

پر بلندای سپهر



جلد اول

براساس خاطرات خلبانان نیروی هوایی ارتش

مدرسة الخليلية

١٨٩٧-١٩٠٥

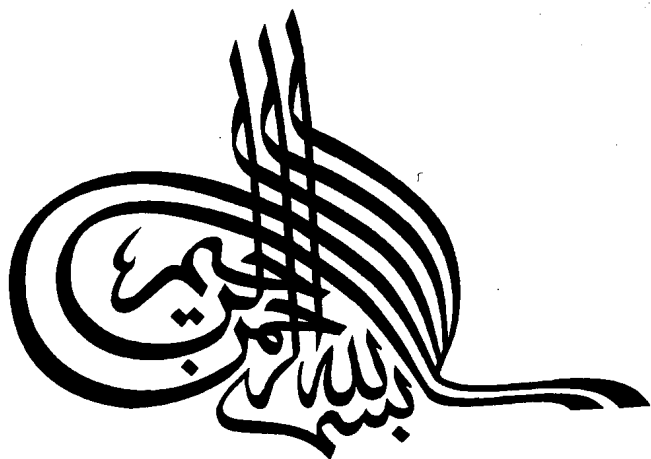
٢٤



انتشارات عقیدتی سیاسی نیروی هوایی ارتش

ISBN 964 - 6297 - 05-6

شابك ۹۶۴-۶۲۹۷-۰۵-۶



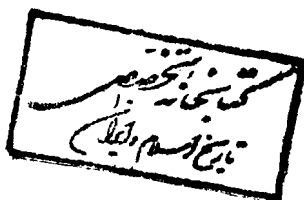
از بیانات مقام معظم رهبری:

«... خاصه خلبانان شکاری ما یک برجستگی‌هایی نشان دادند و فداکاریهایی کردند که زبان عاجز است از اینکه بتواند در عبارات کوتاه حقایقی را که در میدان جنگ از این عزیزان و از بقیه عناصر نیرو بروز کرد توصیف کند. من فراموش نمی‌کنم آن روزهایی را که شدت جنگ و در بحبوه‌های حوادث تلخ، جوانان مؤمن و فداکار و خلبانهای ما روی آسمان چه فداکاریهایی کردند و در زمین در مقابله با تهاجم دشمن چه مرارتهایی کشیدند! و اینها جزو پرونده معنوی و ذخیره الهی و آسمانی نیروی هوایی در سخت‌ترین دوران آزمایشهای این ملت ثبت است.»

بر بلندای سپهر

براساس

خاطرات خلبانان نیروی هوایی ارتش



انتشارات عقیدتی سیاسی نیروی هوایی ارتش

۱۳۷۶

ایران، ارتش، نیروی هوایی، اداره عقیدتی سیاسی، انتشارات
بر بلندای سپهر: براساس خاطرات خلبانان نیروی هوایی ارتش / به کوشش حکمت قاضی
میرسعید، - تهران: انتشارات عقیدتی سیاسی نیروی هوایی، ۱۳۷۶.
ج. : عکس. - (انتشارات عقیدتی سیاسی نهاجا؛ ۱۵)
۱. جنگ ایران و عراق، ۱۳۵۹-۱۳۶۷. - خاطرات، الف. قاضی میرسعید، حکمت، گردآورنده.
ب. عنوان.
۹۵۵/۰۸۴۳
ب ۹۶۵ الف

بر بلندای سپهر (ج ۱)

- * به کوشش: معاونت تبلیغات و روابط عمومی (سید حکمت قاضی میرسعید)
 - * طرح روی جلد: دایره هنرهای تجسمی عقیدتی سیاسی (ستوان حمیدرضا خزایی)
 - * حروفچین و صفحه آرا: مرکز خدمات کامپیوتری انتشارات عقیدتی سیاسی (اصغر جعفری)
 - * چاپ: چاپخانه نهاجا
 - * تاریخ چاپ: ۱۳۷۶
 - * نوبت چاپ: دوم
 - * تیراژ: ۵۰۰۰ نسخه
 - * بها: ۳۵۰۰ ریال
 - * ناشر: انتشارات عقیدتی سیاسی نیروی هوایی ارتش
- شابک - ۹۶۴-۶۲۹۷-۰۵-۶ ISBN 964-6297-05-6

آدرس: تهران، خیابان پیروزی، ستاد نیروی هوایی، انتشارات عقیدتی سیاسی نهاجا،

تلفن: ۳۴۷۰۸۹، فاکس ۳۴۶۲۸۱

هرگونه اقتباس و نوشتن فیلمنامه از این مجموعه بدون اجازه کتبی از ناشر ممنوع است.

فهرست مطالب

عنوان	صفحه
مقدمه ناشر	۷
نذر	۱۱
دوئل در آسمان	۲۵
لغو اجلاس بغداد	۳۵
صبح مروارید	۴۵
برگی از حماسه پیکان	۵۳
پرواز بر فراز حور	۶۷
لحظه‌های اضطراب	۸۱
نبرد بر فراز سلیمانیه	۹۷
عبور از سد آتش	۱۰۷
تا مرز معجزه	۱۱۹
آنان که در صحنه پیکار، خوش درخشیدند	۱۳۷
کاوشگران	۱۴۵
عکس‌ها	۱۵۳

مقدمه

چشم‌انداز تاریخ کهن ما همواره گویای ایثارگریها، رشادتها و جانفشانیهای سلحشور مردانی است که با عزّت، شرافت و سربلندی از پیکار در راه حرّیت و آزادی نهراسیدند و آگاهانه و شجاعانه به پیشباز مرگ تاختند.

انسانهایی که در راه عقیده الهی خود جنگیدند و جان شیرین را همانند متاعی ناچیز تقدیم داشتند. وارستگی که در سخت‌ترین لحظه‌های حیات، بی‌هیچ تردیدی سرباختن در راه آرمانی الهی و مقدّس را بر ننگ سازش در برابر زورگویان ترجیح دادند.

در تاریخ آزادی بشر، شرح حرّیت ملت سلحشور ایران که با اراده‌ای پولادین و به دنبال پیری دلباخته حق و حقیقت از سلاله پاک ابراهیم در برابر تمامی جبّاران زمانه ایستاد و حماسه‌ای شگرف از شهادتها و جانبازیا پدید آورد، جای ویژه‌ای دارد.

شرح فداکاری سلحشور مردان جبهه‌های حق علیه باطل در دفاع مقدّس و یاد آن همه آرمان‌خواهی تا ابد با تاریخ آزادی انسان قرین خواهد بود.

در طول هشت سال دفاع مقدّس، بلندای سپهر جولانگاه جان‌برکفانی

از نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران بود که انجام عملیاتهای مخلصانه و جانانه‌شان دوست را به تحسین و دشمن را به تسلیم وامی داشت. خلبانان شجاع نیروی هوایی در طول جنگ تحمیلی عراق علیه ایران همانند نوک پیکان حمله‌ای که از فن آوری و تخصص آحاد پرسنل نهاجا تجهیز و به نیروی ایمان و تعهد مزین شده بود، بر قلب خصم یورش می‌بردند و در این راه حسین‌وار وظیفه الهی خود را به انجام می‌رساندند. در جنگ نابرابر، خلبانان جان برکف نیروی هوایی آن گونه در صحنه پیکار ظاهر شدند و رزم کردند که فصلی بس بزرگ از حدیث این نبرد الهی را بر بالهای خویش نگاشتند و برای امت اسلامی مان مایه افتخار و برای دشمنان (بویژه استکبار) مایه حیرت شد.

به یاد می‌آوریم زمان جنگ را که دشمن زبون داعیه فتح سه روزه کاشانه‌مان را کرده بود و در اوضاعی که هیچ نیروی منسجمی جلودار این خصم افسار گسیخته نبود، نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران با آمادگی همیشگی که از ویژگیهای بارز این نیرو است، در کمتر از چند ساعت پس از بمباران ناجوانمردانه دشمن، پاسخ مناسبی و آن هم در سطح وسیع و در قالب یک پرواز عظیم ۱۴۰ فروندی به دشمن داد. و باز به یاد می‌آوریم که به علت پیشروی سریع دشمن به داخل خاک میهن اسلامی، هواپیماهای شکاری نیروی هوایی برخلاف هر نوع عرف و جنگ کلاسیک برای کُند کردن شتاب ماشین مکانیزه و زرهی دشمن که بی‌امان در حال پیشروی بود، همانند اسلحه آرپی جی به شکار تانک و بعضاً چون تک‌تیراندازانی ماهر به تعقیب نیروهای پیاده دشمن می‌شتافتند.

از خاطر نبرده‌ایم و بارها و بارها شاهد بوده‌ایم که با پدیدار شدن یک هواپیمای خودی بر بالای سر رزمندگانمان در جبهه‌ها چه قوت قلبی بر آنان حاصل می‌شد و سر از پانشناخته چنان غریو شادی و شعف بر می‌آوردند که گویی چندین لشکر به یاری‌شان شتافته است.

مفتخریم که نگارنده آن دلاورمردیها و ایثارگریها هستیم و اطمینان داریم که با کاستیهای فراوان، نمی‌توانیم بیانگر واقعی از خود گذشته‌گی‌های یکایک رادمردان نیروی هوایی باشیم. امیدواریم و از خدای بزرگ مسئلت داریم که بتوانیم گوشه‌ای از مجموعه حوادث تلخ و شیرین دوران به یاد ماندنی دفاع مقدس را به رشته تحریر در آوریم.

شجاع مردانی را می‌ستاییم که صاعقه‌وار خشم امت انقلابی ایران را در قالب بمبها بر سر دشمن زبون فرو ریختند و سنگرهای کفر را درهم نوردیدند. درود بر شما ای تیزپروازان وادی عشق که پهنه دشتها، ستیغ کوهها، انبوه جنگلها، فراز آسمانها و گستره دریاها گواه راستین هشت سال پیکار جوانمردانه‌تان است.

انتشارات عقیدتی سیاسی نهجا

نذر

خاطره‌ای از سرتیپ خلبان سیدرضا پردیس

هر روز از جنگ تحمیلی، خاطره است و هر لحظه‌اش دنیایی از حوادث و اتفاقات گوناگون؛ مخصوصاً برای ما خلبانان که نظاره‌گر و شاهد این جریانها بوده‌ایم. حوادثی که گاه خوشحال‌کننده و گاه تأسف‌آور بوده‌اند. خلبانانی را شاهد بودیم که صبح زود، همراه با خود به سالن تشریح پرواز آمدند و حتی با هم پرواز کردیم؛ اما دیگر باز نگشتند. چه لحظات حساس و طاقت‌فرسایی بود!

* * *

در زمستان سال ۶۳ وقتی دشمن بعثی با هواپیماهای میگ ۲۵ خود، از ارتفاع بالا، شهرهای ایران، بخصوص تهران را مورد اصابت



بمب قرار می‌داد و تعداد زیادی از هموطنان ما را با حرکتی چنین ناجوانمردانه به شهادت می‌رسانید، مردم، بی‌صبرانه در انتظار پاسخی مناسب و مقابله به مثل، از جانب نیروی هوایی ارتش بودند. در جبهه زمینی، رزمندگان، رفته رفته آماده عملیاتی گسترده می‌شدند و انجام یک پرواز شجاعانه و روحیه‌ساز، توسط عقابان تیزپرواز نیروی هوایی، در روند انجام عملیات زمینی، بی‌تأثیر نبود. در آن هنگام، من در پایگاه شهید «نوزه» خدمت می‌کردم و مسئولیت گردان نگهداری را برعهده داشتم.

در یک شب زمستانی، وقتی عقربه‌های ساعت، حدود ۷ را نشان می‌داد و هنوز دقایقی بیشتر از ورود من به منزل نمی‌گذشت، زنگ تلفن، به صدا درآمد. به گمان اینکه یکی از دوستانم با من کار دارد، خودم گوشی را برداشتم. آن طرف گوشی، مسئول «عملیات» پایگاه بود که می‌گفت: «لطفاً هر چه زودتر به پست فرماندهی پایگاه بیایید!» پیش خودم گفتم در این وقت شب و زمستان، حتماً مسئله خاصی پیش آمده که ما را احضار کرده‌اند. لذا بلافاصله لباس پرواز را به تن کردم و منتظر ماشین نشستم. چند لحظه بعد، صدای بوق مینی‌بوس واحد عملیات، خبر از این می‌داد که باید زودتر از منزل خارج شوم تا دوستان و همکارانم را در داخل ماشین، زیاد منتظر نگذارم.

ضمن سلام و علیک با دوستان، علت احضار خود را جویا شدم؛

اما آنها هم چیزی نمی‌دانستند. پس از چند دقیقه، به پست فرماندهی رسیدیم و مستقیماً به اتاق هدف رفتیم. (جایی که اطلاعات مربوط به اهداف پروازی در خاک دشمن، در آن نگهداری می‌شود و جز کسانی که صلاحیت ورود به آنجا را دارند، کس دیگری نمی‌تواند وارد آن شود.)

پس از چند دقیقه انتظار، فرمانده پایگاه حاضر شد و شروع کرد به ایراد مطالبی از این قبیل که دشمن این روزها آنقدر گستاخ شده که هر شب، عده زیادی از هموطنانمان را به خاک و خون می‌کشد و سرانجام از سوی مسئولین، تصمیم گرفته شد که به لحاظ تقویت روحیه عمومی مردم و رزمندگان، ما هم مقابله به مثل نماییم و اهدافی را در داخل شهر بغداد، بمباران کنیم.

فرمانده پایگاه اضافه کرد: اگر چه تبلیغات زیادی در مورد گستردگی پدافند شهر بغداد شده و در پروازهای قبلی، [شهید] «دوران» را بر روی همین شهر، مورد اصابت پدافند قرار داده‌اند، ولی من امیدوارم که با نیروی ایمان شما، بتوانیم از این موانع، عبور کنیم و اهداف داده شده را در داخل این شهر، بمباران نماییم. حالاً کسانی که تمایل دارند در چنین عملیاتی و با چنین مأموریتی شرکت نمایند، دست خود را بالا بیاورند.

بعد از لحظه‌ای سکوت، من، به همراه تعداد زیادی از دوستان،



دست خود را بالا بردیم. چون فکر می‌کردیم هزینه هنگفتی که برای تربیت ما به عنوان خلبان جنگی صرف شده، امروز باید به بهره‌برداری برسد و حالا که مملکت به تخصص و توان ما نیازمند است، باید در هر جا که لازم باشد و در هر مأموریتی هر چقدر هم خطرناک، حضور داشته باشیم.

از میان تمام داوطلبان، من و دوست هم‌پروازم «سروان جهانبخش حسنی» انتخاب شدیم و بی‌درنگ، شروع به تهیه نقشه مسیر، سمت حرکت، ارتفاع، سرعت و بالاخره تمام عواملی که برای یک پرواز خوب لازم است، نمودیم. تمام نقاط مهم مسیر را شناسایی و مقدار بنزین مصرفی در طول مسیر رفت و برگشت را نیز محاسبه کردیم. پدافند دشمن در طول مسیر و در شهر بغداد و محل استقرار آنها را هم از روی نقشه‌های موجود، مورد بررسی قرار دادیم.

پاسی از شب گذشته بود که برای استراحت، روانه منزل شدیم و قرار گذاشتیم که فردای آن روز، صبح زود، جهت پرواز، حاضر شویم. در مورد مأموریتمان، هیچگونه صحبتی با خانواده نکردم و چون قرار بود ساعت ۵ صبح از منزل خارج شوم، صبح بسیار زود از خواب بیدار شدم. بلافاصله نمازم را خواندم و در همین هنگام، صدای اتومبیلی - که قرار بود ما را به پایگاه برساند - سکوت را شکست.

از منزل خارج شدم. هوا خیلی سرد بود. سوار ماشین شدم و در

داخل ماشین، همکار پروازی‌ام را دیدم که خندان و شاداب نشسته بود. مجدداً به پست فرماندهی رفتیم تا اگر توجیهات تازه‌تری هست، بشنویم و آخرین تشریح قبل از پرواز، انجام شود. بعد از صرف صبحانه‌ای مختصر، هر دو، روانه محل پارک هواپیما شدیم؛ چتر و کلاه پروازی را برداشتیم و از زیر قرآن، عبور کردیم. کلام خدا را بوسیدیم و با قلبی مطمئن، بدون اینکه از چیزی نگرانی داشته باشیم، حرکت کردیم.

هوا سرد و تاریک بود. در داخل پناهگاه^۱، زیر نور مهتابی‌ها و با کمک چراغ قوه، هواپیما را بازدید کردیم. قرار بود تقریباً همزمان با طلوع آفتاب ما هم از زمین، بلند شویم و اوج بگیریم و با توجه به اینکه اختلاف افق همدان (پایگاه شهید نوژه) با بغداد، ۳۰ دقیقه است، درست در همان لحظات طلوع آفتاب، روی شهر بغداد می‌رسیدیم. بنابراین، پس از بازرسی هواپیما، بی‌معطلی سوار آن شدیم.

موتور راست را با علامت، روشن کردم^۲ و شروع کردم به بررسی (چک کردن) سیستمها و ابزارهای دقیق داخلی هواپیما. کلید دستگاه

۱. پناهگاه، شلتر، Shelter آشیانه مستحکمی که هواپیما را در آن نگهداری می‌کنند.

۲. موتور راست، اول و بعد از چک کردن تمامی نشان‌دهنده‌ها، با علامت دست و با برق خارجی روشن می‌شود.



ارتفاع سنج را زدم تا آن را چک کنم؛ اما چراغ دستگاه، به علامت وجود ایرادی در آن، روشن ماند. مجدداً آن را خاموش و روشن کردم اما گویا هنوز هم ایرادی در این سیستم وجود داشت ...

با خود گفتم: «خدایا! مگر نه اینکه هدف ما از انجام این مأموریت، جلب رضایت تو است و ما برای رضای تو داوطلب انجام این مأموریت شده ایم، پس اگر صلاح است، به ما کمک کن تا این ایراد، برطرف شود و ما بتوانیم به مأموریت خود ادامه دهیم.» هنوز همه این جملات از خاطر من نگذشته بود که کلید را روشن کردم و این بار، هیچ ایرادی مشاهده نکردم. گویی اصلاً نقصی در دستگاه نبوده است! با این اتفاق، روحیه ام تقویت شد و مصمم تر از گذشته شدم؛ چون مصلحت خداوند را در انجام این مأموریت می دیدم و حتی این قضیه را به فال نیک گرفتم.

هواپیما را به سمت باند پروازی هدایت کردم و بدون اینکه تماس رادیویی با برج مراقبت یا هر ایستگاه زمینی دیگر برقرار نمایم، با صدای غرّش موتورهای هواپیما که سکوت صبحگاهی را می شکست و فضا را می شکافت، از زمین بلند شدیم و در ارتفاع مطلوب، به طرف خاک دشمن، سمت گرفتیم.

نمی دانم چگونه می توان احساس یک خلبان را در داخل هواپیما، وقتی برای انجام مأموریتی می رود، بیان کرد؛ ولی لحظات بسیار



شیرین و زیبایی است. زیرا انسان، آن هنگام که دل از این کره خاکی می‌کند و خود را در آسمان می‌بیند، احساس می‌کند که انگار اسباب تقرّب به خدا برایش مهیا شده است! من، مأموریتم را با چنین آمادگی روحی، آغاز کردم.

در ارتفاعی نسبتاً پایین، در حدی که کوههای مقابل را بلندتر از خود می‌دیدم و مطمئن بودم که دشمن، قادر به دیدن راداری ما نیست، مسیر را ادامه دادم. به نقطه‌ای رسیدیم که دیگر از آنجا به بعد، وارد فضای عراق می‌شدیم. با مقایسه مسیر پروازی با نقشه‌های خودم مطمئن شدم که روی خطوط از قبل تعیین شده پرواز می‌کنم. ارتفاع را تا حداقل ممکن، کم کردم و بر سرعت هواپیما افزودم به طوری که حالا دیگر تقریباً در ارتفاع ۱۰۰ پایی^۱ زمین و با سرعت تقریبی ۸۵۰ کیلومتر در ساعت، پرواز می‌کردم. در طول مسیر، در داخل خاک عراق، همه تلاشم معطوف به این بود که از روی مناطق مسکونی عبور نکنم و این به دو دلیل بود. اول اینکه دیدبانها و عوامل شهری عراق، متوجه حضور ما نشوند تا شبکه دیده‌بانی عراق، غافلگیر شود. دوم اینکه چون هدف ما، محل مشخصی بود، نمی‌خواستیم برای مردم غیرنظامی، مزاحمتی

۱. پا، فوت Foot: واحد طول و تقریباً معادل ۳۰/۵ سانتی‌متر.



فراهم آوریم.

تا رسیدن به شهر بغداد، من و همکار خلبانم، آیه «وَجَعَلْنَا مِنْ بَيْنِ أَيْدِيهِمْ سَدًّا وَ مِنْ خَلْفِهِمْ...»^۱ را بارها و بارها قرائت کردیم و مأموریتمان را با قوت قلب ادامه دادیم. به همکارم گفتم اگر به حول و قوة الهی توانستیم با موفقیت مأموریت را به انجام برسانیم، به دیدار و زیارت حضرت امام می‌رویم. غافل از اینکه نذر باید دو طرفه باشد! (یعنی قبول ایشان هم شرط بود؛ ولی از آنجا که روحیات امام را می‌دانستم یقین داشتم با آن بزرگواری و کرامتی که امام دارند، ما را از دیدار خودشان محروم نخواهند کرد.)

هنوز چهره آسمانی امام، پیش چشم بود و صحبت‌م تمام نشده بود که به نزدیکی محل انتخاب شده برای «گردش نهایی» رسیدیم. مسیر آخر را طوری انتخاب کرده بودیم که برای جهت گرفتن به سمت شهر، باید از یک منطقه جنوبی بغداد، ۲۰ مایل^۲ مانده به هدف، آخرین گردش را انجام می‌دادیم که مجبور نشویم روی هدف گردش نماییم. (چون اعتقاد من بر این است که گردش روی هدف، باعث می‌شود سطح زیادی از هواپیما در مقابل دشمن، ظاهر گردد و

۱. آیه ۹ از سوره یس که به توصیه معصومین علیهم‌السلام در وقت خطر و برای ایمن ماندن از شر دشمنان خوانده می‌شود.

۲. مایل، Maile, Mile: واحد طول و تقریباً معادل ۱۶۰۹ متر.

امکان اصابت پدافند هوایی دشمن به هواپیما، بیشتر شود.)
همین که در سمت دلخواه قرار گرفتیم، دشمن، دیگر حضور ما را
حسن می‌کرد. ستونهای آتشی که به سمت آسمان روانه بود، از شلیک
بی‌امان پدافند زمین به هوای دشمن خبر می‌داد. اما مگر خلبان
می‌تواند در آن موقعیت، به خاطر وجود تهدید، مسیر خود را ادامه
ندهد؟ من هم علی‌رغم همه خطراتی که تهدیدمان می‌کرد، به کار
خود ادامه دادم.

بر روی هدف قرار گرفتم و با شلیک مسلسل که صدای مهیبی
ایجاد می‌کند و با فریاد «الله اکبر» (که به خودم دلگرمی می‌داد)،
بمبهایم را که نمود خشم ملت بود، بر اهداف تعیین شده، فرو ریختم.
چه احساس زیبایی دارد خلبان، در آن لحظه که با موفقیت، هدف
را منهدم می‌کند! حالا دیگر هواپیما سبک شده بود و خیلی خوب و
زود، سرعت می‌گرفت. سرعت را به حدود ۱۱۰۰ کیلومتر در
ساعت، افزایش دادم. کابل‌های دکل‌های برق فشار قوی که در حومه
بغداد بود، گاه باعث می‌شدند که ارتفاع را اندکی بالا بیاورم؛ اما
هر بار، مجدداً به ارتفاع ۲۰ متری زمین، پایین می‌رفتم.

همیشه به دوستانم توصیه می‌کردم که پس از رها کردن بمب،
بلافاصله گردش نکنند تا سطح بال هواپیما در مقابل آتش پدافند
هوایی قرار نگیرد. لذا، خودم هم بیش از ۳۰ ثانیه در همان سمت



قبلی حرکت کردم و بالاخره هواپیما را به سمت «۱۰۰ درجه» که ما را به طرف کوههای مرزی ایران هدایت می‌کرد، گردانیدم.

چند لحظه‌ای از پرواز در این سمت نگذشته بود که همکارم از کابین عقب، صدا زد و گفت: «یک هواپیمای دشمن دارد ما را تعقیب می‌کند»^۱... چاره‌ای نداشتم جز اینکه در ارتفاع پایین‌تر (مثلاً ۱۰، ۱۵ متری زمین) پرواز کنیم. قبلاً سرعت را به حداکثر مجاز، رسانده بودم و پرواز در ارتفاع پایین با چنین سرعتی، خطرات زیادی به همراه داشت. به عنوان مثال اگر موشک دشمن به قسمتی از هواپیما اصابت می‌کرد، راه‌گزیری برای ما باقی نمی‌ماند و با یک حرکت غیرعادی، هواپیما به زمین اصابت کرده و منهدم می‌شد.

درگیرودارهایی از دست این هواپیما بودم که همکارم اعلام کرد ظاهراً هواپیمای دشمن، از تعقیب ما منصرف شده و بازگشته است. ولی بعداً که به پایگاه مراجعت کردیم، معلوم شد هواپیمای دشمن که در ارتفاع پایین در تعقیب ما بود، با زمین برخورد کرده و ساقط شده است. این را پستهای شنود ما که کلیه تحرکات دشمن را در آن لحظه زیر نظر داشتند، از مکالمات رادیویی آنها، متوجه شده بودند. نمی‌دانم چقدر باید خدا را شکر می‌کردیم که برای ما چنین اتفاقی

۱. در داخل هواپیما، دستگاهی هست که با گرفتن امواج راداری هواپیماهای دیگر، سمت و نوع تهدید را بر روی دستگاه نشان می‌دهد.



نیفتاد؛ آخر، ما هم برای گم کردن خودمان از دید عراقیها، در همان ارتفاع خطرناک، پرواز می کردیم!

ارتفاع ما آنقدر کم بود که من یک لحظه متوجه شدم تیرهای چوبی سیاه رنگی در مقابلم قرار دارند و چیزی نمانده به آنها برخورد کنیم. بی درنگ، دستگیره هدایت هواپیما را به عقب کشیدم ولی قسمتی از باکهای خارجی هواپیما و سکان عمودی آن، با یک کابل برق برخورد کرد. تکان شدیدی به هواپیما وارد شد و من چیز دیگری حس نکردم.

بنزین هواپیما بسیار کم بود؛ تقریباً ۳۸۰۰ پوند (در حالی که حداقل ۵۰۰۰ پوند^۱، نیاز بود) به همین خاطر، به کوههای مرزی که رسیدیم، برای صرفه جویی در مصرف بنزین، سریعاً شروع به اوجگیری نمودم. اگر چه این افزایش ارتفاع، برای ما خطرناک بود و ممکن بود شکاریهای دشمن، در آن اوج که به خوبی دیده می شدیم، مجدداً ما را ردیابی و تعقیب کنند؛ ولی چاره ای جز این نبود!

ارتفاع را اندک اندک به ۲۹۰۰۰ پارساندم و همزمان، با مرکز کنترل رادار تماس گرفتم. از نحوه جواب دادن رادار، مشخص بود که خیلی خوشحال هستند. با استفاده از یک تاکتیک خاص، از فاصله ۷۰

۱. پوند، Pound: واحد وزن و معادل ۴۵۳ گرم.



مایلی پایگاه، شروع به کم کردن ارتفاع کردم. با برج مراقبت هم تماس گرفتم و بعد از چند دقیقه، در داخل باند پروازی نشستیم. از آنجا که بر اثر برخورد کابل با هواپیما قسمتهایی از آن، آسیب دیده و کنده شده بود، مجبور شدیم هواپیما را در انتهای باند، خاموش کنیم.

با صدای «الله اکبر» استقبال کنندگان، از هواپیما پیاده شدیم. دوستان و همکاران پروازی و فنی و مسئولین وقت پایگاه، ما را در آغوش گرفتند و این پیروزی را به ما تبریک گفتند. ما هم از اینکه مأموریتمان را با موفقیت انجام دادیم، شادمان بودیم.

وقتی هواپیما را دیدم، باورم نمی شد! برخورد با کابل در هنگام پرواز، قسمتهایی از باکهای خارجی را کنده بود و به صورت صفحاتی مقاوم و سرعت گیر در مقابل جریان هوا درآورده بود. چیزی که در آن شرایط، می توانست باعث سقوط ما شود.



با مسئول عقیدتی سیاسی پایگاه صحبت کردم و او را از نیت و «نذر» خود که زیارت امام راحل مان بود، آگاه کردم. ایشان هم پس از تماس با تهران، درخواست ما را به عرض امام (ره) رسانده بود. حضرت امام فرموده بودند: «بگویید بیایند». ما هم فردای آن روز، با اشتیاق باور نکردنی، عازم تهران شدیم؛ چرا که بی صبرانه منتظر



دیدار امامان بودیم.

خوشبختانه، انتظار ما برای زیارت امام (ره) زیاد طول نکشید و در روزی که مصادف با ولادت حضرت زهرا سلام الله علیها و تولد حضرت امام بود، در یک اتاق خصوصی در جماران، چشم و دلمان، با زیارت امام عزیز، روشن شد.

آن پیر، با عظمت نگاه و جلال و ابهت سیمای ملکوتی اش، در همان چند لحظه ای که به ما افتخار داد و در خدمتش بودیم، چنان در قلب و روح ما اثر کرد که بی اختیار، اشک شادی در دیدگانمان نمایان شد و روحانیتی شگفت در وجود خویش، حس کردیم.

امام عزیز، چند جمله ای برای ما صحبت کردند و فرمودند: «شما لشکریان اسلام و باعث افتخار و امام عصر (عج) هستید. برایتان آرزوی سلامت و توفیق می کنم» و من که خود را لایق و شایسته این جملات نمی دانستم، عرق شرم بر پیشانی ام نشست. از اینکه یک بار دیگر توفیق یافتم که امام را از نزدیک زیارت کرده و «نذر» خود را ادا کنم، سپاس خداوند را به جای آوردم. ملاقات آن روز ما با امام، یکی از بهترین خاطرات دوران زندگی من است. امیدوارم در آینده نیز توفیق خدمت به اسلام، مسلمین و ایران عزیز را داشته باشم.

دوئل در آسمان

خاطره‌ای از سرتیپ خلبان سیروس باهری

در طول هشت سال جنگ تحمیلی و دفاع مقدس، یکی از کانونهای اصلی درگیری، که نوک پیکان تمامی حملات هوایی دشمن به شمار می‌رفت، «پایگاه سوم شکاری» بود. این پایگاه، از آنجا که از نظر موقعیت جغرافیایی و امکانات دفاعی در سطح بسیار بالا و ممتازی قرار داشت، مدام مورد حمله همه‌جانبه هواپیماهای دشمن متجاوز قرار می‌گرفت. خلبانان ایثارگر این پایگاه، روزانه با انجام چندین مأموریت جنگی خواب را از چشم مزدوران صدامی می‌ربودند و در خلال ۲۴ ساعت شبانه روز، در گردان پروازی و آشیانه، با انجام مأموریت‌های آماده (آلرت^۱)، هشیارانه بیدار می‌ماندند تا از فشار بی‌امان دشمن که در تمامی جبهه‌ها اعمال می‌شد، بکاهند.

۱. آلرت، Alert، اصطلاحاً اتاق خلبانان آماده را می‌گویند.



علی‌رغم همه تلاشها و جانفشانیهایی که انجام می‌شد، به دلیل همکاری استکبار جهانی در تجهیز و تدارک امکانات نظامی و غیرنظامی عراق، حملات دشمن، مکرر و بی‌وقفه بود و خلبانان عراقی از آنجا که توان رویارویی با مدافعان تیزپرواز نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران را نداشتند، ناجوانمردانه نقاط مسکونی و مواضع غیرنظامی را مورد هدف قرار می‌دادند. دزفول، کرمانشاه، ایلام، همدان و ... گویی سهمیه‌ای روزانه از این بمبارانها داشتند!

در یکی از حملات هوایی دشمن به شهر همدان عده زیادی شهید و مجروح شدند. مجروحان در بیمارستان پایگاه و بیمارستانهای شهر در کنار بیماران عادی و مصدومان سایر شهرها، بستری شده بودند و من که مسئولیت فرماندهی پایگاه را به عهده داشتم، روز بعد از حمله دشمن، سعی کردم از تک تک مجروحان، عیادت کنم.

در یکی از بیمارستانهای شهر، در حین عیادت مجروحی، چشمم به دختر بچه سه چهار ساله زیبایی افتاد که چند جای صورت نگران و معصومش، جراحات برداشته بود. به شدت می‌لرزید و به آغوش یکی از پرستاران، پناه برده بود.

در پرس و جویی که کردم متوجه شدم که وی تمامی افراد خانواده، از جمله پدر و مادرش را در کرمانشاه، در بمباران وحشیانه



دشمن، از دست داده است. در آن موقعیت، انزجار شدیدی از این اقدام غیرانسانی دشمن، همراه با ترحمی عمیق نسبت به آن کودک پژمرده بی گناه، سراسر وجودم را پر کرده بود. صمیمانه تصمیم گرفتم در صورت امکان و از آنجا که خود، دختری ندارم، او را به خانه ببرم و چون فرزند حقیقی خویش، از وی نگهداری کنم.

در پی این تصمیم، بررسی نموده و دریافتم که کودک مجروح، مادر بزرگی دارد که باید موافقت وی را کسب کنم. برای این منظور و به اتفاق چند تن از همکاران دلسوز و خیر، به ملاقات ایشان رفتیم و من درخواست خود را مطرح کردم. مادر بزرگ، از من به خاطر دلسوزی و خیرخواهی تشکر کرد؛ اما از قبول این درخواست، امتناع ورزید.

همراهان من، که به سرنوشت کودک، علاقه مند شده بودند، سعی کردند به شیوه‌های مختلف، نظر موافق مادر بزرگ را جلب کنند ولی با همه تشویقها و توضیحات آنها، پاسخ او هیچ تغییری نکرد. نهایتاً اضافه کردند که این دوست و همکار ما که متقاضی سرپرستی نوه شماست، فرمانده پایگاه هوایی منطقه و خلبان است و در مقابل مردم، عمیقاً احساس مسئولیت می‌کند و چنین درخواستی از ناحیه او، بسیار طبیعی و از سر تعهد اخلاقی، دینی و میهنی است.

مادر بزرگ کودک، پس از شنیدن این مطلب و آگاهی از مسئولیت و



شغل من، با تأمل و تعمقی کوتاه، به سادگی اظهار داشت:

«چنانچه ایشان خلبانی ماهر و مسلمانی مسئول هستند، به جای نگهداری از این طفل بی سرپرست، بهتر است مانع حملات شبانه روزی دشمن شوند و به جای نگهداری از یک طفل، از بی سرپرست شدن صدها طفل، پیشگیری نمایند و حامی و سرپرست واقعی صدها نفر باشند.»

سخن مادر بزرگ، چنان ساده و مؤثر بود که دوستان ما را از هرگونه اصرار، منصرف نمود و اثر شگرفی بر همه ما گذاشت.

چند روز از این ماجرا گذشت. بعد از ظهر یک روز شلوغ که من به علت تداوم و حجم زیاد کار، قدری احساس خستگی می کردم، به آشیانه آلت رفتم تا به خلبانانی که همواره برای مقابله با هواپیماهای دشمن، در آنجا آماده بودند، سرکشی کنم.

در کنار آنان نشسته بودم که زنگ آماده باش و پرواز سریع، به صدا درآمد. این نشانه یورش هوایی دشمن به منطقه ما بود. فرماندهی عملیات، از مرکز فرماندهی پایگاه شکاری درخواست نمود که با توجه به نزدیک بودن غروب آفتاب و ابعاد وسیع حمله دشمن، در پاسخ به این حملات، تنها از خلبانان باتجربه استفاده شود.

این اختیار را داشتم که در صورت تمایل، پرواز نمایم. مقدمات کار، با سرعت انجام شد و من عازم پرواز شدم. پس از بلندشدن، با



رادار منطقه، تماس برقرار کردم و به طرف هواپیماهای دشمن، سمت گرفتم. پرسنل رادار که صدای مرا شناخته بودند، مرتب درباره حضور گسترده دشمن در فضای منطقه، هشدار می دادند و بر مراقبت بیشتر، تأکید می ورزیدند.

از رادار خواستم مرا به طرف دشمن هدایت کند. همچنان که به سوی آنها پیش می رفتم، زیاد بودن تعداد هواپیماهای دشمن و لحن اضطراب آمیز پرسنل رادار، موجب بروز هیجانی ناخودآگاه در من شده بود. به یاد چهره معصوم آن دختر بچه بی سرپرست و حرفهای صادقانه و صمیمی آن مادر بزرگ کرمانشاهی افتادم. از تصور جنایاتی که ممکن بود هواپیماهای دشمن تا دقایقی بعد مرتکب شوند، بر خود لرزیدم. وضعیت خطرناک خودم را به کلی، فراموش کردم و به خود، نهیب زدم که «وقت کار است!»

بی درنگ هواپیماهای دشمن را در صفحه رادار هواپیمای خودم ردیابی نمودم. با نزدیک شدن بیشتر، متوجه شدم که قادر نیستم روی آنها قفل کرده آنها را از دور، هدف قرار دهم. آنها، به وسیله دستگاههای الکترونیکی مخصوصی مانع کار من می شدند. ناچار آنقدر نزدیکتر رفتم که براحتی در دید چشمی من قرار گرفتند. یکی از



آنها را به عنوان هدف، در رنج^۱ راداری خود قرار دادم و اولین موشک را به طرفش رها کردم. چند ثانیه بعد، اصابت موشک را به آن هواپیما، به چشم خود دیدم.

لحظه‌ای چند گذشت. احساس کردم که یک هواپیمای دیگر عراقی، در حالت پرواز جمع دور، با من پرواز می‌کند. خلبان کابین عقب هم که متوجه جریان شده بود، تعجب‌زده پرسید:

«این دیگه چیه؟ چیکار می‌خواد بکنه؟»

نتوانستم پاسخ او را بدهم چون ناگهان دیدم هواپیمای عراقی دارد با افزایش سرعت فاصله خود را از ما کم می‌کند. من هم با یک تصمیم ناگهانی، بلافاصله و به شدت به سمت او گردش کردم و پس از عبور از بالای سرش، به طرف او برگشتم و با مسلسل، به سمتش شلیک کردم. اصابت گلوله‌ها و جرقه‌های ناشی از آن را بر بدنه هواپیما به چشم می‌دیدم.

در همین حال، خلبان کابین عقب، با هیجان گفت:

«بالا را نگاه کن!»

دیدم دو هواپیمای دیگر دشمن، در ارتفاع دو، سه هزار پایی بالای سر ما پرواز می‌کنند. تمام موشکهایمان را قبلاً رها کرده بودیم و

۱ Radar Range: بُرد رادار، حیطه توانایی رادار.



بجز چند تیر فشنگ باقی ماندهٔ مسلسل، چیز دیگری برای دفاع از خود نداشتیم. از لحاظ بنزین نیز برای مراجعت به پایگاه، در مضیقه بودیم. اما آن دو هواپیما هم بیشتر حالت فرار داشتند تا حالت حمله و این خطر، از سر ما گذشت.

هواپیما را به طرف پایگاه هدایت نمودم. در مسیر بازگشت به پایگاه، در حالی که خیالمان نسبتاً از ناحیهٔ دشمن، آسوده شده بود، ناگهان خلبان کابین عقب، خبر از وجود هواپیمای دشمن در پشت سرمان داد و وحشت زده فریاد زد:

«ما را هدف گرفته‌اند!»

ثانیه‌ای نگذشته بود که هواپیمای ما به شدت تکان خورد و شروع به از دست دادن ارتفاع کرد و من خود، ترکش انفجار موشکهای دشمن را در اطراف هواپیما دیدم.

در حالی که فشار منفی هواپیما را تحمل می‌کردیم، خلبان کابین عقب، پیشنهاد کرد که هواپیما را ترک کنیم. در آن لحظات، از غرب به سوی کرمانشاه، در پرواز بودیم و پدافند زمینی منطقه، آتش سنگینی را به اجرا درآورده بود و ما در صورت ترک هواپیما، از آتش پدافند خودی، مصون نبودیم. بناچار، از پریدن و ترک هواپیما، منصرف شدیم.

در عین ناامیدی و رسیدن به این احساس که همهٔ درها به رویمان



بسته شده، با همه وجود و با خلوص تمام، «یا زهرا» گفتم و دستگیره کنترل هواپیما را گرفته، شروع به اوجگیری نمودم. متوجه شدم که هواپیما قابل پرواز است.

حرکت خود را به طرف پایگاه ادامه دادم. آخرین هواپیمای عراقی که ما را تعقیب می کرد نیز دست از تعقیب ما برداشت و ترجیح داد که منطقه را ترک کند.

رادار زمینی خودی، مکرراً در مورد حضور هواپیماهای دشمن در فضای منطقه، هشدار می داد و از ما می خواست که به سرعت به پایگاه برگردیم. من که از دفع دشمن و سقوط دو فروند هواپیمای عراقی و پاک شدن آسمان منطقه راضی و شوق زده بودم به همکارم در کابین عقب گفتم:

«دستمان درد نکند! نبرد جانانه ای بود!»

با آنکه هواپیمای ما مورد اصابت موشک واقع شده بود و هوا هم رو به تاریکی می رفت، از شدت خوشحالی به خاطر سلامت و موفقیتمان، چند بار هواپیما را حول محور اصلی به چرخش درآورده و ابراز شادمانی کردیم. دقایقی بعد به مقصد رسیدیم و عمل فرود، به راحتی انجام شد. هوا کاملاً تاریک شده بود. هواپیما را به طرف پناهگاه، در نزدیکی اتاق آلرت، هدایت کردم و در محل مربوط، پارک و خاموش نمودم. هنگام خارج شدن از پناهگاه، با استقبال صمیمانه



دوستان و همکاران خلبان و مکانیسینها روبه‌رو شدم که بی‌اختیار، فریاد «الله اکبر» سر داده بودند و مرتب صلوات می‌فرستادند. از دوستان استقبال‌کننده، تشکر کردم و سپس به اتفاق آنها به منظور بررسی خسارات، از هواپیما بازدید کردیم. با کمال شگفتی، مشاهده کردیم که میزان خسارتهای وارد شده به هواپیما خیلی بیشتر از تصور است؛ به طوری که تمامی سکان افقی عقب هواپیما - که عمل اوجگیری و فرود را انجام می‌دهد - از میان رفته بود و جای سالمی در بدنه هواپیما وجود نداشت. از اینها شگفت‌انگیزتر اینکه ترکش یکی از موشکهای دشمن، داخل خرج پرتاب موتور تنها موشک رهاننده ما - که نتوانسته بودیم از آن استفاده کنیم - فرو رفته بود ولی آن را منفجر نکرده بود!

این همه، باعث تعجب من و سایر حاضران گردید که چگونه ممکن است هواپیما با از بین رفتن دُم، باز هم بتواند به صورت عادی پرواز کرده و سالم در باند، فرود آید؟! چگونه ترکش فرو رفته در موتور موشک، آن را منفجر نکرده است؟! چگونه ...؟ و چگونه ...؟ کارشناس قسمت مواد منفجره در پایگاه می‌گفت:

«نه من و نه هیچ یک از پرسنل فنی، پاسخی علمی برای آنچه می‌بینیم، نداریم.»

... و اکنون که مدتها از آن ماجرا گذشته است، هنوز هم جوابی



نداریم جز اینکه صمیمانه اعتراف کنیم هرچه بود، از توسل و توجه بود؛ «توجه» به عالم بالا و «توسل» به معصومین علیهم السلام! آنچه روی داد، برای من و همکارانم، درسی تازه و برای دشمن، مایه هراس و وحشت بود؛ بدین ترتیب که در تمام ماه بعد، هیچ هواپیمای دشمن در آسمان کرمانشاه دیده نشد.

لغو اجلاس بغداد

خاطره‌ای از سرگرد خلبان آزاده منصور کاظمیان

از عملیات «ثامن الائمه» (آذر ۶۰) تا «بیت المقدس» و فتح خرمشهر (اردیبهشت و خرداد ۶۱)، فشار نظامی بر عراق چنان شدت گرفت که ارتش این کشور را با حجم عظیمی از ادوات منهدم و نفرات تلف شده، مواجه ساخت. جایگاه سیاسی دولت عراق نیز در منطقه و جهان به شدت متزلزل شد و بدین ترتیب، رئیس این رژیم، مجبور شد دولتهای عرب و بخصوص همسایگانش را با انواع تهدیدات، به همکاریهای سیاسی، اقتصادی و تسلیحاتی وادارد و به سرعت به کسب موقعیت سیاسی جدید پردازد.

تصمیم برگزاری اجلاس سران «غیرمتعهد» در اوایل شهریور ۶۱ در بغداد، که از حمایت جدی رهبران مرجع عرب و کشورهای غربی و بعضی دول نزدیک به بلوک شرق نیز برخوردار بود، می‌توانست



شکستهای نظامی - سیاسی مکرر عراق را در آن چند ماه، جبران کند و به روشنی مشخص بود که صدام، بعد از شکست استراتژی نظامی اش در جبهه‌های نبرد، قصد جبهه‌سازی علیه جمهوری اسلامی در صحنه بین‌الملل و باج‌خواهی دارد.

جمهوری اسلامی ایران که عضو فعال «غیرمتعهدها» ست، با صدور بیانیه شدیداللحنی اعلام کرد که:

«در حالی که نیروهای عراق، بخشهایی از خاک ایران را در اشغال خود دارند، تهران، هیچ هیأتی به این اجلاس نخواهد فرستاد و اصولاً بغداد، محل امنی برای برگزاری کنفرانس سران غیرمتعهد نیست.»

همزمان با اتخاذ تدابیر لازم از طرف رهبران جمهوری اسلامی برای اثبات ناامنی شهر بغداد و متقاعد ساختن هیئت رئیسه کنفرانس به انتقال محل اجلاس، رژیم عراق طی بیانیه‌هایی رسمی بر امنیت کامل فضای شهر بغداد و محافظت دائمی آن به وسیله شبکه‌ای دفاعی متشکل از هواپیماهای رهگیر، انواع موشکها و توپخانه ضد هوایی، پوشش گسترده راداری و هواپیماهای گشت، تأکید می‌ورزید.

اراده سیاسی جمهوری اسلامی بر این قرار گرفته بود که اجلاس سران «غیرمتعهدها» در بغداد برگزار نشود. برای تحقق این اراده و ناامن ساختن شهر بغداد، نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، بهترین و مطمئن‌ترین وسیله بود. اهداف مورد نظر جهت



بمباران، به گونه‌ای انتخاب شدند که آثار حاصل از حملات هوایی، از دید خبرنگاران رسانه‌های گروهی جهان (مستقر در پایتخت عراق)، پوشیده نماند. از این رو، علی‌رغم وجود نقاط حساس و حیاتی زیاد در داخل بغداد و در حاشیه این شهر، همچون: «پایگاه هوایی الرشید»، «نیروگاه هسته‌ای تموز»، «ایستگاه ماهواره مخابراتی بعقوبه»، «المجلس الوطنی»، «کاخ صدام» و پادگانهای نظامی مختلف، برای این منظور، پالایشگاه «الدوره» انتخاب شد (که با توسعه شهر بغداد در سالهای اخیر، در داخل محدوده شهر قرار گرفته است).

بمباران پالایشگاه مهم «الدوره» می‌توانست اولاً: به علت نزدیکی اش به پایگاه هوایی «الرشید» ناتوانی نیروی هوایی عراق را در تأمین فضای بغداد، به اثبات برساند و ثانیاً با ایجاد اختلال در تأمین سوخت شهر بغداد و نیز ایجاد دود و آتش قابل رؤیت برای خبرنگاران خارجی، توان هر نوع پرده‌پوشی را از رژیم عراق بگیرد. در این عملیات غرورآفرین، برای کاهش میزان ضایعات احتمالی و دستیابی هرچه بیشتر به اهداف و تضمین انجام هر چه کاملتر مأموریت، شش تن از برجسته‌ترین خلبانان از بین تعدادی از داوطلبان یک پایگاه هوایی، انتخاب شدند. سه فروند هواپیمای «اف - ۴» نیز برای شرکت در این مأموریت در نظر گرفته شد که دو فروند از



آنها نقش اصلی اجرای مأموریت را بر عهده داشتند و هواپیمای سوم، صرفاً برای ادامه عملیات، در صورت بروز هرگونه اشکال، پیش‌بینی شده بود.



سحرگاه روز سی‌ام تیرماه بود. از آنجا که در جریان مأموریت آن روزمان بودم، زودتر از خواب برخاستم. پس از ادای نماز و استغاثه به درگاه ایزد منان و آرزوی توفیق در مأموریتی که پیش رو داشتیم، در حالی که شهر هنوز جنب و جوش عادی روزانه خود را نیافته بود، منزل را به سوی پایگاه ترک گفتم.

روز غریبی بود. وقتی وارد پایگاه شدم، همه چیز، حال و هوایی دیگر داشت. سرهنگ خلبان «شهید عباس دوران» را دیدم که او نیز همانند من برای انجام مأموریت، آمادگی کامل داشت. در این مأموریت، دو گروه پروازی ما را یاری می‌دادند. هدفمان پالایشگاه «الدَّوْرَة» در محدوده شهر بغداد بود؛ جایی که صدام بیشترین تبلیغات را در مورد امنیت فضای آن، تحت پوشش شبکه دفاعی خود، انجام می‌داد.

هماهنگی‌های لازم قبلاً صورت گرفته بود. بدون از دست دادن



فرصت، به اتاق چتر و کلاه رفته و پس از برداشتن تجهیزات مورد نیاز، اتاق را به سمت هواپیما ترک کردیم. در طول مسیر تا محل استقرار هواپیما، سکوت عجیبی حکمفرما بود. تا آن زمان، عملیات‌های زیادی انجام داده بودم اما نمی‌دانم چرا این بار، با دیگر مأموریت‌هایم فرق داشت! شاید بدان خاطر که موفقیت یا شکست ما در این مأموریت، از بُعد سیاسی برای جمهوری اسلامی و دفاع مقدس‌مان، جنبه حیاتی داشت. در همین فکر بودم که اتومبیل در محل استقرار هواپیمای مورد نظر، توقف کرد. سه نفر از خدمه پروازی به استقبال ما آمدند و پس از احوالپرسی و آرزوی توفیق برای دسته پروازی، آمادگی هواپیما را جهت انجام مأموریت اعلام داشتند. عباس، به منظور بازدید، به دور هواپیما چرخی زد و تمامی تجهیزات، از قبیل بمبها، فیوزها، و سیستم نويز^۱ هواپیما را بررسی کرد و پس از حصول اطمینان، سوار هواپیما شدیم.

از آنجا که در این مأموریت حساس و سرنوشت‌ساز می‌بایست سکوت رادیویی را کاملاً رعایت می‌کردیم، با برج مراقبت، تماسی نداشتیم. قبلاً از پست فرماندهی، شماره پرواز را دریافت کرده بودیم و توسط عوامل برج مراقبت با اعلام علامتهای لازم، کنترل می‌شدیم.

۱. Noise System: دستگاه پارازیت هواپیما.



سرانجام هواپیما در طول باند پرواز با حداکثر سرعت به حرکت درآمد و لحظه‌ای بعد، خود را در دل آسمان یافتیم. دقایقی بعد، دو فروند هواپیمای دیگر نیز باند پرواز را ترک گفته و به ما ملحق شدند. چیزی نگذشت که به صورت یک دسته پروازی با رهبری «سرهنک خلبان شهید عباس دوران» (که یکی از برجسته‌ترین خلبانان نیروی هوایی بود) در موقعیتهای مناسب در کنار هم قرار گرفتیم.

شهید عباس دوران، انسان والایی بود؛ شوخ طبع و با روحیه. قبلاً هم با او به مأموریت رفته بودم اما این بار، او را جدی‌تر و مصمم‌تر از گذشته می‌دیدم. او کمتر حرف می‌زد اما به هنگام لزوم، جدی و کلامش قاطع بود. روز قبل که جهت هماهنگی و کارهای مقدماتی پرواز به منظور تعیین مسیر و هدف از روی نقشه و تعیین تجهیزات لازم به اتاق توجیه (بریفینگ^۱) رفته بودیم، به من گفت:

«اگر خدای ناکرده برای هواپیما سانحه‌ای پیش آمد، سعی کن از صندلی پران خودت استفاده کنی؛ اما ابداً حق نداری دکمه صندلی پران مرا برای ترک هواپیما بزنی.»^۲

۱. بریفینگ، Briefing: توجیه، تشریح.

۲. توضیح این نکته لازم است که در هر دو کابین هواپیمای شکاری، دو سری دکمه وجود دارد که هر دو خلبان به هنگام بروز سانحه می‌توانند به صورت انفرادی و یا به صورت زوجی، با فشار یکی از دکمه‌ها به بیرون پرتاب شوند.



چیزی از شروع پرواز ما نگذشته بود که به مرز رسیدیم. در همین حال، به منظور فریب دادن دشمن، هواپیمای سوم با انجام یک پرواز انحرافی بر فراز نوار مرزی، از دسته پروازی جدا شد و به پایگاه بازگشت. برای مخفی ماندن از رادارهای دشمن، ارتفاع را کم کردیم و به محض ورود به خاک عراق، آرایشمان را تغییر دادیم. تمامی رادارهای دشمن، ما را در دید خود داشتند و آثر وضعیت قرمز در بغداد به صدا درآمده بود. در یک لحظه متوجه موشکی شدم که به طرف هواپیمای ما شلیک شد اما خوشبختانه به هواپیما اصابت نکرد. عباس از طریق رادیو اعلام کرد مواظب هواپیماهای دشمن باشیم تا خطری از بالا ما را تهدید نکند.

در طول مسیر، تکانهای خفیفی را که حاکی از شلیک ضد هوایی دشمن بود احساس کردیم. از این رو، هواپیما را از مسیر اصلی که با سدی از آتش مسدود شده بود و در آن صبح زود، به وضوح دیده می شد، کمی انحراف دادیم و به مرکز شهر بغداد رسیدیم. تا اینجا، مهمترین قسمت مأموریت ما که عبور از دیوار دفاعی و شبکه آتش ضد هوایی دشمن و ورود به محدوده بغداد بود، انجام شده بود.

هنوز همه در خواب راحت بودند که غرش سهمگین هواپیماهای ما سکوت بغداد را درهم شکست. از دور، در ضلع جنوبی شهر، دکلها و تأسیسات پالایشگاه «الدوره» نمایان شد.



اینک به هدف رسیده بودیم. با ایجاد سرعت، سمت، ارتفاع و زاویه مناسب و با یک شیرجه، تمامی بمبهایمان را بر روی هدف رها کردیم. پرده سیاهی از دود و آتش، شهر را در خود پیچید. سریعاً گردش به راست کردیم و در همین حال، صدای انفجار مهیبی که ناشی از برخورد موشک به هواپیما بود، مرا به خود آورد. از طریق رادیو به عباس گفتم:

«ما مورد اصابت قرار گرفته ایم.»

تمامی نشان دهنده‌ها وضعیت اضطراری را نشان می دادند. دود غلیظ ناشی از آتش بال و بدنه، وارد کابین شد. چند مایلی از شهر دور نشده بودیم که هواپیما به کلی، تعادل خود را از دست داد. صدای خلبان دیگر دسته پروازی که از رادیو شنیده می شد از وضعیت بعد هواپیما خبر می داد. سریعاً حالت پرش به خود گرفته، از عباس خواستم برای خروج از هواپیما آماده باشد. او که اعلام آمادگی مرا برای بیرون پریدن از هواپیما شنید، زودتر از من دکمه مربوط به صندلی پران مرا فشرد و من دیگر چیزی نفهمیدم.

وقتی به هوش آمدم، در حالی که از سرو صورتم خون جاری بود و دنده و کتفم به شدت آسیب دیده بود، خود را در وزارت دفاع عراق، در محاصره نیروهای امنیتی رژیم بعث یافتم. قبل از هر چیز، از وضعیت همکارم جويا شدم. در پاسخ من گفتند که او از هواپیما



خارج نشد. بی اطلاعی از سرنوشت عباس، به شدت نگرانم کرده بود. پس از بهبود نسبی، بازجویی‌های روزانه از من آغاز شد ... در پاسخ به بسیاری از سؤالهایشان، اظهار بی اطلاعی می‌کردم و روزی نبود که از کتک و شکنجه آنها بی نصیب باشم. در بازجویی‌ها و ضمن سؤالات آنها دریافتم که عباس، هواپیمای در حال سقوط را به یکی دیگر از تأسیسات مهم عراق کوبیده و به افتخار شهادت نایل آمده است و متوجه شدم که این حرکت او، هراس عجیبی در دل عراقیها ایجاد کرده است.

رادیو جمهوری اسلامی ایران در برنامه‌ای که صدایش در عراق شنیده می‌شد، از شخصیت والای شهید عباس دوران، تجلیل به عمل آورده بود و همین موضوع، باعث شد عراقیها فشارهای زیادی را بر من تحمیل کنند تا درباره شخصیت و خصوصیات او، اطلاعات بیشتری به دست آورند که تلاششان را بی نتیجه گذاشتم. تنها شانس من این بود که از طرف صلیب سرخ، ثبت نام شده بودم.

در طول هشت سال اسارت، گرچه متحمل رنجها و مشقات زیادی شدم، اما وقتی رنج و مشقت را در جهت منافع اسلام و مسلمین می‌دیدم، تحمل آن راحت می‌شد و بعدها، با آزادی ما، تمامی رنج و خستگی دوران اسارت، با حلاوت لحظات خوش حضور در وطن و در جمع امت ایثارگر، زایل شد.



دود سیاهی که در بامداد سیام تیرماه ۶۱، از «الدوره» برمی‌خاست، رؤیاهای سیاسی صدام را برآشفست و ترفندهای تبلیغاتی وی را در مقابل چشمان وحشت‌زده خبرنگاران خارجی مستقر در هتلهای بغداد، نقش بر آب ساخت.

تشکیل اجلاس سران غیرمتعهد در بغداد، به علت عدم امنیت این شهر، منتفی اعلام گردید و بالغوا اجلاس بغداد، قدرت تاکتیکی و نقش استراتژیک نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، به عنوان اهرم فشاری در تحقق اراده سیاسی و حاکمیت ملی و حفظ اعتبار نظام ما، در اذهان عمومی منطقه و جهان، مورد تأکید مجدد قرار گرفت.

صبح مرواید

خاطره‌ای از سرهنگ خلبان حمدالله کیان ساجدی

به یاد خلبانان شهید:

عباس دوران، خضرائی، خلعتبری،

اکرادی و طالب مهر که در عملیات «مروارید»

زیبایی آفریدند

ساعت، ۸ صبح روز هفتم آذر ماه سال ۱۳۵۹ بود. به دستور فرماندهی عملیات، به همراه یکی دیگر از همکارانم مأموریت یافته بودیم که چند هدف دریایی را در منطقه عملیاتی خلیج فارس (آبهای عراق)، منهدم نماییم. «عملیات مروارید» توسط دریادلان نیروی دریایی و برای حفظ سیادت جمهوری اسلامی بر آبهای گرم خلیج



فارس، آغاز شده بود و مأموریت ما، «پشتیبانی» یگانهای عمل کننده در دریا بود.

هماهنگیهای لازم، قبلاً صورت گرفته بود. در سالنِ توجیه (بریفینگ)، افسر اطلاعات و عملیات، خاطرنشان ساخت که نیروی دریایی توانسته است سکّوهای عظیم نفتی عراق («البکر» و «الأمیه») را به تسخیر خود درآورد. وی همچنین یادآور شد که این سکّوها برای عراق، جنبه حیاتی دارند؛ از این رو، دشمن در آبهای خلیج فارس، دست به تحرکاتی زده است و مطمئناً برای بازپس گیری این سکّوها، خود را به آب و آتش خواهد زد. اینجا بود که به اهمیت این مأموریت، پی بردیم و بیش از پیش، خود را آماده ساختیم.

پس از انجام مقدمات پروازی، در ساعت ۸/۳۰ دقیقه صبح، باند پرواز پایگاه را ترک گفتیم. هنوز به منطقه مورد نظر نرسیده بودیم که با ناوچه «پیکان» تماس برقرار کرده و اطلاعات مربوط به موقعیت هدفهای دریایی را که در آبراه «أم القصر» و اطراف اسکله های «البکر» و «الامیه» و نیز در داخل خلیج فارس مستقر بودند، جویا شدیم. ناوچه «پیکان» که از قبل، خود را در پناه اسکله البکر به خوبی مخفی کرده بود، طی یک سری کدهای رمز، اطلاعات بسیار مفیدی از منطقه به ما ارائه داد و ما سریعاً به سمت هدفهای مشخص شده توسط پیکان، ادامه مسیر دادیم.

در حالی که به دنبال طعمه مورد نظر، بر مدار ۳۶ درجه، گشت می‌زدیم، از طریق هواپیمای «اف - ۱۴» که به منظور پوشش، از قبل در منطقه مستقر شده بود، به ما اطلاع داده شد که دو فروند هواپیمای «میگ - ۲۳» در ده مایلی به سمت ما در حرکت‌اند.

هنوز آخرین تماس رادیویی همکارمان پایان نگرفته بود که اولین هدف دریایی را که یک ناوچه تندرو عراقی بود، بر صفحه رادار^۱ مشاهده کردیم. ناوچه فوق، با مشاهده هواپیمای ما، تغییر مسیر داد و در حالی که آتش پرحجم توپهای خود را به سوی ما نشانه رفته بود، اقدام به فرار نمود.

شرایط جوی منطقه، به خاطر وجود ابرهای پراکنده، به گونه‌ای بود که ناگزیر می‌بایست در ارتفاع پایین‌تری پرواز می‌کردیم. از این رو، بیشتر در تیررس آتش دشمن بودیم؛ اما آتش پرحجم توپهای مستقر در ناوچه دشمن، در اراده ما خللی وارد نمی‌کرد. به سرعت و با انجام مانورهای مختلف، هواپیما را در فاصله مناسب قرار داده و با شلیک دو فروند موشک «ماوریک» (تلویزیونی)، یکی از ناوچه‌های تندرو عراقی را که در جلو آبراه ام‌القصر در حرکت بود، منهدم ساختیم. دود انبوه ناشی از انهدام ناوچه عراقی، سطح دریا را پوشاند. ما از

۱. Radar Scope صفحه رادار.



خوشحالی فریاد می‌زدیم و الله اکبر می‌گفتیم. در پاسخ به پیام رادیویی هواپیمای «اف - ۱۴» که ما را به ترک منطقه فرا خواند، نیز فریاد الله اکبر سر دادیم. اینک، هواپیمای دشمن، در حد خطرناکی به ما نزدیک شده و بر روی ما قفل (لاک) کرده بود. ناگاه به خود آمدیم و با کم کردن ارتفاع، اقدام به ترک منطقه نمودیم. در همین حال، صدای خلبان «اف - ۱۴» را که با شلیک چند موشک، یکی از هواپیماهای دشمن را متلاشی و دیگری را وادار به فرار کرده بود، از طریق رادیوی هواپیما شنیدیم و از او به خاطر این اقدام شجاعانه‌اش تشکر کردیم و سالم به پایگاه برگشتیم.



در حالی که سخت سرگرم بازگویی انجام مأموریت برای همکاران خلبان خود در گردان پروازی بودیم، مجدداً زنگ اعلام خطر (آلرت) به نشانه «وضعیت اضطراری» به صدا درآمد. به شتاب، با دو فروند هواپیمای «اف - ۴» از باند پرواز برخاسته، در نزدیکی منطقه درگیری، با ناوچه «پیکان» تماس برقرار کردیم. ناوچه «پیکان» این بار، هدف جدیدی را در آبراه «ام‌القصر» به ما ارائه داد.

در حالی که به طرف هدف تعیین شده در حرکت بودیم و بر روی



آبهای موج خلیج فارس کوچکترین تحرکات دشمن را از نظر می‌گذراندیم، با مشاهده اشیا بر سطح دریا، تا حدودی از ارتفاع خود کاسته و بر سطح آب، دقیق شدیم. تعداد زیادی از نفرات دشمن را با جلیقه‌های نجات، در میان توده‌ای از روغن سیاه و بقایای یک ناوچه لجستیکی متلاشی شده، که بر سطح آب، شناور بود، مشاهده کردیم. به نظر می‌رسید که ناوچه آنها، لحظاتی قبل، توسط عقابان تیزپرواز نیروی هوایی منهدم شده است.

اوضاع را به دقت از نظر گذراندیم. به چند مایلی هدف، رسیده بودیم. هدف ما، یکی دیگر از ناوچه‌های موشک‌انداز «اوزا»^۱ بود که در آبراه «ام‌القصر» رفت و آمد می‌کرد. دشمن از این آبراه، صرفاً به منظور اختفاء ناوچه‌هایش بهره می‌جست که در مواقع لزوم از دهانه آبراه، خارج می‌شدند و پس از انجام مأموریت، در آبراه، پناه می‌گرفتند. ناوچه‌های ما به علت باریکی آبراه، نمی‌توانستند به تعقیب آنها بپردازند؛ از این رو، انهدام ناوچه‌های دشمن می‌بایست با عملیات هوا به سطح، انجام می‌پذیرفت.

اطلاعات داده شده از ناوچه «پیکان» را زمانی دریافت کردیم که ناوچه عراقی به قصد مأموریت، از آبراه خارج شده بود و او را بر

۱. اوزا، Osa: ناوچه‌ای است کوچک، سبک و تندرو، ساخت شوروی سابق.



صفحه رادار هواپیما زیر نظر داشتیم. با انتخاب زاویه مناسب و شلیک یک موشک «ماوریک»، کابین فرماندهی اش را مورد اصابت قرار دادیم و چون مخزن مهمات نیز در مجاورت کابین فرماندهی ناوچه قرار داشت، انفجار مهیبی، منطقه را تکان داد و دود ناشی از آن، بخشی از سطح دریا را پوشاند.

پس از اطمینان یافتن از اینکه هیچ هدف دیگری در منطقه وجود ندارد، طی تماسی با ناوچه پیکان، فرمانده ناوچه را از انجام مأموریت، آگاه ساختیم. او که از شنیدن خبر انهدام ناوچه عراقی، بسیار مسرور شده بود، از ما تشکر کرد و اسامی خلبانان شرکت کننده در عملیات را خواست. ما نیز از فرمانده ناوچه به خاطر اطلاعات دقیق و حساب شده اش، تشکر کردیم و به او گفتیم که اسامی ما در پایگاه هوایی، محفوظ است و در آینده، چنانچه مایل باشند، به صورت محرمانه، در اختیارشان قرار خواهد گرفت.

از اینکه پس از عملیاتی موفقیت آمیز، سالم و سربلند به پایگاه برمی گشتیم، شادمان بودیم و فکر می کردیم همکارانمان نیز با شنیدن خبر موفقیت ما، خوشحال می شوند و به ما تبریک هم خواهند گفت، اما چنین نشد؛ به محض ورود به اتاق عملیات گردان پروازی، مشاهده کردیم که همه در بهت و نگرانی به سر می برند. حال شگفتی بود! خدایا، چه حادثه ای پیش آمده است؟



وقتی علت نگرانی آنها را پرسیدیم، متوجه شدیم که ناوچه پیکان، دقایقی پس از تماس با ما، از کنار اسکله البکر، جدا شده تا به منطقه خود بازگردد که مورد اصابت موشک قرار گرفته و اکثر نفرات آن، به مقام بلند شهادت، دست یافته‌اند ... روحشان شاد و یادشان گرامی باد!

برگی از حماسه پیکان

خاطره‌ای از سرگرد خلبان ناصر گودرزی

به یاد خلبان شهید سروان ابراهیم شریفی،
که از عرشه «پیکان» به آسمان عروج کرد.

بعد از ظهر روز ششم آذرماه ۱۳۵۹ بود. به ما اطلاع داده شد که آمادگی لازم را برای انجام مأموریتی در روز بعد، داشته باشیم. آن روز، اطلاعات بیشتری در اختیارمان قرار نگرفت. صبح روز بعد [هفتم آذرماه] وقتی به گردان پروازی آمدم، عملیات آغاز شده بود و تعدادی از همکاران نیز در چند نوبت، به انجام مأموریت پرداخته بودند. پس از توضیحات مختصر خلبانان درباره برنامه پروازی، به همراه یکی دیگر از همکاران، به سالن توجیه (بریفینگ) رفتیم. یکی از فرماندهان اطلاعات و عملیات، به تشریح اهداف مأموریت



پرداخت. وی تأکید کرد که ناوچه «پیکان» نیروی دریایی، عصر دیروز، اسکله بزرگ نفتی «البکر» را تسخیر کرده و تعدادی از مزدوران بعثی را که در این اسکله مستقر بوده‌اند، به اسارت درآورده است و اکنون در پناه اسکله، موضع گرفته. بنابراین، مأموریت امروز ما پشتیبانی از عملیات نیروی دریایی [عملیات «مروارید»] و حمایت از ناوچه «پیکان» خواهد بود.

افسر اطلاعات و عملیات، همچنین یادآور شد که امروز در قالب یک عملیات سنگین پشتیبانی رزمی، از صبح زود، تعداد زیادی از خلبانان با انجام مأموریتهای مختلف ایذایی، چند ناوچه «اوزا»ی عراق را که قصد حمله به ناوچه «پیکان» را داشته‌اند منهدم ساخته و همگی سالم به پایگاههای خود بازگشته‌اند.

آن روز، پس از انجام مقدمات پرواز و برخاستن از باند، به سمت اسکله البکر، به پرواز درآمدیم. دقایقی پس از شروع پرواز، به نقطه هماهنگی رسیدیم و می‌بایست در موقعیت مناسب با ناوچه پیکان که در کنار اسکله، مستقر بود، تماس برقرار می‌کردیم. «سروان خلبان ابراهیم شریفی» [که در همین روز، به خیل شهیدان پیوست]، به عنوان راهنما، در این عملیات دریایی، شرکت داشت و با همکاری فرمانده ناوچه پیکان، اطلاعات خوبی را از وضعیت استقرار هدفهای دریایی، با کدهای رمز به ما ارائه داد.



به سمت اهداف دریایی، ادامه مسیر دادیم. اولین هدف تعیین شده از سوی پیکان، یک کشتی نظامی با پرچم عراق بود که با شتاب به سوی «البکر» در حال حرکت بود. تغییر مسیر دادیم و در وضعیت و موقعیت مناسبی نسبت به کشتی نظامی قرار گرفتیم. در همین حال، از طریق رادار زمینی به ما اعلام شد که یک فروند هواپیمای میگ در پنج مایلی، به سمت ما در حرکت است و از ما خواسته شد که هرچه زودتر منطقه را ترک کنیم. این بود که بدون از دست دادن فرصت، یک فروند موشک به سوی هدف، شلیک کردیم که به دماغه کشتی نظامی عراق، اصابت کرد. دود و آتش غلیظی از کشتی به هوا برخاست و آن را از ادامه حرکت، بازداشت. ما نیز با اخطارهای رادار، ارتفاع را به شدت کاهش داده با گردشی که کردیم به سمت پایگاه بازگشتیم.



آن روز، خلبانان، یکی پس از دیگری، خبر از موفقیتها می دادند. هنوز سه ساعت از اولین مأموریت ما نگذشته بود که مأموریت دیگری برای همان روز به ما ابلاغ شد. این بار، مأموریت ما شناسایی منطقه بود تا چنانچه ناوچه پیکان در جدا شدن از اسکله، با تهدیدی از ناحیه شناورهای دشمن مواجه شد، به رفع تهدید و احیاناً انهدام



شناور دشمن، اقدام کنیم.

پس از جستجو و شناسایی منطقه و پرواز بر روی جزیره بوبیان و دهانه خور عبدالله و حصول اطمینان از اینکه هیچ تهدیدی برای حرکت ناوچه پیکان وجود ندارد، با کدهای تعیین شده، وضعیت منطقه را به اطلاع مرکز رادار رساندیم و مرکز، طی تماسی از ما خواست به مأموریت خود خاتمه داده و به پایگاه برگردیم. در بازگشت، مطمئن بودیم که پیکان، به زودی به سمت آبهای ایران حرکت خواهد کرد.

* * *

از ورود ما به پایگاه، ساعتی نگذشته بود که مأموریت جدیدی ابلاغ شد. ضمناً اطلاع یافتیم که دیگر نمی‌توانیم با ناوچه پیکان تماسی حاصل کنیم. با شنیدن این مطلب، من و اکرادی بر خود لرزیدیم. نگاههایمان که نگرانی در آنها موج می‌زد، لحظه‌ای درهم گره خورد. شهید داوود اکرادی قرار بود در این مأموریت، به عنوان خلبان کابین جلو، هدایت هواپیما را به عهده داشته باشد. افسر اطلاعات و عملیات افزود که اطلاعات لازم را تنها از طریق اتاق جنگ، دریافت خواهید کرد.



پس از ترک باند به سرعت به سمت اسکله «البکر» انتخاب مسیر کردیم. حدوداً در ده، پانزده مایلی اسکله، نقطه سیاه و روغنی کف آلودی را بر روی سطح آب، مشاهده کردیم. مشخص بود که به تازگی کشتی یا ناوچه‌ای در این نقطه غرق شده است. در حالی که به سطح آب خیره شده بودم، به ناگاه به یاد گفته‌های افسر اطلاعات و عملیات افتادم که گفت:

«شما نمی‌توانید با ناوچه پیکان، تماس بگیرید!»

شدیداً متأثر شدم. تعداد زیادی جلیقه نجات، بر سطح آب، شناور بود. به خلبان کابین جلو گفتم:

«داوود! به احتمال زیاد، ناوچه پیکان غرق شده و اینها هم آثار به جای مانده از آن است.»

داوود گفت:

«خدا نکند!»

در حین گفتگو با همکارم یک ناوچه عراقی را دیدم که در حال ترک منطقه بود. ابتدا تصور کردم که «پیکان» است و خوشحال شدم اما وقتی دیدم که به طرف عراق می‌رود، فهمیدم که عراقی است. فریاد زدم:

«داوود! این ناوچه، عراقی است و در حال فرار است. یقیناً پیکان توسط همین ناوچه منهدم شده!»



داوود گفت:

«آماده باش. اکنون به سزای عملش خواهد رسید.»

گفتم:

«چه می‌کنی؟»

گفت:

«آماده شلیک باش!»

و من هم آمادگی خودم را اعلام کردم.

هواپیمای «اف - ۱۴» که در چند مایلی ما در حال پرواز بود و حفاظت از آسمان منطقه را به عهده داشت، از طریق رادیو هواپیما اعلام کرد:

«دو فروند از هواپیماهای دشمن، به سوی شما در حرکت هستند.

بهتر است هر چه زودتر منطقه را ترک کنید.»

هنوز پیامش پایان نیافته بود که همین اخطار را از طریق رادار زمینی نیز دریافت کردیم؛ اما حس انتقام و خشم ناشی از احتمال انهدام پیکان، آنچنان سینه‌مان را به درد آورده بود که به هیچ کدام از اخطارها توجهی نکردیم.

با یک چرخش، به سمت ناوچه عراقی، انتخاب مسیر کرده از فراز اسکله «البکر»، جای خالی «پیکان» را که تا ساعتی پیش در آن پناه گرفته بود، دیدم. مطمئن شدیم که پیکان، غرق شده است و



خشممان دو چندان شد. ناوچه «اوزا»ی عراقی، با مشاهده هواپیمای ما، فرار را بر قرار ترجیح داد و همچون شکاری که سایه عقابی تیزچنگ را بر خود حس کرده باشد، به چپ و راست حرکت می کرد. اخطار رادیویی هواپیمای «اف - ۱۴» هر لحظه شدیدتر می شد. خلبان «اف - ۱۴» اعلام می کرد که «هواپیماهای دشمن، هر لحظه به شما نزدیکتر می شوند» و توصیه می کرد که هرچه سریعتر، منطقه را ترک کنیم.

حالت عجیبی به من دست داده بود. تصمیم گرفتم سریعاً بر روی ناوچه عراقی، قفل کنم. از این رو، به خلبان کابین جلو گفتم چون ناوچه در حال فرار است، عمل قفل، حتماً باید در ارتفاع بالاتری صورت گیرد.

خلبان، هواپیما را تا ارتفاع مناسبی بالا کشید و من براحتی در صفحه رادار، ناوچه را که بر روی آن، قفل کرده بودم، مشاهده می کردم.

در شرایطی که حالت حمله به خود گرفته و آماده بودیم که به طرف ناوچه عراقی، شلیک کنیم، دو فروند هواپیمای دشمن، به چند مایلی ما رسیدند و هر کدام، موشکی به سوی ما رها کردند که به لطف خداوند با تاکتیکهای خوب و حساب شده هیچ یک به هواپیما اصابت نکرد. در همین هنگام هواپیمای «اف - ۱۴» پوشش و گشت



که در منطقه مستقر بود، سررسید و هواپیماهای دشمن، ناگزیر از فرار شدند.

هلی‌کوپترهای پشتیبانی عراق و توپهای مستقر بر روی ناوچه «اوزا» به روی ما آتش گشوده بودند و در صفحه رادار هواپیما، خروج آتش دهانه توپها را که به وسط پیشانی هواپیما شلیک می‌شد و برای هواپیمای ما، تهدیدی جدی به شمار می‌رفت، به وضوح می‌دیدیم. با فرار هواپیماهای دشمن، فرصت خوبی به دست آمد و با حول و قوه الهی موشکی را به سمت ناوچه، رها کردیم. موشک، مانند پیستونی که برای محفظه‌ای تعبیه شده باشد، درست به درون موتورخانه ناوچه رفت و با انفجار آن، قطعات متلاشی‌شده ناوچه، به هوا پرتاب شد.

دود و آتش ناشی از اصابت موشک به «اوزا»ی عراقی، به حدی بود که تمامی منطقه را پوشاند. به داوود، خلبان کابین جلو گفتم: «کار این ناوچه تمام است! به زودی غرق خواهد شد. برمی‌گردیم.»

اما داوود اجازه نداد و چون حس انتقامجویی در او گل کرده بود گفت:

«تا از غرق شدن آن اطمینان حاصل نکنیم، از منطقه، خارج نمی‌شویم.»



عقیده‌اش را پسندیدم. از این رو، بلافاصله چرخ‌های زدیم و دومین موشک را نیز به سوی شلیک کردیم. شراری عظیم از دود و آتش برخاست؛ آنچنان که گویی نفت بر روی آتش ریخته‌اند! به داوود گفتم:

«این بار، کارش تمام شد. حال برگردیم.»
گفت:

«نه! باید انتقام بچه‌های بی‌گناه پیکان را از تک‌تک افراد دشمن بگیریم.»

وقتی دیدم مصمم است که ناوچه دشمن را به قعر خلیج فارس روانه سازد، از او خواستم ارتفاع هواپیما را به سطح معقولتری برساند تا من بتوانم از زاویه‌ای مناسبتر (در امان از اشعه مستقیم آفتاب یا سایه دود غلیظ ناشی از انهدام ناوچه) به یاری دوربین ماوریک، سومین موشک را به دقت نشانه‌روی کنم. همکارم نیز به تقاضای من، سمت حمله را تغییر داد و ... سومین موشک را شلیک کردیم.

متلاشی‌شدن ناوچه دشمن را به وضوح دیدیم. قلبهای سوگوارمان سبک شده بود. پس از انجام موفقیت‌آمیز عملیات، به پایگاه بازگشتیم. در آنجا جمعی از همکاران و دوستان به استقبالمان آمدند و از ما به خاطر اینکه انتقام دریا‌دلان ناوچه پیکان را گرفته بودیم، قدردانی کردند.



فردای آن روز، یک فروند هلی کوپتر نیروی دریایی به منطقه اعزام شد تا بازماندگان عملیات روز قبل را، چه ایرانی و چه عراقی، از سطح آب جمع آوری کند. خلبان هلی کوپتر می گفت که در میان نجات یافتگان، به یکی از افسران نیروی دریایی برخورد کردیم که تنها بازمانده ناوچه قهرمان پیکان بود و در حالی که اشک شوق می ریخت، تعریف کرد:

«... هنوز نیم ساعت از انهدام ناوچه پیکان نگذشته بود و من در سطح آب، شناور بودم که مشاهده کردم همان ناوچه عراقی که پیکان را منهدم کرد، توسط یک فروند هواپیمای خودی، منهدم و غرق شد.

● یکی از خلبانان شجاع نیروی هوایی که در طراحی و اجرای عملیات پشتیبانی و پوشش هوایی مروارید، سهم عمده ای داشته است، درباره اهمیت «عملیات مروارید» و نقش نیروی هوایی ارتش در آن می گوید:

«در آغاز جنگ تحمیلی، عراق برای به دست آوردن سیادت دریایی در خلیج فارس، تهاجم دریایی علیه جمهوری اسلامی ایران را از اهداف اصلی خود قرار داده بود. چراکه با به دست آوردن چنین



سیادتی می توانست حیات اقتصادی کشور ما را دچار مخاطره سازد و جنگ را در کلیه جبهه ها (از جمله جبهه اقتصادی) به نفع خود، خاتمه دهد.

عراقی ها با داشتن موشکهای استینگر و اگزوست، اکثر کشتی های تجاری را که می خواستند در اسکله بندر امام، پهلو بگیرند یا در مسیر خارک و بندر امام در رفت و آمد بودند، مورد هدف قرار می دادند و این را آغاز تسلط خود بر خلیج فارس، این شریان اقتصادی جهان، می دانستند.

عملیات مروارید، در همین مقطع زمانی و برای جلوگیری از حاکمیت عراق بر آبهای خلیج فارس طراحی شد و از اهداف آن، انهدام بخش قابل توجهی از تجهیزات ناوگان دریایی عراق، انهدام اسکله های البکر و الامیه و نیز برچیدن سکوها ی پرتاب موشک از این دو اسکله بود. اما ... کسب سیادت دریایی، بدون یک برتری هوایی در منطقه، ممکن نبود.

زیده ترین خلبانان «اف - چهار» و «اف - چهارده» و «تانکر» و «سی - یکصدوسی» نیروی هوایی و نیز هلی کوپترهای نیروی دریایی، در عملیات پشتیبانی و پوشش هوایی و نیز هلی کوپترهای نیروی دریایی، در عملیات پشتیبانی و پوشش هوایی مروارید، شرکت داشتند و ایثارگرانه با پروازهای بلندمدت خود (به خصوص خلبانان



اف - چهارده)، ضمن ایجاد بهترین پوشش هوایی برای نیروی دریایی در نقاط حساس و حیاتی، بزرگترین عملیات هوایی آفندی و ایذایی را نیز در آسمان منطقه عملیات، به نمایش گذاشتند.

پس از آنکه بلندپروازان ارتش اسلام در آسمان منطقه، برتری هوایی را به دست آوردند، نیروی هوایی عراق، متحمل تلفات و خسارات زیادی شد. از جمله، شش فروند هواپیمای خود را در این روز، از دست داد.

طرح ریزی عملیات هوایی به گونه‌ای بود که خیلی زود نیروی هوایی عراق را به انفعال و حالت تدافعی کشید. در ابعاد اطلاعات و استراق سمع نیز هواپیماهای اکتشافی و کسب خبر و نیز پستهای شنود، به بهترین شکلی وظایف خود را انجام دادند. اطلاعات، دقیق و سریع می‌رسیدند و هماهنگی دو نیروی هوایی و دریایی در این عملیات، زیبا و بی‌سابقه بود.

پس از هدف قرار گرفتن ناوچه پیکان، عراق که از بین رفتن رؤیای سیادتش بر خلیج فارس را به سختی می‌توانست تحمل کند، قسمت اعظم نیروی دریایی خود را برای اجرای عملیات، به منطقه فرستاد. این کار عراقیها، بدون داشتن برتری هوایی، یک ریسک بود اما آنها مجبور بودند این ریسک را انجام دهند.

این تحرک عراقیها، در طرح عملیات مروارید، پیش‌بینی شده بود.



هلی‌کوپترهای نیروی دریایی که در منطقه خطر و بی خطر در پرواز بودند، خبر از حضور گسترده شناورهای عراقی مجهز به استینگر، در منطقه دادند ... و در اینجا بود که بلافاصله هواپیماهای «اف - ۴» وارد عمل شدند و بخش عمده نفرات و شناورهای نیروی دریایی عراق را با موشک «ماوریک» منهدم ساختند. به طوری که هلی‌کوپترهای نیروی دریایی، تا چند روز پس از آن، خدمه ناوها و ناوچه‌های غرق شده عراق را از سطح آب، جمع‌آوری می‌کردند. اسکله‌های البکر و الامیه نیز بمباران شدند ...

«عملیات مروارید»، سوای اقتداری که آفرید و ضربه‌های جبران‌ناپذیر بر نیروی دریایی عراق و خسارات دیگری که به آن رژیم تجاوزگر در ابعاد نظامی و سیاسی وارد ساخت، دلگرمی بزرگی برای رزمندگان درگیر در جبهه‌ها و درواقع، مایه نجات اقتصادی کشور شد.

پرواز بر فراز هور

خاطره‌ای از سرهنگ خلبان سید اسماعیل موسوی

یک بار دیگر، نقاط مورد اهداف را از روی نقشه، بازرسی می‌کنم و مختصات آنها را به خاطر می‌سپارم. به اتفاق یکی دیگر از همکارانم، سالن توجیه (بریفینگ) را به قصد پرواز، ترک می‌گویم. نسیم ملایمی می‌وزد. نگاهی به آسمان می‌اندازم. لکه‌های پراکنده ابر را می‌بینم که تا چند لحظه دیگر، در آغوششان خواهم بود.

بندهای پوتینم را محکم می‌کنم؛ کلاه (هلمت^۱) پروازی‌ام را به دست می‌گیرم و سوار اتومبیل می‌شوم. لحظه‌ای نگاهم با نگاه راننده، گره می‌خورد؛ لبخندی از سر مهر بر لبانش می‌نشیند و اتومبیل، حرکت می‌کند. یک یک خیابانهای پایگاه را پشت سر

۱. هلمت، Helmet: کلاه مخصوص.



می‌گذارم و در کنار رمپ^۱ پروازی، پیاده می‌شوم. پرسنل فنی، با احترام از من استقبال می‌کنند و آمادگی هواپیما را جهت انجام مأموریت، اعلام می‌دارند.

بازدید اولیه از هواپیما (اف - ۵)، صورت می‌گیرد. از پلکان هواپیما بالا می‌روم. کلاه پروازی منقوش به آرم «الله» را بر روی سر می‌گذارم و از خدا مدد می‌گیرم. با اولین استارت، هواپیما را روشن می‌کنم. تمامی سیستمها، یک یک، کنترل می‌شوند و مسئول پرواز با علامت شست خود، نشان می‌دهد که سیستمها اشکالی ندارند و سرانجام، خدمه پرواز، برایم آرزوی موفقیت می‌کنند و من، آشیانه هواپیما را به سوی باند پرواز، ترک می‌گویم.

شماره پرواز را قبلاً دریافت کرده‌ام. از این رو، با ارسال علائم رادیویی، آمادگی خود را به برج مراقبت اطلاع می‌دهم و برج نیز با ارسال علائم مشابه، مجوز پرواز را صادر می‌کند. هواپیما در ابتدای باند پرواز، قرار می‌گیرد. آخرین آزمایشهای روی زمین را انجام می‌دهم. موتور را در «حداکثر سرعت و قدرت، همراه با پس‌سوز» قرار می‌دهم و پس از حصول اطمینان از سیستمها، هواپیما را با آخرین سرعت بر روی باند به حرکت درمی‌آورم.

۱. رمپ Ramp: شیب، سطح شیب‌دار.



بار دیگر، پرسنل زحمتکش فنی را در حاشیه باند می بینم که با تکان دادن دسته‌های سیاه و روغنی خود، برایم ابراز احساسات می کنند و لحظه ای بعد، با غرش سهمگین عقاب آهنین بال خود، در قلب آسمان، جای می گیرم. لحظاتی بعد، همکارم نیز به من ملحق می شود و هر دو در کنار هم قرار می گیریم.

خورشید، از پس ابرها به سبزه ها و درختان و آبادیها صفای خاصی بخشیده است. هواپیما، غرش کنان، با سرعتی معادل هزار کیلومتر در ساعت، در حرکت است. پس از دقایقی پرواز، مناطق آرام شهری را پشت سر می گذارم و روی منطقه نبرد ظاهر می شوم. به جهت اینکه رادارهای دشمن، قادر به رهگیری من نباشند، از ارتفاع خود می کاهم و از مرز، عبور می کنم در خط مقدم جبهه، مدافعان توانمند اسلام و متجاوزان بعثی را می بینم که به تبادل آتش مشغول اند. با نگاه به نقشه که بر روی زانوانم قرار دارد، یک بار دیگر، مختصات محل مورد هدف بمبهایم را مرور می کنم. اینک، ارتفاعم از زمین آنقدر کم است که هر لحظه، خطر برخورد با زمین، تهدیدم می کند.

به خاطر انتقام خون مردم بی دفاع کشورمان از مزدوران جنایت پیشه صدامی که هنری جز بمباران و موشکباران مناطق مسکونی ندارند، در صدم تا هر چه زودتر، مسیر را طی کرده و در



منطقه مورد نظر، آتش خشم و انتقام فرزندان بی‌گناه میهن را از چله کمان خویش، رها سازم.

منطقه را به خوبی می‌شناسم؛ چرا که در طول عملیات «خیبر» به دفعات، در همین محدوده مناطق از پیش تعیین شده را مورد بمباران قرار داده و هربار، با عزمی راسختر، به مأموریت دیگری اعزام می‌شدم. اینک، بیش از پنج دقیقه تا هدف، فاصله ندارم؛ قلبم به شدت می‌تپد. نفسم در سینه، حبس شده است. سکوتی مطلق حاکم است. یک بار دیگر، کلیه سیستمها را بازرسی می‌کنم. همه چیز، درست و مطابق نقشه، پیش می‌رود. دستانم را آماده بر روی دستگیره و در موقعیت بمباران قرار می‌دهم، اما ...

ناگهان، همه چیز به هم می‌ریزد ... شیشه کابین، با صدای خشک و غریبی، غرق در خون و اجزای متلاشی‌شده پرنده‌گان می‌شود. برای لحظه‌ای، احساس می‌کنم همه جا تیره و تار شده است. پرده تاریکی بر کابین، سایه می‌افکند. به کلی، دید خود را از دست می‌دهم. هواپیما در موقعیت بسیار بدی قرار گرفته و هر آن، از روی بال راست، به بال چپ می‌رود و تعادل خود را از دست می‌دهد. همکارم که تا این لحظه مرا همراهی کرده، از طریق رادیوی هواپیما فریاد می‌زند:

«سرگرد، سرگرد! صدامو می‌شنوی، صدامو می‌شنوی؟»

در حالی که صدای خفیف رادیو، توجهم را جلب می‌کند، بار



دیگر صدای همکارم را می شنوم که فریاد می زند:

«سرگرد، سرگرد! صدامو می شنوی! چه اتفاقی افتاده؟»

به خود می آیم. هواپیما در وضعیت نامناسبی است. نشان دهنده ها و علائم هشداردهنده، همگی از وضعیت بد هواپیما خبر می دهند. چراغ اعلام آتش سوزی بخش دم و بال، روشن می شود. همکارم با مانوری سریع، در سمت راست من قرار می گیرد و بار دیگر فریاد می زند:

«سرگرد، سرگرد! هواپیمایت آتش گرفته؛ سعی کن در صورت

امکان، برگردی، موقعیت را به پایگاه، اطلاع می دهم.»

این، آخرین پیام رادیویی همکارم به من است و آنگاه هواپیمای او با غرشی سهمگین و به سرعت، از من فاصله می گیرد. اینک من هستم و هواپیمای آتش گرفته و سرنوشتی نامعلوم!

هواپیما به شدت در پیچ و تاب افتاده و لرزشهای شدیدش، سرم را چون پتک، به اطراف کابین می کوبد. هنوز بمبهایم را بر روی هدف، رها نکرده ام و با هدف، کیلومترها فاصله دارم. هواپیما به وضع بسیار خطرناکی در حال سقوط است و مرتب، ارتفاع کم می کند. لحظات، به سرعت می گذرند. دید از طریق چشمی را به کلی از دست داده ام. چرا که بر روی شیشه کابین، قطعات متلاشی شده و خون و پر و گوشت پرنندگان، وضعیت رقت باری ایجاد کرده است. با



مکش هواپیما، چند پرنده به درون موتور کشیده شده و مانع ورود هوا به موتور شده‌اند؛ حتماً آتش سوزی نیز از همین مسئله ناشی شده است.

سعی می‌کنم هواپیما را از حالت شیرجه، خارج کرده و با کشیدن دسته فرمان^۱، اندکی اوج بگیرم و بمبهایم را رها سازم تا از انفجار بمبها در آسمان، جلوگیری نمایم. هرچند با داشتن سرعت اولیه، حدود سه پا به هوا می‌روم، اما همه سیستمها از کنترل من خارج شده‌اند و چیزی که بیش از همه مرا رنج می‌دهد، رها کردن بمبها در این شرایط است.

به خدا توکل می‌کنم و لحظه‌ای بعد، با کشیدن اهرم مخصوص، بمبهایم را رها می‌سازم. بمبها به درون باتلاق، فرو می‌روند و با انفجاری مهیب، ستونی از دود و آتش، به هوا برمی‌خیزد. اینک، شعله‌های آتش، از جانب بالها در اطراف هواپیما، زیانه می‌کشد؛ بوی آزاردهنده ناشی از سوختن تجهیزات و سیستمها در کابین هواپیما، تنفس را برایم مشکل می‌کند. بار دیگر، کلیه دستورالعملهای پروازی را که می‌بایست به هنگام خروج اضطراری از هواپیما به کار بندم، در ذهنم مرور می‌کنم.

۱. Control Stick: دسته فرمان.



به ناگاه، موتور دیگر هواپیما نیز خاموش شده و هواپیما همچون قطعه سنگی راهی زمین می شود. دوران نمای ارتفاع سنج ارتفاع کمتری را نشان می دهد. شمارش معکوس، آغاز می شود: پانصد متر، سیصد متر، دویست متر و ... به سرعت، دستگیره رهاکننده صندلی را می کشم و از میان توده آتش هواپیما، به بیرون پرتاب می شوم. شعله های ناشی از سوختن هواپیما را در زیر بازوانم احساس می کنم. پس از چند لحظه، چتر نجات، باز می شود ولی صندلی هنوز از من جدا نشده است و همچون پاندول ساعت، به این سو و آن سو کشانده می شود.

هواپیما در آخرین شیرجه اش، زیر پای من با زمین برخورد می کند و من با چنین سرعت فرودی که دارم، به زودی در میان شعله های آتش و لاشه متلاشی شده هواپیما، سقوط خواهم کرد.

حرارتی شدید را این بار در زیر پایم حس می کنم و فکر می کنم که هر آن، ممکن است با یک انفجار کوچک در باقی مانده اجزای هواپیما، در میان زمین و هوا، جزغاله شوم. چقدر مضحک خواهد بود که با این همه زحمت، خود را از آتشی در آسمان، رهانیده باشم و دوباره، در زمین به آن برگردانده شوم! اما نه؛ گویا تقدیر من، چنین نیست. در آخرین لحظات، صندلی از من جدا می شود و چترم به دست نسیم، به دیگر سوی، هدایت می گردد.



مکان فرود من، جایی است در میان هورا، منطقه‌ای باتلاقی و پوشیده از نی در خاک دشمن ...

هنوز فرصت لازم را برای انجام کارهای فرود، نیافته‌ام که تا سینه در باتلاق فرو می‌روم. با شتاب، خود را به کنار نی‌ها می‌کشانم و بر روی ریشه‌های نی، جای پای محکمی پیدا می‌کنم. نفسی تازه می‌کنم و سپس به زحمت، بندهای چتر نجات را از شانه و بازوانم جدا می‌کنم و چتر را که نقطه دید خوبی برای افراد دشمن شده است، جمع‌آوری نموده و در گوشه‌ای از نیزار، مخفی می‌سازم.

با کشیدن ضامن کپسول حاوی باد، قایق را باد می‌کنم و خود را به درون آن می‌کشم. نفسی براحتی کشیده و لحظاتی را به مطالعه دقیق محل و شنیدن صداهای احتمالی می‌گذرانم و سپس به اطراف، چشم می‌دوزم.

دود و آتش ناشی از هواپیمای متلاشی شده، همراه با مخلوطی از روغن و بنزین که سطح آب را پوشانده بود و صداهای مخصوص «هور» درهم آمیخته، شرایط عجیبی به وجود می‌آورد. شعله آتش با وزش باد، هر لحظه دامنه و وسعت عمل بیشتری می‌گیرد و احساس می‌کنم که حرارت، هر لحظه به من نزدیکتر می‌شود. دود و حرارت

۱. «هور» ها، سرزمینهای پست باتلاقی و مردابی جنوب عراقند که از سرریز آبهای دجله و فرات، سیراب می‌شوند و عمده پوشش گیاهی آنها را «نی» تشکیل می‌دهد.



آتش، عذابم می دهد.

برای رهایی و مخفی ماندن از دید هلی کوپترها و هواپیماهای دشمن که اینک احتمالاً جهت دستگیری من، گسیل شده اند، خود را به منتهی الیه جریان آب و کوچه آبرفتی رسانده و در مسیر جریان آب و در جهت شرق، به سوی مرز ایران، به حرکت درمی آیم. تشنج شدیدی به من دست می دهد. نجات را در شرایط موجود، غیرممکن می بینم.

در حالی که با یأس و حرمان، دست و پنجه نرم می کنم، با خود می گویم حتماً خبر سقوط من در پایگاه، پیچیده و به زودی خانواده و همسر و فرزندانم از این سانحه، مطلع خواهند شد. همین طور که در حالت نیمه بیهوشی به سر می برم، افکار شوم و وحشتناکی از مخیله ام می گذرد. دنیایی از آرزوهای بر باد رفته را پیش چشم می بینم و امید، در تمام وجودم، جای خود را به تردید و نومیدی می دهد. هور، هر لحظه، هولناکتر و وهم انگیزتر به من، چنگ و دندان نشان می دهد. همه روشنایی های آسمان، در نظرم تیره و تار شده است. در این حال و هوا، رو به سوی قبله کرده و با روحی لبریز از نیاز، دو رکعت نماز به جای می آورم. احساس می کنم نماز، زیباترین و دلچسب ترین ترانه هستی است و این، خالص ترین نمازی است که در طول عمرم به جای آورده ام.



پس از انجام نماز، نیروی دیگری در من دمیده می‌شود. به بیهودگی و بی‌اساسی آنچه تا دقایقی پیش، از ذهنم گذشته بود پی می‌برم. پس از خواندن دعا و استغاثه به درگاه باری تعالی، روحیه‌ام را بسی قوی‌تر و استوارتر از قبل، می‌یابم. از این که چنان افکار مرموزی بر من غلبه کرده بود، احساس شرمندگی می‌کنم. من، عملیاتهای موفقیت‌آمیز زیادی بر فراز خاک دشمن، انجام داده و یک بار هم مجبور به فرود اضطراری شده بودم؛ پس نباید این چنین، خود را باخته و از پای درمی‌آدم.

اینک، قایق از آب پر شده؛ با کلاه پروازی، آب درون قایق را خالی می‌کنم و به قصد زنده ماندن و الحاق به نیروهای خودی، به واریسی دقیق و سایل نجات می‌پردازم: بی‌سیم، سوت، فلایر^۱، دو گالن آب خوردن، کیف کوچک مخصوص نجات از مرگ، سیم ماهیگیری، چند قلاب و یک سری اطلاعات مربوط به زنده ماندن در آب؛ همه را یک به یک، کنترل می‌کنم. باید به خوبی از آنها مراقبت کنم چرا که این، آغاز راهی است که پایان نامعلومی دارد.

۱. فلایر Flyer: از وسایل امدادی است که خلبان به همراه دارد. این وسیله، استوانه‌ای است که دو سر آن (یکی در شب و دیگری در روز) روشنایی و دود ایجاد می‌کند و خلبان در زمین در وضعیت اضطراری می‌تواند به کمک آن، هلی‌کوپتر یا تیم نجات خودی را به محل اختفای خود، هدایت کند.



با شنیدن صدای هلی کوپتر، به ناگاه، انگشتانم بر روی دکمه «تماس» رادیو می‌رود اما با این تصور که ممکن است پرنده دشمن باشد، از تماس، صرف‌نظر می‌کنم و با زدن پارو، به طرف شرق، پیش می‌روم.

از آغاز سانحه، دو ساعتی گذشته است. باد تندی می‌وزد. بار دیگر، تشنج شدیدی به من دست می‌دهد و چون لباس پروازی‌ام خیس شده، تصمیم می‌گیرم چادر مخصوص کمپ را که در زیر قایق تعبیه شده، باز کرده و به خود بپیچم تا از سرما در امان باشم. برای این کار، می‌باید از قایق، خارج شده و دکمه چادر کمپ را که در زیر قایق بود، باز کنم. از این رو، به درون آب می‌روم.

هنگام فرود با چتر، پاهایم بر روی انبوه ریشه‌های نی قرار گرفت و لااقل تکیه‌گاهی داشتم اما این بار، پا را که از قایق، بیرون می‌گذارم، عمق آب مرداب، به حدی است که نزدیک است غرق شوم. وحشت و هراس عجیبی به من دست می‌دهد. به زحمت، خود را به قایق رسانده و دکمه‌های چادر روانداز را باز می‌کنم و به سرعت، سوار قایق می‌شوم.

قایق کوچک نجات، در این شرایط، با ارزشترین وسیله است. بر اثر عجله و شتابی که در سوار شدن به قایق از خود نشان می‌دهم، یکی از پاروها به درون آب می‌افتد. تلاش برای گرفتن پارو، سودی



ندارد. چیزی نمانده که با قایق در آب، واژگون شوم. مجبورم با یک دست، پارو و با دست دیگر، نی‌های اطراف قایق را بگیرم و به این شکل، قایق را به جلو هدایت کنم.

اینک، زمان آن رسیده که از وسایل ارتباطی که به همراه دارم، استفاده نمایم؛ چرا که می‌دانم همکارانم جهت نجات من اقدام کرده‌اند و به زودی به منطقه خواهند رسید. از این رو، رادیو را در حالت «نورث»^۱ قرار داده و شروع به فرستادن امواج رادیویی می‌کنم. بار دیگر توسّلی جسته و بر خدا توکل می‌کنم و موقعیت خود را به پایگاه، اطلاع می‌دهم. هیچ صدایی از آن طرف بی‌سیم به گوش نمی‌رسد و مکالمات، یک طرفه صورت می‌گیرد. برای لحظاتی، منتظر می‌مانم. بار دیگر، بدون اینکه از آن طرف بی‌سیم، پیامی دریافت کنم، دوباره موقعیت خود را اعلام می‌کنم. اکنون، قسمت آبرفتی نیزار را پشت سر گذاشته‌ام و به قسمتی که آب به دریاچه می‌ریزد، نزدیک می‌شوم.

فکر اینکه چگونه باید از میدان مین عبور کنم و اینکه آیا با تاریکی شب، امکان نجات برای من وجود دارد یا نه، مرا مشغول کرده است. در همین حین، ناگاه دوباره صدای هلی‌کوپتری مرا به خود می‌آورد.

۱. North: رو به شمال.



هلی کوپتر، نزدیک می شود. قلبم به شدت می تپد. شک و تردید و امید و آرزو، در هم آمیخته اند؛ چرا که با هر حرکت، سرنوشت متفاوتی برای من رقم خواهد خورد. ممکن است به راحتی به اسارت درآیم و یا به میهن اسلامی خویش بازگردم.

در حالی که هلی کوپتر را در دید خود دارم، می بینم که از یک کیلومتری من، چرخ می زند و دور می شود. کم مانده است همه امیدهایم به یأس بدل شود. بار دیگر، پیامی رادیویی ارسال می کنم و این بار، هلی کوپتر، تغییر مسیر می دهد. ضامن «فلایر»، وسیله دودزایی که به همراه دارم را می کشم و دودی نارنجی رنگ، متصاعد می شود. در حالی که هلی کوپتری از نوع ۲۱۲ به سوی من می آید، هلی کوپتر کبرایی را هم در دور دست می بینم.

به محض اینکه هلی کوپتر را با آرم و پرچم جمهوری اسلامی ایران، بالای سرم می بینم، اشک شوق از دیدگانم سرازیر می شود. با خود می گویم اینان همان فرشتگان نجات اند که برای نجات من به خاک دشمن، گسیل شده اند.

از سر شکر، دعایی را زیر لب زمزمه می کنم و به نشانه تعظیم، بوسه ای نیز به فرشتگان نجات، تقدیم می دارم. اینک، صدای رگبار آتش دشمن، به وضوح، شنیده می شود. شکاریهای (اف - ۱۴) نیروی هوایی، علاوه بر حراست از آسمان منطقه عملیات،



هلی کوپترها را نیز زیر نظر دارند. درواقع، هلی کوپترها به اتکاء شکاریها، با آرامش خاطر بیشتری مشغول عملیات نجات هستند. زمانی در حدود ۱۰ دقیقه، سپری می شود. طناب نجات هلی کوپتر، به سرعت به سطح آب، فرو فرستاده می شود. براساس دستورالعمل پروازی باید ثابت بایستم و انتهای نعل اسبی طناب را گرفته و به خود ببندم. بالاخره با چند بار جابه جا کردن قایق و نیم خیزشدن، طناب نجات را به چنگ می آورم و خود را بر آن می آویزم.

پرتو امید، بار دیگر بر دلم تابیدن می گیرد. بوسه گرم و صمیمانه همکارم در آستانه ورود به هلی کوپتر و اشک شوق دوستانم در این شرایط بحرانی، برایم آرام بخش ترین داروهاست. با ورود من به هلی کوپتر، دریچه، بسته می شود و هلی کوپتر به سرعت، خاک دشمن را ترک می گوید و «هور» اما همچنان، با حال و هوای وهم انگیزش، قربانیان خویش را می جوید ...

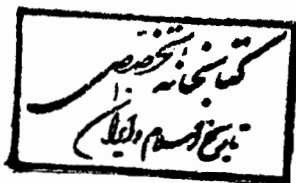
لحظه‌های اضطراب

خاطره‌ای از سرهنگ خلبان عباس رمضانی

از شاهین ۲ به خفاش

از شاهین ۲ به خفاش

هوایما دچار سانحه شده؛ هوایما را ترک می‌کنم...



* * *

بیست و سوم مردادماه ۱۳۶۵ بود. با اینکه در صبح آن روز، مأموریت‌های انهدامی مختلفی توسط خلبانان شجاع نیروی هوایی، بر روی چندین نقطه از مواضع مهم نظامی و اقتصادی عراق، انجام شده بود، اما با این حال، در بعد از ظهر، که طبعاً از نظر دشمن، زمان غیر معقولی به نظر می‌رسید، از طریق فرماندهی عملیات، مأموریتی نیز



به ما محوّل شد.

پروازهای عصر هنگام، تا زمان غروب آفتاب، به دلایل بسیاری مخاطره‌انگیزند. در چنین زمانی شرایط جوّی، برای پرواز، مساعد نیست؛ چراکه هدف، به خاطر ایجاد سایه‌های شدید و نیز گرد و خاکی بودن هوا، به درستی نمایان نیست. دید خلبان نیز به خاطر زاویه تابش آفتاب، کم است و در عوض، در دید کامل دشمن قرار دارد ...

فرماندهی عملیات، مایل بود که با انجام عملیات در فواصل مختلف زمانی، حتی در زمان غیرقابل انتظار برای عراقیها، دشمن غافلگیر شود و هر نوع فرصتی از او سلب گردد. لذا، در ساعت ۶ بعد از ظهر آن روز، من و یکی دیگر از همکاران خلبان، در قالب دو گروه پروازی، باند را به قصد بمباران اهداف از پیش تعیین شده در خاک دشمن، ترک گفتیم.

هواپیما، از میان قطعات پاره پاره ابرها، به سرعت می‌گذشت. اشعه طلایی خورشید که با درخشش فوق‌العاده خود، از طریق روپوش طلّقی^۱، به داخل کابین می‌تابید، چشمانم را به شدت آزار می‌داد. ناگزیر، هواپیما را در موقعیت مناسبی قرار دادم تا از نور

۱. روپوش کابین خلبان، همان در کابین است که طلّقی شفاف و محکمی است و کانابی (Canopy) نامیده می‌شود.



مستقیم خورشید، در امان باشم.

در حالی که هماهنگی خود را با گروه پروازی شماره یک، کاملاً حفظ می‌کردم، به ندایی درونی که ساعتی قبل، به هنگام خروج از منزل، شنیده بودم، اندیشیدم. جریان، از این قرار بود که به محض خارج شدن از منزل، جهت انجام مأموریت، انگار شبیحی راهم را سد کرد و با تندی به من گفت:

«کجا؟!»

لحظه‌ای تأمل کردم؛ دعایی خواندم و توسلی جستیم و سپس قدمی به جلو برداشتم... قدری فکر کردم. برگشتم. دستی به جیبهای خود زدم و وسایل اضافی را که با خود داشتم (از قبیل تسبیح، انگشتر، کلید، مقداری پول و عکس و ...)، پشت قاب عکسی پنهان کردم که تا زمان بازگشت من، از دید همسرم، مخفی بماند و با توکل به خداوند، از منزل، خارج شدم.

بیرون از منزل، همکارم را که تا چند لحظه پیش، در اتومبیل، منتظر من بود، نیافتم. تعجب کردم. چند بار طول کوچه را پیمودم اما او را ندیدم. پس از دقایقی که به انتظار گذشت، همکارم را دیدم که با اتومبیل، وارد کوچه شد. پرسیدم:

«کجا رفتی؟»

گفت:



«رفتم سر و صورتی اصلاح کنم و با خانواده هم خداحافظی کردم.»

خواستم بگویم که چنین حالی در من هم ایجاد شده، اما منصرف شدم. پیش خودم گفتم که خانواده من، معمولاً در جریان مأموریت‌هایم قرار نمی‌گیرند. لزومی ندارد نگران‌شان کنم ...

در همین اندیشه بودم که به نزدیکی مرز عراق، رسیدیم. تا این لحظه، هیچ برخوردی با هواپیماهای شکاری دشمن، نداشتیم. برابر دستورات صادر شده از فرماندهی عملیات، من به همراه «سرهنگ خلبان یوسف سمندریان» در دو گروه پروازی، مأموریت داشتیم مخازن سوخت دشمن را در شمال سلیمانیه و در نقطه‌ای که از حساسیت خاصی برخوردار بود و در بریفینگ (جلسه توجیهی) روز قبل، خاطرنشان شده بود که این اهداف، توسط نیروهای بعثی، به شدت محافظت می‌شود، بمباران نماییم.

به محض ورود به خاک عراق، عرض ارادت‌ی به آقا اباعبدالله‌الحسین (ع) و ابوالفضل‌العباس (ع) کردیم و آرایش پرواز خود را تغییر داده و با تغییر سمت و انتخاب مسیر ۲۷۰ درجه، به طرف غرب، گردش کردیم. هنوز به روی هدف، نرسیده بودیم که در دید رادارهای دشمن قرار گرفتیم. نیروهای عراقی، با ایجاد سدی از آتش، در نظر داشتند ما را متواری سازند، اما آتشباران آنها، در تصمیم



و اراده‌ی ما خللی وارد نمی‌کرد.

گهگاه، گلوله‌های ریز و درشت، به هواپیما اصابت می‌کردند که باعث تنفر و انزجار بیشتر ما نسبت به دشمن می‌شد و ما را در انهدام هدف، مصمم‌تر می‌ساخت. هنوز چند مایل با هدف، فاصله داشتیم. از دور، دکلها و تأسیسات، به وضوح مشخص بودند. در حالی که تلاش می‌کردم هدف، از دیدم پنهان نشود، مشاهده‌ی وضعی که برای هواپیمای شماره یک، پیش آمده بود، قلبم را آزرده.

هواپیمای شماره یک، توسط پدافند راداری و موشکی دشمن، هدف قرار گرفته بود و آتشی به طول تقریبی ده متر، از انتهای آن، زیانه می‌کشید و از آنجا که من، در سمت راست آن، پرواز می‌کردم، او قادر به گردش به راست، نبود. سریعاً موقعیت خود را تغییر دادم و از طریق رادیوی هواپیما، سمندریان را در جریان آتش گرفتن هواپیمایش قرار دادم. او، در جریان سانحه بود و از من، راهنمایی خواست. گفتم:

«بگرد به سمت راست. در غیر این صورت، از بالای سلیمانیه

سردرمی آوری!»

با راهنمایی من، گردش به راستی انجام داد و تا حدودی از مهلکه

دور شد.

شرایط موجود، به شدت آزارم می‌داد. هنوز بمبهایم را بر روی

هدف، رها نکرده بودم و هواپیما، سنگین بود. با سرعتی معادل ۴۵۰



نات^۱ (تقریباً معادل هزار کیلومتر در ساعت) در حرکت بودم. با این اندیشه، مترصد فرصتی بودم تا به او کمک کنم. در زمانی کمتر از ثانیه، تصویر زندگی همکارم، از پیش چشمانم گذشت. در صورت وخامت اوضاع و مراجعت من به تنهایی به پایگاه، چگونه باید وضعیت او را به خانواده اش اطلاع می دادم؟ قطعاً نگاههای مأیوسانه زن و فرزندش، تاب و توان را از من سلب می کرد.

«چه باید می کردم؟» اندیشه های مختلفی به ذهنم خطور کرد. از آنجا که مأموریت های مختلفی بر روی منطقه انجام داده بودم، منطقه را به خوبی می شناختم. بدین لحاظ، ابتدا بدون از دست دادن فرصت، منطقه از پیش تعیین شده را به شدت، بمباران نمودم. پس از بمباران، تمام افکارم را متوجه هواپیمای شماره یک ساختم.

با بحرانی شدن اوضاع، چه باید می کردم؟ به کلی خود را گم کرده بودم. از یک طرف، دوست و همکارم دچار سانحه شده بود و از طرف دیگر، در خاک دشمن پرواز می کردم. به هر صورت، سمت پرواز هواپیما را برای مراجعت به پایگاه، تصحیح کردم؛ مسیری که حدس می زدم شماره یک هم همان را انتخاب کرده باشد. به نظر نمی رسید هواپیمای من، مسئله مهمی داشته باشد؛ زیرا مانورهای

۱. نات: واحد سرعت و هر نات، معادل ۱۸۵۳ متر بر ساعت (Nautical Mile).



تصحیح جهت، به نرمی و با موفقیت انجام گرفت و نشان‌دهنده‌ها هم وضعیت پرواز را تا حد زیادی عادی نشان می‌دادند.

با تغییر سمت ۱۸۰ درجه، به دنبال شماره یک خود گشتم. او را ندیدم. از این رو بر ناراحتی‌ام افزوده شد. از طریق رادیو تماس گرفتم: «شماره یک، شماره یک، وضعیت خودت را به من اطلاع بده!» جوابی نشنیدم. مجدداً به سمت راست برگشتم. از دور، شماره یک را دیدم که خیلی از هواپیمای من عقب افتاده و در حال پرپرزدن بود. مشخص بود هواپیمای او، دیگر توان آن را ندارد که حتی تا نزدیکترین پایگاه، دوام بیاورد ...

بار دیگر، سراسیمه از طریق رادیو با وی تماس گرفتم:

«شماره یک، شماره یک، جواب بده!»

و خلبان هواپیمای شماره یک، در حالی که از لحن صدایش آشکارا اضطراب و ناراحتی احساس می‌شد، طی جمله کوتاهی گفت: «هواپیما در کنترل من نیست.»

که از او خواستم سریعاً هواپیما را ترک کند.

هنوز لحظه‌ای از آخرین تماس من با او، مبنی بر ترک هواپیما نگذشته بود که دیدم هواپیمایش پایین‌تر و پایین‌تر رفت و با شیرجه‌ای محکم بر زمین خورد و از دید من خارج شد. ناگهان منقلب شدم؛ چرا که از سرنوشت دوست و همکارم، چیزی نفهمیدم. آیا او



کابین را ترک کرده بود؟

افکار مغشوش، از خاطرم می‌گذشت. قطع امید کردن از نجات دوستم سمندریان، برایم دشوار بود. بالاخره، به قصد ترک منطقه دشمن، ارتفاع پرواز را کاهش داده و بر سرعت خود افزودم. اما ناگاه، هدف پدافند راداری و موشکی دشمن قرار گرفتم که از نوع پیشرفته‌ای بود و در اولین لحظه، هواپیما را از کنترل من، خارج کرد. هواپیما با سرعتی معادل ۵۰۰ نات، هر لحظه از بال راست به بال چپ درمی‌آمد. تمامی عقربه‌های نشان‌دهنده، سیر نزولی یافته و به طرف صفر در حرکت بودند. چراغهای اعلام وضعیت اضطراری، روشن شده و همگی از وضعیت بد هواپیما خبر می‌دادند. آژیر وضعیت اضطراری هواپیما، همچون پتکی بر مغزم می‌کوبید و همه چیز، مرا به ترک هواپیما فرا می‌خواند. مهمتر از همه اینکه هر دو موتور سمت چپ و راست هواپیما در آتش می‌سوختند. هواپیما، آتش گرفته بود و چرخها هم بی‌موقع، باز شده بودند ...

در آن لحظات پراضطراب، احساس می‌کردم هنوز مغزم به خوبی کار می‌کند. تمامی دستورالعملهای پروازی را در ذهنم مرور کردم. باید سرعت خود را به حدی می‌رساندم که امکان ترک هواپیما را



بیابم. از این رو، دست محکمی بر سر استیک^۱ هواپیما زدم تا از سرعت خود بکاهم. هواپیما به ناگاه از بال چپ به بال راست درآمد و من از بالای کاناپی، به عمق صندلی ام فرو افتادم. فرصتی پیش آمد که دستم را به دستگیره رهاکننده صندلی^۲ از هواپیما، برسانم؛ اما برای لحظه‌ای احساس کردم هواپیما به کنترل درآمده است.

با زدن دکمه‌ای، باک مرکزی را که خالی هم بود، به منظور کم کردن وزن هواپیما و عدم ایجاد پسا^۳ (درگ)های پروازی، رها کردم. بار دیگر از بال راست، به چپ درآمدم. در این لحظات، آنقدر ارتفاع پرواز کم بود که احساس کردم به زودی به صخره‌ها و ستیغ کوهها برخورد خواهم کرد. در چنین شرایطی که با مرگ، دست و پنجه نرم می‌کردم، توانستم خود را به آن سوی ارتفاعات مشرف بر منطقه سلیمانیه برسانم.

بر روی دره عمیقی قرار گرفتم. هواپیما، به کلی، تعادل خود را از دست داد و از اختیار من خارج شد؛ ثانیه‌ای بعد نیز قفل کرد و به حالت شیرجه درآمد. دستی بر روی استیک زدم و همزمان در آخرین

۱. استیک: دسته فرمان (Conrol Stick).

۲. Eject: رهاکننده، بیروان پراننده.

۳. پسا: نیروهایی که هواپیما را به سمت زمین می‌کشند و تا هواپیما به کمک نیروی «برآ» (بالابرنده) بر آنها غلبه نکند، نمی‌تواند تعادل خود را در آسمان حفظ کرده و به پرواز ادامه دهد. (Drag: وزن اضافی).



ارتباط رادیویی ام با رادار (خفاش)، به او اطلاع دادم که آماده ترک هواپیما هستم. دماغ هواپیما، چهل درجه به پایین افتاد. پاها و سر خود را برای پرش، آماده کردم. هر دو دستگیره صندلی و کاناپی را کشیدم و لحظه‌ای بعد، خود را در آسمان یافتم ...

به سرعت در حال سقوط بودم. مکان فرود، دامنه‌ای جنگلی بر کناره همان دره عمیق بود. چتر نجات، به آرامی باز شد و در همین لحظه، هواپیمای من به صخره‌ای برخورد کرد و مبدل به کوهی از آتش شد. در حین کشیدن دستگیره بازکننده چتر، متوجه شدم که ساعد هر دو دست و مهره‌های گردنم، به هنگام پرش، با لبه کابین برخورد نموده و به شدت آسیب دیده است. اما خدای را شکر کردم که سقوط من در دره، باعث شده بود که ارتفاع معقول را برای فرود، بیابم.

فکر می‌کردم فرود مناسبی خواهم داشت که ناگاه با ضربه‌ای محکم، در فضایی خالی از درخت، فرود آمدم و همانند فتری، به هم فشرده شدم. درد شدیدی تمام وجودم را فراگرفت. در حالی که زمین و آسمان به دور سرم می‌چرخید، برای لحظاتی، تعدادی از همکاران شهیدم، پیش چشمم مجسم شدند. آنها را شناختم و سعی کردم به نام، صدایشان کنم؛ اما نتوانستم. گویا به هنگام فرود، زبانم در میان دندانهایم قرار گرفته و پاره پاره شده بود. تصویرها از پیش چشمم



محو شدند. مجدداً درد شدیدی تمام بدنم را فرا گرفت و بیهوش شدم.

به هوش که آمدم، دیدم در لبه پرتگاه عمیقی قرار گرفته‌ام و چتر نجاتم که به صخره‌ای گیر کرده بود، مانع سقوطم شده است. خود را به کناری کشیدم. از بازوانم خون جاری بود. نگاهی به اطراف انداختم و برای شنیدن صداهای احتمالی، چند لحظه‌ای ساکت و بی حرکت، به اطراف گوش فرا دادم. جز صدای زوزه باد، چیزی به گوش نمی رسید.

احساس مبهمی از غم و شادی، غوغای عجیبی در دلم برپا کرده بود؛ شادی به خاطر نجات از هواپیمای درهم شکسته در حال سقوط و غم سنگینی ناشی از احتمال اسارت! خواستم چتر نجاتم را که نقطه دید خوبی برای افراد دشمن، به وجود آورده بود، از صخره جدا کرده و در جایی مخفی کنم، ولی قادر به این کار نبودم. قلبم به شدت می تپید و خونریزی و درد زیاد، به تدریج طاقت را از من سلب می کرد. به سختی، جعبه کمکهای اولیه‌ای را که با خود داشتم، باز کردم و به پانسمان موقت زخمهایم پرداختم.

«آیا شانس نجات از دست دشمن را داشتم؟»

هیچ چیز نمی دانستم. با آنکه به کمک خداوند امید داشتم اما زخمی بودن، نامشخص بودن موقعیت خودم و عراقیها، نزدیک بودن



تاریکی هوا و نیز هواپیمای منهدم شده و چتر نجات که دشمن را به سوی من هدایت می‌کرد، همه و همه، دست به دست هم داده بودند تا یأس و تردید را در وجود من تقویت کنند.

به بررسی دقیق منطقه پرداختم و سعی کردم به وسیله قطب‌نما، جهتی را برای حرکت، انتخاب کنم. کلاه پروازم را برداشتم، «یاالله» ی گفتم و سعی کردم چتر نجات را از خود، جدا کنم. اما موفق نشدم. ناگاه، صداهایی در دره پیچید ... صدای ماشین و صحبت کردن آدمها! برای اینکه اطلاعات کمتری به دشمن داده باشم، فوراً چاله‌ای کندم و اشیاء و وسایل غیر ضرور و حتی نقشه و کاغذهای داخل کیفم را در آن دفن کردم. لحظاتی بعد، صداها تقویت شدند...

از نقطه مرتفعی که در آن قرار داشتم، به جاده‌ای که در پایین دره قرار داشت، خیره شدم. اتومبیل سفیدی را دیدم که در فاصله تقریباً یک کیلومتری من در حرکت بود و هرچه بیشتر می‌آمد، به من نزدیکتر می‌شد. لحظه‌ای بعد، توقف کرد؛ چند نفر از آن خارج شدند و گویی شکار زخم‌خورده‌ای را دیده باشند، با هیجان خاصی از سینه کش کوه، بالا آمدند. راه‌گریزی نبود، چرا که قادر به بالا رفتن از کوه نبودم. چند قدمی بیشتر جابه‌جا نشده بودم که ناگهان در موقعیت خطرناکی قرار گرفتم و سقوط، هر لحظه مرا تهدید می‌کرد ...

چیزی به غروب آفتاب، باقی نمانده بود. کمترین تردیدی نداشتم



که نجاتم در این شرایط، غیرممکن است و سرنوشتی جز اسارت ندارم. در همین فکرها بودم که با صدای ناهنجاری از پشت سر، برجایم می‌خکوب شدم. در حالی که کوچکترین حرکت حساب نشده‌ای می‌توانست به سقوطم در پرتگاه منجر شود، رویم را بدان سو برگرداندم. مردی را دیدم که با انواع و اقسام تجهیزات، چون قطار فشنگ و نارنجک، مسلح بود و در حالی که اسلحه خود را به سوی من گرفته بود، ظاهراً به زبان کُردی، چیزهایی گفت که من نفهمیدم.

زبانم که لای دندانها گیر کرده بود و خونریزی داشت، قدرت سخن گفتن را از من سلب کرده بود. به همین خاطر، حتی وقتی فهمیدم که آن مرد کُرد، از من اسلحه می‌خواهد، نتوانستم پاسخ درستی به او بدهم. او نیز دستگیره آتش را کشید و آماده شلیک شد. بدنم لرزید و وحشت، سراپای وجودم را فرا گرفت. در حالی که مراقب بودم در پرتگاه، سقوط نکنم، با اشاره به او فهماندم که اسلحه ندارم و چاقویی را که به همراه داشتم، برای او انداختم. با خشونت از من پرسید ایرانی هستم یا عراقی و وقتی فهمید ایرانی‌ام، رفتارش با من نرم‌تر شد و کمک کرد تا از خطر سقوط، رهایی یافتم.

گروه کردها، کامل شد. آنها دور من حلقه زدند و یکی از آنها که فارسی می‌دانست، اسم و مشخصات مرا پرسید و برای اطمینان



بیشتر، از من کارت شناسایی خواست. وقتی از ایرانی بودن من مطمئن شدند، با هم مشورتی کردند و بعد، همو که فارسی می دانست، رو به من کرد و گفت:

«ناراحت نباش! ما تو را پیش دوستانت خواهیم بُرد.»

تعجب کردم. من در آنجا، در خاک دشمن، چه دوستانی می توانستم داشته باشم؟! شاید خداوند اینان را برای یاری من فرستاده بود! از آنها پرسیدم:

«شما که هستید؟»

گفتند:

«ما اعضای اتحادیه میهنی کردستان عراق هستیم.»

گُردها، کمک زیادی به من کردند. آنها، در حالی که هر لحظه، خطر سررسیدن عراقیها وجود داشت، چتر را از من باز کردند و برای اختفای بیشتر از دید عراقیها، لباس کردی بر من پوشاندند و حتی بعد از پانسمان زخمهایم، دو سه روز نیز در آنجا از من مراقبت نمودند تا به طور نسبی، بهبود یافته و سپس به وسیله قاطر، مرا به نیروهای سپاه پاسداران که در کردستان عراق، مستقر بودند، تحویل دادند.

در مدت اقامت در خاک عراق و در کنار برادران مسلمان گُرد عراقی، هواپیماهای شناسایی عراق، هر روز، بر فراز منطقه، گشت می زدند و جهت دستگیری من، اطلاعاتی نیز به طور مرتب از



تلویزیون عراق پخش می‌شد که از مردم عراق و ملت کُرد، می‌خواست که با دستگیری و تحویل دادن من به دولت عراق، جوایز ارزنده‌ای دریافت دارند. اما خوشبختانه من سالم به خاک میهن اسلامی مان بازگشتم و به هنگام ورود به میهن، که از بهترین لحظه‌های زندگی‌ام بود، توسط مقامات و بعضی از شخصیت‌های کشور، مورد استقبال قرار گرفتم.

با ورود به میهن و بازگشت به فضای کار و زندگی، آنچه آزارم می‌داد، بی‌اطلاعی از سرنوشت دوست همکارم «یوسف سمندریان» بود. من خروج او را از هواپیما، ندیده بودم اما از آنجا که سرعت ترک کابین توسط خلبان در لحظات اولیه بسیار زیاد است و در این شرایط، نمی‌توان خلبان را با چشم غیر مسلح دید، نجات یافتن او و اسارتش به دست عراقیها، محتمل به نظر می‌رسید و همین گونه نیز بود. او هواپیما را ترک گفته و به اسارت نیروهای عراقی درآمده بود و سرانجام با عزّت و سربلندی، به همراه دیگر آزادگان سلحشور و قهرمان کشورمان به خاک میهن اسلامی بازگشت.

نبرد بر فراز سلیمانیه

خاطره‌ای از سرهنگ خلبان آزاده یوسف سمندریان

بیست و سوم مرداد ماه هزار و سیصد و شصت و پنج بود. با اینکه تازه از مأموریت گشت و شناسایی برمی‌گشتم، داوطلبانه به اتفاق یکی دیگر از همکارانم، آماده مأموریتی شدیم که از اهمیتی خاص برخوردار بود.

طبق دستورات صادر شده از فرماندهی عملیات، مأموریت داشتیم تا یکی از منابع حیاتی و استراتژیک دشمن را در شمال سلیمانیه عراق، بمباران نماییم. به همین منظور، پس از انجام کارهای مقدماتی پرواز، از جمله بررسی نقشه‌های مربوط، انتخاب مسیر، تعیین هدف و توجیهات لازم در سالن توجیه (بریفینگ) و پس از تأکید مکرر مسئولان مبنی بر اینکه منطقه مورد نظر، توسط نیروهای بعثی به شدت محافظت می‌شود، ساعت ۶ بعد از ظهر و قبل از



غروب آفتاب، با رعایت احتیاط در قالب دو گروه پروازی، باند فرودگاه را به قصد بمباران اهداف از پیش تعیین شده، ترک کردیم. در حالی که هماهنگی خود را با هواپیمای شماره ۲، از طریق علائم خاصی که بین ما رد و بدل می‌شد، حفظ می‌کردیم، فضای پهناور کشورمان را پشت سر گذاشته و به نزدیک مرز رسیدیم. با توجه به عملیاتهای متعددی که صبح آن روز، توسط خلبانان شجاع نیروی هوایی در فواصل زمانی مختلف در خاک عراق، انجام شده بود و آرامش دشمن را زایل کرده بود، خلبانان هواپیماهای بعضی، مجبور بودند ساعتها در آسمان عراق، به گشت‌زنی بپردازند و خوشبختانه تا رسیدن به مرز، ما با هیچ یک از آنها برخورد نداشتیم.

در نزدیکی مرز، برای مخفی ماندن از دید رادارهای عراق، ارتفاع هواپیما را کم کرده و در فاصلهٔ چهل پایی^۱ از سطح زمین، قرار گرفتیم. در حین عبور از مرز، به ناگاه، متوجه سربازی شدم که به سرعت خود را از دید من مخفی کرد. احتمال می‌دادم دیده‌بان مرزی عراق باشد. برای لحظه‌ای تصمیم گرفتم از ادامهٔ مأموریت منصرف شده و به خاک میهن اسلامی بازگردم و مأموریت را به ساعت دیگری موکول کنم که البته بلافاصله از این فکر، منصرف شدم و آیه «وَجَعَلْنَا مِنْ بَيْنِ

۱. پا: واحد اندازه‌گیری طول است و هر پا معادل ۳۰/۵ سانتی‌متر می‌باشد (همان «فوت» یا



آیدیه‌م سَدّا...» (یس - ۹) را زیر لب زمزمه کردم. این بار، نیروی دیگری در من دمیده شد و از اینکه چند لحظه قبل، چنان افکار غریبی به مغزم خطور کرده بود، خود را سرزنش کردم.

دقایقی از ورود ما به خاک دشمن نمی‌گذشت که در دید رادارهای آنها قرار گرفتیم. درست حدس زده بودم؛ ورودمان، از طریق دیده‌بان کوهی، به رادارهای عراقی، اطلاع داده شده بود و دشمن، منتظر ما بود. به همین جهت، سدی از آتش به سوی ما گشوده شد. چاره‌ای نبود و هواپیما با سرعتی معادل ۴۵۰ نات^۱، به جلو می‌رفت.

هنوز به اهداف از پیش تعیین شده، نرسیده بودیم و چیزی در حدود دو دقیقه با آنها فاصله داشتیم که هواپیما توسط یکی از موشکهای پیشرفته اهدایی شرق که به تازگی در منطقه، کار گذاشته شده بود، از جناح موتور سمت چپ، مورد اصابت قرار گرفت و برای لحظاتی، تعادل خود را از دست داد. در شرایط اضطراری که پیش آمده بود، سریعاً شیر بنزین موتور سمت چپ را بستم تا از سرایت آتش به قسمتهای دیگر هواپیما جلوگیری شود؛ اما هنوز بمبهایم را رها نکرده بودم و هواپیما سنگین بود.

شماره ۲ که هواپیمای مرا به صورت چشمی در دید خود داشت،

۱. نات: واحد سرعت و معادل ۱۸۵۳ متر بر ساعت.



فوراً از طریق رادیو اعلام کرد:

«شماره یک، شماره یک! هواپیمای آتش گرفته. بپر بیرون!»

اندیشه‌های مختلفی از مغزم گذشت. عقربه‌های نشان‌دهنده مرا تهدید می‌کردند و چراغ اعلام آتش سوزی بخش دم و بال، روشن شده بود. با تمسک به ائمه اطهار و با یاری گرفتن از خدای متعال، در یک اقدام تلافی جویانه با تمهیدات مختلف، هواپیمای آتش گرفته را تا بالای کارخانه‌ای که در چند کیلومتری من قرار داشت، هدایت کردم و در یک لحظه، کلید کلیه مهمات بال و بدن را زده و کارخانه را - که بعدها متوجه شدم مرکز مهمات عراق بوده - به تلی از آتش و دود مبدل ساختم.

به سرعت، سمت پروازی خود را تصحیح کردم تا چرخشی بزنم. اما ناگهان موتور سمت راست هواپیما نیز مورد اصابت موشک دیگری قرار گرفت. شماره ۲ که اوضاع نگران‌کننده هواپیمای مرا دیده بود، با اضطراب خاصی که از لحن صدایش آشکار بود، چندین بار از طریق رادیو اعلام کرد:

«شماره یک، شماره یک! هواپیمای آتش گرفته؛ بپر بیرون! بپر

بیرون!»

هواپیما هر لحظه از بال چپ به بال راست، معلّق می‌خورد. کنترل هواپیما به کلی، از اختیار من خارج شده بود. با پیام رادیویی همکارم



مبنی بر ترک هواپیما، مترصد فرصتی بودم تا خود را از مهلکه نجات دهم. چراکه عقربه تمامی نشان دهنده‌ها، بر سر صفر، فرو افتاده بود و انگار تابلو سفیدی فاقد علائم، رو به رویم خودنمایی می‌کرد. زمان، به سرعت می‌گذشت و لحظات، آنچنان سریع و حساس می‌گذشتند که حتی فرصت اندیشیدن نداشتم؛ چراکه هر آن، ممکن بود هواپیما در آسمان منفجر شود.

هواپیما، با سرعتی زیاد، شیرجه‌ای زد و غرش‌کنان، به طرف زمین رفت. همکارم، خلبان رضائی، از طریق رادیو، فریاد می‌زد:

«یوسف! بپر بیرون! بپر بیرون...!»

و درست می‌گفت. ماندن در کابین، مساوی با مرگ بود. اگر چه خطر پریدن با چتر هم در آن سرعت و با آن ارتفاع کم، کمتر از مرگ نبود، اما در شرایطی این‌گونه، چاره‌ای جز پرش با چتر نیست و برای من هم نبود.

آزیر وضعیت قرمز، با بوقهای ممتد و کشیده‌اش، آخرین هشدارها را می‌داد. هر دو موتور چپ و راست، در آتش شدید می‌سوختند. بوی تند ناشی از سوختن دستگاهها و سیمها، فضای نامطبوعی در کابین، ایجاد کرده بود. رضائی بار دیگر از رادیو اعلام کرد:

«هواپیما را ترک کن...»

هنوز آخرین پیام رادیویی همکارم مبنی بر ترک هواپیما خاتمه



نیافته بود که با توجه به شرایط، دستم به صورت خودکار و ناگهانی، دستگیره پرتاب‌کننده صندلی و کاناپی را کشید. در یک لحظه، هوا با فشار هرچه تمامتر، وارد جایگاه خلبان شد. شدت جریان هوا به قدری زیاد بود که برای لحظه‌ای احساس کردم چشمانم از حدقه، خارج شده است. سرانجام، دیری نپایید که خود را در دل آسمان و راهی زمین یافتم. چتر نجات، بسان قارچ خوشرنگی سایه‌ای از زندگی بر روی من کشید و این، آغاز راهی بود که به سرنوشتی نامعلوم، پیوند می‌خورد.

از آنجا که هواپیما دچار حریق شده بود و به چپ و راست، معلق می‌خورد، به هنگام خروج، نتوانستم حالت مناسبی را که در کلاسهای توجیهی آموخته بودم، بیابم و هنگام خروج، کتفم با لبه کابین برخورد کرده و به شدت صدمه دید. در حالی که با چتر به سرعت از آسمان، راهی زمین بودم، در جستجوی هواپیمای رضائی، نگاهی به اطراف انداختم و سپس به بررسی دقیق منطقه فرود پرداختم. بی‌خبری از سرنوشت دوست همکارم، بر شدت ناراحتی‌ام می‌افزود. نمی‌دانستم که آیا هواپیمای رضائی از منطقه دور شده یا با هواپیمای گشت عراقی که در آن لحظه، بالای سرم در پرواز بود، رو به رو شده است.

مکان فرود من، منطقه‌ای پوشیده از درختان جنگلی بود. به هنگام



فرود، تعدادی از سربازان دشمن را دیدم که به سرعت به سمت محل فرود من، در حرکت بودند. همین طور که به سربازان دشمن، چشم دوخته بودم که ببینم به سمت من، تیراندازی می‌کنند یا نه، به زمین خوردم ...

درد شدیدی تمامی ساق پایم را فرا گرفت. باد شدیدی چتر مرا چندین متر با خود بر روی زمین کشید. در حالی که برای رهایی از چتر نجات، در تلاش بودم، سربازان دشمن، سر رسیدند. فرصتی برای گریز نبود. سرم آهسته و آرام بالا رفت تا جایی که دیدگانم به لوله اسلحه‌ای که به طرف من نشانه رفته بود، دوخته شد و آنگاه، صدای داد و فریاد سربازانی که به زبان محلی و بعضی به عربی، به من دشنام می‌دادند، به گوشم خورد. می‌گفتند زندگی برای تو تمام شده! و در یک لحظه دیدم دستگیره آتش را هم کشیدند ...

بسان آهوایی که در دام صیادی بی‌رحم، اسیر آمده باشد، نشسته، چشمانم را بستم و شهادتین را ادا کردم و منتظر ماندم. چند دست، شانه‌های مرا محکم گرفته و از زمین، بلند کردند. چشمانم را بسته و چتر و وسایل پروازی‌ام را از من جدا کردند. به دستور آنها به طرف نقطه نامعلومی حرکت کردم و پس از طی مسافتی، سوار اتومبیل شدیم. سرانجام در شهر سلیمانیه، مرا تحویل نیروهای امنیتی دادند و بلافاصله با هلی‌کوپتر به بغداد منتقل شدم.



مقاومت‌های من، در بغداد آغاز شد. بازجویی‌های اولیه، حدوداً ده روز ادامه یافت. ساعتها تحقیقات و سؤالات گوناگون و سپس بازگشت به سلولی تنگ و تاریک که از ۲ متر در ۲ متر تجاوز نمی‌کرد. ماه اول بازجویی، مجبور بودم در مقابل نورهای خیره‌کننده‌ای که بر دیدگانم می‌انداختند، سرپا ایستاده و زیر مشق و لگد، به سؤالات آنان، پاسخ گویم. چهارده ماه در سلول انفرادی، شک و تردید در رهایی یافتن از اسارت و یا مرگ، موجی از یأس و اندوه را در دلم جای داده بود. ناگزیر، به مدت سیزده روز، دست به اعتصاب غذا زدم اما مگر تأثیری در دل آهنین بعضی‌ها داشت؟!!

در نهایت، عراقیها مجبور شدند مرا به اردوگاهی دیگر، تبعید نمایند. آنجا بازجویی‌های مجددی هم از من انجام گرفت و وقتی متوجه قصد من از اعتصاب غذا شدند، مرا به سلولی فرستادند و گفتند:

«برو اون تو و از گرسنگی بمیر!»

... اینجا بود که مجبور شدم اعتصاب غذا را بشکنم و در نتیجه، مرا به اردوگاه اول، بازگرداندند.

هر تلاشی از سوی من برای بهبود اوضاع، بیهوده بود. من از طرف صلیب سرخ، ثبت نام نشده بودم و در سلولهای متروک به دور از چشم صلیب سرخ و مخفیانه نگهداری می‌شدم. هرچند که از طریق



بچه‌های بسیج، موضوع من با صلیب سرخ، در میان گذاشته شده بود، اما صلیبی‌ها در پاسخ به خواست بسیجی‌ها مبنی بر ثبت نام از من، گفته بودند تا عراق نخواهد خلبانان را به ما نشان دهد، ما نمی‌توانیم کاری بکنیم.

روزگار سختی را با بردباری و تحمل رفتارهای بی‌اندازه خشن زندانبانان عراقی، به سر آوردم تا اینکه با پذیرش قطعنامه ۵۹۸، وضعیت دیگری در اردوگاه، حاکم شد و دشمن، خواه ناخواه به واقعیتها و شرایط جدید، تن در داد و من نیز به دنبال آغاز تبادل اسرا و به همراه آخرین گروه از آزادگان سرافراز کشورمان که به خاطر عزت و عظمت میهن اسلامی، سالها رنج جدایی از وطن را تحمل کرده و زیر سخت‌ترین شکنجه‌ها مقاومت نموده بودند، به خاک پاک «دیار شهیدان»، قدم گذاشتم و اینک، همچنان، عزم و اراده پولادین شیران بیشه توحید، چون تابلویی در پیش چشمانم جان می‌گیرد و آن همه ایثار، فداکاری، مقاومت و از خودگذشتگی را جز از تأثیر حقانیت و خدایی بودن این انقلاب و این نظام، نمی‌بینم.

عبور از سد آتش

خاطرهای از سرگرد خلبان تورج دهقانی رنگنه

پس از اداى نماز صبح و طلب توفيق از خداوند براى مأموريتى كه پيش رو داشتيم، خانه را به سوى منزل همكارم ترك كردم. او كه جلو در، منتظر ايستاده بود، به استقبال آمد و پس از احوالپرسى، سوار اتومبيل شديم و با هم به سوى گردان پروازى به راه افتاديم.

سكوت سنگينى بر اتومبيل حكمنفرما بود. در حالى كه به مسير اتومبيل، چشم دوخته بودم، به لحظات خروج از منزل مى انديشيدم. در آن لحظات، به سراغ فرزندم رفتم كه بيش از دو روز از تولدش نمى گذشت. نگاهش كردم و از سر مهر پيشانى اش را بوسيدم. حالت عجيبى داشتم كه در هيچكدام از مأموريتهايم برايم پيش نيامده بود. دل كندن از خانه برايم دشوار شده بود. از طرفى به اين مى انديشيدم كه تكليفى قانونى و شرعى دارم.

با حالى خاص، از منزل خارج شدم. بالاي در ورودى، به ابتكار همسرم در قابى شيشه‌اى، قرآنى تعبيه كرده بوديم كه از قسمت



«سورة مؤمنون»، باز شده بود. رو به روی آن، مکثی کردم و در پناه قرآن، از منزل خارج شدم.

از نیمه راه، دوباره برگشتم و نگاهی به فرزندم انداختم. اینک، او از خواب بیدار شده بود و دستهایش را به جهات مختلف، حرکت می داد و نمی دانست پدرش، ساعتی دیگر سوار بر توسن عشق، به فراسوی مرزها خواهد شتافت و خشم مقدس ملت مسلمان و انقلابی ایران را در قالب بمبها و راکتها، بر سر خصم زیون خواهد کوبید.

سخت در افکار خود، غوطه ور بودم که همکارم سکوت را شکست و گفت:

«تورج! تو به تازگی صاحب فرزندى شده‌ای که شش سال در آرزویش بودی. همسرت این روزها نیاز به کمک و مساعدت تو دارد. اگر بخواهی، می توانی نیایی؛ چون کسانی هستند که کمتر از تو مأموریت برون مرزی رفته اند و حاضرند به جای تو، اعزام شوند.»

در حالی که از شیشه اتومبیل، به بیرون چشم دوخته بودم - البته در آن تاریکی، مناظر اطراف، به وضوح مشخص نبودند - و به حرفهایش گوش می دادم، سرم را به علامت «نفی» تکان دادم؛ همکارم ادامه داد:

«ما امروز به مأموریتی اعزام می شویم که احتمال بازگشت از آن، بسیار ضعیف است.»

همکارم درست می گفت. هدف، پالایشگاه کرکوک، شاهرگ



حیاتی رژیم بعثی عراق بود که نفت صادراتی عراق را از طریق خط لوله به کمک تلمبه‌خانه‌های متعدد، به ترکیه و بندر عقبه در اردن می‌فرستاد و برای رژیم بعثی، اهمیت بسیار داشت.

صدام برای امنیت شهر کرکوک، اهمیت فوق‌العاده‌ای قائل بود تا آنجا که جهت امنیت بیشتر شهر، مردم بومی را از آنجا کوچ داده و نیروهایی از حزب بعث را به همراه خانواده‌هایشان در آنجا ساکن نموده بود. به علاوه، مدرن‌ترین تجهیزات موشکی و پدافندی اهدایی شرق و غرب را در محدوده شهر و پالایشگاه، مستقر ساخته بود.

نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی، در گذشته، مأموریت‌هایی بر روی منطقه استراتژیک کرکوک انجام داده بود که چندان موفقیت‌آمیز نبودند و به همین دلیل، دو سه سالی بود که مأموریتی در این مناطق، انجام نشده بود. این بار، مسئولان کشور، اطلاعاتی دریافت کرده بودند مبنی بر اینکه روزانه دهها هزار بشکه نفت از این پالایشگاه صادر می‌شود و از آنجا که در صدد بودند به انتقام ساکنان بی‌دفاع شهرهای بمباران‌شده، به صورتی جدید به قطع صدور نفت عراق و تحمیل فشار اقتصادی برگردان صدام، اقدام نمایند، دستور رسیده بود که در اولین اقدام، پالایشگاه کرکوک، نابود شود.

همکارم، در حین رانندگی، به قصد منصرف ساختن من و یا اتمام حجت با من، گفت:

«در این مأموریت باید تمامی توان و سعی خود را در انهدام



اهداف، به کار بگیریم و کمترین سُستی در بکارگیری به موقع فرمانها و سیستمها، لطمات جبران ناپذیری در پی خواهد داشت و لازم است بدانی در صورت بروز هر نوع سانحه‌ای من هواپیما را ترک نخواهم گفت و تلاش خواهم کرد خود را به مرز ایران برسانم و چنانچه احتمال سقوط، زیاد باشد، خودم و هواپیما را به یکی دیگر از تأسیسات مهم عراق خواهم کوبید و با تلخ کردن کام مزدوران صدام، شیرینی شهادت در راه دوست را خواهم چشید!»

راست می‌گفت. او آدم مصممی بود که هیچ خللی در اراده‌اش راه نداشت و از آزمونهای بسیار، سر بلند بیرون آمده بود. تاکتیکهای خاص و حساب شده او در پرواز و نبردهای هوایی و نیز روحیه تهاجمی‌اش، او را از دیگران ممتاز کرده بود و به دلیل جرأت و جسارتی که در جستجوی حریف و درگیری با هواپیماهای دشمن داشت، از قهرمانان نبردهای هوایی به شمار می‌رفت.

با شنیدن سخنان همکارم، روحیه تازه‌ای در من پیدا شد و در پاسخ حرفهایش گفتم:

«من داوطلبانه پذیرای این مأموریت شده‌ام و تا آخر در کنار تو خواهم بود!»

او وقتی از آمادگی من برای انجام مأموریت، اطمینان یافت، دیگر حرفی نزد و لحظاتی بعد، اتومبیل در مقابل درِ گردان پروازی، توقف کرد.

با هم به پُست فرماندهی (اتاق جنگ) رفتیم تا درباره موقعیت



پایگاههای دشمن در منطقه مورد نظر و نیز وضعیت پدافند موشکی و هواپیماهای آماده پرواز آنها اطلاعات بیشتری کسب کنیم. مسیر رفت و برگشت را هم برای چندمین بار، از روی نقشه بزرگ دیواری بررسی کردیم. (اگر چه شب قبل هم تا پاسی از شب، کار ما همین بود، اما دقت و احتیاط، لازمه موفقیت است.)

دزگردان پروازی تعدادی از همکاران، مشغول تهیه صبحانه بودند که به گرمی از ما استقبال نموده و ما را به صبحانه دعوت کردند؛ چرا که می دانستند آمدن به گردان پروازی، آن هم صبح زود، به خودی خود دلیل بر مأموریتی برون مرزی است. دعوت آنها را پذیرفتیم و لحظاتی نیز به شوخی و خنده گذشت. تا آماده شدن صبحانه، از روی نقشه کوچکی که به همراه من بود، محل استقرار موشکهای عراقی را مجدداً بررسی کردیم. این نقشه با استفاده از عکسهای هوایی گرفته شده توسط همکاران، تهیه شده بود ...

ما دو نفر هیچکدام بیشتر از چند لقمه نخوردیم و در پاسخ به همکاران گفتیم که ان شاء الله برمی گردیم و صبحانه کاملی می خوریم. فاصله گردان تا اتاق تجهیزات پرواز را با اتومبیل طی کردیم و پس از مجهز شدن به چتر و کلاه، از آنجا که نسیم بامدادی روح را نوازش می داد و تا محل استقرار هواپیما نیز راه چندان نبود، این فاصله را پیاده رفتیم.

پس از ورود به آشیانه، تعدادی از خلبانان، در محل استقرار هواپیما حاضر شده بودند. هواپیما برای اولین بار، به تسلیحاتی



مجهز بود که با دستان توانمند و خلاق پرسنل نیروی هوایی ساخته شده بود؛ از این رو، بسیار با ابهت شده و شکل خاصی به خود گرفته بود. پس از بازدیدهای اولیه، از پلکان هواپیما بالا رفته، سوار شدیم. شخصی که مسئول بستن کمربندها به چتر نجات و صندلی خلبان بود پس از بستن بندها و تسمه‌ها به صندلی، دعایی خواند و گفت آنقدر در کنار باند می ماند تا ما بازگردیم. با یک لبخند، محبت او را پاسخ گفتم.

هواپیما با اولین استارت، آماده پرواز شد. همکارم از من خواست تا بیمه نامه را بخوانم. آیت‌الکُرسی را با هم خواندیم و سپس با حرکت در سطح، به طرف باند پرواز رفتیم. تعداد زیادی از فرماندهان و پرسنل فنی و پروازی، برای بدرقه، کنار باند ایستاده بودند. هوا نسبتاً سرد بود اما برای خدمه پرواز^۱، فرقی نمی کرد. آنها که افرادی فعال، زحمتکش و گمنام‌اند، هواپیماها را برای خلبانان آماده می کنند و گاهی آنقدر کنار باند پرواز، منتظر می مانند تا آنها بازگردند. من با دیدن این همه همدلی، به یاد حرفهای یکی از خدمه پرواز افتادم که می گفت:

«یک روز، یکی از هواپیماهای این پایگاه، در حین مأموریت، دچار سانحه شد و دیگر به آشیانه بازنگشت. آن شب، خوابم نبرد و مرتب اشک می ریختم. به آسمان می نگریستم و با خود می گفتم

۱. کُرو (Crew) یا خدمه پرواز، پرسنلی هستند که در اطراف یا بر روی باند، کار آماده سازی و تجهیز هواپیما به مهمات را بر عهده دارند.



پرستوی شکسته بال من، الان کجا آرمیده است؟ امشب جایش در آشیانه خالی است! ما با این هواپیماها مانوسیم. هر روز سر و رویشان را نوازش می‌کنیم و به آنها عشق می‌ورزیم...»

به ابتدای باند پرواز رسیده بودیم. چند دقیقه صبر کردیم که رأس ساعت مقرر برخیزیم تا در زمان مناسب هدف را در هم بکوبیم. با نام و یاد خدا مأموریت را آغاز کردیم. هواپیما با قدرت تمام، روی باند به حرکت درآمد. بدون هیچ تماسی با برج، از زمین برخاستیم. سکوت در هواپیما حاکم بود. سرگرم بازرسی علائم و نشان‌دهنده‌ها بر صفحات سیستمها بودم که همکارم سکوت را شکست و گفت:

«چیزی بگو!»

گفتم:

«چه بگویم؟»

گفت:

«دعایی بخوان!»

من هم دعایی خواندم که با هم زمزمه کردیم. برای مصون ماندن از دید رادارهای دشمن، ارتفاع را کم کرده و با سرعتی معادل ۴۵۰ نات، از مرز گذشتیم. با ورود به خاک عراق، به آقا اباعبدالله الحسین (ع) عرض ارادت می‌کردیم. در آن لحظات، حالت معنوی و روحانی خاصی داشتم که بیان و توصیف آن، برایم مشکل است. بی اختیار، اشک از چشمانم سرازیر شد. بار دیگر کلیه سوئیچها و بمبها را چک کردم و از همکارم نیز خواستم که این کار را انجام دهد.



به محض ورود به خاک عراق، با غرش سهمگین توپخانه‌ها و ضدهواییهای دشمن مواجه شدیم که به سوی ما شلیک می‌کردند. ظاهراً دیده‌بان مرزی عراق، ورود ما را دیده و گزارش کرده بود. در آن تاریکی صبح زود، گلوله‌های سرخ و گداخته را می‌دیدیم که به سمت ما شلیک شده و در اطراف کابین، چون گل، می‌شکفتند و فرو می‌افتادند.

به چند مایلی هدف رسیده بودیم. با مشاهده شعله‌های پالایشگاه، فوراً تغییر جهت داده و به سمت هدف، مسیر را اصلاح کردیم. شلیک موشکها، توپها و مسلسل‌های ضد هوایی، لحظه‌ای قطع نمی‌شد. در برابر ما سدی از آتش ایجاد شده بود که توصیف آن بسیار مشکل است.

سرانجام، در لحظه‌ای معین، آماده حمله به پالایشگاه شدیم. عقبه ارتفاع سنج، بیش از ۲۰۰ پا را نشان می‌داد. یکی از مخازن سوخت را نشانه رفتیم و با زاویه شیرجه ۳۵ درجه، راکتی را به سوی آن شلیک کردیم. با جدا شدن راکت از بدنه هواپیما، صدای مهیب انفجاری را در زیر بال‌های هواپیما حس کردم. ناخودآگاه به نشان‌دهنده‌ها چشم دوختم چون گمان می‌کردم موشکی به بدنه اصابت کرده است. همزمان و برای یک لحظه گذرا، خود را در جهنمی از دود و آتش یافتیم که برای ما، نشان موفقیت بود. مخزن، منفجر شده بود. از همکارم پرسیدم:

«شما روی نشان‌دهنده‌های خودت اشکالی نمی‌بینی؟»



گفت:

«نه.»

گفتم:

«پس آن صدا از چه بود؟»

گفت:

«راستش، نمی دانم حتماً از انفجار مخازن بوده.»

و هواپیما را تا ارتفاع مناسبی بالا برد.

با یک چرخش و شیرجه دیگر، دومین راکت را به سمت قسمتی از تجهیزات پالایشگاهی شلیک کردیم. شراره آتش، دو چندان شد و این بار، شلیک موشکهای ضد هوایی نیز متوقف شد. شاید ترکش و موج انفجار، پدافند موشکی را خاموش کرده بود. در هر حال، به سمت شرق چرخش کردیم و ادامه مسیر دادیم ...

هنوز چند مایل بیشتر از منطقه نبرد دور نشده بودیم که رادار به ما اطلاع داد دو فروند میگ عراقی، در ارتفاع بالاتری در کمین ما هستند و از ما خواست همین ارتفاع پرواز را حفظ کنیم.

هواپیماهای دشمن، همچون اجل معلق، بالای سر ما در پرواز بودند و در کمین فرصتی تا انتقام بمباران پالایشگاه را از ما بگیرند و رادار، با اضطراب، از ما می خواست که مواظب باشیم.

چاره ای نبود. می بایست در همین ارتفاع از منطقه خارج می شدیم اما خطر زمینیان دشمن هم کمتر از هواپیما نبود. اینک آفتاب از پشت کوهها در حال طلوع بود و منظره جالب و بدیعی ایجاد کرده بود. در



همین حال که در ارتفاع پایینی پرواز می‌کردیم، چند صدای انفجار را از زیر بال هواپیما شنیدم که ناشی از اصابت گلوله‌های ضد هوایی به هواپیما بود. به ناگاه، دور یکی از موتورها کم شد و موتور، دچار واماندگی گردید.

همکارم گفت که مشکل می‌توانیم به پایگاه اصلی برسیم؛ از این رو تلاش کرد تا با چندین بار به جلو و عقب‌کشیدن دستگیره گاز، موتور را مجدداً در حالت صد درصد قرار دهد؛ بلکه بتوانیم از شر میگهای عراقی، جان سالم به در ببریم و خود را به اولین پایگاه خودی برسانیم. رادار، هرچند لحظه، اخطار می‌داد و از ما می‌خواست ارتفاع را ثابت نگاه داریم و در ارتفاع بالاتر، پرواز نکنیم. هنوز تا مرز ایران فاصله زیادی داشتیم. مترصد فرصت کوتاهی بودیم تا از مهلکه خارج شویم و ارتفاع مناسبتری بگیریم.

[در یکی از پایگاههای خودی، آژیر وضعیت اضطراری به صدا درمی‌آید و در اندک زمانی، دو فروند هواپیما جهت نجات ما از مهلکه و مقابله با هواپیماهای عراقی، از باند فرودگاه برمی‌خیزند...]

هواپیما سبک بود اما واماندگی یکی از موتورها باعث می‌شد بیش از حد از سرعتمان کاسته شود. در این میان، صداهای مختلفی نیز از زیر بال هواپیما شنیده می‌شد که ناشی از برخورد گلوله‌های ضد هوایی بود. به هر ترتیب، وارد خاک ایران شدیم. هواپیماهای خودی، به استقبالمان آمدند و از طریق رادیو، انجام موفقیت‌آمیز مأموریت را به ما تبریک گفتند. هواپیماهای دشمن نیز با دیدن



وضعیت جدید، قدرت مقابله را در خود ندیدند و به عمق خاک خود گریختند.

فرصت مناسبی به دست آمد تا ارتفاع را به حداکثر برسانیم. در آسمان کرمانشاه، ارتفاع را به حدّ معقولتری رساندیم. با نگاهی به نشان‌دهنده‌ها، بنزین را کمتر از حد لازم یافتیم؛ از این رو، با برج مراقبت تماس گرفتیم. بچه‌های برج مراقبت، خوشحال از سلامت و موفقیت ما، در پوست خود نمی‌گنجیدند. وضعیت هواپیما را به اطلاع آنها رساندیم و اجازه خواستیم به علت کمبود سوخت، در جهت مخالف باند پرواز، بر زمین بنشینیم. بچه‌های زحمتکش برج، با صدای گرم و مهربانشان پاسخ دادند:

«شما روی سر ما و بر دیده‌ما بنشینید. باند، در اختیار شما! به هر صورتی که می‌خواهید بنشینید.»

تمامی امکانات برای یک فرود اضطراری، آماده بود. باریر^۱، در وسط باند، آماده انجام مأموریت بود. آمبولانس و گروه آتش‌نشانی، در اطراف باند، مستقر شده بودند. تعداد کثیری پرسنل فنی پرواز، دوان دوان به سمت باند می‌آمدند تا اگر خدای ناکرده، مشکلی پیش آمد، به کمک ما بشتابند. از همدلی و صمیمیت و همراهی بچه‌های پرواز، لذت می‌بردیم.

۱. باریر، Barrier: کابل ضخیم فلزی چند لایه‌ای که سرتاسر عرض انتهایی باند را می‌گیرد و هواپیمایی را که در حال فرود اضطراری است، کنترل می‌کند تا از باند، خارج نشود و هواپیما به وسیله قلابی که در انتهای دم، تعبیه شده، با آن درگیر می‌شود تا به طور کامل متوقف شود.



چیزی حدود ۱۰ نات باد، پشت سر داشتیم که برای نشستن، طبق استانداردهای پرواز، می‌بایست کمتر از ۷ نات می‌بود. در شرایطی که عقربه نشان‌دهنده بنزین، کمتر از ۱۵۰۰ پوند^۱ را نشان می‌داد چرخهای هواپیما باند را بوسه زد. سرانجام هواپیما در انتهای باند، متوقف شد و انبوهی از پرسنل به استقبالمان آمدند.

ساعتی بعد، طی بازدیدی از هواپیما، یقین کردیم که انجام عملیات و بازگشتمان به سلامت، با این میزان آسیب‌دیدگی، تنها به لطف خداوند و عنایت سیدالشهداء (ع) ممکن گشته است.

۱. پوند، Pound: واحد وزن و معادل ۴۵۳ گرم.

قامرز معجزه

خاطره‌ای از سر هلگ خلبان محمد حسن زند کریمی

زمستان، رفته رفته کوله بار خود را جمع می کرد تا بار دیگر بهار با همه زیبایی هایش از راه برسد. درختان، آرام آرام، سر از خواب زمستانی برمی داشتند. به هر طرف نگاه می کردی، جلوه ای تازه از زندگانی به چشم می آمد. هوا هر روز لطیف تر می شد و خورشید، سعی داشت هر روز بیشتر بماند و بتابد و مناظری هرچه بدیع تر و دلنشین تر پدید آورد. محیط پایگاه را که در منطقه ای دور افتاده قرار داشت سکوتی آرامش بخش فرا گرفته بود. سکوتی که انسان را به اندیشه وامی داشت و اگر نبود غرش گاهگاه هواپیماها و یا شلیک ناگهانی ضد هوایی ها، پرندگان، تمامی نغمه هایشان را و طبیعت، تمامی ترنم هایش را نثار تو می کرد ...

چند روزی بیشتر به نوروز ۶۱ نمانده بود. شادمان از رسیدن بهار در ستاد گردان پروازی، گلها و جوانه ها را نگاه می کردم که بار دیگر شلیک ضد هوایی ها، رشته اندیشه هایم را از هم گسست و غمی عجیب،



تمام وجودم را فراگرفت ... جنگ است، جنگ تحمیلی! و یک سال و نیم است که سایه شومش تمام زندگی مردم ما را فرا گرفته است و تاکنون هزاران بی‌گناه را در خود بلعیده؛ انسانهایی که هیچ تقصیری نداشتند جز آنکه انقلابشان، خشم جهانخواران را برانگیخته است! ... درست یک ماه است که به طور مرتب، مأموریت جنگی انجام می‌دهیم و عراقیها روزی چند بار، طعم تلخ حمله‌های ما را می‌چشند. این مأموریتها قرار است راه را برای عملیات بزرگی در منطقه تحت اشغال «خرمشهر» هموار کند.^۱ یک هفته‌ای هم هست که من، بی‌وقفه در گردان پروازی و سرگرم مأموریتیم. خسته نیستم. خشنودی ناشی از ادای دین به دین و میهن و انقلاب، راه را بر خستگی بسته است. هربار که فکر می‌کنم قسمتی از خاک سرزمینم زیر چکمه‌های دشمن است، احساس ننگ می‌کنم و به خود وعده می‌دهم که در پرواز بعد، با بمباران بعضی‌ها این بغض گلوگیر را خواهم گشود و از شرمندگی میهن و هم‌میهنانم درخواهم آمد ...

* * *

شور و هیجان عجیبی در گردان پروازی به چشم می‌خورد. پروازها یکی پس از دیگری انجام می‌شد و بعد از هر مأموریت، نگاهها و برخوردها سرشار از احساس رضایت و موفقیت بود. جنگ

۱. عملیات بزرگ بیت‌المقدس که منجر به آزادی خرمشهر عزیز شد.



به مرحله حساس خود رسیده بود اما مردم، بی آنکه بتوانند نگرانی‌های جنگ را از خاطر ببرند، آماده نروزمی شدند.

۲۷ اسفند ماه ۶۰ هم فرارسید. صبح، وقتی به گردان آمدم، دیدم برایم پرواز برون مرزی گذاشته‌اند. صبحانه را صرف کردم و بی تأمل به اتاق تشریح عملیات رفتم. همه نفرات، سر جای خودشان قرار گرفته بودند. چند لحظه بعد، هدایت‌کننده (لیدر)^۱ دسته پروازی، توجیه (بریفینگ)^۲ را شروع کرد. آن روزها ما از تاکتیک جدید بمباران از ارتفاع بسیار بالا (High Bombing) استفاده می‌کردیم که بیشتر علیه تجمع نفرات دشمن در وسعت زیاد انجام می‌شد و تا آن روز، نتایج بسیار مطلوبی به بار آورده بود. این بار هم هدایت‌کننده دسته، پرواز از ارتفاع بالا را توجیه نمود. در این دسته پروازی، جای من، به عنوان «شماره ۲» مشخص شده بود.

پس از خاتمه توجیه و تشریح عملیات، مقدمات پرواز انجام شد و همه، رهسپار منطقه پارک هواپیما شدیم. چهار فروند هواپیما برای بلندشدن، در موقعیت مناسب قرار گرفتند و سپس در ساعت مقرر، از باند پرواز برخاستند. عملیات، به دقت و با موفقیت انجام شد و همه ما سالم به پایگاه برگشتیم. از آسمان پایگاه، مردم را دیدم که در اطراف پایگاه، تجمع کرده بودند. می‌دانستم این روزها مردم و بویژه روستائیان که خبر موفقیت‌های ما را می‌شنوند، برای قدردانی به اینجا

۱. لیدر، Leader: هدایت‌کننده، رهبر.

۲. بریفینگ، Briefing: توجیه، تشریح.



می آیند. در دل، تحسینشان کردم و پیروزی و سرافرازی این مردم خوب را از خدا خواستم.

فرود آمدیم. هواپیما را به کادر فنی سپردیم و به میان مردم رفتیم. آنها برای تشکر از ما بهترین دارایی هایشان را آورده بودند: گوسفند قربانی، مرغ، تخم مرغ، نان، تنقلات و ... در این میان، چشمم به پیر زنی خمیده قامت افتاد که از روستاهای این حوالی با پای پیاده آمده و برای ما، چند تا تخم مرغ آورده بود. دعا برای امام و رزمندگان، از زبانش نمی افتاد. برای سلامتی ما دعا می کرد و مرتب عذر می خواست که چیزی ارزشمندتر نداشته که برایمان بیاورد. اشک چشمانمان را پر کرده بود ... آیا چیزی ارزشمندتر از رضایت خاطر او، محبت او و دعای خیر خالصانه اش، در تمامی عالم بود؟



صبح روز بعد (۲۸ اسفندماه ۶۰) مأموریتی داشتیم که انجام شد و عصر، چون با کمبود خلبان مواجه بودیم، بدون توجه به زمان استراحت پرسنل پروازی^۱، به اتاق خلبانان آماده (آلرت)^۲ رفتم و به

۱. Crew - rest: مدت زمان مشخصی در روز برای استراحت پرسنل پروازی است که البته در زمان جنگ، کاهش می یابد ولی در هر حال، نباید از حد استاندارد تصویب شده برای زمان جنگ، کمتر باشد. در دفاع مقدس ما، اغلب خلبانان درگیر در جنگ، به علت نیاز شدید به حضورشان در صحنه ها، این زمان مقرر، برای استراحت را رعایت نمی کردند و مشتاقانه هر زمان که به وجودشان نیاز بود، پرواز می کردند.

۲. اتاق خلبانان آماده را اصطلاحاً Alert می گویند.



عنوان خلبان آماده، انجام وظیفه کردم. تا پاسی از شب گذشته گفتگو کردیم و در عین حال هر لحظه مترصد رسیدن فرمانی برای انجام مأموریت بودیم...

* * *

۲۹ اسفند ماه هم فرا رسید. آفتاب بهاری، درودشت را آهنگی از تلاش و رنگی از رویش بخشیده بود. از همه چیز و همه جا بوی عید به مشام می‌رسید. صبحانه را که خوردم، دلم نیامد به خانه بروم. به گردان پروازی و به میان بچه‌ها رفتم. صحبت از یک مأموریت جدید بود.

افسر عملیات، تا چشمش به من افتاد، گفت:

«حسن! همسرت تلفن کرد. نگران بود. پرسید کجایی، گفتیم رفته به آلت. او هم به شوخی گفت پس رختخوابش را هم ببرد گردان و همانجا بخوابد!»

و سپس با لحن دوستانه‌ای پرسید:

«حالا حالت خوبه؟»

گفتم:

«بد نیستم.»

گفت:

«مأموریتی اضطراری پیش آمده و به یک نفر به عنوان خلبان



شماره ۴ نیاز داریم. هستی؟»

گفتم:

«ولی من چون زمان استراحت^۱ نداشته‌ام، الان غیر قابل پرواز^۲

هستم!

گفت:

«می‌دانم ولی چه کنیم. یک نفر کم داریم و در شرایط فعلی هم به

کس دیگری دسترسی نیست.»

لحظه‌ای مکث کردم و گفتم:

«باشه، اشکال نداره، هستم!»

گفت:

«آفرین!»

بی‌درنگ افزودم:

«می‌خواهم کابین عقبم جناب مشیری باشد.»

مشیری که در گوشه اتاق اعزام^۳ ایستاده بود، سر خود را به

علامت رضایت تکان داد و افسر عملیات هم قبول کرد و گفت:

«آماده بریفینگ باشید!»

در حالی که افسر عملیات از ما دور می‌شد، مشیری را کناری

کشیدم و گفتم:

۱. همان Crew - rest یا زمان استراحت پرسنل پروازی، که گذشت.

۲. به خلبانی که اجازه پرواز ندارد، غیرقابل پرواز یا اصطلاحاً Expire می‌گویند.

۳. اتفاقی که خلبانان، قبل از اعزام به مأموریت پروازی، در آنجا می‌نشینند، Dispatch.



«سیاوش جان! تو با این پرواز، موافقی؟»

«بله، البته.»

«ولی اگر ما مورد اصابت قرار گرفتیم، من قصد ترک هواپیما را ندارم. چون به هیچ وجه دوست ندارم اسیر عراقیها بشوم. من تا لحظه آخر، داخل هواپیما باقی خواهم ماند.»

«من هم همین طورا»

حرفش را بدون کوچکترین تردید پذیرفتم. چون فردی مذهبی و بسیار معتقد بود و می دانستم به گفته اش عمل خواهد کرد. چند لحظه بعد، راهی سالن بریفینگ شدیم.

تمامی خلبانان در داخل سالن، نشسته و منتظر توجیه عملیاتی بودند. در این مأموریت، برای دو دسته چهار فروندی و درواقع برای ۸ هواپیما و ۱۶ خلبان، برنامه ریزی شده بود. پیش خود فکر کردم حتماً پرواز مهمی در پیش داریم و بی تردید هدف هم دارای اهمیت خاصی است که تا این حد، نیروهای ما برای بمباران آن بسیج شده اند. رفتم و در محل مخصوص شماره ۴ دسته دوم (و شماره ۸ پروازی)، قرار گرفتم. هدایت کننده کل دسته پروازی، «شهید عباس دوران» بود. پس از اینکه همه اعضا در جای خود مستقر شدند، افسر اطلاعات و عملیات، شروع کرد به تشریح نقشه و منطقه عملیات و توجیه نسبت به مأموریت ...

مأموریت ما این بود که با آرایش دو دسته چهار فروندی، در ارتفاع ۴۵۰۰۰ پا و به فاصله نزدیک از یکدیگر، تا روی هدف که محلای



تجمع عراقیها در پشت جبهه عراق بود، پرواز کرده و پس از بمباران غافلگیرانه و همزمان، به سرعت منطقه را ترک کنیم.

توجیه مأموریت و بررسی نقشه‌ها، یک ساعت به طول انجامید. افسر عملیات، پس از پاسخگویی به تمامی پرسشها یادآور شد که این مأموریت، بسیار مهم است و به هر ترتیبی که هست، باید انجام شود و در پایان، از کلیه خلبانان خواست که در وقت مقرر، گردان را ترک کرده و برای انجام دادن بررسی‌های لازم (چک کردن هواپیما)، پای هواپیما باشند.

بعد از برداشتن تجهیزات شخصی (کلاه مخصوص، جلیقه، لباس ضد G^۱ و ...) به طرف هواپیماهای خود حرکت کردیم. چند تن از دوستان و همچنین روحانی پایگاه، جهت بدرقه ما به جلو گردان پروازی آمده بودند. همه ما بعد از خداحافظی از زیر قرآن عبور کردیم و سپس سوار اتومبیلها شدیم. در مسیر، تا رسیدن به پارکینگ هواپیماها، نگاهم متوجه سبزه‌ها و گل‌های وحشی حاشیه باند بود که منظره بدیعی را پدید آورده بودند. منظره‌ای بهاری که ناخودآگاه تمام بهارهای شاد گذشته را به خاطرم آورد؛ آن روزها که دشمنی در خاک ما نبود و فرزندان این سرزمین را به خاک و خون نکشیده بود ... در افکار خود غوطه‌ور بودم که ناگاه اتومبیل ایستاد و من قیافه

۱. لباس ضد G: لباس مخصوصی که خلبان، هنگام پرواز به تن می‌کند تا بدن او را در مقابل تغییرات ناگهانی فشار هوا، ناشی از افتادن به خلأ یا کاهش شدید ارتفاع، حفظ کرده و به حال تعادل نگه دارد.



پرصلابت هواپیما را - که با بمبها زیبایی خاصی داشت - رو در روی خود دیدم و چون عاشقی که به محبوب خویش رسیده باشد، به طرف آن رفتم، پرسنل دلسوز و تلاشگر فنی با دیدن ما جلو آمده و از ما استقبال کردند. به اتفاق همکار خلبانم [مشیری]، هواپیما را واریسی کردیم. همه چیز آماده و مرتب بود.

بار دیگر از زیر قرآن رد شدیم و قرآن را بوسیدیم؛ سپس از پلکان هواپیما بالا رفته در کابین هایمان قرار گرفتیم. موتورها را یکی پس از دیگری روشن کردیم. آلات دقیق هواپیما را بررسی کردیم و در حالی که من دستگاه تماس رادیویی را روشن می کردم، خلبان کابین عقب، همه چیز را «عالی» توصیف کرد. آنگاه منتظر دستور رادیویی هدایت کننده دسته ماندیم. لحظاتی بعد، شهید دوران، با صدا کردن افراد دسته پروازی به نام، از آماده بودن اعضای دسته آگاه شد. ما هم به ترتیب شماره: ۱، ۲، ۳، و ... شماره خود را تکرار کردیم ... و شماره من، ۸ بود.

پس از اعلام شماره ها اجازه خزش^۱ گرفتیم و به ترتیب به حرکت درآمد، جهت آخرین بازرسی، در ابتدای باند، توقف کردیم و سرانجام طولی نکشید که یکی یکی از باند برخاسته و در آسمان نامتناهی به یکدیگر پیوستیم و در کنار هم به صورت دو دسته چهار فروندی با فاصله نه چندان دور از یکدیگر، اوجگیری نمودیم.

۱. خزش: حرکت بر سطح باند، پرواز بر روی باند و نزدیک زمین، to taxi.



همانطور که به ارتفاع بالاتر صعود می کردیم، از کنار «الوندکوه» گذشتیم و من الوند را دیدم که پوشیده از برف، با ابهت خاص خود به ما می نگریست. کم کم به ارتفاع ۴۵۰۰۰ پا نزدیک می شدیم. سکوتی مطلق بر ما حکمفرما بود؛ سکوتی همراه با هیجان درونی. به خلبان کابین عقب گفتم:

«همه چیز خوب پیش می رود.»

و مقدار بنزین را هم به او اطلاع دادم. او آهسته گفت:
«شنیدم. بر نشان دهنده های کابین من هم همه چیز خوب و طبیعی است.»

اندک اندک مناطق سرد و برفی را پشت سر گذاشته و به جلگه های سبز جنوب رسیدیم. به خلبان کابین عقب گفتم دستگاه جنگ ضد الکترونیک (ECM) را روشن کند تا از امواج رادارهای کاوشگر و موشکهای عراقی در امان بمانیم. در همین موقع، رادار خودی با ما تماس گرفت و گفت:

«دو فروند میگ ۲۵ از روبه رو، از فاصله ۶۰ مایلی، شما را تهدید می کنند.»

شهید دوران که داشت این خبر را می شنید، با بی اعتنائی گفت:
«می دانم. اشکالی ندارد. ادامه می دهیم. ارتفاع، ۴۵۰۰۰ پا!»
دستگاه ضد الکترونیک، موقعیت تهدیدها را با علامت مخصوص نشان داد. خلبان کابین عقب با نگرانی گفت:
«تهدیدها ناجور است. ادامه می دهیم؟»



گفتم:

«دوران را که می‌شناسی. آدم شجاع و نترسی است. حتماً ادامه می‌دهد.»

و در همین اثنا به نزدیک مرز رسیدیم. احساس کردم از زمین به سوی ما شلیک می‌شود. گیرنده الکترونیکی هم شلیک انواع ضد هوایی را نشان می‌داد و این وضعیت، تا گذشتن از مرز ادامه داشت. همین که از مرز گذشتیم چند موشک سام را دیدم که بدون اینکه به ما اصابت کنند، از اطراف هواپیما گذشته به عمق آسمان صعود کردند. به نظرم رسید خیلی بزرگند؛ شاید به بزرگی یک هواپیمای اف ۵ که از پشت آنها شعله بیرون می‌زد! تا آن موقع، چنین چیزی ندیده بودم. هنوز حواسم متوجه موشکهای عراقی بود که شهید دوران اعلام کرد: «دسته پروازی، آماده برای فرو ریختن مهمات!»

با زدن کلیدهای مربوط، کلیه بمبها آماده فرو ریختن شدند ... شش بمب ۳۰۰۰ پوندی! پنجاه دقیقه از شروع پروازمان می‌گذشت و ما اکنون دقیقاً بر روی اهداف تعیین شده بودیم. دوران دستور بمباران را داد و لحظاتی بعد، چهار فروند اول، بمبهای خود را رها نموده و با یک گردش و تغییر سمت، در مسیر بازگشت قرار گرفتند و ... بلافاصله چهار فروند دوم که ما بودیم (و من چهارمین آنها را هدایت می‌کردم) روی هدف قرار گرفته بمبهای خود را رها کردیم ... شماره یک ... شماره دو ... شماره سه هم تغییر مسیر داد و من به دنبال شماره ۳، سمت پرواز خود را تغییر دادم که ناگاه ...



صدای انفجاری شنیدم. در پی آن، هواپیما تکانهای شدیدی خورد و در یک لحظه، کاناپی عقب (درِ طلقی بالای سر خلبان) متلاشی شد، آن تکانهای شدید، چند بار مرا به راست و چپ کابین کوبید و کنترل هواپیما را برای چند لحظه از دست من خارج کرد؛ اما دوباره اوضاع به حالت اول برگشت. سکوت، همه جا را فرا گرفت و همزمان، احساس کردم که ماسکم به صورتم چسبیده، گوشهایم دیگر نمی‌شنوند و نفس کشیدن برایم بسیار دشوار شده است. به نشان‌دهنده‌ها نگاه کردم. کلیه چراغهای هشداردهنده (خطر)، روشن شده بودند و چیزی نگذشت که موتور سمت راست هم آتش گرفت. حالا دیگر در سمت راست کابین، چراغهای خطر مثل درخت کریسمس، خاموش و روشن می‌شدند.

مات و مبهوت مانده بودم. چه باید می‌کردم؟ کلیه دستورالعملهای پروازی و توجیهی را به خاطر آوردم ... ابتدا باید هواپیما را کنترل کرد ... من هم همین کار را کردم. بر خود، مسلط شدم و هواپیما را به مسیر بازگشت، هدایت کردم. سپس، شروع کردم به اجرای دستورالعملی برای خاموش کردن موتور سمت راست، تا از سرایت آتش به سایر قسمت‌ها جلوگیری شود. با همه تلاش من، چراغ نشان‌دهنده «آتش گرفتگی» در موتور سمت راست، همچنان روشن بود. اما نه، ... بالاخره خاموش شد و حالا ما بیشتر از یک موتور نداشتیم.

با خاموش شدن موتور آتش گرفته، خیالم تا حدی آسوده شد. از



درون آینه‌های هواپیما، نگاهی به عقب انداختم. با کمال تعجب و ناباوری، همکار خلبانم را در کابین عقب نیافتم. انگار مشیری در هواپیما نبود! احساس تنهایی و غم غریبی به من دست داد. پیش خودم گفتم او الان کجاست؟ زنده است یا شهید شده؟ ناگهان به یاد قولی که به من داده بود افتادم که:

«من هرگز هواپیما را ترک نخواهم کرد.»

این بود که سعی کردم مطمئن شوم او کابین را ترک نکرده است. اما چطور باید این کار را می‌کردم؟

ارتفاع ما خیلی زیاد بود. به خاطر منفجر شدن کاناپی عقب، فشار هوا در داخل کابین، کاملاً از دست رفته بود و من به علت نداشتن فشار کابین، نمی‌توانستم به راحتی صحبت کنم. با زحمت زیاد گفتم:

«سیاوش! سیاوش! صدامو می‌شنوی؟»

و سپس از درون آینه‌ها پشت سرم را نگاه کردم. با شگفتی تمام دیدم همکارم برای اینکه حضورش را به من اعلام کند، دستش را به علامت پیروزی بالا آورد. خوشحال شدم و باز به سختی و در چند کلمه به او گفتم:

«به پایگاه برمی‌گردیم. نگران نباش. سعی کن در هواپیما بمانی.»

و او که از فرط سرما و باد شدید، سرش را زیر کابین برده بود، با دست برایم آرزوی موفقیت کرد.

سعی کردم ارتفاع را کم کنم. در همین حال، با هدایت‌کننده دسته تماس گرفتم و گفتم من مورد اصابت واقع شده‌ام. او به یکی دیگر از



خلبانان دسته پروازی دستور داد که مرا از نزدیک، همراهی کند. چیزی نگذشت که یکی از هواپیماها در کنار من قرار گرفت و همکاری که هدایت آن را به عهده داشت به من گفت:

«هواپیمایت به قدری آسیب دیده که مشکل بتوانی به پایگاه برسی؛ فرود دشواری در پیش داری. بهتر نیست در یک فرودگاه نزدیکتر بنشینی؟»

فکری کردم و گفتم:

«نه! به پایگاه برمی‌گردم.»

و پیش خود گفتم با این وضعیتی که ما داریم، حتماً باید به پایگاه خودمان برگردیم. آنجا برای فرود اضطراری، تجهیزات و امکانات بیشتری دارد. به علاوه، شب عید است و خانواده‌های ما منتظرند و برای رسیدن ما لحظه‌شماری می‌کنند.

همکار خلبانی که با هواپیمایش ما را از نزدیک، همراهی می‌کرد، مجدداً تماس برقرار کرد و یادآور شد که هواپیمای ما آسیب زیادی دیده؛ قسمتی از دم هواپیما، قسمتهایی از هر دو بال و قسمت جلویی دماغ هواپیما کنده شده و به کلی، از بین رفته. قسمت زیر بدنه هم تماماً سوراخ سوراخ شده و به آبکش بیشتر شبیه است. اما اضافه کرد:

«در عین حال، تصمیم گیرنده، خودت هستی؛ هر طور صلاح

می‌دانی عمل کن.»

و وقتی دید نظرم تغییری نکرده است، با پایگاه تماس گرفت و به



آنها اطلاع داد که:

«هواپیمایی برای فرود اضطراری به پایگاه می آید. باریر^۱ را آماده کنید!»

به ۵۰ مایلی پایگاه رسیدیم. سوخت زیادی برایمان باقی نمانده بود. هواپیما وضعیت بدی داشت؛ وضعی که غیرقابل باور و نومیدکننده بود. این پرنده با چه نیرویی پرواز می کرد؟ ما چگونه زنده بودیم؟! این سؤالات، حس عجیبی را در من تقویت کرد. احساس کردم نیرویی فوق بشری به یاری مان آمده است. آیا این اراده الهی نبود که ما را حفظ کرده بود؟ و آیا این امداد غیبی نبود که هواپیما را هدایت می کرد؟ در آن لحظات، بی اختیار، ذکر خداوند و نامهای مقدس معصومین علیهم السلام بر زبانمان جاری شد ...

... «باند آماده فرود است. می توانید بنشینید» ...

صدای برج کنترل، مرا به خود آورد. بر خودم مسلط شدم. با ارتفاع ۱۰۰۰۰ پا و سرعتی حدود ۲۵۰ نات، به پایگاه نزدیک می شدم. سرعت را کم کردم تا چرخها را بازکنم ولی چرخها به اراده من تن ندادند و باز نشدند. ذکری بر لب آوردم و به همکارم در کابین عقب گفتم با ضامن دستی اضطراری، چرخها را پایین بدهد و سرانجام هم او پس از کلنجار رفتن زیاد با دسته مخصوص، توانست

۱. باریر، Barrier: کابل ضخیم فلزی چندلایه ای که سرتاسر عرض انتهایی باند را می گیرد و هواپیمایی را که در حال فرود اضطراری است، کنترل می کند تا از باند خارج نشود و هواپیما به وسیله فلاپی که در انتهای دم تعبیه شده، با آن درگیر می شود تا به طور کامل متوقف گردد.



آن را بیرون بکشد و چرخها را باز کند.

چرخها پایین آمدند. بعد، فلپها^۱ را زدم اما خیلی زود متوجه شدم که آنها بر اثر برخورد موشک، از بین رفته‌اند. ناگزیر، هواپیما را با همان حالت، به طرف باند پرواز، هدایت کردم.

سرعت را برای نشستن کم می‌کردم که ناگهان هواپیما از کنترل خارج شد. چاره‌ای نبود. به سرعت، دستگیرهٔ موتور سمت چپ (تنها موتور سالم هواپیما) را با تمام قدرت به جلو دادم و بدین ترتیب، بار دیگر هواپیما به کنترل من درآمد. البته بکارگیری تمام قدرت موتور، بر سرعت ما افزود. چنان سرعتی برای نشستن، حقیقتاً خطرناک بود اما مگر کار دیگری هم می‌شد کرد؟!

حالا دیگر باند پرواز در دید من بود. از آن بالا، آمبولانس و کلیه پرسنل وضع اضطراری را دیدم که در اطراف باند، در محلهای مربوط به خود، ایستاده و آماده بودند. برج کنترل، بار دیگر به آرامی گفت: «همه چیز آماده است. شما می‌توانید در باند، فرود بیایید.»

قبل از آنکه به باند نزدیک شوم، دیگر بار خداوند را به یاری طلبیدم و ائمهٔ اطهار (علیهم‌السلام) را یاد کردم. آنگاه با خونسردی به سوی باند رفتم. هر لحظه، نزدیک و نزدیکتر شدم ... چرخهای هواپیما را قبل از باریر، در باند به زمین گذاشتم. اما بلافاصله، برج کنترل اطلاع داد که:

۱. فلاپ، Flap: از سطوح حرکتی هواپیماست که به وسیلهٔ یکی از فرمانها کنترل می‌شود و برای ایجاد تغییر در نیروی برآ (بالابرنده) و حفظ تعادل هواپیما به کار می‌رود.



«باریر پاره شد و لاستیک راست شما ترکید.»

سرعت زیاد و عدم کنترل، کابل باریر را پاره کرده بود. یک آن، به ذهنم خطور کرد که در چنین شرایطی باید هواپیما را ترک کنیم؛ ولی خیلی سریع این فکر را از ذهنم خارج کردم. در همین حال، می دیدم که هواپیما با سرعت عجیبی طول باند را طی می کند ...
بُهِت زده بودم. هواپیمای ما از باند، خارج نشده بود. حالا فقط توقف نهایی مانده بود. ناباورانه پایم را روی پدال ترمز گذاشته و گفتم:

«خدایا! کمک کن!»

و ترمزها را دوباره محکم پمپ کردم. هواپیما در شگفتی تمام - گویی کسی آن را میخکوب کرده باشد - در انتهای باند توقف کرد. پرسنل مستقر در اطراف باند (آتش نشانی، آمبولانس و ..)، با شتاب به سمت ما آمدند. آنها که وظیفه خاموش کردن آتش موتور را به عهده داشتند، فوراً دست به کار شدند و باقی پرسنل، ما را در میان خود گرفتند و با سلام و صلوات، شادمانی خود را از سلامت و موفقیت ما ابراز داشتند.

در حالی که از باند، دور می شدم، نگاهی به هواپیما انداختم. وضعیت وحشتناکی داشت. رسیدن ما به پایگاه، با چنین وسیله ای، به معجزه شبیه بود. شاید اگر در آغاز کار از چنین زاویه ای وضعیت هواپیما را دیده بودیم، جایی در آسمان ایران آن را رها می کردیم و زحمت نشان دادن آن را به خود نمی دادیم. اینجا بود که یقین کردم



نیروی ماورایی، بالاتر از توان و اراده انسانی، ما را حفظ و همراهی کرده است. آری، نجات ما نتیجه توکل قلبی به خداوند و توسل به نامهای مقدسی بود که بر زبان آوردیم.

گفتنی است که آن هواپیما پس از سی ماه تلاش شبانه‌روزی پرسنل فنی پایگاه، بازسازی و آماده پرواز شد و هم‌اکنون نیز در خدمت نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران قرار دارد.

آنان که در صحنه پیکار خوش درخشیدند

خاطره‌ای از سرهنگ خلبان جانباز، محمد غلامحسینی

در واپسین روزهای تابستان ۱۳۶۲ و در گرماگرم جنگ تحمیلی به اتفاق یکی از همکارانم «شهید سروان خلبان سعید هادی» مأموریت یافتیم تا به منظور پشتیبانی از نیروهای سطحی و رزمندگان سلحشور اسلام در منطقه عملیاتی حاج عمران به گشت و شناسایی منطقه بپردازیم. از این رو پس از انجام مقدمات پروازی و توجیهات لازم در سالن (بریفینگ) در ساعت مقرر به قصد انجام مأموریت به پرواز درآمدیم.

هوا خوب و فرحبخش بود. آسمان صاف بود و گهگاه لکه‌های پراکنده ابر در آن مشاهده می‌شد. خورشید از لابه‌لای ابرها گرمای ملایمی را به درون کابین می‌تاباند. برای انتخاب بهترین موقعیت، در وضعیت مناسبی قرار گرفتیم.

در حین عبور از فراز شهرهای پرجنب و جوش، دشتهای پرطراوت، دره‌های عمیق، کوههای سربه‌فلک کشیده، جنگلهای انبوه



و مناظر سرسبز و با صفای میهن اسلامی، ناظر آرامشی بودم که در سایهٔ جانفشانیهای مدافعان دلاور این سرزمین - که عشق به اسلام و قرآن سراسر وجودشان را فرا گرفته - بر بخش اعظم کشور حکمفرما بود و از این که خود نیز یکی از عناصر کوچک این دفاع مقدس بودم به خود می‌بالیدم.

دقایقی بعد، بر روی مناطق عملیاتی نبرد ظاهر شدیم. در حالی که به مناظر زیبای طبیعت چشم دوخته و در افکار خویش غوطه‌ور بودم در دل به جنایتکارانی که دستشان از آستین صدام، بیرون آمده و شهرها و روستاها و دشت و طبیعت زیبا را به کانونی از آتش و جنگ تبدیل کرده بودند لعن و نفرین می‌فرستادم.

تا آن روز، بارها به مأموریت‌های برون مرزی و گشت و شناسایی اعزام شده بودم؛ حتی یک بار هم به اتفاق خلبان شهید منصور سالار صدیق در یک درگیری هوایی و در نبردی نابرابر با یک دستهٔ پروازی دشمن، موفق شدیم یک فروند هواپیمای سوخوی ۲۲ دشمن را که قصد داشت شهر کرمانشاه را بمباران کند منهدم کنیم. خلبان این هواپیمای متجاوز مجبور به ترک هواپیما شد و در منطقهٔ صالح آباد به اسارت رزمندگان ظفرمند اسلام درآمد.

اما آن روز...

روز غربیی بود. از قبل، هماهنگیهای لازم پروازی با شهید خلبان سعید هادی که در این مأموریت هدایت هواپیما را بر عهده داشت، انجام شده بود. به منظور مصون ماندن از شناسایی توسط دشمن، به

هنگام برخاستن و در حال پرواز، هیچگونه مکالمهٔ رادیویی انجام نگرفت.

شهید هادی، انسان شجاع و والایی بود. کمتر حرف می‌زد، اما همان کلمات اندکش معنی و مفهوم خاصی داشت. او با قاطعیت، خونسردی و آرامش کامل تصمیم می‌گرفت و عمل می‌کرد. از من نیز خواسته بود تا به دقت به گفته‌هایش عمل کنم.

هنوز دقایقی از شروع پروازمان بر فراز مناطق عملیاتی نگذشته بود که از طریق رادار به ما اطلاع داده شد که چند فروند هواپیمای دشمن را بر روی رادار مشاهده می‌کنند و از ما خواستند که نسبت به هواپیماهای مهاجم در وضعیت و موقعیت مناسبی قرار بگیریم. رادار، در حالی که ما را کنترل می‌کرد، هر لحظه از موقعیت و فاصلهٔ هواپیماهای دشمن، اطلاعات جدیدتری به ما می‌داد. شهید هادی از من خواست تا آمادگی لازم را جهت درگیری با هواپیماهای متخاصم، بخصوص هواپیمایی که ما را تعقیب می‌کرد، داشته باشم.

در حالی که به شدت تلاش می‌کردیم تا هر چه زودتر در وضعیت و موقعیت مناسب قرار بگیریم و با شلیک مسلسل یا پرتاب موشک هواپیمای دشمن را هدف قرار داده منهدم نماییم، هادی به سرعت و با خونسردی و هوشیاری خاصی با در نظر گرفتن کلیهٔ پارامترهای لازم (عوامل تأثیرگذار) و کمک گرفتن از افسر کنترل شکاری، خود را در وضعیت مناسب قرار داد و بدین ترتیب، با افزودن بر سرعت، در فاصله‌ای مطلوب، رادار را بر روی هواپیمای عراقی، قفل کند.



اینک در فاصله مناسبی نسبت به هواپیمای متخاصم قرار گرفته بودیم. از شهید هادی خواستم تا اجازه شلیک موشک را به من بدهند، اما با خونسردی تمام جواب داد:

«صبر کن تا فاصله را کمتر کنیم.»

در حالی که اندکی دلهره داشتم برای اینکه فرصت را هم از دست نداده باشم، مجدداً گفتم:

«اجازه شلیک موشک دارم؟»

وی با قاطعیت جواب داد:

«نه!»

نهایتاً هواپیما در وضعیت بسیار مناسبی قرار گرفت و شهید هادی از من خواست تا موشک را رها کنم.

با فرمان او، دستم را بر روی دکمه رهاکننده موشک فشردم. موشک رها شد و لحظه‌ای بعد، برق انفجار یک فروند هواپیمای دشمن که به توده‌ای از آتش مبدل شده بود، چشمانم را خیره کرد. از شادی اینکه موفق به انهدام یک هواپیمای دشمن شده بودیم فریاد الله اکبر سر دادیم.

رادار زمینی بار دیگر هشدار داد که تعدادی دیگر از هواپیماهای متخاصم در چند مایلی ما در پروازند. سرگرم جستجوی هواپیماهای مورد بحث بودم و مدام صفحه رادار را بازرسی می‌کردم که ناگهان همه چیز به هم ریخت. هواپیما از جلو و از زیر کابین، مورد اصابت یک فروند موشک قرار گرفت. لحظات بسیار حساسی بود. زمان به

کندی می‌گذشت. برای لحظه‌ای چشمانم تیره و تار شد. آسمان به دور سرم چرخید و حالت عجیبی پیدا کردم.

وقتی به خود آمدم، فریاد کشیدم:

«سعید، سعید! ما مورد اصابت موشک قرار گرفته‌ایم.»

اما... هیچ صدایی از کابین جلو شنیده نشد. بار دیگر با این اندیشه که ممکن است سعید دچار شوک شده باشد فریاد زدم:

«سعید، سعید! هواپیما در حال سقوط است. برای پریدن آماده

باش!»

اما هیچ جوابی از کابین جلو شنیده نشد.

قبل از اصابت موشک، در ارتفاع ۲۰ هزار پایی از سطح دریا و با سرعت ۴۸۰ نات (چیزی بیش از هزار کیلومتر در ساعت) در حال پرواز بودیم. لیکن بر اثر اصابت موشک، برای مدت زمان کوتاهی، هواپیما به سرعت اوج گرفت و چند هزار پا تغییر ارتفاع داد. کلیه آلات دقیق از کار افتادند و فرمانها کاملاً قفل کردند. هواپیما به شدت در حال سوختن بود...

لحظات پراضطرابی بود. تصمیم گرفتیم با کشیدن اهرم رهاکننده، کابین جلو را برای پریدن رها سازم. در این لحظه بود که متوجه شدم بازوی چپم به علت اصابت ترکش، از کار افتاده و کوچکترین حرکتی ندارد. به هر شکل ممکن، اهرم رهاکننده کابین جلو را کشیدم ولی متأسفانه به خاطر صدمات سنگینی که به سمت چپ هواپیما وارد شده بود، این اهرم عمل نکرد.



بوی تندی که ناشی از سوختن دستگاهها و آلات دقیق بود، فضای بسیار نامطلوبی را در کابین به وجود آورده بود. ناگزیر، با تلاش فراوان، موفق به کشیدن دستگیره پرتاب‌کننده صندلی و کاناپی شدم. فشار هوا با شدت هرچه تمامتر به جایگاه خلبان وارد شد و من برای لحظه‌ای احساس کردم چشمانم از حدقه خارج شده‌اند. سرانجام خود را در دل آسمان، و راهی زمین یافتم.

از آنجا که دچار موج انفجار موشکی شده بودم، به هنگام خروج از کابین، نتوانستم حالت مناسبی به خود بگیرم؛ به همین جهت، کتف و زانویم به شدت با لبه کابین برخورد کرد و صدمه دید. ابتدا به صورت سقوط آزاد مانند قطعه سنگی به طرف زمین در حرکت بودم اما با باز شدن چتر نجات، بارقه‌امیدی در دلم درخشید و سراسر وجودم را فرا گرفت. هرچند این تازه آغاز راه بود!

در هنگام اصابت موشک، تنها عکس‌العملی که توانستم انجام دهم این بود که تلاش کردم هواپیما را به سمت شرق هدایت کنم تا بلکه در خاک عراق سقوط نکند و به همین لحاظ، محل سقوط ما بلندیهای «منگوله» در جنوب غربی مهاباد بود اما در آن زمان، این منطقه تحت نفوذ حزب منحله دمکرات کردستان قرار داشت.

در حالی که به اطراف می‌نگریستم و به موقعیت خود می‌اندیشیدم. محکم بر زمین کوبیده شدم و بر اثر برخورد به صخره‌ها، پای چپم از ناحیه مفصل، به شدت آسیب دید و احساس بی‌حالی و گیجی مخصوصی، وجودم را فرا گرفت. در چنین وضعی و

پیش از آنکه به حالت طبیعی برگردم، توسط افراد حزب دمکرات، به اسارت درآمدم.

اینکه از سرنوشت هم‌رزم خود بی‌اطلاع بودم بر ناراحتی‌ام می‌افزود. از حال او جو‌یا شدم. در جواب گفتند او کشته شده است و پیکرش را در پای لاشه هواپیما به خاک سپرده‌اند. [به طوری که از ظواهر امر برمی‌آمد، شهید بزرگوار سروان خلبان سعید هادی در لحظات اولیه برخورد موشک به کابین هواپیما به افتخار شهادت نایل آمده و با کاروان شهیدان گلگون کفن، به ملکوت اعلی و جوار رحمت الهی سفر کرده بود. روحش شاد و یادش گرامی باد!]

این سقوط، برای من پرمخاطره و به یادماندنی بود. شکسته شدن آرنج و پاره شدن یک عصب دست چپ، خرد شدن زانوی راست، شکستگی دنده‌های روی طحال و نیز استخوان ترقوه راست، نتیجه این سقوط اجباری بود.

ده، پانزده دقیقه پس از سقوط، یک فروند هواپیمای اف - ۱۴ خودی، برای جستجوی محل سقوط و خبرگرفتن از وضعیت ما در آسمان منطقه ظاهر شد. اما من به دلیل اینکه پس از سقوط لوازم همراهم به دست افراد حزب دمکرات افتاده بود و در اسارت آنها بودم، نمی‌توانستم با هواپیما تماس رادیویی گرفته وضعیت خود و هواپیما را گزارش نمایم.

مدت چهار ماه در شرایط بسیار سخت، بدون معالجه و دارو، در چادری، در همان بلندبها نگهداری می‌شدم. فقط اعضای شکسته را



با تکه‌های چوب بستند و به خاطر شکستگی قسمتهای مختلف بدنم قادر به حرکت دادن من نبودند. پس از چهار ماه به لطف خداوند، آزاد شده و برای معالجه به خارج از کشور اعزام گردیدم.

اکنون، با الطاف الهی، سلامت نسبی خود را به دست آورده‌ام. پای راستم را که یازده سانتی‌متر کوتاه شده بود در معرض کشش قرار دادند و پس از معالجه، تا حد زیادی ترمیم شد و حالا فقط سه سانتی‌متر کوتاه‌تر از حد معمول است. ضایعاتی نیز در آرنج دست چپ، باقی مانده که حرکت دست چپم را محدود کرده و از آرنج، بیش از ده درجه، حرکت ندارد.

اکنون با ۵۵٪ جانبازی، به سبب عشق و علاقه وافر که به کار پرواز دارم، در امور جنبی پرواز، مشغول خدمت هستم.

کاوشگران

خاطره‌ای از سرهنگ خلبان جمالی فرد، سرگرد خلبان زیوری، سرهنگ خلبان سهرابی

عبور و مرور روزانه بیش از صد فروند از شناورهای تندرو، ناوهای جنگی، کشتی‌های تجاری، نفتکش و ماهیگیری با پرچم ملیتهای مختلف، در منطقه خلیج فارس و تنگه هرمز، این حوزه را به یکی از حساسترین، مناطق جهان مبدل ساخته است و ساده‌لوحانه است اگر تصور شود که کشتی‌های تجاری و ماهیگیری، در این حوزه، صرفاً به دنبال همان مأموریت‌های ظاهری هستند و در پی کسب اطلاع از وضعیت منطقه نمی‌باشند. بدین جهت، هواپیماهای (پی - تری اف)^۱ نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، روزانه با چندین سورتی^۲ پرواز بر فراز منطقه به گشت و شناسایی می‌پردازند.

۱. (P3 - F) : نام تجاری آن «آریون» است و در نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی، «جبار» نامیده شده است.

۲. سورتی، Sortie: یک پرواز کامل (از لحظه استارت زدن برای شروع پرواز تا لحظه خاموش کردن هواپیما بعد از بازگشت به آشیانه).



کاوشگران ما، در این پروازهای اکتشافی، با تهدیدهای بالقوه و گاهی اخطارهای جدی کشتی‌ها نیز روبه‌رو می‌شوند اما تا پایان مأموریت محول‌شده، مردانه می‌ایستند و از تهدیدهای دشمنان، بیمی به خود راه نمی‌دهند.

قابلیت‌های مهم هواپیمای (پی - تری - اف)، از جمله، شناسایی شناورهای سطحی و زیرسطحی (زیردریایی)، سقف پرواز تا ارتفاع ۳۰۰۰۰ پا، توانایی حمل مقادیر زیادی بمب، موشک، اژدر، مین دریایی، بمب مخصوص انهدام زیردریایی و سرعت زیاد ۴۸۰ مایل^۱ در ساعت است که در بین هواپیماهای ملخ‌دار، این هواپیما را به یک هواپیمای استراتژیک اکتشافی و گشتی شناسایی، تبدیل کرده است. این هواپیما دارای چهار موتور می‌باشد و قادر است با دو موتور خاموش، حدود ۲۲ ساعت پرواز بدون سوختگیری انجام دهد. عده نفرات پروازی آن در مأموریت‌های عادی و اکتشافی، ده نفر است که در طول پرواز، ضمن اینکه با دستگاه‌های مربوط به خود، کار می‌کنند، به شناسایی شناورها از نظر نوع، ملیت و محموله نیز می‌پردازند.

* * *

۱. مایل، Maile, Mile: واحد طول و تقریباً معادل ۱۶۰۹ متر.



● سرهنگ خلبان جمالی فرد

در اولین هفته از جنگ تحمیلی که دشمن بعضی از زمین و هوا و دریا کشور اسلامی مان را مورد تجاوز قرار داده بود، از فرماندهی عملیات به ما دستور داده شد تا به منظور ایمنی بیشتر به دلیل اهمیت نوع هواپیما، هواپیماهای شناسایی را سریعاً از یکانی که در آن مستقر بودند، به پایگاه دیگری انتقال دهیم. بچه‌های گردان نگهداری هم که به حساسیت موضوع، پی برده بودند، با دریافت پیام، شروع به آماده‌سازی هواپیماها کردند و پاسی از شب نگذشته بود که کلیه هواپیماها را به پایگاه مورد نظر انتقال دادیم.

هنوز آخرین فروند از هواپیماهای گشتی شناسایی، در باند فرودگاه پایگاه مورد نظر به زمین ننشسته بود که مأموریت جدیدی به ما محول شد. مأموریتی که تا آن روز، سابقه نداشت؛ چرا که تمامی مأموریت‌های هواپیماهای گشتی شناسایی تا آن زمان، در روز انجام می‌شد. شرایط، اضطراری بود و طبعاً در چنین شرایطی، تمامی قوانین و مقررات، به گونه‌ای دگرگون می‌شود ...

تأمل جایز نبود. طبق دستور ابلاغ شده، به گشت‌زنی روی مدارهای تعیین شده بر فراز آبهای نیلگون خلیج فارس پرداخته، تا مدار ۹۰ درجه، در ۵۰ مایلی شرق و غرب، پیش رفتیم و مواردی را که مشکوک به نظر می‌رسید، شناسایی و فوراً گزارش کرده و مسئولان را در جریان امر قرار دادیم که بلافاصله تدابیر لازم در مقابله با آنها صورت گرفت. ما نیز پس از ساعتها تلاش بی‌وقفه و گشت‌زنی و



شناسایی در منطقه، براساس دستورالعمل، به مأموریتمان خاتمه داده و در پایگاه مورد نظر، به زمین نشستیم.

در آن روزهای سخت، با نجات این هواپیماها از خطر انهدام در پایگاه، و با پروازهای طولانی خلبانان مقاوم، کادر پرواز و خدمه دلسوز، بخش مهمی از ترفندهای دشمن در منطقه استراتژیک خلیج فارس، به موقع، نقش بر آب شد.

درست یک سال از آغاز جنگ تحمیلی می‌گذشت. در یکی از مأموریت‌های گشت و شناسایی که از سمت غرب، آغاز می‌شد و به منتهی‌الیه مدار ۶۱ درجه ختم می‌گردید، ناگاه خطاری از سوی ناو فرماندهی آمریکایی که در منطقه مستقر بود، دریافت کردیم. اخطار، از شدت و قوت زیادی برخوردار بود. برای لحظه‌ای فکر کردیم شاید از محدوده مورد نظر، خارج شده‌ایم. اما با ملاحظه مدار ۶۱ درجه، پی بردیم در محدوده آب‌های متعلق به میهن عزیزمان هستیم. اهمیتی به اخطار ندادیم. لحظاتی بعد، اخطار دیگری دریافت کردیم مبنی بر اینکه اگر چنانچه از مدار ۶۱ درجه جلوتر برویم، مورد هدف قرار خواهیم گرفت.

بچه‌ها با خونسردی تمام به گشت‌زنی خود، ادامه دادند و از اخطار ناو سرفرماندهی آمریکایی نه‌راسیدند؛ بلکه در خلاف جهت تعیین شده از سوی ناو آمریکایی، ادامه مسیر دادیم. ناو آمریکایی که نافرمانی هواپیما را نسبت به اخطارش می‌دید و به شدت خشمگین شده بود، ناگاه یک دستورالعمل جنگی را بر روی مدار اضطراری،



سه بار و با لحنی تند قرائت کرد. مفهوم این اخطار، چنین بود: «چنانچه ادامه مسیر بدهید، طبق دستور ستاد جنگ آمریکا تلف شده خواهید بود!»^۱

اما این اخطار هم کوچکترین خللی در ارادهٔ بچه‌ها وارد نکرد و در جهت خلاف مسیر و سطح پرواز مورد نظر آنان، حرکت خود را ادامه دادیم و پس از شناسایی و انجام مأموریت به پایگاه مراجعت کردیم.

* * *

● سرگرد فتح الله زیوری

در طول جنگ تحمیلی، به دفعات و به وضوح، کشتی‌های عراقی را که تحت پرچم آمریکا اسکورت می‌شدند، می‌دیدیم. آمریکایی‌ها اجازهٔ نزدیک شدن به این کشتی‌ها را به ما نمی‌دادند ولی بچه‌های پروازی، جسورتر از آن بودند که با این توپ و تشرها از میدان به در روند. ما با ترفندهای مختلف، حتی الامکان به آنها نزدیک می‌شدیم و شمارهٔ آنها را گزارش می‌کردیم تا یگانهای دریایی بتوانند آنها را متوقف و بازرسی کنند.

یک بار در سال ۶۵ به هنگام گشت بر فراز خلیج فارس و عبور از

۱. گفتنی است تمامی ناوهای سرفرماندهی آمریکا در نقاط مختلف جهان، اطلاعات و اخبار خود را مستقیماً به ستاد جنگ ارتش آمریکا گزارش می‌کنند و با هواپیماهای آواکس، انواع جنگنده‌ها و نیز با سایر ناوهای جنگی و غیر جنگی، در تماس دائم اند.



تنگه هرمز، متوجه کشتی شدیم که با پرچم آمریکا در حال تردد بود. تا حد ممکن به آن نزدیک شدیم و پس از حصول اطمینان از اینکه عراقی است، مورد را گزارش کردیم. ساعتی بعد، کشتی با اختطار جنگنده‌های نیروی هوایی متوقف شد و جهت تخلیه، به یکی از پایگاه‌های جنوب کشورمان هدایت گردید. این کشتی، حامل مهمات برای کشور عراق بود و در پوشش کالاهایی چون لوازم خانگی و کولر گازی و ...، ادوات و تجهیزات نظامی حمل می‌کرد.

بار دیگر در سال ۶۵ به هنگام گشت بر فراز آبهای خلیج فارس، به یک فروند کشتی با پرچم مصر برخورد کردیم که به ظاهر در حال ماهیگیری بود اما در پوشش تورها و ادوات ماهیگیری، دستگاه‌های گیرنده و فرستنده نصب کرده بود. این کشتی درواقع، کشتی جاسوسی بود و تحرکات منطقه را به نفع دولت عراق، زیر نظر داشت و گزارش می‌کرد که پس از شناسایی توسط ما، این توطئه نیز خنثی گردید.



● سرهنگ خلبان مصطفی سهرابی

در سیزدهم مرداد ماه ۱۳۶۶، بر روی مدار ۵۳ درجه، بر فراز آبهای خلیج فارس در حال پرواز گشت و شناسایی بودیم که ناگاه از طریق رادار کیش به ما اطلاع داده شد شش فروند هواپیما روی



صفحه راداری مشاهده می‌شوند که از ۶۰ مایلی به سوی ما در حرکت هستند و از ما خواسته شد سریعاً منطقه را ترک کنیم. با دریافت این پیام، از آنجا که این هواپیما (پی - تری - اف)، با همه توانایی‌هایش توان دفاع از خود را ندارد، فوراً ارتفاع را کم کرده و به سطح ۵۰۰ پایی رساندیم و با سرعت ۲۲۰ نات، ادامه مسیر دادیم. هواپیمای دشمن، به سرعت به ما نزدیک می‌شدند و اگر حضور ناگهانی و شجاعانه شکاری‌های خودی در آسمان منطقه نبود، بی‌تردید، جان سالم به در نمی‌بردیم.

عکسها

عکسهای ضمیمه توسط تیزپروازان نیروی هوایی
ارتش در عملیاتهای برون مرزی در خاک دشمن گرفته
شده است.



وزارت کشور عراق



کارخانه برف کرکی



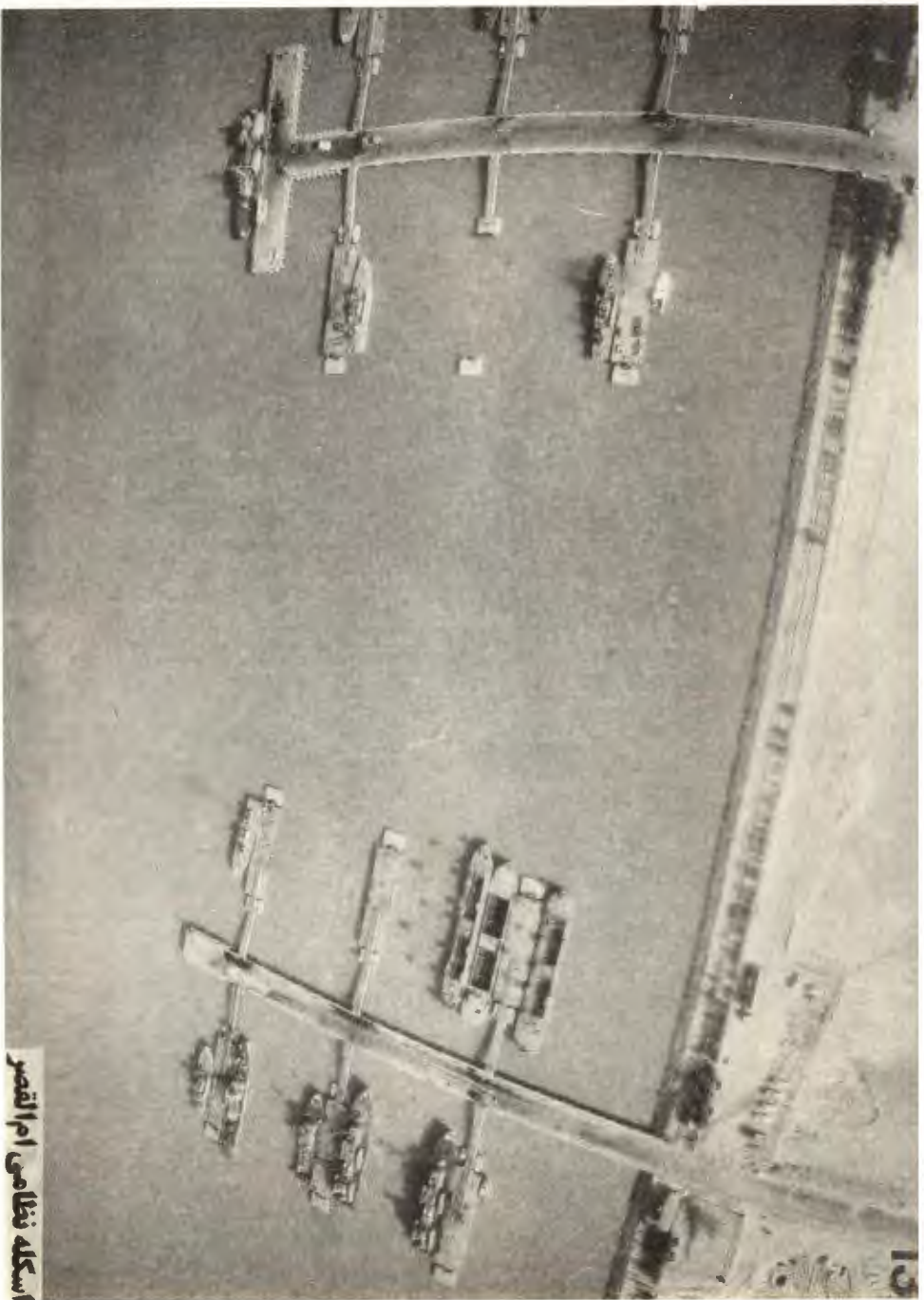
فرودگاه بغداد



سایه هواپیمای 4 - RF ایرانی بر روی یکی از مناطق عملیاتی



پل غرب اربیل



اسکله نظامی امام القصر

﴿ بسمه تعالی ﴾

مقتضای گرامی :

جهت خرید کتابهای چاپ شده توسط انتشارات عقیدتی سیاسی نیروی هوایی ارتش: می‌توانید قیمت پشت جلد کتاب را به حساب جاری ۱۱۷۷۱۸ بانک سپه لوح نهاجا (کد ۷۴۲) به نام انتشارات عقیدتی سیاسی نهاجا واریز و اصل حواله را به انضمام فرم ذیل به آدرس تهران: خیابان پیروزی - ستاد نیروی هوایی ارتش - اداره عقیدتی سیاسی نهاجا (انتشارات) کد پستی: ۱۷۵۳۷ ارسال نمایید.

➤ اصل یا فتوکپی فرم زیر را همراه اصل حواله ارسال کنید. ➤

نام: نام خانوادگی:
مبلغ واریزی: ریال ، شماره حواله:
تاریخ حواله: نام کتاب درخواستی:
تعداد: جلد.
آدرس دقیق پستی تلفن تماس:
استان شهرستان کد پستی
خیابان کوچه پلاک

تذکر ۱) در صورتی که کتابهای درخواستی بیش از یک عنوان باشد، اسامی و تعداد آنها را به ضمیمه فرم به صورت لیست ارسال فرمایید.
تذکر ۲) با ناشرین محترم با تخفیف ویژه نشر رفتار خواهد شد
لذا از واریز وجه خودداری و لیست را ارسال نمایید.

فهرست انتشارات عقیدتی سیاسی نهجا

کتاب منتشر شده :

- ۱- پرواز تابی نهایت (زندگینامه شهید سرلشکر خلبان عباس بابایی) ۵۵۰۰ ریال
- ۲- پرواز، رنگ آمیزی، بازی (۱) (کودکان گروه سنی الف) ۱۵۰۰ ریال
- ۳- پرواز، رنگ آمیزی، بازی (۲) (کودکان گروه سنی الف) ۱۵۰۰ ریال
- ۴- هوش تصویری (۱) (کودکان گروه سنی الف) ۱۴۰۰ ریال
- ۵- هوش تصویری (۲) (کودکان گروه سنی الف) ۱۵۰۰ ریال
- ۶- در رثای کوثر (شعر در رثای حضرت فاطمه (س)) ۱۵۰۰ ریال
- ۷- ریح القلوب (۱) (آموزش روخوانی قرآن) ۹۵۰ ریال
- ۸- ریح القلوب (۲) (آموزش تجوید) ۹۵۰ ریال
- ۹- پاکباز عرصه عشق (زندگینامه شهید سرلشکر منصور ستاری) ۶۰۰۰ ریال
- ۱۰- دیار آشنا (داستان عاطفی جنگی و یک عملیات نفوذی چریکی در خاک دشمن) ۵۰۰۰ ریال
- ۱۱- عقابان در بند (۱) (خاطرات یکی از خلبانان آزاده نهجا) ۳۵۰۰ ریال
- ۱۲- روز سانحه (داستان جنگی بر اساس خاطرات یکی از خلبانان نهجا) ۶۰۰۰ ریال
- ۱۳- سیمای قرآن در حدیث ۳۲۰۰ ریال
- ۱۴- بر بلندای سپهر جلد ۲ (خاطرات خلبانان نهجا) ۳۵۰۰ ریال
- ۱۵- بر بلندای سپهر جلد ۱ (خاطرات خلبانان نهجا) ۳۵۰۰ ریال

به زودی منتشر می شود :

- ۱- پرواز تابی نهایت (ترجمه انگلیسی و عربی)
- ۲- پاکباز عرصه عشق (ترجمه انگلیسی و عربی)
- ۳- عقابان در بند جلد (۲)
- ۴- هنر و هنرمندی در نظام اسلامی