

پر پلنگدای سپهر



جلد سوم

براساس خاطرات خلبانان نیروی هوایی ارتش

சிவசுந்தரி
—
1895-1896

சு
தி
—
—
45

சுந்தரி
—
1895-1896



انتشارات عقیدتی سیاسی نیروی هوایی ارتش

ISBN 964-6297-11-0

شابک ۹۶۴-۶۲۹۷-۱۱-۰



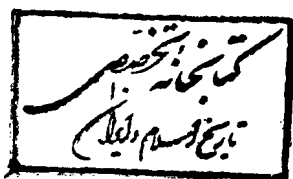
از بیانات مقام معظم رهبری:

«... خاصه خلبانان شکاری ما یک برجستگی‌هایی نشان دادند و فداکاریهایی کردند که زبان عاجز است از اینکه بتواند در عبارات کوتاه حقایق را که در میدان جنگ از این عزیزان و از بقیه عناصر نیرو و بروز کرد توصیف کند. من فراموش نمی‌کنم آن روزهایی را که شدت جنگ و در بحبوحه‌های 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

ایران. ارتش. نیروی هوایی. اداره عقیدتی سیاسی.

بر بلندای سپهر: براساس خاطرات خلبانان نیروی هوایی ارتش / تحقیق و تألیف گروه پژوهش و نگارش انتشارات عقیدتی سیاسی نیروی هوایی ارتش. - تهران: انتشارات عقیدتی سیاسی نیروی هوایی ارتش، ۱۳۷۷.

ج ۳: عکس. - (انتشارات عقیدتی سیاسی نهجا؛ ۱۸).

۱. جنگ ایران و عراق، ۱۳۵۹-۱۳۶۷ - خاطرات. الف. ایران. ارتش. نیروی هوایی. اداره عقیدتی سیاسی. ب. عنوان.

۹۵۵/۰۸۴۳
ب ۹۶۶ الف

ب ۲ الف ۱۶۲۶ / DSR

بر بلندای سپهر (ج ۳)

* تحقیق و تألیف: گروه پژوهش و نگارش انتشارات عقیدتی سیاسی نیروی هوایی ارتش

* طرح روی جلد: دایره هنرهای تجسمی عقیدتی سیاسی (سنوان حمیدرضا خزایی)

* حروفچین و صفحه آرا: مرکز خدمات کامپیوتری انتشارات عقیدتی سیاسی (استوار حمید وطن خواه)

* لیتوگرافی و چاپ: چاپخانه نهجا

* تاریخ چاپ: اردیبهشت ۱۳۷۷

* نوبت چاپ: اول

* تیراژ: ۵۰۰ نسخه

* بها: ۳۵۰۰ ریال

* ناشر: انتشارات عقیدتی سیاسی نیروی هوایی ارتش

ISBN 964-6297-11-0

شابک - ۹۶۴-۶۲۹۷-۱۱-۰

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

تلفن: ۳۴۷۰۸۹، ۳۷۹۸۷۷۲ فاکس ۳۴۶۲۸۱

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

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
۷	مقدمه ناشر
۱۱	فروود اضطراری
۳۳	شب تابان
۴۷	عملیات هوایی خیبر
۶۱	لحظه‌های ماندگار
۶۹	عکس‌ها و لحظه‌ها
۸۳	ستون گم شده
۱۰۱	شهاب - ۳
۱۰۹	نقشه «ابلیس»
۱۲۳	آرزوی درگیری
۱۲۹	از روزهای زمستان
۱۳۵	دیوار دفاعی بغداد
۱۴۳	اخطار پوشالی
۱۴۹	فرشی از بمب

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. وارستگانی که در سخت‌ترین لحظه‌های حیات، بی‌هیچ تردیدی، سرباختن در راه آرمانی الهی و مقدّس را بر ننگ سکوت در برابر زورگویان ترجیح دادند.

در تاریخ آزادگی 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 جباران 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 آزادگی انسان محشور خواهد بود.

در طول هشت سال دفاع مقدس، بلندای سپهر جولانگاه جان برکفانی از نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران بود که انجام پروازهای 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 فن‌آوری و تخصص آحاد پرسنل نه‌جا 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، پاسخی مناسب 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 کند کردن شتاب ماشین مکانیزه و زرهی دشمن که بی‌امان در حال پیشروی بود، همانند اسلحه آرپی‌جی 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 گذشته‌های 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 نهاجا

فروداضطرابی

خاطره‌ای از سرتیپ خلبان محمد دانشپور

طبق روال همیشگی، صبح خیلی زود، از خواب برخاستم. پس از ادای فریضه، با عجله، لباس پرواز را به تن کرده، راهی پست فرماندهی شدم. از روز قبل می‌دانستم که در برنامه پروازی امروز منظور شده‌ام؛ ولی اطلاعات دقیقی از جزئیات مأموریت محوّل شده نداشتم. بنابر این لازم بود تا هر چه زودتر، پاسخ سؤالات متعدّدی را که طی ساعتهای گذشته مرا به خود مشغول داشته بود، تهیّه و خود را جهت اجرای یک مأموریت رزمی دیگر آماده کنم.

پست فرماندهی، یا به عبارت بهتر، «مرکز هدایت و کنترل عملیات پایگاه» از ابتدای جنگ تحمیلی، حال و هوای دیگری پیدا کرده بود. فراموش نمی‌کنم که در گذشته، هنگامی که با سنّ کمتر و درجه پایین‌تر، به عنوان افسر کشیک، دو یا سه نوبت در ماه، به صورت شیفت ۲۴ ساعته، عهده‌دار مسئولیت اداره این مرکز می‌شدم، هرگز از اقامت در آن راضی و



خرسند نبودم. اجباری حضور در فضایی تنگ و بسته، محصور در بین دیوارهای ضخیم بتونی، و انجام وظایف و تکالیفی یکنواخت و معمولی، با سیال شدن در آسمان نیلگون، لطیف و لایتناهی که سرشار از درخشش پر نشاط انوار خورشید بوده و با هیجانات و لذت غیرقابل توصیف ناشی از حرکت پرشتاب و موزون تفاوت بسیار داشت. اما امروز وضع به گونه دیگری بود. تلاش و تکاپوی عظیمی که با شروع جنگ تحمیلی در درون این ساختمان پدید آمده، محیط آن را نسبت به گذشته کاملاً متمایز کرده و مجربترین کادر عملیات و خبره‌ترین مدیران و فرماندهان، از قسمتهای مختلف پایگاه، دائماً در آن حضور دارند. فعالیت گسترده‌ای که به طور مستمر، جهت طرح‌ریزی و هدایت عملیات و پیگیری امور در جریان است، همراه با اخبار و اطلاعات فراوان و متنوعی که دائماً بین این مرکز با سایر مراکز مشابه مبادله می‌شود، پست فرماندهی را به هیجان‌انگیزترین محل تبدیل کرده است و امروز بدون اغراق می‌توان آن را قلب پایگاه نامید.

در اولین لحظات ورود به ساختمان، با چهره‌مهربان فرمانده پایگاه و معاون عملیاتی رو به رو شدم. آنها علی‌رغم خستگی ظاهری که از بیداری شب گذشته حکایت می‌کرد، با لبخند محبت‌آمیزی از من استقبال کردند و معاون عملیاتی، ضمن تعارف به صرف چای، گفت:

تا فرا رسیدن نوبت برنامه پرواز شما، زمان زیادی باقی مانده؛ ضرورتی نداشت که از فرصت استراحت خود صرف‌نظر کنید.

فرمانده پایگاه - که خود از اساتید و خلبانان قدیمی و با تجربه بود -



نگاه معنی‌داری کرد و با تبسم، به معاون عملیاتی گفت :

- خودت را خسته نکن! ما در شرایط و موقعیتی هستیم که گفتن این حرفها برای این بچه‌ها فایده‌ای ندارد. اینها نه خواب می‌فهمند، نه استراحت.

صدای زنگ تلفن، صحبت آنها را قطع کرد. آهسته بیرون آمدم و حین عبور از راهرو، مقابل «اتاق هدف» - که محل مخصوص طرح‌ریزی مأموریت‌های رزمی است - رسیدم. از لای در نیمه باز اتاق، افسر اطلاعات پایگاه را دیدم که مشغول پهن کردن نقشه‌ای بر روی میز بود. با سلام وارد شدم. به محض دیدن من، آثار خوشحالی زایدالوصفی در چهره‌اش پدیدار شد. در حالی که به بسته کاغذ لوله شده‌ای در کنار اتاق اشاره می‌کرد، گفت:

- آیا مایلید نتیجه مأموریت چند روز قبل خود را ببینید؟ دیشب از ستاد نیرو رسیده.

از نوع بسته‌بندی کاغذ حدس زدم که محتوای آن، همان قطعه عکسی است که در یکی از مأموریت‌های اخیر هواپیماهای شناسایی بر فراز خاک دشمن تهیه شده و پس از ظهور و چاپ، حالا لابد نسخه‌ای از آن را همراه با گزارش، جهت آگاهی و بهره‌برداری، به پایگاه ارسال کرده‌اند.

با اشتیاق و عجله، کاغذ را باز کرده، به اتفاق، عکس لوله‌شده را روی میز گسترديم. ساعت و تاریخ تهیه عکس را که در برگ گزارش نوشته شده بود، با زمان اجرای مأموریت چند روز قبل خود مقایسه کردم و بی‌درنگ متوجه شدم که این عکسبرداری، ۱۴ دقیقه بعد از خاتمه حمله من و چند



تن دیگر از دوستان به یکی از پایگاههای هوایی مهم دشمن، از همان منطقه صورت گرفته است. محل اصابت بمبها و خسارات وارد شده به پایگاه هوایی مزبور، به وضوح در عکس دیده می‌شد. یک فروند هواپیمای ترابری و سه فروند میگ دشمن که در پارکینگ اصلی مستقر بودند، کاملاً منهدم شده و چند فروند میگ دیگر که در مجاورت دیوارهای پناهگاه قرار داشتند، به علت اصابت ترکش صدمه دیده بودند. همچنین محل برخورد بمبها روی سقف پناهگاههای هواپیما به خوبی مشهود بود. ذره‌بین بزرگی را که جهت مطالعه این گونه تصاویر در اتاق قرار داشت، برداشته، به دقت مشغول بررسی نقاط مختلف عکس شدم. چند دقیقه‌ای نگذشته بود که فریاد تکبیر دسته جمعی عده‌ای به گوش رسید. کاملاً می‌دانستم چه کسانی هستند. این صدا، بانگ رسای مردانی بود که می‌آمدند تا با آغاز یک روز پرتلاش دیگر و با تکرار بی‌وقفه پروازهای حماسی خود، مزه تلخ شکست و ناکامی را در کام دشمن بریزند. پست فرماندهی با این صدا کاملاً آشنا بود. هر بامداد، به محض رسیدن مینی‌بوس عملیات و ورود گروهی از خلبانان، طنین بلند تکبیرشان، آمادگی کامل آنان را جهت اجرای مأموریتهای محول شده اعلام می‌کرد.

به ساعت دیواری نگاه کردم؛ پنج و دوازده دقیقه صبح را نشان می‌داد. از اتاق بیرون آمدم و از فراز پله‌ها به تماشای آنها پرداختم؛ یازده نفر بودند و همه جوان، با نشاط و پرصلابت. می‌آمدند تا پس از توجیه لازم و کسب اطلاعات مورد نیاز و انجام طرح‌ریزی مناسب، طبق برنامه، به



صورت گروه‌های دو، سه و یا چهار فروندی، رهسپار مأموریت شده، ضربات کوبنده خود را به مراکز حسّاس دشمن وارد کنند. برای یک لحظه اندیشه‌ای از ذهنم گذشت و از صمیم دل برای سلامت و موفقیت همگی آنها دعا کردم؛ هر چند که می‌دانستم ممکن است در غروب آن روز، یک یا چند تن از ما، دیگر در بین دیگران نباشد. تک‌تک آنها را با دقت از نظر گذراندم و به گام برداشتن آنها دقیقاً نگاه کردم. کوچکترین اثری از اضطراب و تزلزل در حرکاتشان مشاهده نمی‌شد. به یاد جمله‌ای از نهج البلاغه افتادم:

«هنگامی که معرکه جنگ اوج گرفته و درگیری شدید می‌شود، دندانها را روی هم بفشار و کاسه سر را به خدا بسپار و از آن پس، به چیزی جز تاختن و نابودی دشمن اندیشه مکن...»

در بین آن یازده نفر، کسانی بودند که از کارآیی، تجربه و قدرت پروازی بسیار بالایی برخوردار بودند و به دور از هرگونه تعصب و اغراق، مهارت و قابلیت آنها، در عالیترین سطح جهانی قرار داشت و او یکی از آنها بود. آشنایی من با او، به سالها قبل بر می‌گشت و هر چند ورزشدگی و مهارت فوق‌العاده و جسارت و شهامت او را در پروازهای آموزشی و تمرینات، به دفعات آزموده بودم، باز هم عملیات هوایی چشمگیر و استثنایی وی طی ۲۵ روز گذشته، به خوبی نشان می‌داد که در قضاوت قبلی خویش خطا نکرده‌ام.

افراد گروه، مقابل تابلو مخصوصی که برنامه پرواز روی آن ثبت شده بود، گرد آمده بودند و هر کس جزئیات مأموریت خود را یادداشت



می‌کرد. سپس همگی به «اتاق هدف» رفته، آخرین اطلاعات رسیده و رویدادهای جنگ را شنیدند و نتایج مأموریت‌های روز گذشته پایگاه برای آنان تشریح شد. سپس اعضای هر دسته پروازی، جهت انجام توجیهات و هماهنگی‌های خاص داخلی، به اتاقی رفتند. او مأموریت داشت تا به اتفاق خلبان دیگری، در ساعت ۸/۳۰ دقیقه همان روز، نقاط معینی از تأسیسات و اماکن حسّاس یکی از پایگاه‌های هوایی عمده دشمن را مورد حمله هوایی قرار دهد.

جلسه توجیهی این دو نفر در همان اتاق هدف برگزار شد و من نیز در حالی که سرگرم بررسی عکس هوایی بودم، به صحبت‌ها و مطالبی که بین آن دو رد و بدل می‌شد، توجه داشتم. وی با تسلط و آگاهی، کلیه مراحل اجرای مأموریت را - به طور مبسوط - برای همراه خود تشریح کرد و نکات ریز و جزئیات متعددی را مطرح ساخت و همه شرایط غیرمنتظره و اضطراری را که ممکن بود سلامت پرواز آنها را به خطر بیندازد، بیان و چاره هر مورد را ذکر کرد. در پایان صحبت هم مسیر برگشت و نقطه نشانه‌هایی را که در صورت سقوط احتمالی می‌توانست همراهش را به تنهایی و سلامت به پایگاه بازگرداند تشریح کرد.

هنگام ادای این توضیحات، از گوشه چشم، او را می‌نگریستم. آن چنان جدی و قاطع، جملات را بیان می‌کرد که گویی به وقوع این رویداد، یقین دارد و به قدری آرام و خونسرد صحبت می‌کرد که گویی سقوط و مرگ را دهها بار تجربه کرده است.

این جلسه، حدود یک ساعت و بیست دقیقه طول کشید. او در پایان،



از خلبان شماره ۲ پرسید:

- آیا نکته مبهمی هست؟ سؤالی نداری؟! -

- فقط یک چیز قربان. دقیقاً متوجه نشدم که اگر در مسیر رفت، مورد شناسایی و حمله هواپیماهای شکاری دشمن قرار گرفتیم، چه باید بکنیم. ممکن است این قسمت را بیشتر توضیح دهید؟ او نگاهی به ساعت انداخت و گفت:

- به دلیل آنکه در ارتفاع بسیار پایین پرواز می‌کنیم، امکان رؤیت و رهگیری ما به وسیله رادارها وجود ندارد و از طرفی، هیچ یک از هواپیماهای شکاری دشمن، مجهز به رادارهای جست و جوگر، جهت کشف و رهگیری هدفهای ارتفاع پست نیست؛ اما این احتمال ضعیف وجود دارد که یکی از هواپیماهای آنها در حین پرواز، تصادفاً در مسیر ما قرار گرفته و خلبان آن، به طور اتفاقی، ما را دیده، مبادرت به حمله کند. در این صورت، واکنش و عکس‌العمل ما، بستگی به موقعیت دارد. ما ۱۶ دقیقه، از مسیر رفت و ۱۲ دقیقه، از مسیر برگشت - یعنی جمعاً ۲۸ دقیقه - را در فضای دشمن هستیم؛ لذا چنانچه این برخورد در دقایق اول عبور از مرز اتفاق بیفتد و موقعیت ما از همان ابتدا توسط آنها کشف شود، اصل غافلگیری - که مهمترین رکن موفقیت مأموریت ماست - از بین رفته و ادامه مسیر، کار عاقلانه‌ای نخواهد بود و بهتر است اجرای مأموریت را به زمان دیگری محول کنیم. در این حالت، ناچاریم به حداقل چیزی که در دسترس قرار دارد، قناعت کنیم. اگر شرایط مناسب باشد، بمبها را رها و هواپیما را سبک کرده، سپس درگیر می‌شویم. و شاید، اگر



خدا بخواهد، موفق به شکار آنها شویم. البته خوب می‌دانی که این کار، زیاد هم ساده نیست؛ چون در ارتفاع بسیار پایین هستیم و کوچکترین غفلت از وضعیت و موقعیت هواپیما در حین گردشها، ممکن است موجب برخورد با زمین شود. کاهش سرعت به کمتر از ۶۵۰ کیلومتر در ساعت خطرناک است. تنها زمانی به این کار مبادرت کن که کاملاً در موقعیت برتری نسبت به حریف قرار داری و در هدف قرار دادن او قطعاً خود را موفق می‌بینی. ضمناً از عدم حضور هواپیمای دیگری در اطراف خود نیز باید کاملاً مطمئن باشی. سعی کن همواره سرعت خود را مدّ نظر داشته باشی. معمولاً سرعتی در حدود ۸۰۰ کیلومتر در ساعت خوب است. در صورتی که پرواز با سرعت بیش از ۹۰۰ کیلومتر در ساعت ضرورت داشت، خیلی مواظب باش. هواپیما وقتی سبک باشد، در ارتفاع پایین، با چنین سرعتهایی بسیار حسّاس می‌شود و اگر با کنترل فرامین، خشن رفتار شود و ظرافت لازم به کار نرود، حرکات غیر عادی و نوسانات شدیدی ایجاد می‌شود که ممکن است هواپیما را کاملاً از کنترل خارج کرده، منجر به سانحه شود. اما اگر با شکاریهای دشمن در نزدیکی هدف مواجه شدیم، اولویت با اجرای مأموریت است. به همین دلیل سعی می‌کنیم با انجام مانور و گردشهای لازم، آنها را از مسیر خویش دور کرده، خود را به هدف برسانیم. نتایج درگیریهای هوایی در هفته‌های اخیر نشان داده که عموم خلبانهای دشمن، از درگیر شدن با ما واهمه دارند و اگر بتوانیم آرایش دفاعی خود را در طول اجرای گردشها به خوبی حفظ کنیم، به احتمال زیاد سماجت نکرده، از مادست می‌کشند و راه خود را می‌روند.



شانس در این شرایط، مراقبت و هشیاری دائمی است و به درک صحیح وضعیت بستگی دارد. چشمانت را خوب باز کن و اطرافت را دائماً و با دقت نگاه کن. کوچکترین حرکت مشکوک در افق را فوراً گزارش بده و به دستورهای و توصیه‌های من عمل کن. سؤال دیگری هست؟

- خیر قربان، متشکرم.

دقایقی بعد، آن دو نیز ساختمان را ترک کرده، برای اجرای مأموریت رهسپار شدند. در آن ساعت، هیچ کس نمی دانست چه اتفاقی خواهد افتاد و نتیجه این مأموریت چه خواهد بود. سایر دسته‌های پروازی نیز پست فرماندهی را ترک کرده، به نوبت مشغول روشن کردن هواپیماها شدند. ساعت هفت و چهل دقیقه، باند پرواز را ترک کرد و مدتی بعد در دل آسمان آبی محو شدند.

کسانی که با نحوه اجرای عملیات هوایی آشنایی دارند، به خوبی می دانند که برای مدیران، طراحان و هدایت کنندگان این گونه برنامه‌ها، دشوارترین دقایق، از هنگامی آغاز می شود که کلیه هواپیماها را طبق برنامه به سوی هدفها گسیل داشته و باید فقط در انتظار بمانند تا پس از مدتی، بتدریج، با تماس مجدد، از خبر سلامت و بازگشت به موقع آنان مطلع گردند.

این حالت انتظار، سنگین ترین فشارهای عصبی را به افرادی که در پستهای فرماندهی و مراکز کنترل مشغول انجام وظیفه هستند، وارد می سازد. بی صبری و اشتیاق آمیخته با تشویشی مرموز و پنهان، به جان



آدمی چنگ می‌زند و تا خاتمه عملیات، لحظه‌ای انسان را آرام نمی‌گذارد. فرمانده پایگاه و معاون عملیاتی را می‌دیدم که دائماً با محاسبه سرعت و مسافت، زمان رفت و برگشت هر دسته پروازی را معین و با در نظر گرفتن ساعات بلند شدن، سعی می‌کردند تا زمان مراجعت هر یک از دسته‌ها را محاسبه و زمان تقریبی عبور از مرز و گرفتن تماس مجدد با آنان را تعیین کنند. این زمانهای تقریبی بلافاصله به افسر رابط پدافند هوایی در پست فرماندهی - که با ایستگاه رادار و سایر مواضع پدافند و دیده‌بانی منطقه دائماً در تماس بود - داده می‌شد و وی نیز به محض وصول هر اطلاعاتیه و خبری، بی‌درنگ فرماندهی را در جریان می‌گذاشت.

در خلال این مدت، وضعیت منطقه چندین بار «قرمز» شد و گزارشهای متعددی مبنی بر فعالیت هوایی دشمن و حملات متقابل آنها به برخی از نقاط، به پست فرماندهی واصل شد که خوشبختانه چندان مهم نبود.

در ساعت هشت و پانزده دقیقه، ایستگاه رادار، خبر برقراری تماس با اولین دسته پروازی و مراجعت آنها را اطلاع داد. نفسهای حبس شده آزاد گردید و چهره‌های متفکر به تبسم نشست. از آن به بعد، هر چند دقیقه یکبار، خبر بازگشت و اخذ تماس با یکی از دسته‌های پروازی اعلام می‌شد و اینک تنها «او» و یار همراهش باقی مانده بودند. عقربه‌های ساعت، به کندی از هشت و سی و پنج دقیقه عبور می‌کرد و لحظه به لحظه، زمان مورد نظر جهت کسب خبر مجدد از آنان نزدیک می‌شد. طبق پیش‌بینی، آنها می‌بایستی حدود ساعت هشت و چهل و دو دقیقه تماس



می گرفتند. عقبه ها کم کم به ساعت هشت و چهل دقیقه نزدیک می شد و هنوز خبری نبود. احساس می کردم هوای اتاق سنگین شده است. هیچ یک از ما جرأت نمی کرد به چشمان دیگری نگاه کند تا مبادا دلهره و تشویشی که یک ساعت در سینه ها حبس شده بود، بر ملا گردد. بتدریج همه نگاهها به افسر رابط پدافند هوایی و دستگاه تلفن مقابل او دوخته شد. دقیقه ای بعد، از ایستگاه رادار اعلام شد:

- تماس ما با خلبان شماره ۲ اینک برقرار شد؛ اما از شماره ۱ هنوز خبری نیست. ما جهت کسب اطلاع از موقعیت وی، در تلاش هستیم. منتظر خبر بعدی باشید.

تصور نمی کنم قادر باشم تمام افکاری را که در آن لحظات به ذهنم خطور می کرد، توصیف کنم. در دوران هشت ساله جنگ تحمیلی، به دفعات، مزه تلخ این احساس گشوده را تجربه کرده ام. با این وجود، همواره شدت و قوت آن یکنواخت بوده و علی رغم تکرار آن، هرگز نتوانسته ام چاره و علاجی برای برطرف کردن آن بیابم. حالت روحی عجیبی در انسان پیدا می شود؛ در عین حالی که بی صبرانه منتظر رسیدن خبر جدیدی است، اما ترجیح می دهد که تلفنها صدا نکنند و خبری نرسد؛ زیرا نمی خواهد روزنه امیدی که هنوز در دل اوست، با شنیدن خبر ناگواری، یکسره بسته شود. ناگهان صدای تلفن، رشته افکارم را پاره کرد. ایستگاه رادار اطلاع داد:

- از خلبان شماره ۲ در مورد وضعیت شماره ۱ سؤال شد، او گفت که مأموریت اصلی انجام نشده؛ اما در عوض، موفقیت بزرگی به دست آمده



است. ضمناً خلبان شماره ۱ به وی اطلاع داده که به علت کمبود سوخت ناچار است در یکی از فرودگاههای کمکی مرز فرود آید و دستور داده تا او به تنهایی به پایگاه مراجعت کند. بقیه مطالب بعد از فرود، حضوراً گزارش خواهد شد.

با شنیدن این خبر، احساس دلگرم‌کننده و شادی بخشی، محیط را فرا گرفت. فرمانده پایگاه بلافاصله با تلفن مستقیمی که وی را به افسر عملیات ایستگاه رادار مرتبط می‌ساخت، جهت کسب اطلاعات بیشتر، به سؤال و جواب پرداخت. سپس گوشی تلفن را به آرامی گذاشت و رو به حاضران کرده، گفت:

- جای نگرانی نیست. یکی از دیده‌بانهای مرزی، دقایقی قبل گزارش داده که یکی از هواپیماهای خودی را دیده که با ارتفاع نسبتاً کم، به سمت فرودگاه کمکی شماره دو، واقع در جنوب پایگاه، مشغول پرواز است. گمان می‌کنم تا چند دقیقه دیگر بتواند تماس بگیرد. ضمناً افسر عملیات رادار اطلاع داد که از دقایقی پیش، حالت عجیب و متفاوتی در وضعیت پیراز هواپیماهای دشمن مشاهده می‌شود و اکثر آنها مأموریت خود را ناتمام رها کرده، از نیمه راه مراجعت می‌کنند، یکی از پستهای دیده‌بانی مرزی که در ارتفاعات مستقر است، مشاهده کرده که بعضی از هواپیماهای دشمن ظاهراً بمبهای خود را بدون هدف، در مناطق مرزی خالی از سکنه فرو می‌ریزند و بر می‌گردند. ضمناً افسر عملیات رادار اطلاع داد که یکی از افراد «پست شنود» گفته است که طبق مکالمات رد و بدل شده بین مراکز دشمن، دو فروند از هواپیماهای آنها ۱۵ دقیقه قبل



سقوط کرده؛ اما تاکنون هیچ گونه گزارشی در این زمینه، از مواضع پدافندی مستقر در منطقه دریافت نشده است.

معاون عملیاتی پایگاه، در حالی که با دقت به سخنان فرمانده گوش می‌داد، با اشاره دست، دو تن از درجه‌داران پست فرماندهی را که مسئول مبادله اطلاعات بودند، فرا خواند و خطاب به اولی گفت:

- سریعاً با برج مراقبت هر دو فرودگاه کمکی تماس بگیرید و به آنها خبر بدهید که ممکن است به زودی یکی از هواپیماهای ما در آنجا فرود آید. بگویید طبق دستورالعملها، اقدامات لازم را انجام داده، قسمتهای مربوط را مطلع سازند. ضمناً هر نوع خبری در این مورد را فوراً گزارش کنند.

سپس رو به دیگری کرد و گفت:

- فوراً به گروه تجسس و نجات ابلاغ کنید تا آماده اجرای مأمورت شوند و در صورت نیاز، بلافاصله طبق دستور، با هلی‌کوپتر به سمت محل مورد نظر پرواز کنند. ضمناً به واحد «بونانزا» نیز ابلاغ کنید تا به خلبان آن بگویند هواپیما را بازدید کرده، با همراه داشتن نقشه مسیر فرودگاهها کمکی، در کنار هواپیما منتظر بماند.

در همین حال، فرمانده پایگاه، یکی از مسئولان «گردان نگهداری» را احضار کرد و ضمن گفت و گو با وی، آخرین وضعیت موجودی سوخت و تعداد افراد فنی حاضر در فرودگاههای کمکی را جویا شد. در این لحظه، اعلام شد که هواپیمای شماره ۲ سالم در باند پروازی پایگاه فرود آمده است. ساعت، نه و هفت دقیقه بود. برای چند لحظه، سکوت محل را فرا



گرفت. مردّد بودم که آیا برای شنیدن جریان این مأموریت، به محل پارک شماره ۲ بروم و یا اینکه در همان جا منتظر آمدن او بمانم. ناگهان در اتاق باز شد و یکی از درجه داران قسمت پیامهای عملیاتی، بدون آنکه وارد اتاق شود، با لحن شتاب آلود و هیجان زده ای گفت: قربان! الان از فرودگاه کمکی شماره دو اطلاع دادند که هواپیمای شماره ۱ ساعت نه و چهار دقیقه در آنجا فرود آمده است.

گویی وزنه ای به اندازه یک کوه از پشتم برداشته شد. به چهره فرمانده پایگاه نگریستم. خطوط پیشانی و گونه هایش، همانند فتری که مدت ها، به شدت فشرده مانده باشد و ناگهان از زیر وزنه خلاص شود، یکباره باز شد. سپس در حالی که نگاهش را پنهان و سرش را به پایین خم می کرد، با لحنی متواضع و خالصانه، زیر لب زمزمه کرد: «خداوندا تو را سپاس می گویم که بار دیگر فرزندانم را به من باز گرداندی.» و من چکیدن قطره اشکی را از چشمانش مشاهده کردم.

خلبانان بتدریج، در دسته های چند تایی وارد می شدند و همه و هیاهو مجدداً بالا می گرفت. هر کس اتفاق جالبی را که در جریان مأموریت برایش پیش آمد بود، برای دیگران شرح می داد. افسر اطلاعات سعی می کرد که با هر یک، به نوبت صحبت کند و تأکید می کرد که حتماً فرمهای «گزارش بعد از پرواز» را با دقت تکمیل کرده، به او عودت دهند. دیگر کارکنان پست فرماندهی، با اشتیاق، گرد آنها جمع شده، با دقت مطالبی را که می گفتند، گوش می دادند. ناگهان صدای رسای تکبیری، از قسمت در ورودی ساختمان، همه صحبتها را قطع کرد. همه نگاهها به آن



سو برگشت. فرمانده پایگاه، به سرعت از پله‌ها پایین دویده، خلبان شماره ۲ را در آغوش کشید و قبل از اینکه دیگران فرصت طرح سؤال بیابند، او را به درون اتاق آورد. همه مشتاقانه می‌خواستند بدانند که در این مأموریت چه اتفاقی افتاده و چرا خلبان شماره ۱ با کمبود بنزین مواجه شده و ناچار به فرودگاه کمکی رفته است.

خلبان شماره ۲ طوری نگاه می‌کرد که پیدا بود هنوز در مورد ظرفیت و توانایی ما در قبول صحبت خود تردید دارد. فرمانده پایگاه با اشاره دست، به دیگران فهماند که ساکت شوند. سپس به آرامی از او پرسید:

- چرا مأموریت اصلی شما انجام نشد و روی هدف نرفتید؟

- قربان، در بین راه، مورد حمله دو فروند از هواپیماهای دشمن قرار گرفتیم. گمان می‌کنم این هواپیماها به طور تصادفی ما را دیده بودند. آنها از نوع «سوخوی - ۲۰» بودند و شما بهتر می‌دانید که مأموریت اصلی آنها رهگیری و درگیری هوایی نیست. احتمالاً مشغول انجام پرواز آموزشی در اطراف پایگاه خود بودند. شاید هم از یک مأموریت بمباران در داخل خاک ما باز می‌گشتند. در هر صورت سعی داشتند که مخفیانه، از پشت، به ما نزدیک شوند. من موقعی متوجه وجود آنها شدم که با شلیک مسلسل، تیراندازی به سمت هواپیمای شماره یک را شروع کردند.

- خوب بعد چه شد. جریان را به طور مفصل و کامل تعریف کن.

- بی‌درنگ دکمه رادیو را فشار دادم، فریاد زدم: «شماره یک ...

مهمات رها ... گردش ناگهانی و شدید به چپ ... هواپیمای دشمن در حال

تیراندازی ... موقعیت، ساعت هفت، کمی بالا.»



خلبان شماره یک بلافاصله ضمن به کار بستن توصیه‌های من پاسخ داد: «بسیار خُب شماره دو ... متشکرم ... آنها را در دید دارم ... در حال نزدیک شدن سریع و جلو افتادن از من هستند ... خود را در موقعیت «پوشش» قرار بده ... من درگیر هستم ... پس سوزها روشن ... فلپ‌ها به حالت مانور.»

لحظاتی بعد، همه چیز به سرعت برق و باد اتفاق افتاد. هواپیماهای سوخوی دشمن که انتظار چنین عکس‌العمل ماهرانه‌ای را نداشته و قادر به کنترل موقعیت و کم کردن سرعت خود نبودند، پس از چند ثانیه، با طی حدود ۱۱۰ درجه گردش، جلو افتادند. شماره یک بلافاصله سمت گردش را تغییر داده، شدیداً به راست پیچید. بناچار برای حفظ موقعیت، حدود ۵۰۰ متر اوجگیری کردم. او را می‌دیدم که در مسافت بسیار نزدیکی، پشت سر دومین هواپیمای سوخو قرار گرفته است. فاصله به قدری نزدیک بود که مطمئن بودم امکان استفاده از موشک وجود ندارد. به علاوه، سرعت زیاد هواپیمای دشمن هم مزید بر علت بود. متقابلاً افزایش تدریجی فاصله، بهترین موقعیت استفاده از مسلسل را برای شماره یک فراهم می‌کرد. ناگهان هواپیمای دشمن به گلوله‌ای از آتش مبدل شد و در حالی که شعله‌های آتش از بال و دم آن زیانه می‌کشید، سقوط کرد. لحظه‌ای بعد، باز شدن چتر نجات نارنجی رنگی را از گوشه راست کابین و درست زیر هواپیمای خود مشاهده کردم؛ ولی دیگر هرگز موفق به رؤیت آن نشدم.

- خُب ادامه بده، بعد چه شد؟



- شماره یک، پس از هدفگیری و ساقط کردن آن هواپیما، به دنبال هواپیمای دوم رفت. به دلیل آنکه سرعت آنها تقریباً با یکدیگر مساوی بود، رسیدن به بُرد مناسب ممکن نبود. به او اطمینان دادم که از قسمت عقب، آسوده خاطر باشد. بیرون پریدن خلبان هواپیمای قبلی را هم به او اطلاع دادم. هواپیمای سوخو دشمن با حداکثر سرعت ممکن، همچنان در مسیر مستقیم، به سمت غرب در حرکت بود. او نیز همچنان وی را تعقیب می کرد و منتظر فرا رسیدن فرصتی بود تا حمله کند. با وجودی که قدری بالاتر از آنها بودم، احساس می کردم که بتدریج از آنها عقب می مانم. چاره ای جز تبدیل ارتفاع به سرعت نبود. عقربه های نشان دهنده وضعیت موتور را نگاه کردم و از روشن بودن پس سوز موتورهایم مطمئن شده، با شیرجه ملایمی، ضمن کاستن از ارتفاع، سرعت را افزایش داده، به آهستگی قدری به شماره یک نزدیکتر شدم. اکنون زبانه شعله هایی که از قسمت پس سوز هواپیماهای آن دو بیرون می زد، به خوبی دیده می شد. نگاهی سریع به درجه های بنزین انداختم. مقدار چندانی برای ادامه این تعقیب و گریز نمانده بود و چنانچه حداکثر تا ۲۰ ثانیه دیگر نتیجه ای به دست نمی آمد، چاره ای جز انصراف و ترک منطقه نداشتیم؛ زیرا علاوه بر تقلیل سریع بنزین، امکان فرا رسیدن هواپیمای کمکی از سوی دشمن، هر لحظه بیشتر می شد. بی صبرانه منتظر نتیجه و ابلاغ دستور شماره یک بودم که ناگهان خلبان دشمن مرتکب اشتباه بزرگی شده و گردش شدیدی به سمت راست انجام داد. شاید از وضعیت پشت سر خود بی اطلاع بود و می خواست عقب را بهتر ببیند. به هر دلیل، این کار به شماره یک فرصت



داد تا با سُریدن به داخل گردش، خود را به وی نزدیک کند. لحظاتی بعد، این هواپیما نیز هدف رگبار گلوله‌های مسلسل شماره یک قرار گرفت و سرنگون شد؛ ولی من بیرون پریدن و خلبان آن را ندیدم.

لحظاتی سکوت برقرار شد. به چهره حاضران نگاه دقیقی انداختم. بعضی هنوز در بهت و حیرت بودند و عده دیگری کاملاً راضی و خرسند به نظر می‌رسیدند. فرمانده پایگاه مجدداً پرسید:

- درگیری در چه فاصله‌ای از هدف روی داده و هواپیماها در کجا ساقط شده‌اند؟

- اولین بار که هواپیماهای دشمن را دیدم، هنوز ۵ دقیقه به «زمان روی هدف» باقی بود؛ ولی در پایان درگیری، دورنمای هدف، در هاله‌ای از غبار قهوه‌ای، در افق مشاهده می‌شد. فکر می‌کنم در نهایت به فاصله ۲۰ کیلومتری آن رسیده بودیم. افسوس که دیگر مهمات و بنزینی برایمان باقی نمانده بود. هواپیماهای دشمن در حد فاصل این دو نقطه سقوط کرده‌اند. البته می‌توانیم امروز یا صبح یا فردا مجدداً به سراغ هدف برویم. معاون عملیاتی پایگاه، نقشه پروازی را از دست خلبان شماره دو گرفت و مدتی آن را به دقت برانداز کرد. سپس رو به فرمانده پایگاه کرد و گفت: «با این ترتیبی که نقل شد، درگیری در عمق ۱۸۰ کیلومتری داخل خاک دشمن اتفاق افتاده و لاشه هواپیماهای منهدم شده، در حدود ۲۰۰ تا ۲۲۰ کیلومتری آن سوی مرز افتاده است.»

همین موقع تلفن زنگ زد. یکی از حاضران گوشی را برداشت و پس از لحظه‌ای گفت: «اپراتور تلفن از پایگاه کمکی است. می‌گوید که خلبان



شماره یک قصد دارد با فرمانده پایگاه صحبت کند.»

همه چشمها به گوشی تلفن دوخته شد. صحبت‌هایی که بین آن دو رد و بدل می‌شد بیانگر آن بود که اظهارات خلبان شماره ۲ کاملاً تأیید شده است. با قطع مکالمه، فرمانده پایگاه رو به معاون عملیاتی کرد و گفت: «خواهش می‌کنم سریعاً یک نفر از خلبانان را با هواپیمای بونانزا به فرودگاه کمکی بفرستید. او منتظر است که به پایگاه برگردد. خلبان اعزامی نیز بعداً هواپیمای وی را بیاورد.» سپس به یکی دیگر از حاضران گفت: «با پست فرماندهی ستاد نیروی هوایی تماس بگیرید و موقعیت فرمانده نیرو را سؤال کنید. می‌خواهم با ایشان صحبت کنم.»

دقایقی بعد، فرمانده پایگاه در تماس با فرمانده نیرو، ضمن شرح ماجرا، شمه‌ای از فداکاریها و تلاش گروهی بقیه خلبانان را نیز به اطلاع ایشان رسانید و در خاتمه تقاضا کرد که به منظور قدردانی از این ایثارگریها و تشویق و دلگرمی دیگران، آن دو را به اعطای یک درجه بالاتر مفتخر کنند.

شنیدن این پیشنهاد، همه را خوشحال کرد و منتظر نتیجه شدند. چند ثانیه بعد، چهره راضی و متبسم فرمانده پایگاه نشان می‌داد که این تقاضا پذیرفته شده است. دقایقی بعد، خبر رسید که هواپیمای بونانزا از فرودگاه کمکی مراجعت کرده، در حال نشستن است. همگی به اتفاق حرکت کردیم. وقتی به محل توقف هواپیما رسیدیم، متوجه حضور عده کثیری از پرسنل عملیات و فنی پایگاه شدیم که با مطلع شدن از ماجرا، به استقبال آمده بودند. فرصت آن قدر نبود که بتوانیم هدیه‌ای تهیه کنیم و اصلاً چه



هدیه‌ای می‌توانست جوابگوی کاری باشد که آنها انجام داده بودند؟ در هواپیما که باز شد، جمعیت مهلت نداد. او در حالی که اشک می‌ریخت، به سرعت بر دوش جمعیت جای گرفت. غریو شادی و فریاد «الله اکبر» در هم آمیخته بود. به مقابل فرمانده پایگاه که رسیدند او را به زمین نهادند. آن دو، لحظاتی در چشمان هم نگریستند. دیدگان هر دو مملو از اشک بود. سپس یکدیگر را در آغوش کشیدند. فریاد تکبیر جمعیت، مجدداً به آسمان برخاست. تقریباً تمامی حضار، از فرط هیجان و شدت احساسات، به گریه افتاده بودند. فرمانده پایگاه که سعی می‌کرد بر طغیان احساسات خود در مقابل جمع غلبه کند، با ایراد سخنرانی کوتاهی، پیروزی بی‌نظیر به دست آمده در این مأموریت و تأثیر آن بر روند مأموریت‌های بعدی را تشریح کرد و از جانب خود و فرماندهی نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، از آنان تجلیل و قدردانی کرد.

وقتی که به اتفاق، به پست فرماندهی بازگشتیم، او بسته کوچک سیاه‌رنگی را از جیب لباس پروازش بیرون آورد و به دست معاون عملیاتی داد. این جعبه کوچک که مخزن فیلم درون کابین هواپیماست، به هنگام تیراندازی یا بمباران، از صحنه رو به رو فیلمبرداری کرده، رویدادها را ثبت می‌کند.

ساعتی بعد، از لابراتوار اطلاع دادند که فیلم ارسالی، به علت انقضای تاریخ مصرف، خراب شده و غیر قابل ظهور و چاپ است؛ با این همه در حاشیه بعضی از قطعات فیلم، تصاویر ناقصی مشاهده می‌شود که در آنها، قسمتهایی از بال یا دم هواپیمای ناشناس در فاصله نزدیک، قابل تشخیص



است.

این پیروزی، به قدری بزرگ و باشکوه بود که آن روز دیگر نیازی به تکرار مأموریتها نبود. دشمن نیز عملیات هوایی خود را قطع کرده، در سوگ از دست دادن هواپیماها و خلبانان خود به ماتم نشست.

شب تابان

خاطره‌ای از سرتیپ خلبان علیرضا لمکی

عملیات سوخت رسانی در هوا، ضمن اینکه عملیات ظریف و دقیقی است که به مهارت‌های حرفه‌ای خاصی نیاز دارد، یک عملیات استراتژیک نیز محسوب می‌شود. این عملیات، از دید من، مانند کار فضاانوردانی است که در یک ایستگاه فضایی توقف و تجدید قوا می‌کنند و سپس به ادامه مأموریت می‌پردازند. در واقع، هواپیمای سوخت رسان، به مثابه همان ایستگاه فضایی است که اگر باشد، حوزه فعالیت‌های نیروی هوایی، به میزان قابل توجهی افزایش می‌یابد و مدت زمان پرواز شکاری بمب‌افکن‌ها و شکاربهای رهگیر، بین ۲ تا ۴ برابر طولانی‌تر خواهد شد.

در جنگ تحمیلی، دسترسی به نقاط حسّاس و حیاتی در اعماق خاک دشمن و انجام حملات هوایی به منابع استراتژیک آن توسط شکاربها، به دفعات، با انجام سوخت رسانی در هوا میسر گردید و اصولاً کشوری که



به این توانایی دست یابد، می‌تواند در بسیاری از جریانات سیاسی منطقه‌ای، تأثیرات دلخواه خود را داشته باشد.

این توصیف، از دید من که در سمت خلبان دوم یک هواپیمای سوخت رسان پرواز می‌کنم، باز هم نمی‌تواند گویای اهمیت کار باشد. یک ارتباط عاطفی زیبا نیز در کنار این عملیات به چشم می‌خورد که آن فضای خاص عملیات سوخت رسانی در لحظات انجام مأموریتها را به وجود می‌آورد.

آن روز صبح، پس از انجام توجیهات هواشناسی و صحبت‌های فرمانده پایگاه در سالن «بریفینگ»، خود را به محل دریافت اطلاعات پروازی رساندم. در این فکر بودم که آیا امروز هم در برنامه پروازی منظور شده‌ام یا نه. با نیم نگاهی به تابلو پروازی، از مأموریت کم سابقه‌ای اطلاع یافتم که اسامی چند نفر، از جمله خودم نیز در برنامه درج شده بود. زمان بلندشدن، بسیار غیرمعقول می‌نمود و منطقه پرواز نیز جایی تعیین شده بود که تا آن موقع به خاطر نداشتم مأموریتی در آنجا انجام شده و یا اصلاً ضرورتی بوده باشد؛ حتی هوا مناسب نبود. به سالن استراحت خلبانان رفتم و فرمانده هواپیما را یافتم و با لبخند استفهام آمیزی، او را نگریستم. گفت: «ساعت ۸/۳۰ در دفتر فرمانده گردان باشید. به سایر افراد هم گفته‌ام.»

سر ساعت، به دفتر فرمانده گردان رفتیم. فرمانده گردان با لحنی آرام و مطمئن، مأموریت را به ما ابلاغ کرد و نسبت به بعضی مطالب کلی، دستورهای را داده، در زمینه حفظ اسرار تأکیداتی کرد. فرمانده هواپیما



نیز برخاست و به کنار نقشه رفته، منطقه عملیات و ارتفاع و سرعت و حالات غیرمعقول را در هر مرحله از پرواز تشریح کرد. در این هنگام، در باز شد و افسری که قبلاً نیز او را می‌شناختم و از خلبانان هواپیمای اف - ۴ بود، وارد شد. پس از احوالپرسی معمول، در جمع ما نشست و به صحبت‌های فرمانده هواپیما گوش فرا داد. دیگر معلوم گردید که ما در مأموریتی بسیار حساس با شکاری - بمب‌افکن‌ها شریک شده‌ایم. مأموریت، بمباران یکی از شبکه‌های مهم توزیع سوخت در خاک دشمن بود که در صورت انجام موفقیت‌آمیز این مأموریت، بخش مهمی از صادرات نفت دشمن، با اشکال رو به رو شده احتمالاً به تعطیلی منجر می‌شد. طبیعی بود که این گونه مأموریت‌ها باید در سکوت کامل رادیویی و اختفای راداری انجام گردد و تنها خطوط ارتباطی، جهت موارد اضطراری، باز باشد. فرمانده هواپیما که از افسران باتجربه نیروی هوایی و بسیار منضبط و کارآزموده بود، با آرامش خاصی به این موارد اشاره کرد و در ادامه، نقطه تماس و تاکتیک عملیات و نحوه گردشها پس از رؤیت دو جانبه شکارها و تانکر، و سپس نقطه شروع عملیات سوخت رسانی و اولویتهای سوختگیری و سوخت رسانی در هوا را تشریح نمود. ضمناً تذکرات لازم در زمینه رعایت وضعیت حساس روحی و روانی خلبانان عازم مأموریت بمباران را در هنگام سوختگیری، به مسئولان سوخت رسانی و دیگران یادآوری کرد و تأکید کرد که بخشی از انجام موفقیت‌آمیز این مأموریت بستگی به نحوه ارائه خدماتی است که باید قبل از یورش نهایی شکارها به آنها داده شود و در پایان برای افراد شرکت‌کننده در



مأموریت آرزوی موفقیت کرد. من از اطلاعات وسیعی که او داشت، شگفت زده شده بودم. البته تعداد خلبانان ورزیده در نیروی هوایی کم نبودند؛ اما او نمونه‌ای بسیار ارزشمند از این مجموعه بود که انسان را دلگرم و مشتاق انجام مأموریت می‌کرد و من به عنوان کمک خلبان، در کنار او احساس اطمینان و آرامش می‌کردم.

چند سؤال به ذهنم رسید که در پایان سخنان او مطرح کردم و او پس از دادن پاسخهای لازم، موارد اضطراری و غیرعادی منطقه و مسیر رفت و برگشت را مطرح کرد و برای هر یک، راه کارهای عملی و منطقی پیش‌بینی شده را بیان داشت؛ بویژه در مورد ایجاد پوشش امن برای حمایت از هواپیماهایی که احتمالاً آسیب می‌بینند و نیاز به سوخت بیشتر و همراهی مداوم تا محل فرود دارند. همچنین او تأکید زیادی داشت در مورد آمادگی فرود به همراه شکاریهایی که در وضعیت جوی نامساعد دچار حالات اضطراری هستند و هدایت نهایی آنها به پایگاه مربوطه و در این زمینه، مطالب جالبی را از لابه‌لای دستورهای پروازی و آیین‌نامه‌ها و مقررات و قوانین عنوان کرد و دستورهایی را به هر یک از پرسنل، در مورد آماده کردن و در دسترس داشتن نشریات پروازی مورد لزوم در هر لحظه، ابلاغ کرد. به نظر من نکته ابهامی وجود نداشت. در این لحظه، خلبان نماینده عملیات شکاری نیز برخاست و مطالبی را در باره کل مأموریت و انتخاب مسیرها و علل گزینش مسیرهای اصلی و فرعی برای نزدیک شدن به مرز و هدف و تا حدودی پوشش راداری دشمن و کارایی عملیاتی و میزان عکس‌العمل آنها و راههای مقابله با توانایی‌های راداری



و شناسایی آنان ارائه کرد و در مجموع، عملیات سوختگیری شبانه در ارتفاع پست را تشریح کرد. او نیز با تسلّطی که به حرفه‌اش داشت و نشان می‌داد که مطالعات وسیعی برای اجرای این مأموریت انجام داده، خطرهای و سوابق سوانحی را که عملیات سوخت‌رسانی داشته‌است، با لحنی شیرین و خاطره‌وار بیان کرد و نقطه ملاقات مجدد شکارها پس از انجام مأموریت را روی نقشه مشخص کرد. همچنین گدها و رمزهایی که در موارد اضطراری، باید در تماس رادیویی از آنها استفاده کرد، روشن ساخت و اشاره کرد که سعی خواهند کرد در مسیر بازگشت، تا جایی که ممکن است، بدون سوختگیری در هوا، به فرودگاه مقصد پرواز کنند.

صلواتی نثار روح شهدا گردید و همگی دفتر فرمانده گردان را ترک کردیم؛ با این قرار که دو ساعت پس از نیمه شب، در گردان حاضر باشیم. رأس ساعت مقرر، همه در گردان حاضر بودیم. وضعیت هوا را از هواشناسی گرفتیم. هوای مسیر و منطقه، پیش‌بینی شده بود. احساس کردم کار سختی در پیش است. طرح پروازی را نوشتم و به حضور فرمانده هواپیما رساندم. آخرین هماهنگیها و صحبتها شد و همگی رهسپار انجام مأموریت شدیم. در آن تاریکی - که شرایط زمان جنگ ایجاب می‌کرد - با احتیاط و استفاده از چراغ قوه، بازدیدهای خارجی را انجام دادم و پس از روشن کردن موتورها، در دل سیاه شب و همزمان با نم بارانی که می‌بارید، در طول باند پروازی به حرکت درآمده و در مدت کوتاهی، فرودگاه را پشت سر گذاشتیم و به سوی منطقه رهسپار شدیم. با پشت سر گذاشتن ارتفاع ۱۵۰۰۰ پا، وارد ابر سنگینی شدیم که



انتظارش را هم داشتیم. چراغهای بیرون هواپیما خاموش بود و مکالمات، بسیار خلاصه و اندک و به صورت گدهای تعیین شده انجام می‌گرفت. کنترل فرامین هواپیما با من بود و فرمانده هواپیما بر تمام امور نظارت داشت و با دقت، حرکات من و وضعیت هواپیما را از نظر می‌گذرانید. اولین ایستگاه رادار، با کلمات مقطّع، آگاهی خود را از ورود ما به حوزه تحت کنترل خویش اعلام و به میهمانان دیگری که در راه بودند، اشاره کرد. با یک محاسبه سریع، سمت دلخواه را برای رسیدن به نقطه شروع ایستایی به دست آوردم و با همکارم در میان گذاشتم. بعد با تأیید او، گردش را شروع کردم. هنوز در میان ابر و در ارتفاع ۲۷۰۰۰ پا بودیم. حداکثر ارتفاع قله‌های زیر پایمان ۹۰۰۰ پا از سطح دریا بود و برابر هماهنگی قبلی، عملیات سوختگیری باید در ارتفاع پایین انجام می‌گردید؛ چرا که در چنین شبی، با شرایط جوّی موجود، بسیار محتمل بود که رادارهای دشمن دچار سردرگمی شوند. زیرا ابرهایی که اصطلاحاً «سی‌بی» نامیده می‌شوند و ما با انبوهی از آنها درگیر بودیم، روی صفحات برخی رادارها، اثرهای مشابه اشیای پرنده را بر جای می‌گذارند؛ بخصوص که در ارتفاع پایین و خارج از دید رادارهای آنها قرار می‌گرفتیم. بتدریج فرصت پرواز در ارتفاع بالا پایان می‌یافت. با اجازه ایستگاه رادار، به ارتفاع ۱۲۰۰۰ پا برگشتیم و زیر لایه‌ای از ابرهای مذکور قرار گرفتیم. کمی «توربلانس» در هوا را نیز تجربه کردیم. در شرایط مشابه - یعنی هوای نامساعد - انجام سوخت‌رسانی در تمرینات غیرممکن است و مجاز نمی‌باشد؛ اما این مأموریت باید انجام می‌شد و



در چنین مواردی است که مهارت‌های حرفه‌ای پروازی، راهگشای مقررات محدودکننده می‌شود و اجازه نمی‌دهد که این گونه تلاش‌های پرهزینه به هدر رود. به فرمانده هواپیما گفتم که برای چند لحظه، چراغ‌های خارجی را روشن کند؛ شاید شکارها ما را ببینند. او ضمن در اختیار گرفتن فرامین هواپیما، به مهندس پرواز اعلام کرد که این کار را انجام بدهد. شکارها که فاصله چندانی با ما نداشتند و قرار هم این بود که از هیچ‌گونه منبع انتشار امواج الکترومغناطیس خود - مثل رادار - استفاده نکنند، در یک لحظه، با یک کلمه صحبت خلاصه و کوتاه، رمز شناسایی را اعلام کردند. آن شب، لغت رمز، «تابان» بود. پس از لحظاتی، مسئول سوخت‌رسانی اعلام کرد که آن عقابان شب پرواز را در دید دارد و آنها چراغ‌های راهنمای علامت دهنده مخصوص سوختگیری در هوا را می‌بینند و دستورهای او را تعقیب می‌کنند. سپس اعلام کرد که اولین هواپیما، در شرایط مطلق سکوت رادیویی موفق گردید که اتصال را برقرار کند و در حال دریافت سوخت است شاید، این، اولین بار در طول پرواز من بود که در این شرایط دشوار و در شب، بدون رد و بدل شدن هیچ‌گونه اطلاعاتی، با این سرعت، کار ملحق شدن شکارها به تانکر و اتصال انجام شده باشد. در واقع، این، حاکی از حساسیت مأموریت و توجه همه عوامل به انجام دقیق وظایف محول شده بود. مهارت خلبانان شکاری در حفظ موقعیتهای پروازی خود در فاصله بسیار اندک با هواپیمای غول‌پیکر سوخت‌رسان، و همچنین مهارت شخصی که عمل سوخت‌رسانی را با هدایت سیستم سوخت‌رسانی به درون مخزن سوخت شکارها، با آن دقت نظرها و



مهارت‌های حرفه‌ای انجام می‌داد، توصیف‌ناپذیر بود. در حالی که در فاصله‌ای نه چندان دور، رعد و برق، حکایت از هوایی ناخوشایند داشت، چندین فروند شکاری، به همراه هواپیمای تانکر، دل تاریکیها را می‌شکافتند و به پیش می‌رفتند.

حفظ ارتفاع در آن هوای نامساعد، بدون بهره‌گیری از رادارهای ارتفاع‌سنج و تنها با تکیه بر مهارت فردی خلبان و توجه به عقربه‌های نشان دهنده ارتفاع سنج معمولی، کاری بس حساس و خسته کننده است. شکاریها، یکی پس از دیگری، سوخت مورد نیاز خود را دریافت می‌کردند و جای خود را به دیگری می‌دادند. در تمام این مدت، ما به سمت نقطه‌ای رهسپار بودیم که بسیار نزدیک مرز دشمن بود و قرار بود در آنجا شکاریها ما را ترک کرده، به ادامه مأموریت بپردازند.

زمان طلوع آفتاب نزدیک بود؛ اما به دلیل ابری بودن هوا، تاریکی همچنان بر پهنه آسمان گسترده بود. با خود فکر می‌کردم که دشمن در نقطه هدف، از چه میزان آمادگی دفاعی برخوردار است. و این دلاورمردان با چه شیوه‌ای می‌خواهند هدف را مورد حملات هوایی قرار دهند. در این افکار غوطه‌ور بودم که متخصّص سوخت‌رسانی اعلام کرد یکی از شکاریها در پذیرش میزان سوخت لازم، با اشکال رو به روگشته و گویا به خاطر سیستم سوختگیری، دچار دردسر شده است. فرمانده هواپیما با خونسردی و درایت کم‌نظیر خود، با گردش به سمت مخالف اعلام کرد که چراغهای خارجی را روشن کنند. سپس افزود: «باید از مرز دور شویم تا اینها با خیال راحت، آخرین تصمیمات را برای جایگزینی



بگیرند.»

در حالی که فاصله چندان با ابرها نداشتیم و پوشش لایه‌ای از ابر سنگین توأم با باران را بر بالای سر خود احساس می‌کردیم، هواپیما در گردش به راست، با حفظ ارتفاع، مسیر را دور زد و رو به سمت شرق قرار گرفت. در این لحظه، فرمانده شکاریها، روی فرکانسی که برای موارد اضطراری در نظر گرفته شده بود، با لحنی مؤدبانه اظهار تشکر کرد و سپس به رمز گفت که ما بدون او، به مأموریت ادامه خواهیم داد. با اجازه فرمانده، از جا برخاستم و سری به قسمت عقب هواپیما، جایی که عملیات سوخت‌رسانی از آنجا هدایت می‌شد، زدم. دریافتیم که تعداد هواپیماهای شکاری، بیش از آن چیزی بوده است که حدس می‌زدیم و برای انجام مأموریت، مسلماً با کمبود تعداد پرنده رو به رو نیستند. هواپیمایی که دچار اشکال شده بود، آرام و مطمئن، ما را ترک کرد و احتمالاً عازم نزدیکترین پایگاهی که برای نشستن مناسب بود، گردید. در همین حال، صدایی شنیده شد: «هفت روی شصت.» و من فهمیدم که او میزان بنزین قابل استفاده در هواپیما را، برای اینکه فرمانده دسته پروازی خیالش آسوده باشد، اعلام می‌کند. به صندلی خود بازگشتم و به آسمانی که اندک‌اندک سرخی خون‌رنگی از شرق آن پراکنده می‌شد، نگاه کردم. فرمانده هواپیما آخرین گردش را انجام داد و مسیر دلخواه را به سوی آخرین نقطه عملیات مشترک سوخت‌رسانی در پیش گرفت. میزان سوخت هواپیما را چک کرده، متوجه شدم که تقریباً بیش از نیمی از سوخت قابل تحویل را شکاریها بلعیده‌اند. همه چیز بر طبق روال عادی و



پیش‌بینی شده، انجام می‌شد و تنها نگرانی موجود، همان شرایط جوّی نامساعدی بود که دائماً در گوشه و کنار آسمان، به صورت رعد و برق خودنمایی می‌کرد.

در همین اثنا، کلمه «آدیوس» به گوشم خورد. فرمانده دسته شکاریها بود که در این وقت تنگ، با زبان اسپانیولی - به شوخی - خداحافظی می‌کرد. از روحیه بالای خلبان شکاری لذت بردم و برایشان آرزوی موفقیت توأم با سلامت کردم. سپس کنترل فرامین را به دست گرفتم و به سوی نقطه‌ای که قرار بود در آنجا به انتظار بازگشت بمب‌افکنها باشیم، سمت گرفتم. بتدریج، ارتفاع را افزایش دادم و از آن تنگنای پرواز در زیر ابر و نزدیک قله کوهها خلاص شدیم. در ارتفاع ۲۸۰۰۰ پا، از ابر خارج شدیم و آسمان نقره‌فام را که بر فراز ابرهای سفید گسترده بود، همچون غریقی که سر از آب در می‌آورد و اکسیژن می‌گیرد، استشمام کردیم. هواپیما چون سفینه‌ای بر روی امواج ابرها حرکت می‌کرد. در ارتفاع سی هزار پایی، هواپیما را در وضعیت افقی قرار دادم و در فکر بودم که اکنون شکاریها باز می‌گردند و هر یک چه وضعیتی دارند. آیا همگی به سلامت باز می‌گردند؟ زمان روی هدف و حمله، ظاهراً به گونه‌ای انتخاب شده بود که عملیات در غافلگیری کامل انجام شود. همچنین، به فکر فراهم کردن مقدمات سوختگیری مجدد هواپیما و هدایت آن به پایگاه مقصد، و چگونگی فرود در ابر و نزدیک شدن به فرودگاه و دستورالعملها و قوانین مربوطه بودم.

فرمانده به کلیه «کروی پروازی» دستورهای داد و مسئولیت هر یک را



در ادامه مأموریت تا لحظه نشستن، مجدداً تعیین و یادآوری کرد. نزدیک به یک ساعتی می شد که در منطقه و ارتفاع بالا پرواز می کردیم. در همین لحظه بود که انتظار سرآمد و صدای فرمانده شکاریها را شنیدم. او جویای وضعیت سایر هواپیماهای همراه خود بود. همه به استثنای یکی پاسخ دادند. برای لحظاتی قلبم فشرده شد. تصور اینکه، این هواپیما در خاک دشمن ساقط شده باشد و خلبانان آن شهید یا اسیر شده باشند، برایم طاقت فرسا بود. با خود گفتم این همه تلاشها و هماهنگیها و توجیهات مختلف و پرواز در دل تاریکیها و ابرهای سیاه، و آن همه نگرانی و دلهره - از ارتکاب کوچکترین اشتباه و خطاهای حرفه‌ای تا دلشوره‌های خاص عملیات هوایی برای این است که اتفاقی و سانحه‌ای نباشد؛ اما حالا که خلبانان مأموریت خود را با این دقت و حوصله و مهارتهای حرفه‌ای انجام داده و مراجعه کرده‌اند، تنها جای آن دو خالی است. رشته همه این خیالات - که در لحظه‌ای می‌گنجد - با صدای فرمانده دسته از هم گسیخت. او از ما می‌خواست تا موقعیت خود را بازگو کنیم تا بتواند با استفاده از سیستمهای ردیاب خود، جهت مسیر ما را دریافته، دیگران را نیز جمع‌آوری کند. فوراً پاسخ او را دادم و میزان بنزین تک‌تک آنها را به منظور طرح توزیع مناسب سوخت سؤال کردم. فرمانده هواپیما به ما گفت:

- آقایان! یادتان هست که به شوخی ما را «رستوران» خطاب می‌کردند، حالا می‌خواهم واقعاً به این شکاریها، که در حال حاضر شاید مورد اصابت جنگ‌افزارهای دشمن هم واقع شده باشند، مثل یک



رستوران واقعی و حتی مانند یک مادر مهربان، بهترین خدمت را ارائه کنیم؛ هم از نظر سوخت‌رسانی و هم هدایت آنها به پایگاهشان.

از روحیه خوب و طبع بلند فرمانده، که ناشی از تجربه فراوان او بود، لذت بردم و درسی جدید آموختم. اولین هواپیمایی که اتصال را برقرار کرد، همان فرمانده دسته بود. وضعیت هواپیمایی را که تماس نگرفته بود، پرسیدم؛ کوتاه و مختصر پاسخ داد نگران نباشیم. اکنون هوا کاملاً روشن بود و ابرهای پنبه‌ای، کران تا کران، در زیر بالهای ما گسترده شده بود و آسمان آبی و صاف، در خط افق، به سطح ابرها متصل می‌گردید. با یک نگاه به سمت راست، چند فروند از شکارها را بالای ابرها دیدم که در تلاش بودند، به ما نزدیکتر شوند. صداهای مختلفی روی فرکانس رادیویی ما شنیده می‌شد که حاکی از حضور هواپیمای مفقود شده در جمع شکارها بود. گویا سیستم ارتباطی خود را از دست داده بود و رادار، او را شناسایی کرده و موقعیت وی را به اطلاع دیگران رسانیده بود. از شوق زایدالوصفی که در این لحظه داشتم، اشک در چشمانم نشست.

فرمانده دسته که اندکی سوخت دریافت کرده بود، فرصت را به دیگران سپرد تا هر یک، با دریافت کمی سوخت، نگرانیهای ناشی از کمبود سوخت را برطرف کنند. پس از آن که هر یک، مجدداً به میزان مورد نیاز خود، سوخت دریافت کردند، فرمانده دسته، در کنار هواپیمایی که سیستم رادیویی اش کار نمی‌کرد، قرار گرفت و گویا با علایم و اشارات معمول خودشان، متوجه شد که سوخت هواپیما کم است. سپس موضوع را با ما در میان گذاشت و او را برای دریافت سوخت، در اولویت قرار داد



و روانه کرد. به دلیل قطع ارتباط رادیویی، ناچار می‌بایست عملیات سوختگیری و سوخت‌رسانی، مثل گذشته در سکوت انجام می‌گرفت. تنها عامل هدایت او، چراغهای راهنمای زیر بدنهٔ تانکر بود. به مهندس پرواز گفتم آنها را بازدید و آماده کند. اتصال براحتی صورت گرفت و پس از تحویل سوخت مورد نیازش، هواپیمای دیگری، جایگزین او گردید. معمولاً کار سوخت‌رسانی و سوختگیری در ارتفاعات بالا، به لحاظ کم بودن غلظت هوا، بسیار دشوار و حساس است؛ بخصوص که ما به سمت شرق در حرکت بودیم و نور خورشید نیز مشکلاتی را فراهم کرده بود. مدتی بعد، فرمانده دسته، با صدای گرمی، از همکاری ما اظهار تشکر کرد و پس از انجام آخرین مرحلهٔ سوختگیری، دستهٔ پروازی را جمع کرده، ضمن آرزوی موفقیت، از ما جدا شدند و با کسب اجازهٔ فرود از رادار، به درون ابرها فرو رفتند. ما هم با توجه به مصرف سوخت فراوان در این مأموریت، از رادار اجازه خواستیم که مستقیماً به سمت پایگاه حرکت کنیم و از تعقیب مسیرهای متداول هوایی صرف نظر گردد؛ که موافقت شد و ما نیز با تقلیل ارتفاع، به درون ابرها روانه شدیم. هواپیما در اختیار فرمانده قرار گرفت و من با فشردن دستهایم به یکدیگر، رفع خستگی کردم و کتابچهٔ راهنمای فرود را به دست گرفته، صفحهٔ مربوط به فرودگاه مقصد را باز کردم و آمادهٔ انجام یک فرود و نزدیک شدن به محدودهٔ دید دستگاههای ناوبری شدیم. وقتی هواپیما از درون توریلانسه‌های متعدد می‌گذشت، به خونسردی و مهارت فرمانده فکر می‌کردم و اینکه چگونه همهٔ عوامل را با درایت کم‌نظیری، در خدمت



هدایت هواپیما به کار می‌گیرد. من در این مأموریت، از رادار، برج مراقبت، دیگران و دستهای سحرآمیز و چشمان تیزبین فرمانده، تجربه‌های گرانبهایی به دست آورده بودم. وقتی از ابر بیرون آمدیم، در ارتفاعی حدود ۸۰۰ پا از سطح زمین بودیم. هوا خاکستری رنگ می‌نمود و باران همچنان می‌بارید. علی‌رغم لغزندگی سطح باند، در نهایت سرور و شادمانی و پس از ۵ ساعت پرواز توأم با دلهره‌های مکرر، با موفقیت فرود آمدیم و در محوطه مخصوص هواپیما توقف کردیم. سپس به پست فرماندهی رفتیم تا از وضعیت فرودگروه شکاریها با خبر شویم.

عملیات هوایی خیبر

خاطره‌ای از سرهنگ خلبان سید اسماعیل موسوی

در انتظار فرا رسیدن زمان شروع عملیات هوایی «خیبر» بودم. مدت‌ها بود که طرح این عملیات به پایگاه ما ابلاغ شده بود و من در مقام فرمانده گردان، آن را مطالعه می‌کردم. ابعاد پیش‌بینی شده در این عملیات، آن چنان وسیع و حیرت‌آور بود که به نظر می‌رسید آموزشهای معمولی و متداول اسکادرانهای هوایی، تکافوی نیاز این عملیات را نخواهد کرد و هر چه فکر می‌کردم، می‌دیدم که بایستی به آموزشهای ویژه‌ای بپردازیم؛ آموزشهایی که با شرایط جوّی و جغرافیایی منطقه عملیات و انواع تهدیدات و فصلی که در پیش رو داشتیم، مطابقت داشته باشد.

بارها در مورد هر یک از زمینه‌های اشاره شده، با خلبانان صحبت کرده، بدون آنکه به کم و کیف عملیات و زمان شروع آن اشاره‌ای کنم، به آنها تذکرات کلی را داده بودم. چندبار به اتفاق برخی از خلبانان، با انواع



مهمات نمونه و بمبهایی که قرار بود در این عملیات بزرگ مورد استفاده قرار گیرند، مسیرهای مشابه را داخل فضای کشور خودمان طی کرده، بمبها را بر روی هدفهای فرضی و مجازی امتحان کردیم و اشکالات جزئی را در مورد حفظ سمت و ارتفاع لازم در این گونه مأموریتها گوشزد کردم. ما دائماً در تلاش بودیم تا تاکتیکهای مربوطه برای انجام حملات هوایی در منطقه عملیات را تصحیح کنیم و تا جایی که ممکن است راهی بیابیم که ضمن حفظ سرعت زیاد و ارتفاع پست در محدوده هدف، از تیررس آتشبارهای ضدهوایی دشمن در امان بمانیم.

این تمرینات برایم راضی کننده نبود و از طرفی، چنانچه سایر خلبانان را در جریان موضوع عملیات قرار می دادم، می دانستم خواه ناخواه با شور و شوقی که دارند، در بحثهای معمول، موضوع را بیش از حد لزوم مطرح کرده و ضریب حفاظتی بالایی را برای این عملیات در نظر گرفته شده بود، نقض می کنند. از این رو همواره در تمرینات توصیه می کردم که سعی کنند تا آنجا که ممکن است، خود را با تاکتیک جدید تطبیق دهند؛ چرا که این گونه تمرینات برای حفظ آمادگی عمومی آنها، به عنوان خلبان شکاری، لازم است. در آن زمان و در سطح یکان، تنها، فرمانده پایگاه و معاون عملیاتی و من، از طرح عملیات مطلع بودیم و اطلاع به سایر فرماندهان و معاونان دیگر، به زمان شروع عملیات و اجازه فرمانده پایگاه موکول شده بود.

من فرمانده گردان آموزشی بودم و طبعاً خلبانانی که می بایستی از این گردان در عملیات شرکت کنند، از معلم خلبانان باتجربه و از سوابق



آموزشی و جنگی بالایی برخوردار بودند؛ لذا از این بابت، اصلاً نگرانی احساس نمی‌کردم و می‌دانستم پس از شروع عملیات، اسکادران من، سربلند و موفق، مأموریتها را پشت سر خواهد گذاشت. ابتدا تمرینات را در ارتفاع پست و با سرعت متوسط شروع کردیم و هر روز بر سرعت، افزوده، ارتفاع را کم می‌کردیم. تمام تمرینات، زیر نظر خودم طرح‌ریزی و انجام می‌شد و اغلب اوقات، جهت ارزیابی کار خلبانان، در میدان تیر هوایی حضور می‌یافتم. وظیفه ما این بود که در طول عملیات، محور مواصلاتی حدفاصل دو شهر «القرنه» و «قلعه صالح» را زیر آتش بمباران و فشنگهای خود بگیریم تا دشمن نتواند از این جاده، آماد و تدارکات مورد نیاز لشکرهای زمینی خود را در منطقه عمومی عملیات پشتیبانی کند. البته اسکادرانهای تاکتیکی دیگری از پایگاه ما و سایر یکانها نیز مأموریتهای دیگری، در نقاطی جز آنچه به اسکادران ما واگذار شده بود، به عهده داشتند.

فاصله القرنه تا قلعه صالح را بارها در مأموریتهای قبلی طی کرده و کاملاً به منطقه آشنا بودم. با این حال، هر روز ساعتها روی نقشه‌ای که در دفتر کارم نصب شده بود، مطالعه می‌کردم و مسیرهای مختلفی را برای رسیدن به محدوده هدف در نظر می‌گرفتم. در هر فرصتی که به دست می‌آوردم، سری به «اتاق جنگ» می‌زدم و عکس پلهای احداث شده در مسیر را می‌دیدم و مرور می‌کردم. فرمانده پایگاه چندین بار گفته بود که در صورت پیشروی نیروی زمینی در منطقه، او، تا حد امکان، سعی می‌کند از انجام این مأموریتها جلوگیری کند؛ چرا که در این صورت، به



دلیل فاصله مناسبی که با محل استقرار توپخانه نیروی زمینی و سایر نیروها در خط مقدم جبهه ایجاد خواهد شد، واحدهای توپخانه به سهولت می‌توانند این محور را ناامن کنند؛ بی‌آنکه به پرواز شکاری بمب‌افکنها نیاز باشد. اما چنانچه این خواسته برآورده نمی‌شد، لازم بود که قدرت هوایی و مهارت حرفه‌ای خلبانان اسکادران خود را در این عملیات بزرگ به کار بگیریم.

بالاخره زمان موعود فرا رسید و پس از دریافت دستور آمادگی شروع عملیات، از طریق معاون عملیاتی پایگاه، و توجیهی که روی نقشه کردم و توصیه‌های مختلفی که ارائه شد، به سرعت خود را به اتاق جنگ رساندم و فرماندهان گروهها را احضار کردم. تا رسیدن آنها، به تعیین خلبانان - با شناختی که از وضعیت آموزشی، روحی و جسمی آنها داشتم - پرداختم. در همین حال، در باز شد و یکی از خلبانان وارد شد و پس از انجام احترامات معمول گفت: «جناب سروان، خیر است ان‌شاءالله»

خندیدم و بی‌آنکه چیزی بگویم، تنها با اشاره دست بر روی نقشه، او را متوجه منطقه عملیات کردم. با تعجب پرسید: «کی‌ها هستیم؟»

گفتم: «همه!»

او به سرعت روی نقشه دقیق شد و گفت: «اینجا که چیزی نیست!»

گفتم: «عملیات شروع شده.»

طرح را در اختیارش گذاشتم و خود به کار دیگری پرداختم. در حال مشورت کوتاهی در مورد اسامی خلبانان بودیم که اطلاع دادند فرمانده پایگاه و معاون عملیاتی نیرو به پایگاه آمده‌اند و می‌خواهند برای خلبانان



صحبت کنند. همه را در کلاس گردان جمع آوری کردم و به اتفاق سایر خلبانان، به انتظار ایشان نشستیم. طولی نکشید که وارد کلاس شدند. ادای احترام کردیم. معاون عملیاتی نیرو مردی آرام و متواضع بود و در حالی که سر به زیر داشت، با گفتن نام خدا شروع به صحبت کرد و اهمیت آن منطقه استراتژیک - که عملیات در آن جریان داشت - و اهداف عملیات را به اختصار بیان کرده، سفارشها و تأکیداتی در مورد نکات حیاتی پرواز ابراز کرد و خود عازم قرارگاه عملیاتی شد. من نیز خلبانان اسکادران خود را خواستم و به افسر اطلاعات عملیاتی سپردم که تهدیدات زمین به هوای دشمن در منطقه را برای آنها کاملاً توضیح دهد و خود، مجدداً به پست فرماندهی برگشتم تا از وضعیت هواپیماها اطلاعاتی را دریافت کنم. همه چیز به خوبی پیش می‌رفت و به نظر من هیچ نقطه ابهامی نبود؛ مگر در مورد وضع هوا که معلوم نبود فردا چه وضعیتی خواهد داشت. البته، پیش‌بینی‌های هواشناسی حاکی از هوایی مناسب برای اجرای عملیات هوایی بود؛ اما هواشناسان همیشه پیش‌بینی‌هایشان درست از آب در نمی‌آید. خلبانان چند مسیر مناسب را برای یورش به هدف برگزیده بودند که از نظر من هم ایرادی در آنها دیده نمی‌شد؛ اما برای اطمینان بیشتر و کسب آخرین اطلاعات، به سراغ یکی از دوستانم رفتم. ایشان یکی از معلم خلبانان باتجربه بود و مأموریت‌های مشابه و مختلفی را در خاک دشمن اجرا کرده بود. به همین دلیل، او را در مورد تهدیدات اطراف هدف و اطلاعات عملیاتی قبول داشتیم. پس از احوالپرسی و کمی مشورت، با استفاده از گُدهای تعیین شده برای



شناسایی و اسم رمزهای مختلفی که در طرح گنجانیده شده بود، فهمیدم که بهترین مسیر جهت نفوذ به منطقه، از طریق دریاچه هویزه و شمال جزایز مجنون است؛ زیرا تهدیدات زمین به هوای دشمن در آن مسیر، به توپهای ضد هوایی منحصر می شد و هواپیماهای رهگیر دشمن نیز، با وجود هواپیماهای «اف - ۱۴» در مناطق ایستایی نزدیک به هدف و پوشش محکم و اطمینان بخشی که ایجاد کرده بودند، عملاً قدرت مقابله نداشتند. در عین حال، نوع هواپیمای رهگیر آنها در منطقه، «میگ - ۲۱» بود که شخصاً آرزوی درگیری با آنها را در سر می پرورانیدم.

شبى طولانى را سپرى کردم و قبل از طلوع آفتاب، خود را به پست فرماندهى و سپس به دفتر گردان رساندم و از آنجا به پناهگاههای هواپیماها رفتم. تعداد ۱۲ فروند هواپیمای «اف - ۵» آماده چنین نبردى شده بودند. همه را بازديد و بازرسى کردم؛ تنها دو فروند از آنها، اشکال کمبود اکسیژن و فشار هوای لاستیکها را داشت که به فرمانده گردان نگهداری اطلاع دادم. اولین دسته پروازى، به سرعت برای اجرای مأموریت در زمان مقرر آماده می شد. توجیهات ضرورى قبل از پرواز انجام شد و من آخرین سفارشها را به خلبانان کردم. چندی بعد، غرّش رعدآسای این پرندگان آهنین بال، در فضای صبحگاهی پایگاه طنین افکند و در یک چشم به هم زدن، در پس کوههای شمال پایگاه، از دیده ها پنهان شدند.

به «کاروان» رفتم و با توجه به بُعد مسافت و زمان روی هدف، حدس زدم که باید تا ۴۰ دقیقه دیگر، در انتظار صدایشان باشم. بسیار علاقه مند



بودم که بدانم در منطقه هدف چه می‌گذرد. این خلبانان، بهترین و مطمئن‌ترین کسانی بودند که با بازگشت خود، می‌توانستند اطلاعات گرانمایی از استعداد و تجهیزات و پدافند دشمن بر روی جاده قلعہ صالح به القرنه و همچنین میزان خسارات وارد شده به آنها را در این حمله، با خود به ارمغان بیاورند. این اطلاعات، انجام مأموریت‌های بعدی را آسان می‌کرد. در واقع، به این نوع مأموریت‌ها، در فرهنگ هوانوردی، «قطع خطوط مواصلاتی» می‌گویند که طی آن، با انجام مستمر و صحیح پروازها می‌توان خطوط مقدم جبهه دشمن را از پشتیبانی پرسنلی و تدارکاتی و مهمات محروم کرد. این نوع مأموریت، بسیار شیرین و حساب شده است و هوشیاری خلبانان در انتخاب مسیر و تسلط بر فرامین هواپیما برای ایجاد تغییر جهت ناگهانی هواپیما، و اتخاذ تصمیم بسیار سریع در انتخاب نحوه و نوع تاکتیک بمباران و اسلحه مناسب، در چنین عملیاتی، حائز اهمیت است. گردش‌ها باید در ارتفاع پست و همراه سرعت زیاد، توأم با فشار «جی» باشد تا خلبان بتواند همواره جاده تدارکاتی را زیر نظر داشته باشد و به محض مشاهده کاروان تجهیزاتی یا خودرو نظامی، در موقعیت حمله قرار گیرد و از مهمات خود، علیه دشمن، حداکثر بهره را به دست آورد.

وقتی تماس خلبانان با برج مراقبت - برابر استانداردهای معین و گدها و رموز شناسایی - برقرار گردید، به سرعت خود را به پناهگاه هواپیماها رساندم تا اولین نفری باشم که بر روی آنها بوسه می‌زنم و اطلاعات لازم را کسب می‌کنم. هر دو هواپیما سالم فرود آمدند و در یک بررسی



اجمالی، مشخص شد که همهٔ مهمات خود را به کار گرفته‌اند. دستهٔ دوم پروازی، آمادهٔ حرکت بود و «قرارگاه خاتم‌الانبیا (ص)» نیز تأکید بر اجرای مداوم این مأموریتها داشت. در اولین فرصت، با توجه به اطلاعاتی که به دست آورده بودم، خلبانان را سریعاً توجیه کردم و سپس فرمانده پایگاه را در جریان انجام مأموریت قرار دادم و به افسر اطلاعات عملیات نیز مأموریت دادم که گزارشهای بعد از پرواز خلبانان را به طور کامل، از آنها دریافت و موارد مهم را ثبت کند. معاون عملیاتی نیز با سیستم ارتباطی مطمئن، نتیجه مأموریت را به قرارگاه خاتم‌الانبیا (ص) گزارش کرد.

اکنون باید برای پرواز مشابهی آماده می‌شدم. نام من، به عنوان فرمانده دستهٔ سوم، روی تابلو پرواز به چشم می‌خورد. رأس زمان مقرّر، به اتفاق خلبان همراه خود، به دفتر کارم رفتم تا هم مراحل مختلف پرواز را توجیه و تجزیه و تحلیل کنم و هم بتوانم به تلفنهایی که احتمالاً حاوی خبر واطلاعی تازه بود، دسترسی داشته باشم. گفتنی است که این گونه توجیهات پروازی و تحلیلهای عملیات هوایی و هماهنگیها، برای انجام یک مأموریت قطع خطوط مواصلاتی دشمن، لازم و ضروری و حتی حیاتی است. به خلبان همراه گفتم که هر چه از روز بگذرد، انجام مأموریت، به دلیل تغییر جهت شعاع آفتاب و افزایش آمادگی دشمن، مشکلتر خواهد شد؛ علاوه بر اینکه به نظر من، محاسبات پارامترهای پروازی در سیستم نشانه روی هواپیما نیز تا حدودی مشکل داشت و می‌بایست ارقام و اعداد مندرج در جداول محاسبه شدهٔ مربوطه را استخراج کرده، از آنها منطبق با وضعیت پروازی خودمان استفاده



می کردیم.

گاهی مسئولیت پذیری خلبانان همراه و شهامت و شجاعت آنها در برخورد با مسائل پیچیده پروازی - که نشان از بینش وسیع علمی آنها دارد - به انسان اعتماد به نفس وصف ناپذیری القا می کند. از او پرسیدم: «آیا می توانی موقعیت خود را در حالات خاص، در کنار من حفظ کنی؟» گفت: «چندبار در ارتفاع پست، این حالات را تجربه کرده ام؛ گمان نمی کنم مشکلی باشد.»

به همین دلیل، این روش را برگزیدم که چنانچه قبل از بمباران هدف، با هواپیمای دشمن رو به رو شدیم، او براحتی مرا پشتیبانی کند و در عین حال، در هر لحظه بتواند موقعیت حمله به هدفهای زمینی را در ارتفاع پست اتخاذ کند. مسیر را به دقت شرح دادم و حالات مختلف اضطراری آن را یادآوری کردم. سپس موقعیت هدف و منطقه و تاکتیک لازم برای حمله را با دقت بسیار بررسی کردیم؛ همچنین حالات اضطراری روی هدف که از اهمیت خاصی برخوردار بود. خطوط مسیر برگشت را نیز رسم کرده برای انجام پرواز حرکت کردیم.

پس از برخاستن، اندک ارتفاعی گرفتیم و مسیر دسته های پروازی قبلی را پیش گرفتیم. جنوب هویزه را در ارتفاع ۷۰ پایی بالای سطح زمین پشت سر گذاشتیم. سرعت سیر، حدود ۵۵۰ نات بود و در این سرعت و ارتفاع، زمین، بزرگترین تهدید علیه هواپیما محسوب می شد. در چنین حالتی، تنها یک غفلت کوتاه و یا یک برخورد ساده پرنده گان با هواپیما، فاجعه آفرین است؛ خصوصاً اینکه در فضای کشور دشمن و در نزدیکی



هور عظیمی بودیم که جایگاه آشیانه بسیاری از پرندگان بود؛ پرندگانی که با شنیدن صدای هواپیما، یکباره به پرواز در می آمدند. نیم نگاهی به وضعیت پروازی شماره ۲ انداختم؛ کمی بالاتر پرواز می کرد. ترجیح دادم سکوت رادیویی را حفظ کنم و چیزی نگویم. در فکر عبور از «هور» بودم و با هدف نیز فاصله کمی داشتم. دستم را برای قرار دادن روی کلید بمبها پیش بردم، که ناگاه جلو هواپیما تیره و تار شد. کمی هواپیما را به بالا کشیدم و گفتم: «آه پرنده بود!» در یک لحظه، عقربه «دور» موتورها را نگریستم که به سرعت رو به کاهش بودند و نشان می داد که موتورها از کار افتاده اند. سرعت هواپیما هر لحظه کم می شد. سعی کردم استارت بزنم؛ اما موفق نشدم. سرعت آن قدر کاهش یافت که دیگر هواپیما قادر به پرواز نبود. به هم پرواز خود اعلام کردم که نمی توانم به مأموریت ادامه بدهم و هواپیما را ترک می کنم. آخرین صدایی که از او شنیدم، کلمه «آتش» بود که دو بار تکرار کرد. پس از آن، با کشیدن دستگیره صندلی پران، به امید ادامه زندگی و اینکه اسیر نشوم، خود را لحظه ای معلق در هوا و پس از آن در آب غوطه ور دیدم. پاهای خود را بر روی ریشه های نیزار محکم کردم و قایق نجات را که فرصت کافی برای باز شدن نیافته بود، به سمت خود کشیدم و آن را آماده کرده به درون آن خزیدم. در حالی که صدای سوختن نی ها از برخورد هواپیما با سطح آب شنیده می شد، هواپیمای شماره ۲، در افق، از نظرم ناپدید گردید.

در این فکر بودم که آیا تمام آن صحبتها و توجیهات نجات خدومه درست بوده و آیا حقیقتاً به فکر نجات من هستند؟ آن طرحها چگونه به



کار خواهد آمد؟...

وسایل نجات را که در محفظه‌ای قرار داشت، به دست آوردم و چند بار پیام فرستادم. صدای هواپیماهای دشمن که در آن حوالی پرواز می‌کردند، به گوش می‌رسید؛ ولی اطمینان داشتم که آنها با وجود هواپیماهای «اف - ۱۴»، نمی‌توانند کاری انجام بدهند و قطعاً برتری هوایی در منطقه، در اختیار نیروهای خودی است. همچنین می‌دانستم که سایت موشکی زمین به هوای «هاگ» خودی نیز در مجاورت همان منطقه قرار دارد و احتمالاً محل سقوط هواپیما، در محدوده فضای تحت کنترل آن سایت واقع است.

اندک‌اندک بدنم به لرز آمده بود و احساس سرما می‌کردم. سعی کردم با پارو زدن، خود را به منطقه‌ای که نی کمتری داشت، برسانم. در این تلاشها، یک پارو را هم از دست دادم. زمان به سرعت می‌گذشت و خورشید در پس ابرها، هر لحظه به افق غربی نزدیکتر می‌شد. به نظرم رسید که باید در تمام طول شب سعی کنم با استفاده از قطب‌نما به شرق حرکت کنم. قطب‌نما را بیرون آوردم و فشفسه‌های دودزا را نیز آماده کردم تا به محض رسیدن گروه نجات، از آنها استفاده کنم. در همین حال، صدای هلی‌کوپتری را شنیدم؛ اما متأسفانه تلاش من برای شناسایی سودی نبخشید. پس از ساعتی، مجدداً صدای هلی‌کوپتر شنیده شد و من ضمن استفاده از رادیو، فشنگ دودزا را روشن کردم و همزمان، آب قایق را نیز تخلیه کردم. طولی نکشید که دو فروند هلی‌کوپتر «کبرا» در دو طرف من قرار گرفتند و یک فروند هلی‌کوپتر، از رو به رو، با حوصله و آرام، به



طرف من آمد. طناب نجات را رها کردند، خود را در کنار یک دسته نی ثابت نگه داشتم و صبر کردم تا به من برسد. بعد، طناب را گرفتم و طبق روش معمول، از آن استفاده کردم، در حالی که می دانستم حضور چند فروند هلی کوپتر در فضای کشور دشمن، برای نجات یک خلبان سانحه دیده و مجروح، تا چه حد نیازمند جسارت خارق العاده و مدیریت دقیق و مطمئن است. خلبانان «اف - ۱۴»، پدافندهای زمین به هوا، پرسنلی که در سایت رادار، منطقه را کنترل می کردند، خلبانان جسوری که در حال نجات من بودند و آنهایی که در قرارگاه، دستورهای پروازی را برای نجات من صادر می کردند و نگرانم بودند، همه و همه را از نظر گذراندم و ناگهان خود را در درون هلی کوپتر دیدم. آنها با عجله مرا درون کیسه خواب کردند؛ چرا که بدنم از فرط سرما، به طور غیرارادی می لرزید و سپس هلی کوپتر به سمت قرارگاه «نجف» برگشت. قرارگاه مذکور، در مرز دو کشور و جنوب هویزه واقع بود. از وضعیت سایر پروازها پرسیدم. گفتند خلبانان همراه من به سلامت فرود آمده اند و مأموریتها متوقف نشده و یکی پس از دیگری انجام می شود. تنم به شدت درد می کرد. هلی کوپترها به محل فرود در قرارگاه نزدیک می شدند و داشتند موقعیت خود را گزارش می کردند. گویا از قرارگاه اعلام کردند که به زودی منطقه مورد هجوم شکاری بمب افکنهای دشمن قرار خواهد گرفت و در سراسر منطقه، حالت اضطراری قرمز اعلام گردید. می دانستم که محل استقرار هلی کوپترها و پرسنل و تجهیزاتی که بایستی به آن طرف هور ترابری شوند، در همان نزدیکی قرارگاه نجف است و قاعدتاً نباید به این سرعت،



برای هلی کوپترها پناهگاهی ساخته باشند؛ اما یک روزنه امیدی وجود داشت و آن سایت موشکی «هاگ» بود که با تشریک مساعی هواپیماهای «اف - ۱۴» منطقه را پوشش می دادند. به نظرم رسید که نبرد شکاری بمب افکنهای دشمن، با عوامل تدافعی ما، نبردی خونین و حتماً به زیان دشمن خواهد بود. غرق در این افکار بودم که هلی کوپتر حامل من، به سرعت، منطقه را به سوی بخش شمالی هویزه ترک کرد و در ارتفاعی بسیار پایین، به پرواز ادامه داد. نگاهم را به چهره های نگران گروه نجات دوخته بودم تا شاید از تغییر حالات آنها متوجه کم و کیف جریاناتی که در خارج از هلی کوپتر ما می گذشت، بشوم. پس از مدتی، شور و هیجان خاصی در بین آنها مشاهده کردم و وقتی جویا شدم، گفتند به سمت قرارگاه ادامه مسیر خواهند داد و ضمناً موفق شده اند که یک هواپیمای دشمن را در جریان حملات هوایی به محل استقرار هلی کوپترها سرنگون سازند. پرنده نجات، اندک اندک به قرارگاه نزدیک می شد و من در آرزوی فرود در خاک میهنم، لحظه شماری می کردم.

لحظه‌های ماندگار

خاطره‌ای از سرهنگ خلبان رضا طالبی

سوختگیری هوایی، یکی از با ارزش‌ترین تواناییهای نیروی هوایی به شمار می‌آید و کمک شایان توجهی به افزایش توان رزمی کرده، برای اجرای مأموریت‌های گوناگون، قابلیت انعطاف فوق‌العاده‌ای به هواپیماهای شکاری می‌بخشد. هواپیماهای شکاری بمب‌افکن «اف - ۱۴» که مأموریت حراست از قلمرو هوایی کشور را به عهده دارند، توانایی انجام سوختگیری در هوا را دارا هستند.

در طول جنگ تحمیلی، با استفاده از سوختگیری هوایی در تمام مدت شبانه‌روز، این امکان فراهم شد که هواپیماهای شکاری بمب‌افکن، بویژه هواپیماهای «اف - ۱۴» بتوانند برای مدتهای طولانی در آسمان باقی مانده و به حفاظت از آسمان کشور در مقابل حملات دشمن بپردازند. هواپیماهای «اف - ۱۴» توانستند با سوختگیری در روز و شب،



در پاره‌ای شرایط، تا حدود دوازده ساعت در حال پرواز بوده، با گشت‌زنی هوایی، مراقب آسمان منطقهٔ نبرد باشند. در واقع، امکان گرفتن سوخت در هوا موجب می‌شد که با بهره‌گیری از تعداد کمتری از هواپیماها، مأموریت‌های بیشتری انجام شود و در جریان جنگ تحمیلی، خدمات ارزشمندی توسط نیروی هوایی ارائه گردد.

سوختگیری هوایی هواپیماهای شکاری بمب‌افکن از هواپیماهای سوخت‌رسان، در هر سال، هزاران بار انجام گرفته و تدریجاً به یکی از ابزارهای دائمی و متداول اجرای مأموریت تبدیل شده است. با وجود این، مأموریت سوختگیری هوایی، مانند هر مأموریت دیگری، خطرات فراوانی را به همراه دارد؛ به طوری که کوچکترین غفلت و اندکی بی‌توجهی، حادثه آفرین بوده و علاوه بر صدمات مالی، خسارات جبران‌ناپذیر جانی و به خطر افتادن مأموریت‌های اصلی را نیز در پی خواهد داشت. اجرای عملیات سوختگیری هوایی، خصوصاً در شرایطی که دید کم باشد، بسیار مشکل است. برای مثال، سوختگیری در ظلمات شب و در تاریکی مطلق، در حالی که چراغهای راهنمای هواپیمای تانکر نیز خاموش باشد، باید با دقت عمل و مهارت بسیار زیاد صورت پذیرد. پرواز در چنین شرایطی، همراه با وضعیت جوی نامناسب و ابرهای خطرناک، به مراتب پیچیده‌تر شده، جرأت و جسارت توأم با خونسردی و مهارت بسیاری را می‌طلبد. یکی از خطرناک‌ترین مراحل سوختگیری، نزدیک شدن هواپیمای سوختگیر به سیستم سوخت‌رسان هواپیمای تانکر است که باید با کنترل کامل و در نظر گرفتن تمامی عوامل انجام



شود. به عبارت دیگر، رعایت سرعت تقرّب هر دو هواپیما و موقعیت آنها نسبت به یکدیگر، دارای اهمیت حیاتی است. موقعیت «سبد» سوخت‌رسان نیز، در حین نزدیک شدن برای سوختگیری باید دقیقاً مورد توجه قرار گیرد؛ زیرا چنانچه هنگام تقرّب، «سبد» مزبور در مقابل قسمت ورودی هوای موتور هواپیما قرار گیرد، موجبات از کار افتادن موتور را فراهم می‌کند و همین امر باعث عدم تعادل در پرواز هواپیما خواهد شد. به همین خاطر، خلبان باید در حین سوختگیری، دائماً به کلیه آلات دقیق موتورهای هواپیما توجه داشته باشد تا از بروز چنین شرایطی، به موقع جلوگیری کند.

جدا شدن از هواپیمای سوخت‌رسان نیز حتماً باید با دقت و احتیاط کامل صورت گیرد. هر گونه بی‌احتیاطی، موجب خواهد شد تا سیستم سوخت‌رسان، به هواپیمای شکاری برخورد کرده، خطرات زیادی - در حد صدمه به هواپیما و خلبانان - به وجود آید.

آموزش سوختگیری هوایی، با توجه به نیاز شدید به انجام آن در طول جنگ تحمیلی، از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار بود. در این مدت، تمرینات متوالی و اجرای آن در پروازهای دائمی گشت هوایی، موجبات مهارت فوق‌العاده خلبانان را فراهم کرد. به طور مثال مهارت و تجربه خلبانان هواپیمای اف - ۱۴ تا به آن حد افزایش یافت که توانستند در هر شرایطی از روز و یا شب، و در هوای نامساعد و ابرهای خطرناک، مبادرت به سوختگیری هوایی کنند و بر همه مشکلات موجود در این زمینه فایق آیند.



هنگامی که صحبت از سوختگیری در شرایط جوی نامناسب به میان می‌آید، شاید گروهی تصور کنند که انجام این کار هم مثل سایر مأموریت‌های سوختگیری در روز و یا شب است؛ ولی باید توجه کرد که کوچکترین بی‌دقتی و کم‌تجربگی، خطر ساز و سانحه‌آفرین خواهد بود؛ زیرا علاوه بر دید کم - که در شرایطی ابری به وجود می‌آید - لرزش‌های دائمی لوله‌های سیستم سوخت‌رسان، کار را به شدت مشکل کرده و حرکات غیرقابل پیش‌بینی آن در هوای نامطلوب، احتمال برخورد با هواپیمای سوختگیری را شدیداً افزایش می‌دهد. وجود ابرهای باردار و حاوی بار الکتریکی و مستعد برای رعد و برق نیز از جمله خطرات سنگینی است که به هنگام سوختگیری می‌تواند باعث آتش‌سوزی شده و موجبات نابودی هواپیماهای سوخت‌رسان و سوختگیر را فراهم کند.

در تب و تاب دوران جنگ تحمیلی، زمانی که هواپیماهای شکاری «میگ - ۲۵» عراقی مأموریت بمباران شبانه تهران را داشتند، به هواپیماهای اف - ۱۴ مأموریت مقابله و جلوگیری از دسترسی آنها به اهداف مورد نظرشان داده شده بود. به همین منظور، گشت هوایی در تمام طول شبانه‌روز بر فراز تهران انجام می‌گرفت.

غروب یک روز پنج‌شنبه، مأموریت گشت‌زنی هوایی در منطقه تهران به ما ابلاغ شد. پس از انجام برنامه توجیهی، در زمان موعود به پرواز در آمدیم و در دل شب، راهی منطقه گشت‌زنی هوایی در اطراف شهر تهران شدیم. برای تأمین سوخت مورد نیاز نیز یک هواپیمای سوخت‌رسان پیش‌بینی شده بود که علاوه بر هواپیمای ما، به سایر هواپیماهای شکاری



- که در مناطق دیگری از آسمان کشور در پرواز بودند - سوخت می‌داد. با کاهش تدریجی مقدار سوخت هواپیما، تصمیم گرفتیم به سمت هواپیمای سوخت‌رسان پرواز کرده، پس از سوختگیری، مجدداً برای مقابله با تهدیدات، به منطقه برگردیم. با هواپیمای تانکر تماس گرفتیم و از او اجازه نزدیک شدن برای سوختگیری خواستیم. هواپیمای تانکر در ارتفاع ۲۴ هزار پایی در پرواز بود و ما باید ارتفاع ۳۰ هزار پایی را ترک کرده، با کاهش ارتفاع، برای سوختگیری آماده می‌شدیم. با کاهش سرعت و ارتفاع و هماهنگی با هواپیمای سوخت‌رسان، به آن نزدیک شدیم و پس از اتصال سیستم سوخت‌رسان به هواپیما، باکهای خالی هواپیما بتدریج از سوخت انباشته شد.

در لحظات پایانی سوختگیری بودیم که ایستگاه رادار، منطقه خبر پرواز یک فروند هواپیمای میگ - ۲۵ را به سمت شهر تهران گزارش کرد و از ما خواست تا سریعاً آماده درگیری بشویم. ما بلافاصله از هواپیمای سوخت‌رسان جدا شدیم و از آن فاصله گرفتیم. سپس قدرت موتورهای هواپیما را به حداکثر رساندیم و از پس سوز موتورهای نیز برای افزایش سرعت بهره گرفتیم. برای آنکه هر چه سریعتر به سرعت‌های زیاد برسیم، کمی کاهش ارتفاع دادیم و آماده شدیم که از سرعت صوت عبور کنیم. در این لحظات، بر فراز یکی از شهرهای شمال کشورمان قرار داشتیم. سرعت ما به سرعت صوت کاملاً نزدیک شده بود و عبور ما از دیوار صوتی، مسلماً، صدای انفجارگونه شدیدی در شهر ایجاد می‌کرد و باعث دلهره و وحشت مردم می‌شد. در آن لحظه اندیشیدم که هر چند نگران



ساختن هموطنان عزیزمان، به هیچ وجه مقبول و پسندیده نیست، اما نجات جان عده دیگری از این اُمّت عزیز و بزرگوار در تهران، که در آن لحظات در معرض خطر اصابت بمبهای هواپیمای متجاوز دشمن بعثی قرار داشتند، از اولویت بالاتری برخوردار است. بر خود نهیب زدم و با یاد خدای بزرگ و با عزمی راسخ، هواپیمای اف - ۱۴ را به چابکی از سرعت صوت عبور داده، با افزایش سریع سرعت و ارتفاع، خود را در موقعیت مناسب برای درگیری با دشمن قرار دادم. هواپیما همچون شهاب، دل شب تیره را می شکافت و با چالاکي به پیش می رفت. ارتفاع هواپیما به بیش از ۴۰ هزار پا رسیده بود و همچون اسبی سرکش و با سرعتی سرسام آور، به سمت تهران در حرکت بود. از فراز کوههای البرز عبور کردم. می دانستم که شکست دیوار صوتی در تهران نیز واقع خواهد شد؛ ولی دفاع از شهر، مهمتر بود.

هواپیمای دشمن را در رادار هواپیمایم می دیدم که در فاصله ای دور، با سرعت، در حال حرکت به سمت ما بود و هر دو با سرعتی معادل چندین برابر سرعت صوت، به یکدیگر نزدیک می شدیم. من در بهترین موقعیت و در انتظار زمان مناسب برای شلیک موشک بودم. همه چیز را واریسی کرده، برای حمله به هدف آماده شدم. در این حال، ناگهان گردش سریع دشمن برای فرار را در رادار هواپیما مشاهده کردم. هواپیمای دشمن با استفاده از دستگاههای هشدار الکترونیکی، متوجه وضعیت نامناسب خود و آمادگی ما برای درگیری شده بود و بناچار، با انصراف از ادامه مسیر پروازی، از نیمه راه مجبور به فرار و ترک منطقه به سمت عراق شده



بود. مسیر طولانی گردش دشمن را با رادار هواپیما دنبال کردم و مدتی نیز با سرعت زیاد به دنبالش رفتم. با فاصله‌ای که داشتیم، دسترسی به هدف مقدور نبود. پرواز با این سرعت، ما را تا نیمه راه غرب کشور پیش برده بود که تصمیم به مراجعت به منطقه تهران و ادامه پرواز گشت هوایی گرفتیم.

همان لحظه، راه برگشت را در پیش گرفته، بر فراز شهر تهران که در دل شب آسوده آرمیده بود، به پرواز در آمدیم؛ از اینکه توانسته بودیم از حمله ناجوانمردانه دشمن به مردم عزیزمان جلوگیری کنیم خوشحال بودیم. در زیر پایمان، دریایی از خانه‌های مردم قرار داشت و در آن نیمه شب پیر و جوان و کوچک و بزرگ، در خواب شیرینی فرو رفته بودند. با غرور و سربلندی، بر فراز شهر بال گسترده بودیم و شادمانه از اینکه مانع حمله دشمن شده بودیم، به خود می‌بالیدیم؛ چرا که هواپیمای دشمن حتی نتوانسته بود به چند صد کیلومتری شهر برسد.

عکسها و لحظه‌ها

خاطره‌ای از سرهنگ فریدون ذوالفقاری

آن روز، مثل بقیه روزها، برابر دستور، به مرکز فرماندهی مراجعه کردم و ضمن ملاقات با فرمانده پایگاه، اوراقی را مربوط به دستورهای پروازی گردان شناسایی به دستم دادند. این دستورها از ستاد نیروی هوایی ارسال شده بود. مأموریت‌های ابلاغی را به سرعت مرور کردم. پنج مأموریت بود که در هر کدام، یک یا چند هدف، مدنظر قرار گرفته بود. یکی از مأموریت‌ها بیشتر از بقیه، نظرم را جلب کرد. در این مأموریت باید نقاطی از شهر بغداد، در ارتفاع کم، به طرق مختلف و با دوربین‌های گوناگون، برابر درخواست، عکسبرداری می‌شد. نقاطی که در این مأموریت خاص گنجانیده شده بود، شامل پایگاه هوایی الرشید و همچنین قسمتهایی از شهر، از قبیل قصر صدام، ساختمان حزب بعث، وزارت جنگ، مجلس الوطنی، ستاد ارتش، پالایشگاه دوره و انبار



مهمات و اسلحه‌سازی در حومه بغداد بود.

از روز شروع تجاوز عراق به کشورمان و بلافاصله پس از اولین یورش هوایی متقابل به آنان، هواپیماهای شناسایی، مأموریت‌های بسیاری را، قبل و بعد از تهاجم هواپیماها و یا به همراه هواپیماهای شکاری - بمب‌افکن انجام می‌دادند. خارج از این قواره، به تنهایی نیز پروازهای دیگری را در عمق خاک عراق داشتند که به خاطر موقعیت و یا پدافند منطقه، بُعد مسافت و نوع عکسبرداری، از اهمیت خاصی برخوردار بود و اغلب آنها بسیار خطیر و حتی غیرممکن به نظر می‌رسید و نیاز به یافتن راهکارهای مناسب و قبول خطر احتمالی داشت. مأموریت آن روز نیز از این نوع بود و با توجه به اطلاعاتی که حکایت از موانع مختلف پدافندی و گسترش و تنوع آن می‌کرد، مرا سخت به فکر فرو برد و در حالی که به دیگر دستورهای پروازی کمتر توجه داشتم، پس از مدتی مشورت و تبادل نظر با فرماندهی یکان و دریافت آخرین دستورها، از اتاق خارج شدم.

همچنین در مذاکره با فرمانده پایگاه متوجه شدم که دستور اکید فرماندهی نیروی هوایی بر آن است که این مأموریت انجام شود و در تقدم اول اجرایی قرار گیرد و حتی «اگر ضرورت یابد که چندین بار این مأموریت تکرار شود، باید در نهایت به نتیجه برسد». البته سایر مأموریت‌های ابلاغی نیز هر کدام به نوبه خود خطرناک و دشوار بودند؛ ولی این مأموریت، چیز دیگری بود. به هر صورت، باید مأموریت‌ها بین خلبانان و پرسنل پروازی موجود تقسیم می‌شد. تقسیم مأموریت، از دو جهت مهم بود، یکی رعایت توان عملیاتی افراد و دیگری آمادگی عملیاتی که



خود به عوامل مختلفی بستگی داشت. از جمله عوامل مهم در آمادگی عملیاتی، آگاهی و شناخت ضرورتها و نیازهای «نهاجا» بود و بالطبع با توجه به مسئولیتی که داشتیم، این گونه مسائل را بیشتر از سایر خلبانان گردان می‌دانستم. شکی نبود که این مأموریت بایستی به خاطر حفظ روحیه و رعایت حفاظت و حیطة بندی، از بقیه مأموریت‌های آن روز جدا می‌شد. بدون آنکه این مورد را با دیگران مطرح کنم، بقیه مأموریت‌ها تقسیم گردید و هر کس به دنبال طراحی برنامه پرواز خود، به اتاق طرح‌ریزی رفته، در گروه‌های دو نفری، مشغول طراحی نقشه پروازی خود شدند. من نیز با یکی از شجاعترین و ورزیده‌ترین پرسنل کابین عقب گردان، موضوع را در میان گذاشتم و قرار شد بدون اینکه کس دیگری از جزئیات مأموریت ما مطلع شود، آن را طراحی کرده، انجام دهیم.

ساعت ۸/۵ صبح بود که ما کار را شروع کردیم. طراحی مأموریت، به خاطر تنوع نقاط و نوع عکسبرداری و فاصله آنها و همچنین گسترش و فشردگی پدافند هوایی، بسیار دشوار بود. اول کاری که انجام دادیم، تهیه دستور پروازی گردان نگهداری، جهت آماده کردن هواپیما بر اساس نیازهای عملیاتی بود. برای آن کار، گدهای مختلفی وجود داشت که با اعلام این گدها، هواپیما به صورتهای مختلف تجهیز می‌گردید. از نظر تجهیزات ضدالکترونیکی و مقابله با پدافند هوایی نیز باید نکاتی مورد توجه قرار می‌گرفت که این فاکتورها، در درخواست ما از گردان نگهداری ذکر گردید. در پیوست اطلاعاتی، تهدیداتی چون: هواپیمای رهگیر، سایتهای متعدد موشکی «سام - ۶» و «سام - ۳» و موشکهای با بُرد



کوتاه و انواع توبه‌های ضد هوایی قید شده بود. برای انجام مأموریت زمان مشخصی تعیین نشده و فقط عبارت «هر چه زودتر تا تاریخ...» ذکر گردیده بود؛ اما ما قصد داشتیم که این مأموریتها را بعد از ظهر همان روز و یا اول وقت فردا انجام دهیم.

ابتدا باید از وضعیت هوای منطقه و شهر بغداد آگاه می‌شدیم. من و همکارم پس از مشورت، تصمیم گرفتیم که این مأموریت را در اواسط روز انجام دهیم تا کمترین سایه را در تصاویر داشته باشیم و حال که چنین مأموریت دشواری را پیش رو داشتیم، بهتر بود آفتاب کامل داشته باشیم تا عکسها روشن، واضح و با کیفیت بهتری باشند؛ هر چند که انتخاب بعضی از عوامل، در دست ما و بقیه خارج از حیطه اختیار بود. طراحی نقشه مأموریت، حدود ۲ ساعت طول کشید؛ زیرا برای انتخاب یک راه نفوذی و تعیین مسیرهای بعدی و قرار گرفتن روی اهداف تعیین شده، با شرایط و موانع مختلفی رو به رو بودیم. سرانجام، دو راه نفوذی جهت رسیدن به اهداف در نظر گرفتیم. با توجه به توجیه اطلاعاتی، قرار شد که اهداف، به ترتیب اهمیت مورد عکسبرداری و شناسایی قرار گیرند. در طراحی مأموریت، مسائل جانبی نیز در نظر گرفته شد. مورد اول، حضور هواپیمای شناسایی الکترونیکی در منطقه بود. همچنین حضور هواپیماهای شکاری رهگیر خودی در منطقه مرزی بین ایران و عراق، قصر شیرین، که اوضاع را تحت کنترل داشته باشند و از نفوذ بعدی هواپیماهای عراقی به منظور تعقیب احتمالی ما در مسیر برگشت، جلوگیری کنند. از طرفی، هماهنگی با هواپیماهای تانکر سوخت‌رسان



نیز لازم بود. زمان پرواز، ساعت ۹/۵ صبح روز بعد - که پیش‌بینی می‌شد هوا هم آفتابی باشد - در نظر گرفته شد. تمام مدت آن روز و شب، راههای مختلف مقابله با اقدامات دفاعی احتمالی عراقیها را مرور می‌کردم. نقشه مسیر پرواز را آن قدر نگاه کرده بودم که دیگر آن را از بر داشتم. دلم می‌خواست هر چه زودتر و بهتر این مأموریت انجام شود و می‌دانستم که چقدر مسئولان مملکتی، راجع به این مأموریت تأکید داشتند و به دفعات، دستورهای فرمانده نیروی هوایی از ذهنم می‌گذشت. خدا خدا می‌کردم که همه چیز به خوبی انجام شود و ما موفق و سرافراز شویم.

روز بعد، ساعت ۸ صبح بود که آماده انجام مأموریت شدیم. هوای منطقه، مناسب بود و سایر عوامل، از قبیل رادار خودی و هواپیمای شناسایی الکترونیکی، تانکر و شکاریهای گشت هوایی، آمادگی لازم را داشتند. سایر خلبانان گردان هنوز از جریان اطلاع نداشتند؛ البته احساس کرده بودند که باید مطلب مهمی در کار باشد. به هر صورت، ما در زمان معین، پس از سفارشهای لازم به جانشین و مسئول گردان، از ساختمان خارج شدیم. هر کدام از ما دعایی زیر لب زمزمه می‌کردیم و در حالی که هیجان بسیاری داشتیم، پس از انجام کارهای قبل از پرواز، رأس ساعت معین، از زمین بلند شدیم. روز بسیار زیبایی بود. من تا آن روز، چند مأموریت حساس و مشکل انجام داده بودم؛ ولی مثل اینکه این بار حالت دیگری داشتم. مسیر پروازی ما در خاک خودمان، در ارتفاع ۱۸۰۰۰ پایی تا محل ایستایی تانکر سوخت‌رسان بود. با هماهنگی قبلی، به تانکر



وصل شده، بنزین کافی دریافت داشتیم و بلافاصله به سمت مسیر سرازیر شده، با استفاده از دره‌های

منطقه، در ارتفاع ۵۰۰ پایی به سمت مرز رفتیم و از دره‌ای در مرز، به سمت ۲۹۰ درجه گردش کردیم و به طرف جنوب بغداد، به پرواز ادامه دادیم. هر دو نفر، به دقت ثانیه‌ها را شمارش کرده، با حفظ جهت، گاهی هم به نقشه نگاه می‌کردیم. مشکلترین قسمت مأموریت، از اینجا شروع می‌شد. یک‌بار دیگر، هر دو نفر دعایی را زمزمه کردیم و با هیجانی همراه با احساس موفقیت و رضایت، به پیش رفتیم. حالا دیگر ارتفاع ما، بین ۱۰۰ تا ۱۵۰ پا و سرعت حدود ۵۷۰ گره بود. از آن به بعد، هر چه در این منطقه مسطح پیش می‌رفتیم، ارتفاع را کمتر و سرعت را بیشتر می‌کردیم. دستگاه اعلام خطر سیستم‌های پدافند هوایی روشن بود و گاه چیزهایی را نشان می‌داد؛ ولی ما دغدغه‌ای از آن جهت نداشتیم. ناگهان دکل‌های فشارقوی را که کابل‌های برق به آن متصل می‌شد، در مقابل خود مشاهده کردیم. دوستم سؤال کرد: «از زیرش رد می‌شویم یا از رویش؟» اما قبل از آنکه فرصت جواب دادن باشد، با فاصله چند متر، از رویش رد شدیم. در همین لحظه، چند چراغ و اخطار راداری، روی صفحه اخطار دهنده مشاهده کردیم. بلافاصله، ضمن تقلیل ارتفاع گفتم: «از حالا به بعد باید ارتفاع را زیر ۱۰۰ پایی نگه داریم.»

آن قدر ارتفاع پایین بود که به سختی، چیزی را از دور می‌دیدیم. تقریباً بدون خطر تا اینجا رسیده بودیم و باید به سمت ۳۳۰ درجه گردش کرده، روی شهر قرار می‌گرفتیم. اولین چیزی که باید به چشم می‌خورد، ایستگاه



راه آهن بود که در سمت چپ و در فاصله ۲ مایلی ما قرار داشت. از آن نقطه به سمت پایگاه هوایی الرشید پرواز کردیم. ارتفاع عکاسی روی این پایگاه ۵۰۰ پا تعیین شده بود. ما مرتب مشغول بودیم و کار می کردیم و حتی یک لحظه از چیزی غافل نبودیم. چشمها همه جا را می پاید. در پنج مایلی پایگاه بودیم که دوست همراهم گفت: «فریدون! بهتر است چند درجه به راست بگردیم.»

جواب دادم: «پایگاه را می بینم؛ می روم رویش. دورینها آماده باشد و همان طور که قبلاً صحبت کردیم، اگر گلوله خوردیم، از بقیه مسیر منصرف شده، تا آنجا که می توانیم، به سمت ایران می رویم.»

در ارتفاع ۴۵۰ پایی بودیم و عراقیها غافلگیر شده بودند. ما با سرعت بسیار زیاد - یعنی ۶۰۰ گره و نزدیک به سرعت صوت - از روی پایگاه الرشید عبور می کردیم. همه چیز خوب بود. من با رادیویِ هواپیما رادیو بغداد را گرفته بودم؛ هنوز از آژیر خطر، خبری نبود. این قسمت مأموریت را انجام داده بودیم و ضمن انجام یک گردش تند به راست، خود را مجدداً به ارتفاع ۵۰ پایی رسانده، به سمت شمال شرق بغداد رفتیم؛ به گونه ای که آنها مطمئن شوند که ما از منطقه دور می شویم. وقتی کمی فاصله گرفتیم، مجدداً گردش تندی به سمت چپ کرده، از شمال به سمت بغداد برگشتیم. صدای آژیر رادیو بغداد بلند شده بود و ما هیچ موشک و مهماتی نداشتیم که بر سر دشمن بریزیم. رودخانه دجله و پلهای آن، به خوبی دیده می شد. برابر نقشه، بلافاصله در جهت مربوط قرار گرفتیم. ارتفاع عکاسی روی شهر، بین ۴۰۰ تا ۱۰۰۰ پایی در نظر



گرفته شده بود؛ ولی با توجه به آگاهی عراقیها، ما بیشتر مسیر را در حدود ۴۰۰ پایی طی کردیم و چند لحظه به ارتفاع ۷۰۰ پایی رفتیم. توپهای ضد هوایی از هر طرف به ما شلیک می کردند. من خیابانهای شهر را در زیر پا می دیدم؛ تقریباً خلوت بودند. در این مسیر، ۷ دورین هواپیما کار می کرد تا از زوایای مختلف، عکسهای دلخواه را بگیرد. شهر تقریباً تمام شد و به سمت پالایشگاه «الدوره» پرواز کردیم. ارتفاع ما از سطح زمین، حدود ۳۰ پا بود - حدود ۹ متر! - نزدیک پالایشگاه، مجدداً به ارتفاع ۷۰۰ پایی صعود کردیم و در حال گردش به چپ، از روی آن گذشته، پس از عکسبرداری، به سمت ۹۰ درجه و به طرف ایران جهت گرفتیم.

در آن لحظات، از فرط شوق و شادی، در پوست خود نمی گنجیدیم و مرتب خدای تعالی را شکر می کردیم. سپس سرعت را کمتر کرده، در ارتفاع ۲۰۰ پایی قرار گرفتیم.

در همین لحظه، یک اخطار از سمت عقب، در صفحه هشدار دهنده ظاهر شد. هنوز آمادگی پیدا نکرده بودیم که موشک سفید رنگی از فاصله بسیار نزدیک و از روی هواپیما گذشت و در مقابل ما به زمین اصابت کرد. با عجله، موتورهای ما را در حالت پس سوز گذاشته و سرعت را به حداکثر رساندیم و ارتفاع را کمتر کردیم. ناگهان دومین موشک در پشت هواپیما منفجر شد و دستخوش تکانهای شدید شدیم. نشان دهنده ها چیزی را نشان نمی دادند و ما هنوز ۲۰ مایل با مرز فاصله داشتیم. به خاطر استفاده از پس سوز، بنزین سریعاً مصرف می شد؛ ولی چاره ای نداشتیم. لحظات بسیار سختی بود و کمتر با یکدیگر صحبت



می‌کردیم. برای صرفه‌جویی در بنزین، چاره‌ای جز پرواز در ارتفاع بالاتر نداشتیم. کار خطرناکی بود؛ زیرا براحتی می‌توانستند ما را تعقیب کنند. با خود گفتم: خدایا تو که به طور معجزه‌آسایی ما را نگه‌داشتی، حالا نیز به ما کمک کن! با مشورت یکدیگر، با یک اوجگیری ناگهانی و غیرمترقبه، به ارتفاع ۱۵۰۰۰ پایی صعود کرده، موتورهای ما را از حالت پس‌سوز خارج کردم. حالا ارتفاعات کشورمان را رو به روی خود می‌دیدم. بلافاصله تانکر را صدا زدم. خلبان تانکر را می‌شناختم و علاوه بر دوستی در محیط کار، از همسایگان نزدیک منزل من بود. صدای مرا که شنید، پرسید: «وضعتان چطور است؟»

گفتم: «اصلاً خوب نیست و سخت به غذا نیاز داریم.»

پاسخ داد: «ناراحت نباشید! ما به سمت شما می‌آییم.»

از این ناراحت بودیم که این مأموریت، با این همه زحمت انجام شده و اگر بنزین تمام شود و ما نتوانیم ادامه دهیم، همه چیز از دست رفته است. با حداقل سرعت و بدون انجام هرگونه مانوری که باعث مصرف بیشتر بنزین شود، به سمت تانکر - که محل آن را روی دستگاه می‌دیدیم - پرواز می‌کردیم. سرانجام از مرز گذشته، روی خاک خودی رسیدیم. همان لحظه، صدای رادار را شنیدیم که با هواپیمای شکاری پوشش هوایی حرف می‌زد و سفارش ما را می‌کرد. دیگر از شر دشمن خلاص شده بودیم و اگر بنزین می‌گرفتیم، مشکل دیگری در کار نبود. مجدداً خلبان تانکر را صدا زدم و او با مهارت و با استفاده از تاکتیک مخصوص خود، به ما نزدیک شد. من از دور، هیکل بزرگ هواپیمای «بوئینگ ۷۴۷



- جمبوجت» را می‌دیدم که در حال گردش بود تا جلو ما قرار گیرد. با ظرافت خاصی - که بیشتر توسط هواپیمای تانکر انجام شد - ما در کنار هواپیمای گول‌پیکر قرار گرفتیم؛ در حالی که تقریباً بنزین نداشتیم. می‌دانستم که در کمتر از ۶۰۰ پوند بنزین، ممکن است موتور هواپیما خاموش شود؛ چون همیشه مقداری از بنزین، غیرقابل مصرف است و در ته باکها می‌ماند. جرأت صحبت کردن نداشتیم. با ظرافت بسیار، کار سوختگیری را شروع کردیم. نشان‌دهنده بنزین در این لحظه فقط ۴۰۰ پوند بنزین را نشان می‌داد. واقعاً یک معجزه بود که هواپیما تا اینجا دوام آورده بود. همه باکها پر شد.

حالا دیگر حسابی جان گرفته بودیم و صحبت می‌کردیم و می‌گفتم و می‌خندیدیم و از انجام مأموریت شاد بودیم. خلبان تانکر پرسید: «چه خبر؟»

گفتم: «مثل اینکه به دم هواپیما خورده، شما یک نظری بیندازید.»

جلو رفته، بالای تانکر قرار گرفتیم. گفتم: «چه خبر؟»

پاسخی نداد! دوباره پرسیدم. گفت: «شما هیچ مشکلی ندارید.»

سپس پرسید: «کجا می‌روید؟»

گفتم: «تهران!»

- تهران؟! -

- بله، مگر اشکالی دارد؟

- خیر!

و ما به سمت تهران جهت گرفتیم و از رادار و هواپیمای گشت، که با



اقدام به موقع خود، به ما کمک کرده بودند، تشکر و خداحافظی کردیم. نزدیکیهای تهران متوجه شدم که هواپیمای جمبوجت، بالاتر و با فاصله کمی، پشت سر ما قرار دارد. گفتم: «مگر مأموریت دیگری نداری؟ چرا بر می‌گردی؟»

گفت: «همین طوری!»

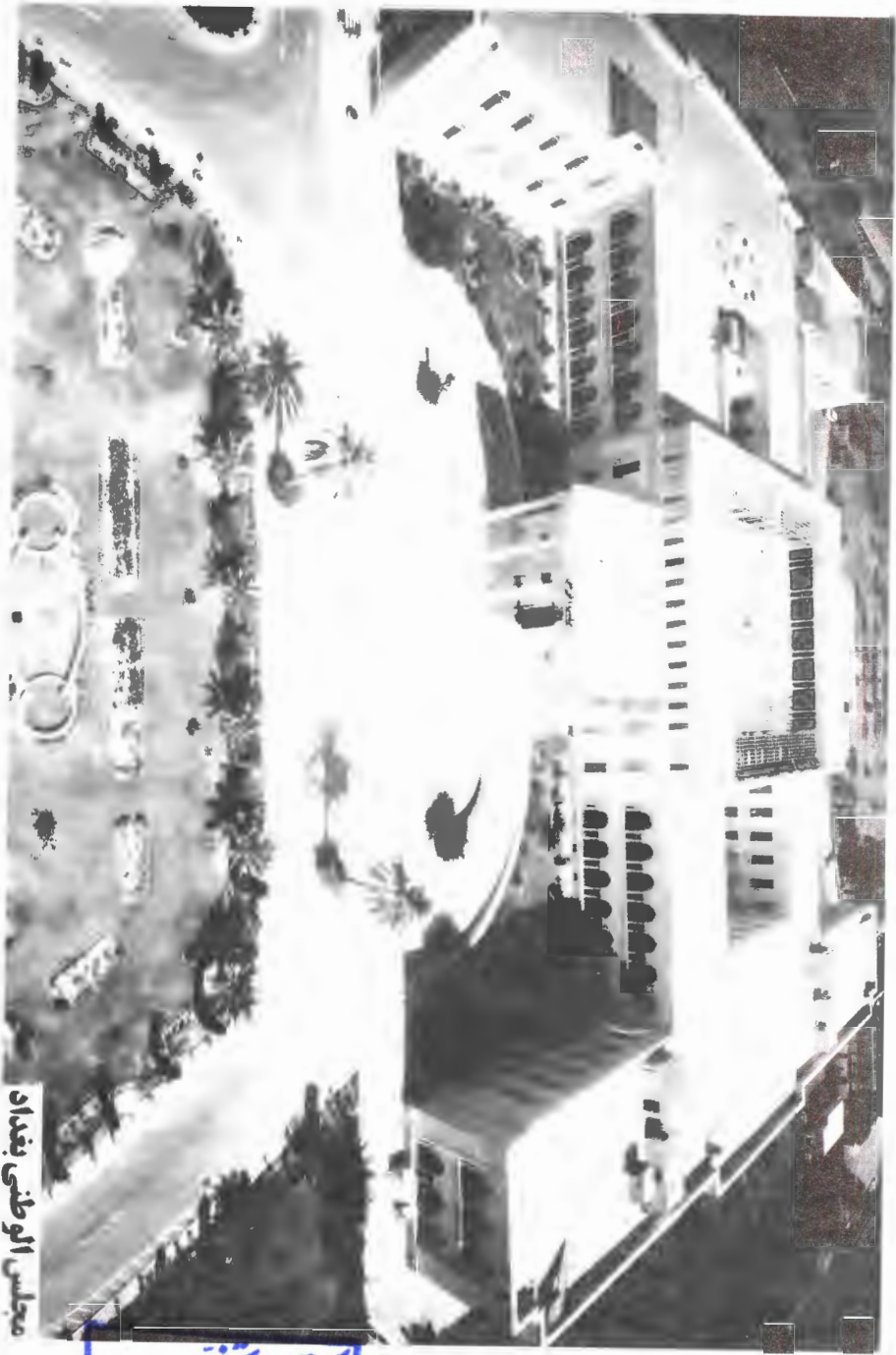
تعجب کردم. با برج کنترل تماس گرفته، اجازه نشستن گرفتم. کمی بعد متوجه شدم که مشکل «قلاب» داریم. پس از یک بار عبور از روی باند، به زمین نشستیم و مشاهده کردیم که ماشینهای آتش‌نشانی و آمبولانس در اطراف باند هستند. با خود گفتم: ما که اعلام وضعیت اضطراری نکردیم، چه خبر شده؟! وقتی از هواپیما پیاده شدیم، همه، در حالی که اشک شوق به چشم داشتند و ما را در آغوش می‌گرفتند، با تعجب به عقب هواپیما نگاه می‌کردند. وقتی به انتهای هواپیما نگاه کردم، عرق سردی بر تنم نشست و متوجه شدم که هواپیما از قسمت دم کاملاً صدمه دیده است. تازه فهمیدم که اعلام وضعیت اضطراری، توسط خلبان هواپیمای تانکر صورت گرفته بود و ادامه پرواز تانکر و همراهی با ما نیز به خاطر نگرانی او بوده است.

خوشبختانه این مأموریت، با وجود همه خطرهای انجام شد و ما به صورت معجزه‌آسایی توانستیم با هواپیمای صدمه دیده به پایگاه برگردیم. قدم بعدی، پیاده کردن، چاپ و تفسیر فیلمها بود. دیدن فیلمها، که تمام اهداف را پوشش داده بود، باعث خوشحالی بسیار گردید. مأموریت بسیار ارزنده‌ای بود. کاخهای بعثیان و سایر اهداف استراتژیک،



همچون «پرتله‌های زیبا» بر روی صفحات نقش بسته بود و اطلاعات آنها نیز از نظر نظامی بسیار حائز اهمیت بود. به قدری تصاویر گرفته شده واضح و مشخص بود که تعدادی از آنها به صورت تبلیغاتی، مورد بهره‌برداری قرار گرفت و گفته شد که از کاخهای صدامیان، پرتله تهیه شده است.

در روزهای بعد، وقتی به دفعات، دقایق این پرواز را مرور کرده، به خطرهای آن فکر کردم، فهمیدم که فقط لطف و رحمت الهی بوده که باعث انجام این مأموریت شده است؛ زیرا هر یک از عواملی که در حین این پرواز اتفاق افتاد، به تنهایی کافی بود که ما هرگز به پایگاه برنگردیم و یا موفق به اجرای کامل مأموریت و تهیه همه عکسها نشویم.



مجلس الوطني بغداد

کتابخانه تخصصی

ستون گم شده

خاطره‌ای از سرتیپ خلبان محمد دانشپور

با شادی و شمع ناشی از انجام موفقیت آمیز یک مأموریت ضربتی علیه تأسیسات نفتی «کرکوک»، در حال مراجعت به کشور بودم. سایر همراهان نیز به ترتیب و در فواصل چند کیلومتر از یکدیگر، جلوتر از من در حال پرواز بودند. از اینکه در خلال حمله و روی هدف، علی رغم آتش سنگین و پر حجم پدافند دشمن، به کسی آسیبی نرسیده بود، بی اندازه خوشحال بودم و مرتب خدا را سپاس می گفتم. تاکتیک مناسبی که جهت حمله غافلگیرانه به هدف - به صورت هجوم همزمان از چهار جهت - طراحی شد، به نحو مطلوبی مؤثر واقع شده بود و البته دقت و مهارت خلبانان در اجرای ظریف مانورها، در کسب موفقیت، اثر بسزایی داشت. با نمایان شدن دیواره ستبر و قلل ارتفاعاتی که در مقابلم قرار داشت، متوجه نزدیک شدن به رشته جبال عظیمی که نوار مرزی را در بر داشت،



شدم. طی ماههای گذشته و در اثر تکرار رفت و آمد و مطالعه زیاد نقشه منطقه، به قدری با این ارتفاعات و سایر عوارض زمینی اطراف آن آشنا شده بودم که با اتکا به محفوظات، تا حد زیادی می توانستم بدون نیاز به دستگاهها و تجهیزات، براحتی، موقعیت یابی و ناوبری کنم.

علی رغم آنکه می توانستیم با مبادله پیامهای رادیویی، یکدیگر را جست و جو کرده، به هم ملحق شویم، ولی، طبق قرار قبلی و به منظور مقابله با شبکه استراق سمع دشمن و جلوگیری از هر گونه امکان کشف و رهگیری به وسیله شکاریهای عراق، از این کار خودداری کردیم. برابر هماهنگی قبلی، هر نفر مجاز بود که فقط در لحظه عبور از ارتفاعات مرزی و ورود به فضای میهن اسلامی، با گفتن یک لغت - آن هم به صورت «کُد» - موقعیت خود را به اطلاع دیگران برساند و به جز این، رعایت سکوت کامل رادیویی در مسیر برگشت، یک اصل الزامی بود.

همچنان که با سرعت زیاد و در ارتفاع پایین به مرز نزدیک می شدم، بنابه احتیاط، هر چند وقت یک بار، با انجام گردشهای کوتاه و سریع به چپ و راست، منطقه اطراف پشت سر هوایمای خود را ورندازمی کردم. در یکی از این گردشها، هنگام عبور از روی تیغه کوه نسبتاً بلندی، متوجه شدم که بر روی ستون بزرگی از خودروها و ادوات زرهی دشمن قرار گرفته ام. این ستون، از شمال به جنوب و در امتداد جاده واقع بین آن کوه و رودخانه مجاور توقف کرده بود. با دیدن حجم انبوه وسایل و تجهیزات و تعداد زیادی از افراد دشمن، سوالات متعددی، به سرعت برق از ذهنم گذشت: اینها از کجا می آیند و به کجا می روند؟ دقیقاً چه تعداد و چه



مقدار هستند؟ آیا تجهیزات ویژه‌ای، از قبیل انواع موشک، سلاحهای خاص، مهمات و... دارند؟ پدافند زمین به هوای آنها چیست؟ با سرعت فوق‌العاده‌ای که در شرایط عادی، دستیابی به آن محال به نظر می‌رسد، در یک آن، به تک‌تک خودروهای بزرگ و کامیونهایی که در دید قرار داشتند، نظر انداختم و همزمان، پاسخ سؤالات، با ضریب احتمال در ذهنم نقش بست. این نیروها به احتمال قوی، از پادگانهای منطقه «اریل» جمع‌آوری و جهت تقویت نیروهای عراق، به جبهه غرب اعزام شده‌اند. احتمالاً حجم و استعداد آنها حداقل معادل یک تیپ کامل زرهی - مکانیزه است. همچنین، دارای توپ ۲۳ میلی‌متری و به احتمال قوی موشکهای ضد‌هوابی «سام - ۷» - که با امواج حرارتی مادون قرمز هدایت می‌شوند و مخصوص مقابله با هدفهای ارتفاع پست هستند - می‌باشند.

با یک نگاه به عقبه‌های نشان‌دهنده بنزین، دریافتم که فرصت تأمل و انجام کاری نیست و بایستی به مسیر ادامه دهم. از طرف دیگر مهماتی نداشتم و بمبها قبلاً بر روی هدف پرتاب شده و اکثر فشنگها نیز در خلال عملیات، روی هدف مصرف شده بود. پیش خود حساب کردم که چنانچه هر چه سریعتر به پایگاه مراجعت و موضوع را گزارش کنم و هواپیمای آماده دیگری در اختیارم بگذارند، می‌توانم حداکثر، ظرف یک ساعت و نیم تا ۲ ساعت دیگر، مجدداً در همین محل حاضر باشم! ولی بعد فکر کردم که آنها نیز ممکن است در همین مدت، از این نقطه حرکت کرده، در آن هنگام، جای دیگری باشند؛ خصوصاً آنکه متوجه عبور من از بالای



سرشان شده‌اند قاعدتاً نباید در آن مکان درنگ کنند. این گونه افکار، در ادامه راه، مرا به خود مشغول داشت.

بلافاصله پس از فرود، به اتفاق سایر خلبانانی که در این مأموریت مرا همراهی کرده بودند، روانه پست فرماندهی شدیم و پس از ارائه گزارش پایان مأموریت، مشاهدات خود را در باره کاروان بزرگ نظامی دشمن برای فرمانده پایگاه تعریف کردم. ضمناً از وی درخواست کردم که دستور دهد سریعاً هواپیماهای آماده دیگری را در اختیار من و چند تن دیگر قرار دهند، تا به اتفاق، برای جست و جو و انهدام آنها اقدام شود. ایشان ضمن قبول درخواست، متذکر شدند، از آنجایی که ممکن است ستون نظامی مذکور در طول این مدت تغییر جهت داده باشد و با استفاده از راه فرعی و یا موضع گرفتن در یک مکان خاص، سعی کرده باشند تا از آسیب ما در امان بمانند، لذا بهتر است هدف دیگری را به عنوان «هدف دوم» انتخاب و برنامه‌ریزی کنیم تا در صورتی که به هر دلیل، موفق به یافتن مجدد و بمباران کاروان نظامی مذکور نشدیم، دست خالی مراجعت نکنیم!

مجدداً به پای نقشه بزرگ رفتیم و محل رؤیت هدف اصلی را معین و سپس در امتداد جاده و به سمت جنوب شرق، به دقت نقشه را مورد بررسی قرار دادیم. بر اساس تجربه حدس زدم که سرعت حرکت این گونه کاروانها در روز و بر روی جاده‌های آسفالتی، حدود ۶۰ کیلومتر در ساعت و در خارج جاده‌ها و مناطق ناهموار بیابانی و خشک، حدود نصف این مقدار است. بنابر این، پس از اندازه‌گیری و با استفاده از «نخ



پرگار»، قوسی به شعاع ۱۲۰ کیلومتر در جنوب نقطه مورد بحث ترسیم کرده، علاوه بر آن، از هر طرف آن نقطه، خطی به طول ۶۰ کیلومتر در امتداد عمود بر محور اصلی - به طرف چپ و راست - رسم گردید و از آنجا مجدداً خطوطی تقریباً موازی با امتداد مسیر جاده، به سمت پایین کشیده شد تا آنکه قوس دایره را قطع کنند. هدف مورد نظر، مطمئناً داخل این چهار گوشه، که اصطلاحاً آن را «منطقه کاوش» می نامند، قرار داشت. همچنین متوجه شدیم که کمی پایین تر از منطقه کاوش، پس از یک پل واقع در تنگه های کوهستانی، جاده به شهر «پنجوین» - که در مقابل شهرستان مرزی مریوان قرار دارد - ختم می شود. با توجه به اخباری که طی چند روز اخیر در زمینه وقوع درگیری بین نیروهای خودی و دشمن در این منطقه داشتیم، این ناحیه را مقصد کاروان دشمن بر آورد کرده، پلی را که در نزدیکی مدخل شهر پنجوین و داخل تنگه کوهستانی قرار داشت، به عنوان هدف ثانویه تعیین کردیم؛ زیرا موقعیت آن به گونه ای بود که در صورت تخریب و بسته شدن جاده، فضایی برای دور زدن و عبور وجود نداشت.

پس از این تصمیم، بی درنگ، از گردان نگهداری خواسته شد که هواپیماها را به جای بمبهای ۵۰۰ پوندی، با بمبهای ۱۰۰۰ یا ۷۵۰ پوندی مجهز سازند. دقایق بعد، اعلام شد که دو فروند هواپیما، هر کدام مجهز به چهار تیر بمب ۷۵۰ پوندی، از شب قبل آماده شده و تاکنون استفاده نشده اند و تا هنگام رفتن، سوار شدن و روشن کردن آنها توسط خلبانان، کار بارگیری و آماده شدن سومین فروند پایان می یابد. با کسب اجازه از



فرمانده پایگاه و انتخاب خلبان همراه، به سرعت مشغول توجیه و هماهنگ کردن طرح حمله و برنامه پروازی شدیم. به علت آشنایی قبلی او به منطقه و تجارب و ورزیدگی وی در اجرای مأموریت‌های جنگی، نیاز چندانی به شرح و تفصیل مطالب نبود و اشاره تیتروار به رئوس و سرفصل دستورالعملها، کافی به نظر می‌رسید.

قرار بر این شد که اگر ستون نظامی را پیدا کردیم، همه بمبها را در یک عبور و با فاصله زمانی نیم ثانیه روی آنها بریزیم و اگر هم ناچار به حمله به پل شدیم، بمبها را دوتا - دوتا و طی دو عبور بر روی هدف بریزیم و به این ترتیب، احتمال اصابت را دو برابر کنیم. می‌دانستم که پدافند هوایی پلهای عراق با توپهای ضد هوایی تأمین می‌شود، بنابر این بایستی از ارتفاع متوسط یا بالا عمل می‌کردیم که حتی المقدور از آسیب‌پذیری جلوگیری شود؛ اما در اینجا وضعیت فرق می‌کرد؛ زیرا ارتفاعات بلند اطراف تنگه که چندین هزار پا بالاتر از سطح جاده بود، به دشمن این امکان را می‌داد که در بلندی موضع بگیرد و از طرفی، اگر ما هم می‌خواستیم به همان نسبت، ارتفاع شیرجه و بمباران را بالا ببریم، دقت هدف‌گیری، به همان نسبت کمتر می‌شد و ضریب موفقیت مأموریت کم می‌شد.

دقایقی چند، به بحث و گفت و گو در باره مسائل پرداختیم؛ ولی وقت تنگ بود و فرصت زیادی نداشتیم. در واقع، در آن شرایط، انجام کار بهتری امکان‌پذیر نبود. در آن لحظات آرزو می‌کردم که ای کاش مجهز به تجهیزات هدایت لیزری بودم و می‌توانستم با پرتاب فقط یک تیر بمب هزار و یا دو هزار پوندی، با فیوز تأخیری، از ارتفاع بالا و کاملاً خارج از



برد آتش پدافند دشمن، کار آن را بسازم؛ ولی متأسفانه هواپیماهای ما فاقد چنین امکاناتی بود.

به هر صورت، پس از گذشت نزدیک به دو ساعت از هنگام عبور و مشاهده کاروان نظامی مذکور، از زمین برخاسته، به سمت همان نقطه پرواز کردیم. احتمال ضعیفی می‌دادم که آنها هنوز در آنجا باشند؛ با این همه می‌بایست مطمئن می‌شدیم. پس از حدود ۱۸ دقیقه، به محل مورد نظر رسیدیم؛ ولی اثری از ستون نظامی مزبور نبود. برابر توجیه و قرار قبلی، در امتداد جاده، به سمت شرق گشتیم و با حفظ آرایش تاکتیکی مناسب، به سمت پنجوین روان شدیم. جاده را در حوالی «سلیمانیه» به دقت نگاه کردیم؛ ولی از نزدیک شدن به شهر دوری کردیم. دقایقی بعد، موقعیت تنگه و ارتفاعات بلند مجاور آن نمایان شده بود؛ اما هنوز از کاروان نظامی مورد نظر اثری نبود. می‌دانستم که شهر پنجوین، پشت این ارتفاعات و در کناره دشت مسطحی که دورادور آن را کوه فرا گرفته است، قرار دارد.

قدری اوج گرفتیم و به فاصله کوتاهی، روی تنگه رسیدیم. حالا پل در زیر پای ما قرار داشت و نمای شهر از فاصله حدود ۴ مایلی پیدا بود؛ ولی باز هم اثری از کاروان نظامی نبود. به دوست همراهم گفتم: «دور می‌زنیم؛ خود را در خارج گردش قرار بده و به دقت مواظب باش. اینجا منطقه‌ای است که احتمال همه چیز وجود دارد!»

حین دور زدن، در فکر این بودم که آیا به نقطه اولیه قبلی باز گردیم و مجدداً جست و جو را در محور دیگری آغاز کنیم و یا آنکه به بمباران پل



پرداخته، مأموریت را تمام کنیم. یعنی ستون به آن بزرگی، کجا رفته بود؟ جز این مسیر که ما آمدیم، منطقه مهم دیگری در سر راه آن نبود و دلیلی ندارد که به جای دیگری رفته باشند. تازه در این مدت کم نمی توانسته اند بیش از این دور شده باشند؛ پس کجا هستند؟

در سمت غرب و در لحظات پایان گردش ناگهان متوجه شدم که از ارتفاعات واقع در نزدیکی تنگه و پل، چیزی درخشید! دقت بیشتری کردم و به آن سمت برگشتم. با نزدیک شدن ما، قضیه تکرار شد. حالا به خوبی می توانستم برق شعله لوله های توپ ضد هوایی و مسیر گلوله هایی را که به سمت ما می آمد، تشخیص دهم؛ اما هنوز به علت ارتفاع و دوری مسافت، چیز دیگری تشخیص داده نمی شد. ناگاه شعله براق دیگری را که از دهانه توپی دیگر خارج شد، در دامنه کوه مجاور دیدم. خلبان شماره ۲ نیز که متوجه این اتفاقات شده بود، با لحن آرام و مکالمه کوتاهی، موضوع را گزارش داد. به او گفتم که معطل ماندن و بیش از حد پرسه زدن در این منطقه جایز نیست. وجود پدافند در مجاورت پل، حاکی از اهمیت آن بود؛ لذا مأموریت ثانویه را بمباران پل در نظر گرفتیم. او در یک کلمه موافقت خود را اعلام کرد. به او گفتم که مرا دنبال کند و همزمان با انجام گردش و تغییر ارتفاع، سعی کردم خود را در موقعیت مناسب قرار دهم. در همین حال، او را توجیه کردم که توپهای ضد هوایی دشمن به فاصله تقریباً یک مایل از یکدیگر و بر روی دامنه ارتفاعات مشرف به پل و در دو سمت مخالف هم قرار دارند؛ لذا به جای دو عبور، همه بمبها را در یک نوبت فرو می ریزیم. با احتساب فاصله زمانی بمبها و ضریب خطا، تصمیم



گرفتم که وسط پل را نشانه گرفته، به این ترتیب، از اصابت آن مطمئن شوم. سوئیچ‌های مخصوص انتخاب مهمات را تنظیم و به شماره ۲ نیز یادآوری کردم و سپس از ارتفاع ۱۴۰۰۰ پایی، با زاویه ۳۵ درجه، روی هدف شیرجه رفتم. هر دو توپ ضدهوایی دشمن شروع به تیراندازی کردند. با توجه به اینکه اندازه گلوله‌های یکی از آنها قدری از دیگری بزرگتر بود، به نظر می‌رسید که یکی دارای کالیبر ۳۷ میلی‌متری و دیگری ۲۳ میلی‌متری باشد. دسته گاز موتورها را تدریجاً به طور کامل عقب کشیدم تا از افزایش بی‌رویه سرعت در حین شیرجه جلوگیری شود. علامت داخل سایت هدف‌گیری، به خوبی و تناسب کامل به سمت هدف پیش می‌رفت. قصد داشتم که در ارتفاع ۹۰۰۰ پایی، بمبها را رها کنم. گلوله‌های ضدهوایی، درست از سمت مقابل، از اطراف کابینم می‌گذشت؛ ولی تمام حواس و دقت من روی هدفگیر متمرکز شده بود. عقبه ارتفاع سنج، از ۹۵۰۰ پا عبور می‌کرد. سرعت، درست ۴۵۰ نات، زاویه شیرجه، ۳۱ درجه و علامت هدفگیر هم تقریباً در حال رسیدن به وسط پل بود. توپهای ضدهوایی کماکان تیراندازی می‌کردند. همه چیز مرتب و ایده‌آل بود و مطمئن بودم که حداقل دو بمب، درست بر روی پل خواهد خورد. دکمه پرتاب بمبها را فشردم و بمبها به سمت هدف به پرواز درآمدند.

همزمان و در همان لحظه، ناگهان هواپیما تکان سختی خورد و بلافاصله ماده سیاه رنگی بر روی شیشه جلو کابین پاشیده شد؛ به طوری که دیگر چیزی دیده نمی‌شد. صدای زیادی که ناشی از وزش باد بود، در



کابین پیچید. می دانستم که مورد اصابت گلوله دشمن قرار گرفته‌ام؛ اما چون از جلو دید نداشتم، نمی توانستم چگونگی خسارت را برآورد کنم. بی درنگ به یاد مقررات و دستورالعملهای اضطراری افتادم:

(الف) حفظ وضعیت پرواز و کنترل هواپیما

(ب) بررسی و پی بردن به اشکال

(پ) اقدام مناسب در جهت رفع عیب و یا هر کار ضروری دیگر جهت حفظ هواپیما.

بلافاصله با کشیدن دسته کنترل به سمت عقب و راست، مبادرت به خارج کردن هواپیما از حالت شیرجه و دور شدن از هدف کردم و همزمان، دسته گازها را در حالت صد در صد قرار دادم و توأم با این کارها، نگاهی به عقربه‌ها و آلات دقیق انداختم. سرعت‌نما، صفر را نشان می داد! ارتفاع سنج کار نمی کرد! سمت‌نما، روی عدد ۲۲۰ درجه ثابت مانده بود و تکان نمی خورد! عقربه‌های نشان‌دهندهٔ بنزین هر کدام ۱۲۰۰ پوند و جمعاً ۲۴۰۰ پوند را نشان می دادند. با وجودی که دسته گاز هر دو موتور، در حالت صد در صد قرار داشت، ولی دور موتور سمت چپ، ۸۵٪ و درجهٔ حرارت آن ۱۱۰ درجهٔ سانتی‌گراد کمتر از موتور دیگر بود و به احتمال زیاد، به علت ورود شیشی خارجی به داخل آن، خسارت دیده بود. هواپیما شدیداً لرزش داشت و لازم بود سرعت آن قدری کاهش یابد. چراغهای هشداردهندهٔ متعددی در کابین روشن شده بود که هر یک بیانگر خرابی و از کار افتادن یکی از سیستمها بود و از جمله مهمترین آنها، کامپیوتر مرکزی بود. رادار هواپیما هم از کار افتاده بود. در آن



لحظات، مهمترین مسأله، آگاهی از سرعت هواپیما بود. می دانستم که سرعت در لحظه اصابت، حدود ۴۵۰ نات بوده است و اکنون نیز باید چیزی در همین حدود و یا حداقل ۴۰۰ نات باشد. سعی کردم صدای زوزه باد شنیدنی را که به داخل کابین وارد می شد، به خاطر بسپارم. مطمئناً تغییر سرعت هواپیما باعث تغییر سرعت وزش باد و در نتیجه تغییر صدا می شد. از نظر سمت یابی مشکلی نداشتم و بدون نیاز به سمت نما هم می توانستم با استفاده از عوارض زمینی، مسیر مراجعت را پیدا کنم. ارتفاع را هم می شد با استفاده از چشم تخمین زد. خوشبختانه هوا خوب بود و از نظر دید، مشکلی وجود نداشت. خلبان شماره ۲ که هنوز از این حادثه بی اطلاع بود، با خوشحالی خبر داد که بمبها درست به وسط پل اصابت کرده است. از او پرسیدم: «آیا مرا می بینید؟»

جواب منفی داد؛ اما اضافه کرد که در حال جست و جوست و باید با فاصله کمی پشت سر من باشد؛ لذا از من خواست که سرعت، سمت و ارتفاع خود را بگویم تا به این ترتیب، کمکی به وی باشد.

از فکر اینکه چه جوابی به او بدهم، بی اختیار خنده ام گرفت. به یاد سیستم «I.N.S.» افتادم. اگرچه با از دست دادن کامپیوتر مرکزی احتمال خطا در آن زیاد بود، ولی به هر حال، شاید می توانست کمک کند. دستگیره انتخاب کننده را در هر یک از وضعیتهای: سرعت حقیقی، ارتفاع حقیقی و سمت مغناطیسی و یا سمت حقیقی قرار دادم و دکمه های مربوطه را فشردم؛ اما جوابهای ارائه شده نشان می داد که این ارقام و اطلاعات، صحیح و قابل اعتماد نیست. بناچار مجبور شدم از حواس و



تجربه استفاده کنم. از طرف دیگر، چون به خاطر اشکال موتور چپ، دسته گاز آن را به حداقل کاهش داده بودم، لذا برای حفظ سرعت در آن شرایط و امکان اوجگیری به ارتفاع بالاتر، دسته گاز موتور راست در حالت پس سوز قرار داشت؛ اما با کمال تعجب دیدم که هر دو عقربه مقدار بنزین، کماکان اعداد ۱۲۰۰ را نشان می دهد و نشانه ای از مصرف و کاهش در آنها مشاهده نمی شود. به سرعت، از حالت پس سوز خارج شده، هواپیما را افقی و ارتفاع را ثابت کردم و در جواب خلبان شماره ۲ گفتم: «سمت، حدود ۱۰ درجه به طرف شمال، ارتفاع، چیزی در حدود ۱۲ تا ۱۴ هزار پا و سرعت نشان دهنده، بین ۳۵۰ تا ۳۸۰ نات، ضمناً در حال عبور از نزدیکی شرق «بان» هستم».

به خوبی می توانستم چهره استفهام آمیز و متعجب او را از شنیدن این نوع مطالب، در ذهن خود مجسم کنم. از این تداعی خنده ام گرفت. از او مقدار بنزینش را سؤال کردم. جواب داد: «۱۶۰۰ پوند»
مجدداً ارتفاعش را پرسیدم. گفت: «۱۵۰۰ پا»

به او گفتم که به ارتفاع ۲۰ هزارپایی اوجگیری کرده، با سرعت نشان دهنده ۳۵۰ نات، مستقیماً به سمت پایگاه برو و پس از گذشتن از کنار «مهاباد»، با رادار تماس گرفته، درخواست کند تا نسبت به شناسایی، موقعیت یابی و هدایت وی برای پیوستن به من اقدام کنند.

اکنون دو مسأله، به طور اساسی، ذهن مرا مشغول می ساخت: یکی آگاهی از مقدار بنزین موجود و دیگری، نیاز به دانستن سرعت در هنگام تقرب و فرود. یادم آمد که آخرین بار قبل از شیرجه، بنزین شماره ۲ را



پرسیده بودم و در آن زمان، اختلاف بین ما تنها ۵۰ پوند بود؛ اما در طی این مدت و بخصوص با توجه به استفاده کوتاه مدت از پس سوز چطور؟! به هر حال، مینا را بر آن گذاشتم که مرتباً بنزین شماره ۲ را سؤال کرده، موجودی خود را همواره ۲۰۰ تا ۳۰۰ پوند کمتر از آن برآورد کنم. ضمناً جهت حفظ توازن در باکها و بهره برداری کامل، دریچه مخصوص بنزین بین موتورهای چپ و راست را باز کردم. در آن لحظات، گفت و گوی خلبان شماره ۲ با رادار را می شنیدم. «کنترلر» به جای آنکه به خواسته او توجه کند، مرتباً در مورد وضعیت و شرایط پرواز من و اینکه آیا «اضطراری» اعلام می کنیم یا خیر، سؤال می کرد. به علت فاصله بیشتر و ارتفاع کمتری که داشتم، می دانستم که هنوز قادر به شنیدن صدای من نمی باشد. با این همه، دستورهایی را که در مورد بستن گدهای مخصوص شناسایی به ما می داد، شنیدم و اجرا کردم. پس از تقریباً یک دقیقه، کنترلر اعلام کرد که هر دوی ما را در «اسکوپ» خود داشته و شناسایی کرده است و متعاقباً شروع به صدور دستورهایی جهت گردش و تلاقی مسیر و رهگیری، به منظور ملحق کردن شماره ۲ به من کرد. از مکالمات رد و بدل شده بین آنها می شد فهمید که خلبان شماره ۲ کوشش می کند با اجرای دقیق دستورهای کنترلر، هر چه زودتر به من پیوندد؛ اما وقتی که کنترلر به او گفت: «شماره ۲، هواپیمای فرمانده، با ۲۳ مایل در ساعت، نزدیک شما و حدوداً روی «مراغه» قرار دارد. ده درجه به راست بگردید و سرعت خود را به ۴۵۰ نات افزایش دهید؛ متوجه شدم که در این میان، محاسبه ای اشتباه است!! آخر من هنوز به «مراغه» نرسیده بودم و آن را



حدود ۲۰ مایل جلوتر از خود می دیدم. معلوم بود که کنترلر موقعیت ما را با یکدیگر اشتباه کرده است. از شماره ۲ مقدار بنزین را سؤال کردم. جواب داد ۱۱۰۰ پوند. به او گفتم که از ادامه رهگیری صرف نظر کند و از همان جا، دور موتور را در حالت حداقل قرار داده، ضمن تماس با تقریب و برج کنترل، برای فرود، مستقیماً به سمت پایگاه برود. سپس به کنترلر رادار گفتم: «شماره یک صحبت می کند. روی «میان دو آب» هستم و به علت فقدان سرعت نما، برای فرود، احتیاج به هواپیمای همراه دارم. به سمت دریاچه ارومیه می روم و ارتفاع خود را به ۱۰ هزار پا تقلیل می دهم. بنزین زیادی ندارم. سریعاً دستور دهید یکی از هواپیماهای «آماده» پرواز کرده، پس از الحاق به من روی دریاچه ارومیه، مرا برای فرود همراهی کند.»

اکنون تنها نگرانی من از بنزین بود. بایستی حدود ۵۰۰ پوند بیشتر بنزین داشته باشم و می دانستم که می توانم حدود ۱۰ دقیقه دیگر پرواز کنم. همین موقع، صدای خلبان هواپیمای آماده را شنیدم که از زمین برخاسته بود و در تماس با رادار، موقعیت مرا جویا می شد. از شماره هواپیمای او فهمیدم که دو کابینه است. سعی کردم با دادن موقعیت دقیق از نقطه نشانه های زمینی، او را در کوتاهترین زمان به سمت خودم هدایت کنم. به زودی، از حدود ۷ مایلی، آن را در حال گردش و نزدیک شدن دیدم. ناگهان شنیدم: «قربان! هدف را در دید دارم. یک فروند میگ! در ساعت ۱۲، حدود ۳ مایل.» و بلافاصله صدای خلبان ارشد هواپیما را شنیدم که با لهجه شیرین آذری گفت: «نگران نباش، هواپیمای خودمان



است!»

ضمن تشکر از پرواز به موقع آنها، درخواست کردم در کنار من قرار گرفته، همچنان که سرعت خود را تقلیل می‌دهم، مرتباً هر ۲۰ ثان یک بار، سرعت جدید را به من بگویند. ضمناً پس از پایین زدن چرخها و «فلاپ»ها، وضعیت آنها را ارزیابی کرده، اطلاع دهند و چنانچه همه چیز خوب و مرتب باشد، من در بال آنها قرار گرفته، به این ترتیب، مرا در نشستن کمک کنند. همه این کارها انجام شد و بحمدالله مشکلی نبود. حداقل سرعت پرواز هواپیما ۱۶۷ نات بود و زیر این سرعت، شدیداً به چپ و راست می‌گشت. حافظه خود را به کار انداخته تا صدای ورود جریان باد به داخل کابین در این سرعت را خوب به خاطر بسپارم. این صدا ممکن بود در جایی، تنها نشان‌دهنده سرعت پرواز من باشد. بنا به اظهار هواپیمای همراه، قسمت جلو کابین هواپیمای من، به طور کلی جدا شده بود و حالا منظور خلبان جوان همراه وی را - از اینکه دیدن یک میگ را گزارش کرده بود - می‌فهمیدم! به خوبی می‌دانستم که دیگر چیزی از بنزین باقی نمانده و اگر فرود نیایم، احتمال خاموش شدن موتورها بسیار زیاد است. از خلبان همراه تقاضا کردم که اجازه فرود از باند مخالف را درخواست کند تا در کوتاهترین مسیر فرود آییم. این کار، حُسن دیگری هم داشت؛ و آن اینکه چنانچه قبل از نشستن، موتورها به دلیل تمام شدن سوخت، از کار بیفتد و ناچار به ترک آن شوم، بر روی شهر و نقاط مسکونی نخواهم بود. تقاضای ما پذیرفته شد و در حال نزدیک شدن به باند، از دوست آذری خود خواستم که تا هنگام گردش به



ضلع آخر، سرعت ۲۰۰ نات و پس از آن، سرعت ۱۷۰ نات را حفظ کند. همه چیز تا لحظه گردش به ضلع آخر، به خوبی پیش رفت. ارتفاع ما کمی بالاتر از حد لازم بود. با این حال، گردش در فاصله تقریبی ۴ مایلی باند شروع شد؛ ولی هواپیمای فرمانده موفق به قرار گرفتن در امتداد باند و انجام فرود مطمئن نشد و با افزایش دور موتورهای او جگیری کرد تا پس از طی دوره ترافیک دیگری، مجدداً برای فرود بیاید. این لحظه، یکی از حسّاسترین لحظات عمرم بود. مطمئن بودم آن قدر بنزین ندارم که او را همراهی کنم و به هر قیمت که شده، باید فرود بیایم. از طرف دیگر، بدون وجود او و بدون سرعت نما چگونه می توانستم ادامه دهم؟ یاد خدا به دلم امید داد. خدایی که تا آنجا مرا به سلامت رسانیده بود، قطعاً در آن لحظات آخر، مرا تنها نمی گذاشت. با توکل و توسّل، تصمیم خود را گرفتم و از او جدا شدم و همزمان، سرعت را پرسیدم. جواب داد: «۱۸۰ نات.» صدای باد را دقیقاً به گوش سپردم و تمام حواس خود را برای انجام یک فرود سالم متمرکز ساختم. به محض احساس جزئی ترین تغییر در صدای وزش باد درون کابین، با کم و زیاد کردن دسته گاز موتور راست، شدّت صدا را به حالت قبلی بر می گردانیدم. حدود ۲ مایلی بیشتر به ابتدای باند نمانده بود. قدری از نظر ارتفاع بالا بودم؛ ولی بهتر از آن بود که پایین باشم. یکی از تویهای ضدهوایی شروع به تیراندازی کرد. ظاهراً قیافه عجیب هواپیما، او را نیز به یاد میگ انداخته بود! برج کنترل و افسر ناظر ترافیک، هر دو فریاد زدند که: «هواپیمای خودی است، تیراندازی نکنید.»



به هر حال، من در شرایطی نبودم که بتوانم کوچکترین عکس‌العملی نشان دهم.

به ابتدای باند که رسیدم، متوجه شدم که سرعت زیاد است. به آرامی، چرخها را روی آسفالت باند گذاشتم. از سمتی که فرود آمده بودم، باند دارای شیب منفی بود؛ لذا چتر دم برای توقف هواپیما حتمی و کاملاً ضروری بود؛ اما می‌بایستی تأمل می‌کردم و حداکثر سرعت مجاز برای گشودن چتر را رعایت می‌کردم. باید کاهش سرعت را حدس می‌زدم. از سایر تکنیکهای مربوط به تقلیل سرعت استفاده کرده، تقریباً نیمی از باند را گذرانیدم تا مطمئن شدم که سرعتم زیر حد مجاز است و سپس مبادرت به زدن چتر دم کردم و با افزایش فشار ملایم به ترمزها، هواپیما را در آخرین متر انتهای باند متوقف کردم. در آن لحظه متوجه شدم که عوامل برج مراقبت، به دلیل هیجان زیاد و یا فرصت کم و دستپاچگی ناشی از تعویض باند، فراموش کرده‌اند که «باریر» انتهای باند فرود را بالا بیاورند و چنانچه به دلیل کنده شدن چتر دم، موفق به متوقف کردن هواپیما نمی‌شدم، هیچ مانعی جهت جلوگیری از افتادن به داخل رودخانه وجود نداشت! هنگامی که سراپا خیس از کابین خارج شدم، بیش از پیش به عظمت و قدرت اراده خداوند و مشیت او در استعانت و نجات بندگانش پی بردم و فهمیدم همه آنچه جهت مراجعت و فرود سالم این هواپیما انجام گرفته، قطعاً کار بنده ضعیف و حقیری چون من نبوده است.

شهاب - ۳

خاطره‌ای از سرهنگ خلبان ناصر رضوانی

یکی از عوامل اصلی طرّاحی رزمی، کسب اطلاعات و آگاهی دقیق از وضعیت آرایش دشمن در منطقه عملیّات، و همچنین جزئیات و چگونگی محل تأسیسات و سایر اهداف استراتژیک و حیاتی در عمق خاک دشمن است. این وظیفه در طول هشت سال دفاع مقدّس، به عهده گردانهای شناسایی تاکتیکی هوایی بود که با بهره‌گیری از هواپیماها و خلبانان شجاع و جان بر کف خود، با به جا گذاشتن خاطراتی تلخ و شیرین، در موارد بسیاری، کلید افتخارات رزمندگان اسلام گردیدند.

خلبانان این هواپیماها با انجام صدها مأموریت جنگی برون مرزی، در حالی که تنها سلاح آنان ایمان و اعتقاد و توکل به خداوند یکتا بود، بارها یکّه و تنها به خاک دشمن نفوذ کرده، با گذشتن از سد پدافندی گسترده و درگیری با انواع تهدیدهای هوایی، مراکز فرماندهی و کنترل، پایگاهها و



پادگانها، سایتهای ارتباطی و راداری و سایر اهداف مورد نظر را عکسبرداری و شناسایی بصری می‌کردند. در پی انجام این مأموریتها بود که بر مبنای اطلاعات به دست آمده، هدفها انتخاب و متعاقباً به وسیلهٔ هواپیماهای شکاری بمبافکن مورد حمله واقع گشته و زمینهٔ تهاجم گستردهٔ رزمندگان جان بر کف مهیا می‌شد. از جملهٔ این نمونه‌ها می‌توان به عملیات بزرگ و پیروزمند «فتح‌المبین»، «بیت‌المقدس»، «کربلا»ها و «الفجر»ها اشاره کرد که به خواست خدا، ما هم کلیدی از ابواب این پیروزیها شده، در تمامی این افتخارات سهیم گشتیم.

اکنون که خاطره‌ای از آن دوران را بازگو می‌کنم، خدای منان را خالصانه شکر می‌گویم که با عنایات خود، مرا نیز به عنوان سرباز کوچکی در این صف قرارداد تا در دفاع از ارزشهای والا و حریم کشور اسلامی مان شریک باشم.

ساعت حدود ۵ صبح بود که از خواب برخاستم. می‌دانستم که امروز در برنامهٔ پروازی هستم؛ اما نمی‌دانستم به کجا خواهم رفت. به همه چیز و همه جا فکر می‌کردم. بیش از سه ماه از شروع جنگ گذشته بود و هنوز دشمن در خاک ما مشغول جنایات خویش بود. با خود گفتم هر چه مأموریتهای ما بهتر انجام شود، به پیروزی و بیرون راندن دشمن از میهن اسلامی مان نزدیکتر می‌شویم. زمان به کندی می‌گذشت. حوالی ساعت ۸ صبح بود که دستور پروازی را به دستم دادند.

در این روزها مأموریتهای شناسایی، دو نوع بودند: یا به منطقهٔ عملیات و محل استقرار و تجمع نیروهای سطحی دشمن مربوط می‌شد و



یا عکسبرداری از نقاط حیاتی در عمق خاک دشمن بود؛ که هر کدام با در نظر گرفتن عوامل مختلف، ویژگیهای مخصوص به خود را داشت. اغلب این مأموریتها، در ارتفاع متوسط یا کم انجام می‌گرفت؛ بویژه نفوذ به عمق خاک دشمن که در ارتفاع بسیار کم - حدوداً در ارتفاع کمتر از ۳۰ متر - انجام می‌شد و تهدیدات پدافندی دشمن در این ارتفاعات، حالت‌های خاصی داشت که اقدامات تاکتیکی برای مقابله با آنها نیز بسیار متنوع بود. البته گاهی این مأموریتها در ارتفاع بالا انجام می‌شد که آن نیز نیاز به تاکتیک دیگری داشت و هر کدام، طراحى مخصوص به خود را طلب می‌کرد.

با توجه به مأموریت ابلاغی، مختصات جغرافیایی هدف را روی نقشه پیاده کردم. منطقه‌ای که باید در پوشش عکاسی ما قرار می‌گرفت، در آن سوی «گیلانغرب» - به عرض ۱۴ و به طول ۶۰ کیلومتر - قرار داشت. ما باید از محل استقرار سپاه ۳ عراق، از جمله مرکز فرماندهی، یکان هلی‌کوپتری، و نیز وضعیت آرایش سپاه عکس می‌گرفتیم.

هواییمای رهگیر عراقی، چهار سکوی پرتاب موشکهای «سام - ۲» و «سام - ۶» و تعدادی آتشبار ضد هوایی راداری و چشمی و ایستگاههای رادار پدافند هوایی، مجموعه تهدیدات موجود در منطقه را تشکیل می‌دادند. زمان روی هدف، ساعت یک بعد از ظهر انتخاب شده بود. ما جهت طراحى و هماهنگی، فرصت کافی داشتیم و با توجه به بُعد مسافت، به سوختگیری هوایی نیز نیازمند بودیم. کلیه نیازها را - با توجه به تهدیدهای منطقه - مجدداً مورد بررسی قرار دادیم و اهداف مورد نظر



را به ترتیب اولویت مشخص کردیم. ارتفاع پرواز عکاسی ۱۵۰۰۰ پا محاسبه و تعیین شد؛ لیکن این ارتفاع از نظر بعضی از سیستمهای پدافند هوایی، بسیار خطرناک بود. در این فکر بودیم که با توجه به برتری، بعضی از اهداف را به عنوان «اهداف ثانویه» در نظر بگیریم؛ ولی نمی‌توانستیم به سادگی، به یک نتیجه مطمئن برسیم. تصمیم گرفته شد هر طور شده، همه هدفهای درخواست شده را در پوشش عکاسی قرار دهیم. سه نوع دورین برای انجام این مأموریت در نظر گرفته شد و قرار شد که هواپیما به سیستمهای جنگ الکترونیکی مجهز شود. سپس نیازمندیها به گردان نگهداری ابلاغ شد تا هواپیمای ویژه با آرایش مربوط و با مقدار کافی فیلم آماده شود.

جلسه توجیهی با خلبانان هواپیمای سوخت‌رسان و انجام هماهنگیهای لازم در ساعت ۱۰/۳۰ دقیقه صبح انجام گردید و قرار شد هواپیمای تانکر، ساعت ۱۱/۳۰ از مهرآباد پرواز کرده، روی آسمان ساوه، در ارتفاع ۲۰/۰۰۰ پایی، منتظر بماند. آخرین هماهنگی زمینی و بررسی مجدد طرح پروازی، با حضور افسر اطلاعات عملیات و هواپیمای اسکورت خودی، همه و همه بررسی شد. ساعت بلند شدن نزدیک بود. غذای کمی خوردیم و با دیگران خداحافظی کرده، با نام خدا و بدرقه مسئولان، گردان پروازی را ترک کردیم. کارهای قبل از پرواز، واریسی دورینها و سایر سیستمهای هواپیما نیز انجام گردید و در حالی که دعایی زیر لب زمزمه می‌کردیم، با اسم پروازی «شهاب - ۳» از برج مراقبت اجازه پرواز گرفتیم.



پس از بلند شدن، ارتفاع ۵۰۰۰ پایی را تا حوالی شهر ساوه حفظ کردیم. سپس مبادرت به اوجگیری کرده، هواپیمای تانکر را در آسمان آبی کشورمان مشاهده کردیم. برابر قرار قبلی، به سمت کرمانشاه جهت گرفتیم. حوالی همدان، با حداکثر سرعت، به ارتفاع ۱۸۰۰۰ پایی صعود کرده، درست در پشت هواپیمای تانکر و زیر دُم آن قرار گرفتیم. در حالی که سکوت رادیویی را کاملاً در نظر داشتیم، به پرواز ادامه دادیم. ما تقریباً شمال غرب کرمانشاه بودیم و هواپیمای تانکر، به آهستگی، خود را به ارتفاع ۱۵۰۰۰ پایی سطح دریا رسانده بود و در حالی که با فرودگاه صحبت می‌کرد، اجازه گرفت به سمت شهر و فرودگاه کرمانشاه پرواز کند. با هماهنگی رادار منطقه و پس از آخرین سوختگیری، به سمت هدف جهت گرفته، به ارتفاع ۲۰۰ پایی - حدود ۶۵ متر - سطح زمین رسیدیم. قرار بود پس از گذشتن از مرز و قرار گرفتن در سمت پروازی مورد نظر، با حداکثر سرعت، به ارتفاع ۱۵۰۰۰ پایی صعود کنیم.

هنگام عبور از مرز، نقاط خالی از جمعیت را جهت عدم رؤیت توسط دیده‌بانها انتخاب کردیم و ضمن پرواز در ارتفاع بسیار کم و حداکثر سرعت ممکن، چشم به اطراف خود دوختیم. سپس از روی صخره‌ها و لابه‌لای ارتفاعات پر برف غرب کشورمان عبور کردیم و به مناطق کم ارتفاع و نسبتاً مسطح خاک عراق رسیدیم. برابر اطلاع قبلی، اولین سایت موشکی «سام - ۶»، در ۱۲ کیلومتری، سد راهمان قرار داشت که کم و بیش، موج رادار جست و جوگر آن را روی صفحه هشدار دهنده راداری خود مشاهده می‌کردیم. سیستمهای ضدالکترونیکی را به منظور ایجاد



اختلال در سایت موشکی به کار انداختیم. برابر نقشه پیش می‌رفتیم و هر لحظه منتظر عکس‌العمل جدی بودیم و تمام حواس ما متوجه بیرون و همچنین سیستم هشداردهنده راداری بود. بالاخره زمان اوجگیری فرا رسید.

همین که به ارتفاع ۲۰۰۰ پایی از سطح زمین رسیدیم و از آن گذشتیم، تعداد سیستمهای راداری و پدافندی که روی ما کار می‌کردند، بیشتر شد و تقریباً صفحه نشان‌دهنده راداری، مملو از علامات مختلف و چراغهای مربوط به آنها گشت. ما تقریباً روی منطقه هدف قرار داشتیم که از سمت راست، علامت شلیک موشک سام - ۶ را مشاهده کردیم؛ ولی با چشم چیزی ندیدیم. با سرعت زیادی پرواز می‌کردیم و زمان به کندی می‌گذشت. اکنون دیگر به ارتفاع دلخواه رسیده بودیم و برابر طرح، روی مسیر قرار داشتیم. منطقه مورد نظر، زیر پای ما قرار داشت و دورینها به خوبی کار می‌کردند. کمی بعد، اولین صدای آشنا، روی کانال رادیویی به گوشم رسید. صدای هواپیمای تانکر بود که می‌گفت: «شهاب - ۳! رادار، شما را صدا می‌زند؛ روی کانال مربوطه به گوش باشید.»

صدای رادیو را زیادتر کردم. رادار اخطار کرد: «شهاب - ۳! دو فروند هواپیمای عراقی به سمت شما در پروازند. فاصله آنها ۱۸ مایل است.» مدت زیادی نگذشت که رادار فاصله آنها را ۱۲ مایل به راست اعلام کرد. بلافاصله دستور داد که به سمت چپ گردش کنیم؛ اما هنوز ۱۰ مایل دیگر تا انتهای منطقه داشتیم. طبق محاسبه ما، چون هواپیماهای رهگیر، از سمت راست و از زاویه ۹۰ درجه به ما نزدیک می‌شدند، زمان



کافی برای ادامهٔ مأموریت وجود داشت؛ اما مجدداً اپراتور رادار با صدایی توأم با اضطراب اعلام کرد: «شهاب - ۳! هر چه زودتر به سمت چپ گردش کنید. هواپیماهای عراقی در ۸ مایلی شما قرار دارند.»

هنوز به چشم چیزی نمی‌دیدم و هشدار دهندهٔ راداری نیز وجود هواپیماهای رهگیر را نشان نمی‌داد. چند مایل بیشتر به انتهای منطقهٔ هدف باقی نمانده بود که صدای سیستم اخطار کننده و همچنین نشان دهنده‌های این سیستم، وجود هواپیماهای دشمن را در سمت راست اعلام کرد. بار دیگر اپراتور رادار، در حالی که بغض گلویش را گرفته بود، فریاد زد: «شهاب - ۳! با شما هستم! دشمن در ۴ مایلی سمت راست شماست. هر چه سریعتر به سمت چپ گردش کنید.»

در همین لحظه، با چشم، دو هواپیمای عراقی را به صورت دو نقطه در سمت راست مشاهده کردیم. بلافاصله با انجام یک مانور شدید، به سمت چپ گشته، شروع به کاهش ارتفاع کردیم. در مدت کوتاهی، به ارتفاع کم نزدیک زمین رسیدیم. هواپیماهای عراقی دیگر از دید ما خارج شده بودند و ما صدای اپراتور رادار را نیز نمی‌شنیدیم. برابر اعلام بعدی رادار، هواپیماهای عراقی به سمت ما شلیک کرده بودند؛ لیکن به لطف و قوهٔ الهی، ما از گزند دشمنان در امان مانده و توانسته بودیم به نحو احسن، از منطقه عکسبرداری کنیم. ما هنوز با انجام مانور در ارتفاع کم، ادامهٔ مسیر می‌دادیم تا از تعقیب احتمالی در امان باشیم و در همان حال، به سمت کشورمان، در حال پرواز بودیم. از طرفی، نشان دهندهٔ راداری دیگر چیزی را نشان نمی‌داد و ما تقریباً ۳۰ مایل از مرز دور شده بودیم.



ضمن تماس با رادار، به سمت هواپیمای تانکر پرواز کرده، در حالی که بنزین هواپیما بسیار کم شده بود و حالت خطرناکی داشتیم، به تانکر متصل شدیم و پس از بنزین‌گیری، به سمت مهرآباد پرواز کرده، سالم به زمین نشستیم.

ظهور و چاپ و پیاده کردن اهداف مورد نظر روی عکسها را بلافاصله آغاز کردیم. وقتی فیلم دوربین، اصلی روی قرقره‌ها قرار گرفت، دیدیم که تمام منطقه عکسبرداری و همه درخواستها انجام شده است و هنگامی که در تصویر، آتشباری پدافند هوایی عراق و انفجار موشکهای «سام» را در زیر و اطراف هواپیما مشاهده کردیم، مجدداً شکر خدای مَن را به جا آوردیم و بعدها نیز بیشتر خوشحال شده، احساس سربلندی کردیم، زیرا متوجه شدیم که این عکسها در طرح‌ریزی عملیات نیروهای رزمنده، بسیار مؤثر و مفید واقع شده و کلیدی در راه پیروزی رزمندگان زمینی ما بوده است.

نقشه «ابلیس»

خاطره‌ای از سرتیپ خلبان علی رضا نمکی

تقریباً مدت دو ماه از شروع جنگ تحمیلی می‌گذشت. دشمن به سرعت در داخل خاک ما پیشروی کرده و مواضعی را در استانهای غربی کشور و خوزستان متصرف شده بود و بر حفظ آنها پافشاری می‌کرد. البته در طول این دو ماه، نیروی هوایی، نقش بسیار مؤثری در متوقف کردن دشمن در زمین و هوا انجام داده بود.

آن روز صبح، فرمانده پایگاه، مرا به پست فرماندهی پایگاه احضار کرد. او هنوز مدت زیادی را به عنوان فرمانده در این پایگاه مهم هوایی نگذرانده بود که جنگ را با ابعاد وسیع و گسترده آن تجربه می‌کرد. وقتی وارد شدم، چهره‌اش قدری درهم بود و من می‌دانستم که بسیار خسته است. در تمام طول این دو ماه، او در پست فرماندهی، حضور مداوم داشته و از نزدیک، عملیات هوایی را هدایت کرده بود. من ندیده بودم که



لباس پروازش را از تن در آورده و یا حتی یک شب را در منزلش استراحت کرده باشد. مردی بسیار مقاوم و پرکار بود؛ تا آنجا که من شخصاً در مقابل خستگی ناپذیری اش احساس ضعف می کردم. او با توجه به وضعیت شغلی ام و نیز آشنایی قبلی، نسبت به من اطمینان خاصی داشت و گاهی با در میان گذاشتن مطالب بسیار مهم در مورد نحوه اداره امور پایگاه و حتی مکنونات قلبی خود در مورد خلبانان و مأموریتهای جنگی، با من مشورت می کرد.

آن روز، در حالی که او از عدم هماهنگی بین پایگاههای هوایی و دریایی در عملیات و مأموریتهای چند روز گذشته بسیار ناراحت بود، به من خطاب کرد که به اتفاق یکی دیگر از همکاران، در جلسه عملیاتی مشترک دریایی و هوایی آن روز شرکت کنم و ضمن مطلع نمودن فرمانده یکان دریایی از نقطه نظرات ایشان، پایه و اساس طرح عملیاتی مشترکی را - بر اساس دستورالعملهای موجود - بنا نهاده، جوانب کار را مورد بررسی قرار دهیم. همچنین نکاتی را در مورد روحیات افسران طرح و عملیات دریایی یادآوری و راهنمایی های لازم را در زمینه حفظ نیروهای رزمی و جنگنده ها در تداوم عملیات ابلاغ کرد. سپس من به اتفاق همکارم، به عملیات نیروی دریایی رهسپار شدیم.

در جلسه آن روز، ابتدا فرمانده نیروی رزمی مستقر در منطقه، حاضر شد و نظرات خویش را بیان کرده و بقیه کار و مباحثات را به ما و افسران طرح و عملیات خود واگذار کرد. آنها یک بار بدون هماهنگی با یکان هوایی، سکوهایی صدور نفت «البکر» و «الامیه» عراق را در بخش شمال



غربی خلیج فارس، توسط توپخانه ناو جنگی «رستم» و ناو دیگری - که نامش در خاطر من نیست - مورد بمباران ساحلی قرار داده و به سرعت مراجعت کرده بودند. به نظر همه صاحب نظران، این کار جسورانه، یعنی به توپ بستن دو اسکله بزرگ در میان آبهای خلیج فارس با ناوهای جنگی و بدون پشتیبانی هوایی، یک ریسک خطرناک و آن هم فقط برای یک بار قابل انجام بود.

نیروی دریایی این بار می خواست اسکله ها را تصرف کند و پرسنل نظامی مستقر بر آنها را با استفاده از سیستمهای رادار و استراق سمع که مزاحمتهایی برای رزمندگان هوایی و دریایی ایجاد کرده بودند، اسیر و حضور آنها را خنثی کرده، این پایگاه مهم دشمن را از سر راه عملیات هوایی و دریایی بر دارد. بخش وسیعی از عملیات و مسیرهای پروازی پایگاه هوایی ماکه قصد نفوذ به داخل خاک عراق را داشتند، در نزدیکی این دو اسکله بزرگ و عظیم انجام می شد و توسط پرسنل و سیستمهای مستقر بر روی آنها کشف و گزارش می گردید. هواپیماهای ما، پیش از این، چند بار این اسکله ها را مورد حملات و بمبارانهای هوایی قرار داده و سیستمهای صدور نفت و بارگیری نفتکشها را به طور کامل از کار انداخته بودند.

در این جلسه، کلیه راه کارهای مربوط به عملیات دریایی علیه سکوهای مزبور بررسی شد. هواپیماهای شکاری مأموریت یافتند تا زیر نظر ایستگاههای رادار، منطقه امنی را بر فراز این سکوها ایجاد کنند و مزاحمتهای نیروی هوایی را خنثی کنند، تا یکانهای شناور بتوانند با



سرعت و اطمینان خاطر لازم، سگوها را تصرف و پرسنل آن را تخلیه کنند. ناوچه‌های جنگی «اوزای» دشمن نیز که با توانایی شلیک موشکهای سطح به سطح «استیکس»، خطری بسیار جدی علیه شناورهای خودی بودند، در صورت ایجاد تهدید می‌بایستی توسط موشکهای هوا به سطح هواپیماهای شکاری خودی نابود و یا عملیات آنها در یک خط امن - که همان فاصله مؤثر بُرد موشکهای سطح آنها بود - متوقف شود.

مراحل مختلف طرح نویسی، در روزهای بعد نیز با شرکت افسران دریایی و هوایی انجام شد و طرح برای انجام عملیات، آماده و از طریق عواملی مربوط ابلاغ گردید. در بین افسران دریایی، ناخدایی بود که به شوخی او را «ابلیس» صدا می‌زدند. البته این لقب نامأنوس که ظاهراً به واسطه هوش سرشار او و نظریات و طرحهای جنگی بسیار خشن و ویران کننده‌ای که ارائه می‌کرد، سالهای قبل از طرف همکارانش به او داده شده بود. او نسبت به این عملیات، بسیار خوش‌بین بود و عقیده داشت که فرماندهان نیروهای عراقی موجود در منطقه، بسیار یکسونگر هستند و با وحشتی که از سیستم سلسله مراتب خود دارند، چنانچه در دامی در شمال غربی خلیج فارس گرفتار آیند، تمام بضاعت جنگی خود را - که از نظر د. بایی بسیار محدود و از نظر هوایی نیز قابل توجه نبود - به کار می‌گیرند و با توجه به نابرابری نیرو در منطقه، ما قادر خواهیم بود بخش اعظم نیروهای آنها را نابود کنیم. او پیش‌بینی می‌کرد که اگر ارتش عراق در آینده صاحب نیروی دریایی قدرتمندی باشد، به اتفاق هواپیماهای



شکاری، عرصه را بر نیروهای نظامی و غیرنظامی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس تنگ خواهند کرد. باید اعتراف کنم که این بار، طرح عملیات جدید نیز از تفکرات او و فرمانده نیروی رزمی الهام گرفته بود. به هر حال صبح زود روز موعود، هواپیماهای شکاری رهگیر، یکی پس از دیگری به پرواز در می آمدند و من نگران بودم که مبادا پرسنل فنی و نگهداری هواپیما نتوانند تعداد هواپیماهای مورد نیاز در این عملیات را فراهم کنند. آماده کردن موشکهای راداری و حرارتی و نصب آنها بر روی هواپیما، مستلزم انجام بازدیدها و آزمایشهای فنی متعدد و وقت گیر در هر مرحله از کار بر روی آنها بود. از طرفی، پرسنل متخصص موشک، درگیر سوار کردن موشکهای هوا به زمین بر روی سایر هواپیماها نیز بودند و کارشان فوق العاده زیاد بود. رئیس بخش تعمیرات و نگهداری موشک را نسبت به حساسیت اوضاع عملیاتی توجیه کردم و خود به پست فرماندهی رفتم تا از آخرین اوضاع منطقه مطلع شده، آخرین دستورهای فرمانده پایگاه را دریافت کنم. فرمانده پایگاه - با همان روحیه قبلی که گفته شد - اندکی عصبانی پشت میز نشسته بود و به مکالمات رادیویی هواپیماها گوش می داد. به محض دیدن من گفت: «حواست را جمع کن. نیروی دریایی در حال درگیری با ظرفیت بیشتر از مقدار توافق شده است و به نظر می رسد که دشمن از عملیات مطلع شده و فعلاً آثار و علائم الکترونیکی ناوچه های «اوزا» در مدخل «خور عبدالله» و اطراف «فاو» ردیابی شده؛ ممکن است تا غروب درگیری ادامه یابد و نیاز به هواپیماهای مجهز به موشکهای هوا به زمین زیاد باشد.»



در عین حالی که سعی می‌کردم دستورها را دریافت کنم، یک گروه تعمیراتی را به کمک متخصصان موشک و گروه مجهّز دیگری را به یاری پرسنل نگهداری هواپیما، برای به پرواز در آوردن آنها اعزام کردم و دستورهای لازم را به سرپرستان مربوط ابلاغ کردم. فرمانده پایگاه دستور داده بود که علاوه بر هواپیماهای «اف - ۱۴» که نقش دفاعی منطقه را به عهده داشتند، هواپیماهای «اف - ۴» مجهّز به موشکهای هوا به سطح، حتماً به همراهی یک فروند «اف - ۴» دیگر که مجهّز به موشکهای هوا به هوا می‌باشد، پرواز کنند تا در صورت درگیری نزدیک هوایی و هجوم شکاری رهگیرهای عراقی، مأموریت اصلی - منهدم کردن شناورهای دشمن - انجام شود و کار درگیری و نبرد هوایی، به هواپیماهای دفاع هوایی واگذار گردد. این روش، با توجّه به تعداد سورتی انجام شده تا آن وقت که حدود ساعت ۹ صبح بود، بسیار سنگین و خارج از توانایی‌های معمول گردان نگهداری می‌نمود؛ با این همه چاره‌ای نبود. در همین لحظه، خلبانی روی رادیو، هیجان زده و به رمز فریاد زد:

«زیره بفرستید، زیره بفرستید!»^۱

فرمانده پایگاه بلافاصله دستور اعزام آنها را صادر کرده، به من گفت:

«خودت هم لباس ضد فشار را به تن کن و آماده باش؛ حتماً پرواز به تو هم خواهد رسید.»

به سرعت خود را به پای هواپیماهای آماده رساندم و از آمادگی آنها

۱ - زیره: هواپیماهای مجهّز به موشک هوا به سطح.



اطمینان حاصل کردم. سپس به شعبه تجهیزات پروازی رفتم و چتر و کلاه و لباس ضد فشار را گرفتم و مجدداً به پست فرماندهی آمدم. مطلع شدم که ناوچه «پیکان» در وضعیت بدی گرفتار شده و گویا در تیررس موشک ناوچه‌های «اوزا» قرار دارد و درخواست کمک کرده است. تا آن لحظه یک ناوچه اوزا، مورد اصابت موشکهای ما قرار گرفته و همچنین یک فروند هواپیمای شکاری دشمن، به قعر آبهای نیلگون خلیج فارس سقوط کرده بود. دشمن، مبهوت از نتایج درگیری، چند فروند ناوچه جنگی و یک نفربر عظیم‌الجثه را برای نجات پرسنل ناوچه منهدم شده که بر روی آب شناور بودند، اعزام کرده بود. در آن لحظه، به یاد حرفهای «ابلیس» افتادم؛ او واقعاً بینشی عمیق و درک صحیحی از توسعه درگیریهای دریایی داشت.

ساعت حدود ۱۱ صبح بود که نوبت پرواز به من رسید. توجیه مختصری با خلبانان هم‌پروازم داشتیم و به همراهی دو تن از خلبانان شجاع نیروی هوایی، که باید آنها را تحت پوشش قرار می‌دادم تا براحتی موشکهای هوا به سطح خود را نثار شناورهای دشمن کنند. با عجله هواپیما را روشن کردیم سپس وارسیهای لازم قبل از پرواز را انجام داده، با فاصله زمانی اندکی، باند پروازی را ترک کردیم و در ارتفاع بسیار پست - حدود ۵۰ پا بالاتر از سطح آب - به سوی منطقه درگیری روان شدیم. فرمانده دسته پروازی، سرعت را حدود ۴۰۰ نات و ارتفاع را ۲۰ پا بالای سطح آب نگه داشت؛ من فرصت را مغتنم شمرده، سوئیچهای موشک و رادار و مسلسل هواپیما را تنظیم کردم. خلبان کابین عقب، که از



خلبانان برجسته و شجاع و با دانش پروازی عالی بود، به من یادآور شد که دو فروند هواپیما را روی صفحه رادار خود و در فاصله ۸۰ مایلی می بیند. نگاهی به صفحه رادار و نگاهی به عوارض ساحلی که از دور نمایان بود، انداخته، با مقایسه اوضاع حدس زدم که هواپیماهای خودی هستند. اندکی از هواپیمای هم پروازم فاصله گرفتم تا آزادی مانور و عملیات بیشتری داشته باشم. در همین لحظات، به نزدیکی سگوهای نفتی مذکور رسیدیم که مانند دو اژدها بر روی آبهای خلیج فارس دیده می شدند؛ اما دو اژدهای خاموش!

فرمانده دسته شروع به افزایش ارتفاع کرد و با افسر رابط هوایی که یک خلبان مستقر بر روی ناوچه پیکان بود، تماس حاصل شد. به اختصار درگیری ها را شرح داد و معلوم شد که تاکنون چند فروند هواپیمای دشمن توسط شکاربهای رهگیر خودی سرنگون شده اند و دو ناوچه اوزا و همچنین یک نفربر هزار تُنی، بر اثر شلیک موشکهای هوا به سطح شکاربهای خودی منهدم شده و در حال سوختن هستند. ناوچه پیکان، خود به منظور احتراز از اصابت موشکهای استیکس، در پناه اسکله البکر و در موقعیت آماده باش کامل جنگی قرار داشت. معلوم بود که عملیات بسیار موفقیت آمیز بوده است و دشمن برای حفظ آبروی خود و اینکه به فرماندهان و سلسله مراتب فرماندهی خود ثابت کند که تا آخرین گلوله جنگیده است، به صورت حماقت آمیزی، تمام بضاعت دریایی خود را روانه میدان کرده بود.

صدای ناخدا «همتی» فرمانده ناوچه همیشه جاوید پیکان، که با غرور



و افتخار فراوان و آرامش و وقار خاصی صحبت می‌کرد، حاکی از اعتماد به نفس و شجاعتی بی‌نظیر بود. از او خواستم که چنانچه شنآوری از دشمن را شناسایی کرده و در رادار خود دارد، اعلام کند. پاسخ منفی بود. ما با سرعتی حدود ۵۰۰ نات و در ارتفاع ۴۰۰۰ پایی، از فراز سگوها گذشته، به جست و جوی شناورهای احتمالی دشمن پرداختیم. در فاصله شاید حدود ۱۰ مایلی سگوها، یک شناور در حال سوختن بود و با توجه به دودی که از آن برخاسته بود، معلوم بود که در حال غرق شدن است و یا ماده سوختنی دیگر در آن وجود ندارد. برابر گزارش فرمانده ناوچه پیکان، باید افراد شناورهای عراقی که اجباراً ناوچه‌های خود را ترک کرده و بر روی آب فراوان بودند، از آب گرفته می‌شدند.

ادامه مسیر ما در ارتفاع پست، به دهانه «خور عبدالله» و نزدیکی بندر «فاو» رسید و از آنجا نیز تا مدخل ورودی «ام‌القصر» پیش رفتیم. کاملاً مشهود بود که دشمن در این منطقه تسلیم شده است؛ نه از هواپیماها - که پایگاه آنها فاصله چندانی تا منطقه نبرد نداشت - خبری بود و نه از ناوچه‌های حیرت‌انگیز اوزا و عرصه نبرد کاملاً در اختیار دلاورمردان ما بود. در یک لحظه، ناوچه پیکان، به دلیل دریافت علائم الکترونیکی یک ناوچه اوزا در حوالی سگوهای البکر و الامیه درخواست پشتیبانی هوایی کرد، او از سگو جدا شده و در حال بازگشت به پایگاه دریایی خود بود. در این شرایط، امکان مراجعت و الحاق مجدد به سگو برایش میسر نبود و اکنون در برابر تهدید آن ناوچه اوزای لعنتی و موشکهای سطح به سطح استیکس، بسیار آسیب‌پذیر شده بود. درخواست او بسیار جدی بود و



اظهار می‌کرد که در تیررس موشکهای ناوچه مذکور قرار گرفته و علائم قفل راداری را بر روی خود دریافت داشته است.

فرصت بسیار کم بود. حداقل، ۵ دقیقه لازم بود تا ما خود را بر فراز سکوها بیاییم. با گردش به چپ و با حداکثر سرعت، به سوی سکوها حرکت کردیم. فرمانده دسته که مجهز به موشکهای هوا به سطح «ماوریک» بود، اندکی ارتفاع گرفت تا در بهترین شرایط ممکن برای شلیک قرار گیرد. علی رغم این کار رادار هواپیمای ما برای مأموریت هوا به هوا تنظیم شده بود، به همکارم گفتم که آن را در وضعیت هوا به زمین قرار دهد تا شاید ما بتوانیم شناور دشمن را زودتر شناسایی کنیم. وضعیت خیلی بغرنج شده بود و فرمانده پیکان مرتباً درخواست کمک می‌کرد. ما هم با حداکثر سرعت به سمت او روان بودیم؛ اما هنوز نتوانسته بودیم ناوچه دشمن را کشف کنیم. در همین حین، افسر رابط هوایی مستقر در ناوچه، خبر انهدام یک موشک استیکس توسط توپخانه ضد هوایی ناوچه پیکان را اعلام کرد. واقعاً خطری بسیار سهمگین از آنها گذشته بود و ما هنوز در جست و جوی ناوچه دشمن بودیم. اکنون دیگر بر فراز سکوها رسیده بودیم و ارتفاع بسیار مناسبی برای انجام حمله هوایی به ناوچه دشمن داشتیم؛ اما دیگر دیر شده بود. ناوچه را در فاصله کمی، در بخش غربی سکوی البکر شناسایی کردیم. گویا آخرین تیر ترکش او، با شلیک آخرین فروند موشک سطح به سطح، کار ناوچه پیکان را ساخته بود. ناگهان قلبم فشرده شد. بر روی ناوچه پیکان، دو نفر از دوستانم نیز حضور داشتند. یکی، خلبان رابط هوایی بود و دیگری افسر



دریایی جوان و خوش سیمایی به نام «سعید» که همواره در مراحل طرح‌نویسی این عملیات، فعالانه حضور داشت و به حرفه خود، به گونه عجیبی عشق می‌ورزید. از اینکه دیگر آنها را نمی‌دیدم، غرق در اندوه شدم. تعداد قابل توجهی از اسرای عراقی نیز که از روی سگوها یا از روی آب نجات داده شده بودند، در جمع پرسنل ناوچه پیکان حضور داشتند. صدای پر صلابت ناخدا «همتی» دگر شنیده نمی‌شد. هواپیمای هم‌پروازم، به سوی ناوچه دشمن یورش برد. ما هم به همراه او، در یک فاصله مطمئن، برای حفاظت از او پرواز می‌کردیم. به افسر کابین عقب گفتم که رادار را در وضعیت هوا به هوا قرار دهد؛ با چشم نیز شروع به جست و جو در آسمان لایتناهی کردیم تا شاید خبری از دشمن باشد، که نبود. لحظاتی بعد، موشک ماوریک، صفیرکشان از زیر هواپیمای فرمانده جدا شد و به سمت هدف، به پرواز درآمد. چیزی نگذشت که ناوچه دشمن، که با حداکثر سرعت خود به سمت سگوها در حرکت بود، منهدم گردید و اندکی بعد، اثری از او بر روی آب دیده نشد.

پس از چند گردش و حصول اطمینان از انهدام هدف، عزم بازگشت کردیم. سوخت هواپیما به میزان غیر قابل باوری مصرف شده بود. در راه بازگشت، ایستگاه رادار، سراغ هواپیمایی از دسته پروازی قبل را گرفت. فکر کردم آنها که هنوز باز نگشته‌اند، احتمالاً از دست ما رفته‌اند. شاید هم به همراه تعداد قابل توجهی از نظامیان عراقی، بر روی آب شناور باشند؟ شرح مختصری از وضعیت منطقه نبرد را برای افسر کنترل شکاری مستقر در ایستگاه رادار توضیح دادم و درخواست تیمهای جست



و جو و نجات برای پرسنل ناوچه پیکان کردم. در همین افکار، به نشان دهنده سوخت نظری انداختم و به علت نقصان آن، وضعیت اضطراری اعلام نمودم. بعد از فرود و پارک هواپیما و نیز انجام اقدامات معمول پس از هر پرواز، خود را به پست فرماندهی رسانیدم. ضایعات دشمن، آن طور که گزارش شده بود، شامل هفت فروند هواپیمای شکاری و شش تا هفت فروند شناور - از جمله ناوچه‌های جنگی تندرو اوزا و نفر بر هزار تنی و ناوچه‌های تندرو کوچکتر به نام «پی - ۶» - بود. آری حماسه‌ای دیگر به وقوع پیوسته بود؛ حماسه مروارید! حماسه پرسنل همیشه جاوید «پیکان». حماسه سه خلبان شهید این عملیات. حماسه هفتم آذر یک هزار و سیصد و پنجاه و نه.

عظمت و برجستگی‌های کار نیروی هوایی در این عملیات افتخارآفرین، زمانی برایم عینیت یافت که «سعید»، همان افسر دریائی جوان و فعال، پس از ۷۲ ساعت ماندن بر روی آب نجات داده شد؛ در حالی که شانس نجات خود را دلاورانه و سخاوتمندانه، چندین بار و هر بار به یک نظامی هموطن خود و یا عراقی شناور بر روی آب سپرده بود. او وقایع را بسیار دقیق در نظر داشت و در مراسم توجیهات پس از این عملیات شرکت کرد و آنها را بیان داشت.

بازجویی‌های انجام شده از اسرای عراقی نیز نمایانگر برگ زرین دیگری بر افتخارات نیروی هوایی در دفاع مقدس و در آن عملیات بود. دوست و دشمن، این عملیات را بی‌نظیر توصیف می‌کردند. هم اسرای عراقی و هم پرسنل نظامی خودی و حتی رسانه‌های گروهی بیگانه!

آرزوی درگیری

خاطره‌ای از سرتیپ خلبان شهرام رستمی

در اواخر سال ۱۳۶۱، مسئولیت فرماندهی یکی از پایگاه‌های هوایی - که سهم عمده‌ای در حفاظت از آسمان میهن اسلامی داشت - به من سپرده شد. این پایگاه، علاوه بر تأمین پوشش هوایی مناطق مرکزی و جنوب کشور، مأموریت حراست از پهنه نیلگون خلیج فارس را نیز عهده‌دار بود. اسکورت کاروان کشتیهای تجاری و نفتکشها در مسیر پایانه‌های نفتی و بنادر شمال غرب خلیج فارس نیز از جمله مسئولیتهای حماسی هواپیماهای این پایگاه به شمار می‌آمد.

دشمن برای شناسایی مناطق حسّاس و حیاتی و شریانه‌های اقتصادی، نیاز به وسیله‌ای مطمئن داشت و این نیاز را به تازگی با بهره‌گیری از یکی از بهترین پدیده‌های هواپیمایی استکبار شرق، یعنی هواپیمای شکاری اکتشافی «میگ - ۲۵»، تأمین کرده بود. این هواپیما به بهترین دوربینهای



عکاسی مجهز بود و می توانست با پرواز بیش از ۲/۵ برابر سرعت صوت، در ارتفاعی بیشتر از ۷۰ هزار پا، مأموریت شناسایی و عکاسی از نقاط حسّاس را به انجام رساند. نمونه دیگری از این هواپیما، جهت بمباران ارتفاع بالا و سرعت زیاد برای هدفهای بزرگ، نظیر شهرها، آماده شده بود که بعدها به شکل وسیعی، توسط دشمن، علیه شهرهای کشورمان مورد استفاده قرار گرفت.

در آن وقت، امکانات پدافندی و پروازی به اندازه‌ای نبود که بتواند از هجوم دشمن به وسیله این نوع هواپیماها جلوگیری کند. اجباراً باید چاره‌ای کارساز اندیشیده می شد. هر آنچه به فکر مسئولان نیروی هوایی می رسید، با دقت و وسواس، مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار می گرفت. جلسات متعددی تشکیل شد تا با بحث در این زمینه، راه کار مناسبی ارائه گردد. در همان روزها، یکی از خلبانان قدیمی و با تجربه، در مأموریتی بر فراز خلیج فارس، با یک فروند از هواپیماهای میگ - ۲۵ دشمن مواجه شده بود؛ ولی به دلیل مناسب نبودن شرایط پروازی، درگیری با دشمن، وضعیت مناسب و مطلوبی نداشته، امکان رهگیری هواپیمای مهاجم دشمن فراهم نشده بود. لزوم مشورت با خلبانان با تجربه و تحلیل دقیق تواناییهای هواپیماهای شکاری و موشکهای هوا به هوای آنها شدیداً احساس می شد تا بتوانیم وظیفه اصلی خویش را انجام دهیم.

در یکی از جلسات، ابتدا مروری بر پروازهای گذشته نیروهای خودی و دشمن کرده، امکانات طرفین را مورد سنجش قرار دادیم و به این نتیجه



رسیدیم که روش موجود برای رهگیری هواپیمای میگ - ۲۵ که با سرعت و ارتفاع زیاد پرواز می‌کند، کارآیی لازم را ندارد و می‌بایست حتماً شرایط خاصی را به وجود آوریم تا بتوانیم در زمان رهگیری، موفق به دیدن هدف و نگه داشتن آن روی اسکوپ رادار هواپیما و سپس پرتاب موشک بشویم. کلیه شرکت کنندگان در این جلسه متفق‌القول بودند که موقعیت اولیه هواپیمای شکاری رهگیر، از نظر سرعت و ارتفاع و سمت پرواز و منطقه ایستایی، از اهمیت حیاتی برخوردار است و انتخاب صحیح آنها باعث خواهد شد تا در هنگام درگیری - که اعشار ثانیه هم ارزشمند است - در انجام کارها عقب نباشیم، به همین دلیل، تغییراتی در موقعیت منطقه ایستایی و سرعت و ارتفاع هواپیمای شکاری گشت هوایی داده شد و برنامه توجیهی روش رهگیری و هدف قرار دادن هواپیمای دشمن، برای کلیه خلبانان پایگاه اجرا شد. من که خود مسئول پایگاه نیز بودم، تقریباً به اندازه بقیه خلبانان، در امور پروازها شرکت می‌کردم و امید آن را داشتم که در فرصتی مناسب، به مصاف این سلاح قدرتمند دشمن بروم.

در روز یازدهم آذرماه ۱۳۶۱، یکی از مأموریت‌های گشت هوایی را در شمال غرب خلیج فارس و در مجاورت جزیره خارک به عهده گرفتم. مثل همیشه پس از توجیه خلبان کابین عقب هواپیما و گرفتن آخرین اطلاعات پروازی، جهت انجام مأموریت روانه شدیم. به یاد دارم خلبان کابین عقب که آن روز با من هم پرواز بود، بیش از چند ماهی نبود که به آن پایگاه منتقل شده و آموزشهای خود را روی هواپیمایی که پرواز می‌کردیم، تازه



به پایان رسانده بود. ما با انجام کارهای اولیه و روشن کردن موتورها و واریسی کلیه سیستمها، به سمت باند حرکت کرده، به پرواز در آمدیم. مطابق معمول، بعد از بلند شدن و وارد شدن به منطقه ایستایی، شروع به جست و جوی راداری توسط رادار هواپیما کردیم. ایستگاه رادار زمینی نیز با ما در تماس بود و مطابق معمول، به صورت هماهنگ با رادار زمینی، پرواز را ادامه می دادیم و هواپیمای سوخت رسان هم در منطقه مشخصی آماده سوخت رسانی به ما بود.

پس از حدود دو ساعت که در منطقه بودیم و درست چند لحظه بعد از سوختگیری و جدا شدن از هواپیمای تانکر سوخت رسان، با خیالی راحت از اینکه در صورت درگیری، سوخت لازم را دارا هستیم، مجدداً در منطقه ایستایی شروع به جست و جوی راداری کردیم. با خود می گفتم: چقدر خوب است که در این شرایط ایده آل، با هواپیمای دشمن رو به رو شوم! از همان روزهای اول فعالیت هواپیماهای میگ - ۲۵ دشمن در سواحل و جزایر خلیج فارس، که مدت طولانی هم از آن نمی گذشت، همیشه به این فکر بودم و آرزو داشتم که با آن رو به رو شوم و شاید متجاوز از دهها بار شرایط رهگیری را در ذهنم به تصویر کشانده بودم. آن روز هم مثل همیشه با مروری بر چگونگی درگیری، در این اندیشه بودم که با این وضعیت جدید از نظر تاکتیک، نتیجه چه خواهد شد. ذهنم مشغول این افکار بود که ناگهان کنترلر رادار زمینی اعلام کرد که هواپیمایی با سرعت زیاد و ارتفاع بالا، در حال ورود به منطقه است. طبق گزارش ایستگاه رادار، هواپیمای دشمن که طبق مشخصات اعلام شده، از



نوع میگ - ۲۵ بود، به سرعت به منطقه نزدیک می شد.

به یاد آوردم در دوره آموزشی، با دستگاهی شبیه هواپیما «سیمولاتور» عیناً کارهایی را که حین پرواز می توان انجام داد، با آن تمرین می کردیم و شرایط و وضعیتهای مختلفی را به صورت مجازی یا شبیه سازی انجام می دادیم. در یکی از آن تمرینها، استاد پرواز کابین عقب، به من پیشنهاد کرد که رهگیری یک هدف ارتفاع بالا و با سرعت زیاد را - که مخصوص مقابله با همین نوع هواپیمای دشمن بود - انجام دهم و شرایط این گونه پروازها را به وسیله کامپیوتر مخصوص در سیمولاتور برنامه ریزی کرد. آن وضعیت دقیقاً به خاطر آمد، به یاد آوردم که چطور فاصله حدود ۱۰۰ مایل، در زمان بسیار کوتاهی - شاید در کمتر از سه دقیقه - سپری شد! در واقع، در چنین شرایطی، خلبان فقط لحظات کوتاهی را در اختیار دارد تا بتواند هدف را شناسایی و روی آن قفل کند و سپس به وسیله موشک، آن را ساقط کند. همه این موارد، در عرض چند ثانیه، به صورت تصویری، از ذهنم گذشت.

در حالی که در ارتفاع ۴۰ هزار پایی پرواز می کردم، مسافت بین دو هواپیما، در مدت بسیار کوتاهی، به حدود ۷۰ مایل رسید و من هنوز موفق به پیدا کردن هدف بر روی صفحه رادار هواپیما نشده بودم. زمان به سرعت می گذشت؛ بالاخره با تلاش و دقت زیاد، هدف را روی صفحه رادار دیدم. در آن لحظات، آن قدر از نظر زمان در مضیقه بودم که حتی با خلبان کابین عقب هم با عجله صحبت می کردم. زمان به تندی می گذشت و دو هواپیما با سرعت باور نکردنی، به هم نزدیک می شدند؛ تقریباً امید



به رهگیری را ضعیف می‌دیدم. خلبان کابین عقب نیز با عجله مشغول تثبیت هدف در صفحه رادار بود که متوجه شدم عملیات گرفتن هدف در رادار، کامل شده و فقط یک کار باقی مانده است: شلیک موشک به سوی هواپیمای دشمن. در فاصله حدود چهل مایلی هدف، با توکل به خداوند بزرگ، به همکارم گفتم که می‌تواند موشک را شلیک کند. و او بلافاصله این کار را کرد.

با توجه به اعلام کامپیوتر هواپیما، تمام مراحل شامل: جدا شدن موشک از هواپیما، روشن شدن موتور و اوجگیری آن در جلو هواپیما، با موفقیت همراه بود. موشک قدرتمند و دوربرد هواپیما، دل آسمان را شکافت و با چالاکي، به سمت هدف پیش رفت. در این لحظه، ارتفاع ما حدود ۴۵ هزار پا بود و با سرعتی معادل ۱/۵ برابر سرعت صوت در پرواز بودیم. بلافاصله سرعت هواپیما را کم کردم تا در صورت برخورد موشک به هدف، فاصله کافی از انفجار را حفظ کرده باشم. چند ثانیه بعد، دود سفید رنگ ناشی از پرتاب موشک را در هوا و جلو هواپیما دیدم و به سرعت، به کم کردن ارتفاع ادامه داده، به دقت، به جست و جوی جسمی پرداختم. ناگهان نقطه سیاهی را دیدم که خط سفید رنگی در پس آن بود و از رو به رو به ما نزدیک می‌شد. نقطه سیاه، هواپیمای دشمن بود و خط سفید، همان خط ابری بود که هنگام پرواز هواپیماها در ارتفاع بالا به جا می‌ماند. به همکارم هشدار دادم که احتمال دارد متقابلاً موشکی به طرف هواپیمای ما رها شده باشد؛ لذا با یک گردش سریع به راست، شروع به کاهش ارتفاع کردم. نقطه سیاه و مسیر سفید رنگش هنوز به ما



نزدیک می‌شد. تا حدود ده هزار پا ارتفاع هواپیما را کاهش دادم. به صفحه رادار نگاه کردم؛ همه علائم و نشانه‌ها، حاکی از کامل بودن برنامه رهگیری و تلافی هدف به وسیله موشک بود و هنگامی که سیستم «شمارشگر»، زمان پرواز موشک را به صفر رسانید، علامت بزرگ مربوط به اصابت موشک به هدف، در وسط صفحه رادار درخشیدن گرفت.

پس از لحظه‌ای، چشمم به آبهای نیلگون خلیج فارس افتاد که روی آن پرواز می‌کردم. کنترلر رادار زمینی ما را صدا کرد و با خوشحالی تمام اعلام کرد که میگ - ۲۵ عراقی سرنگون شده است. در دم، سر به سوی آسمان بلند کرده، از خداوند باری تعالی تشکر کردم.

بعداً منابع اطلاعاتی دیگری نیز سرنگونی هواپیمای مذکور را مورد تأیید قرار دادند. چند تن از خلبانان اسیر عراقی هم از سقوط هواپیمای میگ - ۲۵ مطلع بودند که از آن جمله، خلبان «سوخو - ۲۵» عراقی بود که در تاریخ ۶۱/۱۲/۲۲ اسیر شد و این مورد را همراه با ذکر اطلاعات تکمیلی جالبی بیان داشت. در واقع، این حرکت، که جز لطف الهی، چیز دیگری نبود، باعث شد که پرواز هواپیماهای میگ - ۲۵ عراقی در خلیج فارس قطع شود. یکی از اسرای خلبان عراقی، بعدها اظهار کرد که خلبان میگ - ۲۵ مذکور، همان کسی بوده که هواپیمای حامل مرحوم «بن یحیی» - وزیر خارجه وقت الجزایر - را که در تاریخ ۶۱/۱۲/۱۳ برای میانجگیری، عازم تهران بود، به هنگام ورود به فضای جمهوری اسلامی ایران، در نوار مرزی ایران و ترکیه هدف قرار داده و ساقط کرده بود.

از روزهای زمستان

خاطره‌ای از سرهنگ خلبان علیرضا غفاری

در یکی از روزهای پایانی سال ۱۳۶۳ به من ابلاغ شد تا در مأموریت پشتیبانی از نیروهای خودی، قرارگاهی از دشمن را که در فاصله نه چندان دور از مرز و در جبهه میانی غرب کشور قرار داشت، مورد حمله هوایی قرار بدهم. در آن زمان، من افسر جوانی بودم که به عنوان کمک خلبان، در هواپیمای «اف - ۴» انجام وظیفه می‌کردم و تا آن موقع، چندین بار مأموریت‌های پشتیبانی نزدیک هوایی را در خطوط مقدم جبهه و همچنین مأموریت‌های ضربتی تاکتیکی را در قلب خاک عراق تجربه کرده بودم.

پس از توجیهات لازم در باره هدف و منطقه اطراف آن، توسط افسر اطلاعات عملیات، به اتفاق یکی از خلبانان که به عنوان فرمانده هواپیما تعیین شده بود، عازم انجام مأموریت شدیم. برای جلوگیری از شناسایی توسط رادار دشمن در آن منطقه، تصمیم داشتیم که در ارتفاع کم و از



لابه‌لای شیار کوه‌ها و درّه‌ها، خود را به هدف رسانده، در یک حالت برگشت صد و هشتاد درجه، هدف را مورد حمله قرار دهیم و در همان جهت به سوی مرز برگردیم. برای اجرای این تاکتیک، عمده‌ترین مسأله، ناوبری در ارتفاع کم بود که من آن را عهده‌دار بودم. بر روی نقشه‌ای که تهیه شد، تمام مسیر پروازی را به گونه‌ای ترسیم کرده بودم که در معرض حداقل تهدیدات دشمن قرار داشته باشیم. نقاط مختلفی را روی نقشه مشخص کردم و مقدار بنزین را در هر نقطه محاسبه و روی نقشه یادداشت کردم. قبلاً کلیه مسائلی پروازی را که ممکن بود این مأموریت را تحت تأثیر خود قرار دهد، در نظر آورده و روی آن کار کرده بودم. به نظر می‌رسید هیچ اشکالی وجود نداشته باشد.

وضعیت هوا را از هواشناسی گرفتم. این طور که معلوم بود، لکه‌های ابر در آسمان اطراف پایگاه و مه غلیظ در ارتفاعات گزارش شده بود؛ اما هوای منطقه هدف خوب بود. البته به طور کلی هوا خیلی سرد بود و من از روی احتیاط، تجهیزات زمستانی را با خود برداشتم. آخرین هماهنگیها نیز انجام شد و پس از صرف صبحانه‌ای مختصر و انجام کارهای اداری قبل از پرواز و عبور از زیر کلام‌الله مجید، عازم مأموریت شدیم.

هواپیما مجهز به انواع بمبهای معمولی، ضد نفر و ضد زره بود. خلبان کابین جلو نیز باز دیدهای لازم را انجام داده، دفتر پرواز هواپیما را مطالعه کرد تا آشنایی بیشتری با سوابق آن کسب کند. سپس با امید به خدا وارد کابین شدیم و در اسرع وقت، هواپیما را روشن کرده، لحظاتی بعد، برای برخاستن، روی باند پروازی قرار گرفتیم.



بدون هیچ‌گونه تماس رادیویی و یا صحبتی که موجب استراق سمع احتمالی دشمن شود، با علائمی قراردادی که قبلاً در نظر گرفته شده بود، آخرین واریسهای پروازی و موتور انجام شد و طولی نکشید که در قلب آسمان جای گرفتیم. بتدریج، سرعت به میزان مورد نظر رسید. در ارتفاع پست و با آن سرعت زیاد، زمین به سرعت از اطراف چشمان من می‌گذشت و با تمام توانایی‌ام، مشغول تنظیم زمان و مسیر و سرعت بودم. وقتی انسان کاری فنی و دقیق را از روی «چک لیست» و به صورت متوالی انجام دهد، آن چنان مشغول می‌شود که گذشت زمان به صورت معمول نخواهد بود. مثلاً در هر لحظه، مواردی بود که بایستی با کابین جلو هماهنگ می‌شد؛ مانند اینکه دقیقاً چند ثانیه از مسیر، جلو یا عقب هستیم؟ تقریباً چه مسافتی به راست یا چپ مسیر می‌باشیم؟ ساعت و کرنومتر هر دو کابین، چند ثانیه دیگر برای سمت بعدی، صفر و مجدداً راه‌اندازی گردد؟ یا در مسیر، وجود ارتفاعات و خطوط فشار قوی و دکلها و برجها بایستی هماهنگ و یادآوری شود و حتماً هر گونه آثار و علائم الکترومغناطیس، از تهدیدات پدافندی دشمن، بر روی نشان‌دهنده مربوطه در هر دو کابین، واریسی شده، عکس‌العملهای لازم گرفته شود و پس از یادداشت آن، در گزارشهای بعد از پرواز ارائه شود. با این تشریح مختصر از وضعیت لحظه به لحظه هر دو خلبان، در آن هنگام، من به هیچ وجه در فکر موضوعات دیگر و حتی خطرهای بعدی نبودم و تمام حواسم متوجه همان لحظه و حداکثر چند ثانیه بعد از آن بود.

لحظاتی پس از اتمام مخازن سوخت خارجی، بر روی نیروهای



خودی قرار داشتیم و منطقه - به نظر من - از آرایش نظامی مطلوبی برخوردار بود. در اینجا باز هم ارتفاع را کم کردیم و اندکی بعد باید مرز را پشت سر می گذاشتیم و همچون تیری در قلب دشمن نفوذ می کردیم. ناگهان تجمع وسیعی از تجهیزات و ادوات جنگی دشمن شامل تانکها و نفربرها و خودروهای زرهی را مشاهده کردم. برای لحظاتی، حواس و توجهم به آنها بود که با صدای خلبان کابین جلو به خود آمدم. پرسیدم: «این همه تجهیزات در این مکان، چه نقشه شومی علیه ما دارند؟»

او با لحن مطمئنی گفت: «نگران نباش! حساب همه اینها را خواهیم

رسید.»

سریعاً به محاسبات قبلی رجوع کردم. دستگاه ناوبری ما، هدف را چند مایل جلوتر و اندکی به چپ نشان می داد. لحظاتی بعد، جاده ای که نقطه تقاطع آن با مسیر هواپیما، آخرین نقطه نشانه زمینی ما بود، مشاهده شد. مانورهای آمادگی برای رها کردن بمبها را شروع کرده و یک لحظه، موتورها در حالت «پس سوز» و حداکثر قدرت قرار داده شد و با فشار اندکی، هواپیما به سرعت اوجگیری کرده و تلاش کردیم تا آن را در موقعیت مناسب برای شیرجه به سوی هدف قرار دهیم. دستگاه ضد امواج الکترومغناطیسی هواپیما به خوبی کار می کرد و تنها نگرانی ما توپهای ضد هوایی بود که گلوله هایشان در زیر هواپیما و اطراف آن منفجر می شد. حتی آتشی که از دهانه لوله توپهای مستقر بر روی زمین زبانه می کشید، کاملاً دیده می شد.

هواپیما را با مانور یکصد و هشتاد درجه به سمت هدف هدایت



کردیم و در این لحظه، از خلبان کابین جلو سؤال کردم که آیا هدف را در دستگاه نشانه‌روی خود دارد؟ او هواپیما را به چپ و راست مانور داد و همزمان گفت: «آتن‌های تلویزیون و منبع آب را می‌بینم.» و به یکباره فریاد زد: «بله دیدم؛ آنها زیر درختان انبوه استتار شده‌اند.»

تمام این کارها و صحبتها شاید کمتر از ده ثانیه طول کشید. بخشی از این ادوات و تجهیزات، خارج از استتار درختان قرار داشت. با فشار دکمه، بمبها بر روی تجهیزات و خودروهای زرهی رها شدند و همزمان، دوربین عکاسی مستقر در انتهای هواپیما شروع به کار کرد. عوامل دشمن را به وضوح می‌دیدم که با عجله قصد داشتند جان خود را نجات دهند. ارتفاع آن قدر پایین بود که من خودروهای در حال شعله‌ور شدن را از درون آینه‌های اطراف کابین می‌دیدم.

به نظر می‌رسید آنها کاملاً غافلگیر شده‌اند. رگبار مسلسل هواپیما نیز بی‌وقفه بر سر آنان باریدن گرفت. با انجام چند مانور حساب شده، خود را از منطقه هدف که آسیب فراوان دیده بود، دور کردیم و سپس به یک نگاه به اطراف و پشت سر، فهمیدم که از هواپیماهای رهگیر دشمن نیز خبری نیست. اعتقادم به غافلگیر شدن آنها صدها درصد شد. هنوز از بازدید سیستمهای هواپیما و نشان‌دهنده‌های موتور و بازرسی میزان سوخت فارغ نشده بودیم که مجدداً بر فراز نیروهایی که در ابتدای ورود به مرز، از کنار آنها عبور کرده بودیم، قرار گرفتیم. در همین لحظه، خلبان کابین جلو، آتش مسلسلها را متوجه تانکر سوختی کرد که همراه این کاروان بود و لحظاتی بعد، این تانکر، در آتش غرق شد.



بتدریج به مرز نزدیک می‌شدیم و ارتفاع می‌گرفتیم، تا اینکه در فضای کشور خود، ارتفاع را به ۲۵۰۰۰ پا رسانیده، پس از تماس با رادار، خبر موفقیت آمیز این عملیات را با رمز اعلام کردیم. آنها نیز هواپیماهای گشت و مراقبت هوایی را - برابر روش - به سوی ما هدایت کردند. هواپیماهای گشت هوایی، با عبور از منطقه پرواز ما و حرکت به سمت مرز، پوشش لازم را برای مقابله و جلوگیری از حمله احتمالی شکارهای دشمن فراهم کردند و ما با خیالی آسوده، به سمت پایگاه خود ادامه مسیر دادیم و دقایقی بعد، در پایگاه فرود آمدیم. سپس خوشحال از انجام موفقیت آمیز مأموریت، باند پایگاه را ترک کردیم و راهی آشپخانه هواپیما شدیم. مطابق معمول، فرماندهان و پرسنل پایگاه در انتظار ما بودند. پس از پیاده شدن از هواپیما، آنها ما را مورد استقبال قرار داده، با قربانی کردن گوسفند، موفقیت به دست آمده را تبریک گفتند. بلافاصله فیلم دوربینهای هواپیما پیاده شد و ساعتی بعد، با ظهور و چاپ فیلمها و عکسها، به بررسی نتایج مأموریت پرداختیم. عکسها، به خوبی گویای موفقیت در مأموریت بود و ادوات نظامی دشمن را در حال شعله‌ور شدن نشان می‌دادند و در واقع، توفیق در اجرای مأموریت را به صورت مستند تأیید می‌کردند.

دیوار دفاعی بغداد

خاطره‌ای از سرتیپ خلبان علیرضا لمکی

آن روز، در گروه طرح‌های تاکتیکی، خبری نبود. در واقع، پس از عملیات پیروزمندانه «بیت‌المقدس» و آزادی خرمشهر، آرامشی نسبی بر گروه حکمفرما شده بود و از آن رفت و آمدهای فرماندهان و مشورتها و بحثهای طولانی، به میزان قابل توجهی کاسته شده بود. در آن زمان، من به عنوان عضوی از اعضای این گروه، سرگرم تنظیم مقدمات طرحی برای تصرف، کنترل و عملیاتی کردن یکی از پایگاههای هوایی دشمن بودم که نه تنها غیرقابل دسترسی به نظر نمی‌رسید، که پس از عملیات بیت‌المقدس بسیار امکان‌پذیر نیز می‌نمود.

یک روز رئیس مستقیم گروه طرح، با عجله وارد دفتر گروه شده، به من دستور داد که سریعاً اعضای گروه را گردآوری کنم و به اختصار، دستورهای فرمانده «نهاجا» را ابلاغ کرد. وقتی اعضا حاضر شدند، ایشان



پس از خوشامدگویی مختصری گفت:

- با توجه به حملات اخیر ارتش اسرائیل به جنوب لبنان و شکست ارتش عراق از رزمندگان اسلام، رهبران عراق در یک ترند هماهنگ با استکبار جهانی، اعلام کرده‌اند که نیروهایشان را از باقی مانده سرزمینهای ایران - به منظور رویارویی با اسرائیل - خارج می‌کنند و بدین وسیله خواسته‌اند تا سرپوشی بر شکستهای پی در پی ارتش خود بگذارند. از طرف دیگر، اجلاس سران کشورهای غیرمتعهد به صورت ادواری، قرار است اوایل شهریور ماه در بغداد تشکیل شود و بدیهی است با توجه به محل، ایران به هیچ وجه تمایلی به شرکت در این اجلاس ندارد. ضمناً طبق گزارش رسیده، بعضی از سران کشورهای غیرمتعهد، عدم امنیت بغداد را به دلیل جنگ، به عنوان مانعی برای تشکیل این جلسه در آن مکان عنوان کرده‌اند و ارتش عراق هم اعلامیه‌ای صادر کرده که فضای بغداد امن است و در این زمینه هم حرفهای فنی و حرفه‌ای زیادی زده شده است. در اینجا لازم است با یک حمله هوایی ضربتی به تأسیسات نظامی یا اقتصادی در شهر بغداد، خلاف گفته‌های رهبران بغداد را به دنیا و سران غیرمتعهدها ثابت کنیم.

در طول مدت کوتاه خدمت من در گروه مذکور، مأموریت‌های مختلفی را به اتفاق سایر اعضای گروه طراحی کرده بودیم: طرحهای پدافندی، طرحهای متعدد پشتیبانی نزدیک هوایی، طرحهای قطع خطوط مواصلاتی دشمن و انجام حملات هوایی به پایگاههای هوایی و تأسیسات نظامی دشمن و انجام حملات هوایی به پایگاههای هوایی و



تأسیسات نظامی دشمن و عملیات مقابله به مثل در حد بسیار محدود؛ اما هنوز مأموریتی که «نهاجا» را به صورت اهرم قوی و قدرتمندی در برابر خط‌مشی‌های سیاسی دشمن قرار می‌داد، تجربه نشده بود. در بدو امر، نسبت به موفقیت قطعی این طرح، تا حدی دچار تردید شدم؛ بخصوص که منطقه عملیاتی را بغداد در نظر گرفته بودند و من از وضعیت دفاع هوایی این شهر - که در آن زمان با پدافند هوایی «مسکو» مقایسه می‌شد و شرح و تفصیل زیاد و تبلیغات فراوانی برایش می‌کردند - آگاهی کافی داشتم و می‌دانستم که علاوه بر تعداد بسیار زیادی از انواع توپهای ضد هوایی، به وسیله موشکهای «سام - ۳»، «سام - ۸»، «سام - ۲»، «سام - ۶» و موشکهای بسیار چابک و مدرن «کروتال» و «رولند» از این شهر حفاظت می‌شود. همچنین هواپیماهای رهگیر «میگ - ۲۳» و «میگ - ۲۵» معمولاً در اطراف بغداد در حال پرواز بوده و یا در آماده‌باش فوری و کامل قرار داشتند. لذا تصور می‌کردم که ضایعات احتمالی ما در این حمله، بیش از آن خواهد بود که فرمولها و روشهای معمولی بتوانند محاسبه کنند. افکار مختلفی در مغزم جریان داشت: تأثیر انجام این مأموریت چقدر است؟ تعداد هواپیماها باید چند فروند باشد و نهایتاً اگر این مأموریت انجام شد، آیا نتیجه نهایی حاصل می‌گردد و یا نیاز به تکرار خواهد بود؟

صحبتها و نظریات اعضای گروه طرح، همه در جهت تعیین هدفی مناسب در حومه بغداد و انواع هواپیماهایی که بتوانند مهمات بیشتری را به روی هدف رها کنند، دور می‌زد. پس از بحث و بررسی، بالاخره



هوایماهای شکاری بمب افکن «اف - ۴» برای انجام مأموریت انتخاب شد.

و اما هدف؟ این هدف باید مشخصاتی می داشت که انجام مأموریت را توجیه کند. مثلاً باید هدفی بود که صدامیان در طول جنگ، نمونه آن را در داخل خاک جمهوری اسلامی ایران، هدف حملات هوایی قرار داده باشند تا در افکار عمومی، تردیدی در زمینه عملیات مقابله به مثل ایجاد نکنند. در عین حال باید در نقطه ای از شهر بغداد باشد که دفاع هوایی به اصطلاح قدرتمند بغداد را زیر سؤال برده، بی اعتبار کند. و باید پس از انجام عملیات، مدت زمان زیادی، آثار حمله هوایی باقی بماند تا خبرنگاران و منابع آزادی که اخبار جنگ را از بغداد مخابره می کنند، بتوانند این اثرات را ببینند و دشمن موفق به از بین بردن آن آثار نباشد. از همه این حرفها گذشته، بالاخره یک نفعی از این حمله متوجه «نهایجا» گردد و ضربه ای کاری به ماشینهای جنگی عراق وارد شود. با این محورهای تفکر و شاخصها، نهایتاً به این نتیجه رسیدیم که هدف، پالایشگاه «الدوره» در بغداد باشد. زیرا این پالایشگاه در نزدیکی پایگاه هوایی «الرشید» - مهمترین پایگاه هوایی عراق - بود و در مورد حضور و فعال بودن دفاع هوایی در آن منطقه، هیچ تردیدی نبود. ضمناً دود و آتش حاصل از سوختن مواد نفتی، تا مدتها غیر قابل کنترل می بود. از طرفی، دشمن نیز پالایشگاههای ما را به دفعات مورد حملات هوایی قرار داده بود و این عملیات، تلافی جویانه تلقی می گردید و از این حیث نیز هیچ گونه ایرادی بر این مأموریت وارد نبود.



بنابراین، فرمهای مخصوص تکمیل شده، کارهای اداری این مأموریت انجام گردید و پس از تصحیحات و اعمال آخرین نقطه نظرها، برای تصویب، به حضور فرماندهی «نهایا» فرستاده شد. ایشان هم اجرای مأموریت را تصویب کرد و پس از هماهنگی لازم، دستور آن، به یکی از مهمترین پایگاههای هوایی - که در جنگ نقش کلیدی داشت - ابلاغ گردید.

روز موعود، یعنی سیام تیرماه ۱۳۶۱، خلبانان برگزیده عازم انجام مأموریت شدند. من در مرکز فرماندهی مأموریت داشتم که وضعیت کلی را نظارت و کنترل کرده، هرگونه مشکل احتمالی را با هماهنگی سریع و به موقع بر طرف کنم. هواپیماهای گشت برای مقابله با هواپیماهای شکاری رهگیر دشمن که ممکن بود در مسیر مراجعت، بمب افکنهای خودی را مورد تعقیب قرار دهند، در منطقه مناسبی به پرواز در آمدند. هواپیمای سوخت رسان نیز به موقع در منطقه مربوطه قرار گرفت. من خوب می دانستم که درصد ضایعات احتمالی در انجام این مأموریت خطیر، بسیار بالاست. در این افکار غوطه ور بودم که به یاد حرفهای خلبان فرمانده پرواز همین مأموریت افتادم که چندی قبل برایم تعریف کرده بود. او همواره برای انجام مأموریتهای مختلف، آماده و اغلب پیشقدم بود و خلبانی شجاع و بی باک و کار آزموده می نمود و همیشه می گفت: «اکنون در شرایطی هستیم که اگر لازم باشد، می توانم براحتی مأموریتهای افتخاری را به سبک خلبانان «کامیکاز» ژاپنی بپذیرم و انجام دهم.» بی تردید او و هم پروازان قهرمانش، از تهدیدات موجود در مسیر و اطراف



هدف کاملاً آگاه بودند و خطیر بودن این مأموریت بر آنها پوشیده نبود؛ با این حال، با شجاعتی کم نظیر عازم شده بودند.

مدتی بعد اطلاع داده شد که دشمن توسط دیده بانهایش، از ورود این دسته به خاک خود مطلع شده است. متعاقب آن خبر رسید که فعالیت رادارهای موشکهای زمین به هوای سام - ۲ در منطقه تشدید گردیده و سپس اعلام شد که شلیک موشکهای سام - ۶ و سام - ۳ در اطراف بغداد تأیید شده است. چندی نگذشت که اعلام شد دسته پروازی «منصور» در مسیر مراجعت قرار گرفته است. گفتند که یکی از هواپیماها در روی هدف مورد اصابت پدافند زمین به هوای دشمن قرار گرفته و در مسیر بازگشت، یکی از خلبانان آن موفق به ترک هواپیما شده و از سرنوشت خلبان دیگر، اطلاعی در دست نیست. در آن لحظات، بسیار غمگین و افسرده شدم و نمی دانستم کدامیک از این دلاورمردان دچار سانحه شده اند؛ اما شک نداشتم که مأموریت انجام شده است. نتیجه کار را تا همین جا به اطلاع معاونت عملیات و رئیس گروه طرحهای تاکتیکی رساندم که او نیز اظهار تأسف بسیار کرد و دستور عملیات جست و جو و نجات را صادر کرد. چندی بعد، نتیجه عملیات و گزارش بعد از پرواز سایر خلبانان شرکت کننده در عملیات رسید و با بررسی این گزارشها و سایر اطلاعات منابع مختلف، مشخص گردید که بخش وسیعی از پالایشگاه دوره منهدم شده و دود و شعله های ناشی از این بمباران، ساعتهای متمادی، آسمان بغداد را پوشانیده است. ضمناً رسانه های خبری جهان، از طریق خبرنگاران خود در بغداد، شرح حمله هوایی به



پالایشگاه مذکور و شهر بغداد را به تفصیل گزارش کرده‌اند. در این مأموریت، سرهنگ خلبان «عبّاس دوران»، فرمانده دسته «منصور» به درجه رفیع شهادت نایل آمد. او تا زمان شهادت، بالاترین رکورد مأموریت‌های جنگی در بین خلبانان شکاری «نهاجا» را دارا بود و گویا علی رغم نظر فرماندهان و مسئولان «نهاجا»، داوطلبانه، انجام این مأموریت را پذیرفته بود. پس از انهدام هدف و درگیری با پدافند زمین به هوای دشمن و بعد از اصابت موشک، به دستور وی، کمک خلبان، هواپیما را ترک می‌کند و شهید دوران در لحظات آخر، با انجام یک عملیات شجاعانه، هواپیمای آسیب دیده را به سمت تأسیسات مهم دیگری از دشمن هدایت می‌کند و با کوبیدن خود به آن، جان پاکش را نثار آرمانهای والای خویش کرده، روح بلندش به آسمانها پر می‌گشاید. چند روز بعد رسماً اعلام گردید که بغداد، محل امنی برای برگزاری اجلاس سران غیرمتعهّد نیست و پایتخت کشور هند برای انجام این گردهمایی در نظر گرفته شد.

اخطار پوشالی

خاطره‌ای از سرهنگ خلبان مصطفی سهرابی

قبل از پیروزی انقلاب اسلامی، وظیفه هواپیمای P3F^۱ اغلب شناسایی شناورها و زیردریایی‌های شوروی و چین و کشورهای شرقی بوده؛ لکن پس از پیروزی انقلاب و در خلال جنگ تحمیلی، تمام شناورها و زیردریایی‌های حاضر در منطقه را شناسایی می‌کردیم و با تجربه و تحلیل اطلاعات، از مقاصد هر یک و یا هر گروه از این شناورها مطلع می‌شدیم تا توسط یکانهای دریایی و یا هوایی عکس‌العمل لازم در مقابل تحرکات آنها صورت گیرد. در واقع، پرواز این هواپیما مانند خاری بود در چشم بیگانگان حاضر در خلیج فارس و دشمنی که ناجوانمردانه از

۱ - هواپیمایی است که می‌تواند هدفهای دریایی را - اعم از زیر دریایی و شناور - شناسایی کرده، بنا به ضرورت، مورد حمله قرار دهد. جالب‌ترین نقش این هواپیما، شناسایی نسبتاً دقیق موقعیت زیردریایی‌هاست.



سوی آنان حمایت می‌شد. این هواپیما به دلیل قابلیت شناسایی و اهمیت خاصی که داشت، از همان روزهای پیروزی انقلاب اسلامی، در حصر قطعات یدکی قرار گرفت؛ اما متخصصان «نهاجا» با ابتکارات و خلاقیت‌های مختلف، این هواپیما را عملیاتی کرده، روی پا نگه داشته بودند. پرواز عملیاتی این هواپیما در خلال جنگ، چنان برای دشمنان ناباورانه بود که در هر پرواز نمی‌توانستند خشم خود را پنهان سازند و به عناوین مختلف سعی داشتند در انجام مأموریت آن اخلال به وجود آورند. مثلاً به دلایل واهی، از سوی ناوهای آمریکایی و انگلیسی مستقر در منطقه، به این هواپیماها اخطار داده می‌شد تا از این طریق مانع ادامه مسیر و شناسایی شناورها شوند. در اکثر پروازها - خصوصاً در مسیرهای دوردست - بعضاً هواپیماهای متعلق به ناوهای هواپیمابر آمریکایی، به هواپیماهای ما نزدیک می‌شدند تا از مقصود و هدف ما مطلع شوند و یا به انحای مختلف - با گردشهای خطرناک به سوی ما - سعی در ارباب و انصراف ما از انجام مأموریت داشتند. این یاری و مساعدت به عراق، تا سالهای آخر جنگ، به صورت مخفیانه و موزیانه انجام می‌شد؛ حتی آمریکا و انگلیس و سایر کشورهای غربی سعی کردند منطقه خلیج فارس را از انواع شناورهای نظامی اشباع کنند تا هر لحظه که هواپیماهای ایرانی برای مقابله با هواپیماهای متجاوز عراق - که از فضای خلیج فارس استفاده کرده، یا به شناورهای نفتکش و تجارتي که به سمت بنادر ایران در حرکت بودند، حمله‌ور شدند - به پرواز درآیند، از طریق مطلع ساختن خلبانان عراقی، به آنها کمک نمایند تا تغییر سمت



داده، متقابلاً در مقابل فعالیت هواپیماهای ایرانی، ایجاد مزاحمت کنند. نیروی هوایی عراق، در طول جنگ تحمیلی، با وجود مجهز بودن به انواع تجهیزات نظامی و رادارهای دوربرد، نتوانست حوزه کنترل هوایی خود را در خلیج فارس گسترش دهد و از این رو، در حد فاصل شمال نصف النهار ۵۰ درجه به شرق، کنترل آنها بر روی شکاریهایشان تقلیل می یافت و در این مدت، آنها ضمن توافقه‌های پنهانی با دولت غرب، شرایطی را به وجود آورده بودند که مستقیماً یا غیرمستقیم، ناوهای بیگانه به آنها کمکهای فنی هوانوردی ارائه می دادند. گاهی مساعدتهای آنها از این هم فراتر می رفت و اطلاعات مربوط به پرواز هواپیماهای ایرانی را به طریق مختلف، در اختیار آنها قرار می دادند و همواره سعی می کردند از غافلگیر شدن هواپیماهای عراقی در محدوده جزیره «لاوان» تا «رأس البیشه» جلوگیری کنند. به عنوان نمونه، یک نوع شناسایی موزیانه‌ای که آنها برای هواپیماهای عراقی در حال پرواز بر فراز سواحل جنوب خلیج فارس و محدوده کشورهای عربی انجام می دادند، به این صورت بود که به بهانه اخطار به هواپیماهای ایرانی، نوع هواپیما و سمت و ارتفاع و موقعیت جغرافیایی آن را روی فرکانس اضطراری اعلام می کردند و این موجب می شد تا خلبانان عراقی، چنانچه در حد فاصل بُرد موشکهای هواپیمای رهگیری ایرانی قرار داشتند، به سرعت خود را از مهلکه نجات دهند و اگر فاصله زیاد بود، با آرامش، به مأموریت خود ادامه دهند. در حقیقت، نقش کنترل و فرماندهی عراقیها در پهنه خلیج فارس، به عهده ناوهای بیگانه بود.

در یکی از روزهای سال ۱۳۵۹ و اوایل جنگ تحمیلی، در مأموریتی که به سمت شرق کشور آغاز می‌شد و ادامه آن تا نصف‌النهار ۶۱ درجه به طول می‌انجامید، ناو سرفرماندهی ایالات متحده در دریای عمان، به شدت به ما اخطار کرد که ادامه مسیر را متوقف کرده، به سمت دیگری تغییر جهت دهیم. معمولاً ناو سرفرماندهی در دریا، به اتفاق چند رزمناو و ناوشکن و شناورهای لجستیکی، به صورت یک ناوگروه در حرکت هستند و ما می‌دانستیم که این «ناوگروه» عازم خلیج فارس هستند تا به یاری دشمن بشتابند.

به هر حال، این ناوگروه برای جلوگیری از شناخته شدن توسط هواپیمای اکتشافی «پ - تری - اف»، ما را به شدت مورد اخطار قرار داده بود و ما هم قطعاً تصمیم به شناسایی آنها داشتیم؛ به همین جهت به مسیر ادامه دادیم. همه می‌دانند که ناو سرفرماندهی، مجهز به سیستمهای ارتباطی مختلف - از جمله ماهواره‌ای - است که در هر لحظه می‌تواند با اقصی نقاط جهان تماس داشته باشد. ناو آمریکایی مجدداً اعلام کرد که اگر از نصف‌النهار ۶۱ درجه جلوتر برویم، با ما درگیر شده و ما را هدف قرار خواهد داد. ما نیز با علم به اینکه مسیر پروازی مان، قانونی و فاقد هرگونه ایراد و اشکالی بود، کماکان به مسیر ادامه دادیم. این بار، کنترلر ناو با لحنی خشمگین، بر روی فرکانس رادیویی اضطراری - که تمام ایستگاههایی که روی رادیو به گوش هستند، متوجه آن می‌شوند - سه بار اعلام کرد که «این یک دستور جنگی است. مسیر خود را تغییر دهید.»

مفهوم آن، این بود که اگر تغییر مسیر ندهیم، از دید ستاد آمریکا در



واشنگتن، ما را یک دشمن تلقی کرده، و احتمالاً با سلاحهای خود، به ما شلیک خواهند کرد.

در این هنگام، بین کروی پروازی، مشورت‌هایی صورت گرفت. اول اینکه، ما پروازی غیر منطبق با اصول هوانوردی و پروازی بین‌المللی نداشتیم و دوم اینکه، اگر اینها ما را مورد اصابت قرار دهند، با فرض اینکه موفق به خروج اضطراری از هواپیما شویم، صدها مایل از پایگاه خود دور هستیم و چه کسی می‌تواند ما را بر روی اقیانوس هند و دریای عمان شناسایی کند و نجات دهد؟

فرمانده هواپیما ضمن اعلام مراتب اخطار بیگانگان به ایستگاه کنترل‌کننده و شنیدن صحبت‌های بقیه پرسنل، با شجاعتی بی‌نظیر، تصمیم به ادامه مسیر گرفت و این اخطار نیز کوچکترین خللی در عزم راسخ کروی پروازی به وجود نیاورد. ما به دقت و حوصله فراوان، آن قدر مسیر را ادامه دادیم تا تمامی ناوگروه را شناسایی کرده، از سرعت حرکت آنها اطلاع لازم را کسب کردیم و مأموریت خود را تمام و کمال به انجام رسانیدیم. آنها که در واشنگتن دستور می‌دادند و اعضای این ناوگروه نتوانستند در مقابل عزم راسخ و شیوه قانونی پرواز ما، بهانه‌ای یافته، جهت مبادرت به شلیک، تصمیمی قطعی اتخاذ کنند.

در طول مأموریت‌های مختلف، یک بار ما توانستیم یک کشتی ماهیگیری مصری را که با عنوان ماهیگیری در آبهای خلیج فارس، مشغول جاسوسی برای عراق بود، شناسایی و با اطلاع دادن به عوامل مربوط، توقیف کنیم و یاکشتی تجارتی عراق را که حامل اسلحه و مهمات



- تحت لوای کالای تجارتی مانند کولر و یخچال بود، شناسایی کردیم تا در مورد توقیف آن اقدام شود. در واقع، بهره‌گیری از ضعف و تزلزل دشمن، برای ما یک اصل بود و نظیر این مأموریتها در طول هشت سال دفاع مقدّس، بسیار اتفاق افتاد.

فرشی از بمب

خاطره‌ای از سرتیپ خلبان علیرضا نمکی

آن روز، فرماندهی پایگاه مرا احضار و ابلاغ کرد که: «سریعاً خودت را به تهران برسان و در جلسه‌ گروه طرح‌های تاکتیکی شرکت کن. گویا آنها نظریاتی دارند که شما باید دقت، دریافت و ارزیابی‌شان کنی و نتیجه را برای من بیاوری.»

با شناختی که از اخلاق ایشان داشتم، می‌دانستم کوشش برای طرح سؤالات بیشتر در این زمینه برای کسب اطلاعات دیگر، بی‌فایده خواهد بود. اگر لازم بود، ایشان خودگفتنی‌ها را می‌گفت! بلافاصله حرکت کردم و صبح زود روز بعد، خود را به ستاد «نهاجا» رسانده، در گردهمایی گروه طرح‌های تاکتیکی شرکت کردم.



سرتیپ خلبان «هوشیار»^۱ به عنوان رئیس گروه، در پشت میز کارش، مشغول نوشتن بود و افسران خلبان دیگر که هر یک به نوعی سمت استادی ما را داشتند و قاعدتاً از با تجربه‌ترین‌ها بودند، به واسطه عضویت در گروه، در آنجا حضور داشتند. با دیدن من، همگی بزرگوارانه برخاستند و من هم تواضع و فروتنی آنان را با احترام نظامی جواب دادم. تیمسار هوشیار با لحنی که هم مرا شرمنده می‌کرد و هم تشویقی برایم محسوب می‌شد، گفت: «مردی از قلب جبهه‌ها!» و سپس خواست که وضعیت پروازها و روحیه خلبانان، نحوه مشارکت ما در عملیات پشتیبانی از نیروهای خودی، وضع فرماندهی و کنترل در منطقه را برایش بازگو کنم. همه را حتی‌المقدور پاسخ دادم و سؤالات پراکنده دیگری نیز رد و بدل شد. در نهایت، مطلب اصلی را از زبان تیمسار «قاسمیان» - که او هم از خبرگان فن و از خلبانان برجسته بود - شنیدیم.

تصمیم بر این بود که نیروی هوایی برای ایجاد ناامنی و تضعیف دشمن در مناطق نبرد و خطوط مقدم جبهه‌ها، با گستردن فرشی از بمب از ارتفاع بالا، بمبهای فراوانی را بر سر قرارگاه‌ها، لشکرها و تیپهای دشمن فرو ریزد. برای لحظه‌ای، یگه خوردم و فوراً حالت مخالفت به خود گرفتم. برای آنها توضیح دادم که موشکهای زمین به هوای «سام - ۲» دشمن، در ارتفاع بالا، ما را بسیار تهدید خواهد کرد و ممکن است میران ضایعات به قدری بالا برود که روحیه خلبانان را کاهش دهد. تأثیرات

۱ - مرحوم سرتیپ خلبان «هوشیار» از جمله خلبانان کم‌نظیر در نیروی هوایی و معلّم پرواز من بود و برای ایشان احترام فوق‌العاده‌ای قائل بودم. یادش گرامی باد.



جوّی بر روی بمبها و پرواز مشکل هواپیماها در ارتفاع بالا - در حالی که هر یک حامل چند تن بمب هستند و احتمال حمله شکاریهای دشمن را که در این صورت، بی شباهت به حمله گرگهای گرسنه به گله‌ای از گوزنهای آبستن نیست - نیز مطرح کردم.

سرتیپ هوشیار، که قبلاً طرح کاملی تهیه کرده بود، همه موارد را یک به یک پاسخ داد. حمایت بمب افکن‌ها را به هواپیماهای «اف - ۱۴» سپرده بود و مسأله موشکهای زمین به هوای «سام - ۲» را نیز با ارائه تمهیدی مطلوب در برنامه جنگ الکترونیک توجیه کرد. برای دقت نشانه‌روی و تأثیرات جوّی بر روی بمبها و نحوه پرواز هواپیماها نیز راه‌حلهای حساب شده و مناسب ذکر کرد. من که تا آن زمان موشکهای «سام - ۲» را ندیده بودم، هنوز نگران گروه خلبانان جوانی بودم که ممکن بود شکار این موشکها بشوند. سعی کردم که دلیلی برای رد این تاکتیک جدید بیابم و یا بهتر بگویم علتی بتراشم. به سرعت، برگ برنده‌ای ارائه دادم و گفتم که در ارتفاع بالا - بین چهل هزار تا هفتاد هزار پا - موضوع ناوبری دقیق مطرح است و برای موجه جلوه دادن گفته‌هایم، پیشنهاد کردم که یک هواپیمای اکتشاف هوایی «آر-اف - ۱۴» که هواپیمای بسیار ارزشمندی است و مجهّز به دستگاههایی است که دقت ناوبری و شناسایی مسیر آن زبانزد است، در پیشاپیش ما حرکت کند و قبل از رها کردن بمبها، یک عکس از منطقه هدف بگیرد و ضمن دستور پرتاب بمبها - به واسطه دقت فراوانی که دارد - پس از عملیات نیز به نحوی وارد منطقه شده، تصویر بعد از بمباران را نیز بگیرد. تا حدودی مطمئن بودم که



با این پیشنهاد، به علت ارزش فوق‌العاده هواپیمای مذکور، آنها مجاب خواهند شد و دست از پافشاری در انجام این نوع مأموریت خواهند کشید. اتفاقاً یک خلبان شجاع هواپیمای شناسایی «آر-اف - ۴» در آنجا بود^۱ و گفت: «جناب سرگرد، هیچ ایرادی ندارد. من شخصاً حاضریم این مأموریت را رهبری و هدایت کنم. بهترین حسن این کار، این است که چون به سیستم اعلام خبر راداری پیشرفته‌ای مجهز هستم، اگر هواپیماهای دشمن، نزدیک دسته‌های پروازی شوند، سریعاً می‌توانیم وضعیت را اطلاع دهیم.»

رئیس گروه طرح، با نگاهی تشکرآمیز، او را ستود و گفت دیگر بهانه‌ای نخواهد بود و این مورد نیز تصویب گردید.

پس از صرف ناهار و کمی شوخی و خنده، پاکتی مهر و موم شده که می‌دانستم حاوی اطلاعات و دستورهای راجع به هدف و مأموریت است، به دستم دادند تا به فرمانده پایگاه خودم برسانم. به محض مراجعت به پایگاه و تماس با فرمانده یکان، پاکت را تقدیم کردم و او پس از مطالعه مفاد درون آن، فوراً دستورهایی در مورد آغاز پروازهای آموزشی بمباران از ارتفاع بالا، به واحد عملیات پایگاه صادر کرد.

چندی گذشت و یک روز صبح، ایشان مرا به پست فرماندهی فراخواند و در حضور معاون عملیاتی، موضوع انجام عملیات واقعی را برابم توضیح داد و زمان روی هدف و سایر دستورها را ابلاغ کرد. من در

۱ - شهید سرهنگ خلبان عباس دوران از قهرمانان بنام جنگ تحمیلی به شمار می‌رود.



خود فرو رفته بودم و تمام افکارم متوجّه موشکهای «سام - ۲» بود و این که اگر بتوانیم آنها را منحرف کنیم، چگونه از اصابت آنها مصون بمانیم؟ از تهدید شکارها نگرانی نداشتیم؛ چون در مرحلهٔ اوّل، آنها قادر نبودند آسیبی به ما برسانند؛ زیرا آمادگی این کار را نداشتند و در ثانی، خلبانان «اف - ۱۴» ما را همراهی می کردند و دشمن ترس فراوانی از این نوع هواپیما داشت.

وقتی به نقشهٔ تهدیدات مراجعه کردم، دیدم که چند موضع موشکهای زمین به هوای «سام - ۶» در اطراف هدف و یک موضع موشک «سام - ۲» در نقطه‌ای دور دست قرار دارد که با توجّه به اطلاعات تکنیکی موجود از توانایی «سام - ۲»، احتمال مورد اصابت قرار دادن، تقریباً به میزان قابل توجّهی کاهش می یافت؛ اما وقت کافی برای فکر و بررسی بیشتر وجود نداشت. سایر خلبانان را به «اتاق جنگ» فرا خواندم و توجیهات پروازی و اصل مأموریت را بازگو کردم. به سؤالات متعدّد خلبانان همان پاسخهایی را دادم که با آن توجیه شده بودم. اگر این پرواز با موفقیت توأم می شد، سیل پروازها و حملات هوایی مشابه، روانهٔ جبهه‌ها، خطوط مقدّم و قرارگاههای تاکتیکی دشمن می گردید و اگر با شکست همراه می شد ...

آخرین مسیر و سمت پرواز به سوی هدف را به گونه‌ای برگزیدم که حداقل زمان را در محدودهٔ تأثیرات موشک «سام - ۲» قرار داشته باشیم. در ارتفاع پرواز و شرایط پروازی ما، احتمال قرار گرفتن در بُرد موشکهای «سام - ۶» در حد ضعیفی وجود داشت. بالاخره آخرین سمت پرواز به



سوی هدف، طبق قرار قبلی، به وسیله رمز، به تهران اطلاع داده شد. با شروع مأموریت در سکوت مطلق رادیویی، یکی پس از دیگری فرودگاه را پشت سر گذاشتیم و با آمادگی برای الحاق به دسته پروازی هواپیماهای «اف - ۱۴» ادامه مسیر دادیم. برای غافلگیر کردن دشمن، از حداکثر امکانات استفاده کرده و خطاهای حفاظتی را به حداقل رسانیده بودیم. این عملیات، کاری ناآزموده بود و برای اولین مرتبه و به صورت آزمایشی انجام می شد. یعنی ممکن بود وقایعی در شرف وقوع باشد که ما پیش‌بینی آن را نکرده باشیم. ابهامات و تاریکیها هنوز در ذهنم موج می زد.

در یک لحظه، پرواز جمع هواپیماهای «اف - ۱۴» و شکاری شناسایی «آر - اف - ۴» را در گوشه افق مشاهده کردم. آنها وظیفه داشتند که ما را ببانند و با ما همراه بشوند. هواپیمای «آر - اف - ۴» نیز طبق قرار قبلی، در جلو قرار بگیرد. همه چیز مطابق برنامه پیش رفته بود. هر کدام از هواپیماها، از یکی از پایگاههای نیروی هوایی پرواز کرده و هماهنگی و دقت عمل آنها شایان قدردانی بود. کارها با سرعت قابل قبولی انجام شد. هواپیمای اکتشافی «آر، اف - ۴» محل ما را در آسمان یافت و به همراه هواپیماهای شکاری «اف - ۱۴» پرواز موزون و حساب شده‌ای را به سمت هدف شروع کردیم. ارتفاع لازم را نیز بتدریج به دست آوردیم و آخرین سمت به سوی هدف را ساختیم و آماده فرو ریختن بمبها شدیم. پرواز در ارتفاع بالا، به علت کم شدن غلظت هوا، بسیار مشکل می گردد و تأثیرات الیاف هوا بر روی سطوح فرامین نسبتاً کم شده،



مانورهای هواپیما بسیار کند صورت می‌گیرد. در نتیجه، از آن چابکی که هواپیماهای شکاری معمولاً در سطح زمین برخوردارند، در ارتفاع بالا خبری نیست. از طرفی اگر مسیر پرواز در ارتفاعات بالا دچار اندک تغییراتی بشود، برای تصحیح آن، وقت زیادی لازم است و به سرعت امکان‌پذیر نخواهد بود. هواپیمایی که می‌خواهد بمبهای خود را رها کند و با دقت هدف را مورد اصابت قرار دهد، باید اشتباهات مسیر را به حداقل ممکن کاهش داده، هواپیما نیز به تجهیزات مناسب - با حساسیت زیاد - برای ناوبری و هدفگیری دقیق مجهز باشد.

هواپیمای «آر-اف - ۴»، با جسارت تمام، پیشاپیش دسته‌های پروازی در حرکت بود. ما اطمینان خاطر داشتیم که مسیر پرواز و همچنین زمان دقیق رهایی را خلبان هواپیمای شناسایی محاسبه و اعلام خواهد کرد. مجالی برای تلف کردن وقت و مشاهده اتفاقات روی زمین و زیر هواپیما باقی نمانده بود. با تطبیق دستگاه نشانه‌روی روی هواپیمای من بر روی نقطه نشانی زمین و اعلام رمز، همه هواپیماها بمبهای خود را فرو ریختند. در همین لحظه، شلیک موشکهای زمین به هوای «سام - ۶» آغاز گردید. دستگاههای جنگ الکترونیک هواپیماهای ما هم بی‌وقفه و به خوبی کار می‌کردند و نتیجه خوب کار آنها را از منحرف شدن همه موشکهای شلیک شده دشمن، به خوبی احساس می‌کردیم. سپس گردش به سمت نیروهای خودی را آغاز کردیم. همه چیز به خوبی پیش می‌رفت و با یک سؤال رادیویی متوجه شدم که همه سالم هستند و موشکهای «سام - ۶» به خطا رفته‌اند. شلیک موشکهای «سام - ۲» نیز توسط دستگاههای



داخل کابین هواپیماها تأکید شد. هیچ یک از آنها را ندیدم. با خوشحالی، از وضعیت «آر - اف - ۴» و هواپیماهای «اف - ۱۴» پرسیدم. آنها نیز هیچ ایرادی نداشتند.

در نقطه موعود، دسته‌های پروازی از یکدیگر جدا شدند و هواپیمای اکتشافی «آر، اف - ۴» و هواپیماهای «اف - ۱۴»، هر کدام راهی پایگاههای خود شدند. ما نیز به سمت پایگاه خویش پرکشیدیم. پس از فرود، به شکرانه اینکه این مأموریت خطر، به سلامت انجام شده بود، تعدادی گوسفند در جلو هواپیماها قربانی شد. در آن لحظه، سخنان و تدابیر رئیس گروه طرح به یادم آمد و متوجه شدم که بینش او چقدر با تفکرات جوانی مثل من فرق می‌کرد و تجربه‌اش چه گنج گرانمایی بود. به یاد بیت شعری افتادم:

آنچه در آینه جوان بیند پیر در خشت خام آن بیند

پس از این عملیات موفقیت‌آمیز^۱ و آزمون عملی بمباران از ارتفاع بالا برای ریختن فرشی از بمب بر سر دشمن، راه و شیوه جدیدی در تاکتیک عملیات بمباران نیروی هوایی گشوده شد و این عملیات، منشأ ثمرات فراوانی در جنگ، برای پشتیبانی از رزمندگان نیروی زمینی در جبهه‌ها شد.

۱ - تصاویر زیبایی از شروع و خاتمه عملیات گرفته شده بود. به طور مثال بعدها دیدم که در عکس، قبل از رها کردن بمبها، یک تانک در کنار یک جویبار قرار داشت و در عکس بعد از عملیات، یکی از بمبها دقیقاً همان تانک را مورد اصابت قرار داده بود. انهدام کامل یک قرارگاه تاکتیکی دشمن که آنتهای مخابراتی بر فراز آن مشاهده می‌شد نیز از نتایج اولیه این بمباران بود.

فهرست انتشارات عقیدتی سیاسی نهاجا

● کتب منتشر شده :

- ۱ - پرواز تایی 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 - ربیع القلوب (۱) (آموزش روخوانی قرآن) ۹۵۰ ریال
- ۸ - ربیع 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 نهاجا) ۳۵۰۰ ریال
- ۱۲ - روز سانحه (داستان جنگی بر اساس خاطرات یکی از خلبانان نهاجا) ۶۰۰۰ ریال
- ۱۳ - سیمای قرآن در حدیث ۳۲۰۰ ریال
- ۱۴ - بر بلندای سپهر جلد ۲ (خاطرات خلبانان نهاجا) ۳۵۰۰ ریال
- ۱۵ - بر بلندای سپهر جلد ۱ (خاطرات خلبانان نهاجا) ۳۵۰۰ ریال
- ۱۶ - هنر و هنرمندی در نظام اسلامی ۴۰۰۰ ریال
- ۱۷ - اعجوبه قرن (زندگینامه شهید سرلشکر خلبان مصطفی اردستانی) ۷۰۰۰ ریال
- ۱۸ - بر بلندای سپهر جلد ۳ (خاطرات خلبانان نهاجا) ۳۵۰۰ ریال

● به زودی منتشر می‌شود :

- ۱ - مقدمه‌ای بر حقوق بین‌الملل هوایی
- ۲ - انتخابی دیگر (زندگینامه شهید سرلشکر خلبان علیرضا یاسینی)
- ۳ - عقابان در بند جلد (۲)
- ۴ - موشک‌های استراتژیک جهان
- ۵ - پرواز تاریخی نهایت (ترجمه انگلیسی و عربی)
- ۶ - پاکباز عرصه عشق (ترجمه انگلیسی و عربی)
- ۷ - نیروی هوایی در آینه ولایت
- ۸ - پیشگامان پرواز در ایران

« بسمه تعالی »

مقتاضی 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: $\frac{۱۷۳۵۳}{۴۱۹}$ 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.