تشرين الاول (اكتوبر) ٩٥ طائرة منها ، ثم استلمت بقية الطائرات في مطلع عام ١٩٧٤ .
وتعتبر « الميراج ـ ٥ » أحدث مقاتلة ـ قاذفة فرنسية قبل ظهور طائرة التفوق الفرنسية «ف ـ ١» . وتتمثل ميزاتها في سرعتها العالية (٢ر١ ماك على ارتفاع ١٢ كم) وقدرتها على المناورة على الارتفاعات المنخفضة ، وضخامة حمولتها الحربية (٤٢٠٠ كغ) ، وامكانية قيامها بعمليات القصف في الهجوم الارضي بالاضافة الى القيام بمهمات الاعتراض بعد تسليحها بالصواريخ جو ـ جو . وطول مداها القتالي (١٣٠٠ كم) . وتكمن اهميتها بالنسبة الى سلاح الطيران المصري في انها تغطي نقصا كبيرا في هذا السلاح ، ناجما عن طبيعة الطائرات المصرية السوفياتية الصنع وتقسيم عملها . اذ لا يوجد في سلاح الطيران المصري او السوفياتي نفسه طائرة قاذفة مقاتلة مماثلة ، قادرة على المشاركة في الهجوم الجوي والمطاردة والاعتراض . وهي افضل بكثير من طائرة الهجوم الارضي المصرية « سوخوي ـ ٧ م ف » لانها اسرع منها (٢ر١ ماك مقابل ٢ر١ ماك) ، وتحمل من القنابل والقذائف الصاروخية اكثر منها بأربعة اضعاف ، ويزيد مداها القتالي عن مدى السوخوي ٣ مرات تقريبا . بالاضافة الى قدرتها على الاعتراض والمطاردة ، الامر الذي يسهل عملية ادارة القتال الجوي ، ولا يجبر غرفة العمليات الجوية على تأمين الحماية الجوية الدائمة « للميراج ـ ٥ » خلال قيامها بمهمات القصف .

واذا قارنا « الميراج ـ ٥ » مع طائرة « الميغ ـ ٢١ م ف » متعددة الاغراض ـ وهي احدث انواع طائرة « الميغ ـ ٢١ » وجدنا ان « الميغ ـ ٢١ م ف » تماثلها تقريبا بالنسبة الى المدى القتالي والسرعة ، وتتفوق عليها الى حد ما في مهمات الاعتراض ، ولكنها أضعف منها بكثير في مهمات القصف ، اذ لا تستطيع « الميغ ـ ٢١ م ف » ان تحمل سوى ٤ قنابل زنة ٢٥٠ كغ او اربعة صواريخ جو ـ ارض عيار ٢٢٠ مم او ٣٢٥ مم . وهذا يعني ان حمولتها الحربية تعادل ربع الحمولة الحربية « للميراج ـ ٥ » .

وليس لدينا معلومات عن عدد طائرات « ميراج ـ ٥ » الليبية التي قامت بمهمات قتالية خلال حرب تشرين الاول (اكتوبر) او بعدها . ومن المحتمل جدا ان يكون العدد ٣ ـ ٤ أسراب*، وان يكون عدد كبير من طياري هذه الاسراب من المصريين نظرا لحداثة السلاح الجوي الليبي وقلة عدد طياريه . ويمكننا ان نتصور مدى تأثير انسحاب الطائرات الليبية من مصر على القوة الجوية المصرية اذا عرفنا ان السرب قادر على ان يحمل في الطلعة الجوية الواحدة ٦٤ طنا من الحمولات الحربية ، وخاصة اذا كانت المطارات التي ينطلق منها قريبة من مسرح العمليات بشكل يجعل الطائرة قادرة على القيام بمهمتها دون ان تحمل معها خزانات وقود اضافية .

أما المعنى السياسي للرسالة فيتمثل في ردة الفعل الفرنسية المنتظرة . ومن المعروف ان الحكومة الفرنسية درست بعد نشر الرسالة مسألة حظر السلاح بالنسبة الى منطقة الشرق الاوسط ، واعتبرت ان هذا الحظر غير مجدي ، لانه لم يمنع الطائرات الليبية من المشاركة الفعلية في حرب تشرين الاول (اكتوبر) . ولقد ظهر في فرنسة اتجاهان : ينادي اولهما بتوقيع العقوبات على ليبيا (عدم بيعها طائرات « ف ـ ١ » ، منع الذخيرة وقطع الغيار عنها ، توقيف تدريب طياريها .. الخ) . وينادي الثاني بالغاء حظر الاسلحة عن الدول المشتركة في الصراع العربي ـ الاسرائيلي .

وبالرغم من الضغط الصهيوني وقوة التيار المنادي بتوقيع العقوبات على ليبيا ، فان من غير المنتظر ان تلجأ الحكومة الفرنسية الى تدبير حدي من هذا النوع ، لان تدبيرا كهذا يجعل الصناعة الجوية الفرنسية تخسر أسواق السلاح في الدول العربية الغنية (السعودية ـ الكويت ـ ليبيا) التي لا تميل الى تسليح جيوشها بأسلحة شرقية ، وتجعل هذه الاسواق تسقط بيد الصناعة الجوية الاميركية الداخلة في تنافس قوي مع الصناعة الجوية الفرنسية . لذا فليس أمام الحكومة الفرنسية في المستقبل سوى مخرجين . ١ ـ عدم التصرف ازاء هذه المخالفة بشكل عصبي ، والتأكيد

---

* تقدر المصادر الغربية ان الطائرات الليبية الداخلة في الخدمة الفعلية، والتي تشكل وحدات قتالية تعادل ٤ اسراب . ٦٤ طائرة ، وان الطائرات الاخرى لم تنظم بعد داخل وحدات قتالية بسبب نقص الكوادر الجوية والارضية .