



عملکرد هوانیروز در هشت سال جنگ تحمیلی

آموزش معارف جنگ ویژه افسران دوره عالی هوانیروز

تدوین : سرتیپ دوم خلبان ابراهیم محمدزاده

عملکرد هوانیروز در هشت سال جنگ تحمیلی

تدوین: سرتیپ دوم خلبان ابراهیم محمدزاده

بررسی نهایی: سرتیپ ستاد ناصر آراسته - سرتیپ ستاد سید حسام هاشمی

صفحه‌آرایی: ستواندوم وظیفه امین پناهی

طرح جلد: حامد خدمتی

نوبت / سال چاپ: اول / بهار ۱۴۰۰

قیمت:

مرکز پخش: تلفن: ۲۲۴۸۹۰۰۲ نمابر: ۲۲۴۸۸۶۵۰

حق چاپ برای «هیئت معارف جنگ شهید سپهبد علی صیادشیرازی» محفوظ است.

www.maarefjang.ir

"از همه نگارندگان حوادث جنگ و همه کسانی که توان انجام وظیفه در این مهم را دارند، درخواست می‌کنم از ثبت و ضبط جزئیات این دوران غفلت نکنند و این گنجینه تمام‌نشدنی را برای آیندگان به ودیعه بگذارند."

"جنگ تحمیلی شکوه و عظمت ایمان و اسلام را در پهنای جهان منتشر نمود."

امام خمینی (ره)

"می‌خواهم بگویم که این جنگ یک گنج است. آیا ما خواهیم توانست از این گنج استفاده کنیم؟ آن هشت سال جنگ، بایستی تاریخ ما را تغذیه کند."

"دفاع مقدس مظهر حماسه است، مظهر معنویت و دینداری است، مظهر آرمان‌خواهی، مظهر ایثار و از خودگذشتگی است، مظهر ایستادگی، پایداری و مقاومت است، مظهر تدبیر و حکمت است، روایت آن جهاد نیز مقدس و جهاد است."

"یک رزمنده تا زمانی که خاطراتش را ثبت نکرده، هنوز چیزهایی به تاریخ و آینده و آرمانش بدهکار است."

مقام معظم رهبری حضرت آیت الله خامنه‌ای (مدظله العالی)

فرازهایی از پیام حضرت امام^(ع) در اسفندماه ۱۳۶۷

خطاب به روحانیت سراسر کشور (در رابطه با پذیرش قطعنامه ۵۹۸)

صحیفه امام خمینی^(ع)، جلد ۲۱، صفحه ۲۸۳

- ما هر روز در جنگ برکتی داشتیم که در همه صحنه‌ها بهره جسته‌ایم.
- ما انقلابمان را در جنگ به جهان صادر نموده‌ایم.
- ما مظلومیت خویش و ستم متجاوزان را در جنگ ثابت نموده‌ایم.
- ما در جنگ پرده از چهره تزویر جهان‌خواران کنار زدیم.
- ما در جنگ دوستان و دشمنان خود را شناخته‌ایم.
- ما در جنگ به این نتیجه رسیده‌ایم که باید روی پای خودمان بایستیم.
- ما در جنگ اُبهت دو ابرقدرت شرق و غرب را شکستیم.
- ما در جنگ ریشه‌های پربار انقلاب اسلامی‌مان را محکم کردیم.
- ما در جنگ حس برادری و وطن‌دوستی را در نهاد یکایک مردمان بارور کردیم.
- ما در جنگ به مردم جهان و خصوصاً مردم منطقه نشان دادیم که علیه تمامی قدرت‌ها و ابرقدرت‌ها سالیان سال می‌توان مبارزه کرد.
- جنگ ما جنگ حق و باطل بود و تمام شدنی نیست.
- جنگ ما جنگ فقر و غنا بود.
- جنگ ما جنگ ایمان و ردالت بود و این جنگ از آدم تا ختم زندگی وجود دارد.
- جنگ ما موجب شد که تمامی سردمداران نظام‌های فاسد در مقابل اسلام احساس ذلت کنند.
- ما در جنگ برای یک لحظه هم نادم و پشیمان از عملکرد خود نیستیم. راستی مگر فراموش کرده‌ایم که ما برای ادای تکلیف جنگیده‌ایم و نتیجه، فرع آن بوده است.
- از همه اینها مهم‌تر، استمرار روح اسلام انقلابی در پرتو جنگ است، همه اینها از برکت خون‌های پاک شهدای عزیز هشت سال نبرد بود، از تلاش مادران، پدران و مردم عزیز در ده سال مبارزه با آمریکا، غرب و شوروی نشأت گرفته است.
- ملت ما تا آن روز که احساس کرد توان و تکلیف جنگ دارد، به وظیفه خود عمل نمود... آن ساعتی هم که مصلحت بقای انقلاب را در قبول قطعنامه دید و گردن نهاد، باز به وظیفه خود عمل کرد.

معارف جنگ

«معارف جنگ» مجموعه‌ای از یافته‌ها، ذخایر و دستاوردهای جبهه‌های نبرد حق علیه باطل است که خداوند متعال به پاس فداکاری‌ها، ایثارگری‌ها و برکت خون شهدای والامقام، نصیب رزمندگان اسلام نموده و از سینه‌های جوشان آنها به سینه‌های پاک و تشنه نسل جوان انقلاب اسلامی منتقل می‌گردد.

«هیئت معارف جنگ» از پاییز سال ۱۳۷۳ با همت والای امیر سرافراز ارتش اسلام «شهید سپهبد علی صیادشیرازی» شکل گرفت و در سال ۱۳۷۴ با تصویب کریمانه و حمایت‌های مادی و معنوی حضرت امام خامنه‌ای^(مدظله‌العالی) مقام معظم رهبری و فرماندهی کل قوا، به صورت رسمی این رسالت مهم را با روحیه متعالی بسیجی بر عهده گرفته و مفتخر است که با الهام از کلام نورانی خداوند متعال مبنی بر «وَالَّذِينَ جَاهَدُوا فِينَا لَنَهْدِيَنَّهُمْ سُبُلَنَا وَإِنَّ اللَّهَ لَمَعَ الْمُحْسِنِينَ»، با صداقت و تلاش دسته‌جمعی در این وادی مقدس گام نهاده و این رسالت افتخارآمیز را که با گرایش «پژوهشی - فرهنگی - عملیاتی و آموزشی» شکل گرفته است ادامه دهد و در این راه امید به لطف و یاری خداوند متعال دارد.

شیوه کار هیئت معارف جنگ در گردآوری تجارب جبهه‌های نبرد از سال ۱۳۷۳ تا سال ۱۳۷۸ بدین ترتیب بوده است که بر اساس زمان و مکان هر عملیات، جمعی از رزمندگان اسلام که در آن عملیات نقش مهمی را بر عهده داشته‌اند به منطقه عملیات عزیمت نموده و با یادآوری خاطرات خود در صحنه نبرد و برداشت‌های تحریری، صوتی و تصویری، مجموعه‌ای از حقایق و واقعیت‌های تلخ و شیرین را گردآوری نموده است. این هیئت بعد از سال ۱۳۷۸، همچنان با اجرای آموزش‌های میدانی، نسبت به تکمیل برداشت‌های میدانی عملیات ثامن الائمه^(ع) و سایر عملیات‌ها اقدام نمود. چاپ ۱۹۰ عنوان کتاب مستند از وقایع هشت سال دفاع مقدس از سال ۱۳۷۹ تا پایان سال ۱۳۹۹ از اقدامات هیئت معارف جنگ می‌باشد.

آموزش معارف جنگ، از سال ۱۳۷۴ به صورت نظری و میدانی برای هر دوره از دانشجویان سال ۳ دانشگاه افسری امام علی^(ع) نزا و از سال ۱۳۸۲ نیز برای دانشجویان سال ۳ دانشگاه‌های افسری هوایی، دریایی و فارابی و از سال ۱۳۹۴ برای دانشجویان سال ۳ دانشگاه قرارگاه پدافند هوایی خاتم الانبیاء^(ص) به اجرا درآمده و تا پایان سال ۱۳۹۹ تعداد ۳۲۷۸۸ نفر از فارغ‌التحصیلان دانشگاه‌های مزبور را در دو مرحله نظری و میدانی مورد آموزش قرار گرفته‌اند.

هیئت معارف جنگ همچنین از سال ۱۳۸۷ آموزش کارکنان وظیفه در مقاطع تحصیلی فوق دیپلم، لیسانس، فوق لیسانس و دکترا در مراکز آموزش وظیفه را پی‌ریزی نمود و این عزیزان در زمان

آموزش مقدماتی و قبل از عزیمت به یگان‌های سازمانی خود به مدت شانزده ساعت آموزش معارف جنگ را برابر برنامه آموزشی طی نموده که تا پایان سال ۱۳۹۹، بیش از ۴۷۹ هزار نفر از کارکنان وظیفه که فارغ‌التحصیل دانشگاه‌ها و مراکز آموزش عالی کشور می‌باشند، آموزش نظری معارف جنگ را فرا گرفته‌اند.

آموزش معارف جنگ برای کلیه دانش‌آموزان پایور اجا از سال ۱۳۸۷ در آموزشگاه نظامی جوادالائمه نذاجا برگزار می‌گردید و از سال ۱۳۹۸ این آموزش‌ها در ۵ مرکز آموزش اجا (جوادالائمه^(ع) نذاجا، تفنگداران دریایی نذاجا، باقرالعلوم^(ع) نذاجا، شهید خضایی نهاجا و علی‌اکبر^(ع) نپاجا) برنامه‌ریزی شد، که بر این اساس تا پایان سال ۱۳۹۹، تعداد ۱۲۳۹۲ نفر دانش‌آموز پایور به مدت ۱۶ ساعت در هر دوره، آموزش نظری معارف جنگ را فرا گرفته‌اند.

آموزش معارف جنگ برای دانشجویان دوره‌های عالی رسته‌ای با موضوع نقش رسته مربوطه در دفاع مقدس به مدت ۸ ساعت برگزار شد که از سال ۱۳۹۰ تا پایان سال ۱۳۹۹، آموزش‌ها در ۱۸ مرکز برای تعداد ۹۴۹۱ نفر دانشجو برگزار گردیده است.

از بهمن سال ۱۳۹۳ تا پایان سال ۱۳۹۹، بیش از ۵۶۹ هزار نفر از سربازان دیپلم و زیر دیپلم نیز در هر دوره به مدت هشت ساعت تحت آموزش معارف جنگ قرار گرفته‌اند.

آموزش معارف جنگ برای دانشجویان دافوس آجا به مدت ۸ ساعت در ۴ جلسه در سال ۱۳۹۸ برای تعداد ۲۶۴ نفر برگزار شد.

آموزش معارف جنگ برای مدیران ارشد ساحفاجا به مدت ۸ ساعت برای تعداد ۲۲۰ نفر دانشجو در سال ۱۳۹۸ برگزار شد.

آموزش معارف جنگ برای مدیران ارشد عقیدتی سیاسی ارتش برای تعداد ۶۰ نفر در سال ۱۳۹۹ برگزار شد.

هیئت معارف جنگ «شهید سپهبد علی صیادشیرازی»

برای مقابله با دشمنان بلایستی ما چه ارتشی، چه سپاهی و چه بیچی یه واحد و قدرت واحد باشیم.

«شهید سپهبد علی صیادشیرازی - ۱۳۶۴/۱۱/۲۶»



خلاصه‌ای از زندگینامه سرتیپ دوم خلبان ابراهیم محمدزاده

سرتیپ دوم خلبان ابراهیم محمدزاده در سال ۱۳۳۲ در منطقه نیاوران تهران به دنیا آمد. دوران تحصیلات ابتدایی را در نیاوران و شهرستان دماوند به پایان رساند.

در سال ۱۳۵۲ از دبیرستان رازی شهرستان قائم شهر فارغ التحصیل گردید و جهت تخصص خلبانی بالگرد جذب هواپیمایی نیروی زمینی (هوا نیروز) گردیده پس از گذراندن دوره‌های مقدماتی آموزشی و طی رسته زرهی در دانشکده زرهی شیراز، وارد دانشکده خلبانی هوا نیروز گردید.

در سال ۱۳۵۴ موفق به دریافت گواهینامه خلبانی بالگرد شد و در ادامه پروازهای آموزشی در بهمن ماه سال ۱۳۵۶ در تخصص معلم خلبانی بالگرد جنگنده کبرا فارغ التحصیل و جهت ادامه خدمت به پایگاه هوا نیروز کرمان منتقل گردیده مشاغل وی: فرمانده گروهان‌های پروازی و گردان تک پایگاه هوا نیروز کرمان، فرمانده گردان تک پایگاه هوا نیروز کرمانشاه.

در سال ۱۳۷۵ فرمانده پایگاه هوا نیروز مسجد سلیمان، در سال ۱۳۸۰ فرماندهی پایگاه هوا نیروز مشهد مقدس و جانشین فرماندهی هوا نیروز از سوابق خدمتی نامبرده می‌باشد. در دوران دفاع مقدس به عنوان خلبان بالگرد جنگنده کبرا، افسر عملیات، فرمانده و لیدر تیم‌های پروازی در مناطق عملیاتی جنوب، غرب و شمالغرب کشور حضور فعال داشت. در سال ۱۳۸۷ پس از ۳۵ سال خدمت و در سمت جانشینی فرماندهی هوا نیروز بازنشسته گردید. در دوران بازنشستگی به عنوان همکار گروه معارف جنگ هوا نیروز، سازمان موزه انقلاب و دفاع مقدس در زمینه تهیه و چاپ خاطرات رزمندگان و مستندات تاریخی دفاع مقدس به عنوان کارشناس و تدوینگر نقش فعال داشته است.

فهرست مطالب

۱	تاریخچه تشکیل هوانیروز
۵	فصل اول (عملکرد هوانیروز در قبل و بعد از پیروزی انقلاب اسلامی ایران)
۵	دوران قبل از انقلاب
۸	دوران پس از پیروزی انقلاب
۱۲	حوادث و وقایع منطقه شمال غرب (کردستان و آذربایجان غربی)
۲۹	فصل دوم (عملکرد هوانیروز در مرحله تثبیت دشمن (سال اول جنگ))
۳۰	دفاع در منطقه جنوبغرب (استان خوزستان)
۳۷	دفاع هوانیروز در مناطق عملیاتی غرب (کرمانشاه - ایلام)
۴۵	فصل سوم (عملکرد هوانیروز در مرحله دفع دشمن (سال دوم جنگ))
۶۵	فصل چهارم (عملکرد هوانیروز در مرحله تنبیه متجاوز (سال سوم تا پایان دفاع مقدس))
۱۰۷	فصل پنجم (سایر اقدامات هوانیروز در هشت سال جنگ تحمیلی)
۱۰۷	ابتکارات، خلاقیتها و نوآوریها
۱۱۶	خلاصه عملکردهای دیگر هوانیروز در دفاع مقدس
۱۲۷	سخنرانی سرتیپ ستاد ناصر آراسته
۱۳۷	زندگی نامه تعدادی از شهدای هوانیروز
۱۴۵	تصاویر
۱۵۳	منابع

تاریخچه تشکیل هوانیروز

در اواخر سال ۱۳۳۹ شمسی نیروی زمینی ارتش در زمینه تحولات جدید در ارتش های جهان، به خصوص اروپا و آمریکا در استفاده از هواپیما و بالگرد در نیروی زمینی و دریایی، به این نتیجه رسید که به منظور پشتیبانی و افزایش تحرک در جابه جایی سریع نیروهای درگیر در مناطق عملیاتی، نیازمند به یگان هواپیمایی و بالگرد می باشد.

در تحقق این تفکر، سرانجام پس از بررسی های لازم، تأسیس یگانی به نام هواپیمایی نیروی زمینی را به تصویب رسانده و به منظور تشکیل هسته اولیه هوانیروز جهت گزینش و جذب نیرو، دفتری در رکن سوم نیروی زمینی تشکیل می دهد و سپس یکی از افسران نیروی هوایی به نام سرهنگ موسوی به رکن سوم مأمور می گردد تا با داشتن تجربه لازم، تشکیل هوانیروز را پیگیری نماید و جهت تکمیل کادر خلبانی و فنی از بین افسران جوان ارتش ۱۰ نفر در تیرماه سال ۱۳۴۰ به کشور آمریکا اعزام می شوند. گروه اعزامی پس از طی دوره خلبانی و فنی هواپیمای سسنا در اسفند ماه سال ۱۳۴۱ به کشور باز می گردند.

در سال ۱۳۴۱ تعداد ۶ فروند هواپیمای سسنا یک موتور (U-17) خریداری شده به هوانیروز تحویل داده می شود و به منظور نگهداری هواپیماها، دو آشیانه و بخشی از تأسیسات نیروی هوایی در پایگاه قلعه مرغی تهران به هوانیروز واگذار می شود و سرتیپ خلبان عباس قندهاری در سال ۱۳۴۱ از نیروی هوایی به نیروی زمینی منتقل و به عنوان اولین فرمانده هوانیروز معرفی می شود.

در سال ۱۳۴۲ اولین گردان هوانیروز با سازمان یک گروهان بال ثابت (هواپیما)، یک گروهان بالگرد و یک گروهان تعمیر و نگهداری در پایگاه قلعه مرغی تهران تشکیل می گردد و پس از چهار ماه فعالیت، در اواخر همان سال به اصفهان تغییر مکان می دهد و در بخشی از فرودگاه این شهر که دارای دو آشیانه قدیمی و تعدادی ساختمان می باشد مستقر می گردد^۱ تا سال ۱۳۴۴ تعداد هواپیماهای سسنا به ۳۰ فروند رسید. با ورود این هواپیماها و تشکیل گردان هوایی تحولی در نیروی زمینی آغاز گردید، که کار بازدید از مناطق مرزی و یا عملیاتهای شناسایی و جابجایی فرماندهان و گزارش های نظامی را بسیار آسانتر و سریعتر می کرد.

۱- آشیانه های به جا مانده از جنگ جهانی دوم که توسط آلمانی ها ساخته شده بودند، مدتی در اختیار آنها و سپس انگلیسی ها قرار داشت و بعداً هم رها شده بودند.

توسعه هوانیروز

در سال ۱۳۴۵ تعداد ۱۷ فروند بالگرد H-43 وارد خدمت هواپیمایی نیروی زمینی (هوانیروز) گردید.

در سال ۱۳۴۸ گردان هواپیمایی به هنگ هواپیمایی تبدیل و دستور خرید ۱۵۰ فروند بالگرد جت رنجر (۲۰۶) و ۴۴ فروند بالگرد UH-1 (۲۰۵) از شرکت اگوستابل ایتالیا^۱ صادر و همزمان تعدادی افسر و درجه دار جهت طی دوره خلبانی و فنی به آن کشور اعزام گردیدند در سال ۱۳۵۰ تدریجاً وجود بالگرد یک امر ضروری تشخیص داده شد و متعاقب آن تصمیم به توسعه هوانیروز و ایجاد یگان های رزمی و پاسخگو به کلیه نیازمندی های نیروی زمینی در قالب سه گروه رزمی^۲، یک گردان پشتیبانی فرماندهی و یک گروه پشتیبانی عمومی گرفته شد^۳.

در اجرای این طرح تصمیم به خرید تعدادی هلیکوپتر کبرا و هلیکوپتر ۲۱۴ از امریکا و هلیکوپتر شنوک از ایتالیا گرفته شد و به تدریج گروه های رزمی کرمانشاه، مسجد سلیمان، کرمان، گروه پشتیبانی عمومی اصفهان، مرکز آموزش خلبانی و فنی اصفهان (پایگاه شهید وطن پور) سازماندهی گردید و کار ساخت و ساز پایگاه ها شروع و هلیکوپترهای خریداری شده به نوبت تحویل یگان ها گردید.

در سال ۱۳۵۴ مرکز آموزش خلبانی اصفهان رسماً افتتاح شد و در همین سال (۱۳۵۴) گروه رزمی کرمانشاه در محل فعلی مستقر و سایر گروه ها بعلت تکمیل نشدن تأسیسات پایگاهی در اصفهان مستقر بودند و این امر تا پیروزی انقلاب اسلامی ایران ادامه داشت.

قرار بود در سال ۱۳۵۷ پایگاه های هوانیروز عملیاتی گردند، ولی به علل گوناگون این طرح به تعویق افتاد و عملیاتی شدن آنها تا آخر سال ۱۳۶۰ پیش بینی گردید.

آخرین برآورد تکمیل بالگرد های هوانیروز جمعاً ۱۱۲۶ فروند بوده که با ده درصد ضریب سازمانی تعیین شده بود ضمناً قرار بود که کارخانه هلیکوپتر سازی اصفهان کسری بالگردهای موجود را جبران کند و در طرح توسعه آینده از بالگردهای ۲۱۴ و کبرای ساخت این کارخانه استفاده شود.

۱- شرکت هلیکوپتر سازی مشترک امریکا و ایتالیا

۲- در جدول سازمان هوانیروز استعداد پایگاه ها به یک گروه رزمی تعریف شده است.

۳- جدول سازمان هوانیروز و یگان های زیر مجموعه آن در سال ۱۳۵۲ به تصویب رسید.

شرکت صنایع هواپیما سازی ایران (هسا) - (کارخانه هلیکوپتر سازی ایران)

در سال ۱۳۵۳ به منظور ساخت و تأمین بالگردهای ایران یک مناقصه بین المللی در ایران برگزار شد، که از بین آنها شرکت بل تکسترون از آمریکا، به علت پیشینه همکاری بل با ایران برنده مناقصه شد. در سال ۱۳۵۴ کار ساختمانی آن توسط شرکتی به نام JHP در اصفهان شروع گردید.

در سال ۱۳۵۷ با وقوع انقلاب اسلامی ایران، کار ساخت کارخانه متوقف شد. با توجه به موجودیت نقشه ها و فهرست ماشین آلات و فرآیندهای کار، که به طور کامل آماده شده بود و مقداری از مصالح ساختمانی نیز از خارج وارد و در انبارها ذخیره گردیده بود، در سال ۱۳۶۷ عملیات ساخت کارخانه تقریباً به پایان رسید و فعالیت آن با ساخت و تعمیر قطعات بالگرد و هواپیما شروع گردید و هم اکنون در دو بخش بال ثابت و بالگرد، در ساخت بالگرد و هواپیما و قطعات آنها فعالیت دارد و تعدادی بالگرد کبرا ساخت این کارخانه نیز به هوانیروز تحویل داده شده است.

تشکیل پایگاه های مشهد و تبریز

بعد از پیروزی انقلاب اسلامی ایران، با ایجاد درگیری های مسلحانه و ناامنی در مناطق شرق و شمالغرب کشور توسط اشرار و گروهک هایی که با تحریک و پشتیبانی بعضی از عناصر برون مرزی انجام می پذیرفت، شرایط امنیتی به گونه ای گردید که هوانیروز با اعزام بالگرد از پایگاه های اصفهان، کرمان و کرمانشاه به طور پیوسته حضوری فعال در این مناطق از کشور داشته باشد. با تداوم درگیری ها در این مناطق، سرانجام بنا به درخواست مقامات کشوری و لشکری، تشکیل پایگاه های مشهد مقدس و تبریز به استعداد یک گردان مختلط رزمی و تأسیس پایگاه مقدم عملیاتی زاهدان با استقرار تعدادی بالگرد و کارکنان پروازی در زیر مجموعه پایگاه هوانیروز کرمان به تصویب ستاد فرماندهی کل قوا رسید. که هم اکنون کلیه مأموریت های پروازی و عملیاتی استان سیستان و بلوچستان از این پایگاه می پذیرد.

پایگاه مشهد مقدس در سال ۱۳۷۶ رسماً افتتاح و فعالیت های پروازی خود را در استانهای خراسان و استان گلستان به انجام می رساند. پایگاه تبریز در سال ۱۳۸۲ تأسیس و مورد بهره برداری قرار گرفت.

فصل اول

عملکرد هوانیروز در قبل و بعد از پیروزی انقلاب اسلامی ایران

دوران قبل از انقلاب

در پایان سال ۱۳۵۶ و آغاز سال ۱۳۵۷ با زمزمه انقلاب و شروع حرکت‌های مردمی، ابتدا صدای انقلاب به صورت غیر محسوسی به داخل پایگاه‌ها کشیده شد و در بین کارکنان طنین‌انداز گردید. با گذشت روزهای انقلاب، ماهیت پایوران هوانیروز از نظر سیاسی به گونه‌ای دگرگون گردید که رژیم هرگز انتظارش را نداشت.

در این سال (۱۳۵۷) آنانکه از قبل امام را می‌شناختند و با روحانیت انقلابی در ارتباط بودند، هویت خود را آشکار ساختند و به عنوان حلقه‌ای از زنجیر وحدت انقلابی، مردم بیرون از پایگاه‌ها را به درون آن اتصال می‌دادند. آنها ابتدا با آوردن اعلامیه حضرت امام راحل و تکثیر آن در بین کارکنان فعالیت خود را شروع کردند. سپس رفته رفته با ایجاد تشکلهای مذهبی و سیاسی در داخل یگان‌ها به صورت آشکار، سایرین را نسبت به آنچه که در بیرون از پادگان‌ها می‌گذشت هوشیار و آگاه می‌کردند.

پایوران هوانیروز که همگی مسلمان بودند. با توجه به ارادت ویژه‌ای که نسبت به حضرت امام راحل داشتند پذیرای کلام این بزرگوار می‌شدند و به جرگه‌ی انقلابیون می‌پیوستند. در نیمه دوم سال ۱۳۵۷ و قبل از پیروزی انقلاب، آمریکایی‌ها که احساس خطر جدی کرده بودند، ایران را ترک کردند، که متعاقب آن اداره کلیه امور پروازی و تعمیر و نگهداری به دست متخصصین ایرانی افتاد.

در آن زمان با فراگیرشدن انقلاب در تمامی شهرها و روستاهای کشور، دولت وقت تن به تشکیل حکومت نظامی داد. در این رهگذر یکی از شهرهای مهم کشور که چهار پایگاه بزرگ، با عمده نیروها و بالگردهای هوانیروز در آنجا استقرار داشت اصفهان بود. در آنجا هم حکومت نظامی اعلام شد، با توجه به وسعت اصفهان، به ناچار کنترل بخشی از شهر و نواحی آن از سوی فرماندهی حکومت نظامی به یگان‌های هوانیروز واگذار گردید.

در این مأموریت خلبانان در حکومت نظامی شرکت داده نمی‌شدند و صرفاً از هریگان

تعدادی معدود از درجات پایین و سرباز را انتخاب می کردند که آنها نیز کارشان در حکومت نظامی نظم دادن به راهپیمایی تظاهرات و همراهی با مردم بود. باید اذعان نمود، کارکنان هوانیروز هم با اصل حکومت نظامی مخالف بودند و هم با شرکت در حکومت نظامی.

با اوج گیری و گسترش دامنه راهپیمایی ها و تظاهرات مردمی و اعتصاب همه جانبه کارخانجات و ادارات دولتی، دامنه این ناآرامی ها نیز به داخل پایگاه های هوانیروز کشیده شد. کارکنان که همیشه به دنبال سوژه هایی بودند تا بتوانند به رژیم ضربه بیشتری بزنند، این بار موضوع اعتصاب غذای ظهر را مطرح کردند و طی یک هماهنگی به عمل آمده، اکثریت کارکنان پایگاه های هوانیروز اصفهان از حضور در ناهارخوری امتناع کردند و هیچ یک از فرماندهان نیز عکس العمل جدی نشان ندادند، چون به جز تعداد معدودی از نفرات و فرماندهان، اکثریت کارکنان با هم متحد بودند

اعزام بالگردهای هوانیروز در پشتیبانی از حکومت نظامی تهران

پس از اعلام حکومت نظامی در تهران و گسترش دامنه تظاهرات و ناآرامی ها در این شهر، به منظور تقویت یگان های تهران و طرح هایی که رژیم برای سرکوبی مردم تهیه کرده بود، در تاریخ بیستم آذرماه ۱۳۵۷، یک گروه از بالگردهای شکاری کبرا، ۲۱۴ و ۲۰۶ پایگاه هوانیروز مسجد سلیمان^۱ را به تهران آوردند و در پادگان لویزان (گارد جاویدان گارد شاهنشاهی) مستقر کردند. هدف از مأموریت را هم به هیچ کدام از خلبانان و افسران عملیات یگان اعلام نکرده بودند، تا اینکه دو نفر از پرسنل پایور و وظیفه به نام های گروه بان سلامت بخش و سرباز امیدی عابد، در روز عاشورا ۲۰ آذر ۵۷ ناهارخوری لویزان را که تعدادی از خلبانان هوانیروز و افسران گارد در آنجا بودند به رگبار بستند. در این تیراندازی یکی از خلبانان هوانیروز به نام ستوانیکم جواد نگهبان به همراه تعدادی دیگر از افسران کشته می شوند. بعد از این واقعه شرایط متشنج می گردد، به گونه ای که خلبانان هوانیروز احساس می کنند به بالگردها و هوانیروز حمله شده است، و به پای بالگردها می روند تا آنها را از مهلکه خارج کنند، که البته ساعاتی بعد وضعیت عادی می شود. پس از این جریان، لویزان را برای بالگردها نامناسب و ناامن تشخیص می دهند و آنها را به پایگاه تهران (قلعه مرغی) آوردند و

۱- در آن سال بالگردهای پایگاه مسجد سلیمان در پایگاه هوانیروز اصفهان بودند.

بعد هم مأموریت را به پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان واگذار کردند. چند روزی از استقرار آنها در پایگاه تهران نگذشته بود که دستور مهمات گیری بالگردهای کبرا داده شد. پس از مهمات گیری با دستکاری سیستم تیراندازی بالگردها توسط کارکنان فنی و عدم همکاری خلبانان در هرگونه پرواز و سرکوب مردم و تهدید تعدادی از خلبانان که عنوان کرده بودند در صورت صدور دستور پرواز، مراکز مهم دولتی را هدف قرار خواهند داد و هلیکوپترها را در بیابان ها رها خواهند کرد. بنا به این دلایل، از سوی مسئولان، دستور تخلیه مهمات از بالگردهای کبری صادر و همه بالگردها را به اصفهان باز گرداندند. تا پایان رژیم گذشته، از بالگردهای هوانیروز، علیه مردم به کار گرفته نشد.

رژه خلبانان و کارکنان فنی هوانیروز مقابل تمثال امام خمینی(ره) در مسجد سید اصفهان

در روز های سوم تا ششم بهمن ماه سال ۱۳۵۷ قرار بود حضرت امام (ره) از پاریس به ایران بیایند. ولی به دلیل کارشکنی های دولت وقت و عدم صدور مجوز پرواز، ورودشان به تأخیر افتاد که همین موضوع سبب تشدید نا آرامی ها و تظاهرات گسترده ای در کشور گردید. و بهانه ای شد تا کارکنان پایگاه های اصفهان در داخل یگان های خود دست به تظاهرات و تجمع وسیعی بزنند و نسبت به عملکرد دولت اعتراض نمایند. سر انجام دامنه این اعتراضات به یک راهپیمایی گسترده کشیده شد که در تاریخ ششم بهمن ماه ۱۳۵۷، اکثریت کارکنان و خلبانان چهار پایگاه هوانیروز بصورت راهپیمایی و سر دادن شعار های انقلابی از درب پایگاه خارج و از مسیر چهار باغ به طرف مسجد سید که معمولاً محل تجمع مردم اصفهان بود حرکت کردند. حضور انبوه پرسنل نظامی با لباس پرواز، شوق و ذوق زیادی در بین مردم به وجود آورده بود، بطوری که تعداد زیادی از آنها به جمع راهپیمایان پیوستند. سرانجام نزدیک ظهر گروه عظیم راهپیمایان هوانیروزی وارد مسجد سید شدند. بعد از سخنرانی یکی از خلبانان، همگی در مقابل تمثال حضرت امام (ره) رژه رفتند و بعد از پایان نماز با شعار از مسجد خارج شدند.

رها نمودن هوانیروز از حکومت نظامی و تبعید شدن تعدادی از خلبانان به پادگان خاش

همان گونه که پیش تر بدان اشاره شد، به علت همبستگی پرسنل هوانیروز با انقلاب و بیعت با امام(ره) همچنین انجام راهپیمایی های متعدد در شهرهای اصفهان و کرمانشاه، رژه

با لباس نظامی در مسجد سید و فرار از حکومت نظامی و گسترش دامنه تظاهرات و نافرمانی از فرماندهان، امرای ارتش از هوانیروز سلب اعتماد نمودند و آنها را از شرکت در حکومت نظامی معاف کرده و دستور دادند تا در پایگاه‌ها بمانند و تحت کنترل شدید قرار گیرند. در این رابطه تعدادی از پایوران فنی و خلبان را نیز به پادگان خاش تبعید می‌نمایند. تبعید شدگان که ۱۵ نفر از خلبانان و کارکنان فنی هوانیروز با تعدادی از پرسنل نیروی هوایی و مرکز توپخانه اصفهان بودند، به صورت ضربتی دستگیر و توسط یک فروند هواپیمای ترابری سی-۱۳۰ نیروی هوایی از اصفهان به تیپ خاش فرستاده شدند.

در اوایل بین پرسنل شایع شده بود که می‌خواهند این‌ها را اعدام کنند. تعدادی هم می‌گفتند می‌خواهند این‌ها را به دریاچه نمک بریزند. خلاصه آنکه پس از چند هفته تبعید، چون نتیجه مثبتی از کارشان نگرفتند و سایرین هم بیشتر جریحه‌دار شدند، به ناچار تبعید شدگان را با همان هواپیمایی که برده بودند به اصفهان برگرداندند. بعد از مدت کوتاهی نیز انقلاب به پیروزی رسید.

دوران پس از پیروزی انقلاب

با توجه به اینکه از اوایل سال ۱۳۵۷ اکثریت خلبانان و کارکنان فنی درگیر وقایع انقلاب بودند، کلیه کارهای تعمیر و نگهداری و پروازی هم تحت تاثیر تظاهرات و راهپیمایی‌ها قرار گرفته بود و کمتر کسی راغب به پرواز بود، تا اینکه از نیمه دوم سال ۱۳۵۷ به بعد تقریباً کارهای تعمیر و نگهداری و پروازی متوقف گردید و خلبانان هم به دلیل عدم انجام پروازهای ماهیانه، اکسپایر (غیر مجاز به پرواز) شده بودند. در این زمان پایوران فنی هم شرایطی مشابه خلبانان داشتند. به دلیل تعطیلی مرکز آموزش فنی، آن تعداد از پرسنلی که هنوز در حال گذراندن دوره های تخصصی و تکمیلی فنی، مانند مدیریت تعمیر و نگهداری، بازرسی فنی و سطح مهارت های بالاتر بودند، کلاس ها را رها کردند. آنها هم که در یگان های رزمی در حال طی دوره کاربردی عملی جهت ارتقاء سطح مهارت های فنی بالاتر بودند از ادامه حضور در کلاس ها باز ماندند. تنها تعدادی از آن ها که زودتر استخدام شده بودند، توانستند دوره های فنی مربوطه را به صورت کامل طی کنند. در نتیجه حدود ۹۰ درصد

بالگردها و تجهیزات خریداری شده هوانیروز وارد یگان ها شده بود، ولی در حد نیاز، خلبان و فنی با سطح مهارت های بالا جهت نگهداری و حاضر بکاری بالگردها وجود نداشت. از سوی دیگر هم، طیف های سیاسی طرد شده از جامعه، مانند سازمان منافقین، کمونیست ها و سایر احزابی که در دوران گذشته از گردونه سیاسی خارج شده بودند، از موقعیت پیش آمده برای ظهور مجدد خویش دست بکار شده و در بخش هایی از سازمان های دولتی و نیروهای مسلح نفوذ پیدا کرده بودند و به منظور رسیدن به هدفشان از وجود افراد نفوذی در جهت ساقط نمودن ارتش و کاهش توان رزمی آن که تنها نیروی قدرتمند و حافظ انقلاب و کشور بود استفاده می کردند. هر روز با انتشار اخبار گوناگون مبنی بر انحلال ارتش، تشکیل ارتش بی طبقه توحیدی، با ایجاد رعب و وحشت سعی در تخریب روحیه پرسنل داشتند، تا از آن فضای متزلزل برای غارت تجهیزات و سلاح ها و مهمات و تضعیف ارتش استفاده نمایند.

از دیگر سو، با توجه به اینکه اکثریت پرسنل خلبان و فنی هوانیروز از افراد مومن و معتقد به اسلام و امام بودند، به اهداف شوم و پلید این جریانات سیاسی پی برده و با هدایت حضرت امام سکان امور را بدست گرفتند و با تلاش شبانه روزی به حفظ و نگهداری تجهیزات یگان های خود اقدام نمودند، بطوریکه در طول آن ایام پر از آشوب که اغلب مؤسسات و سازمان های دولتی مورد هجوم و غارت عناصر گروهک های فرصت طلب قرار گرفته بودند و اسلحه و مهمات بعضی از یگان های نظامی و انتظامی نیز به غارت رفته بود، هیچ یک از پایگاه های هوانیروز مورد دستبرد و غارت واقع نشد و تمامی تجهیزات مهم و حیاتی که عمدتاً در اختیار پرسنل فنی قرار داشتند حفظ شدند. بعد از بازگشت آرامش به یگان ها، کارکنان فنی اقدام به سازماندهی روش ها و دستور العمل های تعمیراتی و آمادی بالگردها نمودند. کارکنان جوان آن روز که تازه آموزش های تخصصی خود را به پایان رسانده بودند، با توکل به خداوند متعال و با ایمان و اعتقاد به انقلاب شکوهمند خود و رهبری داعیانه آن، با تمام توان به صورت شبانه روزی نسبت به انجام تعمیرات و آماده سازی تجهیزات و بالگردها اقدام کردند و بالگردها را یکی پس از دیگری آماده پرواز نمودند، به گونه ای که کمتر بالگردی زمین گیر و غیر قابل پرواز بود.

خلبانان نیز با آماده بکار شدن بالگردها، پروازهای آموزشی خود را شروع کردند و از نظر

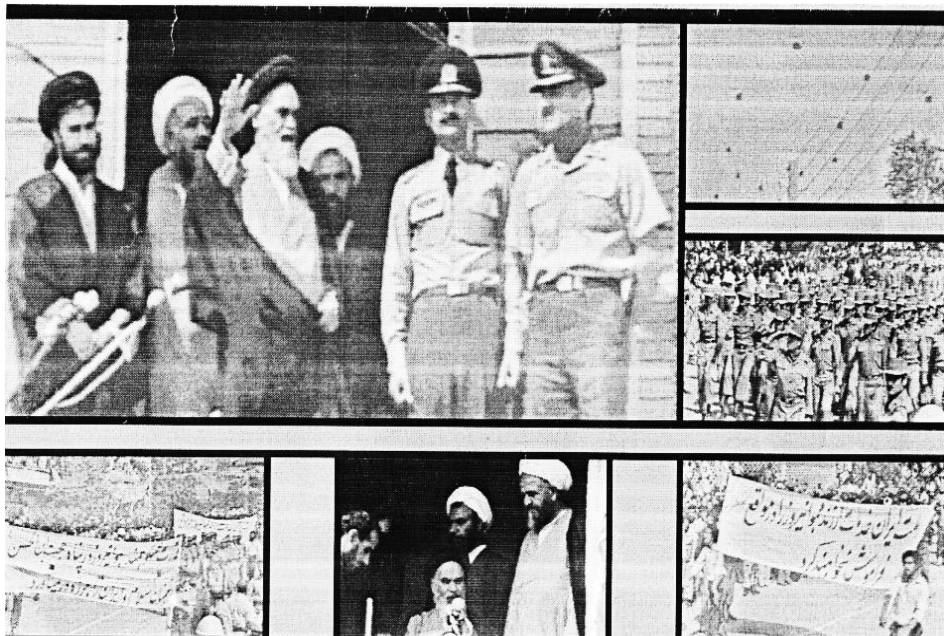
عملیاتی در حد مطلوبی قرار گرفتند. سر انجام تلاش پایوران به بار نشست و در سال ۱۳۵۸ توان رزمی فراموش شده هوانیروز به بیش از ۷۵ درصد رسید و این افتخار را پیدا کرد که بتواند با تمام قدرت در مناطق آشوب زده شرق و غرب و شمال و جنوب کشور که یکی پس از دیگری داعیه استقلال و خود مختاری افراد ضد انقلاب از آنجاها شنیده می شد، به یاری انقلاب و کشور بشتابند و نگذارند میهن اسلامی ما دچار تجزیه طلبی و نا امنی گردد. در تاریخ ۲۹ فروردین ۱۳۵۸ هوانیروز با تصمیم سازمانی خود پرواز جمع با کلیه بالگردهای هوانیروز در آسمان و خیابان های تهران انجام داد که مورد استقبال هم میهنان قرار گرفت.

رژه هوانیروز در حضور حضرت امام (ره) در شهر مقدس قم، ۱۹ تیر ماه ۱۳۵۸

با شروع ناآرامی های کردستان و حضور بالگردهای هوانیروز در پشتیبانی از نیروهای زمینی ارتش در برخورد با گروهک های مسلح ضد انقلاب و جدایی طلب این منطقه، عناصر خود فروخته و بعضا ناآگاه داخل پایگاه های هوانیروز، تحت عنوان برادر کشی و سرکوب مردم کردستان با تهدید خلبانان و کارکنان فنی سعی در ممانعت آنان از رفتن به این مأموریت ها می نمودند. از سوئی دیگر اربابان آن ها در داخل و خارج از کشور با سوء استفاده از این وضعیت، چنین تبلیغ می کردند که دیگر هوانیروزی با توانمندی عملیاتی وجود ندارد و اگر آمریکایی ها بر نگردند همه بالگردهای هوانیروز زمین گیر خواهند شد. با رسیدن این اخبار به رده های بالای نظام نوپای جمهوری اسلامی ایران، سبب تکدر خاطر آنان گردید و به منظور خنثی نمودن توطئه دشمنان، با پیشنهاد و تلاش تعدادی از مسئولین انقلابی هوانیروز و کسب اجازه و رضایت فرمانده وقت هوانیروز (سرتیپ اسکندر عمادی) و پشتیبانی قاطع شهید سرتیپ ولی الله فلاحتی (در آن زمان رئیس ستاد نیروی زمینی و عملا فرمانده نیروی زمینی) و مذاکره با بیت رهبری، دستور برنامه ریزی انجام یک رژه هوایی از برابر امام خمینی (ره) داده شد و با درخواست مرکز توپخانه اصفهان و هوانیروز رژه زمینی نیز به برنامه اضافه شد و در روز ۱۹ تیر ماه ۱۳۵۸ مطابق با نیمه شعبان، در حالی که امام و تیمسار فلاحتی و تیمسار عمادی در ایوان منزل کوچک آیت الله اشراقی در قم مستقر بودند. ۴۰ فروند بالگرد از پایگاه های هوانیروز اصفهان یک پرواز جمع به یاد ماندنی انجام دادند و

همزمان یگان های زمینی نیز رژه رفتند . این مراسم جدی نظامی که به کرات از تلویزیون پخش شد ، انسجام، وجود و توانایی نیروهای مسلح ارتش را در صیانت از انقلاب بعد از وقایع بهمن ماه ۱۳۵۷ به مردم کشور و جهانیان ثابت کرد .

پس از خاتمه رژه، فرماندهان حاضر در قم در اتاقی که حضرت امام (ره) مهمانان خود را می پذیرفتند با ایشان ملاقات کردند. سرگرد محمود آذین که یکی از مسئولین هوانیروز برنامه ریز این رژه بودند با اظهار اینکه پرسنل زمینی امام را ملاقات کرده اند ولی خلبانان نیز مایل به این ملاقات هستند . حضرت امام فرمودند خوب آن ها را هم بیاورید. با این نیت چند هفته بعد تعدادی از پرسنل هوانیروز خدمت حضرت امام رسیدند . این مهربانی ها باعث شد که پرسنل هوانیروز در مأموریت های عملیاتی و شروع جنگ تحمیلی علاوه بر انجام وظیفه و احساسات عمومی، باشناخت و وفاداری بیشتری به امام و کشور، در انجام مأموریت های خود ساعی و کوشا باشند.



رژه تاریخی و باشکوه هوایی و زمینی کارکنان هوانیروز در بیعت با رهبر کبیر انقلاب اسلامی حضرت امام خمینی (ره) و اعلام آمادگی برای حضور حماسی و سراسری جهت مقابله با دشمنان اسلام و انقلاب در مورخه ۱۳۵۸/۴/۱۹ در شهر مقدس قم

حوادث و وقایع منطقه شمال غرب (کردستان و آذربایجان غربی)

پس از به ثمر رسیدن انقلاب اسلامی ایران در تاریخ ۲۲ بهمن ۱۳۵۷، فضای باز سیاسی که از ویژگی های اصلی انقلاب است در سراسر کشور پدیدار گشت، در چنین شرایطی رهبران احزاب سیاسی فعال در کردستان که در ماه های قبل از انقلاب از کشور های خارج به ایران آمده بودند، در کردستان حضور پیدا کردند و با فاصله یک هفته تا ده روز بعد از پیروزی انقلاب، تعدادی از عناصر این گروهک ها و بومی هایی که در سایر شهرها در ارتش بودند به مهلباد منتقل شدند و یک حکومت تقریباً محلی تشکیل دادند و با بهره گیری از این نیرو ها پادگان مهلباد را در تاریخ ۱۳۵۷/۱۲/۱ به تصرف خود در آوردند و فرمانده پادگان سرتیپ احسان پزشکیپور را زخمی و دستگیر کردند.

سرگردی به نام عباسی که در پادگان جی تهران و در توپخانه بود، بعد از پیروزی انقلاب اسلامی، به مهلباد آمد و عامل اصلی سقوط تیپ مهلباد شد. بعد از این واقعه، تمامی پاسگاه های ژاندارمری، شهربانی و ادارات دولتی استان کردستان و بخشی از آذربایجان غربی در اختیار گروهک های ضد انقلاب قرارگرفت. در پی آمد چنین حوادثی، به منظور باز پس گیری اماکن نظامی و پاکسازی شهرها، روستاها و راه های ارتباطی از وجود نیروهای مسلح ضد انقلاب، ارتش جمهوری اسلامی ایران با پشتیبانی هوانیروز وارد عمل گردید. در عملیات های پاکسازی مناطق کردستان، هوانیروز با بکارگیری تمامی بالگردها و خلبانان خود از کلیه پایگاه ها در پشتیبانی از نیروهای زمینی، تا آخرین مرحله آزاد سازی و بر گشت امنیت به منطقه، با حضوری فعال، وفاداری خود را به امام راحل، انقلاب و تمامیت ارضی کشور به منحصه ظهور رسانید و در این راه تعدادی از بهترین خلبانان و کارکنان فنی خود را تقدیم انقلاب و کشور نمود. در این کتاب سعی گردیده در حد امکان با توجه به اسناد و مدارک موجود، به گوشه ای از فعالیت های هوانیروز در عملیات های آزاد سازی مناطق کردستان و بخشی از آذربایجان غربی اشاره نمود که ابتدای آن از وقایع و حوادث سنج شروع می گردد.

۱- بحران در مهلباد

در اولین روزهای بعد از پیروزی انقلاب اسلامی ایران، سرکردگان حزب سیاسی دمکرات

فصل اول: عملکرد هوانیروز در قبل و بعد از پیروزی انقلاب اسلامی ایران ۱۳/

پس از تحریک مردم بر علیه نظام نوپای اسلامی ایران، با بدست گرفتن اداره امور کلیه ادارات دولتی به ویژه شورای شهر مهاباد در تاریخ ۱۳۵۷/۱۲/۱ با کمک نظامیان بومی و حمله افراد مسلح ضد انقلاب، کنترل پادگان تیپ ۲ لشکر ۶۴ ارومیه را در دست گرفتند و با گماردن یکی از افسران وابسته به حزب دمکرات بنام سرگرد عباسی به عنوان فرمانده پادگان، کلیه اسلحه، مهمات، خودروهای سبک و سنگین از جمله ۱۸ دستگاه تانک و ۳۷ عراده توپ آن را به غارت بردند. در مرداد ماه سال ۱۳۵۸ از سوی فرماندهی نیروی زمینی به لشکر ۶۴ ارومیه مأموریت داده شد پادگان مهاباد را از کنترل دمکرات ها خارج و به کمک نیروهای نظامی و سپاه پاسداران اشغال گران را در شهر مهاباد منهدم نمایند. این مأموریت در تاریخ ۱۳۵۸/۱۲/۶ با پیشروی نیروها به طرف مهاباد به مورد اجرا گذاشته شد.

در این عملیات گروه پروازی هوانیروز به استعداد ۱۶ فروند بالگرد شناسایی ۲۰۶، شکاری کبرا و ترابری ۲۱۴ با تانکهای سوخت، مهمات و تیم های تعمیر و نگهداری در سه راهی محمد یار در مسیر ارومیه به مهاباد مستقر گردید. با شروع عملیات و حرکت نیروها از سه محور به طرف مهاباد، بالگردهای هوانیروز در پشتیبانی از نیروهای خودی به پرواز در آمدند و با عملیات شناسایی و تک به مواضع گروهک های مسلح ضد انقلاب که در گذرگاه ها و ارتفاعات مشرف به مسیر حرکت نیروها کمین کرده بودند، پوشش مناسبی جهت تأمین امنیت نیروهای زمینی به وجود آوردند. بعد از ورود نیروها به شهر مهاباد، گروهک های مسلح که توان مقابله با نیروهای ارتش را نداشتند مجبور به شکست و فرار گردیدند. و بالگردهای کبرا در تعاقب آن ها در محور مهاباد به سردشت تلفات قابل ملاحظه ای به آن ها وارد آوردند. نتیجه آنکه بعد از حدود شش ماه، شهر مهاباد از کنترل گروهک های ضد انقلاب خارج و در اختیار نیروهای دولتی قرار گرفت. در مأموریت های مهاباد ۵ فروند از بالگردهای هوانیروز بر اثر اصابت گلوله های دشمن و حوادث عملیاتی دچار سانحه گردیده و تعدادی از خلبانان نیز به شهادت رسیدند.

۲- بحران در سنندج

در تاریخ ۱۳۵۷/۱۲/۲۵ سران گروهک های ضد انقلاب (حزب دمکرات، کومله، خبات) جلسه ای در دیواندره تشکیل دادند و عملیات حمله به لشکر سنندج را طراحی کردند ، تا

تمام سلاح ها و مهمات های این پادگان را غارت نمایند. در تاریخ ۱۳۵۷/۱۲/۲۷ ابتدأ شهر را به تصرف خود در آوردند، پس از کشتار تعدادی از مردم بی گناه و ایجاد رعب و وحشت در بین ساکنین، به باشگاه افسران و هنگ ژاندارمری که نزدیک پادگان بود حمله ور می شوند. سرهنگ ماشالله صفری فرمانده لشکر توسط افراد مسلح حزب دمکرات اسیر می گردد و با تهدید افراد ضد انقلاب، ساعت ۹ شب از تلویزیون سنج اعلامیه ای قرائت می کند و به پرسنل لشکر دستور می دهد که جهت جلوگیری از خونریزی، در مقابل گروهک ها مقاومت نکنند. ولی جانشین لشکر سرهنگ سلطان اسحاق با درک موضوع تحت فشار بودن فرمانده لشکر بدون توجه به اعلامیه، دستور مقاومت به یگان ها صادر می کند.

پس از اشغال شهر سنج، تصرف هنگ ژاندارمری، باشگاه افسران و محاصره پادگان لشکر ۲۸ پیاده توسط گروهک های ضد انقلاب، به منظور تقویت نیروهای لشکر و آزاد سازی شهر سنج از وجود گروهک های مسلح ضد انقلاب، ضرورت ایجاب می نمود که نیروهای کمکی از راه هوا به سنج ترابری شوند و این مأموریت خطیر به هوانیروز واگذار گردید. در این مأموریت که از تاریخ ۱۳۵۷/۱۲/۲۸ تا ۱۳۵۸/۱/۵ به طول انجامید. هوانیروز با استفاده از ۳ فروند بالگرد شنوک و ۸ فروند بالگرد ۲۱۴ با هلی برن نیروهای ارتش^۱ و نیروهای کمیته انقلاب اسلامی کرمانشاه به پادگان سنج و پوشش هوایی بالگردهای کبرا در اجرای آتش بر روی مواضع و کمین گاه های دشمن، محاصره پادگان شکسته شد و با آزاد سازی شهر سنج از وجود افراد مسلح ضد انقلاب امنیت آن تأمین گردید.

در این عملیات یک فروند بالگرد ۲۱۴ در زمان فرود در پادگان سنج بر اثر اصابت گلوله های افراد مسلح دچار سانحه گردید و خلبانان آن مجروح شدند. ۳ فروند بالگرد کبرا، ۲ فروند بالگرد ۲۱۴ و ۲ فروند بالگرد شنوک نیز بر اثر اصابت گلوله افراد ضد انقلاب خساراتی به آنها وارد آمد و یکی از خلبانان کبرا مجروح گردید.

۱- یک گردان از نیروهای لشکر مرکز (لشکر ۱ و ۲ گارد سابق) با یک فروند هواپیمای سی - ۱۳۰ نیروی هوایی ارتش به پایگاه هوانیروز کرمانشاه می آیند و با تعدادی از نیروهای پیاده لشکر ۸۱ زرهی کرمانشاه و نیروهای مردمی توسط ۳ فروند بالگرد شنوک و بالگردهای ۲۱۴ پایگاه هوانیروز کرمانشاه با اسکورت بالگردهای مسلح کبرا در تاریخ ۱۳۵۷/۱۲/۲۸ در پادگان سنج پیاده می گردند. پشتیبانی آتش، ترابری نیرو به پادگان سنج و انتقال تعداد زیادی از خانواده های نظامیان به کرمانشاه تا تاریخ ۱۳۵۸/۱/۵ توسط بالگردهای هوانیروز ادامه داشت.

۳- بحران در سردشت، مهر ۱۳۵۸

در اوایل سال ۱۳۵۸ تعدادی از نیروهای تیپ ۵۵ هوابرد شیراز، نیروهای داوطلب مردمی و نیروهای سپاه پاسداران برای حفظ پادگان سردشت^۱ و رها کردن منطقه از سلطه افراد مسلح ضد انقلاب و حفظ حاکمیت نظام جمهوری اسلامی ایران در این بخش از میهن خود مقاومت می کردند. ولی شهر و اطراف آن در دست نیروهای معارض قرار داشت. در چنین وضعیتی کلیه نیازمندی های پادگان با اسکورت ستون های نظامی توسط بالگردهای کبرا و یا به وسیله بالگردهای ترابری ۲۱۴ هوانیروز تأمین می گردید.

در شهریورماه ۱۳۵۸ تعداد ۵۲ نفر از پاسداران اصفهان پس از یک ماه مأموریت در سردشت که نوبت تعویض شان بود، پس از حرکت به طرف بانه، در فاصله ۸ کیلومتری خارج از شهر به کمین افراد مسلح ضد انقلاب گرفتار می شوند و به طرز فجیعی به شهادت می رسند. خبر این واقعه نه تنها مردم اصفهان که سایر شهرهای ایران را به خشم می آورد.

پس از این واقعه جلسه ای با شرکت سروان علی صیادشیرازی و برادر رحیم صفوی^۲ در استانداری اصفهان تشکیل می گردد، سپس با هماهنگی آقای طاهری امام جمعه اصفهان که با دکتر چمران وزیر دفاع تماس می گیرند، سروان صیاد شیرازی و برادر رحیم صفوی به دیدار دکتر چمران در تهران می روند. سپس به اتفاق دکتر چمران راهی کرمانشاه می شوند و در آنجا با یک فروند بالگرد هوانیروز به سنجند می روند، در سنجند تیمسار ولی الله فلاحتی فرمانده نیروی زمینی ارتش به آنان ملحق می شود و با یک فروند بالگرد ۲۱۴ به بانه میروند.

بعد از حضور تیمسار فلاحتی، دکتر چمران و سروان علی صیاد شیرازی در پادگان بانه، یک گردان (از لشکر ۱ پیاده مرکز) اعزامی از تهران مأموریت داشت تا از بانه به سردشت جهت تعویض گردانی از تیپ ۵۵ هوابرد که در آنجا بود برود و بر قراری امنیت پادگان سردشت را به عهده بگیرد. فرمانده گردان به دلیل ناامن بودن مسیر حرکت و از اینکه ممکن است به کمین افراد ضد انقلاب بخورد، از رفتن به سردشت مردد بود. ولی به دستور تیمسار فلاحتی و

۱- پادگان سردشت هنگ زاندارمری بود که توسط ارتش نگهداری می شد.

۲- سروان علی صیاد شیرازی در مرکز توپخانه اصفهان خدمت می کرد و رحیم صفوی مسئول عملیات سپاه پاسداران شهر اصفهان بود.

آمادگی هوانیروز در اسکورت آن ها تا سردشت، گردان حرکت کرد. این ستون که از ساعت ۹ صبح ۱۳۵۸/۶/۱۸ حرکت خود را در جاده های پر پیچ و خم بانه- سردشت آغاز کرده بود، بعد از ظهر از پل کلتنه واقع در ۱۰ کیلومتری سردشت گذشت.

دشمن با هدف جلوگیری از حرکت نیروها، کمین های متعددی را مهیا کرده بود، ولی نیروهای اعزامی با انجام هلی برن توسط ۶ فروند بالگرد ۲۱۴ در نقاط حساس پل کلتنه به شهر سردشت و همچنین پشتیبانی آتش ۴ فروند بالگرد کبرا که پیوسته آن ها را اسکورت می کردند، توانستند بدون تلفات وارد پادگان سردشت شوند. بعد از حضور نیروها در پادگان سردشت، پاکسازی شهر و منطقه از وجود گروهک های مسلح ضد انقلاب با پشتیبانی بالگردهای هوانیروز و همکاری نزدیک دکتر چمران و سروان علی صیاد شیرازی شروع می شود.

برابر اخبار رسیده از فرد بومی منطقه، یک انبار مهمات نیروهای ضد انقلاب در روستای شیندرا^۱ نگهداری می شد. که انهدام و یا استفاده از آن مهمات مورد توجه قرار گرفته بود. بر مبنای این خبر، ستواندوم خلبان کریم عابدی^۲ و شهید صیاد شیرازی با یک فروند بالگرد ۲۱۴ به همراهی ۸ نفر از نیروهای ارتش و نیروهای سپاه پاسداران در روستای شیندرا (روستای شیندرا در شرق سردشت و ۲۰ کیلومتری محور سردشت-بانه واقع است) پیاده می شوند. ستوان کریم عابدی با بالگرد ۲۱۴ به سردشت بر می گردد. در این فاصله زمانی، خبری به دکتر چمران می رسد که تعدادی از پاسداران به اسارت گرفته شده در محلی بنام سی سر در نزدیک روستای (شیندرا) نگهداری می شوند، دکتر چمران با ۴ فروند بالگرد ۲۱۴ از نیروهای ارتش نزدیک روستای سی سر پیاده می گردند پس از درگیری با افراد ضد انقلاب و کشته و زخمی نمودن تعدادی از آن ها ، به سردشت بر می گردند. ستوان خلبان کریم عابدی که با یک فروند بالگرد ۲۰۶ در بالای سر نیروهای دکتر چمران پرواز می کرد، با اصابت گلوله های افراد مسلح به بالگردش به سختی مجروح می گردد و با ترک منطقه و نشستن در سردشت راهی بیمارستان می شود و اعزام بالگرد برای آوردن سروان صیاد شیرازی و همراهانش به فراموشی سپرده می شود. پس از پیاده شدن سروان صیاد شیرازی و ۷ نفر از

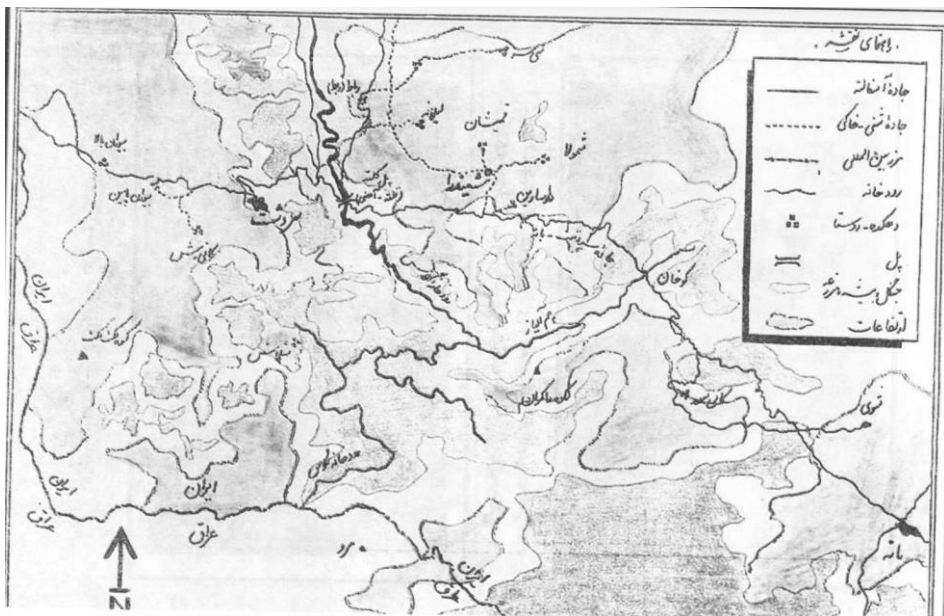
۱-شیندرا نام روستایی است که در فاصله ۲۰ کیلومتری محور سردشت - بانه قرار دارد

۲-ستواندوم خلبان محمد کریم عابدی (سرتیپ دوم محمد کریم عابدی) از مسئولین هوانیروز در منطقه بودند

همراهانش در منطقه مورد نظر روستای شیندرا، آنها در حین پرس و جو از یک خانواده روستایی که داخل آلونکی زندگی می‌کردند، ناگهان هدف تیراندازی افراد ناشناس قرار می‌گیرند و مجبور می‌شوند از روستا فاصله بگیرند. این موضوع درگیری سبب می‌شود، محل مهمات‌های گفته شده پیدا نشوند. با اتفاقی که برای خلبان کریم عابدی افتاده بود، کسی از سرنوشت آنها با خبر نمی‌شود. هوا نیز کاملاً تاریک شده بود. سروان علی صیاد شیرازی و همراهانش تصمیم به برگشت می‌گیرند. آنها فاقد ارتباط رادیویی بودند با دیدن چراغ‌های شهر سردشت که از فاصله دور دیده می‌شد، پس از پیمودن مسافتی زیاد در نیمه‌های شب خود را به پاسگاه ژاندارمری کنار پل کلته^۱ می‌رسانند و در صبح روز بعد دکتر چمران با یک فروند بالگرد ۲۱۴ در کنار پاسگاه ژاندارمری فرود می‌آید و آنها را با خود به سردشت می‌آورد.

۴-بحران در پاوه، مرداد ماه ۱۳۵۸

در پی حمله افراد مسلح احزاب سیاسی کردستان به شهر پاوه در تاریخ ۱۳۵۸/۵/۲۳، نیروهای ژاندارمری و سپاه پاسداران آن شهر پس از یک روز مقاومت، طی ارسال پیام‌هایی (ساعت ۲۳۱۰ و ۲۴۰۰ مورخه ۱۳۵۸/۵/۲۴ به فرماندهی خود در کرمانشاه)،



۱- پل کلته بر روی رود خانه کلاس در مسیر جاده سردشت - بانه قرار دارد.

چنین اعلام داشتند: پاهو توسط مهاجمان در شرف سقوط است. نیروهای ارتشی را به پاهو بفرستید. مدت مقاومت شهر حدود یک ساعت دیگر پیش بینی می شود. مهاجمان پس از تصرف نقاط حساس داخل شهر، کنترل آن را در اختیار گرفتند. تنها نقاطی که به مقاومت سرسختانه خود در برابر هجوم چریک های مسلح ادامه می دادند پاسگاه ژاندارمری و خانه پاسداران آن شهر بود.

به دنبال پیام نیروهای ژاندارمری و سپاه پاسداران از پاهو، دکتر مصطفی چمران وزیر دفاع وقت و سرلشکر ولی الله فلاحتی فرمانده نیروی زمینی^۱ ارتش، جهت بررسی وضعیت با ۳ فروند بالگرد ۲۱۴ که حامل مهمات و اقلام ضروری برای نیروهای ژاندارمری و پاسداران بودند، در بعد از ظهر ۱۳۵۸/۵/۲۵ با اسکورت ۲ فروند بالگرد مسلح کبرا از پایگاه هوانیروز کرمانشاه عازم پاهو شدند و دوشادوش نیروهای موجود به مقابله و مقاومت در برابر نیروهای مهاجم پرداختند و تا صدور فرمان حضرت امام خمینی (ره) در مورد رهایی پاهو در تاریخ ۱۳۵۸/۵/۲۷، بالگردهای هوانیروز با پشتیبانی آتش، حمل مهمات و تدارکات مورد نیاز توانستند از تصرف پاسگاه ژاندارمری که تنها نقطه حاکمیت دولت جمهوری اسلامی ایران بود، حفاظت نمایند.

به دنبال انتشار اخبار تکان دهنده در رابطه با وضعیت اسفبار شهر پاهو، حضرت امام (ره) به منظور خاتمه دادن اوضاع متشنج آن منطقه، فرمانی در تاریخ ۱۳۵۸/۵/۲۷ به شرح ذیل صادر فرمودند :

بسم الله الرحمن الرحيم

«از طرف ایران، گروه های مختلف ارتش و پاسداران و مردم غیرتمند تقاضا کرده اند که من دستور به دهم به سوی پاهو رفته، غائله را ختم کنند. من از آنان تشکر می کنم و به دولت، ارتش و ژاندارمری اخطار می کنم که اگر با توپ ها، تانک ها و قوای مجهز تا ۲۴ ساعت دیگر حرکت به سوی پاهو نشود، من همه را مسئول میدانم. من به عنوان ریاست کل قوا به رئیس ستاد ارتش دستور می دهم که فوراً با تجهیزات کامل عازم منطقه شوند و به تمام پادگان های ارتش و ژاندارمری دستور می دهم که بی انتظار دستور دیگر و بدون فوت وقت با تمام تجهیزات به سوی پاهو حرکت کنند و به دولت دستور

۱- شهید فلاحتی به منظور هماهنگی در اعزام نیروهای ارتش به پاهو، در تاریخ ۱۳۵۸/۵/۲۵ با یکی از بالگردهای ۲۱۴ که مهمات و نیرو به پاهو برده بود به کرمانشاه بر می گردد ولی دکتر چمران در پاسگاه ژاندارمری پاهو می ماند.

می‌دهم وسایل حرکت پاسداران را فوراً فراهم کند، تا دستور ثانوی، من مسئول این کشتار وحشیانه را قوای انتظامی می‌دانم و در صورتی که تخلف از این دستور نمایند، با آنان عمل انقلابی می‌کنم. مکرر از منطقه اطلاع می‌دهند که دولت و ارتش کاری انجام نداده اند. من اگر تا ۲۴ ساعت دیگر عمل مثبت انجام نگیرد، سران ارتش و ژاندار مری را مسئول می‌دانم. »

والسلام: روح الله الموسوی الخمينی

بعد از صدور فرمان حضرت امام خمینی (ره)، با حرکت نیروها به طرف پاوه، هوانیروز با پوشش بالگردهای شکاری کبرا، یگان‌هایی از ارتش و سپاه پاسداران را از پایگاه کرمانشاه به منطقه پاوه ترابری نمود. ضمن اینکه این شهر از اشغال افراد مسلح رهایی یافت، شهید چمران و نیروهایش در آخرین لحظات مقاومت نجات یافتند. در این عملیات در هر سورتی پرواز بین ۶ تا ۸ فروند بالگرد ترابری ۲۱۴ و شنوک به همراهی ۴ فروند بالگرد مسلح کبرا نیروها را هلی‌برن می‌کردند، که می‌توان به هلی‌برن کماندوهای تیپ ۲۳ نیروهای ویژه هوایرد در تاریخ ۱۳۵۸/۵/۲۸ در منطقه نوسود اشاره نمود که ضمن بستن راه فرار گروهک‌های مسلح به داخل خاک عراق و برقراری تأمین منطقه برای ورود ستون نظامی، زمینه تصرف شهر پاوه و نوسود را فراهم نمودند. در این عملیات از اولین روز حادثه تا پایان آن یک فروند بالگرد ۲۱۴ منهدم و ۱۰ فروند دیگر مورد اصابت گلوله‌های افراد ضد انقلاب قرار گرفتند و دو نفر از خلبانان به نام‌های ستوان محمد رضا وجدانی و ستوان جعفر مهدوی به شهادت رسیدند.

۵- بحران در سقز، مرداد ۱۳۵۸

پس از پیروزی انقلاب اسلامی ایران مرداد ماه سال ۱۳۵۸ شهر سقز نیز همانند سایر شهرها کردستان با دسیسه گروهک‌های ضد انقلاب دچار تشنج گردید و کنترل کلیه ادارات دولتی به دست کمیته‌ها و شوراهای منصوب از طرف این گروهک‌ها افتاد. در این میان تنها سازمان‌های دولتی که آن‌ها نتوانسته بودند به کنترل خود درآورند، پادگان تیپ ۲ لشکر ۲۸ پیاده کردستان و هنگ ژاندارم‌ری بود که در خارج شهر و در منطقه مرتفع قرار داشت. و با اقتدار کامل فرماندهان و تعداد معدودی از کارکنان وفادار به انقلاب و میهن، به خوبی محافظت می‌شد. از جمله حوادث ناگوار این پادگان شهادت فرمانده تیپ، سرهنگ محمد

فرشاهی بود که در تاریخ ۱۳۵۸/۵/۳۰ بصورت ناجوانمردانه به دست افراد گروهک های ضدانقلاب به شهادت رسیده بود. با شهادت فرمانده تیپ و مشکل عبور و مرور از محورهای منتهی به سقز، که با کمین و تسلط افراد مسلح برگذرگاه ها ناامن گردیده بود، پادگان سقز به صورت جنگ و گریز در تنگنا قرارداشت و در چنین وضعیتی تنها راه ارتباطی و کمک رسانی به پادگان سقز، توسط بالگردهای هوانیروز بود که از طریق پادگان سنندج به آن جا انجام می گرفت و بالگردهای شکاری کبرا نیز که روزانه از سنندج به سقز می آمدند و در میدان صبحگاه تیپ مستقر می شدند، باحمله به مواضع افراد مهاجم، آن ها را از نزدیک شدن به پادگان دور نگه می داشتند، که البته مقاومت، شهامت و ایثار نیروهای وفادار تیپ سقز مانع از دسترسی افراد مهاجم به پادگان و تصرف آن شده بود و پشتیبانی تدارکاتی و آتش بالگردهای شکاری کبرا برای هوانیروز نیز سبب تقویت توان دفاعی و حفظ روحیه آن ها می گردید.

با توجه به شرایط موجود، یک گروه رزمی متشکل از یک گروهان پیاده از لشکر ۹۲ زرهی اهواز، یک آتشبار خمپاره انداز ۱۲۰ م م از منطقه فارس، یک دسته تانک از لشکر ۱۶ زرهی قزوین، گردان ۱۳۹ پیاده تیپ خرم آباد به منظور تقویت تیپ به سقز اعزام گردیدند. با آمدن این گروه رزمی و پشتیبانی بالگردهای هوانیروز، نیروهای تیپ در تاریخ ۱۳۵۸/۶/۲ توانستند شهر سقز را از کنترل گروهک های ضد انقلاب خارج و امنیت آن را تأمین نمایند.

۶- بحران مرحله دوم شهر سنندج، اردیبهشت ۱۳۵۹

پس از پاکسازی شهر سنندج از وجود گروهک های مسلح ضد انقلاب و استقرار نیروهای دولتی در شهر که از تاریخ ۱۳۵۷/۱۲/۲۷ تا ۱۳۵۸/۱/۵ بطول انجامید، با حضور هیئت حسن نیت از طرف دولت در منطقه کردستان و مذاکرات انجام گرفته با سران حزب دمکرات، کومله و سایر گروهک ها، یک آرامش نسبی در شهر سنندج برقرار گردید. ولی به دلیل خروج سپاه پاسداران از شهر و نفوذ عناصر ضدانقلاب در سازمان های دولتی و اداری، کنترل این شهر در دست افرادمسلح ضد انقلاب قرارگرفت.

در این مرحله از درگیری ها، گروهک های ضد انقلاب، علاوه بر اشغال شهر سنندج، باشگاه افسران ارتش در مرکز شهر را نیز به مدت ۴۰ روز در محاصره داشتند و حدود ۵۰ نفر از پرسنل لشکر و سپاه پاسداران که از آن محل نگهداری می کردند، در وضعیت بدی به سر می بردند.

مهاجمان آب و برق باشگاه را روی افراد داخل آن قطع کرده و جهت اشغال باشگاه، پیوسته به طرف آن تیراندازی و حمله می کردند، ولی با مقاومت افراد داخل آن روبرو می گردیدند. وضعیت لشکر هم به صورتی در آمده بود که هیچ ارتباط زمینی با شهر نداشت، بنابراین آذوقه، مهمات و آب و تمام نیازمندی های باشگاه افسران توسط بالگردهای هوانیروز تأمین می گردید. در امداد رسانی به باشگاه افسران یک فروند بالگرد ترابری ۲۱۴ مورد اصابت گلوله قرار گرفت و خلبان آن به نام ستوانیار حسین فرخی از ناحیه پا زخمی شد و یک فروند بالگرد کبرا که در تاریخ ۵۹/۲/۳ بر اثر اصابت گلوله دشمن در نزدیکی شهر سنندج مجبور به فرود اضطراری گردیده بود. یکی از خلبانان آن به نام ستواندوم محسن درخشان توسط افراد مسلح ضد انقلاب اسیر و به طرز فجیعی به شهادت رسید. در تاریخ ۵۹/۲/۷ یک فروند دیگر از بالگردهای کبرا در هنگام درگیری با گروه های مسلح در مقابل پادگان سنندج بر اثر اصابت گلوله دچار سانحه گردید و هر دو خلبان آن به نام های ستوانیار ابوالحسن اسماعیلی و ستوانیار حشمت الله کلوندی به شهادت رسیدند.

تصمیم دولت و مسئولین کشوری جهت آزاد سازی سنندج از وجود گروهک های ضد انقلاب
با وخیم تر شدن اوضاع شهر سنندج و احتمال سقوط پادگان لشکر ۲۸ پیاده کردستان به دست عناصر ضد انقلاب، از طرف دولت وقت به سرگرد صیاد شیرازی که در مرکز توپخانه اصفهان انجام وظیفه می کرد، مأموریت داده شد تا به اتفاق برادر رحیم صفوی از سپاه پاسداران اصفهان با تعدادی نیرو به طرف سنندج حرکت کنند.

در تاریخ ۱۳۵۹/۲/۳ سرگرد علی صیاد شیرازی با اتفاق سروان سید حسام هاشمی و ۱۰۰ نفر از نیروهای سپاه پاسداران اصفهان به فرماندهی برادر رحیم صفوی با تعدادی خمپاره انداز ۶۰ و ۸۰ م، و تعدادی سلاح سبک و مهمات با یک فروند هواپیمای سی-۱۳۰ نیروی هوایی از اصفهان به طرف سنندج پرواز کردند و در فرودگاه آن شهر که توسط گردان ۱۵۵ لشکر ۲۸ پیاده حفاظت می شد، فرود آمدند.

سرگرد علی صیاد شیرازی پس از حضور در سنندج، با بکار گیری نیروهای لشکر ۲۸ پیاده سنندج، تیپ ۳ همدان، یک گردان از تیپ ۵۵ هوابرد شیراز، نیروهای سپاه پاسداران و پشتیبانی ۸ فروند بالگرد ترابری ۲۱۴ و ۴ فروند بالگرد کبرا، شهر سنندج آزاد و امنیت آن تأمین گردید.

پایانی سال ۱۳۵۸ گروهک های ضد انقلاب با توسل به حيله های متعدد، بر تمامی مناطق شهر و ادارات دولتی مسلط گردیدند و مشکل دیگر کنترل جاده های ورودی و خروجی شهر بود که در تصرف کامل افراد ضد انقلاب بود. پادگان ارتش نیز کاملاً در محاصره و مخاطره سقوط قرار گرفته بود، که با مقاومت نیروهای ارتش و پشتیبانی بالگردهای هوانیروز، گروهک های ضد انقلاب موفق نشدند پادگان را به تصرف خود در آورند.

پشتیبانی بالگردهای هوانیروز از نیروهای داخل پادگان بانه

در چنان وضعیتی که ورود هرگونه آذوقه و مایحتاج برای مردم عادی با کنترل نیروهای مسلح ضد انقلاب انجام می گرفت، تنها ناجی نیروهای داخل پادگان بانه، بالگردهای هوانیروز بودند که همه روزه از پادگان سقز، وسایل مورد نیاز مانند سوخت، آذوقه و مهمات را به پادگان بانه می آوردند و در برگشت مجروحین و یا افرادی را که نیاز به استراحت و مرخصی داشتند، با خود می بردند، که این پرواز ها هم با تیراندازی شدید افراد ضد انقلاب از داخل شهر و ارتفاعات برای بالگردها مواجه بود. ولی با تمام این شرایط، بالگردهای هوانیروز توانستند به مدت چهار ماه، از بهمن ۱۳۵۸ تا آخر اردیبهشت ۱۳۵۹ با پشتیبانی مؤثر خود پادگان بانه را از سقوط حتمی نجات دهند.

این وضعیت ادامه داشت تا اینکه سرگرد علی صیاد شیرازی به نمایندگی از دولت وقت به کردستان آمد و پس از آزاد سازی شهر سنندج، با بکارگیری یک گروه رزمی از لشکر ۱۶ رزمی قزوین و پشتیبانی بالگردهای هوانیروز، در دوم خرداد ۱۳۵۹ محور سقز - بانه را پاکسازی و با عبور از گردنه خان^۱، در روز سوم خرداد ۱۳۵۹ وارد پادگان بانه شد و با پاکسازی شهر بانه امنیت آن تأمین گردید. در حادثه درگیری نیروهای گروه رزمی لشکر ۱۶ رزمی با افراد ضد

۱- گروه رزمی لشکر ۱۶ رزمی در غروب روز دوم خرداد به گردنه خان رسید و علیرغم هماهنگی انجام شده بین سرگرد علی صیاد شیرازی و سرهنگ پور موسی فرمانده لشکر که قرار بود این گروه رزمی با پدافند دورادور تا صبح در گردنه خان بماند. سرهنگ پورموسی که در سقز بود دستور می دهد گروه رزمی به طرف بانه حرکت کند. گروه رزمی پس از طی مسافتی کوتاه در پیچ و خم های جاده باریک در تاریکی شب به کمین افراد مسلح ضد انقلاب گرفتار می گردد و با دادن تلفات و خسارات زیاد، صبح روز بعد سرگرد علی صیاد شیرازی به گردنه خان می آید و با پشتیبانی بالگردهای هوانیروز باقیمانده گروه رزمی را جمع آوری و به طرف بانه هدایت می کند.

انقلاب در گردنه خان، ۱۲ نفر از نیروها شهید، ۲۵ نفر مجروح و ۳۰ نفر به اسارت دشمن در آمدند. همچنین ۵ دستگاه تانک اسکورپین، تعداد خودرو سبک و سنگین توسط نیروهای ضد انقلاب به غنیمت گرفته شد. در مقابل تعدادی از نیروهای دشمن کشته، مجروح و با اسارت گرفته می‌شوند که حدود ۱۳ نفر بودند.

در مأموریت های بانه، ۶ فروند از بالگردهای هوانیروز بر اثر اصابت گلوله های افراد مسلح ضد انقلاب دچار سانحه و خسارت گردیدند و دو نفر از خلبانان بالگرد کبرا به نام های ستوان غلام حسین جلالی و محمد حسین رئوفی فر به شهادت رسیدند.

۸- بحران دوم در سردشت، مهر سال ۱۳۵۹

پس از انجام عملیات پاکسازی شهر سردشت که در مهر ماه ۱۳۵۸، توسط نیروهای ارتش با حضور دکتر چمران و صیاد شیرازی، با پشتیبانی بالگردهای هوانیروز انجام گرفت، یک آرامش نسبی بر منطقه و شهر حاکم گردید.

حضور هیئت حسن نیت در کردستان و مذاکره آن با سران افراد ضد انقلاب مثل شیخ عزالدین حسینی و عبدالرحمن قاسم لو، باعث گردید که عملکرد افراد ضد انقلاب در منطقه مجدداً پر رنگ گردد. افراد ضد انقلاب بدون توجه به تعهدات خود مبنی بر قبول آتش بس، پادگان و شهر را پس از مدت ها دوباره مورد هجوم قرار دادند که متقابلاً از سوی پادگان به حملات آن ها پاسخ داده می شد، بدین ترتیب شهر سردشت دستخوش آشوب گردید و اکثر جاده های منتهی به آن، در دست افراد ضد انقلاب قرار گرفت، پاکسازی جاده ها به علت نزدیکی این شهر به مرز و وجود تعداد زیادی از مهاجمان، بی نتیجه بود. در چنین وضعیتی فقط پادگان سردشت در دست نیروهای ارتش و سپاه پاسداران بود و به علت اینکه جاده های مواصلاتی به سردشت امنیت نداشت، تمامی نیازمندی های تدارکاتی پادگان سردشت توسط بالگردهای شنوک و ۲۱۴ که از پادگان های مراغه و سقز حمل می شد تأمین می گردید. حتی تعویض گردان های تیپ ۵۵ هوارد و نیروهای سپاه پاسداران که در سردشت مستقر بودند، نیز با بالگردهای هوانیروز انجام می گرفت و در این مأموریت بالگردهای زیادی مورد اصابت گلوله های افراد ضد انقلاب قرار گرفتند. با توجه به هزینه سنگین پرواز بالگردها و شرایط نامناسب جوی در فصل های بارندگی و ابری بودن هوا که پرواز بالگردها را غیر ممکن

می نمود ، از سوی سرهنگ علی صیاد شیرازی فرمانده منطقه غرب تصمیم بر این شد ، محور بانه - سردشت از وجود افراد مسلح ضد انقلاب پاکسازی و با برقراری تأمین آن ، رفت و آمد یگان های نظامی از راه زمین صورت پذیرد.

عملیات بازگشایی محور بانه - سردشت ۱۳۵۹/۶/۱۳

در تاریخ ۱۳۵۹/۶/۱۲ گردان ۱۲۶ پیاده از تیپ ۵۵ هواورد شیراز جهت تعویض گردان ۱۴۶ پیاده از همان تیپ مستقر در سردشت وارد پادگان بانه شد. با توجه به نبود امنیت در محورها، برای تردد یگان های نظامی از محور بانه - سردشت ، مقرر شده بود این گردان از طریق هوا و با بالگرد های هوانیروز جا به جا گردد ، ولی بر حسب تدبیر اتخاذ شده در جهت بازگشایی این محور، بنا بر تصمیم فرمانده غرب سرهنگ علی صیاد شیرازی، به گردان ۱۲۶ مأموریت داده شد با حرکت تاکتیکی از جاده بانه - سردشت و با پشتیبانی سایر نیروهای موجود در منطقه ، ضمن پاکسازی و تأمین جاده از وجود نیروهای دشمن، به سردشت بروند و گردان تعویضی مستقر در سردشت هم از راه زمین به بانه و سقز برگردد . این ستون نظامی در تاریخ ۱۳۵۹/۶/۱۳ از پادگان بانه حرکت کرد و بعد از گذراندن حوادث و درگیری های زیاد با دشمن و تحمل تلفات و خسارات قابل ملاحظه در مسیر ۵۶ کیلومتری، سرانجام در تاریخ ۱۳۵۹/۷/۲۰ وارد پادگان سردشت گردید. سرهنگ علی صیاد شیرازی که در آن زمان فرماندهی قرارگاه غرب را به عهده داشت همراه ستون بود.

با توجه به جاده های پر پیچ و خم محور بانه - سردشت و کمین عناصر ضد انقلاب در مسیر نیروهای اعزامی، بالگردهای هوانیروز در تمام طول مسیر و در این ۴۰ روز ، با هلی برن نیروها ، تخلیه مجروحان و مصدومین عملیات، جابجایی فرماندهان، تأمین غذا و مهمات عملکرد مهمی در پشتیبانی از نیروهای خودی به عهده داشتند. همچنین بالگردهای شکاری کبرا با حمله به مواضع نیروهای دشمن تا حدی توانستند از تعرض نیروهای ضد انقلاب به ستون نظامی جلوگیری نمایند. در این مأموریت یک فروند بالگرد کبرا بر اثر اصابت گلوله سقوط کرد و هر دو خلبان آن بنام های ستوانیار عقیل صادقی و ستوانیار عباس درشتی به شهادت رسیدند و تعدادی دیگر از بالگردهای ۲۱۴ و کبرا نیز بر اثر اصابت گلوله های دشمن دچار خسارت گردیدند.

ادامه فعالیت بالگردهای هوانیروز در سردشت

بعد از ورود نیروها به پادگان سردشت، به دلیل عدم وجود پایگاه های تأمینی در مسیر جاده بانه - سردشت و فعالیت گسترده نیروهای ضد انقلاب در این منطقه ، مجدداً حرکت نیروهای نظامی از این مسیر و جاده های ورودی به سردشت غیر ممکن گردید و تا اوایل سال ۱۳۶۱ که محور بانه - سردشت توسط نیروهای ارتش، سپاه پاسداران، نیروهای بسیج و ژاندارمری پاکسازی کامل شد، به مدت دو سال (۱۳۵۹ و ۱۳۶۰) تأمین نیازمندی های پادگان سردشت و جابجایی نیروها به بالگردهای هوانیروز واگذار گردید که از پادگان های مراغه و سقز پرواز می کردند. در مأموریت های سردشت ، ۸ فروند از انواع بالگردهای هوانیروز بر اثر اصابت گلوله های افراد ضد انقلاب دچار سانحه و خسارت گردیدند و ۵ نفر از خلبانان و کارکنان فنی به شهادت رسیدند و یک نفر خلبان هم به اسارت گروهک کومله در آمد .

نتیجه فعالیت های هوانیروز در آزاد سازی کردستان

وجود کوهستان های سر به فلک کشیده کردستان با دره های عمیق و راه های ارتباطی ناشناخته و پر پیچ و خم، از جمله موانعی بودند، که آزادسازی این منطقه از وجود گروهک های مسلح ضد انقلاب را با مشکل اساسی مواجه کرده بود و تنها راه کار ممکن استفاده از بالگرد بود. بر این مبنا بالگردهای هوانیروز از ابتدای شروع درگیری ها از تاریخ ۱۳۵۷/۱۲/۱ با حمله به پادگان مهاباد شروع شد و تا پایان سال ۱۳۶۴ ادامه یافت.

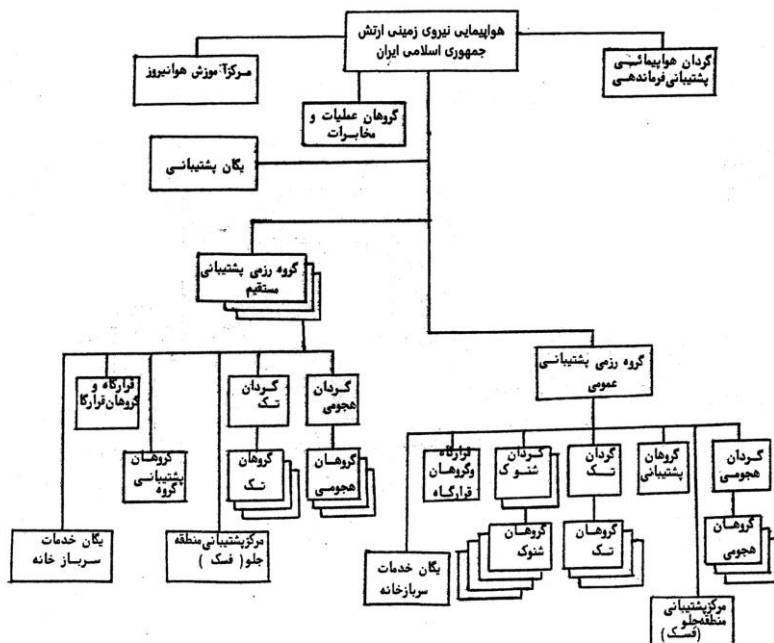
با جابه جایی نیروها و حمل تدارکات و تجهیزات شامل اسلحه و مهمات، پوشاک، سوخت، آذوقه و سایر نیازمندی های رزمندگان به مناطق صعب العبور و محاصره شده با پشتیبانی آتش بالگردهای کبرا، توانستند وظیفه مهم و خطیر خود را در حفظ تمامیت ارضی کشور به منحصه ظهور برسانند و در این راه ۴۵ فروند از بالگردها بر اثر اصابت گلوله های دشمن منهدم و ۵۹ نفر از خلبانان و کارکنان فنی آن به شهادت رسیدند و نتیجه آنکه پشتیبانی های هوانیروز از رزمندگان نیروهای زمینی سبب گردید تا این منطقه از خاک میهن اسلامی ایران از لوٹ وجود گروهک های معارض پاکسازی و از امنیتی پایدار برخوردار گردد و باید به این نکته اشاره کرد که در طول ۸ سال دفاع مقدس، عملیات هایی بودند که اگر هوانیروز شرکت نمی کرد، تأثیر زیادی در پیروزی و یا شکست رزمندگان بوجود نمی آورد. ولی در کردستان چنین نبود. در اوج درگیری های سال

۱۳۵۸ تا ۱۳۶۲، تمام حرکت نیروها با اسکورت بالگردهای مسلح کبرا همراه بود. در حقیقت بالگردهای هوانیروز روحیه بخش واحدهای زمینی بودند و هریک از آنها چشم فرمانده یگان زمینی در عبور از جاده های پرپیچ و خم کردستان بودند و تأمین تدارکات آنها در ارتفاعات بدون راه و امنیت، تنها از عهده بالگردهای ترابری ۲۱۴ هوانیروز بر می آمد که با ایثار و فداکاری خلبانان آن بنحوشایسته ای انجام شد. و به همین دلیل شهید فلاحی رئیس ستاد مشترک وقت ارتش فرمودند. «اگر هوانیروز نبود کردستان هم نبود.» و یا به قول خلبانان، «کردستان هدیه هوانیروز به مردم ایران بود».

فصل دوم

عملکرد هوانیروز در مرحله تثبیت دشمن (سال اول جنگ)

سازمان هوانیروز در شروع جنگ تحمیلی شهریور ۱۳۵۹



با شروع جنگ تحمیلی در سی و یکم شهریورماه ۱۳۵۹ از طرف ستاد فرماندهی هوانیروز به پایگاه های تابعه ابلاغ گردید، امکانات خود را جهت مقابله با نیروهای متجاوز عراق آماده نمایند. در پی صدور این دستور، هر یک از پایگاه ها تعدادی از انواع بالگردهای خود را با تجهیزات کامل (سوخت، مهمات و آماد) به مناطق جنوب و غرب کشور اعزام نمودند. هوانیروز بر حسب ضرورت و نیاز عملیاتی، مسئولیت پشتیبانی از منطقه خوزستان را به پایگاه های پشتیبانی عمومی اصفهان، کرمان^۱ و مسجد سلیمان واگذار نمود و منطقه

۱- در سال ۱۳۵۹ بالگردهای پایگاه های هوانیروز کرمان و مسجد سلیمان در اصفهان بودند، و گروهی بنام پیشرو از بالگردای کرمان در شهر کرمان مستقر گردیده بودند.

غرب به پایگاه هوانیروز کرمانشاه محول گردید. در این بخش از کتاب سعی بر این است تا گوشه ای از فعالیت های بالگردهای هوانیروز در دو منطقه جنوب غرب (خوزستان) و غرب (کرمانشاه و ایلام) مورد بحث و بررسی قرار گیرد.

دفاع در منطقه جنوب غرب (استان خوزستان)

با توجه به گزارشات یگان های ارتش از تحرکات و نقل و انتقالات یگان های عراقی به نواحی مرزی ایران در منطقه جنوب، ۵ فروند بالگرد شکاری کبرا و ۲ فروند بالگرد ترابری ۲۱۴ از پایگاه هوانیروز مسجدسلیمان، در پادگان لشکر ۹۲ زرهی اهواز مستقر شدند. بعد از آغاز جنگ به منظور تقویت بالگردهای اعزامی به منطقه جنوب، در تاریخ های دوم و سوم مهرماه ۱۳۵۹ گروهی از بالگردهای ترابری ۲۱۴ و شنوک، شکاری کبرا و شناسایی ۲۰۶ (جت رنجر) به سمت خوزستان پرواز کرده و در پایگاه هوایی دزفول و پادگان لشکر ۹۲ زرهی اهواز مستقر و آماده اجرای مأموریت گردیدند.

فعالیت های هوانیروز در منطقه دزفول - مهرماه ۱۳۵۹

در تاریخ سوم مهرماه ۱۳۵۹ در اولین سورتی پرواز، ۱۷ فروند از بالگردهای هوانیروز اصفهان که از پایگاه پشتیبانی عمومی و مسجد سلیمان بودند، به سرپرستی سروان ناصر ثیان به خوزستان پرواز کردند و در عصر همان روز در پایگاه نیروی هوایی دزفول به زمین نشستند. این گروه بمنظور پشتیبانی از عملیات های شناسایی با رزم جهت تثبیت دشمن با سازماندهی دسته های پروازی به نام تیم های آتش با بالگردهای شکاری کبرا، در منطقه دشت عباس و در محورهای پای پل نادری- عین خوش و تا سواحل رودخانه دویرج، محور چنانه- فکه با هدف قرار دادن تانک ها و نیروهای پیاده مکانیزه لشکرهای ۱۰ زرهی و ۱ پیاده مکانیزه عراقی ها که با هدف تصرف شهرهای اندیمشک، دزفول و اشغال جاده اهواز، قصد عبور از کرخه را داشتند، در متوقف کردن و وارد آوردن تلفات و ضایعات سنگین به آنها در غرب رودخانه کرخه و تثبیت در مواضع پدافندی اجباری، در پشتیبانی از یگان های نیروی زمینی ارتش جمهوری اسلامی ایران عملکرد به سزایی ایفا نمودند و تاشروع عملیات فتح المبین که دشمن با شکست تا نواحی مرز عقب نشینی نمود، در تمام عملیات های آفندی و پدافندی لشکر ۲۱ حمزه که در غرب دزفول مستقر بود حضوری فعال داشت. اولین اسیر

عراقی که راننده‌ی خودرو حمل موشک اسکایپ بود در مورخه ۱۳/۷/۱۳۵۹ با یک فروند بالگردجت رنجر از تنگه رقابیه به خلبانی سروان ژیان به پایگاه وحدتی نهاجا تخلیه شد.

فعالیت های هوانیروز در منطقه اهواز - مهر ۱۳۵۹

با توجه به اهمیت استراتژیکی شهر اهواز و استقرار ستاد فرماندهی لشکر ۹۲ زرهی در این شهر، همزمان با عبور نیروهای زمینی عراق از مرز و پیشروی به عمق استان خوزستان، بیشترین تعداد بالگردهای هوانیروز در پادگان لشکر ۹۲ زرهی مستقر شدند، بگونه ایکه در هفته دوم جنگ تعداد آنها به ۲۰ فروند رسید. بالگردهای هوانیروز با در نظر گرفتن مسیر پیشروی عراقی ها که از تمام محورهای منتهی به شهر های خوزستان در حال پیشروی بودند، با سازماندهی بالگردهای شکاری کبرا و شناسایی ۲۰۶ و ترابری ۲۱۴ در تیم های آتش، در تمامی این محورها وارد عمل می شدند. بمباران و گلوله باران بی وقفه اهواز توسط هواپیماها و توپخانه دوربرد دشمن و پیشروی زمینی آن ها از یک سو و انفجارات پی در پی مراکز حساس و اماکن شهر و نواحی اطراف آن، چنان شرایط هولناک و در هم پیچیده ای از نظر روانی به وجود آورده بود که خطر سقوط هر لحظه ای اهواز به دور از انتظار هر بیننده ای نبود. بنابراین در روزهای اول جنگ و در چنین شرایطی فرصتی برای طراحی و تعیین مسیرهای پروازی و توجیه خلبانان و مأموریت های واگذاری به خلبانان هوانیروز میسر نبود، ضمن آنکه مکانی و دفتری و جایگاه ثابت و مشخصی هم برای هوانیروز نبودتا فرماندهان و افسران عملیات بتوانند خلبانان را بر روی هدف های مورد نظر هدایت نمایند. بنابراین اوصاف، بیشتر مواقع تک به دشمن و انهدام آن ها، با شناسایی خود خلبانان و انعکاس موقعیت نیروها به تیم های پروازی بعدی صورت می گرفت و به اصطلاح خود خلبانان عمل "به کاو و به کش" حاکم بود. اما با تمامی این نارسایی ها و مشکلات فراروی، در این منطقه بالگردهای شکاری کبرا با تک بر روی ادوات زرهی و پیاده مکانیزه نیروهای عراقی که از محورهای کوشک، طلائی و جاده خرمشهر- اهواز و محور سوسنگرد قصد پیشروی و تصرف اهواز را داشتند، توانستند در پشتیبانی از نیروهای زمینی ارتش و نیروهای مردمی در سد پیشروی دشمن و تثبیت آن ها در مواضع پدافندی عملکرد مهمی ایفا نمایند، علاوه بر فعالیت بلگردهای شکاری کبرا، بالگردهای ترابری شنوک و ۲۱۴ با حمل نیرو، مهمات و تجهیزات مورد نیاز رزمندگان به جزیره آبادان و خرمشهر فعالیت مؤثری به انجام رسانیدند و در این راه اولین شهید خلبان

خود را تقدیم انقلاب و کشور کردند^۱.

فعالیت‌های هوانیروز در منطقه آبادان - خرمشهر مهر ماه ۱۳۵۹

در سی و یکم شهریور ماه ۱۳۵۹ نیروهای عراقی با عبور از مرز شلمچه به منظور تصرف مناطق جنوبی استان خوزستان به ویژه آبادان و خرمشهر، شروع به پیشروی به داخل خاک ایران کردند. در تاریخ ۱۳/۰۷/۱۳۵۹ گروهی از بالگردهای هوانیروز اهواز به استعداد ۶ فروند شکاری کبرا و ۲ فروند ترابری ۲۱۴ به منظور پشتیبانی از رزمندگان به آبادان آمدند و در نخلستان‌های جنوب محور آبادان - ماهشهر مستقر گردیدند و در روزهای بعد تعداد آنها به ۱۲ فروند رسید که البته بر حسب شرایط منطقه، تعداد آنها تغییر می‌کرد. سرهنگ محمد حسین جلالی معاونت عملیات هوانیروز که به منظور هدایت و نظارت بر فعالیت‌های پایگاه های هوانیروز به خوزستان آمده بودند، ضمن همکاری با قرارگاه اروند^۲، سرپرستی بالگردهای آبادان را به عهده گرفتند. پیشروی سریع عراقی‌ها با انبوهی از نیروهای پیاده مکانیزه و زرهی از یک سو و کمبود نیروهای خودی که در راه رسیدن به آبادان بودند، چاره‌ای جز این نبود که تا رسیدن عمده قوای ارتش، بالگردهای کبرا با حمله به نیروهای عراقی از پیشروی آنها در منطقه شمال خرمشهر و آبادان جلوگیری کنند.

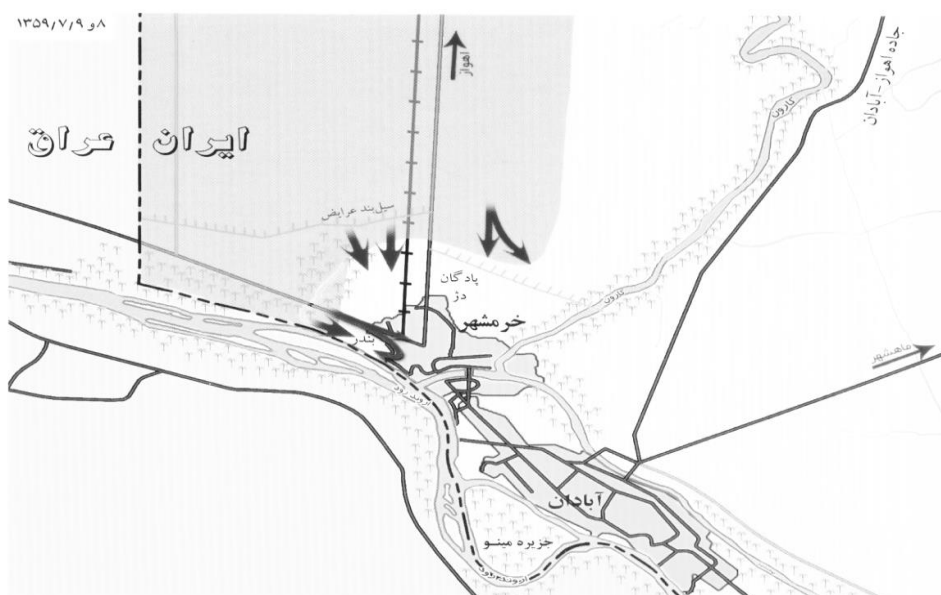
بعد از محاصره خرمشهر و عبور نیروهای عراقی از کارون و پیشروی به سمت آبادان، حرکت نیروهای پیاده مکانیزه و زرهی دشمن در دشت باز شمال آبادان شرایطی به وجود آورده بود که بالگردهای موشک انداز کبرا به راحتی می‌توانستند با پرواز در ارتفاع پست و مانورهای سریع، تانک‌ها و خودروهای سنگین عراقی‌ها را کاملاً در دید و تیر مستقیم آن‌ها بود هدف‌گیری و منهدم نمایند. بعد از سقوط خرمشهر بدست نیروهای عراقی، محل استقرار بالگردهای هوانیروز در آبادان در تیررس توپخانه دشمن قرار گرفت، با تدبیر سرهنگ محمد حسین جلالی فرمانده گروه هوانیروز، بالگردها به ۲۰ کیلومتری شمال شهرستان

۱- یکی از شهدا سرهنگ منصور وطن پور خلبان بالگرد کبرا و سرپرست گروه هوانیروز اهواز بود، که در تاریخ ۱۳۵۹/۷/۹ بر اثر اصابت گلوله دشمن در منطقه عملیاتی غرب اهواز به شهادت رسید.

۲- با شروع جنگ تحمیلی قرار گاهی به نام قرارگاه اروند به فرماندهی سرهنگ فروزان فرمانده ژاندارمری کشور در آبادان تشکیل گردید و مسؤولیت دفاع از آبادان و خرمشهر را به عهده گرفت و بعد از آمدن لشکر ۷۷ پیاده خراسان به شمال آبادان این قرار گاه منحل شد.

ماهشهر در کنار رود خانه جراحی که منطقه ای با پوشش درختان جنگلی، دارای اختفای لازم برای بالگردها بود نقل مکان نمودند و با اضافه شدن بر تعداد بالگردهای کبرا، و ۲۱۴، توان عملیاتی این گروه تقویت گردید و از آنجا پرواز هایشان به منطقه آبادان و خرمشهر ادامه پیدا کرد. هوانیروز در دفاع از آبادان و خرمشهر آنچه در توان داشت بکار گرفت. بیشترین ساعت پرواز انجام شده و مهمات مصرفی بالگردهای کبرا، با بیشترین ساعت پرواز انجام شده بالگردهای شنوک، و تعداد آزادگان هوانیروز در قیاس با عملیات های بزرگ ۸ سال دفاع مقدس در دفاع از خرمشهر و آبادان بود.^۱

گروه هوانیروز ماهشهر به مدت یک سال در آنجا باقی ماند و در این مدت با پرواز در منطقه آبادان و خرمشهر تلفات و خسارات زیادی به نیروهای دشمن وارد آوردند. بعد از عملیات ثامن الائمه برای عملیات فتح المبین به دزفول رفتند.



محور پیشروی عراقی ها در محاصره خرمشهر

۱-۶ فروند بالگرد کبرا، ۳ فروند بالگرد ۲۱۴ و ۲ فروند بالگرد شنوک بر اثر اصابت گلوله های دشمن دچار سانحه گردیده واز بین رفتند و اولین شهید این منطقه ستوانار عباس نبی ثیان خلبان بالگرد موشک انداز تاو بود که در تاریخ ۱۳۵۹/۷/۲۲ در سه راهی آبادان ماهشهر سقوط کرد. بدنش توسط عراقی ها در کنار بالگردش دفن گردید و بعد از عملیات ثامن الائمه (ع) به بهشت زهراي تهران منتقل و به خاک سپرده شد.

ترابری نیرو، حمل تجهیزات به جزیره آبادان توسط بالگردهای شنوک

باعبور نیروهای عراقی از کارون در تاریخ ۱۳۵۹/۰۷/۱۹ و پیشروی به طرف آبادان، جاده‌های زمینی توسط دشمن اشغال گردید و تردد نیروها را ناممکن نمود و تنها راه ارتباط به جزیره آبادان از طریق راه دریایی بندر امام خمینی (ره) به رودخانه بهمنشیر در کنار آبادان با قایق‌ها بود که آن هم به دلیل طولانی بودن مسافت دریایی این بندر تا آبادان، حرکت لنج‌ها و قایق‌ها چندین ساعت به طول می‌انجامید، آن هم در شرایط تهدید هواپیماها و ناوهای جنگی دشمن، بنابراین، مناسب‌ترین وسیله ممکن برای انتقال نیروها به آبادان، استفاده از بالگرد بود که ابتدا مأموریت حمل نیرو، مهمات و تجهیزات توسط بالگردهای هوانیروز مستقر در اهواز انجام می‌شد ولی به دلیل طولانی بودن مسیر پرواز و شرایط بحرانی فرودگاه اهواز و نیز فرود اضطراری یک فروند از بالگردهای شنوک هوانیروز در خاک عراق در حاشیه غربی رودخانه اروند، مناسب‌ترین محل بارگیری و حمل نیرو بندر امام خمینی (ره) بود که برای این کار در نظر گرفته شد و بر این اساس ۳ فروند بالگرد شنوک از هوانیروز و ۲ فروند بالگرد سیکورسکی از نیروی دریایی در پد هلیکوپتری بندر امام مستقر گردیدند.

نیروهای نظامی و نیروهای مردمی با تجهیزات همراه به بندر امام خمینی (ره) که دارای باند پروازی بود می‌آمدند و بالگردها آنها را از آنجا به پاسگاه خسروآباد و چوئیبده در جزیره آبادان ترابری می‌کردند و در برگشت مردم جنگ‌زده و مجروحین را به بندر امام می‌آوردند و تا احداث جاده دسترسی و نصب پل شناور بر روی رودخانه بهمنشیر، که نیروها به توانند با عبور از آن خود را به آبادان برسانند، این وظیفه مهم و حیاتی به مدت سه ماه توسط هوانیروز انجام می‌شد. که از جمله این فعالیت‌ها می‌توان به انتقال بخشی از نیروهای گردان ۱۵۳ پیاده تیپ ۲ لشکر ۷۷ خراسان به فرماندهی سرگرد منوچهر کهتری اشاره نمود. علاوه بر این‌ها ۲ فروند بالگرد ترابری ۲۰۵ از ژاندارمری که در بندر پتروشیمی ماهشهر مستقر بودند درکار امداد و نجات مجروحین از جزیره آبادان فعالیت می‌کردند که تعدادی از خلبانان آن‌ها از هوانیروز به ژاندارمری مأمور شده بودند. البته قابل ذکر است که هاورکرافت‌ها و قایق‌های نیروی دریایی ارتش نیز در انتقال نیروها به جزیره آبادان عملکرد فعال و مؤثری ایفا نمودند که فعالیت‌های آنان را باید از زبان خودشان شنید.

فرود اضطراری یک فروند بالگرد شنوک در خاک عراق

در بخش فعالیت های هوانیروز در ترابری نیرو و تجهیزات به جزیره آبادان، به فرود اضطراری یک فروند بالگرد شنوک در حاشیه غربی رودخانه اروند در خاک عراق اشاره گردید، که لازم است جهت کسب تجربیات حاصل از این واقعه غیر قابل توجیه، به خلاصه ای از آن اشاره نمود.

در تاریخ ۱۳۵۹/۷/۲۳ دو فروند بالگرد شنوک هوانیروز و دو فروند بالگرد سیکورسکی نیروی دریایی با بار مهمات که موشک های تاو، گلوله تفنگ ۱۰۶ و خمپاره بودند از فرودگاه اهواز به مقصد پاسگاه ژاندارمری خسرو آباد در جزیره آبادان (کنار ساحل شرقی اروند رود) به پرواز در آمدند. خلبان فروند اول بالگرد سیکورسکی که لیدری تیم پرواز را به عهده داشت، با ناوبری اشتباه و گم کردن مسیر، از اروند رود عبور کرد و درکنار نیروهای عراقی به زمین نشست و با تیر اندازی عراقی ها متوجه اشتباه خود شد و سریعاً از زمین بلند شد و محل را ترک کرد. ولی یکی از بالگردهای شنوک که پشت سر او بود، در لحظات آخر فرود، با بار سنگین در بین گردو خاک های حاصل از ملخ های خود و تیراندازی شدید عراقی ها گرفتار شد و نتوانست دو باره اوج بگیرد و به ناچار به زمین نشست. خلبانان آن ستوانیار پرویز سبزواری و ستوانیار غلامرضا مرادی فر به همراه دو نفر کروچیف به نام های استوار محمد باقر حیدری و استوار محمود قانع شیخ آباد به اسارت دشمن درآمدند و دو فروند دیگر سیکورسکی و شنوک با دیدن این صحنه برگشتند و در بندر امام خمینی (ره) به زمین نشستند. نکته حائز اهمیت دراین است که خلبان لیدر قبل از شروع پرواز، سایر خلبانان تیم خود را از مسیر و مقصد فرود توجیه نکرد و صرفاً با بیان اینکه منطقه را خوب می شناسد، بقیه خلبانان را که اولین بار بود به آبادان می رفتند قانع کرد و آن ها نیز اصراری نکردند که به کجا می روند و مقصد کجا است، که در صورت به وجود آمدن سانحه و یا نقص فنی برای بالگرد لیدر، آنها بتوانند به مأموریت خود ادامه دهند. متأسفانه افسر عملیات مربوطه نیز که وظیفه او توجیه قبل از پرواز خلبان با استفاده از نقشه و وسایل کمک ناوبری به وظیفه خود عمل نکرد و خلبانان نیز بدون آنکه بدانند کجا می روند پشت سر لیدر به راه افتادند و سر از خاک عراق در آوردند. چنانچه خلبانان و افسر عملیات و امنیت پرواز به آیین نامه های پروازی

اندکی توجه می‌کردند چنین اتفاق غیر قابل توجیهی به وجود نمی‌آمد. متأسفانه در پروازی دیگر در همین منطقه یک فروند بالگرد ۲۰۵ ژاندارمری که در تاریخ ۱۳۵۹/۷/۲ از بندر پتروشیمی ماهشهر به مقصد جزیره آبادان برای انتقال مجروحین در پرواز بود، به دلیل اشتباه ناوبری و یا استفاده نکردن از نقشه و عدم توجیه قبل از پرواز، با عبور از ارون رود، در بین نیروهای عراقی به زمین نشست و هردو خلبان و همراهان آن به اسارت دشمن در آمدند.

سازماندهی و گسترش یگان‌های هوانیروز در مناطق عملیاتی خوزستان، آبان ماه ۱۳۵۹

در یک ماهه اول جنگ، به دلیل پیشروی سریع نیروهای عراقی و عدم فرصت لازم جهت تعیین حدود منطقه عملیاتی برای هر یک از پایگاه‌های هوانیروز در منطقه خوزستان، شرایط به گونه‌ای بود که بالگردهای هوانیروز در تمامی جبهه‌های شمالی، میانی و جنوبی استان خوزستان به صورت مشترک از هر پایگاهی وارد جبهه‌های جنگ می‌شدند، ولی با تداوم جنگ و پیش‌بینی حضور دراز مدت بالگردهای هوانیروز در مناطق عملیاتی خوزستان، از سوی ستاد فرماندهی هوانیروز تصمیم بر این شد تا به منظور جلوگیری از تداخل مسئولیت‌ها و هدایت صحیح بالگردها در پشتیبانی از یگان‌های نیروی زمینی و مأموریت‌های محوله، مسئولیت پشتیبانی مناطق عملیاتی بین هر یک از پایگاه‌های هوانیروز تعیین و مشخص گردد. در این تقسیم‌بندی مسئولیت پشتیبانی از یگان‌های زمینی در منطقه غرب و جنوب غربی اهواز به پایگاه هوانیروز مسجد سلیمان واگذار گردید که بالگردهای آن در فرودگاه اهواز مستقر بودند. مسئولیت منطقه دشت عباس در غرب دزفول و شوش دانیال به پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان واگذار شد و بالگردهای آن در پایگاه نیروی هوایی دزفول مستقر گردیدند. مسئولیت پشتیبانی از منطقه خرمشهر و آبادان به پایگاه هوانیروز کرمان واگذار شد که بیشتر بالگردهای آن تحت فرماندهی سرهنگ محمد حسین جلالی معاونت عملیات اطلاعات هوانیروز در شمال آبادان مستقر بودند و در تاریخ ۱۳۵۹/۷/۱۷ به دلیل شدت آتش توپخانه عراقی‌ها در آن منطقه و همچنین قصد عبور دشمن از رودخانه کارون، بالگردهای پایگاه کرمان به حاشیه رودخانه جراحی در فاصله ۲۰ کیلومتری شمال ماهشهر نقل مکان نمودند و تا پایان عملیات پیروزمندانه ثامن الائمه در آنجا باقی ماندند. از نظر استعداد، تعداد بالگردهای هر یک از پایگاه‌ها بین ۱۲ الی ۱۵ فروند بود و بر حسب عملیات‌ها بر تعداد آن‌ها افزوده می‌گشت. علاوه بر این پایگاه‌ها، در سه ماهه اول جنگ، ۳ فروند بالگرد

فصل دوم: عملکرد هوانیروز در مرحله تثبیت دشمن (سال اول جنگ) ۳۷/

شنوک از پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان در باند هلیکوپتری بندر امام خمینی (ره) مستقر بودند و مسئولیت ترابری نیرو به آبادان و انتقال مردم آبادان و خرمشهر به بندر امام خمینی (ره) را به عهده داشتند.

دفاع هوانیروز در مناطق عملیاتی غرب (کرمانشاه-ایلام)

در شهریور ماه سال ۱۳۵۹، با توجه به تحرکات نیروهای عراقی و گلوله باران پاسگاه های مرزی ایران در منطقه غرب، و پیش بینی حمله احتمالی عراق، فرماندهان، کارکنان فنی و خلبانان گردان های پروازی بآآماده نمودن بالگردها به ویژه بالگردهای موشک انداز تاو، توان عملیاتی وآآمادگی پایگاه را در حد مطلوبی ارتقاء داده و بنوعی منتظر اخبار ناگوار جنگ بودند،^۱ بنا به دستور ستاد فرماندهی هوانیروز یک گروه از بالگردهای پایگاه هوانیروز کرمانشاه به استعداد ۳ فروند بالگردکبرا، ۲ فروند ترابری ۲۱۴ و یک فروند شناسایی ۲۰۶ به پادگان ابوذر سرپل ذهاب اعزام گردیدند. با توجه به درگیری پاسگاه های مرزی ایران با عراقی ها، عمده فعالیت این بالگردها، شناسایی از تحرکات عراقی ها و ترابری وسایل مورد نیاز پاسگاه های مرزی به ویژه پاسگاه های گرده نو، باویسی و قصرشیرین بود که با عراقی ها درگیر بودند.

حضور فعال بالگردهای هوانیروز در مقابله با نیروهای دشمن در منطقه غرب

باحمله سراسری نیروهای عراقی به خاک میهن اسلامی ایران و آغاز رسمی جنگ، یک تیم پروازی به استعداد ۳ فروند بالگرد کبرا، ۲ فروند بالگرد ۲۱۴ و یک فروند بالگرد شناسایی ۲۰۶ از پایگاه هوانیروز کرمانشاه در تاریخ ۱۳۵۹/۷/۲ به منظور مقابله با نیروهای دشمن که از مرز عبور کرده و در حال پیشروی به عمق خاک ما بودند، به بالگردهای سرپل ذهاب ملحق شدند.

منطقه غرب

اولین ضربات سنگین بالگردهای شکاری کبرای هوانیروز بر پیکره ی ارتش عراق، در بعد از ظهر دوم مهرماه ۱۳۵۹ در منطقه سرپل ذهاب در پشت ارتفاعات کوره موش وارد گردید.

۱- دو هفته قبل از شروع جنگ، سرهنگ داود روحی پور جانشین پایگاه هوانیروز کرمانشاه با اطلاعاتی که از تحرکات ارتش عراق در منطقه غرب داشت، با تلاش کارکنان فنی نسبت به آماده بکار نمودن سیستم سلاح بالگردهای کبرای موشک انداز تاو اقدام کرد و نتیجه آن شد که بالگردهای کبرای این پایگاه در روزهای اول جنگ در منطقه سرپل ذهاب در شلیک موشک تاو مشکلی نداشتند. ولی در سایر پایگاه های هوانیروز چنین اقدامی نشد و در نتیجه هیچکدام از بالگردهای تاو آنها در منطقه خوزستان قادر به شلیک موشک نشدند.

در روز سوم جنگ عراقی ها با هدف تصرف شهر قصر شیرین، حملاتشان را شدت بخشیده و دامنه بمباران های هوایی را گسترش دادند. در ساعت ۰۹۰۰، عراقی ها با استفاده از جاده سرپل ذهاب به قصر شیرین، به سمت جنوب پیشروی کرده تا بتوانند با الحاق با نیروهای جبهه میانی، منطقه وسیعی در جبهه غرب را بطور کامل در اختیار بگیرند. در اینجا بود که بالگردهای هوانیروز در پشتیبانی از نیروهای لشکر ۸۱ زرهی کرمانشاه وارد منطقه شدند و به تانک ها و نفربرهای عراقی حمله کردند. ورود ناگهانی این نیروی رزمنده به صحنه پیکار، سبب وحشت نیروهای عراقی گردید. زیرا عراقی ها انتظار ناگهانی چنین عکس العملی را از نیروهای ایرانی نداشتند. هنگامی که سربازان عراقی در محور سرآب گرم به سمت پادگان سرپل ذهاب در حرکت بودند، عنصر مدافع مهمی از نیروهای ایرانی در مقابل آنها قرار نداشت و در همین زمان، تهاجم بالگردهای رزمی به عده های دشمن، توانست آثار فوق العاده مثبتی به وجود آورد و از سرعت پیشروی تانک های عراقی بکاهد.

در غروب روز سوم مهرماه به دلیل پیشروی عراقی ها به سمت شهر سرپل ذهاب و احتمال تصرف پادگان ابوذر (تیپ ۳ لشکر ۸۱ زرهی)، از طرف قرارگاه غرب دستور تخلیه پادگان ابوذر صادر گردید.^۱ و به منظور حفظ امنیت بالگردهای هوانیروز دستور تخلیه بالگردها به پادگان اسلام آباد و یا کرمانشاه نیز به سرپرست گروه هوانیروز ابلاغ شد و گفته شد به دلیل نبود زمان کافی و امکانات خودرویی برای انتقال مهمات، زاغه ها و انبارهای مهمات توسط بالگردهای کبرا منهدم گردد تا بدست عراقی ها نیفتد. ولی خلبانان هوانیروز به ویژه اکبر شیروودی که در جمع آنان بود با این دستور مخالفت کردند و گفتند: در پادگان می مانند و با تمام قدرت در مقابل نیروهای عراقی مقاومت می کنند. تمام اسناد و مدارک حائز اهمیت تیپ توسط یک فروند بالگرد ۲۱۴ به کرمانشاه انتقال داده شد و بخشی از نیروهای باقی مانده تیپ هم با تجهیزات و خودروهای زرهی از پادگان خارج شدند. البته نیروهای رزمی

۱- با توجه به استعداد چند برابری نیروهای عراقی در مقابل نیروهای ایرانی، خطر تصرف شهر سرپل ذهاب و پادگان ارتش (تیپ ۳ لشکر ۸۱ زرهی کرمانشاه) دور از انتظار نبود، به همین دلیل بر مبنای تدابیر اتخاذ شده از سوی فرماندهی قرارگاه غرب، دستور تخلیه پادگان و بالگردهای هوانیروز به پادگان اسلام آباد داده شد، ولی با مقاومت خلبانان هوانیروز، تعدادی از بالگردهای ۲۱۴ و ۲۰۶ اضافی به اسلام آباد انتقال داده شدند و تیم آتش سنگین بالگردهای کبرا و تعدادی بالگرد مورد نیاز باقی ماندند و با پشتیبانی نیروهای ارتش، عراقی ها را از تصرف شهر سرپل ذهاب مأیوس و وادار به عقب نشینی نمودند.

تیپ در خط جلو با نیروهای عراقی درگیر بودند و صحبت عقب نشینی نبود.

در روز چهارم مهرماه، نیروهای عراقی موفق می شوند تا پمپ بنزین ورودی شهر سر پل ذهاب پیشروی کنند. ولی مقاومت دلاورانه نیروهای زمینی و پشتیبانی قوی و مستمر بالگردهای کبرای هوانیروز در سرکوب و انهدام نیروهای دشمن، باعث می گردد تا عراقی ها راه عقب نشینی را در پیش گرفته و به سوی قصرشیرین بروند.

روز چهارم مهرماه سقوط قصرشیرین قطعی شد و ارتش عراق باقی مانده نیروها و مردم شهر را به اسارت بردند و تلاش آنها برای تصرف شهر سر پل ذهاب دوباره شروع شد و به بیشترین توان رسید. ولی مقاومت نیروهای زمینی و آتش پر حجم پیوسته بالگردهای کبرای هوانیروز در مقابل هجوم نیروهای عراقی به نتیجه رسید و عراقی ها عقب نشینی کرده و نیروهای ایرانی پاسگاه قره بلاغ و شرکت زراعی را از اشغال دشمن بیرون آورده و آنها را مجبور می سازند تا محور سر پل ذهاب - گرده نو را نیز تخلیه کنند.

در این روز بالگردهای کبرا که در دو تیم آتش سازماندهی گردیده بودند، به دلیل نبود زمان کافی و شدت حملات دشمن، مجبور می شوند در چند سورتی پرواز بدون خاموش کردن بالگرد مهمات گیری و سوخت گیری کنند که کاری بسیار خطر آفرین بود. ولی چاره ای نبود که اگر چنین نمی گردید، سقوط شهر سر پل ذهاب و پادگان ابوذر به دست دشمن حتمی بود.

در روز پنجم مهرماه با تلاش هوانیروز، دشمن که از اشغال شهر سر پل ذهاب و پادگان ابوذر نا امید شده بود، حملاتش خود را متوجه محور گیلان غرب کرده و از بعد از ظهر این روز، یک واحد کامل زرهی اش را به این محور اعزام می کند. در ساعت ۱۵۰۰ این واحد با گذشتن از گردنه امام حسین و رسیدن به حوالی روستای قاسم آباد واقع در غرب گیلان غرب، آماده حرکت های بعدی می شود. در این محور حضور بالگردهای هوانیروز باعث می شود علاوه بر درهم کوبیده شدن مقاومت دشمن، چندین دستگاه تانک و نفربر آنها نابود شود. مردم غیور گیلان غرب نیز به یاری شتافته و همانند روزهای قبل، با کمترین امکانات و قدیمی ترین سلاح ها، به مقابله با دشمن برخاستند. در این رابطه، ستاد مشترک ارتش جمهوری اسلامی ایران در اطلاعیه شماره ۷۴ خود، نتیجه فعالیت های هوانیروز را چنین

بیان کرده است:^۱

بسمه تعالی

«هم میهنان عزیز و پر شور ایرانی، این بار مانند همیشه، هوانیروز ارتش جمهوری اسلامی ایران افتخاری بزرگ آفرید. در عملیات غرورآفرین هوانیروز ارتش جمهوری اسلامی ایران که در ساعت ۱۵:۰۰ روز گذشته، پنجم مهرماه ۱۳۵۹ در منطقه مرزی قصرشیرین اجرا گردید، توسط رزمندگان دلیر هوانیروز که یگان های لشکر ۸۱ زرهی کرمانشاه راپشتیبانی می کردند، چادرهای مهمات عراقی به آتش کشیده شد و این چادر های مهمات عراقی بیش از دو ساعت درآتش می سوخت. همچنین در عملیات پیروزمندانه دیگر، هوانیروز ارتش جمهوری اسلامی ایران در منطقه مرزی گیلان غرب و گرده نو که یگان های لشکر ۸۱ زرهی راپشتیبانی می کرد، با دو گردان تانک ارتش عراق برخورد می نمایند که بر اثر آتش سنگین تهاجمی هلیکوپترهای جنگنده ارتش جمهوری اسلامی ایران، ۲ گردان تانک عراقی به کلی تارومار و ۴۸ دستگاه تانک عراقی در این درگیری نابود و منهدم می گردد و لاشه های تانک ها در مناطق مرزی به جا مانده است.»

منطقه ایلام

علاوه بر فعالیت بالگردهای هوانیروز در منطقه سرپل ذهاب، گروه بالگردهای ایلام به فرماندهی سروان احمد کشوری در منطقه عمومی ایلام و محور ارتفاعات میمک در مصاف با دشمن وارد عمل گردیدند و با ده ها سورتی پرواز بالگردهای کبرا مانع پیشروی عراقی ها شدند و آنها را از تصرف شهر ایلام نا کام گذاشتند، تا اینکه در تاریخ ۱۳۵۹/۹/۱۵ کشوری در منطقه تنگ بینا با حمله هواپیماهای عراقی دچار سانحه شد و به شهادت رسید و ادامه عملیات به یارانش سپرده شد. ولی منطقه استقرار هلیکوپترهای گروه ایلام در تنگ قوچعلی ماندگار شد.

در عملیات چلچراغ منافقین در خردادماه ۱۳۶۷ و تک عراقی ها در تاریخ ۱۳۶۷/۴/۳۱ در منطقه مهران و گیلان غرب و همچنین در عملیات مرصاد در مرداد ۶۷، بخشی از بالگردهای هوانیروز از این نقطه به پرواز در آمدند.

از دلاورمردی های شهید یحیی شمشادیان خلبان کبرا که سرپرستی گروه بالگردهای هوانیروز در منطقه چل زری سومار را به عهده داشت و در ۶۱/۷/۱۵ به شهادت رسید، نیز باید

به نیکی یاد کرد که او و یارانش آنچه را در توان داشتند هدیه کشور عزیز ایران کردند. با در نظر گرفتن محورهای پیشروی عراقی ها و مناطق حساس، علاوه بر پایگاه تاکتیکی هوانیروز در سر پل ذهاب، پایگاه های تاکتیکی دیگری نیز بدین صورت تشکیل گردید:

۱- سه تیم آتش سبک، هر تیم به استعداد دو فروند بالگرد شکاری کبرا و یک فروند بالگرد ترابری ۲۱۴ در پادگان ابوذر سر پل ذهاب مستقر شدند تا در محور سر پل ذهاب قصر شیرین و منطقه گیلان غرب وارد عمل شوند.

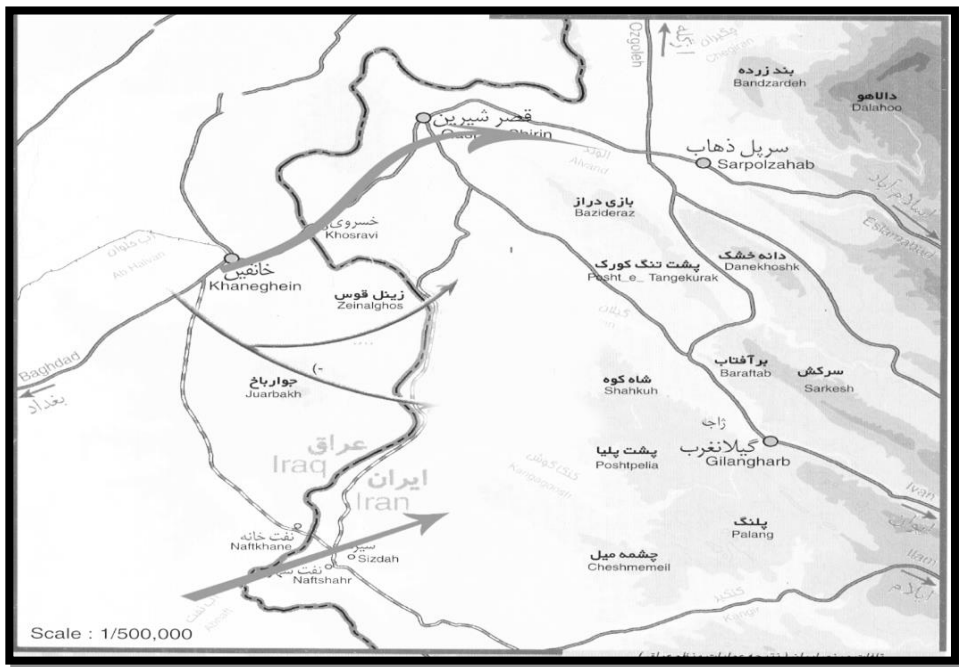
۲- دو تیم آتش در منطقه چل زری شهر سومار مستقر گردیدند، تا در محور مندلی و تنگ سومار وارد عمل شوند.

۳- دو تیم آتش در شهر ایلام در منطقه ای به نام تنگ قوچعلی مستقر گردیدند، تا در محور ترساق-میمک-سرنی و محور مهران - کنجان چم- ایلام و محور مهران- دهلران وارد عمل گردند.

با توجه به اینکه در روزهای آغازین جنگ نیروی قابل توجهی در منطقه غرب نبود و عمده قوای ارتش در راه بودند،، خلبانان بالگردهای هوانیروز توانستند در پشتیبانی از نیروهای زمینی ارتش به ویژه لشکر ۸۱ زرهی کرمانشاه که منطقه غرب را در مقابل سه لشکر عراقی پوشش داده بود، با ایثار و فداکاری خود از تصرف شهرهای سرپل ذهاب، ایلام و گیلان غرب و رسیدن به گردنه پاتاق که از عمده ترین اهداف عراقی ها در منطقه غرب بود، جلوگیری به عمل آورند و در این راه بهترین خلبانان خود همانند، حمیدرضا سهیلیان، احمد کشوری، اکبر شیرودی و یحیی شمشادیان و دیگر شهدای گرانقدر را تقدیم میهن اسلامی ایران نمودند و لازم است از همه خلبانانی که آن روز ها حماسه آفریدند و شهادت نصیب شان نشد و هم اکنون جزء خلبانان به نام هوانیروز محسوب می گردند نیز به نیکی یاد گردد.

با تمام نارسایی ها و مشکلات موجود در سال اول جنگ، هوانیروز با بهره گیری از تلاش کارکنان فنی و خلبانان جوان خود با حدود ۸۰ فروند از انواع بالگردهای شناسایی، جنگنده و ترابری در منطقه دزفول، اهواز، آبادان و مناطق غرب کشور وارد جبهه های جنگ گردید و در پشتیبانی از نیروهای زمینی ارتش جمهوری اسلامی ایران در سرکوبی و زمینگیر نمودن نیروهای دشمن که قصد تصرف ۶ روزه خوزستان و بخش وسیعی از منطقه غرب را داشت،

عملکرد اثر گذاری ایفا نمود. گرچه در روزهای آغازین جنگ خلبانان هوانیروز از تجربیات گیری با دشمنی تا دندان مسلح بی بهره بودند. ولی توانستند با استفاده از آموخته های خود و در نظر گرفتن شرایط اقلیمی مناطق عملیاتی و نوع جنگ افزارهای دشمن، تکنیک های ویژه ای در چگونگی در گیری با دشمن را فرا گیرند که در طول هشت سال دفاع مقدس مورد استفاده قرار دهند، تا ضمن تقلیل سوانح، کاربرد عملیاتی بالگردها را نیز به حد مطلوبی برسانند.



مسیر پیشروی عراقی ها در منطقه غرب ۱۳۵۹/۷/۳

سوانح بالگردهای هوانیروز در سال اول جنگ

تعداد ۵۵ فروند انواع بالگرد بر اثر اصابت گلوله های دشمن دچار سانحه کلی شدند
تعداد تلفات نیروی انسانی
تعداد شهید: ۴۷ نفر خلبان و فنی
تعداد ۱۰ نفر منطقه شمال غرب،

فصل دوم: عملکرد هوانیروز در مرحله تثبیت دشمن (سال اول جنگ) / ۴۳

تعداد ۸ نفر منطقه غرب،

تعداد ۲۹ نفر منطقه جنوب غرب

تعداد آزاده ۱۳: نفر خلبان و فنی

تعداد ۳ نفر منطقه شمال غرب،

تعداد ۲ نفر منطقه غرب،

تعداد ۸ نفر منطقه جنوب غرب (خوزستان)

فصل سوم

عملکرد هوانیروز در مرحله دفع دشمن (سال دوم جنگ)

عملیات ثامن الائمه (ع)

«حصر آبادان باید شکسته شود» امام خمینی (ره)

تاریخ عملیات: ۱۳۶۰/۷/۵ مدت عملیات ۲ روز

منطقه عملیات: شمال آبادان

هدف عملیات: شکست حصر آبادان و پاکسازی شرق کارون از نیروهای عراقی

عملکرد هوانیروز در عملیات ثامن الائمه (ع)

در عملیات ثامن الائمه (ع) هوانیروز با ۲۰ فروند بالگرد (۹ فروند شکاری کبرا، ۸ فروند ترابری ۲۱۴، ۲ فروند شناسایی ۲۰۶ و یک فروند ترابری ۲۰۵) از پایگاه رزمی کرمان جهت پشتیبانی از این عملیات در ۲۰ کیلومتری شمال شهرستان ماهشهر و در کنار رودخانه جراحی مستقر گردید و چند روز قبل از شروع عملیات، خلبانان و افسران عملیات با شناسایی از راه زمین، از منطقه نبرد و موقعیت نیروهای خودی و دشمن بازدید به عمل آوردند و نسبت به محورهای تک نیروهای زمینی کاملاً توجیه گردیدند و به منظور صرفه جویی در زمان پرواز بالگردهای کبرا به منطقه نبرد، محلی در بین نخلستان های شادگان در شمال آبادان به عنوان پایگاه موقت تاکتیکی در نظر گرفته شد و در سپیده دم روز عملیات، بالگردها و کامیون های حامل مهمات، سوخت و تجهیزات پشتیبانی در آنجا مستقر و آماده اجرای عملیات گردیدند.

با شروع عملیات در ساعت ۰۰۰۱ بامداد روز ۱۳۶۰/۷/۵، هر سه تیپ لشکر ۷۷ پیاده خراسان ویگانهای سپاه پاسداران و سایر نیروهای شرکت کننده در عملیات پیشروی خود را جهت تصرف هدف های از پیش تعیین شده آغاز نمودند. بعد از پیشروی نیروهای ایرانی در ساعات اولیه نبرد، در ساعت ۰۵۵۰ از طرف قرارگاه عملیاتی لشکر ۷۷ به هوانیروز اعلام شد: ((در منطقه پل مارد تعدادی از تانک های عراقی در حال مقاومت هستند، بالگردهای کبرا جهت پشتیبانی از نیروهای خودی به آن منطقه اعزام شوند.)) بر مبنای این دستور، در

ساعت ۰۶۱۰ یک تیم آتش^۱ سنگین هوانیروز به طرف نیروهای عراقی در حوالی پل مارد تک نمود. قدرت مانور بالگردهای مسلح کبرا و آشنایی خلبانان به منطقه نبرد باعث شد که در حملات اولیه، ۶ دستگاه تانک و نفر بر دشمن منهدم شود و تیم های بعدی نیز بلافاصله پس از عملیات تیم قبلی وارد منطقه شدند.

در ادامه عملیات، در جبهه میانی نبرد، نیروهای تیپ ۱ لشکر ۷۷ خراسان بامقاومت نیروهای عراقی ها برخورد نمودند و با درخواست آتش پشتیبانی از هوانیروز، بالگردهای کبرا به منطقه اعزام شدند و با اجرای آتش بر مواضع پدافندی دشمن، مقاومت آنها در هم شکسته شد و نیروهای تیپ ۱ به پیشروی خود ادامه دادند. در پروازهای بعدی بنا به درخواست یگان های تک و زمینی تیم های آتش بالگردهای کبرا به منطقه عملیات اعزام می شدند و با توجه به هموار بودن زمین منطقه نبرد، تانک ها و نفربر ها و دیگر ادوات خودرویی دشمن به وضوح قابل رویت بودند و به همین دلیل خلبانان بالگردهای کبرا در هر پروازی با شلیک موشک و راکت تعداد زیادی آنها را مورد اصابت قرار می دادند..

همگام با فعالیت بالگردهای کبرا، انتقال مجروحین عملیات به بیمارستان های ماهشهر و اهواز، توسط بالگردهای ترابری ۲۱۴ بصورت منظم انجام می گرفت و تا پایان روز اول نبرد، پشتیبانی تیم های آتش هوانیروز از نیروهای خودی ادامه داشت و در روز دوم عملیات که نیروهای عراقی با شکست قطعی مواجه شده بودند و نیروهای ایرانی در حال تحکیم مواضع بودند، بالگردهای کبرا فعالیت قابل ملاحظه ای نداشتند و عمده فعالیت های هوانیروز با بالگردهای ۲۱۴ بود، که مجروحین و مصدومین را به بیمارستان های منطقه انتقال می دادند.

سر انجام با همت و تلاش نیروهای ایرانی، عملیات ثامن الائمه پس از دو روز نبرد با بیرون راندن نیروهای عراقی از شرق کارون و شکست حصرآبادان به پیروزی رسید و در مجموع ۶۰۰ ساعت پرواز، انتقال ۱۸۴ نفر مجروح به بیمارستان های ماهشهر و اهواز و انهدام تعداد قابل توجهی از خودرو، ادوات زرهی و کشته و زخمی نمودن تعداد زیادی از نیروهای پیاده دشمن حاصل تلاش هوانیروز بود.

۱- دو یا سه فروند بالگرد مسلح کبرا همراه با یک فروند بالگرد ۲۱۴ به عنوان امداد و نجات (رسکیو) را تیم آتش سبک یا سنگین می گویند و در این تیم پروازی یک فروند از بالگردها موشک انداز تاو است.

فصل سوم: عملکرد هوانیروز در مرحله دفع دشمن (سال دوم جنگ) ۴۷/

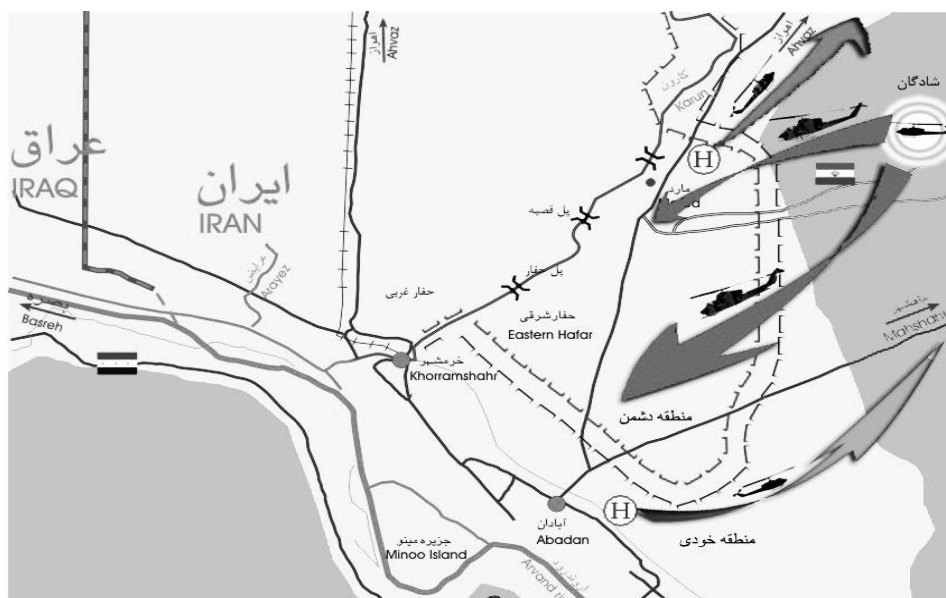
در این عملیات یک فروند بالگرد موشک انداز کبرا به خلبانی ستوان یکم ناصر نژاد تقی و کمک خلبانی ستوانیار جواد نارنجی در روز اول نبرد در منطقه پل مارد، بر اثر اصابت گلوله‌های دشمن دچار سانحه کلی گردید و هردو خلبان آن مجروح شدند.

نتیجه عملیات ثامن الائمه (ع)

تصرف و تأمین ساحل شرقی رود خانه کارون با آزادسازی ۱۵۰ کیلومتر مربع از زمین‌های خودی، خارج شدن آبادان از محاصره دشمن.

تجزیه و تحلیل عملیات ثامن الائمه (ع)

طرح ریزی خوب عملیات و هماهنگی بین نیروها و سرعت عمل فوق العاده باعث شد که در طول ۲۴ ساعت اولیه عملیات، اهداف اصلی به تصرف دلاوران ارتش اسلام در آید. همچنین توانمندی فرماندهی و افسر عملیات هوانیروز در سازماندهی و هدایت خلبانان به سوی هدف های مورد نظر، آشنایی خلبانان به منطقه نبرد، همگی شرایطی فراهم آورده بود که بالگردهای هوانیروز بدون مواجه شدن با مشکل خاصی با حداقل تلفات و خسارات بتوانند تا پایان عملیات نیروهای زمینی را پشتیبانی نمایند.



عملیات طریق القدس

تاریخ عملیات: ۱۳۶۰/۹/۸ مدت عملیات ۸ روز

منطقه عملیات: منطقه سوسنگرد و بستان

هدف عملیات: آزادسازی شهر بستان و بیرون راندن نیروهای دشمن از جبهه میانی

خوزستان

عملکرد هوانیروز در عملیات

در این عملیات، هوانیروز مأموریت پشتیبانی از نیروهای خودی را به پایگاه مسجد سلیمان که بالگردهای آن در فرودگاه اهواز مستقر بودند واگذار نمود و این پایگاه برابر طرح عملیاتی با سازماندهی ۲۰ فروند بالگرد شامل: ۸ فروند شکاری کبرا، ۱۰ فروند ترابری ۲۱۴، ۱ فروند ترابری ۲۰۵ و یک فروند شناسایی ۲۰۶ آماده اجرای مأموریت گردید و دو روز قبل از شروع عملیات (۱۳۶۰/۹/۶) خلبانان به منظور تسریع در انجام مأموریت های پروازی از محدوده عمل تپ ها و لشکر ها شناسایی نمودند و افسران رابط به قرارگاه های کربلا، لشکر ۱۶ زرهی، تپ ۱ لشکر ۷۷ پیاده، لشکر ۹۲ زرهی، تپ ۱۴ امام حسین (ع)، تپ ۳۱ عاشورا اعزام گردیدند. با شروع عملیات در بامداد ۸ آذر ۱۳۶۰ و روشن شدن هوا، بالگردهای شکاری کبرا که در ۳ تیم آتش سازماندهی گردیده بودند، با درخواست افسران رابط در ۲ جبهه شمالی در دامنه ارتفاعات الله اکبر تا تنگه چزابه و در محور جنوبی رودخانه کرخه در پشتیبانی از نیروهای ارتش و سپاه پاسداران در منطقه دغاغله و مگاسیس^۱ با اجرای آتش سنگین که با شلیک موشک های تاو و راکت و توپ ۲۰ م.م همراه بود، تلفات زیادی به نیروهای دشمن وارد ساختند؛ و در تداوم عملیات که به مدت ۸ روز به طول انجامید، بالگردهای جنگنده کبرا با انهدام ۲۰ دستگاه تانک و نفربر، ۵۰ دستگاه انواع خودرو و تجهیزات مهندسی و کشته و زخمی نمودن تعداد زیادی از نیروهای دشمن، یگان های خودی را در تصرف اهدافشان در تنگه چزابه و آزادسازی شهر بستان پشتیبانی نمودند. همچنین ۱۰ فروند بالگرد ترابری ۲۱۴ تعداد ۱۶۵۰ نفر از رزمندگان مجروح را از اورژانس های تاکتیکی به بیمارستان های اهواز تخلیه کردند، به ویژه مجروحانی که به دلیل

۱- نام روستاهایی در جنوب شهر سوسنگرد می باشد.

فصل سوم: عملکرد هوانیروز در مرحله دفع دشمن (سال دوم جنگ)/۴۹

رملی بودن دامنه های ارتفاعات الله اکبر امکان ترابری آنها از راه زمین با مشکل مواجه می گردید. در این عملیات، هوانیروز با انجام ۱۴۸۳ ساعت پرواز در حد توان رزمندگان خودی را پشتیبانی نمود و دو فروند بالگرد کبرا بر اثر اصابت گلوله های دشمن مجبور به فرود اضطراری در بین نیروهای خودی گردیدند و خساراتی به آنها وارد شد که پس از پایان عملیات تعمیر، و به صورت پروازی به اهواز بازگردانده شدند و یک نفر از خلبانان مجروح شد.

نتیجه عملیات

بعد از ۸ روز نبرد سنگین و مجاهدت نیروهای ارتش و سپاه پاسداران با شکست و عقب نشینی دشمن، شهر بستان و ۶۰۰ کیلومتر مربع از خاک میهن اسلامی ایران آزاد و ارتباط بین نیروهای عراقی در شمال و جنوب خوزستان قطع گردید.

تجزیه و تحلیل عملیات طریق القدس

با هماهنگی مناسب بین فرماندهان قرارگاه های عملیاتی و هوانیروز و آشنایی خلبانان پایگاه مسجدسلیمان که از ابتدای جنگ در این منطقه پرواز می کردند، مشکل خاصی در چگونگی کاربرد بالگردها به وجود نیامد. ضمن اینکه سیستم فرماندهی و افسران عملیات پایگاه مسجد سلیمان پرواز بالگردها را بخوبی مدیریت می کردند، تنها مشکل موجود بارندگی شب قبل از شروع عملیات و هوای ابری و نامساعد بود که در روز اول در پرواز بالگردها مقداری اختلال ایجاد کرد. ولی با درایت خلبانان پروازهای مورد نیاز انجام گردید.



طریق القدس

مسیر بالگردها
محل استقرار بالگردها

عملیات مطلع الفجر

تاریخ عملیات: ۱۳۶۰/۹/۲۰ مدت عملیات ۲۷ روز

منطقه عملیات: منطقه عمومی گیلانغرب (چرمیان و شیاکوه، تنگ قاسم آباد و دشت گیلان غرب)

هدف عملیات: عقب راندن و تقلیل دید نیروهای عراقی از منطقه و تصرف نقاط سرکوب

عملکرد هوانیروز در عملیات

در این عملیات هوانیروز مأموریت پشتیبانی از نیروهای خودی را به پایگاه رزمی کرمانشاه واگذار نمود و این پایگاه پس از بررسی و برآورد لازم با ۲۰ فروند بالگرد شامل ۸ فروند کبرا، ۸ فروند ۲۱۴، ۲ فروند ۲۰۶ و ۲ فروند شنوک در منطقه ای بنام کلاشیک علیا در ۵ کیلومتری شرق شهرستان گیلانغرب در شمال جاده گیلانغرب به اسلام مستقر گردید و به منظور شناسایی از منطقه نبرد، خلبانان به همراه افسر عملیات و افسران رابط از راه زمین به منطقه جلو اعزام شدند و توسط رئیس رکن سوم تیپ ۵۸ ذوالفقار از محل پدهای تخلیه مجروح، تیم های هلی برن و هدف های تیم های آتش بالگردهای کبرا شناسایی نمودند و افسران رابط در محل های تعیین شده مستقر شدند.

پس از شروع عملیات و پیشروی نیروهای خودی به سوی مواضع دشمن، با دمیدن سپیده صبح، بالگردهای کبرا که در ۴ تیم آتش سازماندهی گردیده بودند توانستند در پشتیبانی از نیروهای خودی مقاومت دشمن در قله شیاکوه را در هم شکسته و تلفات و خسارات سنگینی به نیروهای عراقی وارد آورند. در پی سقوط قله شیاکوه از تصرف نیروهای عراقی، هوانیروز با انجام عملیات متحرک هوایی، نیروهای تازه نفس خودی را به منطقه عملیات ترابری نمود و تا پایان عملیات انتقال نیروها به مناطق مورد نیاز انجام گردید. از نکات برجسته در این عملیات، انجام پرواز بالگردهای هوانیروز با ارتفاع پست در منطقه کوهستانی و در تاریکی شب بود.

فشار نیروهای عراقی در پاتک های همراه با آتش پر حجم توپخانه که سعی در باز پس گیری مناطق از دست رفته بخصوص قله شیاکوه را داشتند، وضعیت بسیار سختی را

فصل سوم: عملکرد هوانیروز در مرحله دفع دشمن (سال دوم جنگ) ۵۱/

برای نیروهای خودی بوجودآورده بودند و هر لحظه بر تعداد مجروحین اضافه می شد. به همین دلیل رزمندگان زمینی تقاضای پشتیبانی آتش نزدیک هوایی بالگردهای کبرا و تأمین تدارکات از قبیل مهمات، غذا و آب را از فرماندهان عملیات داشتند. از اینرو فرمانده قرارگاه و مسئولین هدایت کننده عملیات خواستار پشتیبانی هوانیروز از نیروهای خودی به هر نحو ممکن بودند. با توجه بر اینکه فرمانده پایگاه هوانیروز کرمانشاه سرهنگ ناصر ژیان خود در منطقه حضور داشت، هماهنگی لازم جهت انجام ۲ سورتی پرواز تاکتیکی در تاریکی شب به عمل آمد. در آن شب با توجه به وضعیت فوق العاده ای که برای رزمندگان زمینی پیش آمده بود. هماهنگی گردید نیازمندی نیروهای در خط به وسیله ۴ فروند بالگرد ۲۱۴ که با ۲ فروند بالگرد کبرا اسکورت می شدند، به منطقه جلو منتقل گردد. ولی از موانعی که این مأموریت را دچار مشکل می نمودند، محدودیت دالان پرواز، کوهستانی بودن منطقه و آتش پر حجم توپخانه دشمن بود. اما با تمام این موانع پیش روی، پرواز بالگردها با یک ناوبری بسیار دقیق انجام گردید و بالگردها موفق شدند بارهای خود را در نقطه مورد نظر خالی کنند و در بر گشت تعدادی از مجروحین را نیز به پشت جبهه انتقال دهند. بالگردهای کبرا هم با استفاده از نور شلیک سلاح های دشمن منطقه آنها را هدف قرار می دادند. این عملیات بالگردها در دو سورتی انجام گردید که در سورتی دوم، بالگردها با آتش سنگین دشمن مواجه که یک فروند بالگرد ۲۱۴ مورد اصابت گلوله قرار گرفت. ولی خلبان با مهارت آنرا سالم به پشت جبهه منتقل نمود. این عملیات شبانه ضمن تغییر در وضعیت منطقه، با عث بالا رفتن روحیه رزمندگان نیز گردید.

در این عملیات هوانیروز با انجام ۵۷۵ ساعت پرواز و هلی برن ۱۴۶۷ نفر از رزمندگان به مناطق نبرد و انتقال ۵۹۹ نفر مجروح به بیمارستان های منطقه و جابجایی اقلام تدارکاتی رزمندگان، نقش مؤثری در پشتیبانی از نیروهای خودی به عمل آورد.

خسارات وارده به هوانیروز: یک فروند بالگرد ۲۱۴ بر اثر اصابت گلوله دچار خسارت گردید. ولی سالم در پشت جبهه فرود آمد.

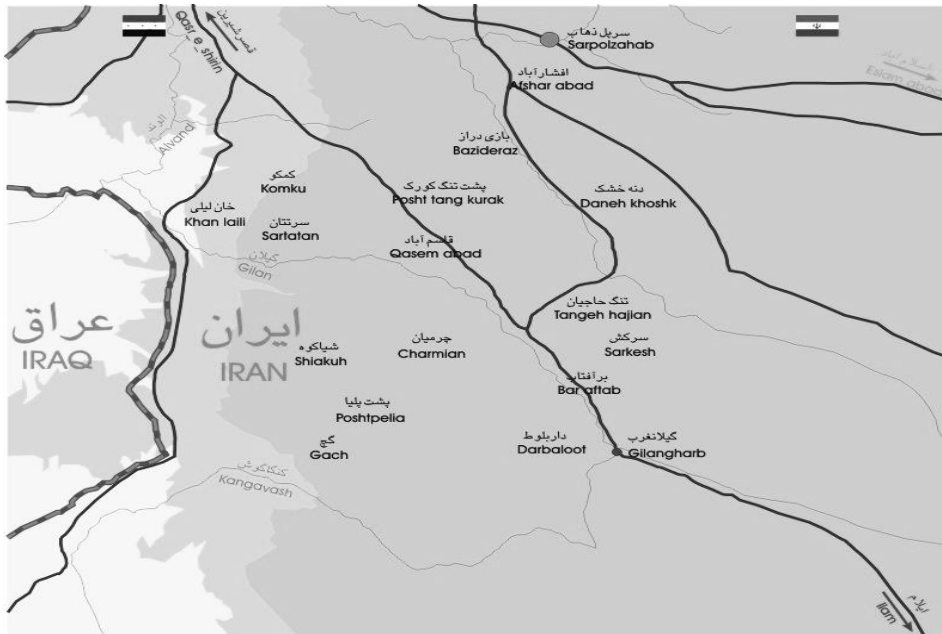
نتیجه عملیات

بیش از ۱۷۰ نفر از نیروهای دشمن کشته و ۱۴۰ نفر اسیر

تیپ های ۲، ۳۶، ۴۱۲، ۴۲۵، ۵۰ پیاده و تیپ ۳۲ نیرو مخصوص دشمن همراه با گردان ۴ تانک و گروهان های کماندوئی خسارات سنگین و قابل ملاحظه ای را متحمل شدند.

تجزیه و تحلیل عملیات مطلع الفجر

ارتفاعات شیاکوه که از جمله هدف مهم عملیات بود به تصرف نیروهای ایرانی در آمد و علی رغم استقامت و تلاش یگان های تیپ ۵۸ ذوالفقار و گردان ۱۹۱ پیاده شیراز، بعلت آتش انبوه و شدید توپخانه دشمن و پاتک های مکرر و سخت بودن پشتیبانی از یگان ها، سر انجام مواضع قبل از حمله اشغال و تثبیت گردید. و نیروهای ما نتوانستند به تمام هدف های پیش بینی شده دست یابند، ولی با وارد آوردن تلفات زیاد به دشمن آنها را از پیشروی و تصرف شهر گیلان غرب منصرف نمودند. با در نظر گرفتن شرایط کوهستانی منطقه و ارتفاعات بلند و ناشناخته منتهی به خاک عراق که از جمله موانع پروازی محسوب می گردید، ولی با هماهنگی بسیار خوب بین یگان های عمل کننده و فرماندهی پایگاه هوانیروز کرمانشاه که خود رأساً در منطقه حضور داشت پرواز های انجام شده در حد رضایت یگان های خودی و خلبانان انجام گردید.



عملیات فتح المبین

تاریخ عملیات: ۱۳۶۱/۱/۲ مدت عملیات ۷ روز

منطقه عملیات: منطقه غرب کرخه و شوش در دشت عباس شمال خوزستان
هدف عملیات: تصرف ارتفاعات ابوصلیبی خات، رقابیه، برغازه و عین خوش و خارج شدن شهرهای دزفول، اندیمشک، شوش و جاده مواصلاتی از زیرآتش توپخانه دشمن.

سازمان هوانیروز در عملیات

در عملیات فتح المبین، هوانیروز با سه پایگاه رزمی به استعداد ۷۶ فروند بالگرد با مأموریت پشتیبانی آتش، جابجایی نیرو، حمل تدارکات و تخلیه مجروحین شرکت نمود. برابر طرح عملیاتی، پایگاه کرمان در پشتیبانی از قرارگاه قدس و نصر با ۲۸ فروند بالگرد (۸ فروند کبرا، ۱۲ فروند ۲۱۴، ۴ فروند ۲۰۶ و ۴ فروند شنوک) در شمال منطقه نبرد در نقطه‌ای بنام مولاب در شمال دشت عباس مستقر گردید.

پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان با ۱۶ فروند بالگرد (۴ فروند کبرا، ۴ فروند ۲۱۴، ۴ فروند ۲۰۶ و ۴ فروند شنوک) در پشتیبانی از قرارگاه فجر و جبهه میانی در هفت تپه مستقر گردید.

پایگاه رزمی مسجد سلیمان با ۳۲ فروند بالگرد (۱۲ فروند کبرا، ۱۲ فروند ۲۱۴، ۴ فروند ۲۰۶ و ۴ فروند شنوک) در پشتیبانی از قرارگاه فتح و جبهه جنوبی در نقطه‌ای بنام ذلیجان در شرق ارتفاعات میشداغ مستقر گردید.

عملکرد هوانیروز در عملیات

پس از آمادگی نیروها و هماهنگی‌های لازم، در ساعت ۳۰ دقیقه با مداد روز دوم فروردین ماه ۱۳۶۱ با اعلام کلمه رمز یا زهرا(س) از قرارگاه عملیاتی کربلا (قرارگاه مشترک ارتش و سپاه پاسداران) عملیات فتح المبین با یورش رزمندگان ایرانی به مواضع عراقی‌ها آغاز گردید. با روشن شدن هوا بالگردهای جنگنده کبرای هوانیروز در پشتیبانی از نیروهای خودی که بخشی از مواضع عراقی‌ها را به تصرف خود درآورده بودند به پرواز در آمدند و در اولین سورتی پرواز در ساعت ۷/۳۰ در منطقه تپه چشمه در شمال دشت عباس که نیروهای قرارگاه نصر با مقاومت شدید دشمن مواجه گردیده بودند، وارد عمل شدند و در چند سورتی پرواز توانستند با شلیک انبوهی از راکت و موشک، مقاومت دشمن را در هم بشکنند تا نیروهای

خودی بتوانند به پیشروی خود ادامه دهند.

در منطقه قرارگاه قدس (جبهه شمالی دشت عباس) پس از نبردهای سنگین تیپ‌های ۸۴ خرم آباد، تیپ ۲ لشکر ۹۲ زرهی و تیپ ۱۴ امام حسین (ع) با عراقی‌ها، نیروهای دشمن از مواضع خود در تپه شاوریه، امامزاده عباس و عین خوش بیرون رانده شدند، ولی توانستند خود را به جاده دهلران برسانند و بعد از دریافت نیروهای کمکی، با پا تک سنگین، نیروهای قرارگاه قدس را تحت فشار قرار دادند، که با درخواست تیم‌های آتش از هوانیروز توسط این قرارگاه، بالگردهای کبرا وارد منطقه شدند و با انهدام تعداد قابل توجهی از ادوات زرهی و پیاده مکانیزه دشمن، در کاهش فشار آنها مؤثر واقع گردیدند و عراقی‌ها نتوانستند موفقیتی بدست آورند.

در روز دوم عملیات (۱۳۶۱/۲/۳) در منطقه عین خوش، نیروهای عراقی که در حال عقب نشینی و شکست قطعی بودند، با تقویت نیروهای خود بایگان‌های زرهی، سعی داشتند ضمن جلوگیری از پیشروی نیروهای ایرانی، مواضع از دست رفته خود را باز پس گیرند. در این منطقه نیروهای تیپ ۱۴ امام حسین (ع) که در مقابل انبوهی از تانک‌های عراقی در حال مقاومت بودند نیاز به نیروهای کمکی و تقویتی داشتند. در چنین شرایطی با توجه به نبود نیروهای کمکی در منطقه نبرد و عدم امکان حرکت آن‌ها از راه‌های زمینی، بالگردهای ترابری شنوک هوانیروز که در پایگاه نیروی هوایی دزفول آماده پرواز بودند، در حداقل زمان ممکن، حدود ۲۰۰۰ نفر از نیروهای تازه نفس بسیجی را از پادگان دوکوهه اندیمشک در منطقه عین خوش و دهلران پیاده نمودند. با آمدن نیروهای تقویتی، تیپ ۱۴ امام حسین (ع) توانست ضمن تثبیت مواضع متصرفی، تلفات سنگینی به نیروهای عراقی وارد آورد و در تعاقب نیروهای عراقی در تنگ ابوغریب، ۲ فروند بالگرد آن‌ها توسط بالگردهای کبرا برای هوانیروز سرنگون گردیدند.

در روز ۱۳۶۱/۱/۴ که مرحله دوم عملیات قرارگاه فتح (جبهه جنوبی منطقه نبرد) آغاز گردید، تیم‌های آتش بالگردهای کبرا در پشتیبانی از تیپ ۱ لشکر ۹۲ زرهی در تنگ رقابیه وارد عمل شدند و با اجرای آتش بر روی قوای دشمن، نیروهای خودی توانستند خط پدافندی خود را تأمین نمایند. و پاتک‌های دشمن که تا روز هفتم عملیات ادامه داشت، با

فصل سوم: عملکرد هوانیروز در مرحله دفع دشمن (سال دوم جنگ) ۵۵/

پشتیبانی آتش بالگردهای هوانیروز خنثی گردید و تا تصرف کامل تنگ رقابیه و ارتفاعات برقازه توسط نیروهای قرارگاه فتح، پرواز بالگردهای کبرا با اجرای آتش بر روی نیروهای دشمن در این منطقه ادامه داشت.

در روز پنجم نبرد، در ادامه عملیات قرارگاه‌های نصر و فجر در تصرف سایت‌های ۴ و ۵ در ارتفاعات ابوصلیبی خات، بالگردهای هوانیروز در پشتیبانی از این قرارگاه‌ها وارد عمل شدند و تا تصرف سایت‌ها و عقب نشینی و انهدام نیروهای عراقی، پرواز بالگردهای هوانیروز در این منطقه ادامه داشت. در روزهای ششم تا هفتم نبرد، پرواز بالگردهای جنگنده کبرا در پشتیبانی از نیروهای خودی تا تصرف اهداف پیش‌بینی شده، با انهدام نیروهای زرهی و پیاده مکانیزه دشمن ادامه یافت. در این عملیات علاوه بر پرواز بالگردهای جنگنده کبرا، بالگردهای ترابری ۲۱۴ و شنوک ۲۸۴۰ نفر از رزمندگان را با تجهیزات به مناطق مورد نظر هلی‌برن نمودند و ۲۶۹۵ نفر از مجروحین را از منطقه عملیات تخلیه و به بیمارستان‌های اهواز، دزفول و فرودگاه‌های منطقه منتقل کردند. که در مجموع ۴۰۷۷ ساعت پرواز تلاش هوانیروز محسوب می‌گردد. در این عملیات ۱۰ فروند از بالگردهای هوانیروز بر اثر اصابت گلوله‌های دشمن دچار خسارت گردیدند، ۳ فروند بالگرد کبرا منهدم، ۳ نفر از خلبانان مجروح و یک نفر بنام ستوانیکم خلبان محمد جواد ژولیده‌پور به شهادت رسید.

نتیجه عملیات فتح المبین

بعد از ۷ روز نبرد با پیروزی رزمندگان ایرانی و دستیابی به تمام هدف‌های پیش‌بینی شده، با آزادسازی ۲۲۰۰ کیلومتر مربع از خاک میهن اسلامی ایران در منطقه دشت عباس از غرب رودخانه کرخه تا عین خوش، ارتفاعات تینه، میشداغ و برقازه به پایان رسید.

تجزیه و تحلیل عملیات فتح المبین

سازماندهی و گسترش بسیار خوب بالگردهای هوانیروز در مناطق تحت مسولیت قرارگاه‌های عملیاتی در سه محور شمالی، شرقی و جنوبی منطقه نبرد و شناسایی خلبانان از محورهای تک و آشنا شدن با فرماندهان لشگرها و موقعیت قرارگاه‌ها قبل از شروع عملیات تأثیر بسزایی در عملکرد خلبانان داشت. ولی عدم دقت تعدادی از افسران عملیات و افسران رابط در هدایت خلبانان به سمت هدف‌های مورد نظر سبب گردید، تا تعدادی از بالگردها بر

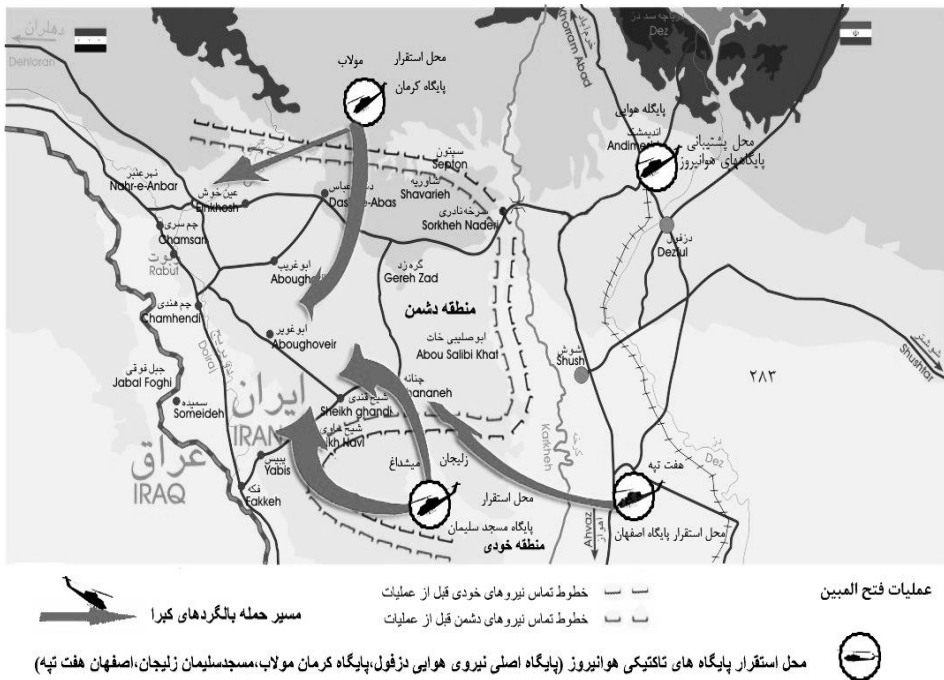
اثر سردرگمی در پیدا کردن هدف ها و یا نزدیکی بیش از حد به دشمن، مورد اصابت گلوله های آنان واقع شده و دچار سانحه گردند. ولی با همه نارسایی ها، این عملیات از جمله عملیات هایی محسوب می گردد که هوانیروز توانست به نحو قابل قبولی و ظایف محوله را به انجام برساند و خلبانان از عملکرد خود و نحوه پروازهای انجام شده راضی باشند.

عملیات بیت المقدس

تاریخ عملیات: ۱۳۶۱/۲/۱۰ مدت عملیات ۲۶ روز

منطقه عملیات: جنوب غربی خوزستان، غرب کارون تا منطقه عمومی خرمشهر

هدف عملیات: آزادسازی خرمشهر



سازمان رزم هوانیروز در عملیات

در عملیات بیت المقدس که در تاریخ ۱۳۶۱/۲/۱۰ انجام گردید، هوانیروز با مأموریت پشتیبانی آتش، جابجایی نیرو، حمل تدارکات و تخلیه مجروحین، با بکارگیری سه پایگاه رزمی و ۱۰۱ فروند بالگرد شرکت نمود و با توجه به وسعت منطقه نبرد و مأموریت های واگذاری، در سه نقطه مستقر گردید. پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان با ۳۹ فروند بالگرد

فصل سوم: عملکرد هوانیروز در مرحله دفع دشمن (سال دوم جنگ) ۵۷/

شامل ۱۲ فروند کبرا، ۱۲ فروند ۲۱۴، ۵ فروند ۲۰۶، ۲ فروند ۲۰۵ و ۸ فروند شنوک در کارخانه فولاد اهواز مستقر گردید و مأموریت یافت تا نیروهای قرارگاه‌های فتح و نصر را در جبهه‌های میانی و جنوبی منطقه نبرد پشتیبانی نماید. پایگاه هوانیروز مسجد سلیمان با ۳۰ فروند بالگرد شامل ۸ فروند کبرا، ۱۲ فروند ۲۱۴، ۴ فروند ۲۰۶، ۲ فروند ۲۰۵، ۴ فروند شنوک در پشتیبانی از قرارگاه قدس در جبهه شمالی قرارگرفت و در فرودگاه اهواز مستقر گردید. پایگاه هوانیروز کرمان با ۲۲ فروند بالگرد شامل ۸ فروند کبرا، ۸ فروند ۲۱۴، ۴ فروند ۲۰۶ و ۲ فروند ۲۰۵ در پادگان لشکر ۹۲ زرهی اهواز مستقر گردید و مأموریت یافت تا ضمن پشتیبانی از تک قرارگاه فجر^۱ در منطقه عمومی فکه، در احتیاط فرماندهی هوانیروز و بنا به دستور فرماندهی نیروی زمینی در پشتیبانی از قرارگاه کربلا قرار گیرد (قرارگاه مشترک ارتش و سپاه پاسداران). مرکز آموزش خلبانی و فنی هوانیروز (پایگاه شهید وطن‌پور) با ۴ فروند کبرا، ۶ فروند ۲۱۴ مأموریت یافت تا نیروهای قرارگاه عملیاتی کربلا ۳ را پشتیبانی نماید.

عملکرد هوانیروز در عملیات

بعد از اعلام آمادگی نیروهای قرارگاه‌های عملیاتی ارتش و سپاه پاسداران و استقرار بالگردهای هوانیروز در مناطق پیش‌بینی شده، با شروع عملیات در ساعت ۳۰ دقیقه بامداد ۱۳۶۱/۲/۱۰، از طرف فرماندهی نیروی زمینی ارتش و سپاه پاسداران با اعلام کلمه رمز یا علی ابن ابیطالب علیه السلام، آغاز عملیات بیت المقدس به یگان‌های تحت‌الامر ابلاغ گردید و نیروهای خودی به طرف مواضع عراقی‌ها به حرکت در آمدند. با طلوع خورشید صبح روز ۱۳۶۱/۲/۱۰ مأموریت هوانیروز با اجرای آتش پشتیبانی بر روی مواضع دشمن و تخلیه مجروحین به اورژانس‌های صحرایی آغاز گردید. در مرحله یکم عملیات، نیروهای قرارگاه فتح، با عبور از رودخانه کارون در ساعت ۱۲:۰۰، ۱۳۶۱/۱۲/۱۰ به جاده اهواز-خرمشهر رسیدند

۱- به منظور کاهش توان رزمی نیروهای عراقی از منطقه خرمشهر، همزمان با عملیات بیت المقدس، قرارگاه فجر متشکل از لشکر ۷۷ پیاده خراسان، تیپ ۱۷ قم و تیپ ۳۳ المهدی سپاه پاسداران، در تاریخ ۱۳۶۱/۲/۱۱ در نزدیکی فکه با هدف تصرف ارتفاع ۱۸۲ تک نموددد و موفق شدند ضمن وارد آوردن تلفات قابل توجه به دشمن، این ارتفاع را تصرف کند. بالگردهای پایگاه هوانیروز کرمان با اجرای آتش پشتیبانی و انتقال مجروحین این قرارگاه را پشتیبانی نمودند و علاوه بر این مأموریت، گروهی از نیروهای بسیجی را که در منطقه رملی گرفتار شده بودند شناسایی و با کمک نیروهای لشکر ۷۷ خراسان آنها را که حدود ۹۰ نفر بودند از مرگ حتمی نجات دادند.

و ۳۵ کیلومتر این جاده را به تصرف خود در آوردند. پس از استقرار نیروهای خودی در این محور، عراقی‌ها که هرگز انتظار حمله برق‌آسای ایرانی‌ها را نداشتند، پاتک‌های خود را جهت عقب راندن نیروهای ایرانی آغاز کردند. همزمان با پاتک دشمن، تیم‌های آتش بالگردهای جنگنده کبرا به منظور پشتیبانی از نیروهای خودی وارد عمل گردیدند و در تداوم نبرد نیروهای خودی با دشمن، پرواز بالگردهای کبرا با اجرای آتش پشتیبانی از نیروهای قرارگاه فتح و نصر با انهدام ادوات زرهی و پیاده مکانیزه دشمن و تخلیه مجروحین توسط بالگردهای ترابری ۲۱۴ به اورژانس‌های صحرایی و بیمارستان‌های اهواز ادامه داشت. در این مرحله از عملیات در تاریخ ۱۳۶۱/۲/۱۰ یک فروند بالگرد کبرا برای موشک‌انداز تاو به خلبانی ستوانیار نصیر رادفر و ستوانیار نصرالله تفضلی که از خلبانان شجاع و دلیر هوانیروز بودند، پس از دو سورتی پرواز و انهدام تعدادی از تانک‌های دشمن، بر اثر اصابت گلوله، بالگردشان متلاشی و هر دو خلبان به شهادت رسیدند و یک فروند بالگرد ۲۰۶ نیز توسط پدافند هوایی دشمن سقوط کرد و آتش گرفت، ولی خلبانان آن نجات یافتند. در مرحله دوم عملیات، نیروهای قرارگاه فتح و نصر به خط مرزی رسیدند و لشکرهای ۵ و ۶ دشمن از منطقه قرارگاه قدس در جنوب کرخه کور عقب نشینی کردند و بالگردهای کبرا توانستند در تعاقب نیروهای عراقی تعدادی از خودروهای آنها را منهدم نمایند. در این مرحله از عملیات، نیروهای قرارگاه قدس پادگان حمید را آزاد نمودند و خود را به پاسگاه‌های کوشک و طلائیه رسانیدند، ولی با مقاومت شدید عراقی‌ها مواجه گردیدند، که تیم‌های آتش بالگردهای کبرا در پشتیبانی از نیروهای خودی وارد عمل شدند و نیروهای ما توانستند مواضع متصرفی را تثبیت نمایند. در تاریخ ۱۳۶۱/۲/۱۷ در ادامه عملیات، نیروهای عراقی پس از تقویت با لشکرهای ۵، ۶ و ۹ به منظور اشغال مجدد جاده اهواز - خرمشهر و عقب راندن نیروهای ایرانی، پاتک‌های سنگینی را شروع کردند، ولی مقاومت نیروهای قرارگاه‌های فتح و نصر و پشتیبانی مؤثر بالگردهای کبرا و نیروی هوایی منجر به عقب نشینی عراقی‌ها گردید و نیروهای خودی با اقتدار در خطوط مرزی در شمال خرمشهر مستقر گردیدند و آماده محاصره خرمشهر شدند. در تاریخ ۱۳۶۱/۳/۱ در مرحله سوم عملیات که با حمله گسترده نیروهای ایرانی با هدف تصرف خرمشهر آغاز گردیده بود، نیروهای عراقی با پاتک‌های متعدد تلاش می‌کردند از ورود

فصل سوم: عملکرد هوانیروز در مرحله دفع دشمن (سال دوم جنگ) ۵۹/

ایرانی‌ها به خرمشهر جلوگیری نمایند، ولی اشتیاق تک‌تک رزمندگان و شجاعت و پایداری آن‌ها و پشتیبانی موثر آتش‌بالگردهای کبرای هوانیروز، عراقی‌ها را در رسیدن به هدف خود ناکام گذاشت. در روز ۱۳۶۱/۳/۳ حلقه محاصره خرمشهر از هر طرف توسط نیروهای ایرانی تنگ‌تر شد و نیروهای عراقی تحت فشار زیاد نیروهای ایرانی شروع به عقب‌نشینی و فرار کردند که بالگردهای کبرا با پرواز در منطقه شلمچه تعدادی از آنها را که در حال فرار بودند به هلاکت رسانیدند. سرانجام با ایثار و رشادت رزمندگان اسلام، خرمشهر، هویزه و ۵۴۰۰ کیلومتر مربع از خاک مقدس میهن اسلامی ایران آزاد شد و پرچم جمهوری اسلامی ایران در ساعت ۲ بعد از ظهر بر فراز مسجد جامع شهر خرمشهر به اهتزاز درآمد و هوانیروز با انجام ۵۱۸۰ ساعت پرواز، ترابری ۲۵۶۱ نفر از نیروهای بسیجی از منطقه چنانه در دشت عباس به منطقه خرمشهر، انتقال ۵۸۲۰ نفر مجروح به بیمارستان‌های صحرایی و فرودگاه‌های منطقه و انهدام تعداد زیادی از ادوات زرهی و پیاده مکانیزه دشمن، نقش مؤثری در این عملیات ایفا نمود.

در این عملیات ۴ فروند از بالگردهای هوانیروز بر اثر اصابت گلوله‌های دشمن دچار خسارت گردیدند و ۵ فروند سانحه کلی دیدند و ۴ نفر از خلبانان دلیر بالگرد کبرا به نام‌های ستوانیکم علیرضا حراف و قدرت الله خدادادیان، ستوانیار نصرالله تفضلی و نصیر رادفر به شهادت رسیدند و دو نفر مجروح شدند.

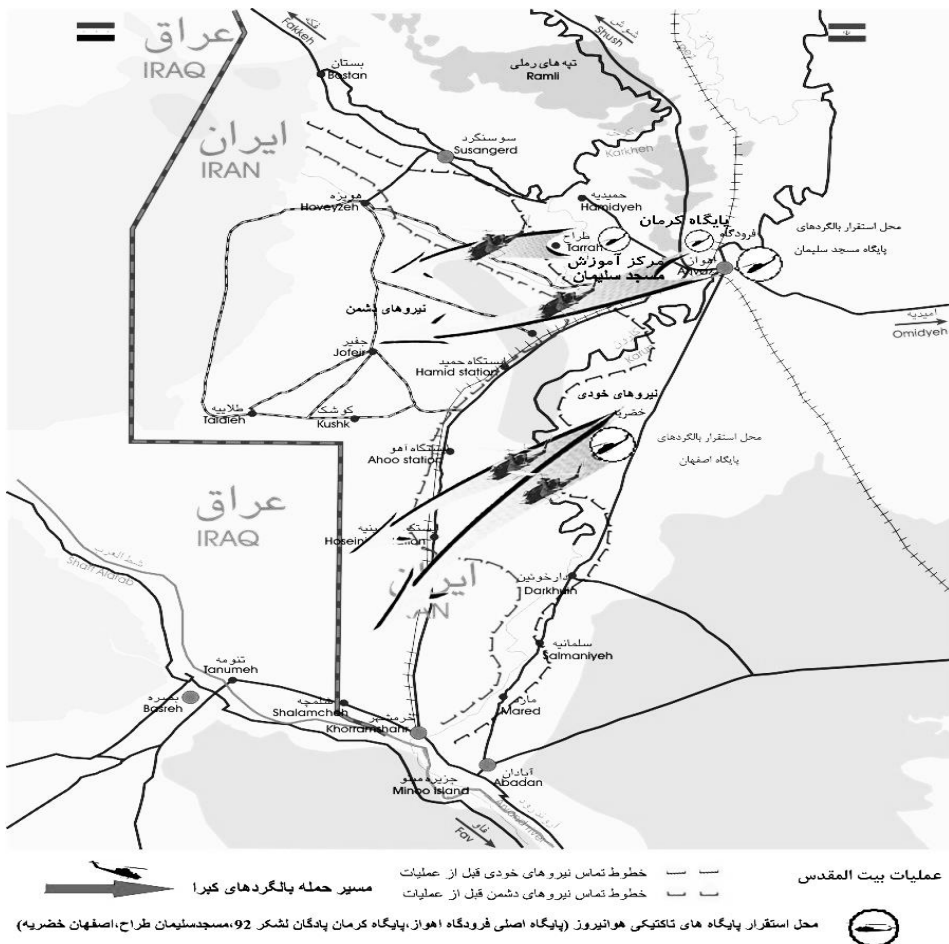
نتیجه عملیات

- ۱- خرمشهر و ۵۴۰۰ کیلومتر از خاک مقدس جمهوری اسلامی ایران آزاد گردید.
- ۲- خط مرزی از خرمشهر تا شلمچه و طلاییه تأمین شد.
- ۳- پادگان حمید و محور اهواز - خرمشهر به تصرف نیروهای خودی در آمد و شهر هویزه آزاد گردید.
- ۴- حدود ۱۶۰۰۰ نفر از نیروهای دشمن کشته و زخمی گردیدند و حدود ۱۹۰۰۰ نفر به اسارت درآمدند.

تجزیه و تحلیل عملیات بیت المقدس

طراحی خوب هوانیروز در نحوه استقرار پایگاه‌های شرکت کننده در عملیات و تعیین

وظایف هر یک از آنها در محورهای عملیاتی مشخص، همچنین بکارگیری افسران رابط توانمند در قرارگاه های اصلی و فرعی با ارتباط رادیویی مناسب و آشنایی خلبانان و فرماندهان به تمامی زوایای منطقه نبرد که حدود یک سال و نیم در شمال خرمشهر و جنوب غربی اهواز با دشمن درگیر بودند، نظارت و هدایت خلبانان بالگرد کبرا توسط سرهنگ علی صیاد شیرازی فرمانده وقت نیروی زمینی در شرایط ویژه و بحرانی، از نکات حائز اهمیتی بود که در طی مدت طولانی این عملیات و گسترش وسیع آن، هیچگونه مشکلی در کار پرواز بالگردها به وجود نیامد و هوانیروز توانست در حد رضایت فرماندهان یگان های زمینی وظایف محوله را به انجام برساند.



عملیات رمضان

تاریخ عملیات: ۱۳۶۱/۴/۲۲ مدت عملیات ۱۶ روز

منطقه عملیات: شمال غرب شلمچه و جنوب کوشک و طلائیه داخل خاک عراق
هدف عملیات: تسلط قوای نظامی ایران بر معابر وصولی بصره در پشت شط العرب.

سازمان رزم هوانیروز در عملیات

در این عملیات هوانیروز مأموریت پشتیبانی از نیروهای قرارگاه کربلا (قرارگاه مشترک ارتش و سپاه پاسداران) را به سه پایگاه رزمی خود بدین شرح واگذار نمود.

۱ - پایگاه رزمی مسجد سلیمان با ۱۷ فروند بالگرد در پشتیبانی از قرارگاه قدس و قرارگاه فجر در جبهه شمالی منطقه نبرد، در محلی بنام ام السواد در غرب دارخوین (بین ایستگاه حسینیّه و غرب کارون) مستقر گردید.

۲ - پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان در پشتیبانی از قرارگاه فتح در جبهه میانی و قرارگاه نصر در جبهه جنوبی منطقه نبرد، با ۱۹ فروند بالگرد در کارخانه فولاد و دارخوین مستقر گردید (بالگردهای کبرا در دارخوین، بقیه در کارخانه فولاد)

۳ - پایگاه کرمان با ۱۷ فروند بالگرد در احتیاط قرارگاه کربلا در پادگان لشکر ۹۲ زرهی اهواز مستقر شد.

عملکرد هوانیروز در عملیات

در ساعت ۲۱:۳۰ روز ۱۳۶۱/۴/۲۲ با اعلام کلمه رمز بسم ا...القاسم الجبارین، نیروهای جمهوری اسلامی ایران طبق طرح عملیاتی کربلای ۴ به سمت غرب به حرکت در آمدند و نیروهای قرارگاه فتح با استفاده از تائیکی شب توانستند از خاکریزهای اول و دوم عراقی ها عبور کنند و خود را به کانال پرورش ماهی برسانند و تعدادی از نیروهای دشمن را اسیر کنند. ولی باروشن شدن هوا، دشمن با استفاده از یگان های زرهی و آتش توپخانه، یگان های قرار گاه فتح وفجر را در وضعیت شکننده قرار داد، بطوری که حدود ساعت ۰۶:۰۰ قرارگاه فتح گزارش داد فشار دشمن بر عناصر فتح و فجر خیلی شدید است، لازم است بالگردهای رزمی برای پشتیبانی اعزام شوند تا مقاومت دشمن را درهم بشکنند. بنا بر این درخواست، دو تیم آتش سنگین از بالگردهای کبرا برای پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان

که در دارخوین مستقر بودند به منطقه قرارگاه فتح آمدند و با شلیک راکت و موشک های تاو تلفات قابل توجهی به نیروهای زرهی و پیاده مکانیزه عراقی ها وارد آوردند، که حدود ساعت ۰۷:۰۰ مقاومت دشمن در هم شکسته شد.

در منطقه قرارگاه فجر که نیروهای این قرارگاه در جناح شمالی قرارگاه فتح وارد عمل شده بودند ، بعد از پیشروی های اولیه، در ساعت ۰۹:۳۰ با عکس العمل شدید دشمن مواجه گردیدند و به هوانیروز دستور داده شد با بالگردهای رزمی عناصر خط مقدم را پشتیبانی نمایند، که این بار بالگردهای کبرای پایگاه هوانیروز مسجد سلیمان وارد عمل شدند و با تک به نیروهای دشمن، توانستند تا حدودی حملات آنها را خنثی و تلفات سنگینی به آنها وارد نمایند و حضور بالگردهای کبرا که تا سه سورتی پرواز در این منطقه ادامه یافت، در روز اول عملیات، یگان های قرارگاه قدس که در جناح شمالی منطقه نبرد وارد عمل شده بودند، با شدت گرفتن آتش توپخانه دشمن، تلفات سنگینی به نیروهای ما وارد آمد و جهت تخلیه شهدا و مجروحین در خواست آمبولانس و بالگرد گردید که بالگردهای ۲۱۴ هوانیروز وارد منطقه شدند و تعداد قابل توجهی از مجروحین را به بیمارستان های صحرایی و اهواز منتقل نمودند.

در ساعت ۰۹:۰۰ روز ۲۴ تیرماه، نیروهای عراقی به گردان ۱۶۳ پیاده لشکر ۷۷ خراسان در منطقه قرارگاه فجر پاتک کردند و بالگردهای هوانیروز در پشتیبانی از این یگان وارد عمل گردیدند و با شلیک موشک های ماوریک، تاو و اجرای آتش انبوه راکت بالگردهای کبرا در طی چهار سورتی پرواز ، پاتک های دشمن که چهار بار در منطقه قرارگاه فجر تکرار شده بود، توسط نیروهای خودی با پشتیبانی آتش این بالگردها خنثی گردید.

در روز ۲۸ تیرماه در منطقه قرارگاه نصرکه حد جنوبی منطقه نبرد بود ، دشمن قصد جابجایی نیروهای خود را داشت که بنا به درخواست قرارگاه نصر، بالگردهای هوانیروز وارد عمل شدند و نیروهای این قرارگاه توانستند با پشتیبانی آتش بالگردهای کبرا و آتش توپخانه، دشمن را مجبور به عقب نشینی به مواضع پدافندی خود نمایند.

در مرحله چهارم عملیات، ساعت ۵ صبح هفتم مرداد در منطقه قرارگاه فتح، به منظور پشتیبانی از یگان های سپاه پاسداران که درگیر با دشمن بودند و احتمال محاصره آنان

فصل سوم: عملکرد هوانیروز در مرحله دفع دشمن (سال دوم جنگ) ۶۳/

متصور بود، به هوانیروز دستور داده شد یگان های فرارگاه فتح را پشتیبانی نماید. بر مبنای این دستور، تیم های آتش بالگردهای کبرا به پرواز در آمدند و با تک به مواضع نیروهای عراقی و انهدام تعداد از تانک های دشمن توانستند تا حدی از پیشروی آنها جلوگیری به عمل آورند. پشتیبانی آتش بالگردهای کبرا از نیروهای خودی و تخلیه مجروحین توسط بالگردهای ترابری ۲۱۴ و شنوک تا پایان عملیات ادامه داشت. که در مجموع ۶۹۰ نفر از مجروحین توسط بالگردهای ترابری از منطقه عملیات به بیمارستان های صحرایی و اهواز انتقال داده شدند. در این عملیات که به مدت ۱۶ (از تاریخ ۱۳۶۱/۴/۲۲ تا ۱۳۶۱ / ۵ / ۸) روز به طول انجامید هوانیروز با انجام ۶۲۹ ساعت پرواز در قالب ۶۶۴ سورتی توانست بار دیگر توانمندی خود را در پشتیبانی از یگان های خودی به منصه ظهور برساند . در این عملیات یک فروند از بالگردهای کبرا بر اثر اصابت گلوله های دشمن دچار سانحه گردید و دونفر از خلبانان دلاور آن به نام های ستوانیار محمد امین میرمراذهی و ستوانیار ایرج عیوضی به شهادت رسیدند.

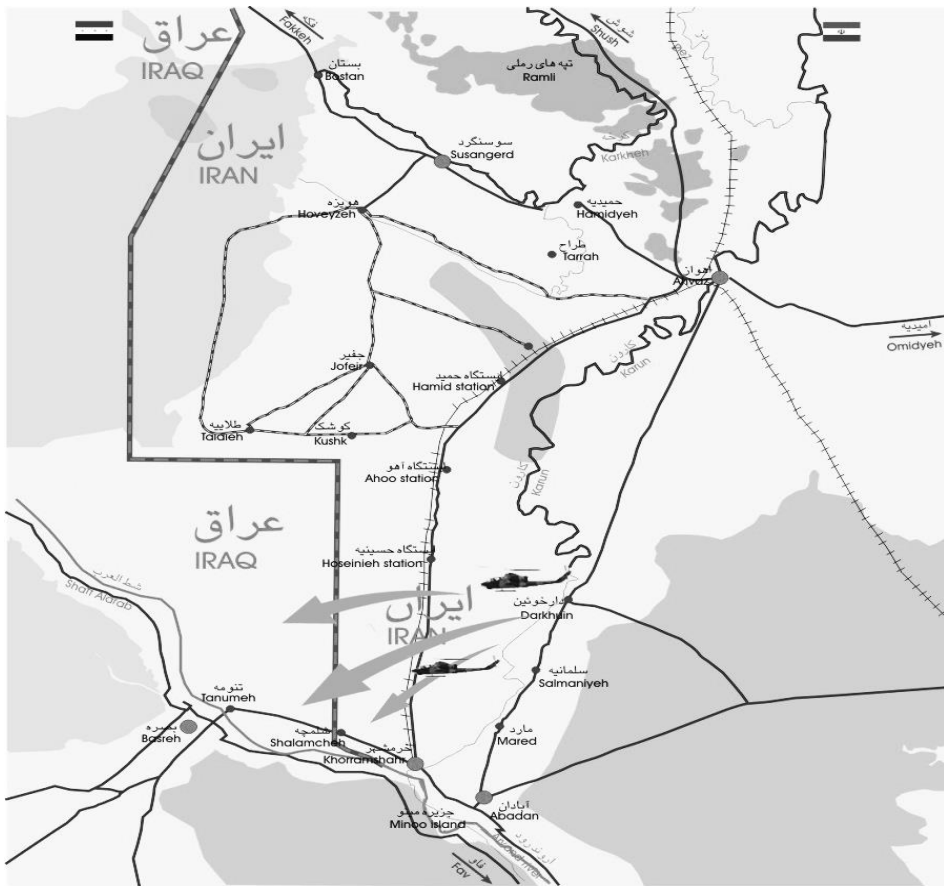
نتیجه عملیات رمضان

عملیات رمضان بعد از چهار مرحله نبرد با دشمن، سر انجام در روز ۱۳۶۱/۵/۸ بدون نتیجه، با عقب نشینی و تلفات زیاد نیروهای خودی به مواضع اولیه به پایان رسید و فقط بخش کوچکی از خاک عراق در منطقه زید در دست ما باقی ماند و از عمده مشکلاتی که هوانیروز با آن مواجه گردیده بود. طوفان گردوخاک و دیدکم بود که به تناوب در انجام پروازها اختلال ایجاد می کرد.

تجزیه و تحلیل عملیات رمضان

آمادگی عراقی ها از تک نیروهای ایرانی با ایجاد موانع سد کننده و استفاده وسیع از یگان های زرهی و آتش توپخانه، بمباران هوایی و مقاومت شدید در مقابل حملات ایرانی ها از جمله عواملی بودند که حرکت برق آسای نیروهای خودی را غیرممکن ساخته بود. از سویی دیگر تعدد در تصمیم گیری در بین فرماندهان جنگ و عدم دستیابی به هدف های پیش بینی شده و پیشروی نا ممکن، تأثیرات روانی نا خوشایندی در بین نیروهای خودی از جمله فرماندهان و خلبانان هوانیروز بوجود آورده بود، بگونه ایکه بالگردهای کبرا نیز نتوانستند همانند سایر عملیات های گذشته گره گشای پیروزی رزمندگان در بخشی از این

عملیات گردند و از پروازهای خود نتیجه مطلوب و رضایت بخشی ببرند. ضمن آنکه هوای بشدت گرم و غبار آلود و دید بسیار کم، قدرت هر گونه مانوری را از پرواز بالگردها صلب کرده بود و انجام بعضی از پرواز ها به دلیل نبود دید کافی غیر ممکن شده بود. ولی با این حال هوانیروز آنچه در توان داشت و مقدور بود در پشتیبانی از رزمندگان خودی دریغ نکرد و تا پایان عملیات آمادگی رزمی خود را به نحو مطلوب حفظ کردند.



عملیات رمضان

فصل چهارم

عملکرد هوانیروز در مرحله تنبیه متجاوز (سال سوم تا پایان دفاع مقدس)

عملیات مسلم بن عقیل

تاریخ عملیات: ۱۳۶۱/۷/۹ مدت عملیات ۱۲ روز

منطقه عملیات: منطقه عمومی غرب سومار

هدف عملیات: عقب راندن دشمن از شهر سومار و آزاد سازی ارتفاعات مشرف به منطقه

عملکرد هوانیروز در عملیات

در این عملیات هوانیروز مأموریت پشتیبانی از نیروهای قرارگاه نجف (قرارگاه مشترک ارتش و سپاه پاسداران) را به پایگاه کرمانشاه واگذار نمود و این پایگاه با ۲۴ فروند بالگرد به استعداد ۲ فروند بالگرد شناسایی ۲۰۶ و ۱۲ فروند بالگرد ترابری ۲۱۴ و ۱۲ فروند ترابری سنگین شنوک، ۸ فروند شکاری کبرا با سوخت و مهمات در محلی نزدیک پل هفت دهنه در محور سومار مستقر گردید.

با شروع عملیات و فرارسیدن سپیده دم روز نهم آبان ماه ۱۳۶۱ هشت فروند از بالگردهای مسلح کبرای هوانیروز که در سه تیم پروازی آماده پشتیبانی از رزمندگان خودی بودند، بنا به درخواست قرارگاه نجف، اولین تیم آتش سنگین با سه فروند بالگرد شکاری کبرا در ساعت ۰۶:۳۰ به سمت ارتفاعات ۴۰۲ و کهنه ریگ^۱ به پرواز درآمدند، و با هدایت افسر رابط قرارگاه ظفر به دشمن حمله ور شدند؛ و با شلیک انبوه راکت و گلوله توپ ۲۰ م م، تعداد زیادی از نیروهای پیاده و خودروهای موشک انداز آنها را منهدم کردند، و با توجه به نیاز رزمندگان به پشتیبانی آتش بالگردهای کبرا، دومین و سومین تیم آتش هم با فاصله کمی از تیم اولی وارد منطقه شدند و با اجرای آتش بر روی نیروهای دشمن، سبب کاهش مقاومت آن ها گردیدند. در جبهه میانی در محور میان تنگ به مندلی که محیط باز بود و بالگردهای موشک انداز می توانستند در ارتفاع پایین پرواز کنند، همراه با بالگردهای راکت انداز در چهار سورتی پرواز،

۱- ارتفاعات مرزی سومار که در اشغال دشمن بود، به نقشه عملیات مراجعه شود.

با شلیک موشک های تاو و راکت مواضع عراقی ها را در هم کوبیدند، و سه دستگاه از تانک های آنها را منهدم کردند. در این روز یک فروند از بالگردهای کبرا بر اثر اصابت گلوله های دشمن دچار خسارت گردید و با فرود اضطراری بین نیروهای خودی به زمین نشست.

در روزهای دوم و سوم نبرد، در مقابله با تک های دشمن، بالگردهای کبرا به صورت پیوسته با اجرای آتش بر روی نیروهای عراقی، یگان های خودی را پشتیبانی می کردند، و ۶ فروند از بالگردهای ۲۱۴ که در تیم تخلیه مجروحین سازماندهی شده بودند، مجروحین را به بیمارستان های صحرایی و شهرهای اطراف تخلیه می کردند، و دو فروند از بالگردهای شنوک هم مجروحین را از بیمارستان های صحرایی به کرمانشاه امداد رسانی می نمودند.

به دلیل حساسیت دشمن جهت باز پس گیری تپه ۴۰۲ در غرب سومار که با داشتن میدان دید و تیر عالی به دشت سومار و تسلط بر منطقه میان تنگ (محور سومار - مندلی) از اهمیت ویژه ای برای آنها برخوردار بود، در روزهای چهارم تا دهم عملیات، نبرد اصلی بین رزمندگان خودی با نیروهای دشمن در اطراف همین ارتفاع ۴۰۲ و محور استراتژیک سومار مندلی در جریان بود؛ و بیشترین پروازهای پشتیبانی هوانیروز هم در این دو منطقه انجام شد که تلفات و خسارات سنگینی را به نفرات و ادوات زرهی عراق وارد آوردند، هم زمان با فعالیت های بالگردهای شکاری کبرا، بالگردهای ترابری شنوک و ۲۱۴ نیز با ایجاد یک پل هوایی نیروهای تازه نفس را به پای کار می بردند و در برگشت مجروحین را به پشت جبهه تخلیه می کردند، و تمامی پروازهای تاکتیکی با هماهنگی و هدایت افسران رابط که همراه یگان های نیروی زمینی بودند انجام می شد.

نبرد نهایی روز ۲۰ مهر ماه یکی از سخت ترین روزها برای رزمندگان ما بود، و در واقع سرنوشت نبرد مسلم بن عقیل در این روز تعیین گردید. در این روز واحدهای دشمن از ساعت ۱۱ شب ۱۹ مهر ماه در منطقه سلمان کشته حمله خود را با تمام توان آغاز کردند و تا ساعت ۹ صبح ۲۰ مهرماه به منظور باز پس گیری مواضع از دست رفته ادامه دادند. اما رزمندگان ما با دلاوری و ایثار و با پشتیبانی بالگردهای کبرا، هوانیروز که با سه تیم آتش، انبوهی از موشک و راکت را بر روی دشمن شلیک می کردند، توانستند ضمن وارد آوردن تلفات و خسارات سنگین به دشمن، آنان را مجبور به عقب نشینی کنند، و سرانجام، این نبرد که در

فصل چهارم: عملکرد هوانیروز در مرحله تنبیه متجاوز (سال سوم تا پایان دفاع مقدس) ۶۷/

ساعت ۰۱:۰۰ بامداد روز نهم مهرماه با حمله نیروهای ایرانی در غرب سومار آغاز شده بود، بعد از ۱۲ روز پیکار، رزمندگان خودی توانستند هدف‌های تعیین شده در ارتفاعات کهنه ریگ و گیسکه در منطقه مرزی بین سومار و مندلی را تصرف و نگهداری کنند.

در این عملیات بالگردهای هوانیروز با انجام ۵۱۸ ساعت پرواز، تعداد ۱۲۷۹ نفر مجروح را به بیمارستان‌های منطقه تخلیه، و ۸۴۸ نفر از رزمندگان را هلی‌برن و مقدار زیادی از تدارکات و تجهیزات نیروهای خودی را به منطقه نبرد منتقل نمودند.

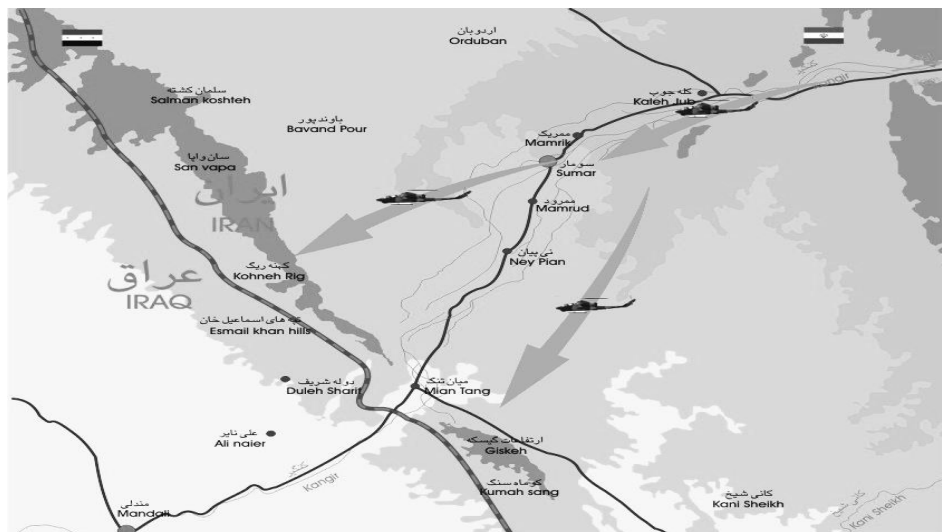
در این نبرد دو فروند از بالگردهای هوانیروز بر اثر اصابت گلوله‌های دشمن مجبور به فرود اضطراری گردیدند. و یکی از شجاع‌ترین خلبانان هوانیروز به نام ستوانیکم یحیی شمشادیان که با بالگرد موشک انداز کبرا پرواز می‌کرد، پس از چند سورتی پرواز، و انهدام تعداد زیادی از تانک‌ها و مواضع نیروهای دشمن، بر اثر اصابت گلوله در دامنه ارتفاعات ۴۰۲ سقوط کرد و به درجه رفیع شهادت نائل گردید، و خلبان همراهش، ستوانیار یداله واعظی به شدت مجروح شد.

نتیجه عملیات

آزاد سازی بیش از ۱۵۰ کیلومتر مربع از خاک جمهورای اسلامی ایران به همراه ۷ پاسگاه مرزی تصرف ارتفاعات مهم و استراتژیک ۴۰۲، کهنه ریگ، گیسکه، و محور بسیار مهم سومار میان‌تنگ.

تجزیه و تحلیل عملیات مسلم بن عقیل

با در نظر گرفتن اهداف پیش بینی شده عملیات مسلم بن عقیل که عقب راندن دشمن از غرب سومار، آزادسازی ارتفاعات مرزی و در صورت امکان پیشروی به سوی شهر مندلی عراق بود، با رسیدن نیروهای ایرانی به دو هدف پیش بینی شده که از اهمیت بالایی برخوردار بودند، می توان اذعان نمود این عملیات یکی از عملیات های موفقیت آمیز دفاع مقدس محسوب می گردد و خسارات وارده بر هوانیروز نیز به دلیل وجود ارتفاعات بلند مرزی و آتش شدید توپخانه و پدافند هوایی دشمن، امری اجتناب ناپذیر بود. ولی در مجموع فرماندهان نیروهای زمینی از عملکرد هوانیروز راضی بودند.



منطقه عملیات مسلم بن عقیل

عملیات محرم

تاریخ عملیات: ۱۳۶۱/۸/۱۰ مدت عملیات ۱۵ روز

منطقه عملیات: جنوب منطقه عمومی موسیان در ارتفاعات مرزی حمیرین (شمال غربی استان خوزستان)

هدف عملیات: انهدام نیروهای دشمن و تصرف نقاط متفع جبال حمیرین و تسلط به غرب این رشته کوه، آزادسازی سرزمین های اشغالی در نوار مرزی و خارج کردن جاده عین خوش دهلران از دید و تیر دشمن، تأمین شهرهای موسیان و دهلران.

عملکرد هوانیروز در عملیات محرم

در عملیات محرم، هوانیروز برابر تدبیر عملیاتی، با دو پایگاه رزمی در پشتیبانی از نیروهای قرارگاه قائم (ع) قرار گرفت.

پایگاه کرمان با ۲۳ فروند بالگرد در منطقه قطاره در ارتفاعات شمال امامزاده عباس، پایگاه مسجد سلیمان با ۲۳ فروند بالگرد در منطقه عین خوش واقع در شمال غربی دشت عباس مستقر گردیدند.

بعد از حمله نیروهای ایرانی در ساعت ۲۲:۰۰ دهم آبان ماه ۱۳۶۱ و رسیدن به هدف های

فصل چهارم: عملکرد هوانیروز در مرحله تنبیه متجاوز (سال سوم تا پایان دفاع مقدس) ۶۹/

مورد نظر، با روشن شدن هوا، دشمن با آگاهی از تک نیروهای ایرانی اقدام به پاتک نمود که با آتش پر حجم توپخانه و هواپیماهای جنگنده خود پشتیبانی می‌گردید.

در این هنگام پس از درخواست تیم‌های آتش هوانیروز از سوی فرمانده قرارگاه قائم (عج)، ۱۶ فروند از بالگردهای شکاری کبرا که در ۶ تیم آتش سنگین و سبک سازماندهی شده بودند، بصورت پیوسته به ستون‌های زرهی و پیاده مکانیزه عراقی‌ها حمله بردند و با شلیک موشک و راکت خسارات زیادی به آنها وارد کردند، به گونه‌ای که در عقب نشینی دشمن مؤثر واقع گردید.

بارندگی شدید و طغیان رودخانه‌های منطقه از جمله رودخانه دوبرج و تخریب پل‌ها و گذرگاه‌ها، عبور نیروها از این رودخانه را غیر ممکن کرده بود که در چنین وضعیتی، انتقال نیروها و تجهیزات همراه آنان به بالگردهای ترابری ۲۱۴ و شنوک واگذار گردید و خلبانان این بالگردها نیز توانستند این وظیفه مهم و حیاتی را به نحو مطلوبی به انجام برسانند.

عملکرد تیم‌های پروازی امداد و نجات در انتقال مجروحان به بیمارستان‌های دزفول و آتش پشتیبانی بالگردهای شکاری کبرا در سریع‌ترین زمان ممکن، طوری هوانیروز را در بین رزمندگان خودی محبوب کرده بود، که رزمندگان بالگرد های ۲۱۴ را فرشتگان نجات خود و بالگردهای کبرا را آتش غضب بر دشمن نامیده بودند، در طول عملیات محرم، دشمن ۱۱ بار اقدام به پاتک علیه نیروهای خودی کرد که هر بار با آتش سنگین بالگردهای هوانیروز، و مقاومت سرسختانه نیروهای زمینی با ناکامی و شکست مواجه می‌گردید. عملیات محرم بمدت ۱۵ روز و در ۳ مرحله اجرا گردید، که با دستیابی رزمندگان ما به بخش عمده هدف‌های پیش بینی شده در تاریخ ۱۳۶۱/۸/۲۵ به پایان رسید.

در این عملیات خلبانان هوانیروز با انجام ۹۳۷ ساعت پرواز و ترابری ۲۱۹۴ نفر نیرو به منطقه نبرد و تخلیه ۱۵۲۱ نفر مجروح به بیمارستان‌های دزفول و منهدم نمودن تعداد زیادی تانک، خودرو و کشته و زخمی نمودن تعداد کثیری از نیروهای دشمن یک بار دیگر رسالت خود را در دفاع از دین و مملکت و انقلاب با سرافرازی به انجام رسانیدند. در این عملیات به سه فروند از بالگردهای هوانیروز بر اثر بمباران هوایی دشمن آسیب وارد آمد.

نتیجه عملیات

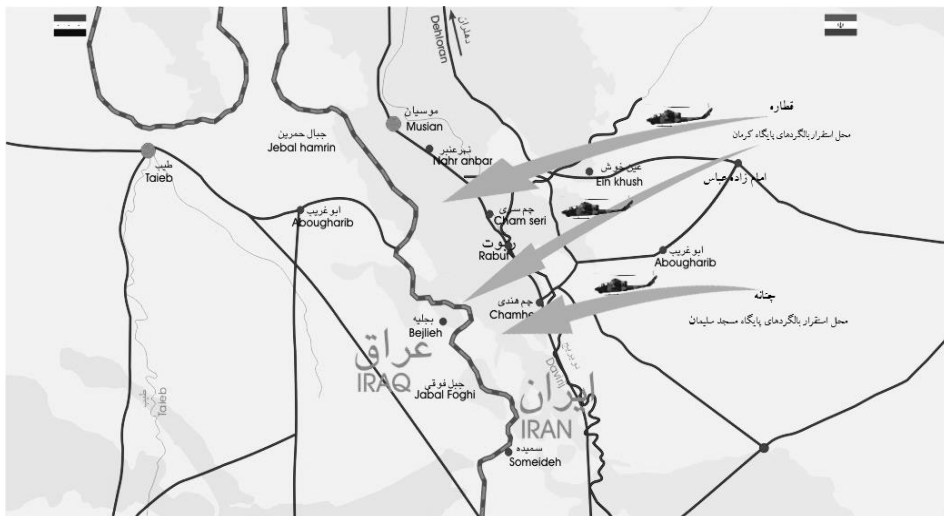
۱- آزاد سازی ۵۵۰ کیلومتر مربع از خاک میهن اسلامی ایران و حدود ۳۰۰ کیلومتر مربع از خاک عراق.

۲- تصرف ۱۰ پاسگاه مرزی و حوزه های نفتی شریانی، بیات و زبیدات و ارتفاعات جبل

حمزین

تجزیه و تحلیل عملیات

از جمله اشکالات و نواقص این عملیات ، عدم توجه به پیش بینی های هواشناسی از وضعیت آب و هوایی منطقه در طول مدت عملیات بود. که متأسفانه تعداد زیادی از نیروهای بسیج با استقرار در حاشیه و بستر رود خانه عریض دویرج که حایل بین نیروهای ما و عراقی ها بود، با بارندگی شدید و طغیان رود خانه در سیلاب سنگین گرفتار شدند و تلفات زیادی از نظر نیروی انسانی و تجهیزاتی به آنان وارد گردید و با غیر قابل عبور شدن این رودخانه، ۲۰ فروند بالگرد ترابری ۲۱۴ و ۶ فروند بالگرد شنوک موجود در منطقه، کار انتقال نیروها را به آن سوی رود خانه که سرپل متصرفی نیروهای ایرانی بود به عهده گرفتند و شرایط منطقه بگونه ای بود که چنانچه بالگردهای هوانیروز نبودند، امکان ادامه عملیات میسر نبود و یا نیروهای ما بویژه نیروهای بسیج با مشکل مواجه می گردیدند.



نقشه وضعیت عملیات محرم و مسیر پرواز بالگردهای کبرا

عملیات والفجر ۳

تاریخ عملیات: ۱۳۶۲/۵/۷ مدت عملیات ۱۷ روز

منطقه عملیات: منطقه عمومی مهران

هدف عملیات: آزادسازی ارتفاعات شمالی دشت مهران، آزادسازی پاسگاه های مرزی،

تصرف ارتفاعات مرزی قلاویزان در جنوب شهر مهران و تأمین مرز

عملکرد هوانیروز در عملیات

در این عملیات پشتیبانی از نیروهای خودی به پایگاه کرمانشاه و مسجد سلیمان واگذار گردید. پایگاه کرمانشاه با ۱۷ فروند انواع بالگرد در منطقه صالح آباد و پایگاه هوانیروز مسجد سلیمان با ۱۳ فروند بالگرد در منطقه چنگوله در جنوب و جنوب شرق ایلام مستقر گردید و خلبانان و افسران عملیات چند روز قبل از عملیات شناسایی لازم را از حدود منطقه نبرد به عمل آوردند و افسران رابط در محل های تعیین شده مستقر شدند.

پس از آغاز عملیات، پروازهای تاکتیکی هوانیروز بنا به درخواست نیروهای زمینی با اعزام تیم های آتش به منظور در هم شکستن مقاومت سرسختانه دشمن و دفع پاتک ها و انهدام ادوات زرهی دشمن شروع گردید. تیم های هلی برن و تخلیه مجروح و حمل تدارکات نیز با انجام عملیات متحرک هوایی، نیروهای رزمنده را در سریع ترین زمان ممکن به منطقه جلو جبهه انتقال می دادند و در بر گشت مجروحین را به بیمارستان های پشت جبهه منتقل می کردند. مهمترین مقاومت دشمن بر روی ارتفاع معروف کله قندی (۳۴۳) انجام می شد. و قصد نداشت به آسانی این ارتفاع مهم را از دست بدهد. ارتفاع کله قندی بمدت ۱۱ روز در محاصره کامل نیروهای رزمنده ایران بود و عناصری از دشمن در برا بر نیروهای خودی مقاومت می کردند. در نهایت با یورش همه جانبه رزمندگان خودی و آتش بالگردهای کبرای هوانیروز، ارتفاع کله قندی به تصرف نیروهای خودی در آمد. گرمای هوای منطقه با توجه به فصل تابستان (مردادماه) رزمندگان زمینی را با مشکلات عدیده ای مواجه ساخته بود ولی هوانیروز با پرواز های تدارکاتی و هلی برن نیرو و آتش پر حجم بالگردهای کبرا، نقش مؤثری در پشتیبانی نیروهای خودی ایفا نمود. از موارد به یادماندنی در این عملیات، نجات یکی از خلبانان نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران بود.

این خلبان در حین اجرای عملیات بمباران نیروهای دشمن، مورد اصابت پدافند هوایی نیروهای عراقی قرار گرفت و در جنوب مهران مجبور به پرش از هواپیما و فرود با چتر نجات شد. در حین پایین آمدن خلبان به سمت زمین، نیروهای عراقی از راه زمین به سرعت به سمت خلبان شروع به حرکت نمودند تا بتوانند خلبان را اسیر نمایند. در این هنگام بالگرد رسکیو هوانیروز در یک عملیات برق آسا بلافاصله به سمت خلبان پرواز نمود و قبل از رسیدن نیروهای دشمن به منطقه فرود، وی را نجات دادند.

در این عملیات هوانیروز موفق گردید در پشتیبانی از نیروهای زمینی، در مجموع با انجام ۴۵۲ ساعت پرواز، ۹۰۰ نفر از رزمندگان را به منطقه نبرد هلی برن کند و ۷۱۵ رزمنده مجروح را به بیمارستان های منطقه منتقل نماید. همچنین مقدار زیادی بار شامل مهمات و سایر اقلام مورد نیاز رزمندگان نیز بوسیله بالگردهای هوانیروز به منطقه حمل گردید.

نتیجه عملیات

ارتفاعات نمه کلان و زالوب تصرف گردید. ۳۰۰ کیلومتر مربع از خاک میهن اسلامی و عراق آزاد شد و محور های ارتباطی کنجان چم، مهران به دهلران و پاسگاه های مرزی رضا آباد، فرح آباد و پاسگاه عراقی زالوب و دوراجی نیز از اشغال دشمن خارج شد. تعداد زیادی از نیروهای دشمن کشته و حدود ۴۰۰ نفر به اسارت نیروهای ما درآمدند.

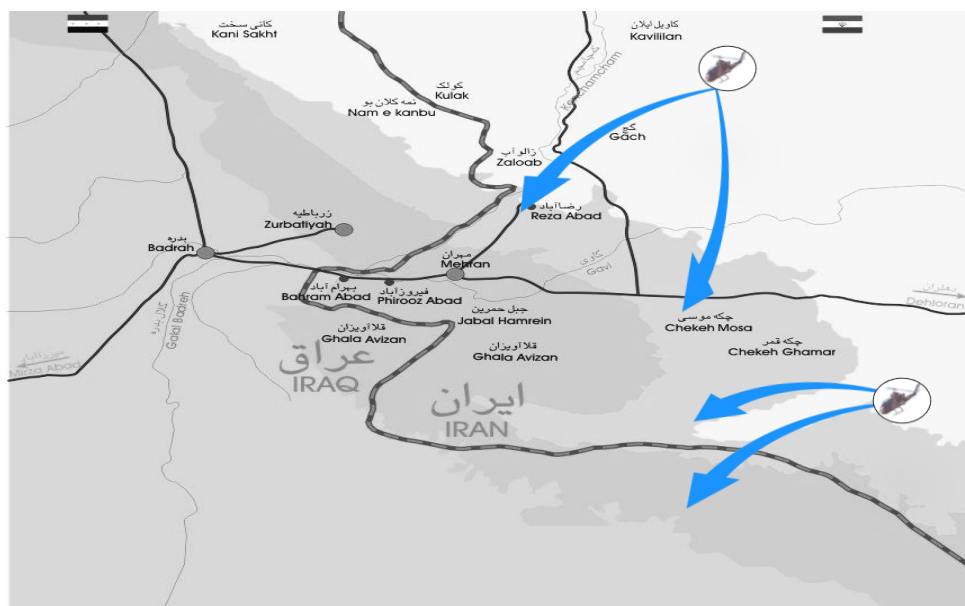
تجزیه و تحلیل عملیات

تغییر مکان تیپ ۴ زرهی لشکر ۲۱ پیاده ارتش از منطقه جنوب به منطقه مهران، به دلیل نبود زمان کافی تا شروع عملیات و مسافت طولانی و کمبود وسایل ترابری که با تأخیر انجام شد، سبب گردید تا این یگان نتواند شناسایی های عملی لازم را انجام دهد. از طرفی عدم وجود رابطه منطقی و صحیح بین این تیپ جدید ورود با یگان های مستقر در منطقه که عناصری از یگان های اطلاعات عملیات لشکر ثار الله سپاه پاسداران بودند، مانع از تبادل اطلاعات جمع آوری شده از منطقه و هماهنگی های لازم بین یگان ها گردید.

ادغام نشدن یگان های نیروی زمینی ارتش و سپاه پاسداران و عدم انجام تمرینات مشترک و به پای کار نیامدن نیروها برابر استعداد و زمان پیش بینی شده (بطوری که اعزام نیرو به منطقه عملیات تا لحظاتی قبل از تک ادامه داشت). از مشکلات دیگر این عملیات

فصل چهارم: عملکرد هوانیروز در مرحله تنبیه متجاوز (سال سوم تا پایان دفاع مقدس) ۷۳/

بود. لذا نیروهای عمل کننده در شرایطی وارد عمل شدند که از هم‌زمان خود شناخت کافی نداشتند و همچنین فاقد اطلاعات کافی از دشمن بودند. سر انجام این نارسایی ها سبب گردید تا عملیات با عدم دسترسی به تمام هدف های پیش بینی شده به پایان برسد.



عملیات والفجر ۳

محل استقرار بالگردهای هوانیروز  مسیر حمله تیم های آتش 

عملیات والفجر ۴

تاریخ عملیات: ۱۳۶۲/۷/۲۷ مدت عملیات ۳۲ روز

منطقه عملیات: منطقه عمومی پنجوین و شمال غرب مریوان

هدف عملیات: تأمین ارتفاعات شمال و شمال غرب مریوان، پاک سازی بخشی از مناطق اشغالی، انهدام نیروهای دشمن در منطقه، قطع ارتباط عناصر ضد انقلاب منطقه با منابع پشتیبانی در عراق

سازمان هوانیروز در عملیات

ستاد فرماندهی هوانیروز پس از دریافت مأموریت پشتیبانی از یگان های زمینی ارتش و

سپاه پاسداران در عملیات والفجر ۴، با توجه به وسعت منطقه و نیازمندی عملیات و ضرورت بهره‌گیری در حد اکثری از بالگردهای هوانیروز، تصمیم بر این گرفت، در این عملیات از دو پایگاه رزمی خود بهره گیرد.

پایگاه کرمان با ۱۷ فروند بالگرد با تجهیزات لازم در پادگان سقز مستقر گردید، و مسئولیت پشتیبانی از محور شمالی عملیات را به عهده گرفت.

پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان با ۲۵ فروند بالگرد و تجهیزات مورد نیاز در پادگان مریوان مستقر شد و مسئولیت پشتیبانی از محور مرکزی و جنوبی عملیات را عهده‌دار گردید.

عملکرد هوانیروز در عملیات

عملیات والفجر ۴ در ساعت ۲۴۰۰ روز ۲۷ مهرماه ۱۳۶۲ در منطقه عمومی پیشرفتگی شیلر در شمال غرب مریوان با رمز مبارک یا الله و با هجوم رزمندگان نیروهای زمینی ارتش و سپاه پاسداران در دو محور شمالی (از محور بانه) و شرقی (از سمت مریوان) به مواضع دشمن آغاز گردید. در پیشروی اولیه، ارتفاعات کنگرک و گرمک تصرف گردید و نبرد تا روشن شدن هوا ادامه داشت و با روشن شدن هوا دشمن با بکارگیری نیروی هوایی و بالگردهای رزمی خود اقدام به بمباران شدید منطقه کرد، و با جمع‌آوری و تقویت نیروهای خود، پاتک‌های سنگینی زیر پوشش جنگنده بمب‌افکن‌ها و بالگردهای رزمی خود آغاز کرد.

با توجه به پاتک سنگین دشمن، در ساعت ۰۷:۰۰ روز اول عملیات، با درخواست قرارگاه حمزه سیدالشهداء (ع) (قرارگاه مشترک ارتش و سپاه پاسداران) اولین تیم آتش از بالگردهای مسلح کبرای پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان که در پادگان مریوان مستقر بودند به پرواز درآمدند، و با شلیک راکت و گلوله توپ ۲۰م به نیروهای عراقی حمله‌ور شدند، و با توجه به تداوم پاتک‌های دشمن در این منطقه دومین و سومین تیم آتش بنا به درخواست از هوانیروز بر روی همین ارتفاعات به پرواز درآمدند، و همچنین به منظور دفع پاتک عراقی‌های در ارتفاعات کنگرک، در ساعت ۰۹:۰۰ دو تیم آتش از بالگردهای پایگاه هوانیروز کرمان که در پادگان تیپ سقز مستقر بودند به طرف این منطقه به پرواز درآمدند، و با اجرای آتش سنگین موشک و راکت پشتیبانی مناسبی از نیروهای خودی به عمل آوردند.

با توجه به کوهستانی بودن منطقه و نبود جاده‌های ارتباطی مناسب، درخواست

فصل چهارم: عملکرد هوانیروز در مرحله تنبیه متجاوز (سال سوم تا پایان دفاع مقدس) ۷۵/

تخلیه مجروحین توسط بالگردهای هوانیروز به طور متناوب از سوی قرارگاه عملیاتی حمزه سیدالشهداء (ع) به هوانیروز اعلام می گردید، و بالگردهای ترابری ۲۱۴ با هماهنگی افسران رابط و قرارگاه های تاکتیکی هوانیروز در پادگان سقز و مریوان، مجروحین را به بیمارستان های سقز و مریوان تخلیه می کردند، و پس از مداوای لازم در صورت نیاز از آن جا با بالگردهای ترابری سنگین شنوک به بیمارستان های تبریز و سنج ترابری می گردیدند، و به همین نحو تخلیه مجروحین تا پایان آخرین روز عملیات ادامه داشت، و با توجه به ویژگی های منطقه کوهستانی که جاده ها صعب العبور و حرکت خودروها به سختی و کندی انجام می گرفت، نیروهای تازه نفس به وسیله شش فروند بالگرد شنوک و بالگردهای ترابری ۲۱۴ از مریوان به منطقه پنجوبین و ارتفاعات گرمک و کنگرک و منطقه لری ترابری می گردیدند که یکی از با ارزش ترین فعالیت های هوانیروز در این عملیات محسوب می گردید.

در روز دوم نبرد، نیروهای عراقی مجدداً به منظور بازپس گیری مواضع از دست داده شده خود با پشتیبانی آتش توپخانه و نیروی هوایی اقدام به پاتک در دو محور شمالی و شرقی منطقه نبرد نمودند، که این بار نیز با مقاومت نیروهای ارتش و سپاه پاسداران و پشتیبانی بالگردهای مسلح کبرای هوانیروز نتوانستند موفقیتی به دست آورند. با توجه به حساسیتی که عراقی ها به از دست دادن بخشی از مواضعشان در داخل خاک کشورشان داشتند، در تلاش بودند تا با پای کار آوردن نیروهای تازه نفس، نیروهای ایرانی را به عقب برانند، ولی هر بار با مقاومت نیروهای ایرانی و آتش پر حجم بالگردهای مسلح کبرای هوانیروز مواجه گردیدند.

در این عملیات که به مدت ۳۲ روز به طول انجامید، هوانیروز با انجام ۲۶۱۵ ساعت پرواز و ترابری ۲۶۷۵ نفر از رزمندگان به منطقه جلو عملیات، و انتقال ۱۰۹۳ نفر از مجروحین به پشت جبهه و جابجایی مقدار زیادی تدارکات از شمال و شرق منطقه نبرد به مواضع نیروهای خودی نقش مؤثری در پیروزی رزمندگان اسلام ایفاء نمود. در این عملیات به جز چند مورد اصابت گلوله به بالگردها، تلفات و ضایعاتی به هوانیروز وارد نگردید.

نتیجه عملیات

۳۰۰ کیلومتر از خاک میهن اسلامی و ۷۰۰ کیلومتر مربع از خاک عراق آزاد شد و

ارتفاعات مهم منطقه توسط نیروهای ارتش اشغال شد.

تصرف بخشی از منطقه شیلر که موجب شد تا معابر مهم نیروهای ضدانقلاب مسدود شود.

تجزیه و تحلیل عملیات والفجر ۴

عملیات والفجر ۴ که از نظر اجراء در منطقه کوهستانی منحصر به فرد و منطقه نیز بسیار وسیع تعیین گردیده بود، توانست با بدست آوردن اهدافی در خاک عراق قدرت نظامی ایران را در مانور مناطق کوهستانی به نمایش بگذارد، ضمن اینکه نتایج بدست آمده عملیات در تصرف بخش هایی از هدف های پیش بینی شده را می توان از موفقیت این عملیات محسوب نمود و یکی از مشکلات خلبانان هوانیروز عدم آشنایی به مناطق داخل خاک عراق در این عملیات بود. ولی با استقرار افسران رابط و هماهنگی بین پرواز بالگردها و نیروهای عمل کننده زمینی تا حد زیادی این نقیصه بر طرف گردید و تلفات و خسارات قابل توجهی به هوانیروز وارد نگردید.



عملیات والفجر ۴

مسیر حمله تیم های آتش

محل استقرار بالگردهای هوانیروز

عملیات خیبر

تاریخ عملیات: ۱۳۶۲/۱۲/۳، مدت عملیات: ۱۹ روز

منطقه عملیات: هور الهویزه و منطقه شرق بصره

هدف عملیات: تأمین جزایر مجنون شمالی و جنوبی و محور طلائیه به سمت نشوه در

شمال

شط العرب و تصرف خشکی شرق دجله از طریق هور و تصرف تنگه و شهر القرنه در

تقاطع رودهای دجله و فرات و بخشی از جاده بصره - العماره

عملکرد هوانیروز در عملیات

شرایط باتلاقی و آب گرفتگی منطقه عملیاتی خیبر به گونه ای بود که این عملیات بر محوریت ترابری هوایی نیرو و تجهیزات توسط هوانیروز و قایق های سبک طراحی و در تاریخ ۱۳۶۲/۱۲/۳ به مورد اجرا گذاشته شد. اجرای عملیات ترابری رزمندگان به مناطق نبرد در شب و تداوم تدارک آنها به وسیله بالگردهای هوانیروز در شرایطی که برتری هوایی و انبوه آتش های توپخانه و خمپاره در منطقه با دشمن بود، برای فرماندهان و خلبانان هوانیروز در تاریخ نبردهای هشت ساله دفاع مقدس افتخاری به یادماندنی محسوب می گردد.

برابر طرح عملیاتی، هوانیروز مأموریت یافت با انجام ترابری هوایی شبانه بالگردهای شنوک و ۲۱۴، نیروهای تحت امر قرارگاه نجف^۱ را با تجهیزات مورد نیاز به جزایر مجنون شمالی و جنوبی حمل نموده و مجروحین عملیات و مصدومین شیمیایی را از منطقه هورالهویزه به بیمارستان های صحرایی و فرودگاه های خوزستان تخلیه نماید و در مرحله ای دیگر از عملیات، نیروهای تحت امر قرارگاه کربلا را در محور پاسگاه زید با آتش بالگردهای شکاری کبرا پشتیبانی نماید.

با توجه به مأموریت تعریف شده، هوانیروز با سه پایگاه رزمی پشتیبانی عمومی اصفهان، مسجد سلیمان و کرمان به استعداد ۹۸ فروند بالگرد در این عملیات شرکت نمود و به منظور

۱- قرارگاه نجف از نیروهای سپاه پاسداران و بسیج تشکیل شده بود و نیروهای قرارگاه کربلا از یگان های ارتش و سپاه پاسداران بودند، که در محور پاسگاه زید عراق واقع در شمال دریاجه ماهیگیری به طرف نهر کتیبان ومنطقه نشوه در شمال بصره وارد عمل شده بودند.

بالا بردن مهارت پروازی خلبانان، ابتدا کلیه پایگاه‌ها پروازهای آموزش شبانه را در یگان‌های خود به مدت یک هفته تمرین کردند و سپس با هماهنگی فرماندهان نیروی زمینی ارتش و سپاه پاسداران منطقه‌ای در کنار باتلاق گاوخونی اصفهان^۱ که تا حدودی شباهت به منطقه عملیات خیبر داشت انتخاب گردید و یگان‌های منتخب هوانیروز به مدت ۱۰ شبانه‌روز زیر نظر استاد خلبانان مرکز آموزش خلبانی اصفهان پرواز شبانه را با حمل بار و نیرو به نقطه‌ای داخل باتلاق گاوخونی تمرین کردند و پس از پایان موفقیت آمیز تمرینات، در غروب روز سوم اسفندماه ۱۳۶۲ با کلیه بالگردها در منطقه جفیردر ناحیه شرقی هورالهوریزه مستقر گردیدند. پس از شروع عملیات در ساعت ۲۱:۳۰ مورخه ۱۳۶۲/۲/۳ و حرکت نیروها به طرف جزیره مجنون، در ساعت ۲:۳۰ دقیقه بامداد از طرف قرارگاه فرماندهی سپاه پاسداران درخواست اعزام نیرو با بالگردهای هوانیروز به جزایر مجنون شمالی گردید. پس از ابلغ مأموریت، دو فروند از بالگردهای شنوک با نیروهای بسیج به طرف جزیره مجنون شمالی به پرواز درآمدند، ولی به دلیل عدم امکانات ناوبری و مشخص نبودن مسیر و نبود راهنما و تاریکی مطلق شب، خلبانان نتوانستند در نقطه مورد نظر فرود بیابند و پس از برگشت، فرمانده هوانیروز سرهنگ محمد حسین جلالی و سردار احمد کاظمی و تعدادی از فرماندهان سپاه پاسداران با یک فروند بالگرد ترابری ۲۰۵ به طرف جزیره مجنون شمالی پرواز کردند و با کمک نیروهای مستقر در جزیره مجنون فرود آمدند^۲ و پس از آن با فاصله زمانی ۵ تا ۱۰ دقیقه بالگردهای شنوک تا صبح در ۳۵ سورتی پرواز ۲۱۰۰ نفر از نیروهای قرارگاه نجف را به جزیره مجنون شمالی انتقال دادند و نتیجه آنکه بخش اعظم جزیره مجنون شمالی در همان شب اول به تصرف نیروهای خودی در آمد. از روز چهارم تا دهم اسفند ماه که مرحله یکم عملیات بود، ضمن این که بالگردهای شنوک به طور پیوسته نیروهای رزمنده

۱- باتلاق گاوخونی در انتهای زاینده رود اصفهان و شرق ارتفاعات شهرستان نائین قرار دارد.

۲- برابر طرح قرار بود در مسیر پروازی بالگردها از داخل هورالهوریزه تا محل فرود آنها در جزیره مجنون که جاده‌ای به طول تقریبی دو کیلومتر بود، چراغ‌های روشنایی با یک نفر راهنما در داخل یک قایق، مسیر پرواز بالگردها را مشخص نماید. ولی به هر دلیلی بود چراغ‌ها روشنایی کافی نداشتند و راهنماها هم نتوانستند وظایفشان را انجام دهند. در نتیجه بالگردها که بر حسب زمانبندی از محل فرود عبور کرده بودند، با تماس به آنها به محل بارگیری برگشتند.

فصل چهارم: عملکرد هوانیروز در مرحله تنبیه متجاوز (سال سوم تا پایان دفاع مقدس) ۷۹/

را به جزایر مجنون و سواحل دجله حمل می‌کردند، اقلام تدارکاتی مورد نیاز آن‌ها از قبیل اسلحه، مهمات، غذا، پوشاک و سایر تجهیزات بوسیله بالگردهای ترابری ۲۱۴ حمل می‌گردید و بالگردهای مسلح کبرا آن‌ها را در برابر هواپیماهای pc-7 عراقی اسکورت می‌کردند.

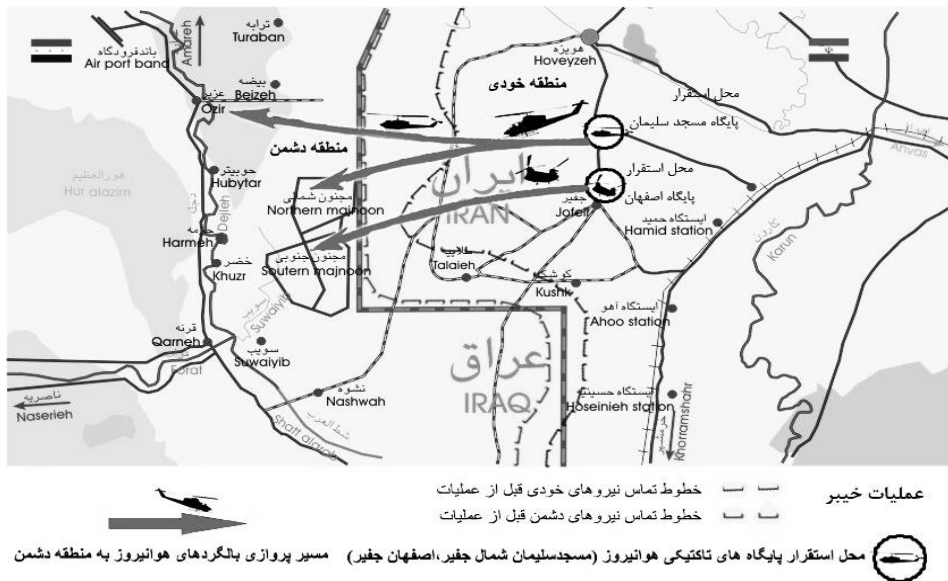
در مرحله دوم و سوم عملیات که بیشترین حملات و پاتک‌های عراقی‌ها با اجرای آتش انبوه هواپیما و توپخانه به منظور بازپس‌گیری جزایر مجنون بود، هوانیروز با آتش بالگردهای شکاری کبرا در انهدام نیروهای پیاده و زرهی دشمن و همچنین تخلیه مجروحان و مصدومین شیمیایی جزایر مجنون و تأمین مهمات و وسایل مورد نیاز نیروهای خودی که به شدت مقاومت می‌کردند، عملکرد حساسی ایفا نمود، تا سرانجام با پایمردی نیروهای دفاع کننده و پشتیبانی آتش بالگردهای کبرای هوانیروز، پاتک‌ها و حملات عراقی‌ها خنثی شد و بخش اعظم جزایر مجنون در تصرف نیروهای ایرانی باقی ماند.

گرچه در این عملیات هوانیروز خسارات زیادی دید، ولی موفق شد که مأموریت‌های محوله را با همه‌ی مشکلات با شجاعت خلبانان خود به نحو مطلوبی اجرا نماید. در طول عملیات، هوانیروز با ایجاد پل هوایی در منطقه هورالهویزه و جزایر مجنون، با بالگردهای ترابری شنوک و ۲۱۴ و اسکورت خلبانان بالگرد شکاری کبرا در طول شب و روز با انجام ۱۲۹۱ ساعت پرواز موفق گردید بیش از ۱۹۴۰۰ رزمنده را به جزایر مجنون و سواحل شرقی رودخانه دجله هلی‌برن و مقدار زیادی تدارکات و تجهیزات را حمل نموده و ۱۶۹۱ نفر مجروح را به بیمارستان‌های منطقه تخلیه نماید.

در این عملیات ۹ فروند بالگرد بر اثر بمباران هواپیماهای دشمن در منطقه جفیر دچار خسارت شدند و ۷ فروند بالگرد بر اثر اصابت گلوله هواپیماهای دشمن در منطقه هورالهویزه دچار سانحه گردیدند. که از این تعداد ۵ فروند بالگرد شنوک بودند که به کلی از بین رفتند و یک نفر از خلبانان شنوک به نام سروان محمود ترابی نژاد و یک نفر از کارکنان فنی به نام استوار دوم علی یتیم زاده به درجه رفیع شهادت نائل گردیدند.

نتیجه عملیات

- (۱) جزایر نفتی مجنون شمالی و جنوبی به وسعت تقریبی ۲۰۰ کیلومتر مربع به تصرف ایران درآمد.
- (۲) تعداد زیادی از نیروهای دشمن کشته و مجروح و تعداد قابل توجهی نیز به اسارت درآمدند.



تجزیه و تحلیل عملیات خیبر

از نکات مبهم این عملیات که همواره فرماندهان پایگاه ها، افسران عملیات و خلبانان در خاطرات خود به آن اشاره می کنند، عدم اطلاع و شناخت از منطقه عملیات، مسیرهای پروازی و منطقه فرود، قبل از شروع فعالیت های پروازی بود و تنها اطلاعاتی که در توجیه قبل از پرواز در اختیار خلبانان و فرماندهان قرار داده بودند، نمایشی از یک آبراه در داخل یک نیزار بود، که توسط یک دستگاه تلویزیون برای خلبانان به نمایش گذاشته شده بود و بنا بر ملاحظات بیش از حد امنیتی، تنها فرمانده هوانیروز از طرح عملیات و چگونگی پرواز بالگردها اطلاع داشت. حال آنکه با در نظر گرفتن شرایط جغرافیایی، اقلیمی، حجم زیاد پروازها و خطرات در پیش روی، لاقط افسر عملیات و فرماندهان پایگاه های هوانیروز می بایستی از طرح کلی عملیات مطلع می گردیدند، تا سازوکارهای لازم را برای پروازهای

مطمئن، با حداقل مخاطرات فراهم می کردند. ولی متأسفانه چنین نشد و هیچکدام از افسران هوانیروز که دارای دانش و تخصص گرانبهایی در این زمینه بودند، مورد مشورت قرار نگرفتند و کلیه امورات پروازی مانند مسیر، ارتفاع، محل فرود و چگونگی رفت و برگشت، تماس ها، همه و همه بصورت دیکته شده و دستوری ابلاغ گردید و نتیجه آن شد که در اولین پرواز، دو فروند بالگرد شنوک بعد از طی مسافتی متوجه می شوند از آنچه در اتاق توجیه قبل از پرواز در مورد نصب چراغ های راهنما و تماس افسران رابط در محل فرود به آنها گفته بودند اثری نیست، سیاهی مطلق شب است و باتلاقی پر از آب و نیزار در پیش روی آنها، بادر نظرگرفتن مدت زمان پرواز و حدس بر اینکه از محل فرود عبور کرده اند، بناچار برمی گردند و فرمانده هوانیروز سرهنگ محمدحسین جلالی با چند تن از فرماندهان سپاه پاسداران با یک فروند بالگرد ۲۰۵ به طرف جزیره مجنون می روند و نیروهای موجود در جزیره با آتش زدن یک خودروی سیمرغ، بالگرد به زمین می نشیند و بعد از آن پرواز بالگردهای شنوک شروع می شود. اگر چه تا پایان عملیات حدود ۱۹۰۰۰ نفر از نیروها توسط بالگردهای هوانیروز به جزیره مجنون و سایر مناطق هور الهویزه ترابری گردیدند. ولی نا هماهنگی های پروازی کماکان ادامه داشت. در حالی که می توانست نداشته باشد. و نتیجه این ناهماهنگی ها سوانح بیش از حد انتظار بالگردهای هوانیروز به ویژه انهدام ۵ فروند بالگرد گران قیمت شنوک بود.

عملیات بدر

تاریخ عملیات: ۱۳۶۳/۱۲/۲۰ ، مدت عملیات: ۶ روز

منطقه عملیات: منطقه عمومی هورالهویزه و سواحل شرقی دجله

هدف عملیات: قطع جاده العماره - بصره و تهدید شهر بصره

عملکرد هوانیروز در عملیات بدر

در این عملیات هوانیروز با دو گروه رزمی از بالگردهای پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان و پایگاه مسجد سلیمان شامل ۴۹ فروند انواع بالگرد با مأموریت ترابری نیرو، حمل تجهیزات و تأمین تدارکات به مناطق هدف در هورالهویزه و ساحل شرقی رودخانه دجله و انتقال مجروحین و شهدا به اورژانس های تاکتیکی و بیمارستان های منطقه ای شرکت نمود و با

کسب تجربه از عملیات خیبر از بهترین و ورزیده ترین خلبانان خود در این عملیات بهره‌گیری نمود و در تاریخ ۱۳۶۳/۱۱/۲۶ با کلیه بالگردها و تجهیزات پشتیبانی در فرودگاه اهواز مستقر گردید و به منظور بالا بردن توانمندی خلبانان و نیروها، یک هفته قبل از آغاز عملیات، پروازهای تمرینی شبانه به مدت پنج شب با هلی‌برن نیروهای تیپ ۵۵ هواورد در منطقه رامهرمز و رامشیر با هدایت فرمانده نیروی زمینی سرهنگ علی صیاد شیرازی انجام گرفت.

پس از پایان تمرینات و آمادگی هوانیروز جهت شرکت در عملیات، در غروب روز ۲۰ اسفندماه ۱۳۶۳ کلیه بالگردها و تجهیزات پشتیبانی در محلی در منطقه جفیر و کنار پاسگاه برزگر که قبلاً جهت پرواز بالگردها آماده کرده بودند مستقر گردید.

برابر طرح عملیاتی، تیم‌های پروازی هوانیروز از یک منطقه در دو مسیر اقدام به پرواز می‌کردند، که ابتدای هر دو مسیر از کنار پاسگاه برزگر در منطقه جفیر^۱ بود. در مسیر اول، پرواز بالگردهای ترابری ۲۱۴ پایگاه مسجد سلیمان با هلی‌برن نیرو و تجهیزات یگان‌های قرارگاه نجف اشرف به جاده خندق^۲ در هورالهویزه انجام می‌گردید. در مسیر دوم، پرواز بالگردهای ترابری شنوک پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان از کنار پاسگاه برزگر در منطقه جفیر با هلی‌برن نیروهای قرارگاه کربلا به سواحل شرقی رود دجله انجام می‌شد.

با شروع عملیات، قرار بود پس از پاکسازی بخشی از جاده خندق توسط نیروهای پیشرو قرارگاه نجف، بالگردها بصورت هجومی نیروهای قرارگاه نجف را پیاده کنند، ولی با انجام اولین پرواز شناسایی^۳ یک فروند بالگرد ۲۱۴ در سپیده دم روز ۱۳۶۳/۱۲/۲۱، جاده خندق به دلیل عدم پاکسازی و تیراندازی نیروهای دشمن، جهت فرود جمعی بالگردها ناامن تشخیص داده شد و همین موضوع باعث تغییر تاکتیک پرواز بالگردها گردید و تصمیم بر این

۱- پاسگاه برزگر در دشت جفیر در فاصله ۷۰ کیلومتری جنوب غربی اهواز و در کنار ساحل شرقی هورالهویزه می‌باشد.

۲- پد خندق جاده ای بود به طول ۱۴ کیلومتر که از ساحل شرقی رودخانه دجله تا داخل هور الهویزه در بخش شمالی آن امتداد داشت.

۳- پرواز شناسایی با دستور فرمانده نیروی زمینی شهید صیاد شیرازی انجام شد. خلبان سرگرد علی بختیاری با یک فروند بالگرد ۲۱۴ پس از فرود در پد خندق و پیاده کردن تعدادی نیرو، در برگشت با تیراندازی نیروهای دشمن مواجه شد و پس از بازگشت مشاهدات خود را به فرمانده نیرو گزارش داد و در پرواز بعدی به شهادت رسید.

شد که بالگردها با فاصله زمانی، نیروها را در جاده خندق پیاده نمایند. بنابراین تصمیم، اولین پرواز ۵ فروندی بالگردهای ۲۱۴ با نیروهای قرارگاه نجف و با اسکورت ۲ فروند بالگرد کبرا از منطقه جفیر به طرف جاده خندق به پرواز درآمدند و پس از فرود و پیاده کردن نیروها، در هنگام برگشت، سه فروند از بالگردهای ۲۱۴ بر اثر اصابت گلوله های دشمن بر روی جاده خندق و داخل آب سقوط کردند و دو فروند بالگرد ۲۱۴ و دو فروند بالگرد کبرا نیز دچار خسارت شدیدی شدند، ولی توانستند خود را به جفیر برسانند، در این حادثه ۳ نفر از خلبانان و یک نفر کروچیف شهید و ۵ نفر به اسارت نیروهای دشمن درآمدند^۱ و با توجه به حضور گسترده نیروهای دشمن در جاده خندق، هوانیروز موفق به ادامه پیاده کردن نیرو در این منطقه نگردید.

در محور دوم عملیات، اولین بالگرد شنوک با حدود ۴۰ نفر از نیروهای تیپ ۵۵ هوا برد به همراهی سرهنگ علی صیاد شیرازی فرمانده نیروی زمینی با عبور از هورالهویزه در کنار رود دجله به زمین نشست و تا روشنایی روز بعد تعداد زیادی نیرو در ساحل شرقی دجله پیاده شدند و پس از تصرف بخشی از ساحل دجله، حمل نیرو و تجهیزات تا روز سوم عملیات توسط بالگردهای شنوک ادامه یافت. لیکن پاتک سنگین نیروهای زرهی عراق با پشتیبانی آتش توپخانه و بمباران شدید نیروی هوایی، مانع از الحاق نیروهای قرارگاه کربلا و نجف اشرف گردیدند و رزمندگان ما نتوانستند به هدف هایشان برسند.

در مدت ۵ روزی که عملیات بدر به طول انجامید، بالگردهای ترابری شنوک با هلی برن حدود یک گردان از نیروهای تیپ ۵۵ هوا برد شیراز به همراه مقدار زیادی تجهیزات و وسایل مورد نیاز، در پرواز های شبانه که آتش توپخانه و بمباران خوشه ای هواپیماهای دشمن، شب را مانند روز روشن ساخته بود، در مناطق هدف در ساحل شرقی دجله پیاده کردند و به قول یکی از فرماندهان « هوانیروز در زمینی فرود می آمد که از شدت آتش سرها قادر نبودند از سنگرها بیرون بیایند». این بالگردها علاوه بر حمل نیرو و تدارکات، ۱۶۵۹ نفر از رزمندگان

۱- سه نفر خلبان و ۲ نفر از کروچیف ها به اسارت درآمدند و پس از سه روز اسارت با حمله نیروهای ایرانی و تصرف بخشی از جاده خندق آزاد شدند. شهدا عبارت بودند از سرگرد رحیم بخشی، سرگرد محمد علی بختیاری، ستوانیار ناصر مشایخ و کروچیف استوار یعقوب حسینی.

مجروح را از جزایر مجنون و سواحل دجله به بیمارستان های اهواز و ماهشهر منتقل نمودند. در این عملیات ۱۰ فروند بالگرد هوانیروز بر اثر بمباران هوایی محل استقرارشان در جفیر و اصابت گلوله های دشمن دچار خسارت شدند و ۳ فروند بالگرد ۲۱۴ در داخل هور سقوط کردند که سه نفر از خلبانان و یک نفر درجه دار فنی به شهادت رسیدند و یک فروند ۲۱۴ در منطقه جفیر دچار سانحه کلی گردید.

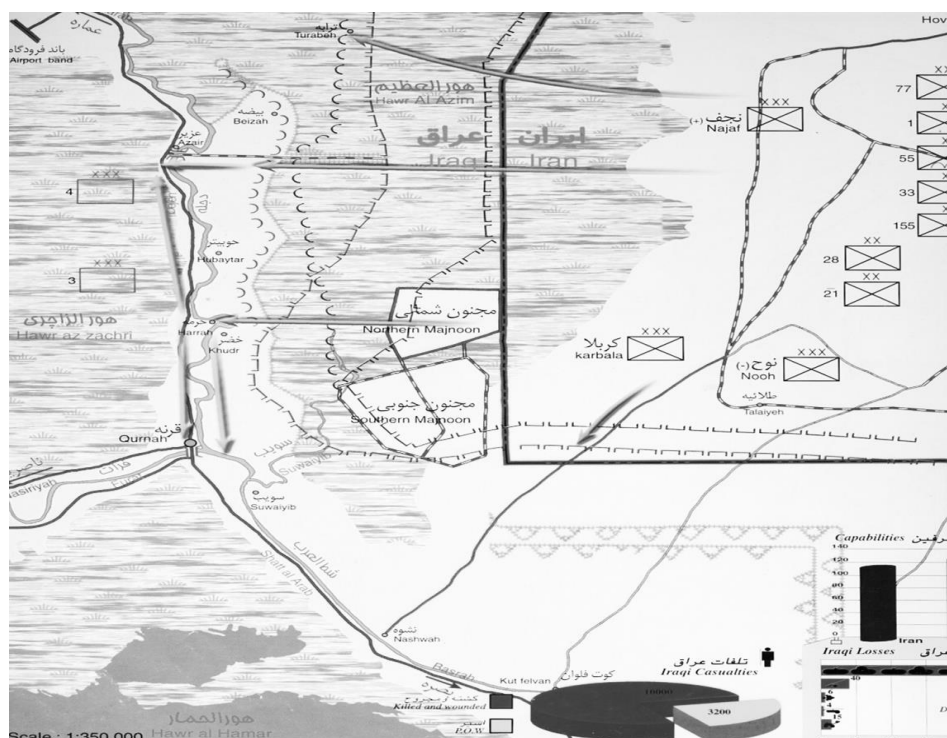
نتیجه عملیات

رزمندگان ایرانی هر چند در یورش اولیه، جاده العماره بصره را تصرف نمودند و تلاش کردند تا سرپل تصرفی را گسترش دهند، ولی به دلیل پاتک های سنگین زرهی دشمن و مشکل بودن پشتیبانی در منطقه هور و طولانی بودن آماد راه ها، مجبور به عقب نشینی شدند. تنها پد خندق و قسمتی از هورالهویزه را آزاد کردند.

تجزیه و تحلیل عملیات بدر

بطور کلی در عملیات خیبر و بدر، عملیت متحرک هوایی به آنگونه که قادر باشد تمام یگان های زمینی را با طرح تدوین شده پنجگانه (طرح تاکتیکی زمینی، طرح فرود، طرح هوایی، طرح بارگیری و طرح آمادگی) بصورت یگان رزمی متحرک هوایی به هدف های تعیین شده حمل نماید، اجرا نشد و یا امکان اجرای آن به وجود نیامد و دلایل عدم امکان اجرا و یا اشکالات آن توسط فرمانده هوانیروز به عنوان ستاد تخصصی فرمانده نیروی زمینی مطرح و یا بصورت منطقی بیان نگردید. لذا بخاطر همین اشتباهات تاکتیکی و عدم در نظر گرفتن ملاحظات و مشخصات عملیات متحرک هوایی و عدم مشورت به موقع، بیشترین تلفات و ضایعات بر یگان هوانیروز وارد شد. گرچه خلبانان و پرسنل فنی و یگان های زمینی در حد ایثار و وظایف خود را انجام دادند، ولی به هیچیک از هدف های پیش بینی شده دسترسی پیدا نکردند. از دیگر اشتباهات تاکتیکی، ایجاد پدهای از پیش طراحی شده در منطقه برزگر بود (یک باند فرود و پدهای بالگرد با بشکه های رنگی در دو طرف آن)، که در تاریخ ۱۳۶۳/۱۲/۲۶ به وسیله دو فروند هواپیمای عراقی مورد اصابت بمب های خوشه ای قرار گرفت و ۱۰ فروند از بالگردهای هوانیروز بر اثر ترکش بمب ها خسارت دیده و زمینگیر شدند و با تلاش پرسنل فنی از منطقه تخلیه گردیدند.

فصل چهارم: عملکرد هوانیروز در مرحله تنبیه متجاوز (سال سوم تا پایان دفاع مقدس) ۸۵/



نقشه وضعیت عملیات بدر

عملیات والفجر ۸

تاریخ عملیات: ۱۳۶۴/۱۱/۲۰ ، مدت عملیات: ۲ ماه

منطقه عملیات: منطقه اروند کنار به سمت شهر فاو عراق با عبور از اروند، محور کوشک به سمت شرق بصره و محور شلمچه به سمت مرز.

هدف عملیات: تک در منطقه رأس البیشه و تصرف شهر فاو با عبور از اروند

سازمان رزم هوانیروز در عملیات والفجر ۸

عملیات والفجر ۸ که با اصل غافلگیری عبور شبانه نیروهای خودی از اروندرود طرح ریزی شده بود، برابر طراحی انجام شده، ترابری نیروهای تقویتی، حمل سلاح و مهمات، تامین تجهیزات در پشتیبانی از رزمندگانی که با عبور از اروند رود به آن سوی آب رسیده

بودند، از جمله وظایفی بود که برعهده هوانیروز واگذار شده بود، و بر همین اساس، هوانیروز با سه پایگاه (پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان، پایگاه کرمان و پایگاه مسجد سلیمان) با ۸۰ فروند از انواع بالگردهای شنوک، کبرا، ۲۱۴ و ۲۰۶ در این عملیات شرکت نمود و برابر پیش بینی های صورت گرفته، محل استقرار و مأموریت هر یک از پایگاه ها از طرف ستاد فرماندهی هوانیروز تعیین و بدین شرح ابلاغ گردید.

۱- پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان که بزرگترین پایگاه هوانیروز بود و از بالگردهای سنگین ترابری شنوک و انواع بالگردهای هجومی و جنگنده برخوردار بود در پشتیبانی مستقیم تک اصلی قرار گرفت و مأموریت یافت تا یگان های سپاه پاسداران را در عبور از ارونردود و منطقه متصرفی فاو پشتیبانی نماید و بر مبنای این مأموریت با ۳۴ فروند بالگرد، تجهیزات، کارکنان خلبان و فنی در منطقه دارخوین (حد فاصل جاده اهواز- آبادان) مستقر گردید.

۲- پایگاه رزمی کرمان و مسجدسلیمان با مجموع ۴۶ فروند بالگرد، خلبانان و کارکنان فنی و تجهیزات مورد نیاز در منطقه ام السواد در غرب رودخانه کارون و نزدیکی ایستگاه راه آهن حسینییه مستقر گردیدند. و مأموریت یافتند تا یگان های ارتش را در تلاش پشتیبانی در منطقه کوشک و شلمچه پشتیبانی نمایند.

عملکرد هوانیروز در عملیات

عملیات در ساعت ۲۲:۳۰ مورخه ۲۰ بهمن ماه ۱۳۶۴ آغاز گردید. پس از عبور شبانه نیروها از ارونردود و روشن شدن هوا، عملیات وارد مرحله تازه ای شد و نیروهای خط شکن برای ادامه عملیات نیاز به پشتیبانی آتش، نیروهای تقویتی و از همه مهمتر تجهیزات نیمه سنگین مانند تفنگ های ۱۰۶ م م، توپ های پدافند هوایی و مهمات داشتند و با توجه به اینکه هنوز پلی روی ارونردود زده نشده بود، بنابراین، مأموریت ترابری نیروها و انتقال تجهیزات نیمه سنگین از ارونردود به منطقه فاو رابه بالگردهای هوانیروز واگذار نمودند، که در روز اول عملیات و در زیر آتش شدید توپخانه و بمباران های هوایی دشمن توانستند ۴۰ خودرو جیب حامل موشک اندازهای تاو، تفنگ ۱۰۶ و ۱۵۰ نفر آر پی جی زن را به منطقه عمومی فاو ترابری نمایند و تا تثبیت نیروهای خودی در مواضع پدافندی و پایان عملیات، ۱۶۴۲ نفر

از نیروهای سپاهی و بسیجی به همراه مقدار زیادی تجهیزات مورد نیاز توسط بالگردهای ترابری هوانیروز به آنسوی رودخانه منتقل گردیدند

پشتیبانی آتش از نیروهای خودی در منطقه فاو

عراقی ها بعد از شروع عملیات و حصول اطمینان از انجام تک اصلی نیروهای ایرانی در منطقه فاو، با گسیل نیروهای تقویتی مبادرت به انجام پاتک های متعددی نمودند، که بالگردهای مسلح کبرا در دفع پاتک ها و انهدام تعداد زیادی از تانک های دشمن در حوالی کارخانه نمک و محدوده جاده فاو- بصره و ام القصر- فاو^۱ نقش بسزایی در پشتیبانی از رزمندگان خودی ایفا نمودند. ((قابل ذکر است که در مقابله با پاتک های دشمن در محور ام القصر و کارخانه نمک، جنگنده های نیروی هوایی و بالگردهای هوانیروز نقش موثری ایفا کردند. به صورتی که بمباران عقبه های دشمن در محور جاده دوم و سوم، و شکار تانک های آنان، تلفات سنگینی را به دشمن وارد ساخت، تیم های آتش هوانیروز در یک تلاش چشمگیر در بالای سر دشمن حاضر می شدند و با شروع هر حمله از جانب دشمن، آنها نیز با شجاعتی تحسین برانگیز به اجرای مأموریت می پرداختند.))

تخلیه مجروحین

با توجه به شرایط منطقه و نبود راه های ارتباطی مناسب و وجود رودخانه خروشان اروند، تخلیه مجروحین از منطقه فاو به بیمارستان های منطقه از جمله فعالیت های حائز اهمیت بالگردهای ترابری هوانیروز بود که در این عملیات انجام گردید، به ویژه در وضعیت بمباران های هوایی و پاتک های سنگین دشمن، که تخلیه مجروحین بد حال از راه هوا اجتناب نا پذیر می گردید. در این عملیات ۲۰۵۸ رزمنده مجروح توسط بالگردهای ترابری ۲۱۴ و شنوک به بیمارستان های الزهرا (ع) در شبه جزیره آبادان و شهر اهواز تخلیه گردیدند.

نتیجه عملیات

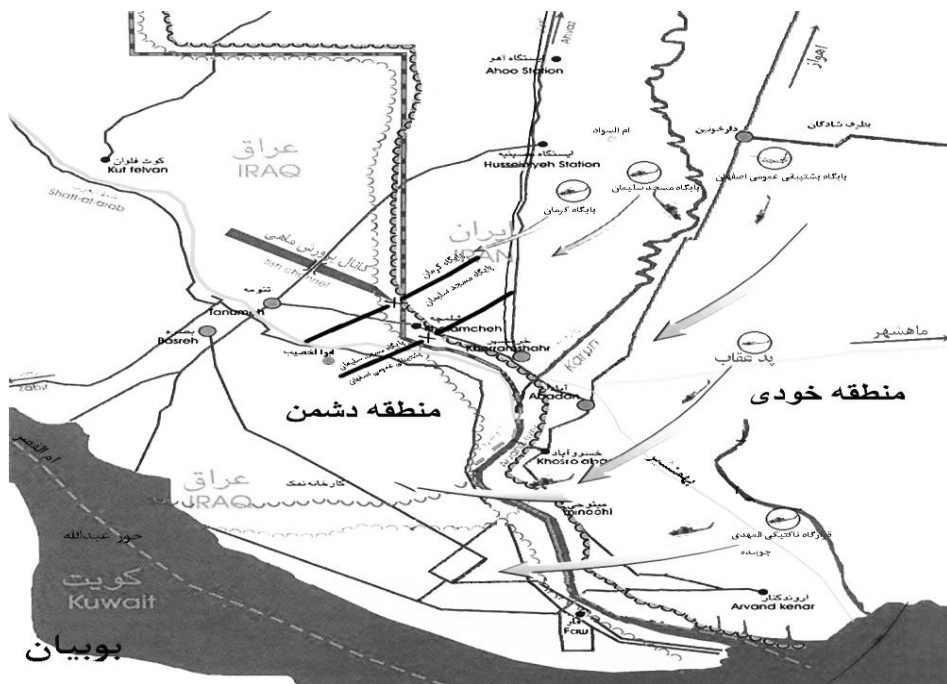
حدود ۳۰ کیلومتر از خاک میهن اسلامی و حدود ۷۷۰ کیلومتر مربع از خاک عراق آزاد شد و ارتباط عراق با آب های آزاد قطع گردید. شهر فاو آزاد شد و اسکله های بندر فاو به تصرف در آمد و

۱- به دلیل بارندگی شب اول عملیات و آب گرفتگی بخشی از منطقه فاو، تانک های عراقی متکی به این جاده ها حرکت می کردند. به نقشه عملیات مراجعه شود.

نیروهای ایرانی در ۲۰ کیلومتری بندر ام القصر مستقر شدند.

تجزیه و تحلیل عملیات

در این عملیات هوانیروز با سازماندهی مناسب و مدیریت خوب فرماندهان خود توانست در حدرضایت رزمندگان از نیروهای نیروهای سپاه پاسداران پشتیبانی به عمل آورد و تنها نطقه ضعف یا اشتباه، در استقرار تعداد زیادی بالگرد در منطقه دارخوین و محل بارگیری بالگردهای ۲۱۴ بود، که متأسفانه محل استقرار و بارگیری بالگردها توسط هواپیماهای عراقی بمباران شد و یکی از بهترین خلبانان بالگردکبرای هوانیروز بنام ستوانیار اسماعیل صحتی به شدت مجروح شد و یک فروند بالگرد نیز آسیب دید و به منظور اجتناب از حمله مجدد هواپیماهای دشمن، بالگردهای پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان از دارخوین به پایگاه هوایی امیدیه نقل مکان کردند و ادامه مأموریت را از آنجا به جزیره آبادان و منطقه فاو انجام می دادند، که مسیری طولانی بود.



عملیات والفجر ۸ مسیر پروازی بالگردهای هوانیروز به منطقه دشمن

○ محل استقرار پایگاه های تاکتیکی هوانیروز
○ پایگاه اصفهان دارخوین و پایگاه کرمان و مسجد سلیمان ام السواد

— خطوط تماس نیروهای خودی قبل از عملیات
— خطوط تماس نیروهای دشمن قبل از عملیات

عملیات قادر

تاریخ عملیات: مرحله اول ۱۳۶۴/۰۴/۲۳ - مرحله دوم ۱۳۶۴/۰۶/۱۸

منطقه عملیات: منطقه عمومی سیدکان عراق

هدف عملیات: ۱- تصرف ارتفاعات مهم و حساس منطقه ۲- قطع خطوط ارتباطی و تدارکاتی ضد انقلاب داخلی ۳- انهدام نیروهای دشمن ۴- آزادسازی بخشی از خاک عراق ۵- تضعیف روحیه دشمن و بدست آوردن ابتکار عمل ۶ - پشتیبانی لجستیکی توسط بالگردهای ۲۴۱ از قرارگاه رمضان در نزدیک شهر اربیل عراق

عملکرد هوانیروز در عملیات قادر

هوانیروز به منظور پشتیبانی از یگان های زمینی ارتش و سپاه پاسداران در عملیات قادر، پس از دریافت دستور عملیاتی و امریه از نیروی زمینی ارتش، با طرح ریزی و برآوردهای لازم، با ۴۴ فروند بالگرد شامل: ۲۶ فروند ترابری ۲۱۴، ۶ فروند ترابری سنگین شنوک، ۲ فروند ترابری ۲۰۵، ۲ فروند شناسایی ۲۰۶ و ۸ فروند جنگنده کبرا از پایگاه های کرمانشاه، کرمان و پشتیبانی عمومی اصفهان در قرارگاه تاکتیکی خود در نقطه ای به نام بیم ضربه در شمالغرب شهر اشنویه مستقر گردید؛ پس از شروع عملیات و پیشروی نیروهای خودی به مواضع دشمن، بالگردهای کبرا که در ۴ تیم آتش سازماندهی شده بودند در پشتیبانی از نیروهای خودی به پرواز در آمدند و با استفاده از شیارها و دامنه ارتفاعات که محل های مناسبی از نظر اختفاء و پوشش بودند، ادوات زرهی و پیاده مکانیزه عراقی ها را مورد هدف قرار می دادند و توانستند تلفات سنگینی به آنها وارد نمایند. و در تمام مدت عملیات، پرواز پیوسته بالگردهای کبرا در سرکوبی نیروهای دشمن ادامه داشت و همزمان با فعالیت بالگردهای کبرا، بالگردهای ۲۱۴ نیز که وظیفه ترابری نیروها را به عهده داشتند، توانستند نیروها و تجهیزات یگان های خودی را در مناطق مورد نظر که در ارتفاعات بودند ترابری نمایند و مجروحین را به بیمارستان های صحرایی و شهر ارومیه انتقال دهند. در این عملیات هوانیروز با اجرای آتش بالگردهای کبرا، ترابری هوایی ۲۲۵۶ نفر رزمنده به منطقه نبرد، انتقال ۷۴۴ مجروح به بیمارستان های ارومیه و حمل مقدار زیادی انواع تدارکات مورد نیاز نیروها، عملیات قادر را پشتیبانی نمود.

از نکات برجسته و قابل توجه در این عملیات، هلی برن دو گردان رزمی از نیروهای زمینی به عمق منطقه عملیات بود، که هوانیروز با ۳۲ فروند بالگرد ترابری ۲۱۴ و شنوک و اسکورت بالگردهای جنگنده کبرا با توجه به کوهستانی و صعب العبور بودن منطقه در این عملیات انجام داد که نقش بسیار موثری در پیروزی رزمندگان ایفا نمود. در این عملیات ۷ فروند از بالگردهای هوانیروز بر اثر اصابت گلوله های دشمن دچار خسارت گردیدند و ۲ فروند بالگرد (۱ فروند کبرا و ۱ فروند ۲۱۴) منهدم شدند و ۵ نفر از خلبانان مجروح و یک نفر خلبان به نام سروان منصور فروتنی به درجه رفیع شهادت نائل گردید.

نتیجه عملیات

ارتفاعات حصار دوست، بریزین دوست، کارگزين، لولان، گردشوان تا عمق ۳۵ کیلومتری خاک عراق و مناطق وسیعی از سیدکان، دیانا به تصرف رزمندگان ایران در آمد و بیش از ده ها روستا زیر دید و تیر رزمندگان ایران قرار گرفت. ۲۰۰۰ کشته، سرنگونی ۶ فروند هواپیما و ۳ فروند هلیکوپتر و تعداد زیادی تانک و توپ و خودرو تلفات عراقی ها در این عملیات بود. خلبان یک فروند هواپیمای جنگنده میراژ عراقی که مورد اصابت پدافند هوایی ج.ا.ا قرار گرفته بود و با چتر نجات در منطقه فرود آمده بود، توسط سرهنگ خلبان ناصر ژیان فرمانده پایگاه هوانیروز کرمانشاه به اسارت در آمد و به قرارگاه کارکازین حمل و تحویل داده شد و مورد تقدیر سرهنگ صیاد شیرازی قرار گرفت.

تجزیه و تحلیل عملیات قادر

در این عملیات هر چند تصرف بخشی از خاک عراق و نزدیک شدن به آماد راههای اصلی و خطوط مواصلاتی از اهداف اصلی عملیات بود و به دلیل پاتک های سنگین دشمن مواضع تصرفی تثبیت نگردید. ولی تلفات و ضایعات سنگینی به دشمن وارد شد. و از سویی منطقه ناشناخته کوهستانی داخل خاک عراق و عدم امکان شناسایی خلبانان از محور های تک و هدف های مورد نظر از یک سو و مقاومت دشمن با اجرای پاتک های سنگین، آتش شدید توپخانه و بمباران های هوایی سبب گردید تا خسارات قابل توجهی به بالگردهای هوانیروز وارد گردد. ولی با تمام این مشکلات و نواقص موجود، هوانیروز تمام مأموریت های محوله را که پشتیبانی آتش، هلی برن نیروها و انتقال مجروحین بود به نحو مطلوب به انجام رسانید.



عملیات قادر

محل استقرار بالگردهای هوانیروز → مسیر حمله تیم های آتش

عملیات کربلای ۵

تاریخ عملیات: ۱۳۶۵/۱۰/۱۹ مدت عملیات ۴۵ روز

منطقه عملیات: این عملیات در سه محور شمالی (محور بوبیان)، محور مرکزی (محور کوت سواری) و جنوبی (محور شلمچه) در غرب خرمشهر اجرا گردید. هدف عملیات: عبور از خط مرزی و تصرف جزیره بوبیان، کوت سواری و شلمچه در امتداد شط العرب و سپس ادامه تک به طرف تنومه و بصره.

عملکرد هوانیروز در عملیات کربلای ۵

طرح ریزی، برآورد و در نهایت استقرار حدود ۱۱۲ فروند بالگرد با تعداد زیادی متخصص (خلبان، فنی، و پشتیبانی) نشانگر اجرای یک عملیات بزرگ و وسیعی بود، که در غرب خرمشهر در دستور اجرا قرار داده شده بود.

در این عملیات هوانیروز پشتیبانی از نیروهای سپاه پاسداران را به پایگاه های پشتیبانی عمومی اصفهان و کرمان واگذار نمود و این دو پایگاه با ۷۸ فروند بالگرد شنوک، ۲۱۴، کبرا، ۲۰۵، ۲۰۶ در منطقه دارخوین مستقر گردیدند و پایگاه مسجد سلیمان با ۳۴ فروند در احتیاط قرار گرفت.

پس از شروع عملیات در ساعت ۱ بامداد روز ۱۹ وی ماه ۱۳۶۵ و شکسته شدن مواضع دشمن در محورهای کانال پرورش ماهی، منطقه پنج ضلعی، شلمچه و جزایر بوارین^۱ توسط نیروهای قرارگاه های کربلا و نجف، در ادامه تک به طرف نهر جاسم در غرب شلمچه، دشمن یگان هایی را که به منطقه فاو و سایر مناطق عملیاتی برده بود، به سرعت به منطقه شلمچه منتقل نمود تا ضمن عقب راندن نیروهای ایرانی از غرب کانال پرورش ماهی، از ایجاد الحاق آنها جلوگیری به عمل آورد و با استفاده وسیع از بمباران هوایی و آتش توپخانه، نیروهای ما را زیر آتش گرفتند، ولی با این وصف، نیروهای رزمنده ایران مواضع آنها را درهم کوبیدند و تا نزدیکی های شط العرب پیش رفتند. هرچند که در این ضد حمله توپخانه قدرتمند نیروی زمینی ارتش و هواپیماهای نیروی هوایی بطور پیوسته با آماج گلوله و بمب مواضع عراقی ها را درهم می کوبیدند، ولی نیروهای سپاه پاسداران و بسیج که از زمین های پوشیده از سیم های خاردار و تله های انفجاری و آبگرفتگی عبور می کردند، نیاز به آتش نزدیک بالگردهای هوانیروز داشتند، تا بتوانند در پوشش آنها با اطمینان خاطر به پیشروی خود ادامه دهند، بر همین اساس و برابر هماهنگی های انجام شده، در سپیده دم اولین روز عملیات برابر درخواست قرارگاه عملیاتی سپاه پاسداران، بالگردهای کبرا برای پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان و کرمان از دارخوین به پرواز درآمدند و در دو محور شمالی و جنوبی کانال پرورش ماهی با نیروهای پیاده مکانیزه و زرهی عراقی ها درگیر شدند و تعداد قابل توجهی از آنها را منهدم کردند و با برگشت آنها تیم های بعدی در همان منطقه وارد عمل گردیدند و تا غروب آفتاب نبرد بالگردهای کبرا با نیروهای عراقی ادامه داشت، که معمولاً حضور بالگردهای کبرا ضمن انهدام نیروهای دشمن، سبب دلگرمی و بالا رفتن روحیه رزمندگان ما می گردید.

۱- مناطق ذکرشده در غرب مرز شلمچه، داخل خاک عراق در ضلع جنوبی کانال پرورش ماهی می باشند. طول این دریاچه ۳۰ کیلومتر و عرض آن حدود یک کیلومتر است. که در حقیقت مانعی است برای محافظت شهر بصره و به دریاچه ماهی هم معروف است.

فصل چهارم: عملکرد هوانیروز در مرحله تنبیه متجاوز (سال سوم تا پایان دفاع مقدس) ۹۳/

در روز دوم عملیات، پاتک های سنگین دشمن بیش از ۲۰ مورد در غرب کانال پرورش ماهی شروع شد که در هر پاتک رزمندگان ما با پشتیبانی آتش بالگردهای کبرا که بطور پیوسته بالای سر آنها بودند، با تحمیل تلفات به نیروهای دشمن آنها را به عقب می راندند. پشتیبانی آتش بالگردهای کبرا برای هوانیروز در سه روز اول نبرد در پیشروی نیروهای خودی در طول کانال پرورش ماهی بسیار مؤثر واقع گردید، همزمان با حرکت نیروهای خودی در طول کانال پرورش ماهی و منطقه معروف به پنج ضلعی و جزایر بوارین، مواضع عراقی ها در این محورها مورد هجوم بالگردهای مسلح کبرا قرار می گرفت، به نحوی که در طول این سه روز بیش از ۱۸۰ سورتی پرواز توسط بالگرد های هوانیروز گزارش گردید.

پشتیبانی از رزمندگان قرارگاه های عملیاتی کربلا و نجف تا روز ۱۳۶۵/۱۰/۳۰ توسط بالگرد های جنگنده کبرا برای هوانیروز که به استعداد ۱۸ فروند درشش تیم آتش سنگین سازماندهی گردیده بود، در تمام مدت روز در هر دو محور شمالی و جنوبی منطقه نبرد ادامه داشت و لحظه ای صحنه جنگ از حضور بالگرد های هوانیروز خالی نمی گردید. در ادامه نبرد نیروهای خودی با دشمن، تا تحکیم و تثبیت هدف های متصرفی که به مدت ۴۵ روز به طول انجامید، عرقی ها به منظور بازپس گیری مناطق از دست رفته، به دفعات مبادرات به پاتک کردند، ولی هر بار با مقاومت شدید رزمندگان ایرانی سرکوپ گردیدند که عملکرد بالگردهای شکاری کبرا برای هوانیروز و توپخانه نیروی زمینی ارتش و نیروی هوایی با انهدام یگان های زرهی و پیاده مکانیزه عراقی ها در دفع پاتک ها مؤثر و کارساز بود.

در این عملیات، هوانیروز با بکارگیری ۱۱۲ فروند انواع بالگرد های شناسایی، رزمی و ترابری با انجام ۴۴۰۶ ساعت پرواز و انتقال ۵۶۰۱ نفر از مجروحین به اورژانس های تاکتیکی، بیمارستان ها و فرودگاه های منطقه، همچنین با شلیک ۶۷ فروند موشک تاو، ۴ فروند موشک ماوریک، ۸۶۱۰ تیر راکت و ۱۴۲۳۸ گلوله توپ ۲۰ م م، یکی از بزرگترین عملیات های رزمی خود را از نظر تعداد بالگرد و مقدار مهمات مصرفی در پشتیبانی از رزمندگان زمینی را انجام داد.

در این عملیات دو نفر از خلبانان شجاع بالگرد کبرا به نام های ستوان ابراهیم فخرایی و ستوان غلامعلی اشتری بر اثر اصابت گلوله های دشمن به شهادت رسیدند و ۸ نفر از

خلبانان دچار مصدومیت شدند و ۱۶ فروند از بالگرد های هوانیروز بر اثر اصابت گلوله های دشمن دچار خسارت شدند و ۳ فروند بالگرد نیز دچار سانحه کلی گردیدند .

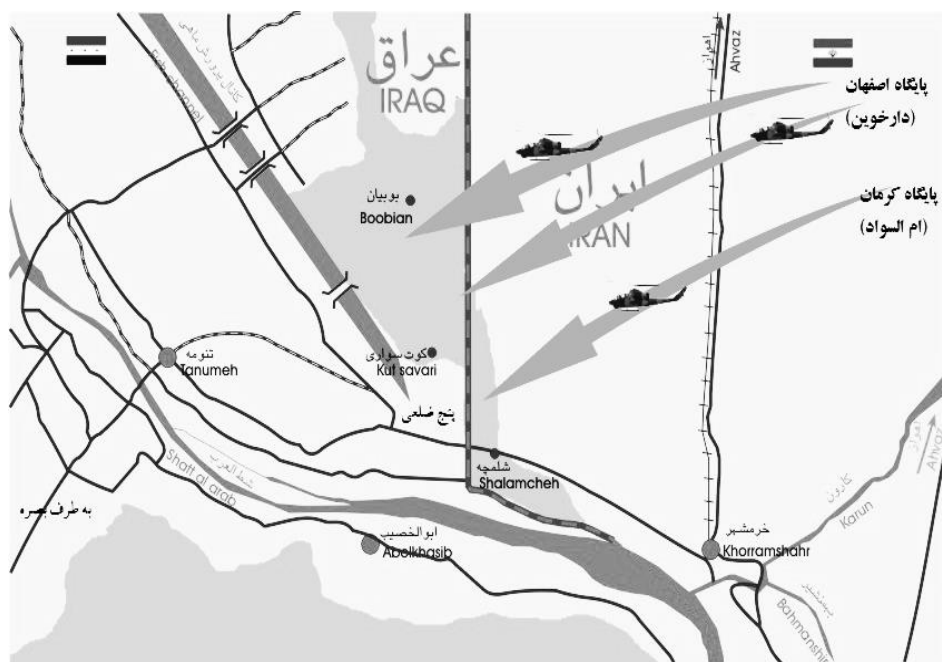
نتیجه عملیات

آزادسازی ۱۵۵ کیلومتر مربع از خاک میهن اسلامی ایران و عراق .
تصرف جزایر بوارین، فیاض و ام الطویل و آزادسازی بخشی از جاده شلمچه - بصره،
وارد آوردن تلفات سنگین به نیروهای عراقی

تجزیه و تحلیل عملیات

با در نظر گرفتن هزینه گزاف بسیج نیروها و بکارگیری تعداد زیادی از بالگردهای هوانیروز، هواپیماهای نیروی هوایی که بصورت پیوسته جبهه عراقی ها را بمباران می کردند ، سیستم پدافند موشکی، شلیک بی امان توپخانه نیروی زمینی و تلفات و ضایعات نیروی انسانی که متقبل شدیم، به هدف های اصلی پیش بینی شده که رسیدن نیروهای ایرانی به شهر تنومه و تهدید و یا تصرف بصره بود دست نیافتیم. که البته قضاوت در این خصوص از منظر دیدگاه های مختلف متفاوت است. عده ای بر این عقیده اند که این عملیات زمینه ساز صدور قطعنامه ۵۹۸ سازمان ملل در سال ۱۳۶۶ گردید. کاربرد هوانیروز در عملیات : تشکیل آمبولانس هوایی و طرح ریزی افسران رابط مشترک هوانیروز و سپاه پاسداران و آشنایی خلبانان هوانیروز به منطقه عملیات که در کربلای ۴ و بیت المقدس به این نواحی اشرافیت کامل داشتند، سبب شد تا بدون هیچگونه مخاطرات و مشکلی، مأموریت های محوله را به نحو مطلوب به انجام برسانند. و آن تعداد ضایعات بالگردها نیز با در نظر گرفتن شدت آتش دشمن، امری طبیعی و قابل پیش بینی بود. فقط یک فروند بالگرد توسط عراقی ها در آخرین روز های عملیات، در ساحل غربی کانال ماهی دچار سانحه و شهادت خلبانان شد.
که آن هم جسارت و شجاعت بیش از حد خلبان بود که خیلی جلو رفته بود. و دو فروند دیگر کبرا، یکی با بار مهمات در حال تست در دارخوین بود که زمین خورد و سومی در مسجد سلیمان بر اثر بمباران هوایی عراقی ها آتش گرفت و از بین رفت. بقیه ترکش خورده بودند.

فصل چهارم: عملکرد هوانیروز در مرحله تنبیه متجاوز (سال سوم تا پایان دفاع مقدس) ۹۵/



عملیات کربلای ۵

عملیات والفجر ۱۰

تاریخ عملیات: ۱۳۶۶/۱۲/۲۴ ، مدت عملیات: ۶ روز

منطقه عملیات: جبهه شمالی سلیمانیه عراق - حلبچه

هدف عملیات: آزادسازی شهر حلبچه، خرمال، دوجیله، بیاره و طویله

سازمان هوانیروز در عملیات والفجر ۱۰

در این عملیات هوانیروز مأموریت پشتیبانی از نیروهای سپاه پاسداران را با بکارگیری ۴۸ فروند بالگرد به پایگاه های پشتیبانی عمومی اصفهان و مسجد سلیمان واگذار نمود. پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان با ۲۷ فروند بالگرد در دو نقطه بنام لشکرگاه و شیخ سله در منطقه عمومی نوسود مستقر گردید و مأموریت پشتیبانی از قرارگاه عملیاتی ثامن الائمه (ع) و قرارگاه فتح را در بخش های میانی و جنوبی عملیات به عهده گرفت. پایگاه مسجد سلیمان با ۲۱ فروند بالگرد در نقطه ای بنام کولان در نزدیکی مریوان مستقر گردید تا نیروهای قرارگاه قدس

را در جبهه شمالی منطقه نبرد پشتیبانی نماید^۱. قرارگاه فرماندهی هوانیروز نیز در نقطه ای بنام تاویر در خاک عراق در محور نوسود - حلبچه تعیین گردید.

عملکرد هوانیروز در عملیات

با شروع عملیات در ساعت ۲ بامداد ۲۴ / ۱۲ / ۱۳۶۶ پیشروی رزمندگان به طرف هدف‌های پیش بینی شده آغاز گردید. وسعت منطقه نبرد و صعب العبور بودن محورهای کوهستانی، همچنین عدم دسترسی رزمندگان به ارتفاعات سر کوب از جمله عواملی بودند که، ترابری نیروها، انتقال تجهیزات و تأمین وسایل مورد نیاز در طرح ریزی عملیات به بالگردهای هوانیروز محول شده بود. برای مینا، بالگردهای ترابری شنوک و ۲۱۴ هوانیروز از دو محور شمالی (محور عمومی مریوان) و جنوبی (نوسود - حلبچه) نیروها، تجهیزات، سلاح‌های نیمه سنگین آنان را به مناطق مورد نظر که بیشتر بر روی ارتفاعات بلند بود حمل می کردند و تا پایان عملیات و تثبیت نیروها در مواضع پدافندی، پشتیبانی آتش بالگردای شکاری کبرا، تأمین تدارکات، جابجایی نیروها و تخلیه مجروحین توسط بالگردهای ترابری ادامه داشت.

علاوه بر ارتفاعات بلند منطقه، مانع بزرگی بنام رودخانه سیروان در پیش روی رزمندگان ما بود که عبور از آن با آوردن ابزار آلات سنگین مهندسی برای ایجاد پل و راه دسترسی به آن سوی رودخانه نیز میسر نگردید و تنها وسیله انتقال نیروها و تجهیزات همراه آنها به منطقه هدف، بالگردهای ترابری ۲۱۴ بودند که این وظیفه مهم و حیاتی را بدون تلفات و ضایعات به انجام رسانیدند.

در این عملیات یکی از هدف‌های مورد نظر رزمندگان تصرف ارتفاعات شاخ شمیران در جنوب غربی شهر حلبچه بود که عراقی‌ها با استقرار نیرو و ایجاد مواضع مستحکم به شدت از آن نگهداری می کردند و به همین دلیل تصرف آن برای رزمندگان ما با تلفات زیادی به همراه بود و صرفاً توانسته بودند تا دامنه‌های پایین آن پیشروی کنند. با چنین وضعیتی بار دیگر از هوانیروز در خواست کمک گردید و نیروهای ما توانستند در پوشش آتش بالگردهای

۱-محور شمالی، شهرهای خرمال و سید صادق و محورمیانی و جنوبی منطقه نبرد، نوسود - حلبچه - دربندی خان بودند.

فصل چهارم: عملکرد هوانیروز در مرحله تنبیه متجاوز (سال سوم تا پایان دفاع مقدس) ۹۷/

کبرا که با شلیک انبوه راکت مواضع عراقی ها را درهم می کوبیدند، خود را به بالای ارتفاعات برسانند. وبا فتح این ارتفاعات، امنیت رزمندگان ما در منطقه حلبچه تأمین گردید و تا پایان عملیات و تثبیت نیروها در مواضع پدافندی، پشتیبانی آتش بالگردهای کبرا، تأمین تدارکات مورد نیاز، جابجایی نیروها و تخلیه مجروحین توسط بالگردهای ترابری هوانیروز ادامه داشت. از دیگر فعالیت های حائز اهمیت هوانیروز در این عملیات، تخلیه مصدومین شیمیایی بمباران شهر حلبچه و روستاهای اطراف آن بود، که در تاریخ ۱۳۶۶/۱۲/۲۶ توسط هواپیماهای عراقی انجام گردید. در مرحله سوم عملیات، رزمندگان ما پس از عبور از رودخانه سیروان و زیمنان به شهر ۷۰ هزار نفری حلبچه نزدیک شدند و آن را در محاصره خود قرار دادند. ولی وارد شهر نشدند. مردم شهر به منظور حفظ جان خود از ترس نیروهای عراقی گروه گروه به طرف مرز ایران در حرکت بودند. دشمن پس از عقب نشینی از منطقه حلبچه و مشاهده مردم که به سمت مرزهای ایران در حرکت بودند. با یک عملیات گسترده هوایی شهر حلبچه و اطراف آن را به شدت بمباران شیمیایی نمود و یکی از فاجعه بارترین اعمال ضد بشری در طول تاریخ، به دست ارتش عراق به وقوع پیوست. در این حمله هوایی حدود ۵۰۰۰ نفر از مردم حلبچه به شهادت رسیدند و تعداد بیشماری نیز دچار مصدومیت شیمیایی شدند، که ۴۸۰۸ نفر آنها توسط بالگردهای هوانیروز به اورژانس های صحرایی و بیمارستان های کرمانشاه تخلیه گردیدند.

در این عملیات ۱۱ فروند از بالگردهای هوانیروز بر اثر بمباران هوایی دشمن در محل استقرارشان در کولان مریوان و همچنین ترکش گلوله های توپخانه و پدافند هوایی دشمن آسیب دیدند و ۷ نفر خلبان و ۱۸ نفر از کارکنان فنی بر اثر آلودگی به مواد شیمیایی مصدوم شدند.

«دیدار مقام معظم رهبری با کارکنان هوانیروز»

مقام معظم رهبری که در آن زمان ریاست جمهوری ایران را عهده دار بودند، در بازدیدی که از منطقه حلبچه داشتند، به دیدار کارکنان خلبان و فنی هوانیروز در لشکرگاه محل استقرار پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان آمدند و همه را مورد لطف و عنایت خود قرار دادند، که تأثیر فوق العاده مثبتی در روحیه کارکنان هوانیروز به همراه داشت.

نجات خلبانان سانحه دیده توسط بالگردهای هوانیروز

در حین عملیات و الفجر ۱۰، یک فروند هواپیمای جنگنده نیروی هوایی خودی که در حال برگشت از مأموریت به کشور ایران بود، مورد اصابت پدافند نیروهای دشمن در منطقه حلبچه قرار گرفت و خلبانان آن بنام های سرهنگ پردیس و سرهنگ عصاره مجبور به پرش از هواپیما و فرود با چتر نجات در منطقه دشمن شدند. در این موقع نیروهای عراقی متوجه پرش خلبانان ایرانی از هواپیما شدند و دو فروند هلیکوپتر عراقی بمنظور دستگیری آنها به سمت محل سقوط پرواز کردند. ولی خلبانان هوانیروز قبل از رسیدن بالگردهای عراقی پرواز کردند و خلبانان را نجات دادند.

جالب توجه است که یک فروند هواپیمای جنگنده عراقی هم در این منطقه مورد اصابت پدافند رزمندگان ایرانی قرار گرفت و سرنگون شد و خلبان آن بنام شاکر که با چتر نجات فرود آمده بود به وسیله خلبانان هوانیروز دستگیر و به مقامات ذیصلاح تحویل داده شد.

نتیجه عملیات

۱۲۰۰ کیلومتر مربع از خاک ایران و عراق آزاد شد. شهر نوسود که مدت ۷ سال زیر سلطه بعثیون و ضد انقلاب قرار داشت به طور کامل آزاد شد. تعداد زیادی از نیروهای دشمن کشته و مجروح شدند. تعداد قابل توجهی هم به اسارت در آمدند. تعدادی از ادوات زرهی و توپخانه دشمن به غنیمت گرفته شد.

تجزیه و تحلیل عملیات و الفجر ۱۰

این عملیات با در نظر گرفتن هزینه گزاف راه سازی توسط نیروهای ایرانی در منطقه صعب العبور کوهستانی و تلاش بی ثمر برای نصب پل بر روی رودخانه خروشان سیروان و از بین رفتن تعداد زیادی از ماشین آلات سنگین راه سازی و همچنین پروازهای پرهزینه بالگردهای هوانیروز در ترابری نیرو به منطقه عملیات از یک سو، بمباران شیمیایی هواپیماهای عراقی در منطقه حلبچه و به دوش کشیدن بار سنگین انتقال مجروحین و مصدومین مردم حلبچه به داخل خاک ایران و بعد مداوا، تغذیه و اسکان آنها که ماه ها بطول انجامید، همچنین خسارت زیاد بمباران محل استقرار هلیکوپترهای هوانیروز در کولان مریوان که منجر به آسیب رسیدن به ۱۱ فروند بالگرد شد، که تعدادی از آنها را بناچار از راه زمین با تریلر به تهران و اصفهان

فصل چهارم: عملکرد هوانیروز در مرحله تنبیه متجاوز (سال سوم تا پایان دفاع مقدس) ۹۹/

بردند، و ده ها هزینه های دیگر که تا سال های بعد ادامه داشت، نتیجه مطلوبی نبود که ما در این عملیات بدست آوردیم. آنچه نصیب ما شد ارتفاعات صعب العبور داخل خاک عراق بود که به مرور رهایشان کردیم.

عملیات مرصاد

شرایط سیاسی موجود در ۲۷ تیرماه ۱۳۶۷ که منجر به صدور اعلامیه حضرت امام (ره) جهت پذیرش قطعنامه ۵۹۸ گردیده بود، باور عراقی ها را تقویت کرده بود که اوضاع به نفع نیروهای مخالف جمهوری اسلامی ایران تغییر کرده است، لذا با انجام اقدامات نظامی و سیاسی می توان دگرگونی نظام را در ایران پیگیری کرد. بر این اساس دست به اقدامات نظامی گسترده ای در منطقه جنوب، غرب و شمالغرب زدند که علیرغم پیشروی های اولیه، موفقیتی به دست نیاوردند، از سوئی منافقین احساس نمودند که با قبول قطعنامه آتش بس و امضاء قرارداد صلح بین ایران و عراق، فرصتی را که جنگ به آنها داده بود از بین برود و حمایت صدام از آنها کاهش یابد، لذا با موافقت و تشویق صدام حسین رئیس جمهور و تعدادی از فرماندهان ارتش عراق، اقدام به طرح ریزی عملیات فروغ جاویدان نمودند و نیروهای عراقی با پشتیبانی نیروی هوایی و توپخانه دوربرد خود در تاریخ ۱۳۶۷/۵/۳ مسیر حرکت منافقین را از قصرشیرین تا سرپل ذهاب و کردند تأمین نمودند و منافقین توانستند با شرایط بوجود آمده خیلی سریع خود را به سرپل ذهاب، کنند و اسلام آباد رسانیده و از آنجا به طرف کرمانشاه حرکت کنند. با توجه به چنین شرایطی نیروهای ایرانی به منظور سد پیشروی منافقین و انهدام آن ها عملیات آفندی مرصاد را طراحی و اجرا کردند.

عملکرد هوانیروز در عملیات مرصاد

ارتش عراق در ساعت ۱۴:۳۰ روز ۳ مرداد سال ۱۳۶۷ آتش سنگین توپخانه خود را در محور سر پل ذهاب آغاز کرد. سپس یک ساعت بعد از اجرای آتش تهیه، نیروهای منافقین حرکت خود را به خاک ایران شروع کردند. در ساعت ۱۸:۳۰ همان روز نخستین تانک ها و نفربرهای منافقین به شهر کردند غرب وارد شدند و حدود دو ساعت بعد، شهر اسلام آباد را به تصرف خود در آوردند.

هم زمان با هجوم نیروهای سازمان منافقین، هواپیما های عراقی پوشش لازم را برای

حرکت آنها فراهم ساختند و در این روز انبارمهمات سپاه پاسداران، پایگاه نیروی هوایی همدان و چند نقطه دیگر را بمباران کردند که انفجار انبار مهمات سپاه پاسداران در نزدیکی پایگاه هوانیروز کرمانشاه تا حدی سبب اختلال در پروازهای این پایگاه گردید.

منافقین بعد از کشتار عده ای از افراد بی گناه شهر اسلام آباد و اشغال پادگان تیپ ۱ لشکر ۸۱ زرهی، فرمانده پادگان سرهنگ سلیمی را که تسلیم خواسته های آنان نشده بود را به شهادت رسانده و با استقرار عده ای از نیروهای خود در آنجا، شبانه به طرف کرمانشاه حرکت می کنند. ولی به دلیل فرار مردم اسلام آباد به سوی کرمانشاه، حرکت منافقین به کندی و توقف زیاد صورت می گیرد و در ابتدای تنگه چهار زبر به صورت اتفاقی با نیروهای لشکر بدر^۱ برخورد می کنند و بدین صورت اولین مقاومت در تنگه چهار زبر شکل می گیرد.

پس از کسب اخبار و حصول اطمینان از نفوذ منافقین، هوانیروز با استعداد ۲۵ فروند بالگرد از پایگاه کرمانشاه و با اعزام ۱۲ فروند بالگرد شنوک از پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان، ۳ فروند کبرا و ۲ فروند بالگرد ۲۱۴ از پایگاه کرمان، آماده سرکوبی منافقین گردید^۲.

در روز ۱۳۶۷/۵/۴ پس از رسیدن خبر حرکت نیروهای دشمن در محور سرپل ذهاب اسلام آباد به تهران، شهید صیاد شیرازی شبانه با یک فروند هواپیما وارد کرمانشاه می گردند^۳ و پس از دریافت آخرین خبر از موقعیت نیروهای منافقین در اسلام آباد و حرکت آنها به طرف کرمانشاه، دستور آمادگی اجرای مأموریت سرکوبی منافقین به پایگاه هوانیروز کرمانشاه و پایگاه هوایی همدان داده میشود.

شهید صیاد شیرازی اجرای مأموریت خود را اینگونه بیان می کند:

((هم زمان با پذیرش قطعنامه ۵۹۸ از سوی ایران، دشمن شیطان صفت، شیخون بسیار مذبوحانه ای در منطقه غرب کشور و شمال خوزستان به رزمندگان اسلام زد، شاید، دو، سه

۱- نیروهای لشکر بدر از مبارزین عراقی تشکیل گردیده بودند.

۲- بالگردهای پایگاه هوانیروز کرمان و پشتیبانی عمومی اصفهان به منظور تقویت توان رزمی پایگاه کرمانشاه در حمله سراسری ارتش عراق به منطقه غرب، به آنجا رفته بودند.

۳- شهید صیاد شیرازی با یک فروند هواپیمای جت فالکن هوانیروز وارد فرودگاه کرمانشاه شدند و طی تماس تلفنی با رئیس ستاد پایگاه هوانیروز کرمانشاه مرحوم سرهنگ محمد رضایی نیا، نا مبرده دو دستگاه خودرو از داخل رمپ پروازی پایگاه برای ایشان به فرودگاه فرستادند. فرمانده پایگاه در تنگ قوجعلی بودند.

روز هم بیشتر طول نکشید، خود من آن موقع نماینده حضرت امام(ه) در شورای عالی دفاع بودم. مسئولیتی به من سپرده شده بود که وضعیت را از منطقه بگیرم و به تهران بدهم. این مأموریت را انجام دادم و برگشتم به تهران و گزارش را دادم. ۲۴ ساعت بعد که شب بود به من زنگ زده شد، حدود ساعت ۸:۳۰ دشمن از محور سرپل ذهاب، کردند دارد به طرف داخل می آید. من شبانه خود را با یک فروند هواپیمای فالکن به کرمانشاه رساندم. صحنه پیشروی دشمن را از نزدیک مشاهده کردم و متوجه شدم. چنان جو پریشان و اضطراب در مردم ایجاد شده بود که سراسیمه از خانه بیرون آمده بودند. از طرفی جاده کرمانشاه به بیستون از خودروهایی که در انتظار جابجایی بودند مملو بود، و ترافیک سنگینی ایجاد شده بود، با سختی به یکی از قرارگاه های تاکتیکی سپاه پاسداران مستقر در طاق بستان حرکت کردیم. در آنجا پس از بررسی اوضاع و احوال و موقعیت نیروهای خودی و دشمن، طی تماس تلفنی با فرماندهی پایگاه هوانیروز کرمانشاه دستور آماده باش و مسلح کردن بالگردهای کبرا را در همان شب به او دادیم^۱.

ساعت ۵ صبح (۱۳۶۷/۵/۴) به پایگاه رفتم. همه را آماده و مهیا دیدم. پس از توجیه خلبانان تأکید کردم وضعیت خیلی اضطراری است، چاره ای نداریم، بالگردهای کبرا باید آماده باشند. یک تیم آتش آماده شد. ابتدا خودم بایک بالگرد ۲۱۴ برای شناسایی دقیق و هماهنگی های لازم به سمت مواضع حرکت کردم و به این ترتیب اولین عملیات را بر علیه مهاجمین و منافق آغاز کردیم)).

اولین ضربات سنگین هوانیروز بر پیکره نیروهای منافقین در محور حسن آباد - گردنه چهارزبر بود. خلبانان بالگردهای کبرا با هدایت شهید صیاد شیرازی به سوی نیروهای منافقین به پرواز در آمدند و با اولین شلیک راکت یک دستگاه کامیون سنگین منافقین منهدم شد. شدت آتش و انفجارات پیاپی آنچنان قوی بود که شیرازه ستون منافقین را از هم

۱- توضیح : به منظور مقابله با نیروهای عراقی که از چند محور غرب وارد خاک ما شده بودند، گروهی از بالگردهای پایگاه هوانیروز کرمانشاه در تنگ قوچعلی ایلام مستقر بودند و سرهنگ حسین انصاری فرمانده، سرهنگ آدینه قلی قاسمی معاون و سرهنگ سید نظر محمدی رئیس رکن سوم عملیات پایگاه جهت هدایت پرواز بالگردهای کبرا به آنجا رفته بودند. بنا براین شهید صیاد شیرازی با سرهنگ محمد رضایی نیا رئیس ستاد پایگاه کرمانشاه تماس گرفته بودند.

پاشاند و معلوم شد که کامیون حامل مهمات بوده است. با شلیک بی امان بالگردهای کبرا، خودروهای منافقین یکی پس از دیگری منهدم و به آتش کشیده شدند. حملات بالگردها به ستون زمینگیر شده منافقین به قدری برق آسا و گیج کننده بود که سازمان منافقین را در این محور در هم شکست. در این روز بالگردهای کبرا که در سه تیم آتش سازماندهی شده بودند در دو محور اسلام آباد- چهارزبر و اسلام آباد- کرد و ارتفاعات مشرف به این محورها نیروهای منافقین را هدف گلوله های توپ ۲۰ م م و راکت های خود قرار دادند و تعداد زیادی از خودروهای زرهی، سوخت، مهمات و تجهیزات آنها را منهدم کردند. منافقین که در جاده باریک و پر پیچ و خم منطقه کوهستانی گرفتار شده بودند، با آتش سنگین بالگردهای کبرا و هواپیماهای نیروی هوایی که مسیر حرکت آنها را به جهنمی از آتش تبدیل کرده بودند، هرگونه حرکتی از آنها سلب و مجبور به فرار و عقب نشینی گردیدند.

عملیات متحرک هوایی

در این چند روز عملیات، تعداد زیادی نیرو به وسیله بالگردها در گلوگاه ها و ارتفاعات مشرف به حرکت منافقین هلی برن شدند. در اولین مرحله در ساعت ۴ بعد از ظهر روز ۱۳۶۷/۵/۴ یک گردان از لشکر ۷۱ روح الله با دو فروند بالگرد شنوک و یک فروند ۲۱۴ به محل باند اضطراری شهر اسلام آباد منتقل شدند و حدود ۱/۵ کیلومتر جاده پل دختر و سه راهی اسلام آباد را به تصرف خود در آوردند و به منافقین کمین زدند. در تاریخ ۱۳۶۷/۵/۵ یک گردان از نیروهای لشکر بدر توسط بالگردهای ۲۱۴ در گردنه حسن آباد پیاده شدند. در مرحله ای دیگر، تعدادی نیرو توسط بالگردهای هوانیروز روی ارتفاعات غرب جاده گردنه حسن آباد - تنگه چهارزبر پیاده گردیدند که منافقین نتوانند به آن ارتفاعات تسلط پیدا کنند. وقتی عمده نیروهای منافقین در جاده اسلام آباد - چهار زبر نابود شدند، آن تعداد که در محور کرد - اسلام آباد بودند شروع به فرار و عقب نشینی کردند و برای مسدود کردن راه فرار و یا کمک رسانی به آنها در تاریخ ۱۳۶۷/۵/۶ در دو نوبت به وسیله بالگردهای ۲۱۴ و شنوک، در ابتدای گردنه پاتاق در جاده کرد نیرو پیاده گردید، بخشی از این نیروها از تیپ نبی اکرم و لشکر ۷۱ روح الله سپاه پاسداران بودند که از خضر زنده و ماهی دشت^۱ با بالگردها هلی برن شدند.

۱- خضر زنده مکانی است در مسیر جاده کرمانشاه به کامیاران که بخشی از نیروهای سپاه پاسداران در آنجا بودند، و ماهی دشت نام دشتی است بین کرمانشاه و گردنه چهار زبر و پادگان تیپ نبی اکرم در این دشت قرار دارد.

فصل چهارم: عملکرد هوانیروز در مرحله تنبیه متجاوز (سال سوم تا پایان دفاع مقدس) ۱۰۳/

عملیات متحرک هوایی هوانیروز با شرکت ۵ فروند بالگرد شنوک و ۶ فروند بالگرد ۲۱۴ با اسکورت بالگردهای شکاری کبرا در جاده کردند - سر پل ذهاب در نزدیکی گردنه پاتاق در محل روستای شیر چغا انجام شد. نیروهای منافقین که تشکل خود را از دست داده بودند، بطور متفرق اقدام به فرار کردند. تعدادی از آنها توانستند خود را به نیروهای عراقی برسانند و بسیاری از آنها در حین فرار دستگیر و یا به وسیله بالگردهای کبرا معدوم و مجروح شدند. عملیات پاکسازی منطقه و تعقیب نیروهای منافقین تا پایان روز ۶ مرداد ماه ۱۳۶۷ ادامه داشت)).

پایان عملیات و نتیجه کار منافقین

سر انجام بابمباران شدید نیروی هوایی و آتش پشتیبانی بالگردهای کبرای هوانیروز، رزمندگان ما پیشروی خود را به سوی هدف های از پیش تعیین شده آغاز و در نتیجه شهر اسلام آباد در بعد از ظهر روز ۶ / ۵ / ۱۳۶۷ از وجود منافقین پاکسازی می شود و بازمانده منافقین به شهر کرد عقب نشینی می کنند، که با پیشروی نیروهای خودی و مسدود بودن عقبه آنها در گردنه پاتاق، تعداد زیادی از آنها کشته و اسیر، تعدادی نیز به کوه های اطراف پراکنده و تعدادی هم موفق می شوند به عراق فرار کنند و بدین ترتیب بار دیگر توطئه آنها عقیم می ماند. در این روز یک فروند بالگرد کبرای هوانیروز در محور اسلام آباد - کرد بر اثر اصابت گلوله های منافقین سقوط میکنند. بالگردها منهدم می شوند، اما خلبانان نجات می یابند و تا آخر روز ۶ مرداد ماه ۱۳۶۷ عملیات تعقیب و دستگیری منافقین و اجرای آتش پشتیبانی بالگردهای کبرا از نیروهای خودی ادامه داشت.

در این عملیات بالگردهای ترابری ۲۱۴ و شنوک علاوه بر جابجایی ۷۰۰ نفر از رزمندگان سپاه پاسداران و بسیج به همراه مقدار زیادی اسلحه و مهمات به منطقه نبرد، ۳۸۸ نفر از مجروحین را نیز به بیمارستان های کرمانشاه منتقل نمودند.

تعداد بالگردهای شرکت کننده هوانیروز در عملیات مرصاد ۴۲ فروند بودند.

نتیجه عملیات مرصاد

منافقین در این عملیات ۷۲ دستگاه تانک، ۲۱ نفربر، ۵۱ تفنگ ۱۰۶ م م و ۶۱۲ خودروی خود را از دست دادند. همچنین ۴۱/۷ درصد از کادرهای اصلی منافقین ضربه

خوردند. بیش از ۳۰ درصد از منافقین، یعنی نزدیک به ۲ هزار نفر از آنان کشته و ۱۱۰۰ نفر از آنها مجروح شدند و ۹۹۴ نفر از منافقین هم زنده ماندند و توانستند فرار کنند و تعدادی به روستاهای اطراف فرار کردند که ۶۰ نفر از آنان توسط رزمندگان اسلام با کمک مردم دستگیر شدند. که در بین دستگیر شدگان سران شاخص منافقین مانند سعید شاهشوندی، فرهاد الفت و مهدوی نیز حضور داشتند که البته تعداد منافقین دستگیر شده در محور کرد تا چهارزبر بیشتر از اینها بود که در بعضی آمارها تعدادشان ۱۰۰۰ نفر اعلام شده است. و در نهایت، نیروهای رزمنده اسلام خود را دو باره به مرز با عراق رساندند. پس از پایان عملیات، در مسیر جاده کرمانشاه حدود ۱۱۰۰ گذرنامه آمریکایی و اروپایی از منافقین پیدا شد. لازم به ذکر است که تا آخرین لحظه عملیات، مسعود رجوی رئیس منافقین وارد صحنه عملیات نشد.

تلفات و خسارات وارد شده به هوانیروز

یک فروند بالگرد کبرا بر اثر اصابت گلوله های دشمن در دشت حسن آباد مجبور به فرود اضطراری شد.

یک فروند بالگرد کبرا در محور اسلام آباد به کرد بر اثر اصابت گلوله های دشمن دچار سانحه گردید و منهدم شد. ولی خلبانان آن نجات یافتند.

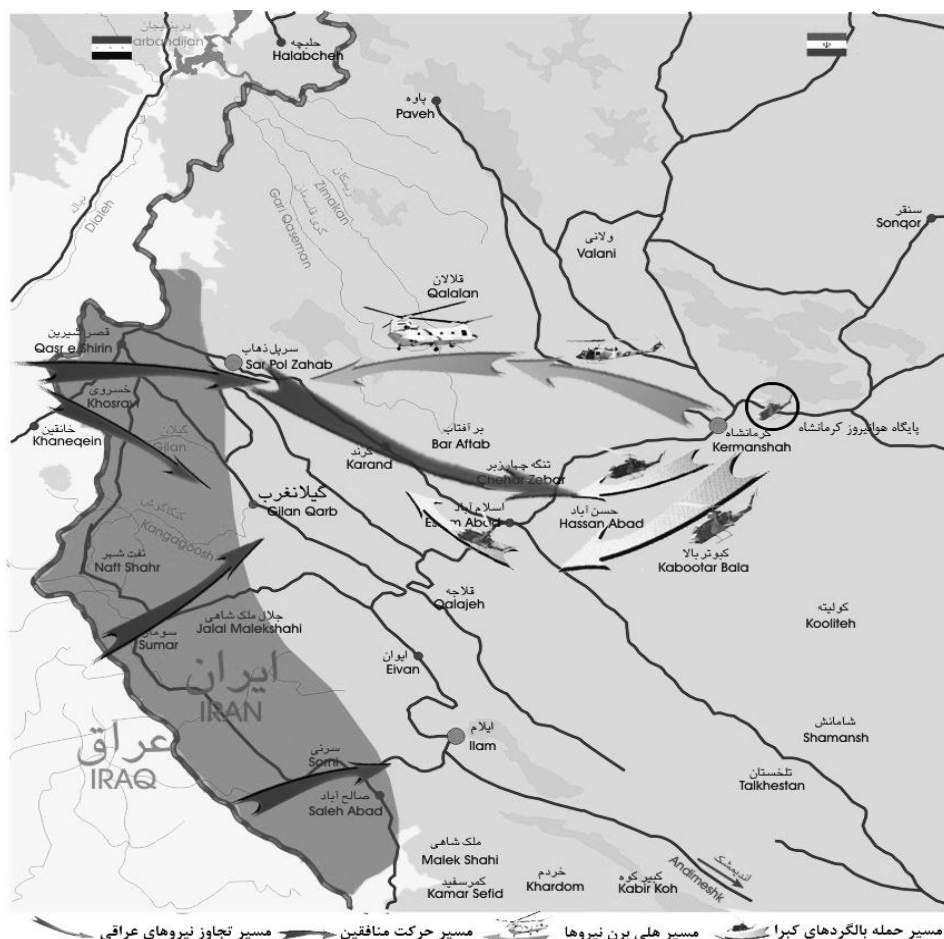
تجزیه و تحلیل عملیات مرصاد.

۱) باشکست منافقین در عملیات مرصاد، آخرین امید صدام به از هم پاشیدگی شرایط سیاسی و نظامی ایران به یأس و ناامیدی گرایید و بار دیگر جهانیان شاهد تجلی همبستگی مردم و نیروهای مسلح ایران گردیدند و صدام بناچار مجبور به پذیرش قطعنامه ۵۹۸ شد و با اعلام رسمی آتش بس از سوی سازمان ملل، جنگ خانمان سوز صدام علیه کشور اسلامی ایران به پایان رسید.

۲) با رویکردی نظامی به عملیات مرصاد، باید اذعان نمود که طرح ریزی عملیات فروغ جاویدان از سوی سرکرده منافقین، در حرکت نیروها بصورت ستونی طولانی و صرفاً متکی به جاده و توأم با آسیب پذیری در جناحین و عقبه به سمت اسلام آباد، کرمانشاه، همدان و سپس پیشروی به سمت تهران با وجود شهرها و روستاهای بزرگ و کوچک با انبوه جمعیتی طرفدار امام و وابسته به تمامیت ارضی کشور که ۸ سال برای حفظ آن

فصل چهارم: عملکرد هوانیروز در مرحله تنبیه متجاوز (سال سوم تا پایان دفاع مقدس) ۱۰۵/

جانشانی کرده بودند، همچنین وجود یگانهای آماده نیروی هوایی، هوانیروز، نیروی زمینی ارتش، سپاه پاسداران و بسیج مردمی که امکان هرگونه حرکت نظامی و رسیدن به مقصد تهران و کسب پیروزی را غیر ممکن می ساخت، جز جبهه طلبی غیر عقلانی و تشویق صدام حسین رئیس جمهور عراق در سوق دادن منافقین به عملیاتی ناموفق و بدور از منظر تاکتیکی، نظر دیگری برای سرکرده منافقین و طراحان این عملیات نمی توان تصور نمود.



فصل پنجم

سایر اقدامات هوانیروز در هشت سال جنگ تحمیلی

عراق در تاریخ ۱۳۶۷/۵/۱۵ به پذیرش آتش بس تن داد.

با اجرای مذاکرات سه جانبه ایران و عراق و سازمان ملل، نیروهای دو طرف به مرزهای دو کشور بازگشتند و ۳۵۰ نفر نیروهای ناظر آتش بس از ۲۴ کشور و ملیت مختلف به فرماندهی ژنرال الو کویچ اهل یوگوسلاوی در اطراف مرزهای ایران و عراق مستقر شدند و تحت نظارت ناظران سازمان ملل، آتش بس بین دو کشور ایران و عراق از ساعت شش و نیم صبح روز شنبه ۱۳۶۷/۵/۲۹ در جبهه ها برقرار شد. پس از گذشت دو سال از ترک مخاصمه، اسرای طرفین از مرداد سال ۱۳۶۹ به تدریج آزاد شدند.

ابتکارات، خلاقیت ها و نوآوری ها

۱- تأثیرپذیری آموزش های مصوبه خلبانان در میادین نبرد

یکی از عمده مشکلات بالگردهای کبرا در روزهای اول جنگ در منطقه خوزستان، وجود نقص فنی در سیستم شلیک موشک های تاو و انحراف آن و عدم اصابت به هدف بود. متأسفانه با وجود تلاش خلبانان و کارکنان سلاح و مهمات در منطقه جنوب، تمامی موشک های شلیک شده از بالگردهای کبرا دچار همین عیب شده بودند. به گونه ای که هیچ موشکی نتوانست به تانک های عراقی برخورد کند و تعدادی هم شلیک نشدند. بناچار بالگردهای موشک انداز زمین گیر و تا حاضر بکاری آنها از بالگردهای راکت انداز استفاده می کردند، اشکال کار نیز در این بود که به دلیل حوادث انقلاب و تعطیلی آموزش های مصوبه تیراندازی سالیانه خلبانان، خصوصاً با موشک تاو، سبب گردید که خلبانان و کارکنان فنی، سیستم های تیراندازی موشک تاو را از نظر حاضر به کاری و شلیک در میدان های تیر مورد آزمایش قرار ندهند. و چند سالی بود که حتی یک موشک تاو توسط خلبانان شلیک نشده بود. سرانجام بالگردهای موشک انداز تاو را از خوزستان به پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان بردند و بعد از رفع معایب و آزمایشات لازم، آنها را به اهواز برگرداندند.

۲- شناخت از مقدرات و محدودیت بالگردها

در ابتدای جنگ حضور گسترده هوانیروز در مناطق عملیاتی از یک سو و عدم وجود قرارگاه عملیاتی متمرکز که تمامی نیروها برابر طرح و یا دستورهای عملیاتی آن قرارگاه انجام وظیفه نمایند، سبب گردیده بود که ضمن ایجاد ناهماهنگی در بین نیروهای موجود، وجود بالگرد را که از توانمندی بالایی در تمامی امورات حمل و نقل و جابجایی نیرو تا اجرای آتش برخورددار بود، به عنوان آسان‌ترین و در دسترس‌ترین گزینه برای حل مشکلات خود مورد استفاده قرار دهند. بدون آنکه ثمری داشته باشد و همین نابسامانی ها و عدم استفاده صحیح از بالگردها در سال اول جنگ سبب سوانح زیادی در هوانیروز گردید.

با تمام نارسایی ها و مشکلات موجود در سال اول جنگ، هوانیروز با بهره‌گیری از تلاش کارکنان و خلبانان جوان خود در آماده‌بکاری بالگردها و تجهیزات موجود، با تعداد زیادی از انواع بالگردها وارد جبهه‌های جنگ گردید و در پشتیبانی از نیروهای زمینی ارتش در سرکوبی و زمینگیر نمودن نیروهای دشمن، عملکرد اثرگذاری ایفا نمود. گرچه در روزهای آغازین جنگ خلبانان هوانیروز از تجربیات درگیری با دشمنی تا دندان مسلح بی بهره بودند. ولی توانستند با استفاده از آموخته‌های خود و در نظر گرفتن شرایط اقلیمی مناطق عملیاتی و نوع جنگ افزارهای دشمن، تکنیک‌های ویژه‌ای در چگونگی درگیری با دشمن را فرا گیرند که در طول هشت سال دفاع مقدس مورد استفاده قرار دهند، تا ضمن تقلیل سوانح، کاربرد عملیاتی بالگردها را نیز به حد مطلوبی برسانند.

۳- ابتکارات فنی در نگهداری بالگردها

تا قبل از بهمن ماه ۱۳۵۷ که انقلاب به پیروزی رسید، بجز پایگاه هوانیروز کرمانشاه که در محل فعلی مستقر شده بود، بقیه پایگاه‌ها در اصفهان بودند و امورات کارکنان خلبان و فنی به آموزش تحت نظارت مستشاران امریکایی سپری می‌گردید. با پیروزی انقلاب، مستشاران امریکایی که از ماندگاری حکومت و ماندن خودشان در ایران امیدی نداشتند، بصورت گروه‌های چند نفری ایران را ترک کردند، بدون آنکه سیستم انبارداری قطعات یدکی و وضعیت نگهداری بالگردها را به هم‌تایان ایرانی خود تحویل دهند. البته من شنیدم که در بعضی از پایگاه‌ها ی اصفهان سیستم‌های انبارداری را بهم ریخته بودند و قطعات در جای

خود نگهداری نمی شدند و مدارک ها مفقود شده بودند. در زمان پیروزی انقلاب اکثریت کارکنان فنی در سطح مهارت های پایین بودند و تعداد معدودی به رده های ۵ و ۷ سطح مهارت رسیده بودند و بقیه در سطح مهارت ۳ قرار داشتند که با رفتن امریکایی ها با مشکلات عدیده ای در سیستم نگهداری بالگردها مواجه شدند. به ویژه آنکه اکثریت وسایل پشتیبانی زمینی مانند انواع پوشاک ها و استندها و ابزار آلات مخصوص در کانکس ها و جعبه های آکبند بودند که کارکنان فنی یگان ها اطلاعی از موجودیت آنها نداشتند.

چند صبحی از پیروزی انقلاب نگذشته بود که کردستان دچار دسیسه خودمختاری و جدایی طلب گروهک های ضد انقلاب شد. سیستان و بلوچستان گرفتار اشرا شد. برای خوابانیدن این توطئه ها نیاز به بالگرد بود. آن هم به تعداد زیاد که بتواند پاسخگوی این مناطق باشد. در اینجا بود که کارکنان جوان فنی با کار شبانه روزی همت کردند و بعد از ساماندهی انبارهای قطعات و ابزار آلات به سراغ جعبه های آکبند و کانکس ها رفتند و مدت ها طول کشید تا توانستند ماشین آلات، استندها و انواع وسایل موتوری را مونتاژ و قابل استفاده نمایند.

هنوز درگیر مبارزه با اشرا و گروهک های جدایی طلب بودیم که با شروع جنگ ۸ ساله کار مضاعفی بر دوش کارکنان فنی نهاده شد. اولین دسته از بالگردهای کبرای موشک انداز که به خوزستان رفته بودند، قادر به شلیک موشک تاو نشدند. عده ای می گفتند خلبانان نمی توانند شلیک کنند. عده ای می گفتند کارکنان فنی کارشان را بلد نیستند و عده ای هم بر این باور بودند که خود موشک اشکال دارد. حتی عده ای از فرماندهان هوانیروز در منطقه اهواز زیر سؤال رفتند و مورد شماتت قرار گرفتند. مشکل در این بود که قبل از انقلاب فقط با حضور خلبانان و مستشاران فنی امریکایی این موشک ها در میدان تیر چاله سیاه اصفهان شلیک می شد و کارکنان فنی و خلبانان ایرانی دخالت مستقیم در کار با این سیستم نداشتند. بناچار هلیکوپترهای موشک انداز تاو را از اهواز به پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان آوردند و کارکنان فنی با استفاده از کتاب های فنی و خلاقیت خودشان موفق به شلیک موشک تاو و اصابت دقیق آن به هدف در میدان تیر چاله سیاه اصفهان شدند. و آموزش های لازم را نیز به خلبانان و کارکنان سلاح و مهمات دادند.

۴- ابتکارات و خلاقیت های عملیاتی

همان طور که در بخش های گذشته اشاره گردید. قرار بود برابر طرح های مستشاران امریکایی بعد از سازماندهی کامل یگان ها، پایگاه های هوانیروز به نوبت توسط گروه های امریکایی عملیاتی شوند، بدین معنی که خلبانان با نحوه کاربری بالگردها در میدان نبرد با تاکتیک ها و چگونگی پرواز در شرایط جنگی آشنا شوند، که با رفتن امریکایی ها، کاری در این زمینه انجام نشد و خود خلبانان با ابتکار عمل تا کتیک های لازم را در مناطق مختلف عملیاتی با ویژه گی های اقلیمی متفاوت و با دست و پنجه نرم کردن با دشمن در دشت های خوزستان و ارتفاعات بلند مناطق غرب کشور آموختند و به دیگران منتقل کردند و نتیجه آن شد که در طول ۸ سال دفاع مقدس حماسه آفریدند.

در دوران دفاع مقدس تحریم های نظامی ایران و قطع ارتباط با شرکت های امریکایی و ایتالیایی تأمین کنندگان قطعات یدکی بالگردهای هوانیروز، سبب گردید تا کارکنان فنی ما با بهره برداری از تمامی امکانات و خلاقیت های خود در زمینه تعمیر و نگهداری بالگردها متکی به توانمتهای خودگردند، بگونه ای که در دفاع مقدس هیچ مشکل عمده ای در خصوص مدیریت نگهداری و حاضرکاری بالگردها در بین یگان های هوانیروز مشاهده نگردید و هیچ مأموریتی نبود که بنا بر دلایل ضعف عملکرد کارکنان فنی و یا نبود بالگرد انجام نشود. که اگر این ابتکارات و قبول مسئولیت ها و خطر پذیری ها نبود، وضعیت هوانیروز و جنگ به گونه ای دیگر رقم می خورد. بدین منظور جهت بیان فعالیت ها، ابتکارات، خلاقیت ها و ایثارگری های کارکنان فنی در دفاع مقدس به پاره ای از آنها بصورت نمونه اشاره می گردد.

تعمیر و ریکاوری (انتقال بالگردهای سانحه دیده) بالگردهایی که در مناطق عملیاتی بر اثر اصابت گلوله های دشمن دچار نقص فنی و فرود اضطراری گردیده بودند :

۱- در تاریخ ۱۳۵۹/۹/۲۹ یک فروند بالگرد کبرا در نزدیکی آبادان بر اثر اصابت گلوله

های دشمن مجبور به فرود اضطراری در حد فاصل نیروهای خودی و دشمن گردید. تیم ریکاوری (تخلیه بالگردهای سانحه دیده) با استفاده از سیم بکسل یک دستگاه نفر بر، بالگرد را به طول دو کیلومتر با اسکید روی زمین کشیدند و به منطقه دورتر از دشمن

آوردند و با یک دستگاه تریلر کمر شکن به صنایع پنها در تهران فرستادند . بالگرد پس از تعمیرات اساسی تحویل پایگاه مسجد سلیمان گردید. که اگر چنین نمی شد بالگرد بدست عراقی ها منهدم می گردید. مسئولیت و ابتکار این کار با همافر بیژن ترکمانی بود.

۲- در اردیبهشت سال ۱۳۶۰ یک فروند بالگرد کبرا در حوالی سقز در حین درگیری با گروهک های ضد انقلاب بر اثر اصابت گلوله دچار واژدگی موتور شماره ۲ می گردد. خلبان با یک موتور در پادگان تیپ سقز فرود می آید. کارکنان تعمیر و نگهداری با آوردن یک موتور سالم و با امکانات کم، موتور معیوب را تعویض و بالگرد بصورت پروازی به پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان انتقال داده می شود.

۳- در تاریخ ۱۳۶۰/۱۲/۲۹ در غرب شوش دانیال در منطقه عملیاتی فتح المبین، یک فروند بالگرد کبرا به خلبانی ستوان علی ضربایی بر اثر اصابت گلوله سنگین نیروهای عراقی از ناحیه قسمت دم (تیل بوم) دچار صدمه شد و مجبور به فرود اضطراری در بین نیروهای خودی در خط مقدم گردید. بعد از شکست و عقب نشینی دشمن، بالگرد با تریلر به پایگاه نیروی هوایی دزفول انتقال داده شد. و با توجه به اینکه انجام تعمیرات آن از وظایف رده دبویی در صنایع پنها بود و میبایست به تهران فرستاده می شد. ولی کارکنان فنی پایگاه هوانیروز کرمان مدعی شدند قادر به تعمیر آن می باشند و با تأیید ستاد هوانیروز و اعزام تیمی ویژه از پایگاه هوانیروز کرمان به سرپرستی همافر ابراهیم پوردهقان سر بازرس فنی، تیل بوم آسیب دیده با تمام متعلقات تعویض و تعمیر گردید و با تأیید صنایع پنها پس از انجام تست های لازم در پایگاه هوایی دزفول، تحویل خط پرواز گردید.

۴- در عملیات بیت المقدس یک فروند بالگرد کبرا به خلبانی ستوان ابراهیم محمدزاده در منطقه فکه در حین درگیری بادشمن، بر اثر اصابت گلوله از ناحیه قسمت دم (تیل بوم) دچار صدمه شدید گردید و مجبور به فرود اضطراری در فاصله بین نیروهای خودی و دشمن شد. خلبانان بوسیله بالگرد رسکیو نجات یافتند. تیم ریکاوری با قبول مسئولیت و ریسک زیاد با ایجاد جاده دسترسی و آوردن جرثقیل و تریلر کمرشکن، بالگرد ۶۰ درصد خسارت دیده را به پایگاه هوایی دزفول تخلیه و از آنجا به صنایع پنها در تهران

اعزام نمودند. صنایع پنها بعد از انجام تعمیرات لازم، بالگرد را حاضر بکار و تحویل پایگاه کرمان نمود.

۵- در عملیات والفجر ۲ در منطقه حاج عمران در محور پیرانشهر به راوندوز عراق، به تاریخ مرداد ماه ۱۳۶۲ یک فروند بالگرد کبرا بر اثر آتش پدافند دشمن دچار سانحه می گردد. به دلیل آنکه بالگرد در منطقه کوهستانی در داخل خاک عراق و بدور از نیروهای خودی به زمین اصابت کرده و خسارت زیادی به آن وارد گردیده بود، نظرفرماندهان به انهدام بالگرد در صورت امکان بود. ولی کارکنان فنی با قبول مسئولیت و خطر پذیری در منطقه ای که تعداد معدودی از فرماندهان نیروهای زمینی در منطقه، حدود سانحه را می دانستند، با تلاش چند روزه و پنهانکاری از دید دشمن، موفق می شوند بالگرد را با اسلینگ یک فروند بالگرد شنوک به پادگان پیرانشهر منتقل و جهت بازسازی با یک دستگاه تریلر به صنایع پنها اعزام نمایند. بالگرد بعد از انجام تعمیرات لازم حاضر بکار و تحویل پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان داده شد.

۶- در عملیات والفجر ۴ در مهرماه سال ۱۳۶۲ یک فروند بالگرد کبرا در هنگام فرود در منطقه سرو آباد مریوان، از ناحیه ملخ دم که به زمین اصابت کرده بود زمینگیر می شود. با توجه به شرایط بحرانی منطقه، کارکنان فنی ملخ دم را که تعویض آن نیاز به انواع استند و سایر تجهیزات داشت، با حداقل امکانات موجود تعویض و بالگرد را به سنجندج می فرستند.

۷- در عملیات خیبر ۹ فروند بالگرد ۲۱۴ در محل استقرار بر اثر بمباران هواپیماهای عراقی از ناحیه موتور، ملخ، بدنه و قسمت های حساس دچار آسیب می شوند، بالگردها توسط تریلر به پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان تخلیه می شوند و با همت و تلاش کارکنان فنی پایگاه تعمیر و حاضر بکار می گردند.

۸- در عملیات خیبر یک فروند بالگرد کبرا بر اثر اصابت راکت هواپیمای پی سی - ۷ عراقی در آب های هورالهویزه سقوط می کند، خلبانان توسط بالگرد رسکیو تیم پروازی نجات می یابند ولی بالگرد بصورت واژگون به زیر آب فرو می رود. تیم ریکاوری با تلاش شبانه روزی ابتدا با استفاده از چند قایق یدک کش و کمک گرفتن از غواصان بسیج،

بالگرد را بصورت افقی در می آورند و در سپیده صبح که هوا بین تاریکی و روشنایی بود، با اسلینگ (حمل بار خارجی با اتصال قلاب) یک فروند بالگرد شنوک از میان گل و لای خارج و به منطقه جفیر انتقال می دهند.

۹- در فروردین ماه ۱۳۶۳ در عملیات اسکورت کشتی ها، یک فروند بالگرد کبرا بعلت از کار افتادگی یکی از موتورهایش در شبه جزیره بوسیف در دهانه ورودی خلیج فارس به خور موسی مبادرت به فرود اضطراری می نماید، در شرایطی که روز به غروب آفتاب نزدیک می شد و آب دریا بر اثر پدیده مد تا نزدیکی های بالگرد جلو آمده بود، کارکنان فنی با باز کردن لانچرهای پر از راکت و جعبه مهمات توپ ۲۰ م م و کم کردن سوخت، بالگرد را به باند پروازی بندر امام خمینی منتقل می کنند و خود کارکنان فنی در وضعیتی که آب دریا تمام شبه جزیره را پوشانده و اثری از خورشید باقی نمانده بود، توسط بالگرد ۲۱۲ نیروی دریایی که آنها را به آنجا برده بود نجات می یابند و چند روز بعد با حد اقل امکانات موتور معیوب را تعویض و بالگرد از دست رفته را حاضر بکار و بصورت پروازی به پایگاه مسجد سلیمان منتقل می نمایند. اگر تلاش کارکنان فنی نبود با مد دریا که شب تا چند متر در شبه جزیره بوسیف بالا می آمد، بالگرد واژگون و متلاشی می شد.

۱۰- در عملیات بدر در آب های هورالهویزه ۳ فروند بالگرد ۲۱۴ که بر اثر اصابت گلوله های دشمن دچار سانحه شده بودند، دو فروند از آنها با کار شبانه روزی و زیر دید هواپیماهای پی سی ۷ عراقی ها با اسلینگ بالگردهای شنوک از منطقه خارج می کردند. و فروند سوم با استفاده از قطعات پل شناور و قرار دادن چرثقیل بر روی آن و یدک بوسیله چند دستگاه قایق از زیر آب و گل و لای هورالهویزه خارج و به منطقه نیروهای خودی حمل می گردد و از آنجا به صنایع پنها فرستاده می شود. در عملیات انتقال بالگردها تیمی از نیروهای امداد و نجات و تیم فنی ریکاوری هوانیروز و تیمی داوطلب از نیروهای بسیج به سرپرستی سرگرد فرجی قهرمان تیم رسکیو هوانیروز انجام گردید و تمام این فعالیت ها بعد از غروب آفتاب و در سپیده های صبح انجام شده بود.

۱۱- در عملیات بدر، ۱۰ فروند بالگرد بر اثر بمباران هواپیماهای عراقی در محل استقرارشان در جفیر دچار خسارت می شوند. آن تعداد که امکان تعمیرشان در محل بود،

تعمیر و حاضر بکار می شوند و بقیه که صدمات بیشتری دیده بودند به اصفهان و صنایع پنها فرستاده می شوند و بعد از تعمیر آماده عملیاتی می گردند.

۱۲- در عملیات کربلای ۵ در کنار تأسیسات انرژی اتمی دارخوین ملخ دم یک فروند بالگرد کبرا که آسیب دیده بود، توسط تیم فنی پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان تعویض و بالگرد حاضر بکار گردید.

۱۳- در عملیات کربلای ۵ در دی ماه ۱۳۶۵ یک فروند بالگرد موشک انداز تاو بر اثر اصابت گلوله های دشمن مجبور به فرود اضطراری در دریاچه ماهی می گردد. تیم ریکاوری در وضعیتی که هنوز عملیات به پایان نرسیده بود و منطقه زیر آتش دشمن قرار داشت، با استفاده از تیوپ های تراکتور که آنرا به اسکید های بالگرد نصب کرده بودند. با استفاده از سیم بکسل یک چرثقل شنی دار بصورت شناور تا منطقه امن می آورند و سپس با تریلر به صنایع پنها در تهران می فرستند. بالگرد بعد از تعمیرات لازم حاضر بکار و عملیاتی می گردد. و اگر ایثار و خلاقیت کارکنان تیم فنی نبود، قطعاً بالگرد توسط دشمن منهدم می گردید. مسئولیت و ابتکار این کار با همافر اشرف منصوری بود.

۱۴- در تاریخ ۱۳۶۷/۳/۱۱ یک فروند بالگرد ۲۱۴ پایگاه هوانیروز مسجد سلیمان بر اثر اصابت گلوله های دشمن در منطقه شرفهانی در غرب رودخانه دویرج بین نیروهای خودی و دشمن مجبور به فرود اجباری می گردد. خلبانان بوسیله بالگرد رسکیو نجات می یابند. بالگرد نیز با تلاش و خطر پذیری کارکنان فنی که در زیر شلیک گلوله های دشمن امیدی به تخلیه آن نبود و دستور انهدام آن داده شده بود، با یک دستگاه تریلر به صنایع پنها فرستاده می شود و بعد از تعمیرات و بازسازی تحویل پایگاه مسجد سلیمان می گردد.

نتیجه: در زمان جنگ تحمیلی بیش از یک صد فروند از بالگردهای سانحه دیده و یا فرود اضطراری نموده در خطوط مقدم جبهه و یا خسارت دیده بر اثر بمباران هواپیماهای دشمن در مناطق عملیاتی جنوب، غرب و شمالغرب کشور بوسیله تریلر و یا بالگردهای شنوک به پشت جبهه انتقال داده شدند و تعداد زیادی از بالگردهایی که امکان تخلیه آنها نبود، توسط کارکنان فنی قطعه برداری شدند که ذکر تمامی آنها نیاز به کتابی جداگانه دارد. و

تمامی قطعات باز شده از بالگردهای سانحه دیده در دوران دفاع مقدس مورد استفاده قرار گرفتند و بخش عمده ای از نیازمندی قطعات ما را تأمین کردند و همچنین تعداد زیادی از این بالگردها باز سازی و عملیاتی گردیدند. که با احتمال زیاد همه آنها از نظر عراقی ها جزء انهدامی و خارج از رده محسوب شده اند. در پایان می توان ادعا نمود که هیچ بالگرد سانحه دیده ای نبود که از مناطق عملیاتی تخلیه و یا قطعه برداری نشده باشند. مگر آنهایی که در بین نیروهای دشمن بودند، که بعد از عقب نشینی و پایان جنگ تعدادی از آنها به یگان های هوانیروز انتقال داده شدند.

ابتکارت ویژه

در زمان جنگ تحمیلی به دلیل پرواز بالگردهای کبرا در ارتفاع پست در منطقه خوزستان، نیاز بود تغییراتی در زاویه محل اتصال لانچرهای راکت با نگهدارنده زیر بال بالگردها ایجاد کنند، تا بالگردها بدون گرفتن ارتفاع بتوانند در زوایای مختلف شلیک کنند، که این کار توسط کارکنان سلاح ومهمات با موفقیت انجام شد.

یکی از دستاوردهای مهم کارکنان فنی، نصب موشک ماوریک هواپیماهای اف - ۴ نیروی هوایی بر روی بالگردهای راکت انداز کبرا بود، که برای هر پایگاه دو فروند کبرا در نظر گرفته شد و در میادین نبرد و عملیات های اسکورت کشتی ها در خلیج فارس مورد استفاده قرار گرفت و کارایی آن به اثبات رسید.

به دلیل موقعیت جغرافیایی دور بودن محل استقرار بالگردهای هوانیروز در مناطق کردستان و سیستان و بلوچستان و جنوب و غرب کشور از پایگاه های اصلی شان، و نیاز به بالگرد در شرایط های بحرانی، بناچار کارکنان فنی تعمیرات بخشی از بالگردها را که در رده دیپویی و از مسئولیت های صنایع پنها بود، با ابتکار عمل و دانش فنی خودشان انجام می دادند که منطقه با کمبود بالگرد مواجه نشود و همه این تجربیات گرانبهای جنگ زمینه ای شد در توانمندی انجام تعمیرات رده O.C.M (اورهال یا تعمیرات اساسی) بالگردها در پایگاه های هوانیروز که با تأیید صنایع پنها برابر ظوابط تعیین شده انجام می گردد.

دیگر خلاقیت ها تشکیل صنایع یا علی در پایگاه پشتیبانی عمومی اصفهان بود، که کارش را از ساخت شیشه های بالگرد ۲۰۶ شروع کرد و امروزه با انجام تعمیرات اساسی بالگردها

تا ساخت تعدادی از قطعات ادامه دارد.

از دیگر خلاقیت ها، ساخت سمیلاتور یا شبیه ساز های پرواز آموزشی بالگردها بود که با موفقیت در جهاد خودکفایی هوانیروز انجام گرفت و امروز در تمام پایگاه های هوانیروز مورد استفاده آموزشی خلبانان قرار می گیرد. آنچه گفته شد بخشی از خلاقیت ها و ابتکارات پرسنل فنی در دفاع مقدس و ادامه آن بعد از جنگ بود که تا کنون نیز ادامه دارد.

عملکردهای دیگر هوانیروز در دفاع مقدس

در طول ۸ سال دفاع مقدس، هوانیروز در یک صد عملیات بزرگ و کوچک حضوری فعال داشت، که ۳۴ عملیات آفندی و پدافندی ارتش با پشتیبانی هوانیروز در تثبیت و سرکوبی نیروهای دشمن در مناطق غرب و جنوب کشور در سال اول جنگ اتفاق افتاده است. مانند عملیات های پدافندی پای پل کرخه و شوش که عراقی ها با تمام توان در طی چندین عملیات قصد عبور از کرخه و تصرف شهرهای دزفول و اندیمشک را داشتند، ولی دلاور مردی های نیروی زمینی ارتش و خلبانان نیروی هوایی و هوانیروز عراقی ها را تا چند کیلومتر عقب تر از کرخه بیرون راندند، تا شهرهای دزفول و اندیمشک در امان بمانند. همچنین طی چندین عملیات آفندی و پدافندی شمال آبادان، نیروهای زمینی و پشتیبانی بی دریغ خلبانان کبرای هوانیروز، عراقی ها را از تصرف آبادان مأیوس کردند.

در عملیات های سرپل ذهاب، گیلان غرب، سومار و ایلام، ایثار و فداکاری نیروهای زمینی ارتش و خلبانان هوانیروز بود که عراقی ها را در حاشیه نوار مرزی در ارتفاعات نگه داشتند و از تصرف شهرهای سرپل ذهاب، گیلان غرب، و ایلام ناکام گذاشتند.

در پایان باید اذعان نمود که در طی ۸ سال دفاع مقدس هیچ عملیاتی وجود ندارد که هوانیروز در آن شرکت نداشته باشد. حتی عملیات اسکورت کشتی های تجارتي و نفت کش ها در خلیج فارس.

عملکرد هوانیروز در اسکورت کشتی های تجاری و نفت کش ها در خلیج فارس

قبل از جنگ تحمیلی به دلیل نوع ساختار جغرافیایی سواحل دریای عمان و خلیج فارس

و در نظر گرفتن راه‌های زمینی منتهی به آنها، عمده توان کشور در امر بارگیری، تخلیه کشتی تجاری و انتقال محموله آنها به داخل کشور معطوف به بندر امام خمینی (ره)، خرمشهر و آبادان بود. با شروع جنگ تحمیلی، بر اثر گلوله باران نیروهای عراقی، اسکله‌های بنادر خرمشهر و آبادان بلا استفاده گردید و با توجه به عدم وجود بندر مناسب در خلیج فارس، عمده تلاش تأمین مایحتاج و ارزاق عمومی و ضروری کشور در بندر امام خمینی (ره) که با داشتن اسکله‌های مناسب و اتصال به راه آهن، توان بالایی در پهلویی کشتی‌های تجاری داشت متمرکز شده بود و این موضوع برای عراقی‌ها چنان اهمیت داشت که به منظور فلج کردن توان اقتصادی کشور، به کشتی‌هایی که در مسیر خلیج فارس به بندر امام (ره) در حرکت بودند، با موشک، هواپیما و بالگردهای موشک‌انداز سعی در انهدام آنها می‌کردند و در این کار نیز موفق شده بودند تعداد زیادی از کشتی‌ها را غرق کرده و یا آسیب جدی برسانند. بنابراین، برای مقابله با حملات یگان‌های پروازی و دریایی دشمن که در روشنایی روز انجام می‌شد، نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران طرحی بنام اژدر ۲ برای اجرای عملیات اسکورت کاروان کشتی‌های تجاری و نفکشی‌ها تهیه و به مورد اجرا گذاشت. در این طرح علاوه بر ناوشکن‌ها، ناوچه‌های موشک‌انداز، بالگردهای نیروی دریایی و هواپیماهای نیروی هوایی، حضور بالگردهای شکاری کبرای هوانیروز، در مکمل ناو گروه اسکورت کشتی‌های تجاری قرار گرفت.

چگونگی شرکت بالگردهای هوانیروز در عملیات اژدر - ۲ (اسکورت کشتی‌های تجاری)

ارتش عراق به منظور انهدام کشتی‌های تجاری و نفتکش‌های ایران، علاوه بر استفاده از ناوگان نیروی دریایی و هواپیماهای خود، از بالگردهای سوپرفرلون فرانسوی مجهز به موشک‌های ضدکشتی اگزوست نیز بهره برداری می‌کرد.

حمله بالگردهای موشک‌انداز سوپرفرلون به کاروان کشتی‌های تجاری که از شبه جزیره فاو عراق به پرواز درمی‌آمدند، سبب شده بود تا تعداد زیادی از کشتی‌های تجاری در مسیر بوشهر به بندر امام خمینی (ره) منهدم و یا آسیب ببینند که خسارت زیادی از این جهت به دولت ایران تحمیل می‌گردید و بهترین گزینه برای مقابله با این بالگردها، بالگردهای شکاری

کبرای هوانیروز بودند که در روی زمین و خشکی تعداد زیادی از بالگردهای عراقی را سرنگون کرده بودند.

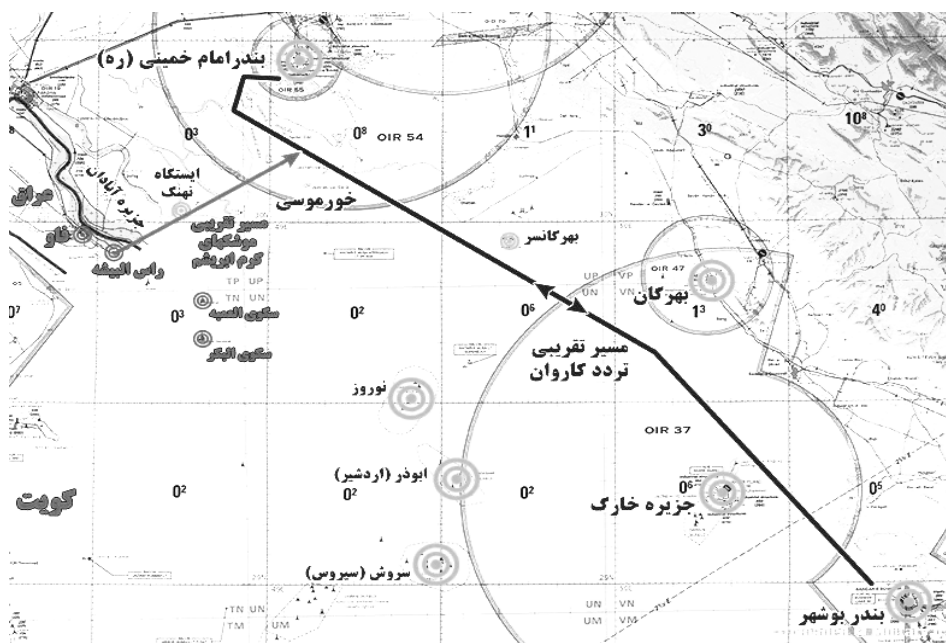
اجرای عملیات اسکورت کشتی‌ها و عملکرد هوانیروز

کشتی‌های تجاری که به مقصد بندر امام خمینی (ره) در حرکت بودند، پس از عبور از تنگه هرمز در بندر بوشهر لنگر می‌انداختند تا تعداد آن‌ها در حد یک کاروان ۱۰ الی ۱۵ فروندی برسد. پس از آمادگی یگان‌های شرکت کننده در عملیات اسکورت، حرکت کشتی‌های تجاری به سوی بندر امام خمینی (ره) آغاز می‌شد و یک تیم پروازی هوانیروز متشکل از یک فروند بالگرد مسلح به موشک‌های ماوریک (موشک ضدکشتی و هلیکوپتر) و یک فروند کبرای راکت انداز، از پایگاه خود در شمال بندر امام خمینی (ره) به پرواز در می‌آمدند و در شبه جزیره‌ای بنام بویه سیف که مشرف به شمال غربی خلیج فارس، ورودی خور موسی به بندر امام خمینی (ره) و سواحل شرقی شبه جزیره فاو بود، فرود می‌آمدند و منتظر ابلاغ دستور عملیاتی از سر فرماندهی گروه ناوگان اسکورت کشتی‌ها می‌ماندند. با ظاهر شدن حرکت کشتی‌ها در پهنه آب‌های منطقه شمال غربی خلیج فارس، عراقی‌ها با هواپیماهای شکاری و بالگردهای موشک‌انداز سوپر فرلون به سوی کاروان کشتی‌ها پرواز می‌کردند.

خلبانان هوانیروز که در روی خشکی مهارت خود را در سرنگونی بالگردهای عراقی به اثبات رسانیده بودند، این بار در آب‌های نیلگون خلیج فارس با بالگردهای عراقی درگیر می‌شدند، تا کاروان کشتی‌ها با خیالی آسوده ادامه مسیر داده و به سلامت به مقصد برسند. معمولاً در این جنگ و گریزها، بالگردهای عراقی از صحنه نبرد عقب نشینی می‌کردند و بعضاً نیز صدمه می‌دیدند. با حضور بالگردهای هوانیروز در عملیات اسکورت کشتی‌ها، هیچ شناوری از کاروان تجاری توسط بالگردهای عراقی مورد حمله قرار نگرفت، البته مأموریت هوانیروز منحصر به درگیری با بالگردها نبود، در زمان عملیات که یک روز به طول می‌انجامید، تعداد زیادی از سکوها دیده‌بانی و پست‌های شنود عراقی‌ها که به صورت شناور و ثابت در نواحی شمال غربی خلیج فارس تأسیس گردیده بودند، با حمله بالگردهای هوانیروز منهدم گردیدند و در چند مورد نیز سکوهای نفتی البکر و الامیه در منطقه دریایی فاو که دستگاه‌های دیده‌بانی و شنود عراقی‌ها بر روی آن‌ها نصب شده بودند، با موشک ماوریک بالگردهای

فصل پنجم: سایر اقدامات هوانیروز در هشت سال جنگ تحمیلی/ ۱۱۹

کبرای هوانیروز مورد اصابت قرار گرفتند و صدمات زیادی دیدند و در چند مورد نیز ناوهای جنگی عراق که به منظور ایجاد مزاحمت در حرکت کشتی‌ها از محدوده دریایی خودشان خارج شده بودند، توسط بالگردهای شکاری هوانیروز از منطقه فراری داده شدند و یا آسیب دیدند.



مسیر کاروان کشتی‌ها از بوشهر به بندر امام خمینی (ره) و شبه جزیره بوسیف (ایستگاه نهنک)

نتیجه عملیات دریایی اژدر - ۲ (اسکورت کشتی‌های تجاری)

در زمان حرکت کاروان کشتی‌های تجاری و نفتکش‌ها از تنگه هرمز به بندر امام خمینی (ره)، حملات هوایی عدیده‌ای از سوی نیروهای عراقی به این کشتی‌ها شکل می‌گرفت که با هوشیاری کشتی‌های اسکورت کننده، هواپیماهای شکاری و رهگیر نیروی هوایی و بالگردهای موشک‌انداز هوانیروز بیش از ده‌ها فروند هواپیمای جنگنده و بالگرد موشک‌انداز دشمن ساقط گردید و کاروان کشتی‌های تجاری در سایه این امنیت با حداقل خسارت به مقصد می‌رسیدند و عراقی‌ها نتوانستند به هدفشان که مسدود کردن راه آبی خلیج فارس به

بندر امام بود، برسند و عملکرد هوانیروز در ناکام گذاشتن بالگردهای سوپرفرلون عراقی در شلیک موشک مخوف اگزوست به کشتی‌های تجاری، بسیار حساس و با اهمیت بود. در دوران جنگ تحمیلی در مجموع بیش از ده هزار فروند کشتی اسکورت گردیدند و قریب سی صد میلیون تن انواع کالا به وسیله کشتی‌ها از طریق معابر وصولی به داخل کشور و بنادر داخلی انتقال یافتند. از این تعداد کشتی فقط ۲۵۹ فروند بر اثر حملات دشمن آسیب دیدند که بیش از ۲۰۰ فروند از آنها یدک شده با بار سالم به بندر امام خمینی (ره) انتقال داده شدند.

عملکرد خلبانان و کارکنان یگان هواپیمایی بال ثابت هوانیروز در دفاع مقدس

یگان هواپیمایی بال ثابت هوانیروز در زمان جنگ تحمیلی با دارا بودن دو فروند هواپیمای دو موتوره باربری و مسافربری اف-۲۷ (فرندشیپ) با ظرفیت حمل حداکثر ۵۲ نفر مسافر (مبله ۳۲ نفر)، ۶ فروند هواپیمای دو موتوره توربوکمندر با ظرفیت ۷ نفر مسافر و دو فروند هواپیمای جت فالکن با ظرفیت ۱۲ نفر مسافر در قسمت شمال شرقی فرودگاه مهرآباد تهران مستقر بود. با شروع جنگ تحمیلی و گسیل شدن بالگردهای هوانیروز به مناطق عملیاتی، هواپیماهای هوانیروز نیز بر حسب مأموریت‌های ذاتی و توان پروازی خود به مأموریت‌های خاص و مورد نیاز فرماندهان و پایگاه‌های هوانیروز اعزام می‌شدند.

اولین مأموریت این یگان در اوایل جنگ، در اهواز بود. در روزهای اول جنگ که پیشروی دشمن در منطقه غرب و جنوب کشور شروع شده بود، بالگردهای شکاری کبرا با تمام توان جهت توقف و انهدام نیروهای زرهی دشمن در پرواز بودند و اخبار واصله حاکی از کمبود مهمات از قبیل موشک تاو و راکت جهت ادامه مأموریت بالگردهای کبرا در مناطق جنگی بود، که می‌بایستی در اسرع وقت از پایگاه اصفهان به مناطق عملیاتی حمل می‌گردید و با توجه به وجود هواپیماهای دشمن در آسمان جنوب، پروازها باید در شب انجام می‌گرفت.

خلبانان هواپیماهای فرندشیپ به دلیل نیاز بالگردها به مهمات، با قبول خطر پذیری این هواپیما در آسمان ناامن منطقه جنوب و پرواز شبانه، با اختفاء کامل و سکوت رادیویی و خاموش کردن کلیه چراغ‌های داخل و خارج هواپیما، با عبور از ارتفاعات بلند زاگرس، مهمات‌ها را در فرودگاه اهواز پیاده می‌کردند. این نوع پروازها، گاهی ۳ پرواز در یک شب

انجام می‌شد و مهمات بالگردهای کبرا بدین صورت تأمین می‌گردید. تا اینکه بعدها راه‌های دیگر تدارکاتی، مثل راه آهن و خودروها بکار گرفته شدند.

خلبانان هواپیماهای فرندشیپ علاوه بر پروازهای شبانه که شرح داده شد، تعداد زیادی پروازهای روزانه و در شرایط نامساعد جوی و وضعیت قرمز (وجود هواپیما در آسمان) در طول جنگ انجام دادند که مهم‌ترین آنها، ترابری نیروهای زمینی ارتش و فرماندهان به مناطق عملیاتی، تعویض کارکنان هوانیروز از منطقه عملیاتی به پایگاه‌های اصلی (کرمان، اصفهان و تهران) و تخلیه مجروح از منطقه عملیاتی بود.

هواپیماهای توربوکمندر به علت داشتن دو موتور قوی و کارایی عملیاتی مناسب، با ایجاد یک پل هوایی، ترابری فرماندهان قرارگاه‌ها، لشکرها و مسئولین ستاد مشترک به مناطق عملیاتی و همچنین ترابری مسئولین و فرماندهان هوانیروز، حمل قطعات، تجهیزات و متخصصین فنی هوانیروز برای تعمیرات بالگردها که در مناطق عملیاتی زمین گیر شده بودند و نیاز بود سریعاً تعمیر و آماده به پرواز گردند استفاده می‌شد.

سرهنگ علی صیاد شیرازی فرمانده وقت نیروی زمینی ارتش جهت رسیدگی و سرکشی به جبهه‌ها در مناطق غرب و جنوب، استفاده از هواپیماها و بالگردهای هوانیروز را در دستور کار خود قرار داده بود و در فصل زمستان و اوایل بهار که بدی هوا اجازه پرواز به هواپیماهای توربوکمندر را نمی‌داد، از هواپیماهای جت فالکن که از توانمندی بالایی در پرواز برخوردار بودند استفاده می‌کرد. این شهید بزرگوار با توجه به علاقه زیادی که به همکاری ارتش و سپاه پاسداران داشت، در اوایل فرماندهی خود و تا زمانی که نیروی هوایی سپاه فاقد هواپیماهای مناسب برای فرماندهان خود بود، هواپیمای فالکن هوانیروز را برای جابجایی و استفاده فرماندهان سپاه پاسداران بخصوص سردار محسن رضایی در اختیار قرار می‌دادند و اکثراً هم به اتفاق به مناطق عملیاتی می‌رفتند.

با گذری بر مأموریت‌ها و انجام ۱۰/۰۰۰ ساعت پرواز توسط هواپیماهای هوانیروز در ترابری فرماندهان و پرسنل، آماد رسانی به جبهه‌ها و تخلیحه مجروحین، مشخص می‌گردد

که عملکرد آنها در عملیات‌ها و پشت جبهه‌ها همانند خلبانان و کارکنان فنی بالگردها بسیار مؤثر و ارزشمند بوده است و تأثیر بسزائی در پیروزی های ۸ سال دفاع مقدس رزمندگان از خود بجا گذاشته‌اند.

فعالیت های هوانیروز در دفاع مقدس بر مبنای آمار

ساعت پرواز انجام شده: ۳۳۰۰۰۰ ساعت

تعدادسورتنی: ۴۸۵۰۰۰ سورتنی

جابجایی نیرو: ۲۹۶،۲۶۳ نفر

انتقال مجروحین به مراکز درمانی: ۲۶۵،۳۳۹ نفر

حمل بار، مهمات و تدارکات: ۱۰،۳۵۴ تن

سوانح بالگردها در جنگ تحمیلی

سانحه کلی (انهدامی): تعداد ۱۰۰ فروند

بالگرد ۲۰۵ تعداد ۱ فروند- بالگرد ۲۰۶ تعداد ۸ فروند - بالگرد کبرا تعداد ۶۱ فروند- بالگرد

۲۱۴تعداد ۲۲ فروند بالگرد شنوک تعداد ۸ فروند

توضیح

با توجه به گسترش بالگردهای هوانیروز در مناطق عملیاتی ۸ سال جنگ تحمیلی و حضور فعال در تمامی عملیات‌ها، علاوه بر سوانح کلی یادشده، اکثریت بالگردهای هوانیروز بر اثر اصابت گلوله های سبک و سنگین و ترکش خمپاره و توپ و موشک دشمن، دچار خسارت جزئی تا ۵۰ درصد شدند. که با تلاش جهادی متخصصان فنی هوانیروز و صنایع پنها تحت تعمیر قرار گرفتند و به خط پرواز بازگشتند.

این آمار شامل بالگردهایی است که در حین درگیری مستقیم با دشمن و یا در ارتباط باجنگ در مناطق عملیاتی دچار سانحه و یا خسارت گردیده اند وتعدادی از این بالگردها نیز بر اثر بمباران هواپیماهای دشمن در پایگاه ها منهد م شده اند

لازم به ذکر است: در طی ۸ سال دفاع مقدس تعدادی از بالگردهای هوانیروز در حین پرواز های آموزشی ، پروازهای آزمایشی ، مردم یاری و سایر پروازها دچار سانحه کلی گردیدند

فصل پنجم: سایر اقدامات هوانیروز در هشت سال جنگ تحمیلی/۱۳۳

که جزء این آمار محسوب نشده اند.

سوانح بالگردها در آزاد سازی کردستان: ۴۵ فروند

سانحه کلی: بالگرد ۲۰۵ تعداد ۲ فروند- بالگرد ۲۰۶ تعداد ۴ فروند- بالگرد کبرا تعداد ۱۷ فروند- بالگرد ۲۱۴ تعداد ۲۰ فروند- بالگرد شنوک تعداد ۲ فروند حدود ۳۰۰ فروند خسارات جزئی تا ۵۰ درصد

توضیح

این آمار از اولین سانحه بالگرد ۲۱۴ در تاریخ ۱۳۵۷/۱۲/۲۸ در پادگان سنندج تا آخرین سانحه بالگرد ۲۱۴ در منطقه پیرانشهر به تاریخ ۱۳۸۶/۵/۲۶ در ارتباط با گروهک های ضد انقلاب در منطقه شمال غرب می باشد.

شهدای هوانیروز در ۸ سال دفاع مقدس

۱۱۵ نفر به شرح زیر:

خلبان: ۵۵ نفر (۲۰۵ تعداد ۱ نفر، ۲۰۶ تعداد ۵ نفر، کبرا تعداد ۳۲ نفر، ۲۱۴ تعداد ۱۵ نفر، شنوک تعداد ۲ نفر)

فنی هوایی: ۳۴ نفر (از این تعداد، ۱۶ نفر بصورت داوطلب پیاده در منطقه عملیاتی جنوب و غرب کشور)

پیاده ۱۲ نفر، اردنانس ۲ نفر، پزشکیار ۲ نفر، مخابرات ۵ نفر، رسیکیو ۱ نفر، ترابری ۳ نفر، پدافند ۱ نفر

اولین شهدای هوانیروز در مناطق عملیاتی جنوب و غرب کشور در هشت سال دفاع مقدس

اولین شهید: استوار پدافند هوایی سیاوش چقا قاسمی در حمله هوایی عراق به پایگاه کرمانشاه ۱۳۵۹/۷/۲

اولین خلبان شهید: سرهنگ منصور وطن پور خلبان کبرا در منطقه اهواز جمعی ستاد هوانیروز ۱۳۵۹/۷/۹

اولین خلبانان شهید منطقه دزفول: ستوان احمد علی نجاریان و ستوان عباس جاهدی زاده خلبانان کبرا جمعی پایگاه هوانیروز مسجد سلیمان ۱۳۵۹/۷/۱۱

اولین خلبان شهید منطقه آبادان: ستوانیار عباس نبی ثیان خلبان کبرا جمعی پایگاه کرمان ۱۳۵۹/۷/۲۲

اولین خلبان شهید منطقه غرب: ستوان غلامرضا چاغروند خلبان ۲۱۴ جمعی پایگاه کرمانشاه ۱۳۵۹/۷/۱۲

اولین شهید خلبان پایگاه پشتیبانی عمومی: ستوانیار محمدرضا هاشمی خلبان کبرا در جنوب اهواز ۱۳۵۹ / ۷ / ۱۳

آخرین شهید هوانیروز در دفاع مقدس : ستوانیار حسین فرزانه خلبان کبرا ، جمعی پایگاه هوانیروز کرمانشاه، منطقه گیلان غرب در تاریخ ۱۳۶۷/۴/۳۱

توضیح

این شهیدان در حین درگیری مستقیم با دشمن و یا بر اثر سوانح و بمباران هواپیماها در مناطق عملیاتی ۸ سال دفاع مقدس به شهادت رسیده اند. سایر شهدای هوانیروز در خارج از مناطق عملیاتی محسوب نگردیده اند.

شهدای هوانیروز در عملیات های کردستان: از تاریخ ۱۳۵۸/۵/۲۶ تا ۱۳۸۶/۵/۲۶ ، ۵۹ نفر
شهدای خلبان ۴۰ نفر (۲۰۵ نفر ، ۲۰۶ نفر ، کبرا ۱۵ نفر ، ۲۱۴ نفر ، ۱۲ نفر ، شنوک ۱ نفر ، توروبو کماندر ۲ نفر)

شهدای فنی ۱۴ نفر شهدای رسته مشترک ۵ نفر
اولین خلبانان شهید: ستوان محمد رضا وجدانی و ستوان جعفر مهدوی خلبانان بالگرد ۲۱۴ ، پاوه ، ۱۳۵۸/۵/۲۶

آخرین خلبان شهید: سرهنگ فرهاد بدیعی خلبان بالگرد ۲۱۴ ، منطقه پیرانشهر، ۱۳۸۶/۵/۲۶

آزادگان هوانیروز در مناطق عملیاتی شمالغرب، غرب و جنوب
۲۱ نفر (۹ نفر خلبان ۱۲ نفر فنی)

فصل پنجم: سایر اقدامات هوانیروز در هشت سال جنگ تحمیلی/۱۲۵

منطقه جنوب ۱۰ نفر، غرب ۲ نفر، شمالغرب ۹ نفر

توضیح

این آزادگان جمعی پایگاه های هوانیروز بودند که در عملیات های آزادسازی کردستان و ۸ سال دفاع مقدس به اسارت گرفته شدند. تعدادی از آزادگان که جمعی سایر یگان های نیروی زمینی بودند و بعد از پایان جنگ تحمیلی به هوانیروز منتقل شدند در این آمار محسوب نگردیده اند.

مفقود الاثر: ستوانیار ابوالقاسم آزادنام، خلبان بالگرد ۲۱۴، تاریخ اسارت ۱۳۶۶/۲/۷
ارتفاعات گامو/ عراق، جنوب غربی سردشت، عملیات کربلای ۱۰

سوانح بالگردهای عراقی در جنگ تحمیلی

انهدامی توسط نیروی زمینی و هوانیروز: ۱۳۰ فروند
انهدامی توسط پدافند نیروی هوایی و هواپیماهای نیروی هوایی ۴۲ فروند

توضیح

آمار انهدامی بالگردهای عراقی توسط نیروهای سپاه پاسداران و بسیج منظور نگردیده است

این آمار توسط ستاد مشترک ارتش و پدافند نیروی هوایی تهیه گردیده است و بصورت تقریب می باشد

پیوست :

سخنرانی سرتیپ ستاد ناصر آراسته

در ستادهواپیمایی نیروی زمینی ارتش

آذر ۱۳۹۸

بسم الله الرحمن الرحيم

ویژگی‌های هوانیروز از منظر سرتیپ ستاد ناصر آراسته رئیس هیئت معارف جنگ

شهید سپهبد علی صیاد شیرازی

الحمد لله الذی هدانا لهذا و ما كنا لنهتدی لولا ان هدانا الله. اللهم صل علی حبیب
قلوبنا و شفیع ذنوبنا ابوالقاسم محمد وآله الطیبین و الطاهرین و الخیرین و الفاضلین وجد
علینا بفضلک و معرفتک یا رب العالمین.

ویژگی اول: یگان بدون شکست

هوانیروز در هیچ عملیاتی شکست نخورد یعنی می توانیم بگوییم تنها یگان بدون شکست
ارتش جمهوری اسلامی ایران هوانیروز بود. شهید شد ولی شکست نخورد.

ویژگی دوم: پرواز با یقین به شهادت

این که در هر مرحله ای از عملیات‌ها با یقین به شهادت هوانیروزی‌ها عملیات می کردند.
ما در خیلی از عملیات‌ها برای بازدید میدانی می رفتیم. در خود عملیات مرصاد که احتمال
می دادیم که شهید بشویم، ولی آن عزیز هوانیروزی احتمال نمی دهد، بلکه با یقین به
شهادت پرواز می کند و احتمال این را می دهد که زنده برگردد. این از ویژگی‌های هوانیروز
است. حتی در این ویژگی از نیروی هوایی هم چندین قدم جلوتر است و عزیزمان گفت که
اگر لازم باشد ایجکت می کند و می آید بیرون ولی این عزیز هوانیروزی چنین فرصتی ندارد.

ویژگی سوم: تجلی شجاعت در مهارت

که همیشه در قلب و ذهن من هست این است که شجاعت عزیزان هوانیروز چه آنهایی که
مهمات لود می کنند چه آنهایی که خدمات فرودگاهی ارایه می دهند و چه آنهایی که بر روی

زمین کار می کنند و چه maintenance (تعمیرونهرداری) و چه خلبان و غیره ویژگی شان این است که شجاعت در مهارتشان متجلی می شود. این نکته مهمی است. یعنی هر جایی که مهارت است در آن مهارت شجاعت متجلی است. در جاهای دیگر ممکن است که این طوری نباشد. مهارت خوب بکار بگیرند ولی در زمان خطر این شجاعت در مهارت نمایان نشود. ولی هوانیروز ما چاره ای به غیر از این ندارد که شجاعتش را با مهارتش نشان بدهد. ویژگی های زیادی دارد ولی این ۳ خصلت هوانیروز هیچ وقت از ذهن من پاک نشد، و پاک نمی شود. ما در آن سال های مظلومیت منطقه عملیاتی کردستان در سال ۵۹ و ۵۸ وقتی صدای ملخ هلی کوپتر می آمد، آن موقع می گفتیم امداد الهی. یعنی در آن شرایط صدای ملخ بالگرد برای ما صدای حیات بود. نه حیات فردی، بلکه حیات ملی. صدای رحمانیت پروردگار بود، صدای خشم الهی بر کفار و دشمنان بود و نوعی نماد بود که ما از هوانیروز داشتیم. لذا من خودم را همیشه مدیون هوانیروز و هوانیروزی ها می دانم. از آن جوانی که الان دارد در دانشگاه افسری دوره می بیند تا شما بزرگواران و پیشکسوت هایی که اینجا نشسته اند، من به شما مدیونم، هم در باب حیات سربازی خودم هم در باب حیات ملی و انقلابی کشورم مدیون شما هستم.

لذا سر تعظیم در مقابل شما فرود می آورم و دستانتان را می بوسم به ویژه دین من به عزیزان شهیدمان مثل شهید کشوری، شهید شیروزی بیش از بقیه شهدا است. در زمان غربت و مظلومیت نیروی زمینی و تنهایی نیروی زمینی، از سال ۵۸ به بعد یعنی بلافاصله بعد از انقلاب، آنکه بیشتر از خود نیروی زمینی در نیروی زمینی و بیش از همه در سطح کشور خدمت کرد، هوانیروز قهرمان بود که هنوز هم خدمات دلاورانه و شجاعانه و مخلصانه و دلسوزانه و بدون توقعش ادامه دارد و نور چشم ملت ایران و نور چشم حضرت آقا و نور چشم ما پیرسربازان هستید شما عزیزان هوانیروز. برای سلامتی خودتان و خانواده تان ختم کنید.

من یک نکته ای را بگویم که در آن شهید قهرمانمان شهید کشوری که فرزند برومندشان حضور دارد وجود داشت. من ۱۸ نفر از شهدای بزرگ ارتش ایران که فقط یکی خارج از ارتش است که من آن را ارتشی و سپاهی و بسیجی می دانم، آن هم شهید چمران. یعنی ۱۷ نفر ارتشی به علاوه شهید چمران. من ۱۸ نفر را روی زندگیشان ۶ ماه کار کردم: این ها که یا در

خارج دوره دیده اند و همه آنها هم قبل از انقلاب وارد ارتش شدند. چرا اینطوری شدند. شهیدان کشوری، شیرودی، سهیلیان و سجادی، شهیدان کلاهدوز، آبشناسان، صیادشیرازی، شهیدان بابایی و ستاری و اردستانی و از خارج از اینها شهید چمران بود. حالا من دقیق اسامی خاطرم نیست ولی سوابقشان هست، که چه شد که در ارتش طاغوت بودند و سرباز ارتش طاغوت بودند، چه طور به این مقامات رسیدند که چطور از بسیاری از افراد که در آن نظام نبودند در شهادت پیشی گرفتند و در قرب الهی جز جلوداران هستند.

چند تا مؤلفه رسیدم که برایتان می گویم، من ۲۳ مؤلفه گیر آوردم که این ۲۳ مؤلفه را اینها داشتند و در این ۲۳ مؤلفه همه شریک بودند. ولی بعضی، ویژگی های خاص خودشان را نیز داشتند.

تعدادی از این ۲۳ تا مؤلفه نکات حساسش اینهاست.

۱- شیر پاک مادر و دامان پاک مادر، اینها را با بررسی دارم می گویم.

۲- لقمه حلال پدر، سفره پاکی که پدر پهن کرده.

۳- پای منبر امام حسین بزرگ شدن، مداحی می کردند و مرثیه می خواندند و می شنیدند و پای منبر می نشستند.

۴- مونس بودن با قرآن، در همه آنها بوده، حالا یکی مثل شهید کشوری صوت زیبا هم داشته و قرآن را دلنشین هم تلاوت می کرد.

۵- از خانواده متوسط و زیر متوسط بودند، هیچ کدام زن خوب و زن برتر و بچه وکیل و وزیر واز اینها نبودند. شهید ستاری می گفت که من کتانی می پوشیدم در برف و می رفتم سر کلاس و پاهایم یخ می زد و معلم می گفت که بیا کنار این بخاری دیگی و نفتی های سابق بایست تا یخ پاهایت آب شود. هیچ کدام، از خانواده بالای متوسط نبودند.

۶- ویژگی بعدی این که همه اهل نماز بودند. یعنی در اینها آدم بی نماز نداشتیم.

۷- ویژگی بعدی اینکه وقتی آمدند به ارتش برای خدمت به میهنشان آمدند.

۸- همه دارای برنامه برای زندگی بودند. یعنی برای هر کاری نظم، برنامه و هدف داشتند.

۹- اهل تقلید بودند. یعنی با رساله سروکار داشتند.

خیلی ویژگی های دیگر هم هست که بیان نکردم. شهید عزیزمان شهید کشوری همه این

ویژگی‌ها را در نهایت کمال داشت. در دل همه‌شان حب به پروردگار موج می‌زد. عشق به خدا موج می‌زد.

حالا فرزندگرمی شهید کشوری اینجا حضور دارند، وقتی که به شهید کشوری می‌گویند که بچه‌ات به دنیا آمد و پسر است و این حرفا، بر می‌گردد و می‌گوید که من بچه‌هایم را دوست دارم ولی مانع دوستی من نسبت به خدا نمی‌توانند بشوند. این نکته حساسی است. شما داستان شهید نیاکی را شنیده‌اید. مژگان ۱۷ ساله اش را با همسرش به بیمارستان برد و بستری کرد، همه این را از من شنیده‌اند در معارف جنگ و جاهای دیگر، دخترش پرسید که بابا باز هم پیش من می‌آیی؟ و شهید جواب داد که بله انشالله می‌آیم. یک بیماری لاعلاجی دخترش مبتلا بود. رفت از آنجا و بعد خانمش به او زنگ زد و گفت که دکتر گفته اند که ۳-۴ روز دیگر این دختر به رحمت خدا می‌رود، نمی‌آیی که او را ببینی؟ گفت که من نمی‌توانم بیایم و درگیر عملیات هستم. ۴ روز بعد خانمش زنگ زد و گفت بیا مسعود، مژگان مرد، برای دفنش نمی‌آیی، گفت نه نمی‌توانم بیایم، مژگان تو را دارد، برادر و بقیه بستگان می‌توانند بیایند و تو را دلداری بدهند، من سربازانم اینجا جنازه‌هایشان روی دستم مانده و هنوز اینها را به خانواده‌هایشان نرساندم، چطور می‌توانم برای دفن دخترم بیایم.

چهلیم دخترش شد، خانمش زنگ زد و گفت که چهلیم دخترت است، تو پدرش هستی و نیامدی برای تدفینش، برای چهلیمش هم نمی‌آیی، گفت نمی‌توانم بیایم و من درگیر عملیات هستم. پسر بزرگش سال‌ها پیش برای من گفته که وقتی که پدرم آمد و درب منزل را زد و درب را برایش باز کردیم رویش نمی‌شد در چشمان مادرم و ما نگاه کند. سرش پایین بود و تسلیت گفت و رفت در اتاق مژگان و درب را بست و من از سوراخ کلید دیدم که پدرم سرش را گذاشته روی تخت مژگان و دارد گریه می‌کند. آمد بیرون و گفت آدرس بدهید من بروم بالای سر قبر دخترم، گفت ولی از قبر دخترش که برگشت، بابا آن بابایی نبود که کمر تا شد، و سر پایین داشت، بابام سبک شده بود. با خواهرمان خلوت کرده بود و فردایش هم لباس پوشیده و فانوسقه اش را بست و گفتیم کجا می‌روی، تازه آمدی؟! گفت من فرمانده لشکر من باید بروم، آمدم به شماها تسلیت بگویم. کجای دنیا سرباز اینطوری پیدا می‌کنید. (کجای دنیا سربازی چون شهید کشوری پیدا می‌کنید که وقتی می‌فهمد قلب امام کسالت دارد می‌رود و

می‌گوید که من آمده‌ام که قلبم را هدیه بکنم به رهبرم). کجای دنیا این طوری است. بهش گفتیم که نه پدر چند روز پیش ما باش. گفت نه برای تسلیت آدمم و باید بروم، من سرباز این کشور هستم. کشورم، دینم، رهبرم به من تکلیفی کرده من برای انجام تکلیفم باید بروم، خوب خود نیاکی هم شهید شد.

امثال شهید کشوری، امثال شهید نیاکی، امثال شهید سجادی که داستان‌شان را همه شما می‌دانید آن خلبان عزیز هوانیروزمان را که بچه‌ها شب با ایشان به اهواز می‌آمدند و با او شوخی می‌کردند که فردا صبح باید برویم مأموریت خوش به حالت اینکه رسکیو (تجسس نجات) ما هستی. من با کبری باید بروم و به زمین بیفتم و تو تازه باید بیایی و جنازه من را جمع کنی. صبح که زود تر از همه از خواب بیدار شد حوله روی دوشش بود و با او شوخی می‌کردند که دیشب چه خبر بوده و گفت می‌خواهم بروم غسل شهادت بکنم. دوستان به او می‌گفتند این حرف‌ها چیست، تو نیاز به آب پیدا کرده‌ای و گفت که نه وقتی پرواز کرد و شهید شد هنوز آب حوله غسلش خشک نشده بود که بچه‌ها حوله او را تکه تکه کردند و به عنوان تبرک این حوله خیس را برداشتند و به صورتشان می‌مالیدند. با آنها اگر صحبت می‌کردی یا با شهید شیروودی اگر صحبت می‌کردی می‌گفت که استاد ما کشوری بود.

شهید شیروودی انسان بزرگی است. خود شهید شیروودی در یک مقطع از او سؤال کردند که تلخ‌ترین حادثه برایت چه بود؟ گفت شهادت کشوری. وقتی هم که گفتند چه می‌گویی راجع به کشوری؟ گفت احمد، استاد من بود. شیروودی که آقا گفت من پشت یک نظامی نماز خواندم و آن شیروودی بود، شیروودی می‌گوید استاد من کشوری بود.

من از خود ایشان شنیدم که گفت، من فقط کلمه داوطلب را گفتم، ایشان بلند شد. یعنی هنوز حرف من تمام نشده بود.

آری تا گفت من یک داوطلب می‌خواهم، ایشان بلند شد. نگذاشت هنوز حرف شهید فلاحی تمام شود. برایش مهم نبود که حرفش بعد از آن چه هست. داوطلب برای مردن می‌خواهد. فرمانده نیرو داوطلب برای شهید شدن می‌خواهد و چگونگی آن برای کشوری مهم نیست و می‌گوید من هستم و بعد فلاحی توضیح می‌دهد که من برای چه داوطلب می‌خواهم. اول نگفت مأموریت چه هست و بعد بگوید حالا داوطلب می‌خواهد، بلکه آمد

گفت، من آمدم در جمع شما یک داوطلب می‌خواهم که کشوری بلند شد ایستاد و گفت من هستم. ببینید آن ویژگی‌ها و حسینی زندگی کردن و پای منبر حسین بودن و مرثیه برای عاشورا خواندن، نتیجه‌اش شهید کشوری می‌شود. بیست و چند نفر از صهیونیست‌ها در آمریکا جمع شدند و سال‌هاست که دارند تلاش می‌کنند که ما چگونه این نظام جمهوری اسلامی را از محتوا تهی کنیم. پنج پارامتر را به شرح زیر بیان کردند.

۱. باید غیرت را از مردان ایرانی بگیریم

گفتند در ایران غیرت را از مردان بگیریم. این کار چندین ساله بیست و چند نفر صهیونیست است برای ساقط کردن جمهوری اسلامی. از جنگ در مقابل ما ناامید شدند. شما را وقتی می‌بینند، از جنگ با ما ناامید می‌شوند.

شهید کشوری وقتی متوجه می‌شود میگ‌های عراقی بالای سر او هستند، بدون محابا دنبال انجام مأموریت است. اینها ۸ سال دفاع مقدس را دیدند. اینها مدافعین حرم را دیدند. اینها شهید حجبی را دیدند، شهید صیاد را دیدند. اینها همه چیز را دیدند و گفتند نمی‌شود با اینها جنگید. اینها را باید از قلب و مغز و ذهن تهی کنیم.

۲. باید در ایران عفت را از زنان بگیریم. ببینید دارند چه تلاشی می‌کنند. به فضای مجازی مراجعه کنید ببینید.

۳. خانواده را در ایران تهی کنیم.

۴. مانع عدم پیشرفت ایرانیان در علم شویم.

بعد گفتند که نگذاریم در علم پیشرفت کنند، چون علم سلطان است، چون علم قدرت است. این بحث‌های هسته‌ای همه‌اش بهانه است. تمامش برای این است که ما دنبال علم نباشیم. گفتند علم را از اینها بگیریم.

۵. فلج کردن وضعیت اقتصادی نظام جمهوری اسلامی

روی این ۵ چیز دارند کار می‌کنند. غیرت، عفت، خانواده، علم و اقتصاد. خوب با کمال تأسف، یک سری هم این داخل، کمکشان می‌کنند و زمینه‌ها را فراهم می‌کنند، ولی به یاری پروردگار و اینکه سایه آقا امام زمان (عج) بالای سر ما است موفق نخواهند شد. یقیناً در این نبرد سخت موفق نخواهد شد و قدرت بازدارندگی ما هم طوری

است که در زمینه جنگ سخت سراغ ما نخواهند آمد.

فرمانده هوانیروز چندوقت پیش حرفی زده بود، اعتقاد به ایشان دارم، اما حرفه ام این است.

که تحقیق کنم، تحقیق کردم که نکند عزیز مخلص ما به گراف دارد می‌گوید که گراف نمی‌گفت. فرمود، ما در غرب آسیا و خاورمیانه هوانیروزی هستیم که بلامنازع هستیم خیلی قدرت‌ها در غرب آسیا هستند من که می‌شناسم هوانیروز را از سال ۵۸ این تجهیزات چه موقع وارد شده وجه زمانی باید سرویس شود و چه موقعی باید بازنشسته شود و هرکدام چقدر قطعه دارد. چون کار من در بازرسی این بوده در این زمینه‌ها بررسی کنم. گفتم خب ۲ روز وقت بگذارم و هرروزی ۲ تا ۳ ساعت روی حرف این عزیز دلمان کارکنم و اگر اشتباه گفته، یواش بروم و بیخ گوشش بگویم، داداش از این حرف‌ها زن، دیدم اشتباه نگفته است. بزرگترین مؤلفه‌ای که ایشان بر آن ایستاده انسان‌های هوانیروز هستند. این که نظیر ندارد.

من حاضر هستم قسم بخورم که والله نظیر ندارد. این نیروی انسانی دانشمند با مهارت، مخلص و فداکار و بی توقع نه در ارتش قدرتمند آمریکا و نه در ارتش قدرتمند روسیه و نه در خاورمیانه نظیر ندارد. این را من به ایشان می‌گویم که جدا می‌کردی و می‌گفتی که من و امثال من هم در دنیا بی نظیرند ولی خیلی توضع کرد چون خودش هم جزو همین آدم‌ها است، گفته ما در غرب آسیا بلامنازع هستیم.

بعد دیدم این اندیشه و تفکر که ناشی از خون شهیدان است و ناشی از شهامت و رشادت شهید کشوری و امثال این است در تک تک این آدم‌ها وجود دارد. نگذاشتند این تجهیزات بخوابد که هیچ، به روزش هم کردند و بر آن با دانش روز افزودند خدا را شکر کردم و او را دعا کردم. برای سلامتی ایشان و خودتان یک صلوات بفرستید.

بنده نتیجه گرفتم و گفتم درود به شرف مرد و درود به شرف تک تک شماها که پا جای پای شهیدانی مانند کشوری و سهیلیان و آسیایی وطن‌پور و اینها گذاشتید. و همینطور شما بزرگواران که فرماندهان هوانیروز بودید. که تمام مدت مبارزه با ضد انقلاب را در جنگ حضور داشتند و تمام شما بزرگواران که من از کردستان تا الان خدمت شما ارادت دارم.

یک نکته ظریف هم بگویم در کردستان که عزیزان به کمک ما می‌آمدند و گاهی اوقات شهید

کشوری هم بود گاهی اوقات ضدانقلاب که من الآن نام آن ضد انقلاب‌ها هم یادم است که به مافحش می دادند، می آمدند بر روی چانل بی سیم بی سیم بچه‌های هوانیروز ما، حرف‌هایی رد و بدل می شد گاهی وقت‌ها ما را ناراحت می کردند. ما هم فحش می دادیم و کمی بی ادب می شدیم. ولی یک نکته حساسی من از شهید کشوری دیدم که با قاطعیت و با کینه ی انقلابی و با خشم و غیرت نظامی به ضدانقلاب پاسخ می داد ولی درکلامش فحش و بی ادبی نبود. یک شجاع مخلص انقلابی آزاد مرد بود. این خیلی نکته حساسی است. جنتمن بود، حالا اگر من بد گفتم باید کلمه ی دیگری برایش پیدا می کردم. آری، آقا بود و در جنگیدن هم آقا بود.

یک سنگری بود که سنگر تنوری می گفتند، دهانه اش واقعاً به اندازه ی یک در دیگ بود اما وقتی داخل می رفتی ۱۷ یا ۱۸ نفر درون آن بودند. زدن آن خیلی سخت بود و ما با تیربار و تانک نمی توانستیم آن را بزنیم. بچه‌های هوانیروز می آمدند و ما به آنها نشان می دادیم و می گفتیم آنجا را بزنید و از آن مانند مورچه دانه دانه بیرون می آمدند. کمین می کردند و سر قله بودند کاری هم نمی توانستیم بکنیم و تنها یگانی که می توانست آن را بزند هوانیروز بود. امثال شهید کشوری و شهید شیروودی و دیگران بودند. من با یکی از این عزیزان هوانیروزی تماس گرفتم که آقای نجفی (خلبان نیروی هوایی) نامی بود که با ما هم‌رمز بود در ستون گفتم که من آنجا را زمینی شناسایی کرده بودم و این را باید بزنیم. بعد خلبان نجفی به آن عزیز خلبان هوا نیروز آدرس داد و گفتیم نقطه اش اینجا است و نشانه را به او دادیم. گفت چه کسی در آن است و گفتم زن و مرد ضدانقلاب در آن هستند. گفت الآن یک موشک حواله آنها می کنم. من هم گفتم به سرعت حواله کن و فعلاً بروید و شرآن را از سر ما بردارید. خوب حواله کرد و شرش از سرما کم شد و ما توانستیم بالای ارتفاع برویم. دقت، جسارت داشتن و توکل رمز چنین کار بود.

شهید بزرگوار کشوری، اما او بی ادبی نمی کرد، کلامش پر از استقامت و ایستادگی و مردانگی و رشادت و موعظه قرآنی بود. حرف‌هایش پراز موعظه بود، مانند شهید صیاد که نگاه می کرد ببینند خدایچه می گوید و آنطوری که خدای گوید عمل کند. بادشمنش هم مردانه و شجاعانه عمل می کرد.

این خیلی نکته حساسی است که من در این شهید بزرگوار دیدم. شجاعت، مهارتش و اندیشه‌اش

در تاکتیک حقیقتاً پویا بود. آنجایی که از قصر شیرین، این ستون تانک دشمن آمد، مشورت کرد و بعد گفت که سر ستون رابزنی‌دوته ستون را هم بزنید ستون متوقف می‌شود. خودش می‌گوید در حین عملیات به این نتیجه رسیدم و اصلاً نمی‌دانستیم که دشمن کجاست و آنکجا دارد می‌آید. و بلند شدم دیدم که ستون زرهی دشمن می‌آید ۴۰۰ تا تانک داشت می‌آمد.

خوب فرصت تصمیم‌گیری نبود. شهید کشوری بزرگ گفت فلانی سر ستون را بزن ستون متوقف می‌شود و ته ستون هم بزنید، ستون از هم می‌پاشد. ته ستون را زدیم فکر کردند دورشان زدند سر لوله‌ی تانک‌های آنطرف رفت سرستون هم بزنیم دیگر ستون متوقف می‌شود و حرکت ندارد. یعنی این بحث بکاو و بکس را در این عملیات با آن تیزبینی عملیاتی عمل کرد و این خیلی ارزشمند بود.

درامثال عزیز دل‌مان شهید کشوری بزرگوار که ایستادگی و مقاومت را در کلامش هم می‌بینیم، و این عشق به حضرت امام هم دیده می‌شود. ما در هوانیروز از اینها زیاد داریم ولی هرچه داشته باشیم استاد‌هایشان امثال کشوری، شیرودی‌ها هستند. حتی پیرمردهای هوانیروز که این جلو نشستند، افتخارشان در این است که هم‌رزم شهید کشوری بودند، من هم افتخارم این است که از بزرگواری اینها در جبهه بهره گرفتم.

به عنوان یک سرباز نیروی زمینی که ستوانیکم بودم در کردستان تا بعد که همراه باشهید صیاد در بازرسی نیروی زمینی بودم تا بعد از آن هر جا که رفتم از هوانیروز، قهرمانی، آقایی، بزرگی، خلوص، شجاعت، دانش، تقوا، الهی بودن و ولایی بودن دیدم.

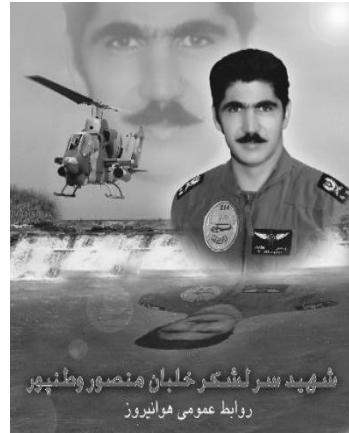
من خواهش می‌کنم این چند مؤلفه‌ای که دشمن برای تضعیف نظام به دنبال انجام این مؤلفه‌ها است که موفق هم نخواهد شد، در جمع خانواده، فامیل و دوستان هوشیار باشید و آنها را هوشیار کنید که با این مؤلفه‌های دشمن هم بجنگند که انشاءالله دشمن هرچه زودتر دست از سرما بردارد و نابود کامل شود.

آن طرح کودتایی هم که شهید کشوری تهیه کرده بود که بهتر است نام آن را نه کودتا بلکه انقلاب نظامی گذاشت علیه دولت بختیار را هم حتماً شنیدید. من هم شنیدم و هم این بحث را خوانده‌ام که یک طرحی تهیه کرد و به برادر حضرت امام مرحوم آیت‌الله پسندیده داد که به عرض حضرت امام برساند که اگر امام اجازه دهند علیه دولت وامانده بختیار که وابسته به

طاغوت و شرق و غرب بود اقدام کند که بحمدلله انقلاب انجام شد و دیگر نیازی به انجام آن طرح نبود.

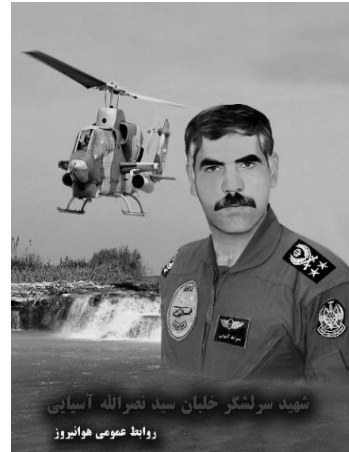
جهت علودرجات شهدا و روح حضرت امام و طول عمر باعزت برای رهبر فرزانه ی انقلاب و اقتدار و عزت جمهوری اسلامی و اقتدار و عزت ارتش جمهوری ایران و اقتدار و عزت هوانیروز قهرمان ما و تقدیم به آستان مقدس ارواح طیبه شهدای عزیز هوانیروز اجماعاً صلوات

زندگی نامه تعدادی از شهدای هوانیروز



شهید سرتیگر خلبان منصور وطنپور

(تاریخ تولد ۱۳۱۷ - محل تولد اراک - تاریخ شهادت ۱۳۵۹/۷/۹ - محل تدفین بهشت زهرا) شهید منصور وطن پور در سال ۱۳۱۷ در شهرستان اراک به دنیا آمد. در سال ۱۳۳۸ وارد دانشکده افسری ارتش شد. پس از طی دوره سه ساله نظامی برای آموزش خلبانی بالگرد به کشور امریکا رفت و در تخصص بالگرد کبرا فارغ التحصیل شد و به ایران برگشت. اولین یگان خدمتی او پایگاه هوانیروز کرمانشاه و در سمت فرماندهی گردان تک بود. در هجوم سراسری نیروهای عراقی به کشور، به اهواز رفت و با مسئولیت فرماندهی گروه بالگردهای اهواز، با سازماندهی بالگردها و خلبانان به مصاف دشمن رفت. آخرین پرواز او در تاریخ ۱۳۵۹/۷/۹ در منطقه سوسنگرد و حمیدیه بود، که بعد از انهدام تعدادی از نیروهای عراقی هنگام برگشت بر اثر اصابت گلوله های دشمن، بالگردش به کابل برق فشار قوی برخورد می کند و در آتش می سوزد، او شهید می شود. ولی کمک خلبان سروان محمدعلی قربانی نیا که به شدت مجروح شده بود نجات می یابد. بدن شهید وطن پور در بهشت زهراى تهران بخاک سپرده می شود. شهید وطن پور افسری لایق، با دانش نظامی بالا، و فرماندهی مدیر و خوش اخلاق بود که همه از او به نیکی یاد می کنند.



شهید سرلشکر خلبان سید نصرالله آسیایی

(تاریخ تولد ۱۳۲۰- محل تولد کرمانشاه- تاریخ شهادت ۱۳۶۵/۱۰/۱۱- محل تدفین بهشت زهرا) شهید آسیایی در سال ۱۳۳۹ با تحصیلات ششم ابتدایی به استخدام ارتش در آمد و با درجه گروهان سومی در تیپ همدان مشغول انجام وظیفه شد. بعد از تلاش در ادامه تحصیل و گرفتن دیپلم، در سال ۱۳۴۶ وارد دانشکده افسری ارتش شد و بعد از طی دوره سه ساله نظامی جهت خلبانی بالگرد به هوانیروز منتقل گردید و با دریافت گواهینامه خلبانی بالگرد ۲۱۴ در پایگاه های اصفهان و کرمانشاه مشغول انجام وظیفه شد. مدیریت خوب، برخورداری از دانش نظامی بالا و روحیه مردم داری او که مورد احترام فرماندهان و سایر خلبانان قرار گرفته بود، سبب شد تا با درجه سرگردی در سال ۱۳۶۳ به فرماندهی پایگاه مسجدسلیمان منتصب گردد و به دست فرماندهی وقت نیروی زمینی ارتش سرهنگ علی صیادشیرازی به دریافت درجه سرهنگ دومی مفتخر گردد. او در عملیات های فتح المبین، بیت المقدس، رمضان، محرم، خبر و بدر و.. حضوری فعال داشت.

شهید آسیایی بعد از عملیات کربلای ۴ در حین آماده نمودن بالگردهای پایگاه مسجدسلیمان برای شرکت در عملیات کربلای ۵، بر اثر بمباران پایگاه، با معاونش سرهنگ علی اصغر داوطلبی به همراه ۵ نفر از خلبانان و کارکنان فنی به شهادت رسید و در بهشت زهرای تهران به خاک سپرده شد.



شهید سرلشکر خلبان احمد کشوری

(تاریخ تولد ۱۳۳۲ - محل تولد کیاکلا - تاریخ شهادت ۱۳۵۹/۹/۱۵ - محل تدفین بهشت زهرا) شهید کشوری در سال ۱۳۵۱ در تخصص خلبانی بالگرد به استخدام هوانیروز درآمد. بعد از فارغ التحصیلی و دریافت گواهینامه خلبانی بالگرد کبرا، در گردان تک پایگاه هوانیروز کرمانشاه مشغول انجام وظیفه شد. در تاریخ ۱۳۵۷/۱۲/۲۸ در زمان محاصره پادگان سنندج، اسکورت بالگردهای ترابری ۲۱۴ را که نیروهای ارتشی را از کرمانشاه به پادگان سنندج ترابری می کردند، در سمت لیدری تیم پروازی شرکت داشت که بالگردش مورد اصابت گلوله قرار گرفت. او در تمام عملیات های آزادسازی کردستان حضوری فعال داشت و در این راه مجروح شد.

با شروع جنگ تحمیلی به ایلام رفت و فرماندهی گروه پروازی این منطقه را بعهده گرفت که پرواز های شجاعانه اش در شکست دشمن در این منطقه در خاطر خلبانان همراهش به یادگار مانده است.

آخرین پرواز او در تاریخ ۱۳۵۹/۹/۱۵ در محلی بنام تنگ بینا در غرب ایلام بود، که در حین درگیری با نیروهای عراقی بالگردش هدف گلوله های دو فروند هواپیمای دشمن قرار می گیرد و سقوط می کند. کمک خلبان ستوانیار رحیم پزشکی نجات می یابد. ولی خودش در آتش می سوزد و در بهشت زهرای تهران به خاک سپرده می شود.

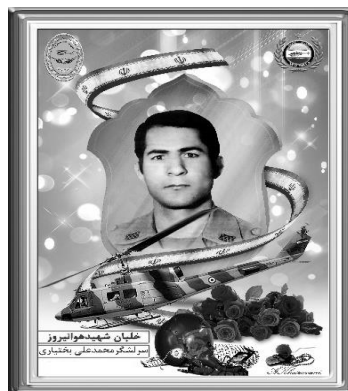


شهید سرتپ دوم علیرضا حراف

(تاریخ تولد ۱۳۳۲-محل تولد شیراز-تاریخ شهادت ۱۳۶۰/۲/۱۰-محل تدفین وادی السلام شیراز) شهید علیرضا حراف در سال ۱۳۳۲ در شیراز به دنیا آمد. در سال ۱۳۵۲ جهت خلبانی بالگرد در هوانیروز استخدام شد. پس از دریافت گواهینامه خلبانی بالگرد کبرا از دانشکده خلبانی هوانیروز، در پایگاه مسجد سلیمان مشغول انجام وظیفه گردید. در عملیات های یک ساله اول جنگ در منطقه آبادان، اهواز، عملیات طریق القدس، فتح المبین حضوری فعال داشت و به عنوان لیدر تیم های آتش پرواز می کرد.

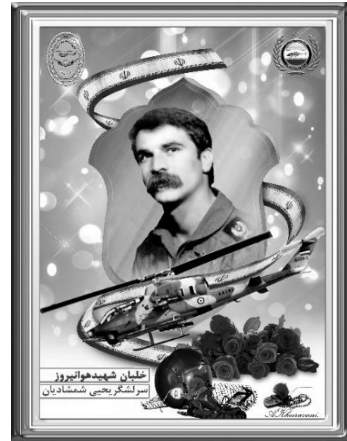
آخرین مأموریت او در عملیات بیت المقدس در تاریخ ۱۳۶۱/۲/۱۰ بود. در آخرین نوبت پرواز در منطقه جنوب کرخه کور با نیروهای عراقی در گیر شد و بعد از وارد آورد تلفات زیاد به دشمن، بالگردش هدف اصابت موشک قرار گرفت، بعد از سانحه بالگرد در آتش سوخت. ستوان حراف به همراه کمک خلبان قدرت الله خدادادیان به شهادت رسیدند. و پیکرش در وادی رحمت شیراز به خاک سپرده می شود.

شهید حراف خلبانی شجاع، فردی با ایمان و با اخلاس، مدیری لایق و مورد احترام و قبول همه خلبانان بود. با اینکه فرمانده حفاظت اطلاعات پایگاه بود، ولی در تمام عملیات ها بعنوان خلبان و لیدر تیم های پروازی جلوتر از دیگران پرواز می کرد.



شهید سرلشکر محمد علی بختیاری

(تاریخ تولد ۱۳۲۸- محل تولد محلات- تاریخ شهادت ۱۳۶۳/۱۲/۲۱- محل تدفین اصفهان) شهید بختیاری در سال ۱۳۲۸ در شهرستان محلات به دنیا آمد. در سال ۱۳۴۷ وارد ارتش شد و بعد از گذراندن دوره سه ساله دانشکده افسری برای طی دوره خلبانی به کشور آمریکا رفت و بعد از بازگشت به ایران در تخصص خلبانی بالگرد ۲۱۴ مشغول انجام وظیفه گردید و تا رتبه استاد خلبانی ارتقاء یافت. یگان خدمتی او پایگاه هوانیروز مسجد سلیمان بود. در سال اول جنگ در منطقه خرمشهر و آبادان حضوری فعال و چشمگیر داشت، در عملیات های فتح المبین، بیت المقدس، خیبر، در سمت لیدری بالگردهای ۲۱۴ پرواز می کرد. آخرین مأموریت سرگرد بختیاری که از بهترین خلبانان بالگرد ۲۱۴ محسوب می گردید. در عملیات بدر بود که مأموریت ترابری نیروهای بسیج قرارگاه نجف به بالگردهای پایگاه مسجد سلیمان سپرده شده بود. در تاریخ ۱۳۶۲/۱۲/۲۱ در دومین سورتی پرواز، با ۵ فروند بالگرد ۲۱۴ نیروهای بسیج را در پد خندق پیاده می کنند و در برگشت، زیر آماج گلوله های ضد هوایی عراقی ها که در لابلای نیزارها کمین کرده بودند قرار گرفت. بالگرد او بر اثر اصابت گلوله ها کنترلش را از دست می دهد و در آب های هور سقوط می کند و به زیر آب می رود. کروچیف استوار دهقانی و کمک خلبان ستوان دلیری فر خود را از بالگرد و آب خارج می کنند ولی سرگرد بختیاری که در داخل بالگرد گیر کرده بود به شهادت می رسد. بعد از فتح جاده خندق بدست نیروهای ایرانی، پیکرش از آب بیرون آورده می شود و در گلزار شهدای اصفهان به خاک سپرده می شود.



شهید سرلشکر یحیی شمشادیان

(تاریخ تولد ۱۳۳۲- محل تولد قصر شیرین- تاریخ شهادت ۱۳۶۱/۷/۱۵- محل تدفین کرمانشاه) شهید شمشادیان در سال ۱۳۳۲ در قصر شیرین به دنیا آمد. پس از دریافت دیپلم در سال ۱۳۵۲ جهت خلبانی بالگرد به استخدام هوانیروز در آمد و با دریافت گواهینامه خلبانی بالگرد کبرا، در پایگاه کرمانشاه مشغول انجام وظیفه گردید. او از خلبانان بنام و شجاع هوانیروز منطقه غرب است که سرپرستی گروه بالگردهای سومار را در سال اول جنگ بعهدہ داشت. او خلبانی شجاع، دلیر و انسانی مردم دار بود که همه خلبانان و کارکنان از او به نیکی یاد می کنند.

آخرین پرواز شهید شمشادیان در عملیات مسلم بن عقیل در غرب سومار رقم خورده است. او در حالیکه فرماندهی تیم پروازی بالگردهای کبرا را بعهدہ داشت، در ارتفاعات ۴۰۲ منطقه مرزی سومار در حالیکه در چند سورتی پرواز تعداد زیادی از تانک ها و نیروهای عراقی را منهدم کرده بود، در ساعت ۱۵:۳۰ بالگردش بر اثر اصابت گلوله های دشمن سقوط می کند و به شهادت می رسد. کمک خلبانش ستوان واعظی به شدت مجروح می شود. مزار شهید شمشادیان در گلستان شهدای کرمانشاه می باشد.



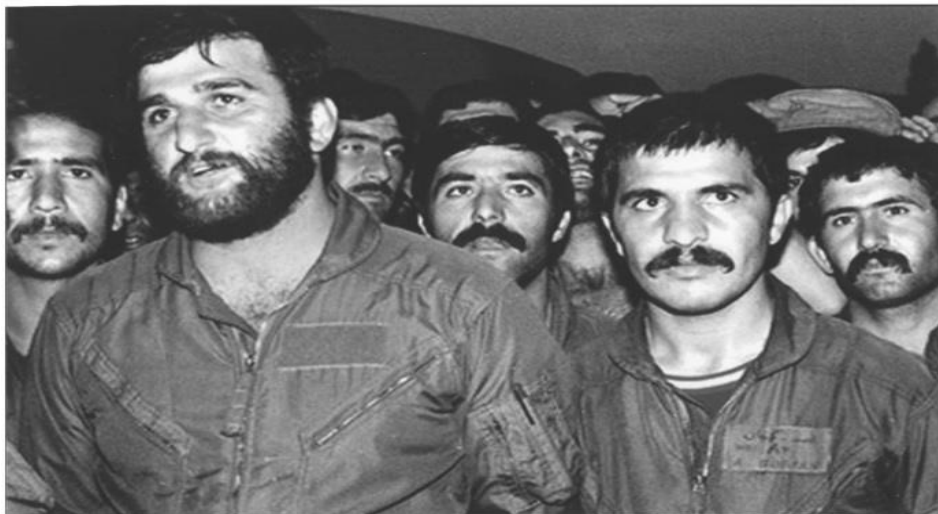
شهید سرلشکر خلبان علی اکبر قربان شیرودی

(تاریخ تولد ۱۳۳۴-محل تولد تنکابن-تاریخ شهادت ۱۳۶۰/۲/۸-محل تدفین تنکابن)

شهید شیرودی در سال ۱۳۳۴ در شهرستان تنکابن متولد گردید. در سال ۱۳۵۳ با مدرک چهارم متوسطه جهت خلبانی بالگرد در هوانیروز استخدام شد. بعد از فارغ التحصیلی با تخصص خلبانی کبرا و درجه ستوانیاری در پایگاه هوانیروز کرمانشاه مشغول خدمت شد. او در عملیات های شمالغرب در مبارزه با گروهک های جدایی طلب ضد انقلاب از هیچ کوششی دریغ نکرد.

در شروع جنگ تحمیلی با گروهی از خلبانان و بالگردهای کبرا به سرپل ذهاب رفت تا بتوانند در پشتیبانی از نیروهای زمینی ارتش جلوی پیشروی نیروهای دشمن را بگیرند. در روز سوم جنگ که دستور تخلیه پادگان تیپ ۳ سرپل ذهاب صادر گردید. او با رشادت در مقابل این دستور ایستادگی کرد و با همکاری نیروهای تیپ و توپخانه ارتش در محور قصر شیرین - سرپل ذهاب تلفات سنگینی به نیروهای عراقی وارد آوردند و آنها را مجبور به عقب نشینی کردند. و تا قبل از شهادتش در عملیات های زیادی که منجر به انهدام نیروهای دشمن گردید، با پایمردی شرکت کرد و بندرت برای سرکشی به خانواده و کارهای ضروری منطقه را ترک می کرد

شیرودی خلبانی شجاع، مدیر و توانا بود و به خوبی توانست گروه پروازی هوانیروز در سرپل ذهاب را هدایت کند. آخرین مأموریت او در تاریخ ۱۳۶۰/۲/۸ رقم خورده است. بالگرد او در منطقه سرپل ذهاب و در دامنه ارتفاعات بازی دراز در حین نبرد با دشمن هدف اصابت گلوله قرار گرفت و سقوط کرد. کمک خلبان او احمدرضا آرش مجروح شد. ولی شیرودی به شهادت رسید و در زادگاهش شیرود تنکابن به خاک سپرده شد.



شهید اکبر شیردی و تعدادی از همزمان سال ۱۳۵۸



انتقال مجروحین به بیمارستان توسط بالگردهای هوانیروز در عملیات والفجر ۱۰



انتقال مجروحین شیمیایی حلبچه به بیمارستان های صحرایی توسط بالگرد ۲۱۴ هوانیروز



انتقال مجروحین از منطقه عملیاتی فتح المبین توسط بالگردهای ۲۱۴



انتقال مجروحین از منطقه عملیاتی غرب توسط بالگردهای هوانیروز



توجیه عملیاتی خلبانان هوانیروز توسط شهید صیاد شیرازی در منطقه عملیاتی جنوب



انتقال رزمندگان توسط بالگردهای شنوک در عملیات بیت المقدس



فرود دو فروند بالگرد کبرا در منطقه عملیاتی



انتقال نیروهای بسیج از پادگان دو کوهه به خط مقدم در عملیات فتح المبین



حمل مجروح در عملیات بدر توسط بالگرد شنوک



حمل مجروح توسط بالگردها در عملیات بدر



حمل نیروهای بسیج توسط بالگرد شنوک در عملیات خیبر



دریاچه ماهی در عملیات کربلای ۵



حمل مجروح در عملیات فتح المبین توسط بالگرد شنوک

پیام امام (ره) به خلبانان نیروی هوایی و خلبانان و کارکنان هوانیروز در عملیات مرصاد و پایان جنگ

بسم الله الرحمن الرحيم

تیمسار سرتیپ ستاری فرمانده نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و تیمسار سرتیپ دوم انصاری

فرمانده هوانیروز ارتش جمهوری اسلامی ایران

خلبانان عزیز و قهرمان نیروی هوایی جمهوری اسلامی ایران و خلبانان دلیر و شجاع هوانیروز، اینجانب از زحمات طاقت فرسای شما و تمامی افراد متعهد و دلسوزی که به نحوی از انحاء در آمادگی های پروازها دست دارند، تشکر می نمایم. شما در طول جنگ تحمیلی، بخصوص در شرایط حساس امروز از رزمندگان صحنه های نبرد و میهن اسلامیمان با تمام توان دفاع نموده و می نمایید. شجاعت شما دل تمامی میهن دوستان و اسلام باوران را شاد کرده است، شما در صحنه های سخت کارزار به دشمنان میهن عزیزمان آموختید که دیگر خیال تعرض به کشورمان و مکتب حیات بخش هم میهنانمان را ننمایند. اینجانب دست یکایک شما را می فشارم و از صمیم جان به شما دعای کتم، خدایار و نگهدارتان باد. به امید پیروزی رزمندگان اسلام بر کفر جهانی.

والسلام علیکم ورحمة الله وبرکاته

روح الله الموسوی الخمينی، ۱۳۶۷/۵/۶

منابع

- آمار حوادث و سوانح بالگردهای هوانیروز در بازرسی و امنیت پرواز هوانیروز
استفاده از خاطرات خلبانان در معارف جنگ هوانیروز
- اشکانفر، سید علی، سرتیپ ۲ ستاد (اسفند ماه ۱۳۷۱ و بهمن ماه ۱۳۷۳)، دفاع مقدس
(نیروی زمینی ارتش جمهوری اسلامی ایران در هشت سال جنگ)، معاونت طرح و
برنامه نزا (مدیریت پژوهش و تحقیقات)
- سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، مرکز اسناد و تحقیقات دفاع مقدس (۱۳۸۷)، اطلس جنگ
ایران و عراق، تهران
- صادقی گویا، نجاتعلی، سرتیپ ۲ (۱۳۷۹)، عملیات شیندرا، تهران: انتشارات ایران سبز
- صادقی گویا، نجاتعلی، سرتیپ ۲ (۱۳۸۱)، گردنه خان تا قله آربابا، تهران: انتشارات ایران سبز
- صادقی گویا، نجاتعلی، سرتیپ ۲ (۱۳۸۹)، در کمینگاه دشمن، تهران: انتشارات ایران سبز
- صادقی گویا، نجاتعلی، سرتیپ ۲ (۱۳۹۳)، عملیات آزاد سازی سنندج و گردنه صلوات
آباد، تهران: انتشارات ایران سبز
- علائی، حسین، دکتر (۱۳۹۱)، روند جنگ ایران و عراق جلد ۱ و ۲، تهران: انتشارات مرز و بوم
- قضات، رحمان، سرتیپ ۲ خلبان (۱۳۸۹)، آنها خودی نبودند، تهران: انتشارات اطلاعات
- کریم زاده، اردشیر (۱۳۹۰)، حماسه های ماندگار هوانیروز در دفاع مقدس، تهران:
انتشارات سوره سبز
- کیانی، سورنا، سرهنگ ۲ زرهی ستاد (۱۳۸۶)، بر بلندای سرزمینم، تهران: انتشارات
سازمان حفظ آثار و نشر ارزشهای دفاع مقدس ارتش جمهوری اسلامی ایران
- مصاحبه با فرماندهان و خلبانان پیشکسوت هوانیروز
مستند به پیوست هوانیروز در طرح ها و دستور های عملیاتی