجوية ساعد في التأقلم مع الظروف التي فرضتها الأزمة، ومتابعة تنفيذ المهمات بفاعلية، كذلك كان هناك دور أساسي للمساعدات التي تلقّتها كما باقي الوحدات.

وفي نهاية لقائنا به، يؤكّد العميد الصيفي أنّ التطور والتحديث عنوانان لمشاريع كثيرة تواصل القوات الجوية سعيها لتحقيقها، ومن أبرزها حالياً بلوغ مستوى متقدم من التنسيق مع القوات البحرية التي تحتاج عملياتها إلى دعم جوي، وذلك أسوة بما حصل على صعيد التنسيق مع قوى البر.

مراحل ومحطات

توالت على قيادة القوات الجوية نخبة من ضباط الجيش اللبناني، في ذاكرة كل منهم محطات تختصر تاريخ مرحلة، وتُشكّل جزءاً من الذاكرة الجماعية لجيش التزم ثبات ولاءه الوطني ومسؤولياته، ولم يحلّ تواضع إمكاناته يوماً دون قيامه بواجبه.

شهدت الفترة الممتدة بين مطلع تسعينيات القرن الماضي ومنتصفها إعادة توحيد الجيش وبناء قدراته بعد سنوات الحرب الطويلة.



Allied Engineering Group
مجموعة المهندسين المتحدين

Your Partner For The Future

More than 600 clients in more than 50 countries through the Middle East and Africa rely on our products and services to meet their growing needs

Our Expertise

- SWIFT Connectivity
- Software Development
- Consultancy
- Project Management
- Support

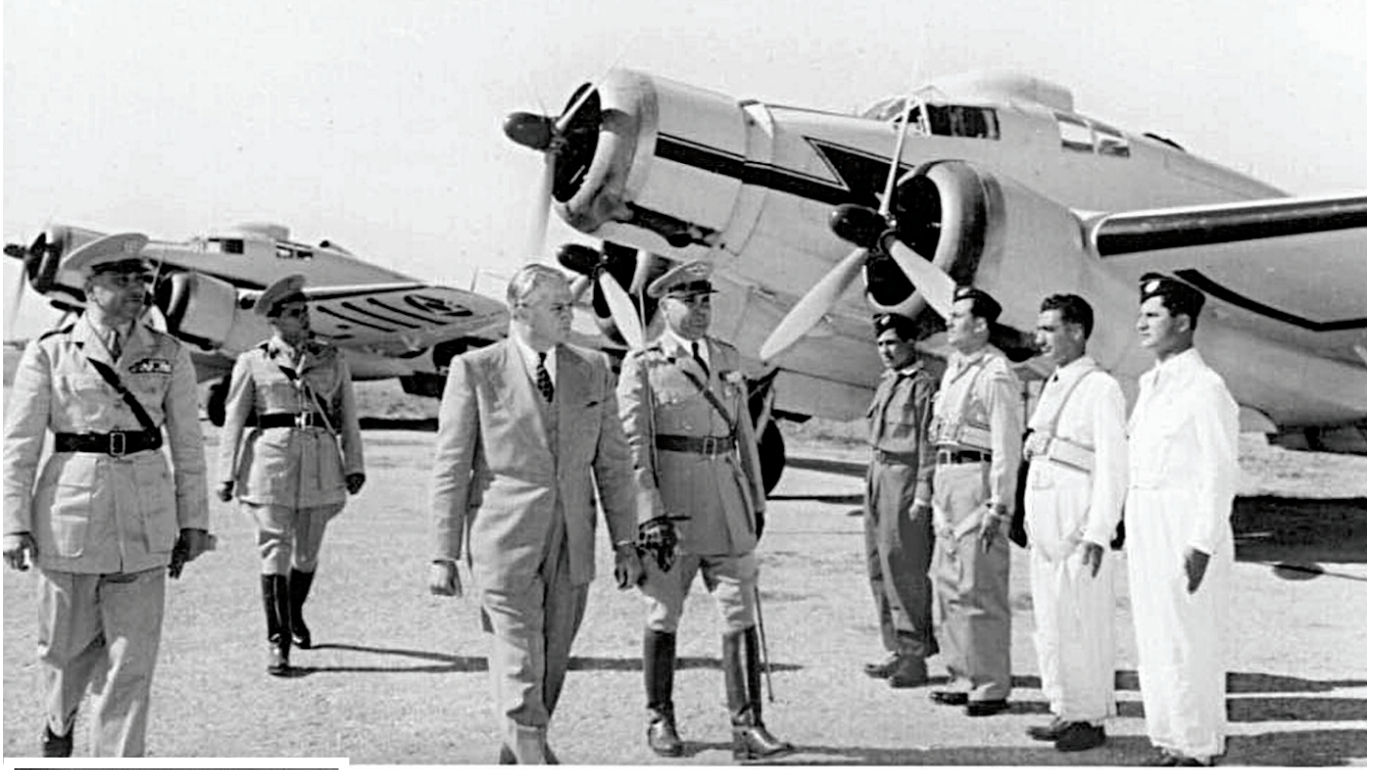
Our Presence

- | | |
|---------|---------|
| Lebanon | Cyprus |
| Iraq | Algeria |
| Bahrain | UAE |
| Egypt | KSA |

Our Solutions

- SWIFT Service Bureau
- Name Filtering
- SMS/Email Client & User Notification
- Secure & Managed File Transfer
- Fault Tolerance & Disaster Recovery
- Data Replication & Backup
- Accounts Reconciliation
- Business Integration
- Corporate Payment System
- SWIFT Reporting and Archiving





اشرف على ولادته التمهيد ان
اشرف على رفضه
رضي طلب العلم
الدواء بـ
القائد الاعلى للمبش
اليربسان

التحديات والأزمات التي يعانيها لبنان ومعه الجيش عموماً والقوات الجوية خصوصاً، فمفادها: «أنجزوا المهمات بما توافر من قدرات، وحافظوا على المعنويات العالية».

ثمار التدريب تظهر في نهر البارد

تولّى العميد الركن الطيار نهاد ذبيان قيادة القوات الجوية بين العامين 2002 و2008، فترة كان مطلعها حافلاً بالتحديات على صعيدي اللوجستية والتدريب، بسبب الأوضاع الاقتصادية والإجراءات التي تبعت أحداث 11 أيلول وتأثير ذلك على متابعة الضباط تدريباتهم الأساسية في الخارج. وإذ دفع هذا الواقع إلى تنفيذ هذه الدورات





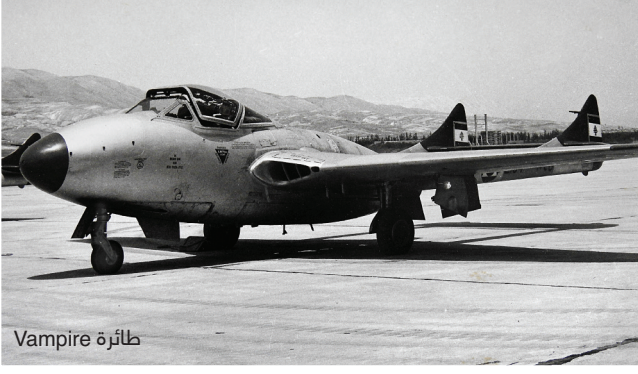
طائرة Dove

في الداخل، فإنّ التدريب نشط بشكل ملحوظ. ويُذكر في هذا السياق، تخريج حوالي 50 طيارًا من مدرسة القوات الجوية، وشراء 6 طائرات Robinson R44 من الولايات المتحدة الأميركية، ما ساعد في الحدّ من كلفة التدريب وأمنّ جهورية عالية للطيران. بالإضافة إلى ذلك، تمّ افتتاح دورات مدرّبي طيران في لبنان، فضلًا عن دورات طياري تجارب، وتخريج عدد من ضباط مهندسي طيران بموجب بروتوكول مع جامعة البلمند، وتدريب مراقبين جويين مؤهلين للعمل في مختلف المطارات المدنية والعسكرية. هؤلاء قاموا بتسيير مطار بيروت الدولي خلال فترة إضراب المراقبين الجويين مجنّبين الدولة خسائر كبيرة من جراء إغلاق المطار لو حصل.



طائرة الميراج III

وفيما كانت القوات الجوية تسير في رحلة التطوير وبناء القدرات، بدأت معركة نهر البارد. وهو يوضح: «كان تدخلنا محفومًا بمخاطر جمة، فقنابل الميراج (400 كلغ)، وقنابل الهانتر (250 كلغ)، عمرها 40 سنة، وقد فقدت عناصر الأمان وباتت تشكل خطرًا في حال تحريكها، فضلًا عن صعوبة توجيهها بشكل سليم لإصابة الهدف بدقة وحماية الصديق من شظاياها. خطورة الموقف دفعتنا إلى ابتكار الحل، فقمنا بتأمين جهاز GPS للطائرات، وكانت المرة الأولى التي يُستعمل فيها لدينا مع الصور الجوية من Google. واستعنّا بمنصات إطلاق القنابل من طائرات الهوكر هانتر، وطوّرنّا طريقة لإطلاق قنابل جرى تصنيعها بالتعاون مع اللواء اللوجستي وفوج الهندسة. اعتبرت هذه التقنية ابتكارًا مدهشًا، وكانت من الأسباب التي سمحت بتزويد القوات الجوية أفضل الأسلحة».



طائرة Vampire

برأي العميد ذبيان، يمكن أن تؤمن المعدات والذخائر في فترة قصيرة، ولكن العنصر البشري الذي سيستخدم هذه المعدات يحتاج إلى سنوات من التدريب والعمل ليكون جاهزًا. وإذ يقول: «كان استثمارنا في التدريب، وقد ظهرت نتائجه على أرض الواقع»، ويؤكد «أنّ القوات الجوية اليوم في وضع ممتاز تقنيًا وبشريًا»، مشددًا على أهمية التدريب وتطوير العتاد، خصوصًا الطائرات من دون طيار، وهو ما ليس ببعيدٍ عن إمكانياتنا وطاقاتنا.



طائرة Fouga Magister



الطائرة المقاتلة هوكر هانتر Hawker Hunter



طائرة التدريب الأساسي بولدوغ Bulldog

تواريخ في مسيرة

ولادة سلاح الجو في قاعدة رفاق الجوية، وتعيين المقدم إميل بستاني أول قائد له.	حزيران 1949:
وصلت إلى بيروت عن طريق الجو من إنكلترا ست طائرات تدريب تحمل العلم اللبناني.	20 تموز 1949:
وصل إلى رفاق سرب يضم أربعاً من القاذفات الإيطالية سفوايا مركيتي.	31 آب 1949:
وصلت إلى لبنان طائرات دوف الأميركية، وذلك بعد أن انتهت مرحلة التدريب الأولى، وبات على سلاح الجو اللبناني أن يتزود طائرات مقاتلة.	5 آذار 1951:
26 كانون الثاني 1952: تسلّم قائد السلاح في مرفأ بيروت ست طائرات «هارفرد Harvard» أميركية الصنع تعمل في حقل التدريب المتقدم.	
وصلت إلى مطار بيروت أول دفعة من طائرات «فامباير» من إنكلترا، التي شكّلت السرب الأول للقاذفات في لبنان، واعتبر سلاح الجو اللبناني في حينها من الأقوى والأحدث في المنطقة.	27 آب 1953:
تسلّمت القوات الجوية طائرات التدريب من نوع تشيبمانك.	1954:
جُهِزَت القوات الجوية بسرّيتين من طائرات الهوكر هانتر المقاتلة بريطانية الصنع.	1958:
تسلّمت القوات الجوية طوافات ألويت - II ألويت III الفرنسية الصنع. وتبعته دفعة ثانية من طوافات ألويت III في أوائل العام 1969.	1961:
عقدت اتفاقية بين الدولتين اللبنانية والفرنسية لشراء طائرات «الميراج - Mirage» وإرسال طيارين وفنيين لمتابعة دورات في فرنسا على هذه الطائرات. وكانت جهوزية الطائرات مرتفعة نظراً للقدرة العالية التي كان يتمتع بها الطيارون والفنيون. وتوالى تشكيل الأسراب الجوية خلال السنوات التالية.	1967:
تمّ تجهيز القوات الجوية بطوافات حديثة من طراز أوغوستا بل 212 إيطالية الصنع ذات محركين.	1973:
جُهِزَت القوات الجوية بطائرات التدريب نوع بولدوغ بريطانية الصنع.	1975:
تسلّمت القوات الجوية طوافات البوما فرنسية الصنع، وبعد سنة تسلّمت طوافات الغازيل فرنسية الصنع.	1980:
في نهاية الثمانينيات توقفت معظم الأسراب عن الطيران بسبب تضررها نتيجة للحرب الأهلية اللبنانية.	
تسلّمت القوات الجوية على دفعات سرّيتين من طوافات الUH-1H.	1995:
تمّ تسلّم ثلاث طوافات من نوع «UH-1H»، وتبعته خمس طوافات من النوع نفسه خلال العام 2001.	2000:
وصلت إلى لبنان طوافات التدريب الجوي Robinson-R44.	2005 و 2006:
تمّ تسلّم طوافات الغازيل.	2007:
تمّ تسلّم طوافة AGUSTA WESTLAND AW-139.	2008:
تسلّمت القوات الجوية من الولايات المتحدة الأميركية منظومة كاملة من الطائرات من دون طيار نوع RQ-11B إضافة إلى طوافات SIKORSKY S61-N.	2009:
تسلّم طائرات CESSNA CARAVAN AC-208B.	2009 و 2013:
تسلّم أول دفعة من طوافات البوما SA330- SM مقدمة كهبة من دولة الإمارات العربية المتحدة، وتمّت إعادة إحياء السرب التاسع.	2010:
تسلّم طوافات HUEY II.	2012:
تأسّس سرّيتين للاستطلاع الجوي مجهّزين بمسبّرات من نوع Aerosonde.	2015:
تسلّم طائرات من دون طيار نوع Scan Eagle.	2016:
تسلّم الدفعة الأولى من طائرات السوبر توكانو المقاتلة Super Tucano A-29B من ضمن برنامج المساعدات الأمنية الأميركية.	2017:
تسلّم سرب جديد من طوافات MD530 من ضمن برنامج المساعدات الأمنية الأميركية.	2021:





للمرة الأولى في تاريخ لبنان بات في القوات الجوية طيارون وفنيون إناث.

وتطوير الهجوم. هنا كان الأمر الأبرز استعمال الإحداثيات الرقمية نهاراً والشعاع الليزري ليلاً لإنارة الأهداف المنوي تدميرها والدلالة عليها من خلال التنسيق الدقيق بين الطيارين ومركز قيادة مشترك، وذلك للمرة الأولى في تاريخ القوات الجوية. وقد أثمر التنسيق والعمل المباشر بين أسراب القوات الجوية نجحاً باهراً في شلّ تحركات العدو ليلاً ونهاراً وتدمير جزء كبير من قواه. كما تمّ استعمال الشعاع الليزري للمرة الأولى أيضاً لتوجيه رميات المدفعية عيار 155 ملم حتى الحدود الشرقية لمنطقة القتال».

ويؤكد العميد شاهين أن القوات الجوية أثبتت فعلاً أنها ذراع الجيش الطويل، وأنّ الثقة المتبادلة والتنسيق التام بين وحدات القتال يشكّلان العامل الأساسي لإنجاح المهمات.

... وفي "فجر الجرود"

عنوان المرحلة التي عاصرها العميد الركن الطيار زياد هيكل كقائد للقوات الجوية (من حزيران 2017 وحتى آذار 2022)، مرحلة الانتصار على الإرهاب في معركة فجر الجرود، وتحقيق عديد من الإنجازات.

يشير العميد الركن هيكل إلى أنّ عمليات الاستطلاع التي نفّذتها القوات الجوية بواسطة الطائرات من دون طيار، وطائرات السييسنا كانت أساسية في التحضير للمعركة. أما عنصر المفاجأة الذي شكّل عاملاً أساسياً في فاعلية الدعم الناري في المعركة وحسّمها لمصلحة الجيش، فكان الابتكار الذي توصلت إليه القوات الجوية بالتنسيق مع مدفعية الجيش، وقد قضى بتوجيه قذائف الكوبر هيد Copper Head (التي توجّه عادةً بواسطة جهاز ليزر على الأرض) بواسطة جهاز الليزر المركب على الطائرات. أمّن نجاح هذه التجربة للجيش إمكان ضرب أهداف حيوية بشكل دقيق، لا بل أكثر «تمكناً من ضرب أهداف متحركة بواسطة قذائف المدفعية». هذه التقنية شكّلت عامل

هذا ما حصل في جرود عرسال

خلال الفترة الممتدة بين 2010 و2017 تواصل العمل على تطوير قدرات القوات الجوية، وهذا ما تجلّى من خلال تسليح طوافات البوما Puma بالقنابل والرشاشات ومزاحف إطلاق صواريخ عائدة إلى طائرات الهوكر هانتر، إلى جانب ابتكار أساليب التصويب ودقة الإصابة، وتكثيف التدريب للطيارين والفنيين والبحث عن طرق جديدة لاستخدام الإمكانيات المتوافرة.

ويخبرنا العميد الركن الطيار غسان شاهين الذي كان قائداً للقوات الجوية في الفترة المذكورة، أنّه بعد إنشاء قاعدة حامات الجوية (2010/11/25) وتموضع طوافات البوما فيها، بوشر العمل على تسليحها لكونها تتميز بمواصفات فنية عالية مقارنة بطاوعة UH-1H.

وبعد أن أثبتت القوات الجوية قدراتها العالية في دعم القوى البرية خلال معركة نهر البارد، عادت من جديد إلى الواجهة مع اندلاع المعارك في جرود عرسال حيث استعملت طائرة السييسنا في عمليات الاستطلاع المكثفة.

ويوضح: «أُخذ القرار بمشاركة جميع الأسراب القتالية للاستفادة القصوى من طائرة السييسنا، من حيث اختيار الأهداف، ومراقبتها، وإنارتها ليزرياً، والتصويب، والتسديد وتسجيل النتائج الآنية والفورية



إلى جوار ربهم ارتفعوا شهداء، وفي البال تضحياتهم وذكراهم الخالدة



مفاجأة للعدو، ونالت إعجاب الجيش الأمريكي الذي لم يستخدم هذه الطريقة في رميات المدفعية.

أما على صعيد المشاريع التطويرية، فيذكر العميد هيكل تولّي القوات الجوية الكشف الفني على الطوافة الرئاسية والبوما، وإعادة تشغيل الطوافة AB212، وتسليم طائرات سوبر توكانو، وهي طائرات ذات أجنحة ثابتة وعليها سلاح ذكي (صواريخ APKWS وقنابل موجهة بالليزر)، والطوافات القتالية MD530.

ومن الناحية التنظيمية، أُعيد تنظيم هيكلية الوقاية الجوية وإصدار تعليمات على مستوى عالٍ وفق المعايير المعمول بها عالمياً، بالإضافة إلى مشاريع أخرى كإنشاء جناح التكامل الجوي - الأرضي الطوافة AB212 وتسليح طوافة البوما Puma وغيرها.

اليوبيل الماسي للقوات الجوية هو أكثر من مجرد تاريخ، إنه رواية لبطولات تتوارثها الأجيال، وعزم لا يلين في سبيل حماية الوطن أرضاً وبحراً وسماءً. نسور لبنان يخلقون عالماً، متمسكين بالأمل والعزيمة والتفاني، والقدرة على الابتكار وابتداع الحلول عند كل حاجة. يواكبون التطور ويتطلعون إلى غدٍ أفضل متجاوزين التحديات بكل عزم وإصرار.

القواعد والقطع الجوية

تضمّ القوات الجوية 4 قواعد في رباق وبيروت والقيعات وحامات، بالإضافة إلى مصلحة عتاد الجو ومدرسة القوات الجوية وكتيبة الرادار.

المهام والمسؤوليات

تتولّى القوات الجوية المحافظة على سلامة المجال الجوي الوطني، وتأمين الدعم الجوي للقوى البرية والبحرية إلى جانب مهام الاستطلاع والمراقبة الجوية، ومهام النقل والتصوير الجوي. كما تتقدّم مهام خاصة منها المساهمة في مكافحة التهريب البحري والبري، ومنها ما يتصل بالتدخل في أثناء الكوارث والظروف الصعبة لتقديم العون للمواطنين، فضلاً عن مهام إطفاء الحرائق، وعمليات البحث والإنقاذ والمساعدة في مكافحة الحشرات والآفات الزراعية وسوى ذلك.