نبردهای هوایی ایران

مروری کوتاه بر روند نبردهای هوایی ایران
در دفاع مقدس

تهیه و تنظیم: سرتیپ۲ خلبان حسین خلیلی

سرشناسه	:	خلیلی، حسین، ۱۳۳۵ -
عنوان و نام پدیدآور	:	نبردهای هوایی ایران: مروری کوتاه بر روند نبردهای هوایی ایران در دفاع مقدس/ تهیه و تنظیم حسین خلیلی؛ بررسی اولیه و نهایی ناصر آراسته، سیدحسام هاشمی.؛ ویرایش ادبی علی سجادی.
وضعیت ویراست	:	[ویراست ۲؟]
مشخصات نشر	:	تهران: ایران سبز، ۱۳۹۸.
مشخصات ظاهری	:	هفده، ۴۰۰ ص.: مصور، جدول، نقشه، عکس.
شابک	:	۹۷۸-۶۰۰-۷۴۱۶۳۹-۶
وضعیت فهرست نویسی	:	فیپا
یادداشت	:	ویراست قبلی کتاب حاضر با عنوان "نبردهای هوایی جنگ تحمیلی" توسط بنیاد حفظ آثار و نشر ارزشهای دفاع مقدس، نشر صریر در سال ۱۳۹۷ فیپا دریافت‌کرده است.
یادداشت	:	نمایه.
یادداشت	:	کتابنامه: ص. ۳۵۳ - ۳۵۷.
عنوان دیگر	:	مروری کوتاه بر روند نبردهای هوایی ایران در دفاع مقدس.
عنوان دیگر	:	نبردهای هوایی جنگ تحمیلی.
موضوع	:	ایران. ارتش . نیروی هوایی -- تاریخ
موضوع	:	Iran. Artesh. Niruye Hava-i -- History
موضوع	:	ایران. ارتش. نیروی هوایی
موضوع	:	Iran. Artesh. Niruye Hava-i
موضوع	:	جنگ ایران و عراق، ۱۳۵۹-۱۳۶۷ -- عملیات هوایی ایران
موضوع	:	Iran-Iraq War, 1980-1988 -- Aerial operations, Iranian
موضوع	:	جنگ ایران و عراق، ۱۳۵۹-۱۳۶۷ -- نبردها
موضوع	:	Iran-Iraq War, 1980-1988 -- Campaigns
شناسه افزوده	:	آراسته، ناصر، ۱۳۳۱ -
شناسه افزوده	:	هاشمی، سیدحسام، ۱۳۲۷-
رده بندی کنگره	:	DSR۱۶۰۶
رده بندی دیویی	:	۹۵۵/۰۸۴۳۰۴
شماره کتابشناسی ملی	:	۶۰۳۸۴۳۷

نبردهای هوایی ایران (مروری کوتاه بر روند نبردهای هوایی ایران در دفاع مقدس)

نویسنده: سرتیپ۲ خلبان حسین خلیلی

بررسی اولیه و نهایی: سرتیپ ستاد ناصر آراسته، سرتیپ ستاد سید حسام هاشمی

بررسی، آماده‌سازی، نشر: سرتیپ۲ ستاد صادقی‌گویا

ویرایش ادبی: سرهنگ علی سجادی

صفحه‌آرایی: مصطفی گیل املشی

صفحه‌آرایی نهایی و طرح جلد: حامد خدمتی

نوبت و سال چاپ: اول/۱۳۹۸

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۷۴۱۶-۳۹-۶

شمارگان: ۱۰۰۰

ناشر: انتشارات ایران سبز

قیمت: ۳۰۰۰۰ تومان

مرکز پخش: تلفن: ۲۲۴۸۸۷۵۶ نمابر: ۲۲۴۸۸۶۵۰

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

"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 پهناور 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."

مقام معظم رهبری حضرت آیت‌الله خامنه‌ای (مدظله‌العالی)

فرازهایی از پیام حضرت امام(ره) در اسفندماه ۱۳۶۷

خطاب به روحانیت سراسر کشور (در رابطه با پذیرش قطعنامه۵۹۸)

صحیفه امام خمینی(ره)، جلد۲۱، صفحه۲۸۳

- 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 حسّ 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 رذالت 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.

برای مقابله با دشمنان بایستی ما چه ارتشی، چه سپاهی و چه بسیجی ید واحده و قدرت واحده باشیم.

«شهید سپهبد علی صیاد شیرازی - ۱۳٦٤/۱۱/۲٦»

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 ۱۳۷٤ با تصویب کریمانه و حمایت‌های مادی و معنوی حضرت امام خامنه‌ای (مدظله)، مقام معظم رهبری و فرماندهی کل قوا، به صورت رسمی این رسالت مهم را با روحیه متعالی بسیجی برعهده گرفته و مفتخر است که با الهام از کلام نورانی خداوند متعال مبنی بر «وَالَّذینَ جاهَدوا فِینا لَنَهدِیَنَّهُم سُبُلَنا وَ اِنَّ اللهَ لَمَعَ المُحْسِنین»، با صداقت و تلاش دسته‌جمعی در این وادی مقدس گام نهاده و این رسالت افتخارآمیز را که با گرایش «پژوهشی ـ فرهنگی ـ 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 براساس زمان و مکان هر عملیات، جمعی از رزمندگان اسلام که در آن عملیات نقش مهمی را برعهده داشته‌اند به منطقه عملیات عزیمت نموده و با یادآوری خاطرات خود در صحنه‌ی نبرد و برداشت‌های تحریری، صوتی و تصویری، مجموعه‌ای از حقایق و واقعیت‌های تلخ و شیرین را گردآوری نموده است. هیئت معارف جنگ از سال ۱۳۷۸ تا پایان سال ۱۳۹۸ بیش از ۱۷۰ عنوان کتاب مستند درباره وقایع هشت سال دفاع مقدس منتشر نموده است.

آموزش معارف جنگ نیز از سال ۱۳۷٤ به‌صورت نظری و میدانی برای هر دوره از دانشجویان سال۳ دانشگاه افسری امام علی(ع) نیروی زمینی و از سال ۱۳۸۲ برای کلیه دانشگاه‌های افسری زمینی، هوایی، دریایی و فارابی ارتش ج.ا.ا به اجرا در آمده و تا پایان سال ۱۳۹۸ ، تعداد ۳۱۸۹۰ نفر از فارغ‌التحصیلان دانشگاه‌های مزبور را در دو مرحله نظری و میدانی مورد آموزش داده است. از سال ۱۳۹٤، آموزش معارف جنگ برای دانشجویان سال سوم دانشگاه قرارگاه پدافند هوایی خاتم‌الانبیاء(ص) نیز به اجرا درآمد.

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 ۱۳۹۸، بیش از ٤٦٠ هزار نفر از کارکنان وظیفه که فارغ‌التحصیل دانشگاه‌ها و مراکز آموزش عالی کشور می‌باشند، آموزش نظری معارف جنگ را فرا گرفته‌اند.

از سال ۱۳۹۰ افسران دوره ی عالی رسته‌ای، در هر دوره به مدت هشت ساعت و تا پایان سال ۱۳۹۸ بیش از ۱۰هزار نفر آموزش معارف جنگ را طی نموده‌اند.

از بهمن سال ۱۳۹۳ تا پایان سال ۱۳۹۸، بیش از ۵۳۹هزار 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 دوره‌های مدیران ارشد اجا، دافوس اجا و همچنین دانش‌آموزان پایور اجا برای اولین بار در سال ۱۳۹۸ و به مدت ١٦ ساعت به تعداد ۱۳۹۸ نفر برگزار گردید.

هیئت معارف جنگ «شهید سپهبد علی صیادشیرازی»

معرفی نویسنده

سرتیپ‌دوم خلبان بازنشسته دکتر حسین خلیلی در اول شهریور ۱۳۳۵ در شهرستان ورامین دیده به جهان گشود. در سال ۱۳٤۱ دوران ابتدایی را در مدرسهٔ نمونه ورامین شروع کرد و در خرداد ۱۳۵۳ موفق به اخذ دیپلم ریاضی از دبیرستان رضا پهلوی در زادگاهش شد و پس از چندی در خرداد ۱۳۵٤ وارد دانشکده خلبانی شد و پس از طی آموزش‌های مقدماتی در اسفند همان سال برای ادامه دوره به ایالت تگزاس آمریکا اعزام شد و با گذراندن کلاس‌های کوتاهِ زبان تخصصی و آشنایی با هواپیمای ملخ‌دار «تی٤۱»، با حضور در فرودگاه هوندو حدود سی ساعت پرواز با این هواپیما را نیز تجربه کرد و برای آموزش پرواز پایه به پایگاه هوایی لافلین در شهر دل‌ریو انتقال یافت و با هواپیمای جت مادون صوت دو موتوره «تی۳۷» پروازهای آموزشی خود را با موفقیت به انجام رساند و پس از ۲۲ ماه در فروردین ۱۳۵٦ موفق به کسب نشان خلبانی گشت. بعد، دورهٔ پیشرفته جت مافوق صوت «تی۳۸» را نیز در همین پایگاه گذراند. در آبان ۱۳۵٦ به ایران بازگشت و از سوی معاونت عملیات نیروی هوایی برای پرواز با هواپیمای شکاری‌بمب‌افکن «اف۵ئی» به پایگاه هوایی وحدتی دزفول منتقل شد. در گردان٤۱ آموزش رزمی این یگان به فرماندهی سرگرد مرتضی فرزانه، مراحل مختلف پرواز با این جنگنده را با موفقیت و رتبه ممتاز طی کرد و در مرداد ۱۳۵۷ به گردان۲۱ تاکتیکی پایگاه هوایی تبریز به فرماندهی سرگرد منوچهر خلیلی لیدر تیم آکروجت انتقال یافت. تمرینات حفظ آمادگی رزمی با پروازهای مستمر برای دو سه ماه ادامه داشت که با اوج‌گیری انقلاب اسلامی به صفوف ملت پیوست.

پس از انقلاب اسلامی به دستور سرهنگ جواد فکوری فرمانده وقت پایگاه، به سرپرستی دایره اطلاعات ارشاد (حفاظت اطلاعات فعلی) نامیده می‌شد، منصوب شد. در همان زمان به مشکلات دایره حفاظت فیزیکی نیز رسیدگی می‌کرد. با شروع جنگ تحمیلی، مأموریت‌های محوله پروازی را نیز انجام می‌داد و حدود ۲۰۰ ساعت پرواز گشت رزمی هوایی و چندین عملیات بمباران در پرونده‌اش به ثبت رسانده است.

نگارنده در اواخر سال ۱۳٦۰ به دلیل نیاز به خلبان برای هواپیمای فوق مدرن «اف۱٤» به پیشنهاد فرماندهی وقت پایگاه دوم سرهنگ دوم خلبان رضا سعیدی و پذیرش سرهنگ دوم خلبان عباس بابایی فرماندهی پایگاه هشتم شکاری به اصفهان منتقل شد. همچنین

دوره‌های زمینی و پروازی کابین جلوی این شکاری پیشرفته را در معیت استاد خلبان‌های ایرانی از جمله شهید سرلشکر خلبان عباس بابایی، شادروان امیر سرتیپ۲ خلبان عباس حزین، شادروان امیر سرتیپ۲ خلبان جلیل زندی، شادروان سرگرد خلبان بهرام قانعی، امیر سرتیپ۲ خلبان محمدرضا عطایی، سرهنگ خلبان محمد فرح‌آور، سرگرد خلبان عباس امیر اصلانی، سرگرد خلبان شکرائی‌فر، سرهنگ خلبان کاظم حیدرزاده، ستوانیکم خلبان کابین عقب بهروز پاشاپور، امیر سرتیپ۲ خلبان کابین عقب رضا بن‌جواد طالبی و... گذراند و یک سال بعد با افتخار به جمع مدافعان عملیاتی آسمان کشور پیوست.

سرتیپ۲ خلیلی در شهریور ۱۳٦٤ به پایگاه هفتم هوایی شیراز منتقل شد. مدت کوتاهی در این یگان پرواز کرد تا این‌که شرایط حساس جنگ و افزایش تهدیدات هوایی سبب شد، شهید سرلشکر عباس بابایی، معاون عملیات وقت نهاجا با تدبیری هوشمندانه مجموعهٔ عملیاتی و لجستیکی «اف۱٤» شیراز را به پایگاه هوایی اصفهان منتقل کند. از این زمان همواره چند فروند هواپیمای تامکت با خلبان‌های مربوطه در پایگاه هوایی بوشهر گسترش یافتند و توانستند واکنشی سریع به تجاوز هواپیماهای متجاوز عراقی در محدودهٔ جنوب و خلیج فارس داشته باشند.

او در بهمن ۱۳٦٤ پس از طی دوره‌های ایمنی پرواز و نیز دروس آکادمیک هواپیمای شکاری بمب‌افکن «اف٤» یا فانتوم، به عنوان افسر ایمنی پرواز برابر امریه معاونت عملیات نهاجا (شهید بابایی) رسماً به پایگاه هوایی بوشهر منتقل شد. همزمان پروازهای آمادگی شب و روز را طبق برنامه انجام می‌داد و توانست در رهگیری مؤثر شکاری/ بمب‌افکن‌های دشمن و دفع تجاوز آن‌ها اقدام کند. حتی در نیمه دوم سال ۱۳٦٦ و اوایل سال ۱۳٦۷، روی آب‌های خلیج فارس، با هواپیماهای متجاوز دشمن به تواتر درگیر شد که حاصل این عملیاتِ موفق و عملیات‌های بعدی که بیشتر هم‌پروازان او خلبانان جوان و فارغ‌التحصیل دانشکده خلبانی بودند، سرنگونی چندین فروند از پرنده‌های میراژ دشمن بود.

با پایان جنگ، مؤلف جهت دوره معلم خلبانی «اف۱٤» به منطقهٔ هوایی اصفهان منتقل گردید و سپس در بهمن‌ماه ۱۳٦۸ به اداره دوم ستاد مشترک ارتش ج.ا.ایران انتقال یافت و پس از آموزش‌های لازم، در سوم آبان ۱۳٦۹ به‌عنوان وابستهٔ نظامی راهی شهر رم، پایتخت

ایتالیا شد. در دی‌ماه سال ۱۳۷۲ به کشور برگشت و پس از شهادت فرماندهان نام‌آور نیروی هوایی (شهید سرلشکر منصور ستاری، مصطفی اردستانی، علیرضا یاسینی و...) دوباره به نیروی هوایی و پایگاه ششم شکاری بوشهر منتقل شد. فرماندهی گردان و معاون عملیاتی پایگاه از مشاغل او در این یگان بوده است. او در سال‌های ۱۳۷٦-۱۳۷۷ دوره فرماندهی و ستاد (دافوس) را طی نمود و پس از آن در منطقه هوایی شهید بابایی به سمت فرمانده تیپ آموزش هوانوردی منصوب شد و در سال‌های ۱۳۸۲-۱۳۸۰ دوره دکتری مدیریت راهبردی را در دانشگاه عالی دفاع ملی نمود و به سمت جانشین دانشکدهٔ پرواز در دانشگاه هوایی شهید ستاری منصوب و در اردیبهشت‌ماه سال ۱۳۸٤ با درجه سرتیپ‌دومی بازنشسته شد، مع‌الوصف در سال ۱۳۸٦ از پایان‌نامه‌اش با عنوان «اولویت‌های امنیتی ج.ا.ا در خلیج فارس» دفاع کرد. از مقالات علمی او می‌توان به «تصاعد بحران امنیتی در دوران عملیات پیشدستانه در عراق» که بهار ۱۳۸۷ در مجله سیاست دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران به چاپ رسید و نیز مقاله «اولویت‌های امنیت‌سازی در خلیج فارس» که تابستان ۲۰۰۸ در مجله اینترنشنال اَفِیرز[1] منتشر شد، اشاره کرد. همچنین کتاب امنیت خلیج فارس: اولویت‌ها و راهکارها (۱۳۸۹) چاپ دانشگاه عالی دفاع ملی یکی از اثرات علمی اوست.

سرتیپ۲ ب حسین خلیلی از سال ۱۳۸٦ به جمع اساتید و محققین هیئت معارف جنگ سپهبد شهید علی صیادشیرازی پیوست و همزمان به عنوان محقق در دفتر مطالعات راهبردی نهاجا نیز پذیرفته شد.

تدوین سلسله کتب نبردهای هوایی دفاع مقدس از جلد اول تا جلد نهم که اغلب مطالب آن توسط امیر سرتیپ۲ خلبان علیرضا نمکی و همکارانش جمع‌آوری و نوشته شده بود، همراه با تدوین ده‌ها مقاله در خصوص نبردهای هوایی در دفاع مقدس همراه با کتاب «اولویت‌های امنیتی ج.ا.ایران در خلیج فارس» انتشارات دانشگاه دفاع ملی چاپ ۱۳۹۱ بخشی از تألیفات تخصصی و تاریخی مؤلف بوده است.

1. International Affairs Journal, Fummer (2008).

سخن آغازین (معارف جنگ)

شاید بتوان نقطه عطفِ ورود نیروی هوایی به عرصه دفاع مقدس را در عملیات سریع و کوبنده «اولین پاسخ» در همان روز حمله سراسری ۳۱ شهریور جستجو نمود. ساعاتی بعد از سپیده دم روز اول مهر ۱۳۵۹، شاهکار دفاع همه‌جانبه ملت بزرگ ایران اسلامی توسط نیروی هوایی در یک جنگ تحمیلی به نمایش درآمد.

در این روز تاریخی، با اجرای «طرح نبرد البرز» در موج اول، چابک‌سوارانی مرکب از ۱۴۰ فروند هواپیمای شکاری با رمز «کمان-۹۹» وارد آسمان عراق شده و ابتدا سامانه‌های دفاع هوایی و سپس بخش وسیعی از پایگاه‌های هوایی را مورد هدف قرار می‌دهند و دقایقی بعد هم تأسیسات حیاتی عراق (اقتصادی، صنعتی و نظامی) زیر فشار یک بمباران سنگین منهدم می‌شوند. در تحقق این فعالیت منسجم، تمامیِ کارکنان پروازی و متخصصین فنّی نیرو و در رأس آنها خلبانان شجاع نهاجا با توسّل به مهارت‌های هوانوردی و شهامتی کم‌نظیر، نقشی اساسی در قطع خطوط مواصلاتی، اضمحلال نیروهای آفندی، یگان‌های زرهی، پیاده و مکانیزه عراق ایفا و زمینه‌های توقف پیشروی و تثبیت دشمن را فراهم کردند.

در هفتم آذر ۱۳۵۹، در عملیات مروارید با پشتیبانی از نداجا بخش بزرگی از نیروی دریایی دشمن را نابود کردند و در عملیات «نصر»، نخستین عملیات آفندی بزرگ ارتش ج.ا.ایران، مشارکت کرده و سپس مجموعه هوایی الولید در غربی‌ترین نقطه عراق را در یک عملیات ناباورانه درهم کوبیدند و تجربیات گران‌بهایی جهت موفقیت در سلسله عملیات‌های پیروز که با شکست حصر آبادان آغاز گردید و با آزادسازی خرمشهر جلوه‌گر شد، از خود به یادگار گذاشتند. آنگاه برای تنبیه متجاوز و احقاق حقوق حقه ملت بزرگ ایران طی عملیات متهورانه «عبور از خط سرخ» با جابه‌جایی کنفرانس سران جنبش غیرمتعهدها از بغداد به دهلی‌نو، ضربه کاری دیگری از بعد سیاسی و بین‌المللی بر رژیم بعث عراق وارد ساختند.

از سال سوم تا آخرین روز از دفاع مقدس نیز، از یک‌جانب به‌رغم همه محدودیت‌ها و تنگناها و تحریم‌های ظالمانه یکسویه نظامی علیه نظام نوپای جمهوری اسلامی ایران به ویژه نهاجا و ازجانب دیگر تجهیز تصاعدی نیروی هوایی عراق، کارکنان این نیرو با ابتکارات فراوان و اقدامات اساسی جهت خودکفایی توانستند، نقشی بی‌بدیل در تاریخ جنگ‌های مدرن هوایی از خود برجای گذارند که می‌تواند به عنوان چراغی فروزان و ستونی محکم فرا روی پویندگان قدرت هوایی کشور قرار گیرد.

امروز باگذشت سه دهه از پایان جنگ تحمیلی به‌جرئت می‌توان مدعی شد که ناگفته‌های بسیاری از رشادت‌ها، ابتکار عمل، تجارب ارزشمند و خلاقیت‌های به‌جای مانده از دوران دفاع مقدس وجود دارد که هیئت معارف جنگ شهید سپهبد علی صیادشیرازی، انتقال آنها به نسل‌های بعدی را یک ضرورت مهم دانسته و این اثر ارزشمند تحت عنوان «مرور روند نبردهای هوایی در هشت سال دفاع مقدس» نیز گامی کوچک ولی بسیار مهم در راستای آموزش‌های معارف جنگ در مقطع «دوره عالی رسته‌ای» در نیروی هوایی الهی قلمداد می‌شود. از این رو، اثر مزبور که با تلاش‌های فراوان سرتیپ۲ ب حسین خلیلی و بهره‌برداری از تجارب جمعی دیگر از پیشکسوتان ارتش جمهوری اسلامی ایران و نهاجا به صورت بسیار خلاصه براساس مدارک و مستندات به جای مانده از جنگ تحمیلی تدوین شده است، می‌تواند به عنوان یک اثر سودمند علاوه بر دانشجویان دوره مزبور، همچنین به عنوان منبعی فراروی دیگر کارکنان و علاقه‌مندان به حرفه هوانوردی نظامی قرار گیرد.

امید است خوانندگان، پژوهشگران و پیشکسوتان گرامی بامطالعه، نقادی و ارسال مطالب تکمیلی در هرچه پربارتر کردن و غنای مطالب این اثر برای چاپ‌های بعدی هیئت معارف جنگ را یاری نمایند.

رئیس هیئت معارف جنگ شهید سپهبد علی صیادشیرازی

سرتیپ ستاد ناصر آراسته

فهرست مطالب

مقدمه نگارنده ۱

بخش اول: تاریخچه و تجهیزات نیروی هوایی ایران و عراق و آغاز جنگ ۵

۱ـ تاریخچه نیروی هوایی ۵

الف ـ دوران پهلوی اول ۶

ب ـ نیروی هوایی در دوران پهلوی دوم ۸

۲ـ نیروی هوایی در دوران انقلاب اسلامی ۱۸

الف ـ مرور روند درگیری‌های مرزی با رژیم حاکم بر عراق ۲۱

ب ـ طرح نبرد البرز ۲۴

۳ـ ترتیب نیرو و توان رزمی هوایی ارتش عراق ۲۷

الف ـ نگاهی به وضعیت نیروی هوایی عراق پیش از جنگ ۲۷

ب ـ استعداد نیروی انسانی و یگان‌های بزرگ هوایی ۲۸

پ ـ وضعیت پایگاه‌ها و سامانه لجستیک نیروی هوایی عراق ۲۹

ت ـ شایستگی رزمی نیروی هوایی عراق ۳۲

۴ ـ وضعیت کلی و توان رزمی انواع هواپیماهای نهاجا قبل از جنگ ۳۳

الف ـ آمادگی هواگردهای نهاجا در مقاطع فروردین ۱۳۵۷ و ۱۳۵۸ ۳۴

ب ـ نارسایی‌های پوشش راداری کشور در آغاز جنگ تحمیلی ۳۵

۵ـ تجاوز پیشدستانه هوایی عراق و اقدامات تلافی‌جویانه نهاجا ۳۷

الف ـ ترسیم تهاجم هوایی سرتاسری عراق به پایگاه‌های نهاجا و فرودگاه‌های کشور ۳۸

ب ـ اهداف تهاجم پیشدستانه و میزان موفقیت نیروی هوایی عراق ۳۹

پ ـ پیامدهای تهاجم هوایی دشمن و خسارات وارده ۴۵

ت ـ اقدامات نهاجا و عملیات نخستین پاسخ (انتقام) ۵۲

بخش دوم: انهدام نیروی هوایی، زیرساخت‌ها، ادوات و عقبه دشمن ٦١

۱ـ عملیات علیه نیروی هوایی «کمان-۹۹» و انهدام زیرساخت‌های دشمن ۶۱

الف ـ شرح عملیات ۶۲
ب ـ نتایج راهبردی و پیامدهای راهبردی عملیات ۶۵
پ ـ تلفات خودی و ناهماهنگی‌های فرماندهی و کنترل ۷۱
ت ـ برآوردهای دشمن نسبت به توان رزمی نهاجا و بروز تحولات جدید ۷۴
۲ـ نبردهای هوایی علیه یگان‌های زمینی «جنگ با تانک‌ها» ۷۵
الف ـ ماجرای سقوط رادار دهلران ۷۹
ب ـ خطر سقوط پایگاه هوایی دزفول و عملیات پشتیبانی‌از یگان‌های مستقر در... ۸۲
پ ـ جمع‌بندی و نتایج نبردهای هوایی پایگاه دزفول ۹۴
۳ـ نقش نبردهای هوایی پایگاه بوشهر در توقف دشمن ۹۶
۴ـ عملیات جدا کردن منطقه نبرد و انهدام «عقبه دشمن» ۱۰۳
الف ـ فرایند عملیات‌های قطع خطوط مواصلاتی و انهدام عقبه دشمن ۱۰۴
ب ـ زیان‌های وارده به دشمن ۱۱۵
پ ـ خسارات خودی ۱۱۵
۵ ـ حضور کارکنان نهاجا در نبردهای زمینی ۱۱۷
۶ـ نتایج راهبردی نبردهای هوایی دوران نخست دفاع مقدس ۱۲۱
۷ ـ عملیات مشترک مروارید و نابودی نیروی دریایی عراق ۱۲۶
الف ـ سابقه و زمینه عملیات ۱۲۶
ب ـ فرایند شکل‌گیری عملیات ۱۲۸
پ ـ مراحل اجرایِ عملیات با رویکرد نبردهای هوایی ۱۳۰
ت ـ نتایج و بازتاب عملیات مروارید ۱۳۵

بخش سوم: نقش نهاجا در عملیات‌های آفندی و نبردهای هوایی سال دوم جنگ ۱۳۹
۱ـ عملیات پشتیبانی هوایی از عملیات بزرگ «نصر» ۱۳۹
الف ـ فرایند عملیات با رویکرد نبردهای هوایی ۱۳۹
ب ـ شرح و اجرای نبردهای هوایی عملیات نصر ۱۴۱
پ ـ سوانح نهاجا و نتایج عملیات «نصر» ۱۴۸

۲ـ عملیات حمله به الولید یا مجموعه «اِچ ـ۳» **۱۵۰**
الف ـ فرایند طراحی و اجرای عملیات ۱۵۰
ب ـ نتایج و بازتاب عملیات ۱۵۷
۳ـ ابتکار تعیین خط لَجمَن و بمباران نیروهای دشمن از ارتفاع بالا **۱۵۹**
۴ـ تحولات اساسی در سامانه فرماندهی نهاجا **۱۶۴**
۵ ـ نخستین عملیات پیروزمند ثامن‌الائمه «شبح۱» **۱۶۷**
الف ـ شرح عملیات با رویکرد نبردهای هوایی ۱۶۹
ب ـ نتایج عملیات ۱۷۴
۶ـ عملیات طریق‌القدس «شبح۲» **۱۷۵**
الف ـ شرح عملیات با رویکرد نبردهای هوایی ۱۷۶
ب ـ نتایج عملیات ۱۸۱
۷ ـ عملیات فتح‌المبین «شبح۳» **۱۸۴**
الف ـ شرح عملیات با رویکرد نبردهای هوایی ۱۸۵
ب ـ نخستین پیروزی‌ها و آزاد شدن سایت‌های ۴ و ۵ نهاجا ۱۸۷
پ ـ جابه‌جایی‌های نیروها، پشتیبانی آتش و روند نبردهای هوایی ۱۸۹
۸ ـ عملیات بیت‌المقدس «شبح۳» **۱۹۳**
الف ـ شرح عملیات با رویکرد نبردهای هوایی ۱۹۴
ب ـ نتایج نبردهای هوایی و پیامدهای عملیات ۲۰۲
۹- عملیات رمضان «شبح۴» **۲۰۵**
الف ـ شرح عملیات با رویکرد نبردهای هوایی ۲۰۶
ب ـ نتایج عملیات هوایی «شبح۴» ۲۰۸
۱۰ـ فرایند تجهیز تصاعدی نیروی هوایی عراق **۲۰۹**
الف ـ افزایش توانایی عراق در شناسایی هوایی و نقش هواپیمای «میگ ـ۲۵» ۲۰۹
ب ـ روند تجهیز و استعداد نیروی هوایی عراق در زمان جنگ ۲۱۳
۱۱- عملیات عبور از خط سرخ (جابه‌جایی اجلاس سران غیرمتعهد) **۲۱۶**
الف ـ بررسی وضعیت نهاجا در آستانه سال سوم دفاع مقدس ۲۲۰
بـ گشایش دانشکده خلبانی و فارغ‌التحصیلی نخستین دوره توسط رئیس جمهور ۲۲۳

بخش چهارم: نبردهای هوایی سال‌های سوم، چهارم و پنجم دفاع مقدس **۲۲۵**
۱ـ نبردهای هوایی و عملیات‌های سال سوم جنگ و راهبردهای دشمن **۲۲۵**
الف ـ عملیات مسلم‌بن عقیل«شبح۶» ۲۲۵
ب ـ عملیات محرم «شهاب۱» ۲۲۸
پ ـ نبردهای هوایی پایانی سال سوم جنگ ۲۳۰
ت ـ تحلیلی بر عملیات‌ها و نبردهای هوایی سال سوم جنگ ۲۳۶

۲ـ نبردهای هوایی سال چهارم جنگ و عملیات «خیبر» **۲۳۹**
الف ـ عملیات «خیبر» با رویکرد نبردهای هوایی ۲۴۱
ب ـ فرایند حمله به نفتکش‌ها و تأسیسات اقتصادی ۲۴۷
پ ـ دیگر وقایع سال چهارم و آمار نبردهای هوایی ۲۵۲
۳ ـ نبردهای هوایی سال پنجم جنگ و عملیات «بدر» **۲۵۴**
الف ـ عملیات «بدر» ۲۵۴
ب ـ ادامه نبردهای هوایی در سال پنجم و سوانح نهاجا ۲۶۳

٤ـ جنگ شهرها **۲٦٥**
۵ـ نبردهای هوایی پایانی سال پنجم جنگ و سوانح شاخص **۲۷۱**

بخش پنجم: نبردهای هوایی در سال ششم، هفتم و هشتم دفاع مقدس **۲۷۷**
۱ـ عملیات «والفجر۸» موسوم به عملیات هوایی شفق **۲۷۸**
الف ـ محورها و تدابیر عملیات هوایی ۲۷۹
ب ـ شرح عملیات با رویکرد نبردهای هوایی ۲۸۱
پ ـ نتایج عملیات با رویکرد نبردهای هوایی ۲۸۴
ت ـ شهادت بزرگ‌ترین خلبان گردان شناسایی و نبردهای مهران ۲۸۸
ث ـ شکار دومین میگ۲۵ در ارتفاع ۴۰ هزار پایی توسط «اف۵» ۲۹۱
ج ـ وقایع و آمار نبردهای هوایی سال ششم ۲۹۳

۲ـ عملیات‌ها و نبردهای هوایی سال هفتم جنگ **۲۹۷**
الف ـ ماجرای مک‌فارلین «ایران کنترا» ۲۹۷
ب ـ نبردهای هوایی سال هفتم ۲۹۹
پ ـ پروژه «سجیل» و نصب موشک «هاگ» بر جنگنده «اف۱۴» ۳۰۱
ت ـ شدیدترین بمباران دزفول و نبردهای هوایی در کربلای۴ ۳۰۵
۳ـ فرایند نبردهای هوایی در عملیات «کربلای۵» **۳۰۷**
۴ـ اوج‌گیری جنگ اقتصادی عراق علیه جمهوری اسلامی ایران و تشدید حمله به«نفتکش‌ها» **۳۱۷**
۵ـ عملیات‌های «نصر۶»، «نصر۷» و چگونگی شهادت شهید بابایی **۳۲۶**
۶ـ تشدید جنگ شمیایی، جنگ اقتصادی و عملیات‌های سال هشتم جنگ **۳۳۰**
الف ـ اوجگیری جنگ شیمیایی و روند محکومیت عراق ۳۳۱
ب ـ وضعیت نیروها و نبردهای ایران و عراق در سال پایانی جنگ ۳۳۲
۷ـ نبردهای هوایی در سلسله عملیات‌های تهاجمی دشمن **۳۳۵**
۸ـ عملیات ترابری هوایی و اطلاعات شناسایی جنگ الکترونیک **۳۳۸**
۹ـ فرایند پذیرش قطعنامه۵۹۸ و نحوه خاتمه جنگ **۳۴۰**
الف ـ عملیات مرصاد ۳۴۳
ب ـ مداخله مستقیم آمریکا و پیامدهای آن در پذیرش قطعنامه۵۹۸ ۳۴۶
پ ـ نتایج و آمار مأموریت‌های هوایی در سال پایانی دفاع مقدس ۳۴۹
۱۰ ـ سخن پایانی **۳۵۰**

منابع **۳۵۳**

نمایه **۳۵۹**

مقدمه نگارنده

گذر زمان و بهره‌گیری فزاینده از فناوری‌های نوین در عصر اطلاعات به‌تندی در حال دگرگونی است که این امر حتی به‌گونه‌ای روایت‌های تاریخی را هم متأثر کرده، به آن سرعت بخشیده و بازخوانی تاریخ را به امری الزام‌آور مبدل ساخته است. به همین جهت شناخت جدید نسبت به پدیده‌های تاریخی با سازوکارهای دفاعی ـ امنیتی و گرایش به‌سوی فرهنگ و باورهای دینی، شرایطی را رقم‌زده است که در آن باید همه پدیده‌ها به‌ویژه وقایع تاریخی را با دیدگاه‌ها و تحلیل‌های نوین نگریست.

باتوجه به گزاره فوق، جنگ تحمیلی هشت‌ساله عراق علیه نظام نوپای جمهوری اسلامی ایران ازجمله حوادثی است که در سطح داخلی دو کشور ایران و عراق، سطح منطقه‌ای و بین‌المللی اثرات شگرف به‌جای گذاشته است. اگر وقوع انقلاب اسلامی و قطع سلطه بیگانگان از ایران و پیامدهای آن بر منطقه را به‌نوعی یکی از اصلی‌ترین متغیرهای مستقل جنگ تحمیلی قلمداد کنیم، آنگاه این تأثیر بنیادین و هویت‌ساز بیشتر آشکار می‌شود.

جنگ تحمیلی در ساعت ۱۴۰۰ روز ۱۳۵۹/۶/۳۱ با حمله پیشدستانه نیروی هوایی عراق به منظور کسب برتری هوایی و نابودی توان هوایی نهاجا به اغلب پایگاه‌های شکاری آغاز شد و نخستین نبردهای هوایی تاریخ ایران علیه دشمن شکل گرفت و نهاجا با وجود همه محدویت‌ها، تحریم‌ها و... نقشی بی‌بدیل در این حماسه ملی ایفا کرد و آخرین نیرویی بود که از جنگ فارغ شد. لذا آشنایی با نبردهای هوایی این دوران بسیار حائز اهمیت است و با گذشت حدود سه دهه از پایان جنگ و انتشار مقالات، کتب، خاطرات، فیلم و... مطالب ناگفته هنوز بسیار هستند و آگاهی از فرایند و روند این نبردها مورد توجه خاص و عام می‌باشد که پرداختن به آنها بسیار وقت‌گیر و پرحجم و در قالب مجموعه‌ای از کتب میسر است.

هشت سال دفاع مقدس، به همه ما آموخت که تدوین یک راهبرد صحیحِ نظامی و حمایت از آن در زمان صلح، می‌تواند در مقاطع حساس، مدافع استقلال، تمامیت ارضی کشور و حافظ شرف و عزّتِ این مردم آزاده و فداکار باشد. بدون تردید، دستاورد مهم این جنگ (قطع‌نظر از

خودباوری، خوداتکایی، استقلال و خودکفایی نیروهای مسلّح)، منزلت و اعتبار برجسته‌ای بود که نیروی هوایی همراه با دیگر نیروهای مسلح و پشتیبانی آحاد جامعه، در دفع دشمن و حفظ حاکمیت و تمامیت ارضی میهن اسلامی برای خود کسب کرده که بی‌تردید دستاوردهای آن سال‌های متمادی چراغ راه آیندگان خواهد ماند.

در این راستا، ابتدا هدف نگارنده تدوین جزوه‌ای جامع و در عین حال کوتاه برای دانشجویان مقطع دوره عالی رسته‌ای بوده به گونه‌ای که بتواند فرازهایی از تاریخچه نیروی هوایی، وقایع پس از انقلاب اسلامی و روزهای قبل از جنگ تحمیلی را همراه با چکیده‌ای از نقش نهاجا در نبردهای هوایی دوران دفاع مقدس و ابتکارات و نوآوری‌ها را در معرض مطالعه دانشجویان و علاقه‌مندان قرار دهد و به وسیله آن، تدریس در کلاس‌های معارف جنگ سپهبد شهید صیادشیرازی غنی و تسهیل شود، لیکن حین جمع‌آوری اطلاعات و نگارش کتاب، به نکاتی برخورد نمودم که می‌تواند برای عموم علاقمندان به رسته هوانوردی نظامی و نبردهای هوایی دفاع مقدس جذاب و آموزنده باشد. بر همین اساس نوشتار حاضر در پنج بخش به شرح زیر سازماندهی و تدوین شده است:

بخش اوّل: نگاهی کوتاه به تاریخ پرفراز ونشیب نیروی هوایی ایران از بدو تأسیس شده است، آنگاه «آمادگی رزمی نهاجا و طرح عملیاتی البرز»، سوابق درگیری با دولت عراق، آرایش و ترتیب نیروی هوایی عراق پیش از جنگ و فرایند تجهیز تصاعدی آن در خلال جنگ شده و در پایان به تهاجم پیشدستانه عراق و عملیات اولین پاسخ به‌عنوان سرآغاز یک درگیری و جنگ تمام عیار، پرداخته شده است. **بخش دوم:** روند عملیات «کمان-۹۹» و نبردهای هوایی مربوط به آن، انهدام زیرساخت‌های دشمن، نبردهای هوایی علیه نیروها و ادوات دشمن موسوم به «جنگ با تانک‌ها» و فرایند توقف و تثبیت دشمن به همراه عملیات «مروارید» و نابودی نیروی دریایی عراق و نتایج آنها به اختصار پرداخته شده است. **بخش سوم:** درخصوص نقش نهاجا در عملیات‌های آفندی همچون «نصر»، عملیات حمله به الولید، سلسله عملیات‌های پیروزمند از شکست حصر آبادان تا آزادسازی خرمشهر، عملیات رمضان، عملیات عبور از خط سرخ و برهم زدن محل برگزاری کنفرانس سران غیرمتعهدها اشاره شده و در پایان نگاهی به وضعیت نهاجا، سوانح و دیگر نبردهای هوایی سال دوم جنگ افکنده شده است. **بخش چهارم:** به نبردهای هوایی و عملیات‌های بزرگ سال سوم (مسلم ابن عقیل، محرم)، سال چهارم (خیبر) و فرایند و مراحل جنگ نفتکش‌ها و نیز نبردهای هوایی سال پنجم (بدر) دفاع مقدس همراه با جنگ

شهرها، وقایع روند حوادث و سوانح مربوطه پرداخته شده است. **بخش پنجم:** به نبردهای هوایی در سال‌های ششم تا آخر جنگ و فرایند شکل‌گیری و اجرای عملیات «والفجر۸» و نتایج و پیامدها آن اختصاص یافته است، سپس به نبردهای هوایی سال هفتم جنگ و روند اجرای عملیات «کربلای۴»، فرایند نبردهای هوایی در عملیات «کربلای۵» و پیامدهای آن مانند تشدید جنگ اقتصادی و حمله به نفتکش‌ها و نتایج و کارنامه نبردهای هوایی سال هفتم به اختصار پرداخته شده است. درادامه نگاهی اجمالی به نبردهای هوایی در سال هشتم جنگ و آخرین سال دفاع مقدس در قالب تشدید جنگ‌های شیمیایی و اقتصادی و پیامدهای آنها افکنده شده است، آنگاه وضعیت نیروی هوایی و نقش آن در عملیات‌های تهاجمی دشمن در ماه‌های پایانی جنگ، مداخله مستقیم آمریکا و فرایند پذیرش قطعنامه۵۹۸ و پیامدهای آن به اختصار تشریح شده است و در پایان ضمن مقایسه اجمالی مأموریت‌های رزمی نهاجا با نیروی هوایی دشمن، سخن پایانی مطرح گردیده است.

در خصوص تدوین این اثر، نگارنده پس از یک سال تلاش شبانه روزی موفق به جمع‌آوری حجم زیادی از مطالب مرتبط با موضوع شد. از آنجایی که مطالب بسیار تخصصی و دارای حجم بسیار بالا بود، لذا لاجرم می‌بایست در فرایند بالایش و خلاصه سازی، بسیاری از مطالب مهم حذف شود. از این روی در این نوشتار مواردی که به نظر نگارنده در فرایند و روند نبردهای هوایی دفاع مقدس مفید تشخیص داده شده تا بتواند هم پاسخگوی نیازهای آموزشی دوره‌های معارف جنگ در مقطع عالی رسته‌ای با رویکرد نبردهای هوایی باشد و هم بتواند برای خوانندگان آن غیر حرفه‌ای مفید و جذاب باشد که به منظور غنای بیشتر، علاوه بر مطرح نمودن خاطرات مرتبط با موضوعات، تلاش گردیده است تا نقشه‌های عملیاتی همراه با تصاویری مطلوب و مناسب با موضوع در حین مباحث ارائه شود.

در اینجا لازم می‌دانم: نخست، از راهنمایی‌ها، مشوقات و توصیه‌های امیر سرتیپ ستاد حسن شاه‌صفی فرماندهی وقت نهاجا و امیر سرتیپ عزیز نصیرزاده فرمانده کنونی نهاجا تشکر و قدردانی نمایم.

دوم، از اساتید ارجمندم امیر سرتیپ ناصر آراسته رئیس هیئت معارف جنگ سپهبد شهید صیادشیرازی، امیر سرتیپ حسام هاشمی جانشین محترمشان، امیر سرتیپ سید ناصر حسینی و امیر سرتیپ۲ مسعود بختیاری که با ترسیم خطوط کلی و توصیه‌های بسیار

مطلوبشان، فرصت تدوین این اثر (هرچند ناچیز) را میسر ساختند و امیر سرتیپ۲ داود مشیری که به تواتر پیگیر تدوین این اثر بودند، صمیمانه سپاسگزاری کنم.

سوم، از استاد ارجمند امیر سرتیپ۲ خلبان علیرضا نمکی که طی بیش از ده سال تلاش با نگارش بیش از ۱۵ هزار سطر مجموعه‌ای از تاریخ نبردهای هوایی را به عنوان یک مرجع در دفتر مطالعات نهاجا از خود به جای گذاشتند، تشکر نمایم.

در پایان از مساعدت‌های کلیه پیشکسوتان، فرماندهان و یادگاران دفاع مقدس و نیز امیر سرتیپ دکتر نیک‌بخش حبیبی ریاست وقت دفتر مطالعات راهبردی و پژوهش‌های نظری نهاجا و دیگر عزیزانی که به انحای گوناگون در جمع‌آوری اسناد و مدارک و مطالب مرتبط با موضوع، این فرصت را برای نگارنده ایجاد نمودند، صمیمانه سپاسگزاری می‌نمایم و بهترین احترامات خود را تقدیمشان می‌دارم.

سرتیپ۲ خلبان دکتر حسین خلیلی

بخش اول

تاریخچه و تجهیزات نیروی هوایی ایران و عراق و آغاز جنگ

نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، سازمانی فوق تخصصی در پیکره نیروهای مسلّح ایران است که ایمان و علم، تخصص و تعهد، قدرت ابتکار و نوآوری، رشادت و جان‌فشانی به همراه تجهیزات متنوع و پیچیده، شالوده اساسی آن را شکل داده است. این نیرو در آستانه پیروزی انقلاب اسلامی یکی از توان مندترین نیروها در سطح منطقه بوده است. بی‌تردید این نیرو توانست با برخورداری از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های نهفته و همت کارکنان متعهد و انقلابی خود، نقشی بی‌بدیل در پیوستن به انقلاب اسلامی، مبارزه با ضدانقلاب و تثبیت آن و بیش از همه توقف و تثبیت پیشروی متجاوز به هنگام تهاجم نیروهای بعثی به خاک ایران اسلامی انجام دهد و در نهایت به همراه دیگر عناصر نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران موجبات ناکامی صدام را در دوران دفاع مقدس فراهم سازد که آگاهی از تاریخ کوتاه، پر فراز و نشیب و چگونگی تکوین و تحولات آن به ویژه پس از کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲، می‌تواند در ترسیم عقلایی عملکرد این نیرو در دوران انقلاب اسلامی و دفاع مقدس، بسیار مؤثر و قابل درک باشد. از این روی، در این بخش اشاره کوتاهی به تاریخچه نیروی هوایی می‌شود.

۱ـ تاریخچه نیروی هوایی

از افسانه‌های پرواز همچون پرواز کیکاووس، جمشید و... که بگذریم، تنها در اواخر قرن نوزدهم میلادی (۱۲۷۰ شمسی) است که یک هوانورد فرانسوی با بالون خود در آسمان کشور به پرواز در می‌آید و دنیای جدیدی را در برابر ایرانیان می‌گشاید و متعاقباً در آستانه جنگ جهانی اول (اواخر ۱۲۹۲ شمسی) مردم تهران شاهد پرواز یک فروند هواپیمای بلریو به خلبانی فردی روسی بر فراز شهر تهران بوده‌اند. اما در بعد نظامی، هواپیما در خلال جنگ جهانی اول،

برای نخستین‌بار نظر تعدادی از طراحان جنگ را برای استفاده در عملیات رزمی به خود جلب کرد و در این زمینه اندیشمندانی چون سرلشکر جولیو دوهه(۱۹۳٦-۱۸٦۹) از ایتالیا، بیلی میشل (۱۹۳۶-۱۸۷۹) از آمریکا و سپهبد سِرهیو ترنچاد (۱۹۵۶-۱۸۷۳) از انگلیس در خصوص قدرت هوایی نظریه‌پردازی کردند و از همان ابتدای کار، راهبرد و راهورد (تاکتیک) نظامی را تحت‌الشعاع خویش قرار دادند. با این وجود، دوهه به دلیل افکار نو خویش در سال ۱۹۱٦ میلادی به یک‌سال زندان محکوم و میشل نیز ابتدا به فیلیپین و در آخر از کار برکنار شد. اما تحولات بعدی حاکی از راستی اندیشه قدرت هوایی در جنگ‌های آینده بود و کشورهای صاحب قدرت جهان در این پدیده وارد شده و به سرمایه‌گذاری کلان پرداختند، به گونه‌ای که با تشکیل نیروی هوایی، در جنگ‌های بعدی برای کسب برتری صحنه نبرد به طور وسیع از هواپیما استفاده کردند. در کشور ما نیز از ابتدا با ورود هواپیمای نظامی، برای تأمین امنیت داخلی و سرکوب اشرار استفاده شد که با توجه به نقش انکارناپذیرش، این پدیده مورد توجه بسیاری از مسئولین ارتش ایران که دوران گذار خود از فرایند سنتی به نوین را طی می‌کرد، قرارگرفت به گونه‌ای که کلنل محمد تقی‌خان پسیان افسر آزاده و صاحب نام ژاندارمری اولین ایرانی بود که در سال ۱۲۹٦ شمسی (هفت سال قبل نخجوان اولین خلبان ایرانی) شروع به آموزش خلبانی در کشور آلمان کرد، اگرچه پس از انجام ۳۳ پرانه یا سورتی پرواز به علت بیماری از ادامه دوره باز ماند[۱].

الف ـ دوران پهلوی اول

در تحولات بعدی باتوجه به آشکار شدن اهمیت کاربرد نظامی هواپیما در رزم، همزمان با تشکیل ارتش واحد، فرمان تأسیس «سازمان هواپیمایی نظامی ایران» به تاریخ ۱۱ خرداد ۱۳۰۳، زمانی که رضاخان وزارت جنگ و فرماندهی کل قوا را بر عهده داشت، صادر شد و در سال ۱۳۰٤ پس از سلطنت رسمی وی، این سازمان به «هواپیمایی کل قشون» تغییر نام داده شد. در آن زمان، هواپیماهای ارتش ایران با خلبانان و کارکنان فنی استخدامی خارجی، مأموریت‌های محوله را انجام می‌دادند و افسران ایرانی هنوز در فرانسه و روسیه به تحصیل خلبانی مشغول بودند. پس از بازگشت آنان (اواخر سال ۱۳۰٤)، فعّالیت سازمان صنف هواپیمایی ارتش با تصدی افسران ایرانی به رهبری سرهنگ نخجوان، از بهار ۱۳۰۵ آغاز شد.

۱- بهنام‌گهر، حسین (۱۳۹۰) «نیروی هوایی در گذر تاریخ» تهران: مرکز انتشارات راهبردی نهاجا، ص۲۰.

به هرترتیب، در چارچوب تکوین «ارتش نوین» تعداد فراوانی هواپیماهای نظامی از کشورهای آلمان، فرانسه، روسیه و انگلستان خریداری شد. قابل ذکر است که در اوایل تشکیل صنف هواپیمایی نظامی در ایران به دلیل ضعف بنیه مالی دولت در همان بدو سازماندهی، با انتشار اوراق اعانه ملی با بهای هر برگ ۲۵۰ دینار برای خرید هواپیماهای مورد نیاز ارتش نوبنیاد ایران، اقداماتی صورت می‌گیرد و پس از اتخاذ تصمیم، این طرح مراحل خود را طی می‌کند و جراید داخلی مبادرت به تبلیغات گسترده‌ای مبنی بر مشارکت مردم میهن‌پرست ایران در کمک مالی برای تأمین بودجه کافی به منظور تجهیز ارتش با هواپیماهای بیشتر، می‌نمایند و اقداماتی جهت گسترش این نیروی تازه بنیان انجام می‌شود که به اهم آنها اشاره می‌شود.

تأسیس مدارس فنی، خلبانی (۱۳۱۰) و کارخانه‌های هواپیماسازی (۱۳۱٤)

«در بدو تأسیس آموزشگاه فنی، بنا بود تا ۲۰ نفر هنرآموزگار از کشور هلند برای تعلیم در مدرسه فنی استخدام شوند که بنا به دلایلی به تعویق افتاد و جهت عدم وابستگی به کشورهای استعمارگر با تدبیر مسئولین ایرانی دلسوز در وزارت جنگ، قرار شد که نخست یک متخصص هواپیمایی به عنوان مستشار هوایی از یکی از کشورهای بی‌طرف که «علایق سیاسی و اقتصادی با ایران نداشته باشد، استخدام شود و به‌کارگیری دیگر مکانسین‌های خارجی با نظر او باشد. در این خصوص وزارت جنگ نامه‌ای به وزارت امور خارجه به این مضمون ارسال داشت تا برای تهیه متخصص منظور و شرایط کنترات آن را اطلاع دهند تا پیشنهادات آنها مطالعه و هرکدام مفیدتر، خصایص و مزایای بیشتری را حایز باشد. قبول و اجازه استخدام داده شود»[۱].

درپی آن، دولت به منظور خوداتکایی و بی‌نیازی از خرید مصمم به تأسیس کارخانه‌های هواپیماسازی گشت؛ و جهت خرید ماشین و لوازم کارخانه به کشورهای اروپایی مثل آلمان و انگلستان از جمله شرکت «پرات و ویتنی» سفارش‌هایی داده شد[۲]. تا این که بالاخره این ماشین‌ها و لوازم در سال ۱۳۱٤ به ایران وارد و در محل لجستیکی نیروی هوایی، دوشان‌تپه فعلی نصب گردیدند و به نام کارخانه‌های هواپیماسازی شهباز در مورخ ۱۳۱۵/٦/۲۱مشغول به کار شدند. نخستین دسته از هواپیماهای مونتاژ و تولید شده در کارخانه‌های شهباز، در اوایل مرداد ۱۳۱۷ آماده بهره‌برداری شدند و ۷۵ فروند از آنها به نام‌های دوهاویلند، تایگرموس

۱- اسناد رسمی وزارت امورخارجه ایران پرونده‌های شماره ٤۸/٤۳، ۱۷۹/۳۱ و بایگانی راکد ارتش

۲- همان، سال ۱۳۱۲: پرونده ۲۱۸/۳۱

۲۵ فروند، هاوکر «اداکس» ۲۵ فروند، هاوکر «هایند» ۱۵ فروند هاوکر «فیوری» ۱۰ فروند در دسته‌های پنج فروندی شرکت کردند. در صنایع شهباز، گذشته از تعمیرات اساسی بدنه و قطعات فنی هواپیما، کلیه عناصر و قطعات هواپیما به‌جز «موتور» آن تولید می‌شد و تعداد ده فروند هواپیمای جنگی و ۳۰ فروند مشقی تا سال ۱۳۱۸ تولید و تحویل داده شد اما با وقوع جنگ دوم جهانی، به علت نرسیدن مواد اولیه واشغال ایران، ادامه کار به طور کلی متوقف گشت. به هر روی در دوره پهلوی اول علاوه بر هنگ هوایی قلعه‌مرغی، هنگ‌های هوایی مشهد (۱۳۱۵)، اهواز (۱۳۱٦) تبریز (۱۳۱۸) نیز فعال شدند و هنگ پنجم که در مهرآباد سازماندهی شده بود، (۱۳۱۱) در آخر به عنوان هنگ بمباران در دوشان‌تپه (۱۳۱۹) برپاشد؛ و نیروی هوایی از استعداد ۲۸۳ فروند انواع هواپیماهای مختلف جنگی و مشقی اعم از: اکتشافی، شکاری-بمباران و آموزشی، همچون «برگه-۱٤ و ۱۹»، «اسپاد، دهاویلند»، «یونکراس ٤ و ۹» و پوتزآورو (مشقی)، تایگرموس، آکسفورد، اداکس و هایند برخوردار بود[۱].

ب ـ نیروی هوایی در دوران پهلوی دوم

در سوم شهریور سال ۱۳۲۰ با اشغال کشور و خروج رضاشاه، سازمانی تحت عنوان «قرارگاه کل ارتشتاران فرمانده» تشکیل شد و برای هریک از نیروهای سه‌گانه در قرارگاه مذکور دایره‌ای ایجاد گردید که عمر این قرارگاه پنج روز بیشتر نبود و در هشتم شهریور همان سال با اعلام ترک مقاومت، این قرارگاه منحل شد. در این روزها به بهانه وجود مستشاران آلمانی در کشور با حمله غافل‌گیرانه هواپیماهای شوروی (ارتش سرخ) به هنگ‌های هوایی تبریز و مشهد از شمال و پیاده شدن نیروهای انگلیسی در جنوب و بمباران هنگ هوایی اهواز، عملاً نیروی هوایی منهدم و با تجاوز به خاک ایران از هوا، زمین و دریا زمینه‌های اشغال کشور توسط قوای بیگانه فراهم می‌شود و ارتش تصمیم به ترک مقاومت می‌گیرد.

البته در هشتم شهریور ۱۳۲۰، جناحی از کارکنان و خلبانان نیروی هوایی به رهبری سروان احمد وثیق در پادگان قلعه‌مرغی از روی دل‌سوزی و به نیت مقابله با تجاوز بیگانگان به صورت «خودجوش» بر خلاف فرمان صادره مبنی بر ترک مقاومت و منع استعمال اسلحه، علیه حمله احتمالی چتربازان ارتش سرخ، تصمیم به مقاومت در مقابل تجاوز می‌گیرند و در این راستا سرتیپ امیراحمدی رییس ستاد نیروی هوایی در پادگان قلعه‌مرغی به گروگان گرفته می‌شود و.... تا این‌که «جریان مقاومت» به مقامات مستقر در قرارگاه فرماندهی منعکس و یک یگان از

۱- علی‌بابایی، غلام‌رضا (۱۳۸۵) «تاریخ نیروی هوایی ایران» چاپ دوم، تهران: انتشارات آشیان، صص ٦٥-۱۵.

لشکر یکم مأمور سرکوبی مقاومت‌کنندگان پادگان قلعه‌مرغی شده و به یگان ضدهوایی نیز دستور داده می‌شود تا به سوی هواپیماهای گروه مقاومت، آتش بگشایند.

به‌رغم این اقدامات، دوتن از خلبانان مقاومت (سروان وثیق و استوار شوشتری) با هواپیماهای شکاری در آسمان تهران پرواز و به سوی برخی از واحدها تیراندازی می‌کنند. در نهایت با تسخیر فرودگاه قلعه‌مرغی «مقاومت» شکسته شده و هواپیماهای به پرواز درآمده نیز در اثر آتش پدافند نیروهای خودی، ناگزیر مجبور به ترک آسمان تهران شدند. در این رابطه سرنوشت سروان وثیق نامعلوم ولی استوار شوشتری در یکی از نقاط کشور فرود آمده و سال‌ها زندگی مخفی داشته است.[۱]

باتوجه به موارد مطروحه در این دوران نیروی هوایی دچار بحران زایدالوصفی می‌شود و عملاً فرودگاه‌ها و تأسیسات این نیرو به اشغال بیگانگان درآمده و کلیه تجهیزات باقیمانده آن در خرداد ۱۳۲۱ به اصفهان و سپس بخشی از آن به شهرهای شیراز و کرمانشاه گسترش می‌یابند. سرانجام در اوایل سال ۱۹٤٤ با فروکش کردن آتش جنگ، هنگ‌های مستقر در اصفهان، مجدداً به تهران باز می‌گردند و تنها یک گردان هوایی در اصفهان باقی می‌ماند. گرچه در سال ۱۳۲٤ تعداد معدودی هواپیما جهت پشتیبانی از لشکر هشتم خراسان به مشهد گسترش و به دنبال آن رسماً گروه هوایی مشهد تشکیل می‌شود. به‌علاوه یک واحد هوایی دیگر نیز جهت سرکوب شورشیان کردستان به همدان اعزام و گروه هوایی دیگری نیز شکل می‌گیرد. به هر ترتیب در پایان جنگ جهانی دوم ارتش ایران با اعلام جنگ به آلمان نازی و پیوستن به صف متفقین، موجبات شکست نیروهای آلمان نازی را فراهم ساخته و لقب «پل پیروزی» می‌گیرد. از این روی با پیروزی رسمی قوای متفقین، عده‌ای از افسران هوایی در اردیبهشت ۱۳۲۵ به دعوت نیروهای متفق در رژه پیروزی آنها در لندن شرکت می‌نمایند.[۲]

نیروی هوایی از این تاریخ مجدداً سیر تحولات خود را با اعزام افسران خود به فرانسه، انگلستان و آمریکا آغاز و در غائله به اصطلاح «نجات آذربایجان» نقش به‌سزایی ایفا می‌کند. البته

۱- عاقلی، باقر (۱۳۷۷) «رضاشاه و قشون متحدالشکل» تهران: نشر نامک، صص ۶۳۹-۶۳۳ و نیز بنگرید به: شوشتری، ابراهیم (۱۳۷٦) «حماسه مقاومت: خاطرات خلبان شوشتری از شورش پادگان قلعه‌مرغی» تهران: نشر شیرازه.

۲- طلوعی، مرتضی (۱۳۵۵) «تاریخ پنجاه ساله نیروی هوایی ش» تهران: چاپخانه نیروی هوایی، ص ۱۲۶.

این نیرو، در این دوران فرماندهان متعددی از جمله سرتیپ خلبان مهدی سپه‌پور که از فرماندهان آگاه، دلسوز و با کفایت بود را تا بعد از کودتای ننگین ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ تجربه نمود[۱].

شایان ذکر است که در جریان قیام مردمی ۳۰ تیر ۱۳۳۱ خلبانان نیروی هوایی ضمن حمایت از حقوق ملت ایران اعلام کردند که از به‌کارگیری سلاح علیه مردم خودداری خواهند ورزید. آنها: «فرمان آماده‌باش برای پرواز بر فراز آسمان تهران و تهدید قیام‌کنندگان ۳۰ تیر را اجرا نکردند و دیگر افسران را به اهمیت وظیفه‌شان در آن روز تاریخی، آگاه ساختند.»

از نظر تجهیزات هوایی، در سال ۱۳۲۸ اولین سری از هواپیماهای ترابری دوموتوره داکوتا (که حدود ۲۰سال برای نیروی هوایی خدمت کرد) و هواپیماهای شکاری از نوع تندربولت تحویل نیروی هوایی شد و سال بعد نیز هواپیماهای آموزشی- ارتباطی هاروارد، استیرمن، «ال٤ و ال۲۰» وارد خدمت در نیروی هوایی گردیدند. در ادامه انواع هواپیماهای تندر بولت، داکوتا، هاروارد (تی٦)، استرمن، «ال٤» و «ال۲۰» طی سال‌های ۱۳۲۸ تا ۱۳۳٤ به خدمت نیروی هوایی درآمدند. علیهذا پس از کودتای ننگین ۲۸ مرداد سال ۱۳۳۲، رسماً آمریکایی‌ها استیلای مطلق استعماری خویش را در کشور آغاز نمودند و به ویژه پیکره نیروی هوایی در حال تجدید سازمان، به ظاهر بدواً تحت پوشش «کمک‌های نظامی» زیر سلطه و نفوذ نظامیان آمریکایی قرار گرفت. متعاقباً با افزایش شدت جنگ سرد، عملاً نیروی هوایی در راستای اهداف ابرقدرت نوظهور آمریکا با فرهنگ و اندیشه غربی، سازماندهی و هدایت گردید و نیروهای آمریکایی در سامانه فرماندهی، نیروی انسانی، تجهیزات آفندی و پدافندی و منطقه استقرار پایگاه‌های جدید و ایستگاه‌های پدافندی هوایی و سایت‌های راداری، تجهیز و سازماندهی نیروی هوایی نقش کلیدی داشتند[۲] که به این عامل از دو منظر به اختصار اشاره می‌شود:

۱) تحولات نیروی انسانی

نیروی هوایی که با همت و تلاش دل‌سوزان این نیرو بویژه در دوران نهضت ملی و فرماندهی سرتیپ مهدی سپه‌پور، در آستانه خود اتکایی در زمینه تربیت و تأمین نیروی انسانی و حتی آموزش دانشجویان خارجی قرار داشت، به ناگاه در راستای منویات شاه و در جهت اهداف آمریکا، در سال ۱۳۳۳شمسی برخلاف روند پیشین، حرکت جدیدی را آغاز

۱- مهدی سپه‌پور از نادر خلبانان و فرماندهانی بود که پس از کودتای ننگین ۲۸ مرداد بازداشت گردید. (مصور رحمانی، (۱۳٦۸)، «کهنه سرباز» ص ۲۸۰)

۲- قطعاً این امر یکی از عوامل نارضایتی برخی از فرماندهان و آحاد اقشار نیروی هوایی ارتش نسبت به رژیم پهلوی و سلطه بیگانه بوده است.

کرد به‌گونه‌ای که استعداد «تیپ تعلیماتی» این نیرو ابتدا به یک رده سازمانی پایین‌تر و در حد یک «هنگ تعلیماتی» نزول کرد و سپس در سال بعد کلاً دانشکده خلبانی و آموزشگاه فنی این نیرو موقتاً منحل شدند. در مقابل، کلاس‌های ویژه زبان انگلیسی در «انجمن فرهنگی ایران و آمریکا» جهت تدریس اصطلاحات فنی هواپیمایی به افسران و درجه‌داران نیروی هوایی که برای تکمیل تحصیلات تخصصی نامزد اعزام به آمریکا بودند، تشکیل شد. از این تاریخ به بعد خیل افسران، دانشجویان، هنرجویان، درجه‌داران برای طی دوره‌های مختلف به آمریکا، اعزام شدند[۱].

نیروی هوایی در آستانه انقلاب اسلامی، حدود دو هزار خلبان دوره دیده برای هواپیماهای مختلف خود از سطوح فرماندهی تا پایین‌ترین رده در اختیار داشته است. همچنین سالانه تعداد بسیاری از فرماندهان در رده‌های مختلف برای طی دوره‌هایی نظیر: دوره عالی رسته‌ای، فرماندهی و ستاد، آموزش‌های پیشرفته خلبانی، فنی و دیگر دوره‌ها به عناوین مختلف به آمریکا اعزام می‌شدند. بدیهی است که این سیاست علاوه بر این که هزینه‌های سنگین برای نیروی هوایی در برداشت با عنایت به این‌که این افراد در مشاغل کلیدی فرماندهی و رئوس سازمان قرار می‌گرفتند؛ یکی از اثرات مهم آن ترویج فرهنگ غربی و ایجاد وابستگی فرهنگی- فکری بود. اگرچه این سیاست خود عامل نارضایتی اغلب کارکنان را فراهم ساخته و همواره با برخورد منفی آحاد اقشار ارتش مواجه بود. از جانب دیگر، خیل مستشاران آمریکایی با پوشش‌های گوناگون به سوی ارتش و بویژه نیروی هوایی سرازیر می‌شدند به طوری که در آستانه پیروزی انقلاب اسلامی تعداد مستشاران خارجی به حدود چهل هزار نفر بالغ می‌گردید.

طبیعی بود که باتوجه به روحیه بیگانه ستیزی در فرهنگ پارسی، تداوم این‌چنین سیاست‌ها و وابستگی به بیگانه عاملی اساسی در پیوستن آحاد کارکنان ارتش به صف انقلاب اسلامی تلقی می‌شود به گونه‌ای که با طلوع فجر انقلاب اسلامی و خشم ملت مسلمان ایران علیه استبداد و استعمار در سال ۱۳۵۷، یکی از دغدغه‌های سیاست‌گذاران پنتاگون، چگونگی مواجهه با این تحولات بی‌سابقه در ایران اسلامی بود که قبلاً از نظر آنان «جزیره ثبات» و یکی از نقطه‌های راهبردی و امن برای تامین منافع حیاتی آنان در منطقه

۱- برابر مدارک موجود جهت آموزش خلبانی، حدود ٤٠٠٠ نفر دانشجو در خلال سال‌های ۱۳۳۷ تا انقلاب اسلامی به کشور آمریکا اعزام شده‌اند.

خاورمیانه قلمداد می‌شد. کارتر، رییس جمهور آمریکا با وجود این‌که در تبلیغات مبارزات انتخاباتی خود مسأله حقوق بشر و قطع صدور اسلحه به رژیم‌های دیکتاتوری از جمله ایران را مطرح ساخته بود، در سفر ژانویه ۱۹۷۸ میلادی (دی‌ماه ۱۳۵۶ش) به تهران چنین اظهار داشت: «ایران مرهون شایستگی شاه در رهبری کشور است زیرا او توانسته است ایران را به صورت یک جزیره ثبات در یکی از پرآشوب‌ترین نقاط جهان درآورد. نظرات ما در مسائل مربوط به امنیت نظامی متقابل با هیچ کشوری به اندازه ایران نزدیک نیست[1]».

۲) تحولات تجهیزاتی و اقلام عمده پروازی

از سال‌های ۱۳۳۵ شمسی باعنایت به مباحث و اهداف مطروحه فوق نیروی هوایی، شاهد توسعه و گسترش بیش از حد و غیر قابل انتظاری بوده است به این صورت که در راستای این اهداف، در ابتدا با برخورداری از تجهیزات آمریکایی در قالب «کمک‌های نظامی» اولین جت آموزشی «ت۳۳» و متعاقباً در سال ۱۳۳۶ اولین سری از هواپیمای جت شکاری «اف۸۴» و چند سال بعد جنگنده «اف۸۶» در اختیار نیروی هوایی قرار می‌گیرد.

تا این‌که از دهه ۱۳۴۰ به بعد و در اوج دوران جنگ سرد، از یک جانب به دلیل نفوذ شوروی در کوبا و امکان سرایت کمونیزم به دیگر کشورهای متحد غرب، توجه بیشتری به تهدیدات ابرقدرت شرق می‌گردد و به نیروی هوایی باتوجه به افزایش درآمدهای نفتی ایران، هم‌سو با منافع غرب، اجازه خریداری تجهیزات مدرن روز هوایی دنیا به شرح ذیل داده می‌شود:

- در سال ۱۳۴۲، اولین سری از هواپیماهای ترابری سنگین «سی۱۳۰»، در سال ۱۳۴۳ نخستین هواپیماهای فراصوت «اف۵»، سال ۱۳۴۷ شکاری‌بمب‌افکن «اف۴»، سال ۱۳۵۳ هواپیماهای ترابری ـ سوخت‌رسان «بوئینگ۷۰۷» و تجسسیِ‌دریایی «پی۳.اف»، سال ۱۳۵۴ اولین سری از هواپیماهای شکاری ـ رهگیر «اف۱۴» توسط خلبانان آمریکایی در پایگاه هشتم شکاری اصفهان «خاتمی» فرود می‌آیند و همزمان هواپیمای راهبردی جامبوجت «بویینگ۷۴۷» تحویل نیروی هوایی می‌شود.

- در خلال این سال‌ها با خروج نیروهای انگلیسی(دهه۱۹۷۰) و سپردن امنیت خلیج فارس به نیروهای محلی در راستای سیاست دوستونی نیکسون-کیسینجر، علاوه برتوسعه پایگاه‌های موجود نیروی هوایی، همچنین پایگاه‌های ششم بوشهر، نهم بندرعباس و دهم

۱- علی‌بابایی، غلام‌رضا (۱۳۸۵) «تاریخ نیروی هوایی ایران» چاپ دوم، تهران: انتشارات آشیان، ص ۱۸۵.

چابهار تأسیس و اغلب با برخورداری از هواپیماهای «اف۴» فعال می‌شوند و نیز پایگاه هوایی اصفهان جهت هواپیماهای جنگنده «اف۱۴» و «اف۱۶» تحت سفارش و پایگاه پنجم امیدیه جهت به‌کارگیری جنگنده‌های «اف۱۶» تأسیس می‌گردند و نیز تعدادی بالگرد آمریکایی از جمله بالگرد ترابری سنگین شنوک در اختیار نیروی هوایی قرار می‌گیرد، ضمن این که همزمان با تأسیس هوانیروز تعداد زیادی از این نوع بالگرد و نیز بالگرد شکاری موسوم به کبرا در اختیار ارتش ایران قرار می‌گیرد، به طوری که منابع مختلف از جمله نشریه «توازن نظامی» استعداد بالگردهای ارتش که از کمپانی‌های بل آمریکا و آگوستای ایتالیا (وابسته به بل) خریداری شده بود را تا هشتصد فروند برآورد می‌کردند. در این دوره، استعداد هواپیماهای شکاری نیروی هوایی به ۴۸۰ فروند می‌رسید. همچنین قرار بود که تعداد ۱۶۰ فروند هواپیمای «اف۱۶» در ژوئیه ۱۹۸۰ (تابستان ۱۳۵۹) و هفت فروند هواپیمای رادار پرنده «آواکس» در دسامبر ۱۹۸۱ (آذر ۱۳۶۰) تحویل نیروی هوایی گردد که تعداد آنها در جدول شماره ۱-۱ درج شده است.[۱]

جدول شماره ۱-۱ فهرست هواپیماها و جنگ‌افزارهای نیروی هوایی در آبان ۱۳۵۷ شمسی

ردیف	نوع هواپیما	تعداد برنامه شده	فروند موجودی	مأموریت	ملاحظات
۱	اف٤دی	۳۲ فروند	۲۷ فروند	شکاری بمب‌افکن	۵ فروند ریزش
۲	اف٤ئی	۱۷۷	۱٦۵	شکاری بمب‌افکن	۱۲ فروند ریزش
۳	آر.اف٤ئی	۲۸ فروند	۱۰	شناسایی هوایی	تحویلی ۱۲ فروند، ریزش ۲فروند
٤	اف۵ئی	۱٤۱	۱۳٦	شکاری- تک‌کابین	ریزش ۵ فروند
۵	اف۵اِف	۲۸	۲۸	آموزشی-شکاری	مدل دوکابین
٦	اف۱٤	۸۰	۷۷	شکاری- رهگیر	دو فروند ریزش، یک فروند در آمریکا
۷	کی‌سی۷۰۷	۱۳ فروند	۱۱ فروند	ترابری-تانکر	بوئینگ سوخت‌رسان
۸	اف۱٦	۱٦۰	-	شکاری‌بمب‌افکن	تاریخ تحویل ژوئیه ۱۹۸۰

۱ - مأخذ: پرونده قراردادهای هواپیماهای تاکتیکی «موضوع: تحویل اقلام عمده خریداری شده» به شماره ۵۲/۱۰۸-۰۲/۱٤۰۱ مورخ ۱۵-۸-۱۳۵۷ صادره از ستاد بزرگ ارتشتاران (کمیته طرح‌ها و بررسی‌های استراتژیک) به نیروی هوایی ش (معاونت طرح و برنامه و بودجه) به زبان انگلیسی تحت عنوان "Excludes Map & Direct Control" که ترجمه آن در جدول شماره ۱-۱ به نمایش در آمده است.

۹	ای۳.آ	۷ فروند	-	رادار پرنده (آواکس)	تاریخ تحویل دسامبر ۱۹۸۱
۱۰	پی۳.اف	٦ فروند	٦ فروند	شناسایی دریایی	قدرت پرتاب موشک هارپن
۱۱	بالگرد بی۲۱٤ سی	۳٦ فروند	۳۷+۲	ترابری سبک	-

به‌علاوه، مذاکراتی نیز جهت خریداری تعداد دیگری از جنگنده‌های موجود نیروی هوایی به عمل آمده بود که در صورت تحقق این اهداف، نیروی هوایی ایران به پنجمین قدرت هوایی متعارف دنیا تبدیل می‌شد. البته با اوج‌گیری نهضت اسلامی ملت ایران به رهبری امام راحل(ره) ابتدا سفارش دومیلیارد دلاری خرید ۷۰ فروند «اف۱۴» دیگر که در اکتبر ۱۹۷۸ میلادی (آبان ۱۳۵۷ش) ارسال شده بود، لغو شد، اگرچه ارسال سایر محموله‌های نظامی به ایران هم‌چنان ادامه داشت. تا این‌که دولت بختیار در راستای منافع غرب به بهانه این‌که ایران از این به بعد دیگر «ژاندارم خلیج فارس» نخواهد بود، قراردادهای مذکور را در تاریخ ۵۷/۱۱/۱۵ به صورت یک طرفه لغو می‌نماید[۱]. از دیگر اقلام عمده می‌توان به لغو خرید هواپیماهای شناسایی «آر.اف٤» اشاره کرد. وزارت دفاع اعلام می‌کند که قراردادهای نظامی با آمریکا شامل خرید ۱٦ فروند «آر.اف٤» لغو شده است[۲]. خرید این هواپیماها طی دو قرارداد جداگانه به تعداد ۵ و ۱۱ فروند و مبلغ نزدیک به ۲۲۰ میلیون دلار انجام‌شده بود[۳]. قرار بود با استفاده از این هواپیماها، گردان دوم شناسایی در پایگاه مهرآباد تشکیل شود.

در این رابطه به گزارش واشنگتن پست، سفارش‌های مزبور به همراه قرارداد خرید سه فروند ناو دریایی به ارزش ۱/٤ میلیارد دلار هم‌زمان با سفر ژنرال هایزر[٤] به ایران توسط یکی از نظامیان برجسته پنتاگون به نام «اریک فون‌ماربد» که جانشین آژانس خدمات امنیت

۱- تهامی، سیدمجتبی و فتح‌اله رسولی، (۱۳۸۰) «سیاست امریکا در قبال ایران طی جنگ تحمیلی» تهران: مرکز اسناد دیپلماسی، وزارت امور خارجه، ص ۱۱۱.

۲- روزنامه اطلاعات، ۱۵ بهمن ۱۳۵۷، شماره ۱۵۷۷٦.

۳- زینلی، نصراله (۱۳۹٤)، «آماد و پشتیبانی هوایی در دفاع مقدس، جلد اول: از آغاز تا شروع جنگ تحمیلی»، مرکز انتشارات راهبردی نهاجا، ص ۱۷۵

٤- با اوج‌گیری انقلاب اسلامی دولت آمریکا ژنرال «رابرت هایزر» را برای کنترل اوضاع به ایران فرستاد. او شاه را متقاعد ساخت که منافع وی و آمریکا در ترک ایران است؛ وی برابر اسناد موجود در معاونت طرح و برنامه نهاجا تحت عنوان «سب-۵» با اجازه شخص شاه قبلاً دوبار در سال‌های ۱۳۵٦ و ۱۳۵۷شمسی به منظور تشکیل «سامانه فرماندهی و کنترل ارتش» در رأس یک هیأت مرکب از افسران زمینی، هوایی و دریایی به ایران سفر کرده بود.

دفاعی آمریکا بود، با امضای تفاهم‌نامه‌ای توسط دولت بختیار لغو شد که این امر به دولت آمریکا این فرصت را داد تا نه تنها تجهیزات مورد سفارش را به ایران تحویل ندهد، بلکه میلیون‌ها دلار از بابت جریمه لغو یک‌طرفه آنها توسط دولت آمریکا از حساب تنخواه‌گردان ایران برداشت شود. خلاصه این که نه تجهیزاتی به ایران تحویل داده شد و نه حتی یک دلار از باقیمانده حسابی که ۹ میلیارد دلار بود، به ایران پس داده شد. سولیوان سفیر وقت آمریکا در تهران در کتاب خاطراتش اعتراف می‌کند که امضای تفاهم‌نامه مزبور توسط بختیار حداقل چهار میلیارد دلار به نفع دولت متبوع‌اش تمام شد[۱].

خاطره امیرسرتیپ علی اصغر ایمانیان نخستین فرمانده منتخب امام در نهاجا درباره فروش بوئینگ‌ها

شادروان امیر (تیمسار) ایمانیان نخستین فرمانده منتخب حضرت امام در نهاجا[۲]، درباره فروش بوئینگ‌های ۷۰۷ و ۷۴۷ پس از پیروزی انقلاب اسلامی خاطره بسیار ارزشمندی دارند که باتوجه به اهمیت موضوع در سطور زیر به اختصار نقل می‌شود:

«پس از مراسم معارفه و تشرف خدمت حضرت امام(ره)، معظم له یک عکس خودشان را هم امضا کردند و به من دادند، که هنوز هم دارم و همیشه توی اتاق خوابم است، ضمناً همان روز دستور فرمودند که من هر وقت کاری داشتم مستقیم و بدون واسطه بروم خدمت ایشان و یا مستقیم بتوانم تلفنی با ایشان صحبت کنم».

تا این‌که برایم خبر آوردند: همه هواپیماهای بوئینگ حتی سوخت‌رسان‌ها (بوئینگ۷۴۷ و ۷۰۷ که خدمات بی‌نظیری در خصوص سوختگیری هوایی و ترابری در دوران دفاع مقدس ارائه دادند) را دارند به پاکستان می‌فروشند و همین روزها آنها را تحویل می‌دهند. وقتی این خبر را شنیدم، (متأثر شدم) پس از بررسی‌های ابتدایی بلافاصله

۱- بنی‌لوحی، سیدعلی (۱۳۷۸) «مبانی دفاع از دیدگاه امام(ره) در دفاع مقدس: با تحلیلی مقایسه‌ای» تهران: مؤسسه فرهنگی دانش و اندیشه معاصر، ص ۱۱۱.

۲- پس از پیروزی انقلاب اسلامی، ابتدا سپهبد سیدسجاد مهدیون و سپس سپهبد عبدلله آذربرزین چند روزی فرماندهی نهاجا را تکفل کردند تا این‌که در اسفند ۱۳۵۸ سرتیپ ایمانیان به فرماندهی نهاجا منصوب گشتند. اوهم در تابستان ۱۳۵۸ به دلیل مشکلات و دخالت‌های عوامل دیگر از فرماندهی نهاجا کناره‌گیری کرد و سرتیپ ابوالفضل مصطفوی کاندید فرماندهی شد که او نیز پس از یک هفته ترجیح داد تا به عنوان معاونت طرح و برنامه نهاجا خدمت نماید و سرلشکر امیربهمن باقری سکان ستاد فرماندهی نهاجا را تکفل کند. ایشان نیز تا تیرماه ۱۳۵۹ خدمت کرد و در نهایت جای خود را به سرهنگ جواد فکوری سپرد و...

مستقیم حضور ایشان رفتم. چه کسی این تصمیم را گرفته بود اینها که مورد نیاز خودمان بود؟ آن روز وقتی که خدمت ایشان رسیدم، ایشان پرسیدند چه شده است؟

عرض کردم: من اول رفتم، خدمت نخست‌وزیر و موضوع را با ایشان در میان گذاشتم که ایشان گفتند هر تصمیمی که امام بگیرد، همان را اجرا می‌کنیم، بعد خدمت ایشان جریان فروش هواپیماها را مطرح کردم و معروض داشتم، اگر چه خود نیروی هوایی به این هواپیماها نیاز دارد ولی اگر تصمیم به فروش آنها را دارید، چرا به بیکانگان بدهیم!؟ آنها را به هواپیمایی کشوری خودمان واگذار کنید؟! چون اگر بخواهند هر کدام از این هواپیماها را بخرند، نخست باید پول تمام و کامل آنرا پرداخت کنند، تازه در نوبت قرار گیرند و شاید بیش از یک‌سال هم می‌بایست منتظر ماند. آخرش هم معلوم نیست، شاید بدهند یا ندهند. اگر هم خدای ناکرده نیروی هوایی آنها را لازم داشت، می‌توانیم پس بگیریم. چرا چنین کاری را می‌خواهند، بکنند؟

امام خدا بیامرزدش، فقط رو کرد به من و گفت: "خودتان می‌توانید این هواپیماها را نگه‌داری کنید"؟ گفتم: بله آقا چرا که نتوانیم! ما داریم الان آنها را پرواز می‌دهیم و تعمیر می‌کنیم. آنگاه امام(ره) فقط یک کلمه دستور دادند: "آنها را نگه دارید". خدا شاهد است آنجا فهمیدم فرماندهی یعنی چه!! چون وقتی که با دلیل قانع‌کننده و منطقی به او مراجعه می‌کنی و نیت تو را خیرخواهانه می‌بیند، فوراً دستور صریح خود را می‌دهد و...[۱].

پس از پیروزی انقلاب اسلامی نیز برنامه لغو قراردادهای تسلیحاتی و حتی فروش هواپیماهای «اف۱٤» ادامه داشت. تا این‌که پس از این اقدامات، در یکی از جلسات «شورای انقلاب» در سال ۱۳۵۸ به پیشنهاد شهید بهشتی جلوی این کار گرفته شد.

۳) سابقه و ساختار گردان۱۱ شناسایی تاکتیکی

از نظر سابقه، تشکیل نخستین یگان مستقل شناسایی هوایی (گردان۱۱) جهت عکسبرداری هوایی، به سال ۱۳۳۷ به ورود اولین سری از هواپیماهای جت شناسایی «آر.تی۳۳» باز می‌گردد. ده سال بعد (سال ۱۳۴۷) نخستین هواپیمای «آر.اف۵» و سال ۱۳۵۰ نیز نخستین «آر.اف۴» وارد نیروی هوایی ایران شدند و به لحاظ اهمیت از همان ابتدا در مهرآباد تهران مستقر گردیده و توان گردان۱۱ شناسایی در انجام مأموریت‌های

۱- خاطرات امیرسرتیپ علی‌اصغر ایمانیان در دفتر مطالعات راهبردی نهاجا (بهار ۱۳۹۱)

محوله افزایش یافت. این گردان ازنظر ساختار خود شامل بخش پروازی مُرکّب از خلبانان «آر.اف۴» و «آر.اف۵»، تفسیر عکس و لابراتوار بود. در رأس آن فرمانده قرار داشت که توسط ستاد نیرو تعیین می‌شد. لابراتوار و تفسیر عکس از دیگر بخش‌های گردان بودند که به ظهور فیلم، چاپ، بزرگنمایی تا ۱۶ برابر و تفسیر عکس‌های گرفته‌شده می‌پرداختند و با بررسی عکس‌ها ضمن مشخص کردن موقعیت پایگاه، مواضع، تأسیسات و تجهیزات نظامی و راهبردی دشمن به‌صورت مکتوب نتیجه بررسی‌ها را به پیوست عکس‌ها جهت استفاده اطلاعاتی به مبادی ذی‌ربط ارسال می‌کردند.

در کنار گردان شناسایی، شعبه دوربین که زیرمجموعه گردان نگهداری پایگاه مهرآباد محسوب می‌شد، ساخته‌شده بود که مجرب‌ترین افسران و تکنسین‌ها کار نگهداری، تعمیر و تنظیم دوربین‌ها و تجهیزات عکس‌برداری را بر عهده داشتند. ازجمله تجهیزات عکس‌برداری در این قسمت می‌توان به دوربین «کِی.اِی-۹۰» بی با لنز (فاصله کانونی) ۲٤ اینچ اشاره کرد که مخصوص عکس‌برداری پاناورمیک و ارتفاع بالا بود که در زمان جنگ عملیاتی شد. کارایی و کیفیت عکس‌های گرفته‌شده به‌وسیله این دوربین بویژه هنگام عملیات‌های بزرگ بسیار بالا بود و تأثیرات اساسی در بررسی خطوط جبهه نبرد و تصمیم‌سازی داشت[1].

گردان «آر.تی.اِس» زیر مجموعه فرماندهی اطلاعات و شناسایی «فاشا»[2] در ستاد نیرو از دیگر واحدهای مرتبط با گردان شناسایی بود که فعالیت‌های بخش لابراتوارِ تفسیر عکس را با دقت و گستردگی بیشتری انجام می‌داد.

گردان۱۱ شناسایی تاکتیکی که از سال ۱۳۵۰ و با ادغام هواپیماهای «آر.اف۴» و «آر.اف۵» فعالیت خود را گسترش داد، کارنامه درخشانی در جنگ از خود باقی گذارد. در این راستا، مهم‌ترین وسیله جمع‌آوری اطلاعات از خطوط جبهه و نقاط راهبردی عراق، هواپیماهای شناسایی «آر.اف٤» و یا برخی اوقات «آر.اف٥» بودند. این هواپیماها با تهیه عکس‌های هوایی، محل دقیق تجمع نیروها، سلاح‌های سنگین، سایت‌های پدافند هوایی

۱- بخشی از خاطرات سرهنگ هوشنگ ثابتی مسئول شعبه دوربین در گردان نگهداری پایگاه مهرآباد از ۱۳۵۰ تا ۱۳٦۷.

۲- مأموریت فرماندهی «فاشا» تغییر نام داد، جمع‌آوری اطلاعات الکترونیکی به منظور کنترل و مراقبت تحرکات نظامی- سیاسی دشمن بود و به رصد اطلاعاتی از جابه‌جایی تجهیزات، میزان آمادگی رزمی و نیات و اهداف فرماندهان آنها می‌پرداخت و با ضریب اطمینان بالا، خبر از یک رویداد کاملاً پیش‌بینی شده در حمله به خاک کشورمان می‌داد. رهگیری علائم غیر معمول سامانه‌های الکترومغناطیسی عراق توسط گروه یادشده به‌عنوان نشانه‌ای از تحرّکات نظامی در مرزهای غربی و اتخاذ تصمیم‌های سیاسی از سوی عراق بود که این اطلاعات حیاتی اغلب با عکس‌العمل خنثی و حتی منفی برخی مسؤولان نظامی و سیاسی روبرو می‌شد!؟

و راه‌های نفوذ برای نیروهای ایرانی را مشخص می‌کردند؛ به‌طوری‌که بررسی و تفسیر دقیق عکس‌های هوایی، فرماندهان نیروهای زمینی را قادر می‌ساخت تا در دل شب، نیروهای خود را به منطقه دشمن نفوذ دهند و عملیات موفقیت‌آمیزی را به اجرا درآورند. البته عراق نیز با اطلاعاتی که از طریق رادارها، سایت‌های شنود، هواپیماهای تجسسی و همچنین آواکس‌های سعودی به دست می‌آورد، همواره بخش مهمی از توان پدافندی خود را برای جلوگیری از انجام این مأموریت خطیر و سرنگونی هواپیماهای «آر.اف٤» اختصاص می‌داد؛ با این وجود انجام صدها نوبت پرواز گوناگون در شب و روز، ارتفاع پست یا بالا و تقدیم ۱۶ شهید خلبان بخشی از خدمات این یگان درخلال دفاع مقدس بوده است.

۲ـ نیروی هوایی در دوران انقلاب اسلامی

با نزدیک شدن به روزهای اوجگیری انقلاب اسلامی، به‌تدریج مأموریت‌های پروازی راهوردی یا تاکتیکی کمتر و پروازهای گردان‌های آموزشی نیز به کلی متوقف شد و تا زمان جنگ این روند ادامه داشت. به همین دلیل، سوانح هوایی نیز نسبت به میزان پروازها به صورت تصاعدی افزایش یافت! مثلاً در آذرماه ۱۳۵۷ در یک پرواز آزمایشی، یک فروند از هواپیماهای «آر.اف۵» به خلبانی ستوانیکم مرتضی خانی در حوالی کرج سقوط کرد. خوشبختانه خلبان با صندلی نجات بیرون پرید و جان سالم به دربرد[1]. به دلیل اوضاع و احوال نزدیک به انقلاب هیچ‌گاه علت واقعی سقوط مشخص نشد.

درپی فروپاشی نظام پادشاهی تا مدتی اوضاع مدیریت نیروهای مسلح به هم‌ریخت. سامانه فرماندهی دیگر وجود نداشت. بیشتر فرماندهان رده‌های بالا اعدام یا بازداشت شدند و گروهی هم فرار کردند. مابقی هم توسط ستاد ارتش و دولت موقت بازنشسته شدند. فرماندهان رده‌های پایین جای بالاتر را گرفتند درحالی‌که تجربه لازم را نداشتند.

خلاصه این که از ماه‌ها قبل از پیروزی انقلاب الزامات پروازی خلبانان بجز آلرت یا تندخیز (اسکرامبل) به ندرت انجام می‌شد. سرتاسر رَمپ‌های (محوطه پارکینگ) مهرآباد و دیگر پایگاه‌ها، انواع مختلف هواپیماها پارک شده بودند و پروازی انجام نمی‌شد. به عنوان نمونه، درحالی‌که تعداد پرواز راهوردی هواپیماهای شناسایی «آر.اف٤» در مرداد ۱۳۵۷، به ۱۹۹

۱- بابامحمودی، مهدی (۱۳۹۲)، «مصاحبه با سرهنگ خلبان مرتضی خانی»، ماهنامه صنایع هوایی، شماره ۲٦۵، ص ۱۸.

سورتی می‌رسید، این رقم در اسفند همان سال تحقیقاً به صفر رسید[۱]. در این زمان بیشتر سربازان از پادگان‌ها فرار کرده بودند و افراد باقی مانده نیز رغبتی به انجام وظیفه نداشتند. مدتی بعد هم به پیشنهاد دریادار مدنی وزیر دفاع وقت و تصویب شورای انقلاب، خدمت سربازی یک‌ساله و اوضاع بدتر شد[۲] که جهت ترسیم اوضاع به ذکر دو خاطره از خلبانان آن دوران اکتفا می‌شود؛ نخست، سرهنگ خلبان جانباز محمد غلامحسینی در مورد اوضاع آن زمان می‌گوید:

«در مهرآباد، فقط تعداد محدودی سرباز باقی ماندند که آنها هم حین انجام وظیفه مشغول تفریح بودند. برای نمونه با سرنیزه روی بدنه هواپیماها یادگاری می‌نوشتند و یا با پیتوت تیوب "Pitot tube"یا پیتوت‌بوم (لوله بلندی که روی دماغه فانتوم جهت سنجش سرعت قرار دارد) تاب می‌خوردند و بارفیکس کار می‌کردند و باعث کج شدن آن می‌شدند[۳].»

دراین شرایط خطیر، برخی از کارکنان پروازی از جمله خلبانان گردان شناسایی تصمیم گرفتند تا بخشی از کار حفاظت و نگهبانی از پایگاه و هواپیماها را عهده‌دار شوند. سرتیپ۲ کنگرلو یکی از خلبانان انقلابی مهرآباد در این مورد می‌گوید:

«در شرایط خطیر پس از انقلاب، تصمیم گرفتیم همراه با بعضی از نیروهای کادر، وظیفه نگهبانی از پایگاه، هواپیماها و تجهیزات پروازی را به عهده بگیریم. مدتی به اتفاق فرسیابی، فرماندهی گردان سربازان را به عهده گرفتیم و با انجام سخن‌رانی‌های متعدد و بیان سخن حضرت امام (ره) در خصوص بازگشت مجدد نظامیان به پادگان‌ها، سعی کردیم تا نظم و انضباط در میان این نیروها را برقرار کنیم. این وضعیت حدود سه ماه ادامه یافت و در این مدت، علاوه بر حضور در گردان شناسایی تا نیمه‌های شب، در گردان سربازان می‌ماندم تا امور حفاظتی را سامان دهم. حدود ۳۰۰ نفر سرباز طی این مدت در گردان پاسدار حضور داشتند. آنها را یک روز در میان به مرخصی می‌فرستادیم تا با این ترفند در پایگاه نگهشان داریم. تا چند وقت این کار را ادامه دادیم تا به‌تدریج، نظم دوباره در ارتش و در مهرآباد برقرار شد. در این موقع،

۱- زینلی، نصرالله (۱۳۹٤)، «آماد و پشتیبانی هوایی در دفاع مقدس» تهران: مرکز انتشارات راهبردی نهاجا، جلد اول، ص ۳۳۵

۲- گفتگو با امیر سرلشکر حسنی سعدی (۱۳۸۳)، «نگین ایران: فصلنامه تخصصی مطالعات جنگ ایران و عراق»، مرکز مطالعات و تحقیقات جنگ سپاه پاسداران (مرکز اسناد دفاع مقدس)، شماره ۹، ص ۱۸.

۳- صبوری، راحله (۱۳۹۰)، «مهمان صخره‌ها: خاطرات سرهنگ خلبان محمد غلامحسینی»، سوره مهر، ص ٦۸.

ستوان‌یکم حجت‌الله خوش‌قدم به عنوان فرمانده گردان پاسداری منصوب و ما هم کلیه مسئولیت‌ها را به وی واگذار کردیم و دوباره به‌طور کامل به گردان شناسایی برگشتیم[1].»

پس از شکل‌گیری نظم نسبی و استقرار سربازان یگان پاسداری در جایگاه‌های نگهبانی، در یکی از شب‌های زمستان ۱۳۵۸، یک دستگاه مینی‌بوس تعویض پاسداری با هواپیماهای مستقر در رمپ پروازی پایگاه هوایی بندرعباس برخورد کرد که بر اثر آن تعدادی سرباز مجروح و به چند فروند «فانتوم» آسیب جدی وارد شد؟! در این مقطع از نظر عملیاتی، کاهش روند پرواز در گردان شناسایی و دیگر گردان‌های رزمی تا اردیبهشت ۱۳۵۸ ادامه یافت و از این تاریخ به بعد، پروازهای این یگان از سر گرفته شد. البته عملکرد گردان نسبت به سال قبل اُفت چشم‌گیری پیدا کرد به‌گونه‌ای که در بعضی از ماه‌های سال ۱۳۵۸ حداکثر چهار پرانه یا سورتی پرواز انجام می‌شد.

نظر به این که توصیف اثرات و پیامدهای انقلاب اسلامی در نهاجا بسیار طولانی و دور از موضوع این نوشتار تلقی می‌شود، لذا به‌منظور ترسیم تصویر مناسبی از فضای عملیاتی، مطالب پایانی این مبحث به نقل خاطره‌ای از سرهنگ بازنشسته علی دهنادی که قبل از انقلاب اسلامی دوره دافوس را در آمریکا طی کرده و در این مقطع و شروع جنگ تحمیلی به عنوان مدیر آموزش عملیاتی معاونت عملیاتی نهاجا در ستاد نهاجا خدمت می‌کرده، استناد می‌شود: «پس از انقلاب و قبل از جنگ، درخواست‌های زیادی از خلبان‌ها، بویژه خلبانان جوان به مدیریت آموزش معاون عملیات نیرو می‌رسید که طی آن تقاضای رهایی از خدمت، اعم از بازخریدی یا استعفا از نیرو را داشتند. خیلی از آنها از آیندهٔ نامطمئن بیمناک بودند و عده‌ای احساس می‌کردند خلقیات‌شان با شرایط جدید کشور همخوانی ندارد. از آنجا که برای آموزش و تربیت هر خلبان میلیون‌ها دلار هزینه شده بود و هر یک سرمایه ملی محسوب می‌شدند، به طوری که حتی امکان جایگزینی سریع هم وجود نداشت، تمام سعی من به‌عنوان مسئول این بود، به هر شکل؛ با انجام مذاکره مستقیم یا طرق دیگر آنان را از این تصمیم منصرف کنم. گاهی موفق بودم و گاهی نه!

جالب است بدانید، با انفجار اولین بمب‌های عراق در پایگاه‌های نیروی هوایی، نه‌تنها سیل روزافزون تقاضاها از روی میز مدیریت آموزش عملیاتی حذف شد، بلکه ما با گروه زیادی از خلبان‌ها مواجه شدیم که تعدادی از آنها حتی به‌رغم میل خود و با بهانه‌های واهی از نیرو کنار گذاشته شده بودند و در واقع زخم خورده بودند. آنها یک درخواست داشتند؛ یک دست لباس

۱- خاطرات امیر سرتیپ دوم خلبان ب محمود کنگرلو از گردان شناسایی «آر.اف٤».

پرواز تحویل‌شان شود و به مصاف دشمن بعثی بروند. خیلی‌ها حتی اسمی از برقراری حقوق و مزایا هم نمی‌آوردند! دیری نگذشت که نام تعدادی از همین قهرمانان بی بدیل در خیل شهدا، اسرا و جانبازان جنگ تحمیلی فهرست شد![1]»

الف ـ مرور روند درگیری‌های مرزی با رژیم حاکم بر عراق

پس از کودتای عبدالکریم قاسم در سال ۱۹۵۸ و بویژه با به قدرت رسیدن حکومت بعث در در عراق و اعلام خروج نیروهای انگلیسی از خلیج فارس از سال ۱۹٦۹ میلادی، روابط این کشور با ایران به سردی گرایید به گونه‌ای که در فروردین ۱۳٤۸ شمسی، معاون وزیر امورخارجه وقت عراق به فرستاده دولت ایران چنین گفت: «دولت عراق شط‌العرب [اروند] را جزیی از قلمرو خود می‌داند و کشتی‌های مزین به پرچم ایران را در آن راه نخواهد داد و اگر افراد نیروی دریایی ایران دخالت نمایند، متمسک به قوه قهریه خواهد شد». متقابلاً ارتش ایران در واکنش به اقدامات عراق، با اسکورت شناورهای خود را به سوی خرمشهر روانه کرد[2]. در این رابطه، نیروی دریایی ایران کشتی‌های «ابن‌سینا» و «آریامهر» را که پرچم ایران بر بالای آنها افراشته بود، همراه با راهنمایان ایرانی از اروندرود به سوی آبهای آزاد در خلیج فارس روانه نمود. این درحالی بود که نیروی هوایی ایران، علاوه بر اعلام آماده‌باش به پایگاه همدان به منظور تهاجم جنگنده‌های «اف٤» یا «فانتوم» به بغداد، جنگنده‌های مافوق صوت «اف٥» خود به همراه هواپیماهای شکاری «اف٨٦» را نیز از پایگاه هوایی دزفول برفراز این شناورها برای پوشش و پشتیبانی هوایی به پرواز درآورد. در همان سال، همزمان با اوج‌گیری جنگ سرد، متقابلاً کیسینجر از ایران بازدید کرد و روابط نزدیکی بین ایران و آمریکا شکل گرفت که نتیجه آن انعقاد قراردادهای سنگین تسلیحاتی و اقتصادی تا سقف پنج میلیارد دلار بین ایران و آمریکا بود. به‌علاوه، طی سال‌های۵۳- ۱۳۵۲ در مرزهای شمالی دو کشور درگیری‌های شدیدی رخ داد که برجسته‌ترین آنها برخورد ۲۱ بهمن ۱۳۵۲ در مهران موسوم به «یکشنبه خونین» بود که پس از آن دولت عراق ادعا کرد که ایران پنج کیلومتر از خاک این کشور را اشغال و درپی آن دادخواست خود را به شورای امنیت سازمان ملل برد[3]. سرانجام دبیرکل سازمان ملل، نماینده خود را به مرزهای دو کشور گسیل داشت و در پی آن، ایران و عراق به رغم حرکت ظاهری در دو

۱- مهرنیا، احمد (۱۳۹۳) «ستاره‌های نبردهای هوایی»، تهران: انتشارات سوره مهر، جلد دوم، ص ۲۰۱.

۲- کوردزمن، آنتونی/ واگنر، ابراهام (۱۳۸۹) «درس‌های جنگ مدرن: جنگ ایران و عراق» ترجمه حسین یکتا، تهران: انتشارات مرز و بوم، ص ۷۰.

۳- ولایتی، علی‌اکبر(۱۳۷٦)، «تاریخ سیاسی جنگ تحمیلی عراق علیه ج.ا.ایران» تهران: دفتر نشر مرکز فرهنگ اسلامی، ص ٤۹۹.

جهت مخالف، با هم توافق کردند تا مناقشات مرزی را از راه‌های مسالمت‌آمیز حل و فصل کنند. سرانجام شورای امنیت قطعنامه۳٤۸ خود را بر پایه هماهنگی هر دو کشور ایران و عراق که دربرگیرنده موارد زیر بود صادر کرد: «آتش‌بس، عقب‌نشینی بی‌درنگ و همزمان نیروها به پشت مرزهایی که در گذشته بوده، جلوگیری از درگیری‌های دوباره، جلوگیری از برداشتن گام‌های دشمنی و از سرگیری گفتگوهای پیشین».

این قطعنامه سرآغاز دوره نوینی در کنار نهادن ناهماهنگی‌های میان دو کشور ایران و عراق در آن مقطع زمانی گردید و نتیجه بحران ایجاد شده، عهدنامه ۱۹۷۵ {الجزایر} بود که پس از پیروزی انقلاب اسلامی و به قدرت رسیدن صدام حسین به عنوان رئیس جمهور عراق، وی که از امضا کنندگان اصلی این قرارداد بود، در آستانه تجاوز ارتش عراق (۱۳۵۹/٦/۲٦) آن را به صورت یک‌طرفه پاره و ملغی اعلام کرد.

در خصوص درگیری با دشمن بعثی در این دوران باید گفت که از همان ماه‌های نخستین، فعالیت‌های نهاجا برای خنثی‌سازی توطئه‌های دشمن آغاز شد و در سه ماهه اول سال ۱۳۵۸، تجاوزات هوایی و تحرکات نیروی هوایی عراق به تواتر بیشتری به ثبت می‌رسد و این نیرو برای اولین بار در کلیه ۱۱ پایگاه هوایی خود به حالت آماده‌باش جنگی کامل از نوع (ج) اعلام می‌کند. در ادامه، در همان روزهای آغازین بهار ۱۳۵۹شمسی، یعنی ۱۸ فروردین، برای اولین‌بار برابر ابلاغیه واصله از سماجا وضعیت آمادگی نهاجا برای مقابله با تهاجمات گسترده عراق پررنگ شده (وضعیت آمادگی ۳-الف) و به تبع آن معاونت عملیاتی نهاجا طی شماره نامه ٤-۱/۰٦- ۲۰۱/ نهـ ۳ از پایگاه‌های شکاری می‌خواهد تا توان رزمی خود را بررسی و اعلام دارند. در ضمن ستاد نهاجا مبادرت به تهیه «دستور رزمی البرز» می‌تماید[1]. به دنبال آن در مورخ ۱۳۵۹/٤/٤، ستوان‌یکم خلبان غلامحسین باستانی طی یک مأموریت رزمی شناسایی مسلح در مرز شلمچه هواپیمایش ساقط و به درجه رفیع شهادت نایل می‌شود.

در مورخ ۵۹/٤/۲۷، با افشای طرح کودتای «نقاب»[2] که با همدستی ارتش عراق و شاپور بختیار و حمایت تلویحی برخی از قدرت‌های بزرگ شکل گرفته بود، تعدادی از خلبانان نهاجا دستگیر و برخی اعدام می‌شوند.

۱- در واقع عملیات «کمان-۹۹» با پرواز ۱٤۰ فروند از جنگنده‌های نهاجا در پگاهان روز اول مهر ۱۳۵۹ روی عراق براساس طرح مزبور شکل گرفت.

۲- نقاب یا «نجات قیام ایران بزرگ»، نام گروه طرفدار شاپور بختیار (آخرین نخست وزیر رژیم ستم‌شاهی) در ایران بود که غرض اصلی آنها براندازی نظام نوپای ج.ا.ایران بود، اگرچه هدف ثانویه و در عین حال مهم این حرکت به نوعی ضربه زدن به قدرت

در مورخ ۱۷ و ۵۹/۶/۱۹ ارتش بعث پاسگاه‌های «خان‌لیلی» و «میمک» را تسخیر می‌نماید و نیروی هوای، لاجرم به مقابله با آن عملیات رزمی انجام می‌دهد که در این راه یک فروند جنگنده اف٤ نهاجا سقوط می‌کند و شادروان محمود اسکندری[1] خلبان کابین جلو موفق به ترک هواپیما می‌گردد و خلبان کابین عقب (ستوان۱ علی ایلخانی) پس از پریدن شهید می‌شود و نیز بر اثر سقوط یک فروند بالگرد نهاجا، سرگرد شمس‌بیگی فرمانده گردان۳۱ شکاری همدان همراه با سروان بیژن فعلی و ستوان۲ علی اکبر رشیدی خلبانان بالگرد به شهادت می‌رسند.

روز ۲۷ شهریور ۱۳۵۹ (چهار روز قبل از حمله سرتاسری رژیم بعث)، به دلیل سقوط دو فروند هواپیمای جنگنده «اف۵ئی» توسط پدافند دشمن در دو دسته پروازی مختلف و شهادت سروان (جاویدالاسر) محمد زارع نعمتی و «اسارت سیدالاسرا شهید حسین لشکری»، نقطه عطفی قبل از شروع جنگ تحمیلی تلقی می‌شود. چرا که در تاریخ فوق حین یک مأموریت شناسایی مسلح در حوالی مهران و غرب آبدانان که توسط یک دسته پروازی دو فروندی هواپیمای «اف۵ئی» به لیدری شادروان سرگرد خلبان جواد ورتوان، ستوان‌یکم خلبان حسین لشکری به عنوان شماره-۲ پرواز مزبور، مورد اصابت موشک زمین به هوای دشمن قرار می‌گیرد و به ناچار هواپیما را ترک و با چتر نجات فرود آمده و به اسارت دشمن در می‌آید. پس از این سانحه توسط نیروی هوایی ارتش نامه‌ای به شماره ۲-۰۳/۸-۱۶۰۰ مورخ ۵۹/۶/۳۰ به وزارت دفاع ملی و سماجا و دیگر سازمان‌های در پیوند با زندانی جنگی شدن او و رویداد سرنگونی هواپیمای جنگنده بمب‌افکن «اف۵ئی» نیروی هوایی ارسال می‌شود.

هوایی و حتی بازدارندگی ارتش، از طریق سلب اعتماد، محدود کردن فعالیت و اتهام خیانت، تلقی می‌شد. به ظاهر قرار بود که این گروه همزمان با یورش جنگنده‌های عراقی، پایگاه سوم شکاری همدان (موسوم به شهید نوژه) تصرف و بخش عملیات هوایی را از آنجا آغاز و هدایت نمایند. طرح این توطئه ساعاتی قبل از شکل‌گیری توسط یکی از خلبانان نهاجا فاش و با پی‌گیریِ نماینده وقت حضرت امام(ره) در ارتش (حضرت آیت‌الله خامنه‌ای) روند اجرای آن در همان مراحل اولیه شکل‌گیری در نطفه خفه شد. در این رابطه تعدادی از خلبانان و کارکنان نهاجا و نزاجا تیرباران شدند.

۱- شادروان محمود اسکندری از قهرمانان به نام نهاجا که در عملیات‌های خطیری شرکت داشت و متاسفانه در سال ۱۳۸۰ در یک سانحه رانندگی جان سپرد.

تصویر شماره ۱-۱
سرلشکر شهید جاویدالاثر محمد زارع‌نعمتی (در درجه ستوانیکمی)
سرلشکر شهید سیدالاسرا حسین لشکری

در ساعت ۱٤۰۰ روز ۱۳۵۹/٦/۳۱، درپی تجاوز سراسری ارتش رژیم بعث عراق، جنگنده‌های متجاوز نیروی هوایی این کشور، ۱۵ پایگاه و ایستگاه راداری نهاجا ازجمله پایگاه‌های امیدیه، دزفول، همدان، بوشهر، مهرآباد و ... را بمباران کردند.

درپی آن، در ساعت ۱٤:۳۸ «وضعیت آمادگی ۳-پ» به همه پایگاه‌ها ابلاغ شد و سپس با دریافت اجرای «طرح البرز» از سماجا مراتب به یگان‌ها جهت اجرای طرح در ساعت ۱۷:۰۰ ابلاغ می‌شود که در سطور زیر جهت آگاهی بیشتر ابتدا شرح کوتاهی از فرایند تدوین «طرح جامع نبرد البرز» از نظر می‌گذرد، سپس شرح مختصری در خصوص ترتیب نیرو و توان رزمی نیروی هوایی عراق ارائه، آنگاه به اقدامات شاخص نهاجا در این دوران اشاره می‌شود[۱]:

ب ـ طرح نبرد البرز

پس از تسخیر سفارت آمریکا در ۱۳ آبان ۱۳۵۸، و بروز اعمال تحریم‌های ظالمانه نظامی از طرف استکبار جهانی برای طراحان عملیاتی در ستاد مشترک ارتش و نیروی هوایی باتوجه به تجارب و شناختی که از ماهیت رژیم بعثی عراق داشتند، مسلم شد که باتوجه به سوابق درگیری‌های گذشته، در آینده نزدیک، صدام یک جنگ تمام عیار را به نظام نوپای جمهوری اسلامی ایران تحمیل خواهد کرد. لذا، ستاد مشترک ارتش جمهوری اسلامی ایران طی شماره ۹-۰٦-۲۰۱-۱۵/-۲۷ مورخ ۵۸/۸/۲۷ به نهاجا ابلاغ کرد تا طرح عملیاتی آن نیرو در مقابل تهدیدهای کشور عراق تدوین شود که ستاد نیروی هوایی بلافاصله در طرح‌های عملیاتی

۱- مأخذ: دفتر وقایع شیفت مرکز فرماندهی معاونت عملیات نهاجا مورخ ۱۳۵۹/٦/۳۱

پیشین تجدید نظر به عمل آورد[۱]؛ و «طرح جامع نبرد البرز» به همراه ضمائم پیوست‌های آن مطابق با آرمان‌ها، هنجارها و رهنامه نوین دفاعی جمهوری اسلامی ایران در ۹۹ برگ تدوین و در همین ماه با امضای سرلشکر امیربهمن باقری به یگان‌های مربوطه با طبقه‌بندی «به‌کلی سری» اعلام و یا ابلاغ شد که متعاقب آن، راهنمای طرح‌ریزی عملیاتی ستاد اجا برای پدافند در برابر دشمن واصل گردید. البته همزمان با تدوین «طرح نبرد البرز» در نهاجا، طرح‌های «ابوذر»[۲] و «ذوالفقار» نیز به ترتیب توسط نیروی زمینی و نیروی دریایی اجا با بازنگری در طرح‌های پیشین تدوین شدند. در این راستا، سرتیپ وحید کیمیاگر معاون عملیاتی وقت نهاجا به کمک سرهنگ محمود قیدیان، سرهنگ عبدالعلی قاسمیان و سرهنگ پرویز پیروز که همگی از خلبانان توانمند هواپیماهای شکاری و ترابریِ این نیرو بودند. با جدّیت شروع به مطالعه و برنامه‌ریزی برای تهیه «طرح نبرد البرز» به منظور وقوع احتمالی جنگ با عراق کردند که به برخی از نکات برجسته آن در سطور زیر اشاره شده است.

«الف. فرضیات:

(۱) عملیات ارتش در کردستان ادامه داشته و گسترش جدیدی برای یگان‌های مستقر در این منطقه متصور نیست.

(۲) احتمال پشتیبانی از یگان‌های ارتش از سوی کشورهای تأمین‌کننده قطعات یدکی بعید است.

(۳) در طول عملیات در غرب، جنگ روانی ازطریق کشورهای آمریکا و اسرائیل و کشورهای هم‌پیمان با آنها علیه ایران ادامه خواهد داشت و عراق همچنان از پشتیبانی لجستیکی و آموزشی اتحاد جماهیر شوروی برخوردار خواهد بود.

(٤) کشورهای حوزه خلیج فارس از لحاظ سیاسی و تسهیلات پایگاهی، کشور عراق را پشتیبانی خواهند نمود.

(۵) کشورهای ترکیه و پاکستان در طول عملیات بی‌طرفی خود را حفظ خواهند نمود.

(٦) از آغاز عملیات، برتری هوایی با دشمن خواهد بود.

۱- باید گفت که، قبل از پیروزی انقلاب اسلامی، نیروی هوایی طرح‌های نظامی ویژه‌ای را برای رویارویی احتمالی با عراق یا کاهش تهدیدات این کشور در اختیار داشت که در شرایط حساسِ پس از پیروزی انقلاب اسلامی، بازنگری در این طرح‌ها ضرورت ویژه‌ای داشتند.

۲- ابوذر در حقیقت یک طرح آفندی با نام ابومسلم بود که قبل از انقلاب اسلامی در نیروی زمینی وجود داشت و با هدف ورود به استان‌های بصره، بغداد و کرکوک تهیه شده بود. پس از پیروزی انقلاب اسلامی و با قوت گرفتن حملهٔ عراق به ایران، این طرح با تغییراتی به ابوذر موسوم شد.

ب. تدبیر عملیاتی نهاجا: از آنجا که جوّ سیاسی حاکم بر کشور اجازه پیشدستی به نیروی هوایی اجا را نمی‌دهد، لذا هنگام بروز مخاصمات میان دو کشور، نیروی هوایی عملیات خود را بر مبنای واکنش انتقامی به شرح زیر طرح‌ریزی می‌کند.

با اعلام حالت «ب» از مرحله-۳ آمادگی، هواپیماهای مأمور به اجرای عملیات انتقامی، مسلّح شده و آماده اجرای عملیات می‌شوند، به‌نحوی که با اعلام ساعت «س» و روز «ر» از حالت «پ» در مرحله-۳ آمادگی، تک هماهنگ شده روی مواضع تعیین شده در خاک عراق انجام پذیرد.

ـ فرایند پشتیبانی از نیروهای سطحی

در وضعیت «الف» پشتیبانی از نیروهای سطحی پس از پایان عملیات انتقامی برابر روش و دستورهای قبلی انجام شده و بدین منظور پایگاه‌های درگیر در عملیات، تعدادی هواپیما را با مهمات مناسب آماده خواهند کرد.

در وضعیت «ب» تعداد هواپیماهای آماده شده باید به نحوی باشد که هیچ‌گونه خللی در اجرای مأموریت پدافند هوایی وارد نشود. به عبارت دیگر اولویت با انجام مأموریت‌های پدافندهوایی بوده و در مراحل بعد، در صورت درخواست نیروهای سطحی، هواپیما واگذار شود و...». باتوجه به روند تحولات در منطقه تهدیدها و تجاوزهای عراق به مرزهای کشورمان افزایش یافت و درپی تهدیدات دشمن، صدام حسین برای اولین‌بار در تاریخ ۵۹/۱/۱۸ یعنی همزمان با قطع کامل ارتباط ایران و آمریکا، اعلام داشت که ایران باید از سه جزیره تنب بزرگ و کوچک و ابوموسی خارج شود و چندی بعد نیز در یک سخنرانی تاکید کرد که عراق آماده است اختلاف خود را با ایران با توسل به زور حل کند و.... در خصوص افکار خام رهبر تازه به دوران رسیده عراق به این نکته اشاره می‌شود که: «صدام هرگز یک سرباز نبود. این بخش محذوف داستان زندگی وی می‌تواند ما را در درک هرچه بیشتر رفتار صدام پیش از دوران به قدرت رسیدن او و پس از آن یاری دهد»[1]. علیهذا بلافاصله پس از ادعای بی‌اساس صدام در خصوص جزایر سه‌گانه، ارتش جمهوری اسلامی ایران برای نخستین‌بار به حالت آماده‌باش سراسری درآمد و به تواتر درگیری‌های پراکنده در نقاط مرزی کشور از این تاریخ رو به افزایش نهاد و در نهایت در کمتر از شش ماه به یک جنگ تمام عیار مبدل گشت!

۱- کیگان، جان (۲۰۰۴)، «جنگ عراق» ترجمه نجله خندق، تهران: مرکز مطالعات دفاعی و امنیت ملی، چاپ اول، ۱۳۸۵، ص۷۰

۳ـ ترتیب نیرو و توان رزمی هوایی ارتش عراق

پیروزی انقلاب اسلامی با همه دستاوردهای ارزشمند خود، نتوانست از بروز برخی ناملایمات و مرارت‌ها در ارتش و نیروی هوایی جلوگیری کند و در فرایند انقلاب اسلامی به دلایلی که قبلاً اشاره شد؛ توان رزمی و بازدارندگی اجا به‌رغم حمایت‌های همه جانبه حضرت امام (ره) به تدریج رو به کاهش نهاد. در حالی‌که نظام نوپای جمهوری اسلامی ایران به‌جای راهبرد آفندی، رهنامه (دکترین) دفاعی را مد نظر قرار داده و درپی تعدیل و اصلاح ارتش بود، رژیم عراق از همان روزهای آغازین انقلاب، درصدد افزایش توان آفندی ارتش به‌ویژه نیروی هوایی خود بود. به همین منظور با عقد قراردادهای تسلیحاتی، توانست اقلام عمده دفاعی از جمله هواپیماهای پیشرفته از اتحاد جماهیر شوروی سابق، فرانسه و برخی دیگر از کشورهای سازنده تسلیحات دریافت کند.

در این مبحث براساس برآوردهای آمادی، عملیاتی، اطلاعاتی و نیروی انسانی، نگاهی کوتاه به نیروی هوایی عراق خواهیم داشت. به این صورت که «ترتیب نیرو» شامل: توان رزمی این نیرو در زمینه‌های استعداد، گسترش، آماد و پشتیبانی (لجستیک)، آموزش، راهوردها (تاکتیک)، شایستگی رزمی و دیگر امور هوایی مرتبطه عراق، قبل از جنگ مورد بررسی قرار می‌گیرند[۱].

الف ـ نگاهی به وضعیت نیروی هوایی عراق پیش از جنگ

نیروی هوایی عراق از نظر تجهیزاتی، تسهیلاتی و نیروی انسانی در دوران قبل از انقلاب اسلامی از نیروی هوایی ایران که قراردادهای کلان با کارخانه‌های بزرگ تسلیحاتی آمریکا و غرب می‌بست، به مراتب ضعیف‌تر بود. ولی همزمان با طلیعه انقلاب اسلامی، رژیم عراق با شتاب فزاینده‌ای نسبت به افزایش قدرت نیروی هوایی خود گام برداشت. برای روشن‌شدن موضوع و فرآیند آن، بررسی چند سامانه خاص دشمن بعثی عراق ضروری به نظر می‌رسد.

طبق برآورد مندرج در پیوست اطلاعاتی «طرح البرز»، حدود ده ماه پیش‌از آغاز جنگ تحمیلی، نیروی هوایی عراق هواپیماهای «میگ۲۳» خود را از پایگاه «الولید» در غرب این کشور به مناطق شرقی و حاشیه مرزهای ایران گسترش داده بود.

از میان انواع هواپیماهای «میگ۲۳» ساخت شوروی، نیروی هوایی عراق، نوع «بی.اِن» را با مأموریت شکاری- رهگیر و بمب‌افکن از کشور سازنده دریافت کرده بود. این هواپیما با

۱- جهت آگاهی درخصوص چگونگی تجاوزات هوایی عراق و روند آمادگی رزمی نهاجا بنگرید به: نمکی عراقی، علیرضا و دیگران (۱۳۹۳) «تاریخ نبردهای هوایی دفاع مقدس» جلد اول، تهران: مرکز انتشارات راهبردی نهاجا.

استفاده از فاصله‌یاب لیزری، دقّت در پرتاب موشک‌های هوا به هوای خود را افزایش داده بود. در این خصوص، گسترش جنگنده مذکور به پایگاه‌های شرقی عراق، خبر از رویدادی غیرمنتظره می‌داد که از دیدگاه کارشناسان سیاسی و نظامی جمهوری اسلامی ایران می‌توانست بسیار نگران‌کننده و قابل تأمل باشد.

نیروی هوایی عراق با فعال کردن این هواپیما در نوار مرزی با ایران و هم‌چنین استقرار زنجیره‌ای از رادارهای پدافند هوایی، دفاع مستحکمی را در آسمان عراق ایجاد کرده بود. استفاده از موشک‌های زمین به زمین «اسکاد-بی» و بمب‌افکن‌های دوربرد «تی‌یو۱۶» و «تی‌یو۲۲» می‌توانست برای ارتش و تمامیت ارضی ایران، تهدیدآمیز و دارای معانی خاصی باشد. افزون بر این، علاوه بر تجهیزات روسی، «وزارت دفاع» عراق به کفالت سپهبد خلبان عدنان خیرالله (برادر همسر صدام)، طرح‌هایی برای خرید هواپیما، بالگرد و شناورهای نظامی از فرانسه و ایتالیا را نیز در دستور کار قرار داده بود.

با توجه به مطالب گفته شده، استعداد رزمی نیروی هوایی عراق در آستانه جنگ تحمیلی که از پیوست اطلاعاتی دستور عملیاتی «البرز» استخراج شده است به شرح زیر بوده است.

ب ـ استعداد نیروی انسانی و یگان‌های بزرگ هوایی

استعداد کارکنان نیروی هوایی عراق ۲۵,۰۰۰ نفر برآورد شده بود که ۱۰درصد آنها در رده فرماندهی قرار داشتند. تعداد خلبانان این نیرو ۸۹۲ نفر بودند که تعداد ٤٥٠ نفر از آنان خلبان فعال شناخته می‌شدند. حزب بعث در ارتش نفوذ زیادی داشت و افسران هموند این حزب از اهمّیت ویژه‌ای برخوردار بودند و در انتصابات ضوابط، شایسته‌سالاری و لیاقت افراد کمتر لحاظ می‌شد.

شمار کلی هواگردهای نیروی هوایی عراق در حدود ۷۲۰ فروند برآورد شده بود که از این تعداد، ۳۳٦ فروند آن جنگی، ۱۰۷ فروند هواپیمای آموزشی رزمی، ۱۳۱ فروند ترابری سبک و سنگین و باقیمانده از دیگر گونه‌های آموزشی بوده‌اند و شمار بالگردها نیز ۱٤٦ فروند طبق پیوست‌های «طرح البرز» برآورد شده بود. این نیرو در مجموع دارای ۳٤ گردان پروازی بود که شامل: ۱۲ گردان شکاری از گونه‌های «میگ۲۱ و ۲۳» مستقر در پایگاه‌های «الحریه» در کرکوک، «فرناس» در موصل، «امام علی» در ناصریه، «الرشید» در بغداد، «ال‌هضبه و تموز» در حبانیه، «الولید» در غرب عراق، «ابوعبیده» در کوت و «الوحده» در شعیبیه؛

پنج گردان شکاری‌بمب‌افکن از نوع «سوخو۷، ۲۰، ۲۲» مستقر در پایگاه‌های «الحریه»، «فرناس»، «الهضبه»، «ابوعبیده» و «الوحده»؛

دو گردان بمباران راهبردی یا دوربرد از نوع «تی‌یو۱٦»، «تی‌یو۲۲» و «ایلیوشین۲۸»، مستقر در پایگاه «الهضبه» در حبانیه؛ - یک گردان شناسایی در پایگاه «فرناس»؛ یک گردان آموزشی در تکریت؛

دو گردان ترابری از گونه‌های «آنتونف۲»، «آنتونف۱۲»، «ایلیوشین۷٦»، «تی‌یو۲٤»، «تی‌یو۱۲٤»، «بریستول»، «داو» و «هرون» در پایگاه ترابری «المثنی» در حبانیه بغداد؛ به همراه ۱۲ گردان بالگرد از گونه‌های «اِم،آی٤»، «ام.آی۸»، «وسکس»، «آلوئت۳»، «گزل» و سوپرفریلون نیروی دریایی (در بصره)، که در پایگاه‌های «فرناس»، «الحریه»، «قیاره» (صدام) در استان سلیمانیه، المثنی و...

در مباحث بعدی انواع هواپیماهای شکاری به همراه روند تجهیز تصاعدی و شمار آنها درخلال جنگ ارائه شده است.

پ ـ وضعیت پایگاه‌ها و سامانه لجستیک نیروی هوایی عراق

اساساً دولت عراق، پیش از آغاز جنگ تحمیلی علاوه بر به‌سازی پایگاه‌های هوایی دهگانه خود: الولید (در مرز اردن)، موصل و کرکوک (شمال‌شرق)، «الرشید، تکریت، المثنی-هضبه و تموز در حبانیه (مرکز عراق)، کوت، ناصریه و شعبیه (در جنوب‌شرق)؛ در آستانه جنگ تلاش فراوانی را در بازسازی فرودگاه‌های اربیل، اور، بابل و سلیمانیه برای پرواز هواپیماهای شکاری بکار بست. در فرودگاه اربیل، شماری پناهگاه و آشیانه هواپیما از گونه‌های استاندارد و غیراستاندارد بنا کرده بود[1]. در فرودگاه «الخالص» که میان راه شهرهای بغداد، الخالص و بلندی‌های حمرین قرار داشته و به نام پایگاه «بعث» نامیده شده بود، گام‌هایی برای گسترش فرودگاه و بهره‌برداری هواپیماهای شکاری «میگ۲۳» بمب‌افکن‌های «تی‌یو۱٦» و «تی‌یو۲۲» برداشته بود به‌گونه‌ای که هنگام عملیات، سامانه دفاع هوایی در بر گیرنده موشک‌های زمین به هوا از نوع «سام۲» «سام۳» و «سام٦» از این فرودگاه پدافند می‌کردند. از سویی دیگر، در آن، زمان شماری فرودگاه کمکی و اضطراری در نقاط زیر، در دست بازسازی و آماده شدن داشت:

- فرودگاه خاکی در شمال شهر حصان (در کنار جاده بدره)؛

۱- پایگاه تازه تأسیس «قیاره» در خلال جنگ به میراژهای «اف۱» مجهز و به پایگاه هوایی «صدام» موسوم شد.

- فرودگاه خاکی در جنوب «بیت‌کار» در نزدیک «دهوک».
- پهن‌کردن و آسفالته نمودن باندها در برد ۳۰ تا ٤٥ کیلومتری پایگاه‌ها برای بهره‌برداری از آنها به‌هنگام اضطراری؛
- تلاش در تبدیل پادگان «التاجی» به پایگاه هوایی با برخورداری از باندهای فرود پیشرفته و آشیانه‌های زیر زمینی؛
- تلاش در تبدیل فرودگاه کشوری «قیاره» در استان سلیمانیه به پایگاه هوایی موسوم به «صدام».

از نظر آماد و پشتیبانی یا لجستیک ابتدا باید گفت که این واژه در بخش نظامی به آن بخش از فنونی گفته می‌شود که دربرگیرنده مسائلی از قبیل آماد، تدارکات، ترابری، تخلیه و بستری کردن، نگهداری و تعمیر، امور کارگری و ساختمان، امور متفرقه بوده و شامل تهیه طرح‌های مربوط و اجرای آنها نیز می‌شود. با این تعابیر کوتاه، در سطور زیر نگاهی به وضعیت لجستیک نیروی هوایی عراق و شمار هواگردهای این نیرو قبل از جنگ تحمیلی افکنده شده است.

نیروی هوایی عراق از نظر آماد و پشتیبانی در ذخیره‌سازی قطعات یدکی و مهماتِ قابل نگه‌داری، متکی به کشور شوروی سابق بود و فرآورده‌هایی چون سوخت و روغن را از طریق منابع داخلی تأمین می‌کرد.[1] ولی یک‌سال قبل از آغاز تجاوز به ایران، اندکی از وابستگی خود به بلوک شرق کاست و برای تأمین نیازمندی‌های نیروی هوایی به کشورهایی نظیر انگلستان و فرانسه روی آورد. بازسازی‌های رده یک و دو نیز در پایگاه‌ها انجام شده و تعمیرات رده سه (دپویی) نیز در پایگاه حبانیه انجام می‌شد. تعمیرات نیمه‌سنگین و سنگین هواپیما در مرکز تعمیر و نگه‌داری پایگاه‌های رشید و حبانیه انجام شده و مستشاران بیگانه در این‌گونه فعالیت‌ها با کارکنان عراقی، همکاری داشتند. در آن زمان، مونتاژ هواپیما با حضور کارشناسان روسی، هندی و کارکنان فنّی عراق در داخل کشور و در پایگاه‌های هوایی حبانیه و الرشید انجام می‌شد. سطح آمادگی هواپیماها نیز در حد ۷۵درصد بود. در این مبحث یادآوری می‌شود که نیروی هوایی عراق برای تأمین جنگ‌افزار و قطعات یدکی و مهمات خیلی به کشورهای بیگانه وابسته بود و از نظر شمار هواپیماهای آماده پرواز می‌توان تلاش سامانه

۱- اندکی پس از آغاز جنگ تحمیلی، نیروی هوایی ایران با طرح‌ریزی قبلی، اقدام به بمباران پالایشگاه‌های عراق کرد که منجر به توقف پیشروی ارتش زرهی و مکانیزه عراق در خاک استان خوزستان شد. در نتیجه، پالایش و استحصال روغن‌های صنعتی برای مصارف نظامی، سوخت تانک، خودرو، ماشین‌های مکانیزه و هواپیما با مشکل بزرگی روبرو شد.

لجستیکی این نیرو برای آماده نمودن بالغ بر ٤٠٠ فروند از انواع هواپیماهای جنگنده، بمب‌افکن و آموزشی قبل از جنگ را به شرح زیر خلاصه کرد:

انواع جنگنده ـ بمب‌افکن «سوخو۷» ٦٠ فروند، «سوخو۲۰ مدل: سی[1]» تعداد ۲۰ فروند؛ سوخو۲۲ مدل: ام۲، ام۳، یو.ام۳» و «کا» دوکابینه ٤٠ فروند؛

انواع هواپیماهای شکاری «میگ۲۱» مدل‌های: ام.اف، اف.ال، پی.اف، پی.اف.ام و نوع شناسایی «اف۷» و «اف۱۳» چینی جمعاً به تعداد ۱۱۵ فروند؛ جنگنده «میگ۲۳» مدل‌های: ام.اس، ام.اف، بی.ان ضربتی و یو.بی آموزشی به تعداد ۸۰ فروند؛

هواپیماهای آموزشی «میگ۱۹» تعداد ٤٠ فروند[2] و «هاوکر-هانتر به تعداد ۱۵ فروند؛

هواپیمای دوربرد و بمب‌افکن «ایلیوشین۲۸» به تعداد ۱۰ فروند، «تی‌یو۱٦» شمار ٤ فروند، «تی‌یو۲۲» به تعداد ۱۰ فروند مدل: بی و دو فروند مدل: یو.کا از گونه‌های آموزشی.

تصویر شماره ۲-۱
یک فروند فلاگر "MIG-23" ساخت شوروی سابق مدل «بی.اِن»
که پیکره تهاجمی نیروی هوایی عراق را تشکیل می‌داد.

۱- هواپیماهای «سوخو۲۰» به دلیل مشکل سوخت و فشار بیش از حد به خلبان به هنگام پروازهای رزمی، ترجیحاً عراق از این نوع هواپیما برای آموزش تاکتیکی استفاده می‌نمود و در مأموریت‌های بمباران برونمرزی نوع «سوخو۲۲» به کار گرفته می‌شد.

۲- بعد از نابودی تعداد زیادی جنگنده در ماه‌های اولیه جنگ از این هواپیمای مادون صوت به عنوان جنگنده ضربتی استفاده شد.

ت ـ شایستگی رزمی نیروی هوایی عراق

ارتش عراق، برای آموزش خلبانان و کارکنان فنّی در داخل کشور ارزش ویژه‌ای قائل می‌شد. با این‌حال تعداد زیادی از کارشناسان روسی، هندی و پاکستانی، آموزش‌های خلبانی و فنّی را در پایگاه‌های الرشید، تکریت و حبانیه برعهده داشتند و تعدادی از افسران و درجه‌داران نیز برای آموزش‌های ویژه به شوروی سابق، هندوستان، فرانسه، جمهوری چک و انگلستان اعزام می‌شدند. با ارزیابی از شایستگی‌های رزمی و توانمندی عملیاتی نیروی هوایی عراق (پیش از جنگ)، توان رزمی این نیرو در میان کشورهای جنوبی خلیج فارس در سطحی قابل قبول و در حد «متوسط» برآورد شـــده بـــود. در این برآورد چنین درج شده است:

«در صورتی که شایستگی رزمی نیروی هوایی ارتش‌های مصر و سوریه در جنگ اعراب و اسرائیل در سطح متوسط قرار گیرد، سطح شایستگی رزمی نیروی هوایی عراق اندکی بهتر ارزیابی می‌شود.

در اینجا شرح کوتاهی از زندگی‌نامه «سرتیپ خلبان ستاد «محمّدجاسم الجبوری» ارائه می‌شود که از منظر مسؤلیت و جایگاه سازمانی، در مقابل سرهنگ جواد فکوری قرار داشت و نیروی هوایی عراق را با پشتیبانی ویژه اتحاد جماهیر شوروی و ترکیب جنگ‌افزارهای روسی و فرانسوی، در آغاز جنگ تحمیلی علیه جمهوری اسلامی ایران فرماندهی، هدایت و کنترل می‌کرد. وی با حمایت قاطع سپهبد خلبان «عدنان خیراله» وزیر دفاع (از ژنرال‌های برجسته و برادر همسر صدام) و بنیانگذار نیروی هوایی عراق قصد داشت تا با عملیات تهاجمی پیش‌دستانه هوایی، راهبرد جنگ برق‌آسای ارتش عراق را میسّر سازد. این ژنرال عراقی، در سال ۱۳۵۸ شمسی (۱۹۷۹ میلادی) به پیشنهاد سپهبد عدنان خیراله و تصویب صدام به فرماندهی نیروی هوایی ارتش عراق منصوب شد. وی آموزش دیده غرب و خلبان هواپیمای «هانتر» انگلیسی بود که دوره‌های آموزش پروازی را در انگلیس و آمریکا طی کرده بود.

از منظر شخصیتی، «جاسم الجبوری[1]» فردی متهور، آرام، کم‌حرف و دارای دانش نظامی و تخصصی و با اعتماد به‌نفس بالا نشان می‌داد که از بسیاری جهات، نظر رهبر حزب بعث را برای فرماندهی نیروی هوایی به‌خود جلب کرده بود. وی به‌طور مداوم و شخصاً در تمریناتِ آموزشی (قبل از شروع جنگ) شرکت کرده و جلسات متعددی را با خلبانان برگزار می‌کرد.

۱- این ژنرال برجسته عراقی به منظور گسترش نیروی هوایی عراق در خلال جنگ به وزارت دفاع منتقل شد و جای خود را به سرتیپ «حمید شعبان» فرمانده پایگاه «الحریه» در کرکوک در اوایل جنگ داد.

برخورد مناسبِ «الجبوری» با مجموعه تحت اَمر، باعث ایجاد روابط مؤثر شغلی با کارکنان نیروی هوایی شده بود. وی بعدها به پیشنهاد سپهبد خلبان «عدنان خیراله» به وزارت دفاع عراق منتقل شد که درآن‌جا نیز عملکرد موفقی در این خصوص از خود نشان داد[1].

۴ـ وضعیت کلی و توان رزمی انواع هواپیماهای نهاجا قبل از جنگ

در این مبحث ابتدا راهنمای سنجش آمادگی یگان‌های پروازی نهاجا در قالب جدول شماره ۳-۱ ترسیم شده است، آنگاه نظر به راهنمای سنجش توان رزمی، برای تبیین تصویر روشنی از وضعیت آمادگی نهاجا، تعداد و انواع هواپیماهای این نیرو به ترتیب در سه مقطع فروردین ۱۳۵۷، ۱۳۵۸ و شهریور ۱۳۵۹ به اختصار ارائه شده‌اند.

جدول شماره ۳-۱ راهنمای سنجش توان رزمی یا درجه آمادگی یگان‌های پروازی

آمادگی‌رزمی	کارکنان	هواپیما	آمادگی هواپیما	آموزش کارکنان
عالی C-1	دارای ۹۰ % کارکنان پروازی سازمانی با ۸۵ % آماده رزمی	دارای ۸۵% هواپیماهای سازمانی	۷۱% از هواپیماهای واگذاری آماده رزم باشند	دارای ۸۵% از کارکنان آموزش دیده و ماهر باشند
خوب C-2	دارای ۸۰ % کارکنان پروازی سازمانی با ۷۰ % آماده رزمی	دارای ۷۰% هواپیماهای واگذار شده	۵۸% از هواپیماهای واگذاری آماده رزم باشند	۸۰% از کارکنان آموزش دیده و ماهر باشند
متوسط C-3	دارای ۷۰ % از کارکنان پروازی سازمانی با ۵۵ % آماده رزمی	دارای ۵۵% هواپیماهای واگذار شده	۴۵ % از هواپیماهای واگذاری آماده رزم باشند	۵۵% از کارکنان آموزش دیده و ماهر باشند
زیرمتوسط (ضعیف) C-4	کمتر از ۷۰ % از کارکنان پروازی سازمانی را دارا بوده و کمتر از ۵۵ % آماده الزامات	کمتراز ۵۵% هواپیماهای واگذار شده و در اختیار	کمتر از۴۰% از هواپیماهای آماده رزم و در دسترس	کمتر از ۵۵% از کارکنان‌سازمانی آموزش‌دیده و آماده باشند

۱- ام کوین، وودز و دیگران (۱۳۹۳) «جنگ ایران و عراق از دیدگاه فرماندهان صدام» ترجمه عبدالحمید حیدری، تهران: انتشارات مرز و بوم، ص ۳۳۰.

الف ـ آمادگی هواگردهای نهاجا در مقاطع فروردین ۱۳۵۷ و ۱۳۵۸

هواپیماهای شکاری-رهگیر «اف۱٤»: تعداد واگذاری ۷۰ فروند[۱]، آماده کامل در فروردین ۱۳۵۷، ۳۹ فروند، در فروردین ۱۳۵۸ به تعداد ۳۵ فروند و در ۳۱ شهریور ۱۳۵۹، به تعداد ۱۹ فروند[۲].

هواپیماهای شکاری-بمب‌افکن فانتوم یا «اف٤ئی»: تعداد واگذاری؛ ۱٦۷ فروند (فروردین ۱۳۵۷) آماده کامل ۱۱۹ فروند، فروردین ۱۳۵۸ تعداد ۱٦۵ فروند، آماده کامل ۱۲٦ فروند، شهریور ۱۳۵۹ تعداد ۱٦۰ فروند؛ آماده کامل ۱۲۱ فروند.

هواپیماهای شناسایی «آر.اف٤»: تعداد واگذاری؛ ۱۳ فروند (فروردین ۱۳۵۷) آماده کامل ۱۲ فروند، فروردین ۱۳۵۸ تعداد ۱۳ فروند، آماده کامل ۱۰ فروند، شهریور ۱۳۵۹ تعداد ۱۲ فروند آماده کامل ۸ فروند.

هواپیماهای شکاری-بمب‌افکن «اف۵ئی»: تعداد واگذاری؛ ۱۳٦ فروند (فروردین ۱۳۵۷) آماده کامل ۱۲۸ فروند، فروردین ۱۳۵۸ تعداد ۱۳۵ فروند، آماده کامل ۱۱۷ فروند، شهریور ۱۳۵۹ تعداد ۱۳۵ فروند آماده کامل ۱۰۷ فروند.

هواپیمای شکاری-آموزشی «اف۵اف دوکابینه»: تعداد واگذاری؛ ۲۸ فروند (فروردین ۱۳۵۷) آماده کامل ۲٦ فروند، فروردین ۱۳۵۸ تعداد ۲٤ فروند، آماده کامل ۱۹ فروند، شهریور ۱۳۵۹ تعداد ۲٦ فروند آماده کامل ۲۲ فروند.

هواپیماهای شکاری-آموزشی «اف۵بی دوکابینه»: تعداد واگذاری؛ ۸ فروند (فروردین ۱۳۵۷)، آماده کامل سه فروند، فروردین ۱۳۵۸ تعداد ۸ فروند، آماده کامل ۲ فروند، شهریور ۱۳۵۹ تعداد ۸ فروند، آماده کامل یک فروند.

۱- شمار هواپیماهای واگذاری «اف۱٤» تا بهار ۱۳۵۷ به ۷۰ فروند می‌رسید و در نیمه اول سال ۱۳۵۷ تعداد ۷ فروند دیگر به نیروی هوایی تحویل گردید. (البته تعداد کل هواپیماهای «اف۱٤» خریداری شده ۸۰ فروند بود که دو فروند از آنها در سال ۱۳۵٦ حین آموزش سقوط کردند و یک فروند آخر نیز تاکنون به خاطر تحریم‌های ظالمانه به ایران تحویل داده نشده است.)

۲- آمار یادشده مؤید این واقعیت است که نخست: از ۷۰ فروند جنگنده «اف۱٤» واگذاری حتی در سال ۱۳۵۷ که مشکلات قطعه‌رسانی و عدم ارتباط با کشور سازنده وجود نداشت، به دلیل پیچیدگی سامانه فنی و نگهداری و جدید بودن تجهیزات آن، فقط ۳۹ فروند یعنی حدود ۵۵% آنها آماده عملیات بودند، این روند در سال ۱۳۵۸ به کمتر از این میزان کاهش یافته و در آستانه جنگ تحمیلی به ۱۹ فروند یعنی حتی کمتر از ۲۵% رسید! به همّت کارکنان فنّی و دیگر کارکنان فنّی نهاجا شمار آماده این نوع جنگنده پس تجاوز سراسری ارتش بعث عراق در ۳۱ شهریور ۱۳۵۹ به بیش از شمار ۲٦ فروند افزایش پیدا کرد که شرح آن در فصل پنجم آمده است.

هواپیماهای شناسایی دریایی «پی۳اف»: تعداد واگذاری؛ ٦ فروند (فروردین ۱۳۵۷) آماده کامل ۳ فروند، فروردین ۱۳۵۸ تعداد ٦ فروند، آماده کامل ٥ فروند، شهریور ۱۳۵۹ تعداد ٦ فروند، آماده کامل یک فروند.

هواپیماهای ترابری تاکتیکی سنگین «سی۱۳۰»: تعداد واگذاری؛ ٥۱ فروند (فروردین ۱۳۵۷) آماده کامل ۳٦ فروند، فروردین ۱۳۵۸ تعداد ٥۰ فروند، آماده کامل ۲۹ فروند، شهریور ۱۳۵۹ تعداد ٤۹ فروند، آماده کامل ۳۰ فروند.

هواپیماهای ترابری نیمه سنگین «اف۲۷»: تعداد واگذاری؛ ۱۸ فروند (فروردین ۱۳۵۷) آماده کامل ۱٥ فروند، فروردین ۱۳۵۸ تعداد ۲۰ فروند، آماده کامل ۱۷ فروند، شهریور ۱۳۵۹ تعداد ۱۹ فروند، آماده کامل ۱٦ فروند.

هواپیماهای ترابری ـ سوخت‌رسان «۷۰۷»: تعداد واگذاری؛ ۱۲ فروند (فروردین ۱۳۵۷) آماده کامل ۹ فروند، فروردین ۱۳۵۸ تعداد ۱۳ فروند، آماده کامل ۱۰ فروند، شهریور ۱۳۵۹ تعداد ۱٤ فروند، آماده کامل ۱۱ فروند.

سوخت‌رسان راهبردی جامبوجت «بوئینگ۷٤۷»: تعداد واگذاری ۱۰ فروند (فروردین ۱۳۵۷) آماده کامل ۹ فروند، فروردین ۱۳۵۸ تعداد ۱۰ فروند، آماده کامل ۸ فروند، شهریور ۱۳۵۹ تعداد ۱۰ فروند، آماده کامل ۷ فروند.

بالگردهای ترابری تاکتیکی سنگین «شنوک»: تعداد واگذاری ٥ فروند (فروردین ۱۳۵۷) آماده کامل ۲ فروند، فروردین ۱۳۵۸ تعداد ٦ فروند، آماده کامل ۲ فروند، شهریور ۱۳۵۹ تعداد ٦ فروند، آماده کامل یک فروند.[۱]

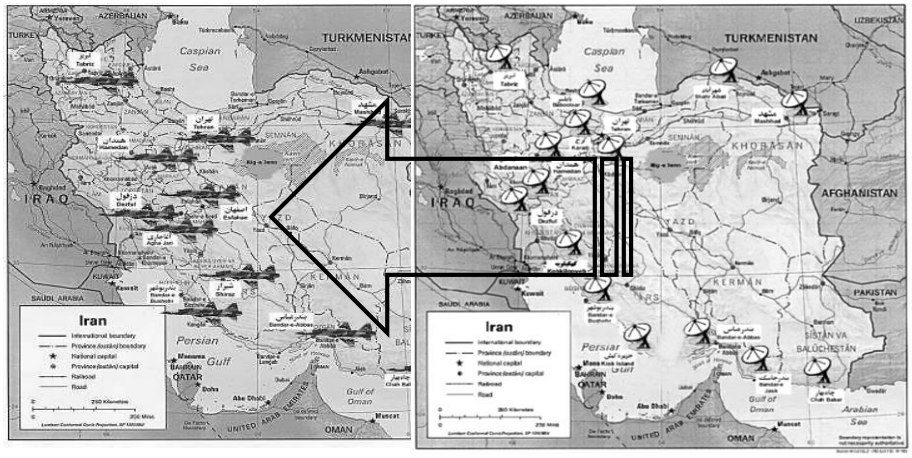
ب ـ نارسایی‌های پوشش راداری کشور در آغاز جنگ تحمیلی

پوشش راداری کشور قبل از جنگ، همواره با نگرش‌های متفاوت و درعین حال، شنیدنی روبرو بوده است. براساس مطالب مندرج در پرونده شماره«۲/۲۲» سال ۱۳۵۹ (معاونت طرح و برنامه، به نام «پرونده بهسازی پدافند هوایی»، در پی عملیات نظامی نافرجام آمریکا در طبس، گام‌های زیر برای کاهشِ نواقص پوشش رادارهای پدافند هوایی برداشته شده است:
در سال ۱۳۵۹، سماجا۲ طی گردشکاری، نواقص پوشش راداری در پدافند هوایی کشور را با توجه به افزایش توان هوایی ارتش عراق، به آگاهی سرلشکر شاکر، ریاست وقت ستاد ارتش

۱- برای آگاهی بیشتر بنگرید به: زینعلی، نصرالله، (۱۳۹٤) «لجستیک هوایی در دفاع مقدس» تهران: مرکز انتشارات راهبردی نهاجا، جلد۱، ص۲۷۰.

رسانید. برابر دستور ایشان و در تاریخ ۵۹/۲/۲۸، جلسه‌ای در اداره پنجم با حضور نمایندگان نیروی هوایی و اداره‌های یکم، دوم، سوم، پنجم، ششم و هفتم ستاد ارتش[1] همراه با وزارت دفاع تشکیل شد و با توجه به اطلاعات موجود، وضعیت پوشش سامانه‌های راداری و پایین بودن کارآیی و نارسایی‌های آن مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت و نتیجه این نشست منجر به ثبت این نکات شد: «فرسوده بودن سامانه‌ها و نارسایی‌های پشتیبانی و لجستیکی؛ پیچیدگی در امر تعمیر و نگهداری؛ بهره نگرفتن از توانمندی‌ها و فناوری‌های نوین به‌ویژه در رویارویی با قابلیت‌های جنگ الکترونیک دشمن؛ عدم هماهنگی در سامانه فرماندهی و کنترل و ارتباطاتِ ارتش با سامانه هواپیمایی کشوری، نیروهای نظامی و سازمان‌های مرتبط با موضوع؛ فقدان وجود رادارهای پرقدرت در برخی نقاط حساس کشور؛ نقص در پوشش راداری به‌دلیل کمبود در تعداد سامانه‌های مورد نیاز. در نهایت برای گسترش پوشش راداری و رفع نواقص یادشده فوق، اعضای حاضر در جلسه پیشنهادهایی را به «شورای عالی دفاع» ارایه دادند که مهم‌ترین راهکارهای گسترش پوشش راداری به شرح مختصر زیر بیان می‌شود: «چنانچه پوشش ۳٦۰ درجه در مرزها و درون کشور مدنظر باشد، به تعداد قابل توجهی سامانه‌های راداری نیاز خواهیم داشت. با توجه به مشکلات نگه‌داری و هزینه‌های هنگفتی که در مسیر تحقق این طرح وجود دارد، بهترین راهکار موجود، استفاده از رادارهای پرنده و بررسی راه‌کارهای دستیابی به آنهاست.» نظر به خلاء و نواقص پوشش راداری و سامانه‌های دفاع هوایی (اسکرانبل) کل کشور مندرج در نقشه شماره ۱-۱، پیشنهاد مطرح شده مبنی‌بر: خرید «رادار پرنده» با توجه به هزینه‌های هنگفتِ آن‌زمان و شرایط سختِ تحریم‌ها، غیرممکن جلوه می‌کرد. افزون بر این، نیروی دریایی نیز در گزارشی به نهاجا و سماجا ۳، ٤ و۵، نگرانی خود را از آسیب‌پذیر بودن پوشش راداری در سواحل و آبهای جنوبی کشور را ابراز می‌دارد.

۱- در آن زمان، ستاد مشترک ارتش ج.ا.ایران (سماجا) دارای هشت اداره متشکل از: اداره یکم؛ امور اداری و نیروی انسانی، دوم؛ امور اطلاعاتی، سوم؛ عملیاتی، اداره چهارم؛ آماد و پشتیبانی (لجستیکی)،پنجم؛ طرح و برنامه، ششم؛ ارتباط و الکترونیک، هفتم؛ دارایی و اداره هشتم؛ آموزش بود که امور ستادی را انجام می‌دادند.



نقشه شماره ۱-۱

چیدمان رادارها و سامانه پوشش هوایی نهاجا پس از آماده‌باش سراسری ارتش ج.ا.ایران در مورخ ۱۳۵۹/۱/۱۸

پس از برپایی جلسات، مکاتبات متعدد و اعزام کارگروهی مرکب از افسران پدافند از جمله سرگرد یمینی و شهید ستاری، نهاجا با خرید سامانه‌های رادار تاکتیکی «تی.پی.اِس-۴۳» ساخت کمپانی «وستینگ‌هاس» و یا «تونیک» ساخت «مارکُنی» موافقت نمود که این امر هیچگاه تحقق پیدا نکرد[۱].

با توجه به آشنایی با دو نیروی هوایی ایران و عراق و روند استعداد آنها، در مباحث بعدی عملیات پیشدستانه عراق و نبردهای هوایی دفاع مقدس به شرح زیر پی‌گرفته می‌شود[۲].

۵ـ تجاوز پیشدستانه هوایی عراق و اقدامات تلافی‌جویانه نهاجا

سرانجام رژیم بعث عراق از ساعت ۱۳:۳۵ تا ۱۴:۰۰ روز ۳۱ شهریور ۱۳۵۹، حمله سراسری خود را با بمباران پایگاه‌های نیروی هوای، ایستگاه‌های راداری، برخی از تأسیسات اقتصادی و... جهت کسب برتری هوایی و رسیدن به یک پیروزی برق‌آسا به کپی‌برداری از جنگ اعراب- اسرائیل در سال ۱۹۶۷ میلادی، آغاز کرد که به‌رغم غافلگیری اولیه سامانه دفاع هوایی عامل پایگاه‌ها و ایستگاه‌های راداری و پدافندی، با واکنش غیرقابل انتظار نهاجا مواجه

۱- بنگرید به: «تاریخ نبردهای هوایی دفاع مقدس» (۱۳۹۵)، جلد دوم، صص ۲۷۹-۲۶۵.

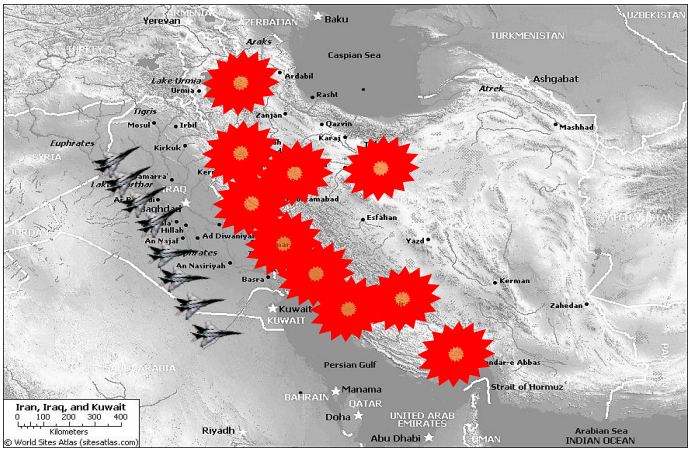
۲ - جهت آگاهی وضعیت فرماندهی پدافند هوایی عراق در کتاب عالی رسته‌ای «قرارگاه پدافند هوایی خاتم‌الانبیا» آمده است.

شد که باتوجه به اهمیت نقش نهاجا در این روز تاریخی، مراتب به تفصیل در این بخش تشریح شده است.

الف ـ ترسیم تهاجم هوایی سرتاسری عراق به پایگاه‌های نهاجا و فرودگاه‌های کشور

برابر گزارشات واصله و اخبار منتشر شده، حملات هوایی نیروی هوایی عراق علاوه بر پایگاه‌های هوایی یادشده و فرودگاه‌های کشور، همچنین به دیگر یگان‌ها و ایستگاه‌های راداری نهاجا و سازه‌های غیرنظامی نیز آسیب‌هایی جزیی وارد کرد که در سطور زیر به مسیرهای اصلی پروازی جنگنده-بمب‌افکن‌های عراقی از پایگاهای مختلف این کشور به پایگاه‌های هوایی نهاجا، فرودگاه‌ها و سایر نقاط حیاتی و اهداف تعیین شده در کشور، براساس محورهای مورد استفاده روی نقشه هوایی ترسیم و به شرح زیر عنوان می‌شود:

- از کرکوک به: ارومیه، تبریز، پیرانشهر، سنندج؛
- از حبانیه (هضبه و تموز) به: تهران، همدان، کرمانشاه، قصرشیرین گیلان‌غرب، اسلام‌آباد و ایلام؛
- از کوت به: دهلران، اصفهان، شهرکرد و دزفول؛
- از ناصریه به: اهواز، آبادان، خرمشهر، بوشهر و امیدیه؛
- از شعیبیه به: آغاجاری، بوشهر، ماهشهر و پایگاه‌های دریایی.



نقشه شماره ۲-۱

تهاجم سراسری هوایی عراق علیه کشور ج.ا.ایران در ۳۱ شهریور ۱۳۵۹

با استعداد ۱۹۲ فروند

ب ـ اهداف تهاجم پیشدستانه و میزان موفقیت نیروی هوایی عراق

در خصوص حمله پیش‌دستانه دشمن، سرلشکر «علوان العبوسی» از فرماندهان عالی رتبه نیروی هوایی عراق (که علاوه بر فرماندهی گروه‌های هوایی پایگاه کرکوک، شخصاً در پروازهای آن روز نیز حضور داشته است)، می‌گوید:

«از ماه‌ها قبل، تمرین‌های منظم به‌منظور تهاجم پیش‌دستانه و بمباران پایگاه‌های هوایی ایران در قالب عملیات آموزشی صورت می‌گرفت تا این‌که در ۲۰ سپتامبر (۲۹ شهریور)، طرح مربوط به نیروی هوایی و جزییات عملیات حمله به پایگاه‌های ایران ظاهراً به‌صورت مانوری و آزمایشی ابلاغ شد. این طرح دارای یک ایراد بزرگ به این صورت بود که در مسیر حمله به پایگاه‌های ایران، خلبانان هواپیماهای بمب‌افکن ناگریز از روی برخی شهرهای بزرگ می‌گذشتند که این امر باعث لو رفتن دسته‌های پروازی قبل از رسیدن روی هدف و هوشیاری سامانه پدافندی ایران می‌شد.

در این خصوص، من شخصاً مراتب را در قالب طرح پیشنهادی به سرلشکر «حلدون» که فرمانده پایگاه بود، ارائه کردم و او هم مراتب را فوراً به‌وسیله یک پیک ویژه هوایی به ستاد نیروی هوایی در بغداد فرستاد.

پس از بررسی، پیشنهاد من پذیرفته شد و اقدامات اصلاحی مورد ملاحظه قرار گرفت و براساس آن نقشه‌ها اصلاح و مسیر جدید تصویب و سریعاً به پایگاه ابلاغ شد. تا این که دو روز بعد یعنی در ۲۲ سپتامبر (۳۱ شهریور) هنگامی که هواپیماهای خود را برای مأموریت به ظاهر تمرینی ولی با مهمات حقیقی مسلح کرده و در ابتدای باند پروازی مستقر و آماده بودیم، با ناباوری دستور پرواز به‌سوی ایران داده شد و خلبانان متوجه شدند که درگیر یک مأموریت رزمی و حقیقی برای حمله به اهداف معین در پایگاه‌های ایران شده‌اند.

«ژنرال علوان العبوسی» ادامه می‌دهد که ایران توان حمله پیش‌دستانه به عراق و انهدام سامانه‌های دفاعی ما را داشت و چنانچه این عملیات از سوی ایران صورت گرفته بود، موجب شکست عراق و عدم حمله سراسری به ایران می‌شد[1]. با این وجود، همان گونه که قبلاً تأکید شد، اغلب نظریه‌پردازان نظامیِ جهان، در آن مقطع انتظار یک پیروزی برق‌آسا را برای ارتش عراق رقم‌زده بودند. به‌همین منظور نیروی هواییِ آن کشور، در آخرین روز از شهریور ۱۳۵۹ شمسی، عملیات پیش‌دستانه هواییِ خود را به ۱۵ پایگاه، ایستگاه رادار هوایی و برخی

۱- ام.وودز و دیگران (۱۳۹۳) «جنگ ایران و عراق از دیدگاه: فرماندهان صدام» تهران: انتشارات مرزوبوم، ص ۳۳۴ و ۳۲۹.

از فرودگاه‌های ایران با هدف نابودسازی هواپیماها و جنگنده‌های نهاجا روی زمین و فلج ساختن قدرت هوایی ایران آغاز کرد[1].

ترجمه کامل اعلامیه شماره (۱) صادره از سرفرماندهی نیروهای مسلح عراق به شرح زیر است:

«با توجه به سلاح‌های پیشرفته‌ای که در اختیار داریم و با تصویب مجلس اعلای عراق، نظر به این‌که در این روزها استمرار حملات نیروهای مسلّح ایرانی زیاد شده است و با بکارگیری تجهیزات نظامی علیه اهداف حیاتی و نظامی وشهری ما و... اقدام می کنند. نیروی هوایی ما در ساعت ۱۲:۰۰ امروز ۲۲ ایلول[2] ۱۹۸۰ (۳۱شهریور ۱۳۵۹) به پایگاه‌ها و فرودگاه‌های نظامی واقع در عمق خاک ایران به شرح زیر حمله می کنند:

۱- پایگاه هوایی مهرآباد نزدیک تهران؛ ۲- پایگاه هوایی شیراز؛ ۳- پایگاه هوایی بوشهر؛ ۴- فرودگاه‌های دزفول؛ ۵- پایگاه شاهرخی در همدان؛ ۶- پایگاه خاتمی در اصفهان؛ ۷- فرودگاه نظامی تبریز؛ ۸- فرودگاه نظامی آغاجاری؛ ۹- فرودگاه‌های نظامی کرمانشاه؛ ۱۰- فرودگاه هوایی اهواز در عربستان.

ما با هدف‌گیری دقیق موشک‌های (زمین به زمین) اهداف مورد نظر خود را که در رأس آنها دزفول است و از آنجا به ما خسارت وارد می کردند، مورد اصابت قرار دادیم. خسارات ما در این حمله:

یک فروند هواپیما به علت نقص فنّی در خاک ایران سقوط کرد و خلبانان آن به بیرون پریدند که مسئولیت جان آنان برعهده مقامات ایرانی می‌باشد؛ هواپیمای جنگنده‌ای که مورد اصابت سلاح ایرانی‌ها قرار گرفت، خلبانش با مهارت و توانایی توانست به داخل خاک وطن برگردد.

سرفرماندهی نیروهای عراق - بغداد - ۲۲ سپتامبر ۱۹۸۰»

در راستای اعلامیه بالا، فرماندهان ارتش عراق در طراحی تجاوز هوایی سراسری به یگان‌های عملیاتی نهاجا، با استفاده از زمان گرینویچ، حملات هوایی خود را به‌گونه‌ای برنامه‌ریزی کرده بودند که زمان روی هدف و رها ساختن بمب‌ها، همگی ساعت ۱۴:۰۰ به‌وقت ایران یعنی لحظه پایان خدمت رسمی ادارای و تعویض نوبت‌کاری یگان‌های عملیاتی و نگهداری نهاجا باشد. از

---

۱ - نیروی هوایی رژیم اشغالگر قدس در عملیات پیش‌دستانه خود در سال ۱۹۶۷ میلادی توانست بیش از ۵۰ درصد از جنگنده‌های کشورهای عربی را در رمپ‌های پروازی نابود سازد و جمال عبدالناصر رهبر مصر را در همان ده ساعت نخست جنگ وادار به تسلیم سازد.

۲- «ایلول» در متن اعلامیه به ماه نهم از سال شمسی عربی از ریشه سریانی گفته می‌شود که مصادف با ماه سپتامبر میلادی است.

این روی، وقتی کارکنان نیروی هوایی در حال ترک محل خدمت خود بودند، با حمله ناجوانمردانه هواپیماهای متجاوز عراق و بمباران پایگاه‌ها مواجه شدند. البته سامانه بمب‌های هواپیماهای عراقی به گونه‌ای بود که برای ایجاد تأخیر و رهایی هواپیماهای بمب‌افکن از ترکش بمب‌ها، ابتدا چتری که روی بمب‌ها تعبیه شده بود، باز می‌شد. به همین خاطر افرادی که از کارکرد این سامانه تأخیری اطلاع دقیقی نداشتند، با مشاهده تعداد زیادی چتر، ابتدا گمان کردند که عراق در حال پیاده کردن چترباز در پایگاه است، امّا لحظاتی بعد صدای انفجار مهیب بمب‌ها همگان را از تجاوز عراق آگاه ساخته و برخی را متحیر و بهت زده کرد.

برابر اعلامیه شماره یک سرفرماندهی نیروهای مسلّح عراق، نیروی هوایی این کشور با حمله به هشت پایگاه هوایی: مهرآباد، تبریز، همدان، دزفول، امیدیه، بوشهر، شیراز و اصفهان، یک پایگاه هوانیروز در کرمانشاه و فرودگاه چندمنظوره اهواز، و انجام ۱۹۲ نوبت پرواز بدون این‌که با تهدید جدّی از سوی شبکه پدافندی نهاجا مواجه شود، عملیات خود را با حداقل تلفات (سقوط یک فروند هواپیما) و کسبِ یک موفّقیت نسبی انجام داد. براساس اسناد، شواهد و قرائن ازجمله اظهارات ژنرال حمدانی فرمانده گارد ریاست جمهوری عراق، دشمن تصّور می‌کرد با این یورش همانند حمله هوایی اسرائیل به مصر در سال ۱۹٦۷ (که ٦۵درصد از هواپیماهای نیروهای هوایی کشورهای عربی در روی زمین نابود شدند)، بخش عمده توان رزمی نهاجا نابود و پیروزی برق‌آسا نصیب او خواهد شد.[۱]!

اما در خصوص میزان موفقیت و یا ناکامی عملیات پیش‌دستانه نیروی هوایی عراق و به ظاهر غافگیری سامانه دفاعی کشور، دو رویکرد به ظاهر متفاوت اما در واقع مکمل و یکسان به دلایل زیر وجود دارد: نخست؛ این‌که سامانه پدافند هوایی نهاجا به‌رغم آگاهی از تحوّلات مرزی و دریافت گزارش‌های متقن از یک تجاوز هوایی و قریب‌الوقوع، ظاهراً غافل‌گیر شده و اقدام مؤثری علیه هواپیماهای متجاوز انجام نداد. به گفته «سرلشکر عبوسی» و اخبار جراید رسمی عراق، «خلبانان قهرمان ما همگی سالم (به‌جز یک مورد) به پایگاه‌های خود مراجعت نمودند». به علاوه به سقوط یک فروند جنگنده و آسیب دیدن یک فروند دیگر اشاره دارد.

البته در این یورش ترفندهای مختلف و مخفی‌کاری نیروی هوایی ارتش بعث در حمله به ایران که شرح آن گذشت را نباید نادیده گرفت که نمونه‌ای از آنها در گزاره‌های بعدی ارائه شده است.

۱- ام.وودز و دیگران (۱۳۹۱) «جنگ ایران و عراق از دیدگاه: فرمانده گارد ریاست جمهوری صدام» تهران: انتشارات مرزوبوم، ص۸۵.

دوم، نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران اگرچه نتوانست اقدامی جدّی علیه هواپیماهای متجاوز اعمال نماید، ولی با توجه به تدابیری که بویژه در ابعاد پدافندغیرعامل اندیشیده بود، موجب کاهش چشمگیر تلفات و صدمات به نیروها و تجهیزات خودی گردید. به گفته «سرلشکر عبوسی»، خلبانان عراقی در آن روز حتی یک فروند هواپیمای شکاری نهاجا را در محوطه باز و جایگاه‌های پارک هواپیما در محل‌های بدون آشیانه بتنی (شیلتر) نیافتند.

سوم، اقدامات مهندسی نهاجا در ترمیم باندهای پروازی و معابر خزش به‌همراه آماده سازی هواپیماها برای دشمن غیرمنتظره بود. آنها تصوّر نمی‌کردند که دسته‌های پروازی انتقام (البرز و آلفا-رد) با آن وضعیت آشفته بتوانند حدود دو ساعت پس از یورش سراسری، به خاک عراق حمله کنند.

«سرلشکر عبوسی»[1] در خصوص مخفی‌کاری نیروهای مسلّح رژیم بعث، فرایند آماده‌سازی هواپیماها و باندهای پروازی و روند واکنش سریع نهاجا می‌گوید: «من و دیگر مسئولین پایگاه، ۴۸ ساعت قبل از یورش هوایی و حتی در روز اجرای عملیات رزمی واقعی، از انجام قطعی مأموریت خود آگاهی نداشتیم»[2]، بنابراین در آن روز به خلبانان تحت امر خود گفتم: گرچه مأموریت شما به‌ظاهر عملیاتی علیه ایران است، ولی نوعی آموزش در قالب برنامه‌های تعلیماتی است که ماه‌ها روی آن کارکرده‌ایم. البته روز عملیات با خود فکر می‌کردم که این ممکن است مأموریتی واقعی باشد، چراکه در تمرین‌ها معمولاً همچون رانندگان تاکسی عمل می‌کردیم، به‌این‌ترتیب که موتور را روشن می‌کردیم، شتاب موتور را به ۱۵۰ (دور در دقیقه) می‌رسانیدیم، دور موتور را کاهش می‌دادیم، موتور را خاموش می‌کردیم و برمی‌گشتیم و پارک می‌کردیم. ولی این بار به ما نگفتند موتورها را خاموش‌کنیم و به محل پارک برگردیم. به‌این‌ترتیب وقتی با دیگر خلبانان روی باند پرواز قرار گرفتیم و کسی دستور توقف عملیات را به ما نداد، فهمیدم که وارد جنگ (واقعی) شده‌ایم».

۱- وی از فرماندهان متعصب بعثی نیروی هوایی عراق بود که به عنوان خلبان شکاری-بمب‌افکن سابقه حضور در جنگ اعراب-اسرائیل در سال ۱۹۷۳ میلادی داشته و در عملیات پیشدستانه ۳۱ شهریور دسته‌های پروازی هواپیماهای شکاری بمب‌افکن «سوخو۲۲» از پایگاه هوایی کرکوک «الحریه» که به پایگاه‌های غربی و شهید نوژه همدان تک کردند را با درجه سرهنگی لیدری و رهبری می‌کرده است.

۲- البته در این خصوص «ژنرال حمدانی» فرمانده گارد ریاست جمهوری عراق چنین عنوان کرده است که: «فرماندهان ارتش عراق (نیروی زمینی، هوایی و دریایی) در جلسه توجیه عملیاتی ششم ژوئیه ۱۹۸۰ (۱۵ تیر ۱۳۵۹) در تصمیم قطعی حمله به ایران همگی حضور داشتند و موظف شدند تا مراتب را به کلیه واحدهای درگیر اعلام کنند».

وی ادامه می‌دهد؛ در اولین پرواز وقتی بر فراز پایگاه‌های ایران رسیدیم (برخلاف گزارش غربی‌ها) اثری از هواپیماهای ایران را روی زمین نیافتیم؟! او با اشاره به روند آماده‌سازی باندها و انواع هواپیماها برای پرواز با اظهار تعجب چنین می‌گوید: «اقدامات مهندسی ایرانیان و فرایند آماده سازی هواپیماهای شکاری برای انجام عملیات هوایی علیه ما بسیار عالی بود. آنها کارشان را تا شروع یورش مجدد و حمله هوایی دوم ما در همان روز و روز بعد تکمیل کرده و تعداد زیادی هواپیمای آماده برای انجام مأموریت داشتند. عصر همان روزی که ما به ایران حمله کردیم، آنها نیز به پایگاه هوایی الشعبیه و الکوت حمله کردند»[۱]!

این اعترافات نشان می‌دهد که از یک‌سو ارتش عراق به اهداف تعیین شده خود نائل نشد و از سوی دیگر سامانه فرماندهی، خلبانان و سایر کارکنان غیور نهاجا به‌رغم غافلگیری اوّلیه پس از مواجهه با یورش هوایی دشمن، چنان درخشیده‌اند که کلیه محاسبات قبلی ارتش بعث عراق و صدامیان را برهم زده‌اند. بنابراین، در یک جمع‌بندی باید اذعان داشت که با وجود سوابق تجاوزهای آشکار و پنهان ارتش عراق، تقریباً کلیه پایگاه‌های مرزی غرب و جنوبی کشور و منطقه هوایی مهرآباد، مورد تهاجم هواپیماهای شکاری و حتی بمب‌افکن‌های دشمن قرار می‌گیرند و اقدامات قابل ملاحظه‌ای به هنگام تهاجم اولیه از سوی سامانه پدافند هوایی کشور انجام نمی‌گیرد. هرچند به‌ظاهر بر اساس اسناد و مدارک روی کاغذ، ما از هوشیاری و آمادگی نسبی برخوردار بودیم، اما در عمل چنین نشد به گونه‌ای که در تهاجم اولیه (ساعت ۱۴۰۰ مورخ ۳۱ شهریور) دشمن همان‌طور که انتظار داشت، با غافل‌گیری و کمترین واکنش از سوی پدافند هوایی نیروهای خودی مواجه شد.

۱- ام.وودز و دیگران (۱۳۹۳) «جنگ ایران و عراق از دیدگاه: فرماندهان صدام» تهران: انتشارات مرزوبوم، صص ۳۳۵ - ۳۳۲.

تصویر شماره ۵-۱

سپهبد خلبان عدنان خیرالله طلفاح (برادر همسر صدام) از ژنرال‌های برجسته و گرداننده نیروی هوایی عراق (دست به کمربند) به اتفاق جمعی از امرای عراقی در حال بازدید از یکی از پایگاه‌های نیروی هوایی عراق به هنگام تهاجم پیش‌دستانه[1]

در این خصوص، برابر اطلاعات منتشر شده؛ عدنان خیراله وزیر دفاع وقت رژیم بعث عراق ۲۰ دقیقه پس از برخاستن و یورش جنگنده‌های نیروی هوایی این کشور به مرزها، پایگاه‌ها و برخی از شهرهای مرزی کشورمان به صدام حسین رهبر نابخرد رژیم بعث در حالی‌که چفیه قرمز رنگ بر سر داشت و نوار فشنگ به دور کمر بسته بود و وارد اتاق عملیات جنگ می‌شد، چنین گزارش می‌دهد:

«سرورم! جوانان (خلبانان همگی برابر طرح قادسیه) ۲۰ دقیقه قبل پرواز کردند.»

صدام پاسخ می‌دهد: «نیم ساعت بعد کمر ایران خواهد شکست».

۱- این ژنرال نام آشنای عراقی در اواخر جنگ وقتی که نیروهای نظامی جمهوری اسلامی ایران برای فریب و کشیدن دشمن به جبهه‌های شمالی به منظور ایجاد رخنه در جبهه‌های جنوبی مبادرت کردند، به ابتکار او نمودی از تحرک نیروهای عراقی را به سمت شمال به نمایش گذاشتند و برای طراحان جنگ به ویژه فرماندهان سپاه پاسداران انقلاب اسلامی مسلم گشت که عراق نیروهای خود را به جبهه‌های شمالی گسترش داده است. درحالی که این نمایش آگاهانه برای فریب ایرانیان بود و با انتقال نیروهای ایرانی به شمال، عراق از جبهه‌های جنوبی حملات خود را در بهار سال ۱۳۶۷ آغاز کرد که در نهایت حملات ارتش عراق از جنوب موجب پازپسگیری فاو و... درنتیجه پذیرش رسمی قطعنامه۵۹۸ از سوی ایران و پایان جنگ شد. این ژنرال عراقی پس از جنگ به طرز مرموزی به قتل رسید و صدام حسین در بازجویی‌های خود پس از دستگیری توسط نیروهای امریکایی این راز را فاش و به قتل او اعتراف کرد!

در این راستا اهداف «راهبرد جنگ برق‌آسای» ارتش عراق به لطف الهی، رهبری پیامبرگونه امام راحل و پشتیبانی ملت و نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران تحقق نیافت که در بخش بعدی این موضوع به تفصیل مرور و بررسی می‌شود.

البته این غافل‌گیری و مظلومیت نهاجا موجب ایجاد انگیزش و روحیه مضاعف نیروی انسانی بویژه خلبانان این سازمان گردید؛ و موجب شد تا فصل جدیدی در تاریخ نبردهای هوایی ایران و جهان گشوده شود.

با این وجود، باید اذعان داشت؛ چنان‌چه در ساعت ۱۴۰۰ روز ۳۱ شهریور ۱۳۵۹، نیروی هوایی عراق یک نیروی حرفه‌ای بود، قطعاً می‌بایست اغلب پایگاه‌های نهاجا را دست کم برای مدت ۴۸ ساعت از حالت عملیاتی خارج و فلج می‌کرد[۱].

پ ـ پیامدهای تهاجم هوایی دشمن و خسارات وارده

برابر گزارش‌های بعدی، آثار و خسارات واردشده حمله‌های هوایی عراق به یگان‌های نهاجا به این شرح بوده است:

۱) پایگاه یکم شکاری و ترابری مهرآباد در ساعت حدود ۱۴:۰۵ مورد حمله بمب‌افکن‌های راهبردی (تی‌یو۲۲) عراق قرار گرفت. در این بمباران؛ یک فروند هواپیمای «سی۱۳۰»[۲] و یک فروند هواپیمای سوخت‌رسان «بوئینگ۷۰۷» به‌کلی منهدم شدند و به سه فروند هواپیمای دیگر از این نوع خسارت جزئی وارد آمده بود. به‌علاوه چهار فروند هواپیمای جامبوی ترابری راهبردی سوخت‌رسان «بوئینگ۷۴۷» نیز مورد اصابت گلوله قرارگرفته بودند که خسارات وارده به آنها جزئی بود.

۲) در جریان حمله به ایستگاه رادار، فرودگاه، پالایشگاه و نیروگاه تبریز اغلب بمب‌ها عمل نکردند و آسیب جدی به آنها وارد نشده بود، ولی در یکی از دهکده‌های اطراف بر اثر اصابت بمب یک‌نفر شهید و تعدادی از ساکنین دهکده مجروح شدند. در فرودگاه علاوه بر آسیب به باند پروازی، فقط تعدادی از شیشه‌ها و پنجره‌ها شکسته شد.

۱- نمکی‌عراقی، علیرضا (۱۳۸۹) «نیروی هوایی در دفاع مقدس» تهران: انتشارات راه سبز به سفارش هیئت معارف جنگ شهید صیادشیرازی، ص ۱۲۱.

۲- این سانحه (هواپیمای «سی۱۳۰») در اثر بمباران دشمن نبود، بلکه در اثر خبط انسانی بود. (بنگرید به: نبردهای هوایی دفاع مقدس، جلد دوم)

۳) مرکز عملیات منطقه‌ای همدان گزارش داد؛ ساعت ۱۳:۵۵ روز ۱۳۵۹/۶/۳۱ به سایت دهلران حمله شده ولی خساراتی وارد نیامده است. میزان خسارات وارده به پایگاه سوم شکاری جزئی و به رادار سوباشی هیچ‌گونه زیانی وارد نیامده بود.

٤) در پایگاه چهارم شکاری دزفول، فقط چهار دستگاه تانکر بنزین به آتش کشیده شد و از بین رفت و سروان خلبان فیروز شیخ‌حسنی، گروهبان‌یکم فنّی چنگیز عزتی و یک سرباز وظیفه بر اثر ترکش بمب به شهادت رسیدند[1].

۵) در حمله هوایی نیروی هوایی ارتش عراق به پایگاه‌های هوایی و دریایی بوشهر هیچ‌گونه خسارت جانی گزارش نشده و تنها خسارات مالی محدودی به وجود آمده بود که اغلب به سادگی و به سرعت قابل جبران و تعمیر بودند. باند پروازی فرودگاه بوشهر در دو محل آسیب دیده بود که تعمیر شد.

٦) پایگاه هشتم شکاری اصفهان نیز اطلاع داد که در حمله هوایی عراق به این منطقه، یک فروند هواپیمای دشمن اقدام به تیراندازی در زمین‌های بایر کرده و بدون وارد آوردن خسارات از بین دو کوه که در اطراف خانه‌های سازمانی ذوب آهن قرار دارند، در ارتفاع ۵۰۰ پائی منطقه را ترک کرده بود.

۷) برابر گزارشات تکمیلی دیگر: در ساعت ۱٤:۰۰ روز ۱۳۵۹/۰٦/۳۱، سه فروند میگ عراقی به حریم هوایی آبادان و خرمشهر تجاوز کرده و قسمت‌های مختلف شهر آبادان از جمله تلمبه‌خانه نفت و اسکله‌های شماره ۳ و ٤ خسروآباد را با راکت مورد حمله قرار داده بودند، اماکن مزبور به مدت دو ساعت در آتش می‌سوختند تا این‌که توسط عوامل مسئول خاموش شدند.

۸) برابر اطلاعیه استانداری آذربایجان غربی در بعد از ظهر روز ۱۳۵۹/۰٦/۳۱، سه فروند هواپیمای عراقی در شهر ارومیه ظاهر شدند و این هواپیماها به «پادگان قوشچی» (واقع در حوالی شهر سلماس) حمله و بمب‌های خود را بی‌هدف رها کردند.

۱- بمباران پایگاه چهارم در روز ۳۱ شهریور ۱۳۵۹ در دو مرحله به فاصله پنج دقیقه انجام شد. سروان خلبان فیروز شیخ‌حسنی که افسر ایمنی پرواز پایگاه بود، جهت بررسی وضعیت باند و احتمال اصابت بمب وارد باند می‌شود که در این زمان سری دوم هواپیماهای عراقی اقدام به بمباران می‌کنند که ایشان مورد اصابت ترکش بمب از ناحیه سر قرا می‌گیرد و در راه اعزام به بیمارستان اهواز شهید می‌شود. گروهبانیکم فنّی چنگیز عزتی متخصص سوخت بود که هنگام بمباران هوایی و انفجار تانکرسوخت به درجه رفیع شهادت نائل شد.

تصویر شماره ٦-١
دقایقی پس از بمباران فرودگاه مهرآباد در روز ۱۳۵۹/٦/۳۱ ساعت ١٤:٠٥
(عکس از آرشیو روزنامه کیهان)

در خصوص بمباران پایگاه و فرودگاه مهرآباد، همان‌گونه که در تصویر شماره ٦-١ دیده می‌شود، بیش از یکصد فروند از انواع هواپیماهای پهن‌پیکر نظامی و غیرنظامی «بوئینگ٧٤٧»، بوئینگ٧٠٧» و انواع هواپیماهای ترابری «سی۱۳۰»، «اف۲۷»، جت فالکون و غیره در محوطه باز پارک بودند و دو فروند هواپیمای بمب‌افکن راهبردی «تی‌یو۲۲» که هریک حدود ۲۵ هزار پوند (۱۲ تن) بمب حمل می‌کردند، به علاوه هرکدام مجهز به هفت مسلسل بودند؛ به لطف الهی نتوانستند خسارت کلی به جز انهدام یک فروند سوخت‌رسان «بوئینگ۷۰۷» که در تصویر زیر سوختن آن مشاهده می‌شود، وارد نمایند.

در این راستا از الطاف خفیه الهی همین بس که به گفته شاهدان عینی، تنها هواپیمای بمباران و منهدم شده، در جمع هواپیماهای سوخت‌رسانی بود که به تازگی بر زمین نشسته و در محل مربوطه پارک شده بود، از این‌روی حداقل سوخت در مخازنش وجود داشت و چنانچه بمب به هریک از هواپیماهای مجاور که هریک حداقل بیش از سیصد هزار پوند (در حدود ۱۵۰ تن) سوخت را در مخازن خود جای داده بودند، اصابت می‌کرد، در این صورت با آتش گرفتن بنزین آنها کل هواپیماهای مستقر در پایگاه و فرودگاه مهرآباد در آتش شعله‌ور شده و می‌سوختند[1].

۱- حسینی، سیدمحمد (۱۳۷۲)، «پاکبازان عرصه عشق»، تهران: چاپ‌خانه نهاجا، جلد اول، ص ۳۲ و خاطرات سرتیپ۲ اصغر مطلق (خلبان بوئینگ ۷۰۷)

بسیاری از نظریه‌پردازان و مورخین خارجی از جمله «آنتونی کوردزمن» آمریکایی، «تام کوپر» و «بیشاب» هریک به نوعی این حقیقت را بیان و به تحلیل آن پرداخته‌اند[۱]. البته کوردزمن در این رابطه به لطف الهی اعتقادی ندارد و می‌گوید که خلبانان عراقی مهارت‌های لازم را برای انهدام اهداف‌شان در عمق خاک ایران نداشتند[۲]!

تصویر شماره ۷-۱

یک فروند هواپیمای بمباران راهبردی «تی‌یو۲۲ مدل اِم» با قابلیت حمل ۲۵ هزار پوند بمب و مجهز به سامانه پیشرفته جنگ الکترونیک و... که به مهرآباد و برخی دیگر از مناطق ایران یورش برد.

با عنایت به مطالب پیشین و با رویکرد راهبردی به نقاط قوت و ضعف، آسیب‌پذیری و فرصت‌های پیش‌روی دشمن در شروع جنگ تحمیلی، نکات چندی در خصوص غافلگیری سامانه پدافند هوایی کشور به‌صورت واقع‌بینانه قابل‌طرح می‌باشد که در سطور زیر به اهم آنها اشاره می‌شود. نخست: کاهش نقش و قدرت در سامانه‌های سطوح مختلف فرماندهی ارتش و نهاجا؛

دوم: طولانی شدن و تغییر مکرر فرایند وضعیت آماده‌باش و انتخاب زمان حمله مناسب (ساعت ۱۴۰۰ روز آخر شهریور) از سوی دشمن؛ سوم: نواقص پوشش راداری در سامانه پدافند هوایی کشور؛ چهارم: عوامل سیاسی و حمایت آشکار و پنهان استکبار جهانی شرق و غرب، همراه با سکوت مجامع بین‌المللی از تجاوزهای آشکار رژیم بعث عراق و...؛ پنجم: قطع نظر از مسائل نظامی، بسیاری از عوامل سیاسی، اختلافات داخلی و عوامل پیرامونی در

۱- تام، کوپر و فرزاد بیشاب «جنگ ایران و عراق، نبرد در آسمان» ترجمه سید حسین فرقانی، تهران: انتشارات نیاز دانش.

۲- آنتونی کوردزمن و واگنر، آبراهام (۱۳۸۹)، «درس‌های جنگ مدرن: جنگ ایران و عراق»، ترجمه حسین یکتا، تهران: انتشارات مرز و بوم.

جلوگیری از آمادگی کامل ارتش جمهوری اسلامی ایران و تحریک، تطمیع عراق در تجاوز و حمله هوایی، زمینی و دریایی و اشغال منطقه وسیعی از خاک کشورمان، دخیل بوده‌اند.

با این حال، باید اذعان داشت که با وجود تهدیدهای جدّی و سوابق آشکار دشمن، نیروهای مسلّح و نهاجا به دلایل مختلف از آمادگی عملیاتی لازم برخوردار نبودند. آمادگی درجه (۳-ب)[۱] جهت پایگاه‌های سوم و چهارم و (۳- الف) و سایر پایگاه‌های نهاجا، به‌رغم سرنگونی دو فروند هواپیمای «اف۵» پایگاه دزفول و اسارت «سیدالاسرا حسین لشکری» و جاویدالاثر شدن «محمّد زارع‌نعمتی»، چندان هشدارآمیز تلقّی نشدند. به همین دلیل اغلب پایگاه‌های نهاجا مورد تهاجم هواپیماهای شکاری و حتی بمب‌افکن‌های راهبردی دشمن قرار گرفته و اقدامات اوّلیه و قابل‌ملاحظه‌ای صورت نگرفت. دشمن در تهاجم اوّلیه خود، همان‌طور که انتظار داشت، با کمترین واکنش از سوی پدافند هوایی نیروهای خودی مواجه شد. با این توصیف، قطع‌نظر از مسائل نظامی، برخی عوامل سیاسی، اختلافات داخلی و رویدادهای پیرامونی در عدم آمادگی کامل ارتش جمهوری اسلامی ایران سهیم بوده که همراه با تحریک رژیم بعث، در مجموع، روند تجاوز و حمله هوایی به حریم جمهوری اسلامی ایران را شکل داده است.

در پایان، جهت ارائه اطلاعات تکمیلی و این‌که حمله سراسری ارتش عراق در باور اغلب مسئولین کشور نمی‌گنجید (و حتی تصوّر چنین جسارتی را از سوی رژیم عراق نداشتند)، به نقل این عبارت کوتاه از «حجت‌الاسلام موسوی جزایری»، امام‌جمعه اهواز و سخنان فرماندهی معظم کل قوا در خصوص یورش هوایی ۳۱ شهریور ۱۳۵۹ اکتفا می‌شود:

«در مسجد بودم که صدای انفجار شدیدی را شنیدم. نمی‌دانستم چه خبر است. به منزل که رسیدم کسی تماس گرفت و گفت که مراکز نظامی و فرودگاه های کشور را زده اند. معلوم نبود کودتای داخلی است یا حمله نظامی»[۲].

مقام معظم رهبری نیز در دومین سالگرد تهاجم سراسری رژیم بعث عراق (در مقام ریاست جمهوری کشور) فرمودند:

۱- در وضعیت آمادگی درجه (۳-ب) نیروی مدافع در پشت جنگ‌افزارها نشسته و در انتظار دستور آتش است. البته باید اذعان داشت که قرار گرفتن در آمادگی «۳-ب» برای مدت طولانی امکان‌پذیر نبوده و لاجرم بسیاری از الزامات خلبانان شکاری و سامانه‌های پدافندی نهاجا به تعویق می‌افتاد.

۲- «راوی: روایت اهواز» (۱۳۸۹) تهران: انتشارات مرکز پژوهش‌های سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، ص ۳۰.

«انتظار دولت‌هایی که جنگ را راه انداختند این بود که (ظرف) یک هفته رژیم را ساقط کنند... و ما گرچه با خرابکاران جنگیده بودیم ولی تجربه جنگ مدرن را نداشتیم... و (بیش از همه) دشمن را جدّی نگرفتیم و این چیز خطرناکی است».

به هر تقدیر به لطف الهی دشمن نتوانست به اهداف تعیین‌شده خود دست یابد. جنگنده بمب‌افکن‌های نیروی هوایی عراق در مرتبه نخست، تنها موفق شدند خسارات اندکی به نیروی هوایی و برخی تأسیسات کشور وارد کنند. نمی‌توان این واقعیت را انکار نمود که صدمات واردشده ازسوی بمب‌افکن‌های «تی‌یو۲۲» در پایگاه یکم ترابری مهرآباد بیش از سایر نقاط بود؛ اگرچه آنتونی کوردزمن، محقق آمریکایی در این خصوص می‌گوید که خلبانان عراقی از مهارت‌های لازم جهت انهدام اهداف خویش در نخستین تهاجم سراسری برخوردار نبودند[1]. از جانب دیگر به رغم مشکلات و مسائل موجود، نباید این نکته را از نظر دور داشت که این تهاجم به‌ظاهر غافل‌گیرانه، ضمن افزایش انگیزه و روحیه نیروی انسانی نهاجا به ویژه خلبانان این یگان‌های عملیاتی، فصل جدیدی از مقاومت را در تاریخ نبردهای هوایی دفاع مقدس گشود. زیرا با آغاز تهاجم هوایی دشمن، کلیه کارکنان غیور و شجاع نیروی هوایی در پایگاه‌های هوایی که با پایان وقت اداری در حال ترک محل خدمت بودند، با مشاهده حمله دشمن حتی بدون به صدا درآمدن «آژیر احضار کارکنان» به محل خدمت خود بازگشتند. گویا همگی یقین داشتند که در این برهه حساس در برابر یک آزمون بزرگ قرار گرفته و اکنون تاریخ، مسئولیت بزرگی را بر دوش آنها محول کرده است. لذا با نهایت توان کوشیدند تا خسارات وارده در اسرع وقت ترمیم و جبران شود. باندها و مناطق پروازی به‌سرعت وصف ناپذیری توسط کارکنان مهندسی و فنّی بازسازی و هواپیماها تجهیز و آماده پرواز شدند.

«سرلشکر عبوسی» بدون توجه به این روحیه بسیار بالا و ظرفیت‌های نهفته‌ای که در آحاد کارکنان نهاجا متبلور بود، در مقایسه‌ای یک‌سویه، توان مهندسی نیروی هوایی ایران را نسبت به عراق در سطح بالاتری ارزیابی می‌نماید و اذعان کرده که نیروهای عراقی برای ترمیم باندهای پروازی حداقل به ٤٨ ساعت زمان نیاز داشتند.

نهاجا با همه کاستی‌ها و موانع پیش‌رو به فرماندهی سرهنگ خلبان جواد فکوری (فرماندهی نهاجا و وزیر دفاع)، در برابر حریفی به نام «سرتیپ خلبان ستاد محمّد جاسم

۱- کوردزمن، انتونیو/ واگنر، ابراهام (۱۳۸۹) «درس‌های جنگ مدرن: جنگ ایران و عراق» ترجمه حسین یکتا، تهران: انتشارات مرزوبوم، ص ۱۱۱.

الجبوری» و به‌نوعی عملاً در برابر سپهبد خلبان عدنان خیراله (وزیر دفاع عراق) ایستاده بود که نیروی هوایی خود را با پشتیبانی اتحاد جماهیر شوروی، تجهیز و تقویت می‌کردند.

به گفته «ژنرال عبوسی»: ژنرال جاسم الجبوری فردی شایسته بود که در سال ۱۹۷۹ (۱۳۵۸) به فرماندهی نیروی هوایی منصوب شد. او را برای ارتقای آموزش خلبانان برگزیدند، امّا این انتخاب نوعی کسب آمادگی برای جنگ با ایران بود. او خلبان هواپیمای هانتر انگلیسی بود و دوره آموزشی را در آمریکا طی کرده بود. افزون براین، فردی جسور بود که در کلیه تمرینات آموزشی شرکت می‌کرد و در میان خلبانان عراقی به‌همراه سپهبد خلبان عدنان خیراله دارای وجهه و محبوبیت ویژه‌ای بودند[۱].

با چنین پیشینه‌ای، آنان قصد داشتند تا با تهاجم پیش‌دستانه و «کسب برتری هوایی»، موجبات راهبرد پیروزی برق‌آسای ارتش عراق را میسّر سازند. به هر روی، عوامل متعددی موجب شدند تا از یکسو زمینه‌های کاهش کیفی و کمی توانمندی‌های آموزشی، عملیاتی- تاکتیکی، آماد و پشتیبانی (لجستیک)، نیروی انسانی و ... در نتیجه افت قابل ملاحظه توان رزمی ارتش و نهاجا شود و از سوی دیگر ارتش عراق برای برنامه‌ریزی و تدارک یک حمله تجاوزکارانه تحریک و ترغیب گردد. در واقع در حالی که همزمان با مرحله تثبیت انقلاب اسلامی، به هنگامی که سامانه ارتش و نهاجا مشغول تعدیل پیکره خود با رهنامه جدید دفاعی بود، رژیم عراق مبادرت به تقویت همه‌جانبه ارتش به ویژه نیروی هوایی خود کرد. لذا در مجموع، این حقیقت تلخ درک می‌شود که سرمداران رژیم بعث عراق از قبل چشم طمع، قصد و نیت سوء و اندیشه حمله به ایران را در سر می‌پروراندند و متاسفانه جهت نیل به اهداف پلید خود با توجه به کم‌رنگ شدن بازدارندگی نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران، به‌جای استقبال از اندیشه‌های ضداستکباری انقلاب اسلامی به رهبری حضرت امام(ره) در منطقه و از بین رفتن تضادهای ناسیونالیستی و عربی- ایرانی به دلیل سقوط شاه، در مقابل با فرصت‌طلبی به نوعی دیگر به پدیده پان عربیسم در عراق و منطقه دامن زد و جنگ را به ایران تحمیل کرد.

۱- ام.وودز و دیگران (۱۳۹۳) «جنگ ایران و عراق از دیدگاه: فرماندهان صدام» تهران: نشر مرزوبوم،ص ۳۳۴-۳۳۰

ت ـ اقدامات نهاجا و عملیات نخستین پاسخ (انتقام)

اندکی پس از بمباران هوایی دشمن، سرتیپ ولی‌اله فلاحی که به‌تازگی به جانشینی ستاد ارتش برگزیده شده بود[۱]؛ طی پیامی به همه نیروها (نهاجا) دستور داد تا حمله «انتقامی» را آغاز و کلیه هدف‌های پیش‌بینی شده، مورد حمله قرار گیرند. همین پیام را سرهنگ ماشاالله عمرانی جانشین فرماندهی نهاجا بلافاصله به کلیه پایگاه‌های هوایی ابلاغ کرد و با گفتن رمز «کمان-۹۹» مجوز تهاجم هوایی علیه نیروی هوایی دشمن صادر شد. شادروان سرهنگ عمرانی در این‌باره می‌گوید:

«تلخ‌ترین خاطرهٔ زندگی‌ام مربوط به زمانی است که عراق حملهٔ هواییِ گستردهٔ خود را به کشور شروع کرد. در آن لحظه من در دفتر کارم بودم. تلفن‌ها یکی پس از دیگری زنگ می‌خورد. فرماندهان پایگاه‌های هوایی دزفول، تبریز، همدان، مهرآباد و... یک‌به‌یک این خبر تلخ را اطلاع می‌دادند. کارکنان ستاد مشغول سوار شدن به سرویس‌ها بودند که بلافاصله وضعیت دفاعی اعلام شد و پست‌های فرماندهی در وضعیت جنگی فعال شده و همهٔ کارکنان نیرو به خدمت فراخوانده شدند. طرح‌های از قبل پیش‌بینی‌شده به سرعت بازبینی و اصلاح شد و فرماندهان برای موارد دفاعیِ لازم، توجیه شدند. زمان، برای پاسخگویی به این اقدام ناجوانمردانهٔ دشمن، کُند می‌گذشت. هرگز فشارهای شدید روانیِ آن چند روز اولِ جنگ را فراموش نمی‌کنم».

پس از ابلاغ دستور عملیاتی البرز و عملیات «انتقام»، سماجا با اعلام مجدد وضعیت آماده‌باش «۳- پ» (آخرین درجه از آماده‌باش یا وضعیت جنگی) به این شرح فرمان داد: «برای یورش‌های هوایی پس از نخستین یورش ساعت اوّلیه، همه آماده و منتظر دستورات بعدی باشند که آن را سریعاً به آگاهی خواهم رساند». متعاقب آن، معاونت عملیاتی فرماندهی نهاجا (مرکز فرماندهی) بلافاصله مراتب وضعیت (۳-پ: جنگی) و زمان «ر- ۱۷۰۰» با رمز «کمان-۹۹» به پایگاه‌های مربوطه ابلاغ نمود[۲].

۱- شهید فلاحی در آن دوران در مقام جانشینی سماجا، عملاً سکان‌داری و هدایت ستاد مشترک ارتش جمهوری اسلامی ایران را عهده‌دار بوده است.

۲ - در این امریه، «ر-۱۷۰۰» به معنای زمان (روز ۳۱ شهریور- ساعت ۱۷۰۰) و «کمان-۹۹» حکایت از رمز عملیات تلافی‌جویانه (انتقام) داشت. به این صورت که گوینده پیام واژه «کمان» را اعلام می‌کرد و گیرنده نیز در پاسخ، رمز «۹۹» را برگردان می‌کرد.

به‌این‌ترتیب با رویدادی که پیش‌آمده بود، نگاه‌ها به نهاجا و یگان‌های تحت امر این نیروی الهی دوخته شده بود که اقدامات عملیاتی نهاجا و متعاقب آن فرایند عملیات «انتقام» به شرح زیر اجرا شد:

۱- دستور تخلیه پایگاه‌های یکم و هفتم ترابری و گسترش هواپیماهای ترابری به نقاط دور از دسترس هواپیماهای دشمن (ازجمله فرودگاه‌های مشهد، کرمان، یزد و...) صادر شد. چون امکان این بود که هواپیماهای دشمن دوباره مهرآباد را مورد حمله قرار دهند.

۲- مرکز فرماندهی نهاجا دستور پرواز به هواپیماهای تندخیز (اسکرامبل) به پایگاه‌های مقدم و مهرآباد را صادر کرد.

۳- هواپیماهای «اف۱٤» مسلح به موشک‌های هوا به هوای «فونیکس» یا «پرنده جادویی» که در مأموریت‌های گشت رزمی هوایی «کَپ[1] »، پوشش یا پدافندهوایی و جنگ‌های هوا به هوا پیشینه درخشان و نامی عالم‌گیر داشتند، از پایگاه‌های اصفهان و شیراز جهت مقابله با دشمن برخاستند و برابر «طرح البرز» در مناطق ایستایی مطابق نقشه شماره ۳-۱ به پاسداری از آسمان کشور پرداختند.

۴- جهت سوخت‌رسانی هوایی، هواپیماهای پهن‌پیکر «بوئینگ۷٤۷» و یا «بوئینگ۷۰۷» از مهرآباد بپاخاستند و در مناطق تعیین شده مستقر و بدین سان آن شب تا بامداد، آسمان ایران در زیر بال‌های آهنین مردان هوایی امنیتی درخور توجه یافت. اگرچه روی زمین خواب از چشمان همه کارکنان نهاجا ربوده شده بود و جهت آماده سازی جنگ‌افزارها تا برآمدن آفتاب درتلاش بودند.

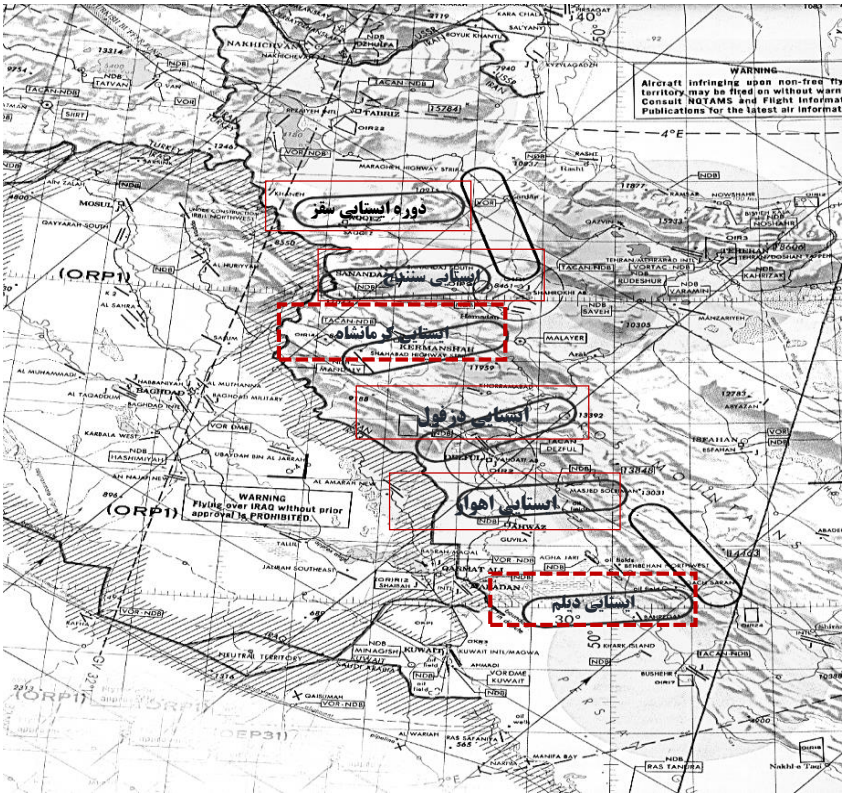
۵- کارگروه یا تیم‌های ترمیم باندهای پروازی، اطفای حریق، خنثی‌سازی مهمات عمل نکرده و دیگر طرح‌های عملیاتی در یکان‌های درگیر نهاجا، سریعاً کار خود را با دقت و تعهد آغاز کردند.

۶- کلیه کارکنان زحمت‌کش فنی اعم از افسران، همافران و درجه‌داران و حتی کارمندان کار آماده‌سازی، بارگیری مهمات و سایر امور مربوطه را برای عملیات انتقام و دستور عملیاتی نبرد البرز برای واکنش به دشمن متجاوز و نیز انجام پروازهای شناسایی و ترابری هوایی، ایثارگرانه و با وجود همه کاستی‌ها در اولویت یکم به سرعت انجام دادند.

---

1 - CAP : COMBAT AIR PATROL

۷- تعدادی از خلبانان ورزیده و باتجربه نهاجا همچون: شادروان سرگرد محمد دانشپور، سرگرد هوشنگ آغاسی‌بیگ، سرگرد شهید علی اقبالی، سرگرد آزاده نصرت‌اله دهخوارقانی و... که در ستاد نیروی هوایی انجام وظیفه می‌کردند و منتظر دستور گسترش بودند، شبانه به وسیله هواپیماهای جت فالکون به پایگاه‌های تبریز، همدان، دزفول و بوشهر اعزام شدند.



نقشه شماره ۳-۱

مناطق شش‌گانه استحفاظی و دوره ایستایی (قرمز یا روشن) و سوخت‌رسانی (مشکی یا تیره) برابر «طرح البرز»، مناطق تیره برای هواپیماهای سوخت‌رسان (دوره ایستایی «سقز، سنندج، کرمانشاه، دزفول و اهواز» برای پایگاه اصفهان و «دیلم یا هندیجان» برای پایگاه شیراز منظور شده بود.

به هر ترتیب، در راستای اوامر صادره مبنی بر انجام عملیات انتقام (ر ۱۷۰۰ «کمان۹۹»)، توجیهات پروازی توسط کلیه لیدرهای دسته‌های تک‌ور در پایگاه‌های مقدم نهاجا آغاز شد، اما این افتخار در ابتدا تنها نصیب دو گروه پروازی مرکب از خلبانان سوم شکاری در همدان

موسوم به «آلفا-رِد» و ششم شکاری در بوشهر به نام «البرز» شد و دستور تک دیگر گروه‌های پروازی به پگاهان روز بعد موکول گشت. این عملیات به دلیل این که نخستین واکنش سریع و عملیات «تلافی‌جویانه» ایران نسبت به یورش سراسری دشمن بود، «انتقام» نام نهاده شد که بعدها به عملیات نخستین پاسخ مشهور گشت[۱].

نام البرز برای نخستین گروه پروازی از بوشهر به واسطه طرح نبرد «البرز» جهت حمله به پایگاه شعبیه در استان بصره انتخاب شد و نام «آلفا-رد» برای گروه دوم پروازی از همدان برای بمباران پایگاه هوایی «کوت»[۲] در استان العماره، از این روی حرف «آلفا» برگزیده شد و در نیروی هوایی رسم بود، چنان‌چه خلبانی بمب حقیقی با هواپیمای خود داشت، واژه "RED" به نام پروازی او اضافه می‌شد[۳]. البته نظر اصلی فرماندهان و راهبردپردازان نیروی هوایی از اجرای با عجله این عملیات در حقیقت آغاز یک جنگ روانی علیه طراحان بزرگ ارتش عراق بود. چراکه توان ایستادگی، مقابله به مثل، سرعت، قدرت کوبندگی و قابلیت انعطاف نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران می‌بایست بلافاصله در معرض نمایش قرار گیرد. با این توصیف خلبانان پس از تهاجم، آماده نبرد با دشمن شدند. لذا همزمان پس از ابلاغ «دستور رزمی البرز» یک دسته چهار فروندی هواپیمای «اف٤» یا «فانتوم»از پایگاه سوم رأس ساعت مقرر به سرعت توسط کارکنان جان برکف گردان تعمیر و نگه‌داری آماده پرواز رزمی شدند. سرعت کارکنان فنی در آماده‌سازی و بارگیری مهمات و تجهیزات لازم توصیف‌ناپذیر بود، گویی آنها با تمام وجود عوامل فیزیکی و روانی زمان را درک می‌کردند؛ چراکه زمان از هردو نگاه در این عملیات عامل تعیین‌کننده، حساس و حیثیتی بود.[٤] نمی‌بایست آفتاب حمله ناجوانمردانه

۱- نام‌گذاری یادآور اسطوره‌ی ایران زمین، «آرش کمانگیر» بود و عدد ۹۹ نمایان‌گر تعداد صفحات «طرح البرز» بود.

۲- برابر طرح، پایگاه سوم موظف به انهدام پایگاه کوت در استان میسان (العماره) بود. برابر اطلاعات واصله در این پایگاه تعداد ٤٥ فروند هواپیمای شکاری- بمب‌افکن «سوخو۲۰» و «۲٤ فروند انواع شکاری رهگیر میگ۲۱ و ۲۳» وجود داشت.

۳- برخی چون امیر سرتیپ۲ فرج‌اله براتپور معاونت عملیاتی وقت پایگاه سوم و لیدر دسته‌های پروازی حمله به «مجموعه‌ی الولید» چنین عنوان می‌نمایند که هم‌زمان با پرواز A-RED, پرواز B-RED نیز به لیدری سرگرد پرویز فریدونیان از همدان بپاخاسته و پایگاه «الرشید» در بغداد را بمباران کردند؛ دفتر پروازی شهید همایون حکمتی نیز مأموریتی تحت عنوان بمباران آن پایگاه ثبت شده؛ با این وجود تحقیقات انجام شده نتوانست چنین پرواز و ترکیب کامل آنرا اثبات نماید.

٤- خبرگان و رهبران سیاسی- نظامی نیک آگاهند که زمان دارای دو بعد فیزیکی و روانی است: عامل فیزیکی زمان همان ثانیه‌ها، دقیقه‌ها و ساعاتی است که ما به وسیله ساعت مشاهده و اندازه‌گیری می‌کنیم؛ اما زمان در لحظات سرنوشت‌ساز بُعد دیگری نیز پیدا می‌کند که به آن بُعد روانی اتلاق می‌شود و اساساً همین عامل روانی محدودیت زمان هست که از دیدگاه رهبران سیاسی در لحظات سرنوشت‌ساز جنگ جهت اتخاذ تصمیم، به طور ذاتی نقش بی‌بدیلی به نیروی هوایی اعطا می‌کند. در این خصوص یکی از شعرای بزرگ پارسی زبان این عامل را درک کرده و چنین می‌سراید:

عمر اگر خوش گذرد زندگی نوح کم است ور به سختی گذرد نیم نفس بسیار است.

عراقی‌ها به لب بام می‌رسید، بلکه هرچه سریع‌تر عملیات «تلافی‌جویانه» به مورد اجرا در می‌آمد. این افتخار در ابتدا نصیب گروه پروازی (آلفا ـ رد) به جلوداری یا لیدری سرگرد جلیل پوررضایی[1] شده بود که به عنوان نخستین سفیران «انتقام» مشت خداوند را بر دهان شیطان فرود آورند.

چهار فروند «اف٤» با هشت سوار سرنوشت «به نام آلفا- رد» در ساعت ۱۷:۲۵ دقیقه مورخ ۵۹/٦/۳۱ (حدود سه ساعت پس از تجاوز) از پایگاه هوایی همدان پرواز کرده و عازم استان میسان (العماره) گردیدند[2].

این در حالی بود که گروه پروازی «البرز» از پایگاه ششم طبق نقشه شماره ٤-۱ هیچ‌گونه اطلاعی از پرواز «آلفا-رد» نداشتند.

این گروه نیز با رهبری و هدایت خوب لیدر خود «سرگرد ابن‌یمین» به‌نزدیکی هدف رسیدند و کلیدهای سامانه اسلحه خود را روشن، فیوز بمب‌های هواپیما را آرام (از ضامن خارج) و آماده پرتاب و نشانه‌گیری به سوی اهداف از پیش تعیین شده کردند.

هواپیماهای مزبور به ترتیب شماره پروازی خود با زاویهٔ ٤٥ درجه به سوی اهداف شیرجه زده و در ساعت ۱۷:۳۰ اولین بمب ۸۲۰ پوندی (از نوع ام-۱۱۷) توسط لیدر گروه بر روی هدف پرتاب شد؛ و بمب‌های بعدی نیز یکی پس از دیگری بر روی اماکن و تأسیسات پایگاه هوایی شعیبیه از جمله باندهای پروازی، مسیرهای خزش و پناهگاه‌های موجود هواپیما فرو ریخته و آنها را منهدم کردند. این پرواز بمباران درحالی انجام می‌شد که همزمان، جنگنده‌های گروه پروازی «آلفا- رد» اعزامی از پایگاه سوم شکاری همدان، در حال نزدیک شدن به پایگاه هوایی کوت بودند. پدافند دشمن در این پایگاه به دلیل حمله به پایگاه «شعیبیه»، دقایقی قبل هوشیار شده بودند. طبق توجیه‌های قبل از پرواز، لیدر و شماره دو و سه دسته پروازی به ترتیب نابودی بخش‌های ابتدایی، میانی و انتهای باند پروازی کوت را بر عهده داشتند و شماره چهار می‌بایست سایر اماکن و تأسیسات فرودگاهی را بمباران می‌کرد. به همین منظور هواپیماها در ارتفاع پایین به پایگاه نزدیک می‌شدند. در این اثنا چنین متصور است که ناگهان تعادل هواپیمای شماره دو بر اثر انبوه آتش دشمن به هم خورده و هواپیما در رودخانهٔ دجله که در

۱- وی پس از چندی به فرماندهی پایگاه ششم شکاری رسید و سپس مدیر عملیات در معاونت عملیاتی نهاجا شد و دریک مسافرت به آمریکا که با وساطت و هماهنگی شهید عباس بابایی معاون عملیات آن زمان در نیروی هوایی مرخصی خارج از کشور گرفته بود، رفت و دیگر بازنگشت.

۲- تاریخچه پایگاه سوم شکاری «شهید نوژه» و هشت سال دفاع مقدس جلد دوم.

نزدیکی پایگاه بود، سقوط کرده و خلبانان آن (سروان محمد صالحی و ستوانیکم خالد حیدری) افتخار شهادت را نصیب خود کردند و بدین سان یکی از پرنده‌های تیز پرواز به آشیانه باز نگشت.[۱] بلافاصله مأموریت شماره دو توسط لیدر دسته به هواپیمای شماره چهار سپرده شد. در ساعت ۱۷:۵۵ لیدر دسته اولین بمب را رها کرد. خلبانان دیگر نیز بمب‌های خود را بر روی باندهای پروازی، آشیانه‌های هواپیماها و سایر اماکن و تأسیسات موجود در پایگاه ریخته، ضربه مهلکی بر دشمن فرود آوردند به طوری که امکان هرگونه پرواز در چند روز بعد علیه کشورمان از این پایگاه گرفته شد.

نقشه شماره ٤-١

مسیرهای پروازی مأموریت‌های دسته‌های پروازی در عملیات تلافی‌جویانه «انتقام»

پایگاه شعیبیه در استان بصره اولین پایگاهی بود که نخستین بمب تاریخ جنگ تحمیلی را دریافت کرد و با فاصله زمانی ۵۰ دقیقه، پایگاه‌های هوایی کوت در استان میسان یا العماره و الرشید در بغداد نیز طعم تلخ انتقام را چشیدند. باندهای پروازی و مسیرهای خزش و پناهگاه‌های هواپیماها در پایگاه‌های هوایی کوت و شعیبیه بمباران شدند.

درپایان باید یادآورشد که سامانه فرماندهی و عملیاتی نهاجا پس از مواجهه با یورش هوایی

۱- این دو خلبان اولین شهدای تاریخ نبردهای هوایی ایران در خاک دشمن بودند. برخی شهادت این عزیزان را در اثر برخورد به کابل فشار قوی در نزدیک «کوت» توصیف نموده‌اند. (پیکر پاک این شهیدان به اتفاق سه شهید دیگر نهاجا پس از ۳۲ سال در ۹۱/۷/۲ به ایران بازگشتند و طی مراسم خاصی به خاک سپرده شدند).

دشمن، دوباره با اعلام وضعیت آماده‌باش «۳-پ» (آخرین درجه از آماده‌باش یعنی وضعیت جنگی) فرمان داد: «برای یورش‌های هوایی پس از نخستین یورش ساعت اولیه، همه آماده و منتظر دستورات بعدی باشند که آنرا سریعاً به آگاهی خواهم رساند»[۱].

درپی آن، همه کارکنان نهاجا در این مقطع به صورت غیرقابل انتظاری، با حداقل امکانات، حداکثر تلاش خود را در مصاف با دشمن مبذول داشته و نقشی بی‌بدیل در شکست راهبرد جنگ برق‌آسای ارتش عراق ایفا کردند که شرح آن در ادامه ارائه شده است.

حال در این راستا نکات کلیدی موضوع این است که:

۱) چه عواملی موجب شد تا از همان لحظات آغازین جنگ خط بطلانی بر گزینه پیروزی برق‌آسای دشمن کشیده شود؟

۲) چه نیروهایی باعث شدند تا از همان ابتدا پیشروی نیروهای دشمن متوقف و تثبیت شود، تا پس از آن راهبردهای تهاجمی‌نیروهای مسلّح جمهوری اسلامی ایران شکل گیرد؟

۳) در نهایت چه مؤلفه‌هایی موجبات ناکامی صدام را فراهم ساختند؟

پاسخ به این سؤال‌ها پس از تشریح تدابیر عملیاتی، اقدامات، فعّالیت‌ها، ایثارگری‌ها، از خود گذشتگی، ابتکارات و نوآوری‌های نهاجا (همگام با سایر نهادهای نیروهای مسلّح) در طول هشت سال دفاع مقدس (در مبحث‌های بعدی) به اختصار ارائه می‌شود؛ اگر بخواهیم به صورت خلاصه از چند مؤلفه مهم در این‌باره سخن بگوییم به گزینه‌های زیر اکتفا می‌شود:

۱- ایجاد وحدت در نیروهای مسلّح توسط امام راحل(ره)

۲- رهبری داعیانه ایشان در حفظ ارتش و پس از آن در اداره جنگ با پشتیبانی ملت شریف ایران

۳- اشتباهات فاحش استکبار جهانی و صدام در محاسبه توان نظامی و ملی ایران

٤- نادیده‌گرفتن ظرفیت‌هایی نظیر علائق دینی، وحدت انقلابی و اطاعت از رهبری

۵- نادیده انگاشتن قدرت بسیج مردمی و قدرت هوایی و دریایی ایران.

نتیجه آن‌که حتی پیکره نیمه‌جان ارتش آن روز جمهوری اسلامی ایران آن‌قدر توان داشت که از رژیم بعث عراق (که در بین قدرت‌های عربی دومین ارتش بعد از مصر را داشت)، سد کرده و مانع از دستیابی وی به اهداف تهاجمی خود شود[۲].

۱- برای آگاهی بیشتر بنگرید به: نمکی، علیرضا و دیگران (۱۳۹۵) «تاریخ نبردهای هوایی دفاع مقدس» جلد دوم، صص ۳۳۱-۲۹۱.

۲- غفوری، علی (۱۳۸۸) «تاریخ جنگ‌های ایران» تهران: انتشارات اطلاعات، ص ۱۹۰.

این جان تازه‌گرفتن به علت دمیدن روح مسیحیایی امام(ره) بود. این امر در حمله مقابله به مثل(عملیات انتقام) ۱۴۰ فروندی نیروی هوایی ارتش ایران در اول مهر ۱۳۵۹ در پاسخ به حمله روز قبل هواپیماهای متجاوز بعثی عراق که در روز ۳۱ شهریور ۱۳۵۹ به میهن اسلامی انجام گرفته بود، ثابت کرد که نیروی هوایی قادر به خنثی‌سازی و انهدام قدرت هوایی عراق است. به همین دلیل با ایجاد دیواری دفاعی و حملات هوایی بی‌امان در خوزستان به شکار تانک‌های عراقی پرداخت و مانع از تحقق اهداف از پیش تعیین شده دشمن در تصرّف و تغییر نام خوزستان شد. نابودی نیروی دریایی ارتش بعث عراق در ۷ آذر ۱۳۵۹، با آتش پشتیبانی هوایی و توقف و زمین‌گیر شدن ارتش صدام قبل از حصول به اهداف خود همگی گواه این مدعاست که نیروی هوایی الهی برای کسب این دستاوردهای بزرگ، متحمل خسارت‌های سنگین نیروی انسانی و تجهیزات شده است. نهاجا با آمیزه‌ای از تعهد و تخصص، به ندای درونی فطرت خود پاسخ مثبت داده و با نثار خون شهدای گرانقدر و والامقام و با سخت‌کوشی جانبازان و ایثارگران فداکار خود به خوبی از آزمون‌های سخت انقلاب و هشت سال دفاع مقدس سربلند بیرون آمد و برای همیشه نام نیک خود را در تاریخ نبردهای هوایی ایران ثبت کرد[1].

۱- آراسته، ناصر (۱۳۸۹) «کلیاتی از جنگ و مواردی از دفاع مقدس» تهران: انتشارات ایران سبز به سفارش هیئت معارف جنگ شهید صیاد، ص۶۲.

بخش دوم

انهدام نیروی هوایی، زیرساخت‌ها، ادوات و عقبه دشمن

در این بخش، نبردهای هوایی نخستین دوره از دفاع مقدس اعم از «عملیات علیه نیروی هوایی دشمن» که به منظور کسب «برتری هوایی» و نابودی زیرساخت‌ها و مراکز اقتصادی-صنعتی عراق، صورت می‌گرفت، نبرد علیه نیروی زمینی دشمن، عملیات جداسازی منطقه نبرد یا قطع خطوط مواصلاتی که در نهایت منجر به توقف و تثبیت ارتش عراق در مواضع دفاعی شد، همراه با عملیات مروارید که با پشتیبانی هوایی نهاجا، نیروی دریایی عراق نابود و منزوی شد، به اختصار اشاره شده است.

۱ـ عملیات علیه نیروی هوایی «کمان-۹۹» و انهدام زیرساخت‌های دشمن

پس از عملیات محدود «انتقام»، سامانه فرماندهی و عملیاتی نهاجا در آخرین دقایق روز ۳۱ شهریور طی تلفن‌گرام شماره ۴۲-۱/۰۶-۲۰۱/م هـ۳ به پایگاه‌های یکم، دوم سوم، چهارم و ششم ابلاغ کرد تا هریک در موج اول با حداکثر ده دسته پرواز چهار فروندی در پگاهان روز اول مهر (ساعت ۰۷:۱۵) به اهداف از پیش تعیین شده حمله نمایند. به این ترتیب نخستین دستور رسمی «عملیات علیه نیروی هوایی دشمن» با رمز «کمان-۹۹» صادر شد. در این مبحث فرایند عملیات مربوطه همراه با عملیات انهدام زیرساخت‌ها و مراکز حیاتی دشمن و اثرات آن بر جبهه‌های جنگ به اختصار تشریح شده است.

الف ـ شرح عملیات

در راستای دستور عملیاتی «نبرد البرز»، نخستین یورش سراسری یا «عملیات جامع آفندی هوایی»[1] نهاجا در آستانه طلوع آفتاب صبح یکم مهر ۱۳۵۹ با استعداد بیش از «۱٤۰ فروند»[2] هواپیمای شکاری به منظور انهدام نیروی هوایی دشمن و کسب «برتری هوایی» به شرح زیر آغاز شد. در این روز، طلوع آفتاب در تهران ساعت ۵:۵۱ دقیقه بود و در پایگاه‌های عراق آفتاب حدود ۳۰ دقیقه دیرتر طلوع می‌کرد. مردان آهنین‌بال نیروی هوایی در پنج پایگاه هوایی به منظور انهدام این پایگاه‌ها از ساعت ۰٤:۲۰ بامداد به‌پای هواپیماهای خود رفته و آماده رزم با دشمن شدند. از نظر آماده‌سازی باید گفت که برخی از این هواپیماها شب گذشته تازه از روند بازسازی خارج شده و به گروه هواپیماهای آماده برای انجام مأموریت رزمی پیوستند.

در این شب فراموش نشدنی، کارکنان مؤمن و حرفه‌ای اعم از افسر، همافر و درجه‌دار به صورت یکپارچه در گردان‌های نگهداری بسیج شدند و با تلاش همکاران خود در گردان‌های آماد، یگان‌های مهمات و موشک و سوخت هواپیما و دیگر یگان‌هایی که می‌باید برای انجام یک مأموریت رزمی روی زمین فعالیت نمایند، یک سامانه فشرده پرکار و کم نظیر در تاریخ نیروی هوایی را فراهم آوردند. چراکه برابر آمار برخی نشریات و رسانه‌های نظامی غرب، توان رزمی نیروی هوایی ایران (که غالباً دارای فناوری غربی بود)، را در خوش‌بینانه‌ترین و بالاترین حالت، کمتر از پنجاه‌درصد برآورد کرده بودند[3].

دشمن در مقابل با آمادگی کامل و روحیه بالا می‌توانست برابر «طرح البرز» روزانه ۳۳۳ نوبت، عملیات علیه نیروهای خودی انجام دهد. امّا واکنش سریع نیروی هوایی ارتش ایران این محاسبه را برهم زد تا دشمن قادر به ادامه روند تهاجمی خود نباشد.

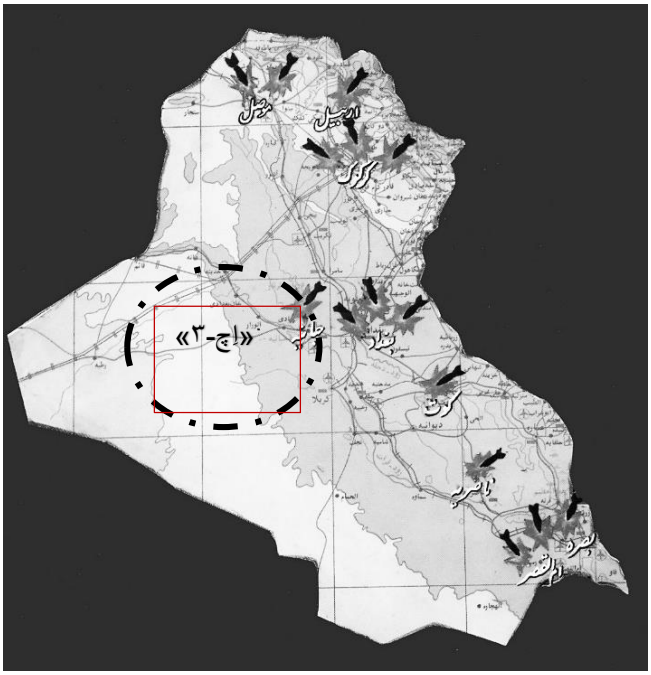
---

1 - Air Mass Attack Operation

۲- اگرچه در این روز تاریخی نیروی هوایی بیش از ۳۳۵ نوبت پرواز رزمی و پشتیبانی انجام داد، امّا از آن‌جایی که رهبر معظم انقلاب اسلامی در آن‌زمان وکیل مردم تهران در مجلس شورای اسلامی و نماینده ولی فقیه در ارتش در نخستین جلسه اوّل مهر ۱۳۵۹ در مجلس شورای اسلامی چنین بیان فرمودند که «هم اکنون ۱٤۰ فروند جنگنده و عقاب آهنین بال نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در حال پرواز به سوی اهداف خود در عمق خاک عراق هستند»، بنابراین عملیات بالا به عملیات ۱٤۰ فروندی مشهور شد. به‌دنبال این حمله گسترده و موفق، برای نخستین‌بار پس از انقلاب اسلامی رکورد نوبت‌های پروازی در برخی پایگاه‌ها همچون پایگاه دوم شکاری با ۱۰۱ نوبت شکسته شد و یک آمار به‌یاد ماندنی به‌جای گذاشت.

۳- برگرفته از سالنامه توازن نظامی (میلیتاری بالانس) از انتشارات موسسه مطالعات راهبردی بین‌المللی سال‌های ۸۰-۱۹۷۹، International Institute for Strategic Studies (IISS) درجه آمادگی تجهیزات و تسلیحات نیروی هوایی ایران را کمتر از پنجاه‌درصد ذکر نموده است.

با همت آحاد کارکنان نهاجا، هواپیماهای جنگنده بمب‌افکن و شکاری رهگیرِ نهاجا در هفت پایگاه هوایی کشور برای انهدام نیروی هوایی دشمن و برقراری پوشش هوایی، به غرش درآمدند و باندهای پروازی را پشت سر نهادند و برخی از گروه‌ها و دسته‌های پرواز همچون هواپیماهای فانتومِ «اف٤» از پایگاه یکم شکاری با بهره‌گیری از سوختگیری هوایی برای انهدام هدف‌های دور دست آسمان دشمن را درنوردیدند و برخی دیگر همچون جنگنده‌های تایگرِ «اف٥» اعزامی از پایگاه‌های دوم و چهارم شکاری بدون عملیات سوختگیری در هوا برای هدف‌های در دسترس، فضای کشور عراق را شکافتند و اهداف خود ازجمله کلیه پایگاه‌های هوایی عراق در سراسر مناطق شرقی و مرکزی این کشور، منهای «اچ-۳» را برابر نقشه شماره ۱-۲ در هم کوبیدند.



نقشه شماره ۱-۲

اهداف عملیات کمان-۹۹ شامل کلیه پایگاه‌های هوایی، فرودگاه‌ها و سامانه‌های پدافند هوایی مربوطه دشمن

آماجی که در داخل پایگاه‌های هوایی دشمن مورد توجه خلبانان بود، شامل باندهای پروازی، پناهگاه‌های هواپیما، راه‌های خزش، انبارهای مهمات، انبارهای آمادی و قطعات پشتیبانی کننده هواپیماها، مخازن سوخت هواپیماها و خودروها، رادارهای هدایت کننده هواپیماها، برج‌های مراقبت و کنترل، سامانه‌های فرماندهی کنترل پایگاه‌ها، مراکز مخابراتی و انواع آنتن‌های آنها بود.

الف. پایگاه دوم شکاری تبریز، در موج اول با ٤٠ فروند هواپیمای تک کابینه «اف٥ئی» و دوکابینه «اف٥اف» پایگاه هوایی موصل «فرناس» در بخش شمالی عراق در استان نینوا و پایگاه چهارم شکاری دزفول، با ٢٠ فروند پایگاه هوایی ناصریه «امام علی» در استان ذیقار را در هم کوبیدند.

ب. پایگاه سوم شکاری همدان، با ١٦ فروند هواپیمای جنگنده بمب‌افکن فانتوم «اف٤ئی»، پایگاه هوایی کوت «ابوعبیده» در استان میسان (العماره) و پایگاه ششم شکاری بوشهر، با ١٢ فروند پایگاه هوایی شعیبیه «الوحده» در استان بصره و پایگاه یکم شکاری مهرآباد، با ١٢ فروند هواپیمای فانتوم «اف٤ئی و دی» پایگاه هوایی «الرشید» در جوار بغداد را در هم کوبیدند.

پ. پایگاه‌های هوایی حبانیه شامل «تموز»، «هضبه» و فرودگاه بین‌المللی بغداد، «الحریه» در استان کرکوک و فرودگاه المثنی و برخی اهداف دیگر در امواج بعدی با ٥٠ درصد از هواپیماهای آماده، پایگاه‌های یکم، دوم، سوم و ششم شکاری منهدم شدند.

ت. در طول این عملیات، علاوه بر سامانه‌های پدافندی زمین‌به‌هوا، هواپیماهای «کَپ» یا گشت رزمی هوایی «اف٤»، «اف٥» به همراه هواپیماهای «اف١٤» از پایگاه‌های هفتم و هشتم شکاری از آسمان کشور با عملیات سوختگیری هوایی به صورت شبانه‌روزی پاسداری نمودند که نقشه مناطق ایستایی (نقشه شماره ٢-١) در بخش قبلی برابر «دستور نبرد البرز» ارائه شده است.

از نظر راهوردی، حجم آتش ضربات اولیه نهاجا بر پیکر دشمن در این برهه از دفاع مقدس چنان مؤثر بود که از دیدگاه کوردزمن نظریه‌پرداز آمریکایی، یک برداشت مبالغه‌آمیز از قدرت هوایی ایران در ذهن فرماندهان عراقی متبلور شد و آنان آسمان را رها کرده و بسیاری از هواپیماهای خود را برای مصون ماندن از گزند جنگنده‌های ایرانی در کشورهای مجاور عربی گسترش دادند[1].

---

١ - کوردزمن، انتونیو (١٣٧٩) «جنگ ایران و عراق با تحلیل رویکرد غربی» مجله راهبرد دفاعی، ص ١٨.

پس از دریافت نخستین ضربه کاری، عراق برای مدت طولانی نتوانست بیش از حدود ٥٦ درصد از توانایی رزمی خود را به‌کار گیرد. پایگاه الرشید در جوار بغداد که علی‌القاعده باید به سرعت آماده و درگیر نبرد شود، برابر گزارش اداره دوم سماجا در تاریخ نهم آذر ۱۳۵۹ عملیاتی شد و این روند کم و بیش در سایر پایگاه‌های هوایی عراق نیز صادق بود .این حملات که منجر به انهدام و از رده خارج شدن بخش قابل ملاحظه‌ای از توان رزمی نیروی هوایی دشمن برای مدت طولانی شد، باعث شد تا گردانندگان ارتش عراق در به کارگیری این نیرو دچار تزلزل شوند. درنتیجه نیروی زمینی عراق بدون پشتیبانی و پوشش مؤثر هوایی در مناطق داخل خاک ایران ماند.

ب ـ نتایج راهبردی و پیامدهای راهبردی عملیات

در این عملیات، نهاجا با کسب «برتری هوایی»[1] و ایجاد آزادی عمل برای نیروهای سطحی فرصت پیداکرد تا علاوه بر پشتیبانی آتش از نیروهای خودی، واحدهای زرهی، پیاده، مکانیزه، توپخانه و قرارگاه‌های تاکتیکی، نقاط آمادی-تدارکاتی ستون‌های نظامی و محورهای مواصلاتی نیروی پیاده دشمن را به شرحی که در مباحث بعدی ارائه می‌شود، مورد تهاجم هواپیماهای شکاری بمب‌افکن خود قرار دهد.

به استناد مندرجات روزنامه کیهان مورخه ۱۳۵۹/۷/۸، آسوشیتدپرس در نهمین روز از آغاز تجاوز عراق به ایران از اعزام هواپیماهای آواکس (رادارهای پرنده) آمریکا به منطقه خلیج فارس برای کسب و ارسال اطلاعات نظامی به ارتش عراق گزارش داده است. در گزارش این خبرگزاری آمده است: «این هواپیماها قرار است توسط ایالات متحده آمریکا در خاک عربستان مستقر شوند تا تحرکات جنگ ایران و عراق را زیر نظر بگیرند. هواپیماهای رادار پرنده

---

۱ - واژگان یا اصطلاح «برتری هوایی» به وضعیت یا نوعی راهورد (تاکتیک) دلالت دارد و در واقع از طریق اجرای موفّقیت‌آمیز «عملیات متقابل هوایی» به دست می‌آید. این دست واژگان، در فرهنگ هوانوردی نظامی دارای جایگاهی روشن بوده و رابطه نزدیکی با «سطوح کنترل آسمان» یا قلمرو هوایی دارند. منظور از «کنترل آسمان» سطحی از توانمندی قدرت هوایی است که «تأثیر توانایی دشمن را در دسترسی به اهداف نظامیِ خود» مشخص می‌کند. این سطوح دربرگیرنده «سیادت هوایی»، «برتری هوایی»، برابری یا «توازن هوایی» است.

در برابر سطوح اوّل و دوم، وضعیتی متقابل به‌کار گرفته می‌شود. به این صورت که در مقابل «سیادت هوایی»، حالت «فلج هوایی» یا نابودی نیروی هوایی دشمن قرار دارد. در چنین شرایطی که به آن «برتری مطلق هوایی» نیز اطلاق می‌گردد، نوعی «پیروزی بی‌چون چرا» برای نیروی هوایی خودی به‌دست‌آمده که امکان فعالیت هواییِ مؤثر را از دشمن سلب می‌کند. به‌عبارتی، هیچ‌یک از پرنده‌های دشمن امکان انجام پروازهای مؤثر را نخواهند داشت. در گام بعدی و در برابر «برتری هواییِ خودی»، «ضعف هوایی» دشمن قرار دارد. اساساً میزان «برتری هوایی» نسبی است و با توجه به سطح برتریِ کسب‌شده، نیروی هوایی دشمن قادر به انجام برخی فعالیت‌های هوایی خواهد بود.

«اواکس» قادرند تا برد ٤٠٠ کیلومتر در اطراف خود را از هر نظر تجسس و تحرکات هوایی را کشف و شناسایی کرده و به مراکز تصمیم‌گیری گزارش دهند».

در همین ایام، خبرگزاری رسمی شوروی (تاس) نیز به حمایت از عراق برخاست و گفت: «دولت شوروی بر اساس پیمان‌های نظامی که با عراق بسته، در صورت هرگونه تهدیدی علیه این کشور ناچار است، اقدامات لازم را برای نجات عراق انجام دهد».

ارتش عراق نیز با این پشتیبانی‌ها، حملات خود را به تأسیسات و زیرساخت‌های کشورمان در استان خوزستان و دیگر استان‌ها و شهرهای مرزی ادامه داد. در مقابل این یورش‌ها، نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در راستای انجام مأموریت‌های راهبردی خود، حملات هوایی را متوجه زیرساخت‌ها، تاسیسات حیاتی- اقتصادی و نظامی دشمن کرد و با هدف قرار دادن پالایشگاه‌ها، تاسیسات نفتی و نیروگاه‌های برق و انرژیِ کرکوک و موصل، خانقین، دوحه بغداد، کارخانجات پتروشیمی بصره و زبیر، پل‌های تنومه، القرنه، ام‌القصر، پادگان‌های رواندوز و زاخو، رادار زبیده، تاسیسات برق سدهای دوکان و در بندیخان، تلمبه‌خانه عین‌الزاله و صدها هدف نظامی و اقتصادی دیگر صدمات سنگینی بر پیکر اقتصادی و نظامی دشمن وارد کرد.

در این راستا، پایگاه سوم شکاری همدان که در میانه راه جبهه‌ای به طول ۱۳۵۰ کیلومتری مرز مشترک دو کشور در غرب قرار گرفته بود و به دلیل این که هواپیماهای «اف٤ئی» مستقر در این پایگاه، قابلیت پرواز دورتری را نسبت به هواپیماهای «اف٥» مستقر در پایگاه‌های دوم شکاری تبریز و چهارم شکاری دزفول داشتند. از این رو مأموریت‌های راهبردی هوایی، یعنی بمباران هوایی پالایشگاه‌ها و تلمبه‌خانه‌های نفتی و قطع خطوط انتقال نفت و انرژی عراق به بازارهای نفتی جهان و اروپا به فرماندهی پایگاه سوم شکاری محول شده بود؛ چراکه این پایگاه کمترین فاصله را نسبت به تأسیسات نفتی، مراکز تولید الکتریسیته و انرژی در مرکز عراق و اطراف بغداد داشت.

تصویر شماره ۱-۲
سرتیپ محمد دانشپور[1] از قهرمانان عملیات با درجه سرگردی
خلبان «اف۵» مأمور در پایگاه تبریز

تک به نیروگاه هسته‌ای اوسیراک

در روز هشتم (بیستم) مهر[2] ۱۳۵۹ خلبانان پایگاه سوم شکاری شهید نوژه همدان ساختمان‌ها و سازه‌های انرژی اتمی اوسیراک نزدیک بغداد را بمباران کردند. (این نیروگاه بزرگ را فرانسوی‌ها برای عراق دردست ساخت داشتند)

خلبانان این پایگاه، موفق شدند تا سامانه پدافند هوایی بغداد را غافل‌گیر کنند و با دو فروند هواپیمای «اف٤ئی» به این نیروگاه یورش بردند. در این رابطه خبرگزاری آسوشیتدپرس در ۱۲ اکتبر ۱۹۸۰ (۵۹/۷/۲۰) چنین گزارش داد:

«حمله هوایی امروز ایران، دفاع هوایی عراق را غافلگیر کرد، چراکه طی سه روز گذشته حمله‌ای به بغداد نشده بود و هنگام حمله آژیرهای خطر به صدا درنیامدند، فقط آتشبارهای

۱- او در سال ۱۳٦۲، دوره هواپیمای «اف١٤» را طی کرد و به سطوح فرماندهی عالی سازمان از جمله معاونت هماهنگ‌کننده نهاجا و جانشین معاونت طرح و عملیات ستاد کل نیروهای مسلح ارتقا یافت و در سال ۱۳۸٤ بر اثر عارضه قلبی جان به جان‌آفرین تسلیم نمود.

۲ - برخی حمله به اوسیراک را روز هشتم مهر عنوان داشته‌اند، لیکن ازآنجایی‌که خبرگزاری آسوشیتدپرس انجام این عملیات را روز ۱۲ اکتبر انتشار داده است، بنابراین این تاریخ ۲۰ مهر به واقعیت نزدیک‌تر است.

هوایی به‌طور پراکنده به‌طرف «فانتوم‌های ایرانی» که در ارتفاع ١٦٠ پایی پرواز می کردند، به نحو غیرمؤثری آتش گشودند».

به هر حال دو فروند هواپیمای فانتوم «اف٤ئی» با حمل و یا فروریختن ٦٧٦٨ پوند مهمات جنگی بر این نیروگاه کار خود را پایان دادند. (اگرچه این بمباران چندان کارآمد نبود)

هدف اصلی این گروه پروازی، انهدام پالایشگاهی نزدیک بغداد بود و لیدر گروه پروازی سرگرد خلبان محمدحسین قهستانی شانس ساختن زمان‌بندی یورش به آن پالایشگاه را از دست داده بود و این‌گونه شد که به هدف دوم خود نیروگاه اوسیراک یورش برد، اگرچه در آغاز کار قرار نبود که این نیروگاه بمباران شود (سرگرد خلبان محمدحسین قهستانی چندی بعد در عملیات «نصر» به شهادت رسید). البته فرماندهی پایگاه دوم هوایی تبریز نیز از یکسو در اجرای این گونه مأموریت‌ها توانسته بود ضربات بسیار کاری بر پیکر سامانه انتقال نفت و انرژی عـراق در خطه شمالی این کشور مانند مراکز نفتی و پالایشگاهی کرکوک، اربیل و موصل وارد آورد، اما برد هواپیماهای این پایگاه برای حمله هوایی به بغداد و غرب این شهر کافی نبود. این درحالی بود که از سوی دیگر در مرزهای جنوبی، فرماندهی پایگاه ششم شکاری علاوه بر انهدام پالایشگاه‌ها و نیروگاه‌های برق در استان بصره، ضربات کاری به پایانه‌های نفتی اَلبَکْر-الاُمّیه و بنادر ام‌القصر و فاو در خلیج فارس وارد کرده بود. در حقیقت اندیشه راهبردی شهید شهید فکوری این بود که با انهدام تلمبه‌خانه‌های نفتی دشمن، درآمد ارزی عراق از فروش نفت کاسته خواهد شد. و اگر پالایشگاه‌ها و مراکز تولید انرژی و برق نیز منهدم شوند، ارتش عراق با کمبود سوخت تانک، هواپیما و خودرو روبرو می‌شود و دیگر نخواهد توانست در خاک ایران و استان خوزستان به پیشروی خود ادامه دهد و متوقف خواهد شد[1].

---

١ - به همین دلایل مراکز تولید انرژی، پالایشگاه‌ها، نیروگاه‌های تولید الکتریسیته به‌عنوان هدف تعیین شدند و از همان روز اهدافی که اقتصاد جنگ به آن‌ها بستگی داشت و فعالیت آن اهداف برای کشور عراق ارز خارجی به ارمغان می‌آورد، همانند: تلمبه‌خانه‌های نفتی و مراکز استخراج نفت خام و تأسیسات و کارخانه‌های صنعتی مانند پتروشیمی و فولاد مورد حملات هوایی قرار داده شدند.

تصویر شماره ۲-۲

یک عکس هوایی حرفه‌ای بی‌نظیر، از نیروگاهی در بخش مرکزی عراق و شمال بغداد

بر همین اساس پس از موفقیت‌های روز اول مهرماه، فرماندهی نهاجا در راستای «طرح نبرد البرز» در روز بعد (دوم مهرماه) دستور داد تا درصدی از مأموریت‌های رزمی به بمباران بندرها و مراکز تولید انرژی عراق اختصاص یابد.[1] در این رابطه پایگاه‌های هوایی تبریز، همدان و مهرآباد تا ۶۰ درصد از توان خود را به بمباران مراکز تولید انرژی عراق اختصاص دهند. پایگاه‌های دزفول و بوشهر نیز ۴۰ درصد به این کار اختصاص داده و بقیه را اختصاص به انهدام نیروها و ادوات زرهی دشمن در خوزستان دهند.

این عملیات‌های نهاجا به همراه دیگر اقدامات ارتش جمهوری اسلامی ایران، پس از یک برهه کوتاه در این مقطع از دفاع مقدس، علاوه بر جلوگیری از پیشروی لجام گسیخته ارتش عراق و شکست راهبرد جنگ برق‌آسا منجر به ضعف زیربناهای اقتصادی عراق شد، به گونه‌ای که صادرات نفت این کشور از روزانه حدود سه و نیم میلیون بشکه به حدود دویست و پنجاه هزار بشکه کاهش یافت و تا پایان جنگ در همین حدود باقی ماند؛ حتی صدور نفت به مدیترانه از طریق انتقال لوله از خاک ترکیه به صفر رسید. در این خصوص طبق گزارش خبرگزاری رویتر، آقای «بولینت بن‌گل» وزیر انرژی ترکیه در مورخ ۵۹/۷/۶ اظهار می‌دارد که میزان واردات نفت از طریق لوله زاخو در خاک عراق به بندر «یوموتالیک» در ساحل مدیترانه در خاک ترکیه از ۳۵

---

۱ - چراکه در طرح جامع «نبرد البرز» اولویت با انهدام نیروی هوایی دشمن و حمله به هواپیماهای دشمن روی زمین همراه با ناکارآمد نمودن سامانه پدافند هوایی آن توسط پایگاه‌های نهاجا درنظر گرفته شده بود.

میلیون تن در سال به طور کامل قطع شده است[۱]. در اجرای بمباران پایگاه‌های هوایی و دیگر مراکز نظامی عراق، همواره این اصل مهم مورد توجه بود که با کنترل قلمرو هوایی و فلج ساختن قدرت هوایی دشمن، «برتری هوایی»[۲] به منظور دسترسی به اهداف زیر کسب می‌شود:

الف- فراهم کردن فرصت لازم برای سازماندهی نیروهای زمینی و انجام طرح ریزی‌های اولیه پدافندی؛

ب- شناسایی و عکسبرداری هوایی و اطلاع از آخرین آرایش نظامی دشمن در صحنه‌های نبرد؛

پ- انتقال نیروهای سطحی از پشت جبهه به مناطق عملیاتی، جابه‌جایی ادوات زرهی و تخلیه مجروحین؛

ت- اختلال در پیشروی دشمن، توقف یورش‌های متجاوزانه و در نتیجه فرو بردن دشمن در مواضع پدافندی.

بی‌شک نهاجا همزمان با انجام دیگر مأموریت‌های ذاتی خود نظیر: عملیات جداکردن منطقه نبرد و انهدام عقبه دشمن، پشتیبانی نزدیک هوایی، شناسایی- عکسبرداری هوایی و ترابری هوایی، نقشی بی‌بدیل در اختلال و توقف پیشروی‌های سریع نیروها و ادوات زرهی عراق بویژه در سرزمین خوزستان ایفا کرد و در ادامه به منظور جلوگیری از حملات عراق به منابع راهبردی کشور و یا کاستن از پیامدهای آن، وظیفه خطیر حراست از آنها را عهده‌دار شد. به‌علاوه، نیروهای انسانی متخصص و متعهد این نیرو با سود جستن از شبکه گسترده‌ای از ایستگاه‌های رادار و پست‌های شنود الکترونیک، تحرکات هوایی دشمن را زیر نظر گرفتند و با بهره‌گیری از هواپیماها و سامانه‌های موشکی و ضدهوایی از قلمرو ایران در قالب عملیات تجسس، کشف، شناسایی، درگیری و انهدام هواپیماهای دشمن در ابعاد زیر، فرصت «برتری هوایی» را از دشمن سلب کردند:

برقراری مناطق ایستایی جنگنده‌ها از جمله شکاری- رهگیر «اف۱٤» به صورت نگهبانان شبانه‌روزی آسمان کشور؛ برقراری پوشش هوایی در ارتفاعات مختلف و تقویت و گسترش شبکه اعلام خبر و کنترل عملیاتی آتشبارهای موشکی ارتفاع متوسط و کم، سایر تجهیزات توپخانه و موشکی ارتفاع کم نیروهای مسلح؛ ایجاد شبکه جهت اعلام وضعیت‌های مختلف پدافندی از رسانه‌های گروهی به‌هنگام شروع یا خاتمه حملات هوایی برای ارتفاع عمودی و

---

۱ - حبیبی، نیک‌بخش، (۱۳۹۱) «ماهیت قدرت هوایی» تهران: مرکز انتشارات راهبردی نهاجا، ص ۲۰٦.

۲ - ارزش و اهمیت «کسب برتری هوایی» در این مقطع وقتی آشکار می‌شود که حتی برابر «طرح نبرد البرز» که در آبان ۱۳۵۸ تدوین شده بود، صراحتاً به این نکته تأکید شده بود که در صورت بروز جنگ، «برتری هوایی با خصم است»!

کاهش ظرفیت جنگی دشمن در دست زدن به حملات احتمالی هوایی به نقاط حساس و حیاتی، اقتصادی، سیاسی، صنعتی و راهبردی و کسب فرصت جهت تامین و تقویت بنیه دفاع هوایی نزدیک و دور از منابع کشور؛ آزادی عمل برای جنگنده‌های خودی همراه با کاهش توان رزمی هوایی دشمن در پوشش و پشتیبانی نزدیک هوایی؛ انجام عملیات ممانعت هوایی با جداسازی منطقه نبرد و مختل ساختن سامانه لجستیک ارتش بعث و مهیا شدن زمینه مناسب برای تغییر مأموریت و مقابله سریع نیروی هوایی با تمرکز تلاش هوایی علیه نیروهای سطحی دشمن به منظور انسداد و جلوگیری از پیشروی آنها در داخل خاک ایران.

پ ـ تلفات خودی و ناهماهنگی‌های فرماندهی و کنترل

این عملیات بزرگ با همه دستاوردهای مثبت آن که در بالا بدان اشاره شد، قطعاً تلفاتی نیز برای نهاجا در بر داشته است که در سطور زیر به اهم سوانح، خلبانان مفقودالاثر یا اسیر و شهید نهاجا اشاره می‌شود:

سروان حسن افشین‌آذر؛ فرمانده گردان۲۱ شکاری، ستوان‌یکم محمّد حجتی و ستوان‌یکم علیمراد جهانشالو از پایگاه دوم شکاری با هواپیمای تایگر «اف۵ئی» با هدف انهدام پایگاه هوایی «موصل» در ترکیب آرایش پروازی قرار گرفتند، جنگنده‌های آنان براثر اصابت سامانه موشکی دشمن منهدم و خلبانان شهید (مفقودالاثر) گردیدند.

در مأموریت پایگاه چهارم شکاری دزفول با هواپیمای تایگر «اف۵ئی» به پایگاه هوایی ناصریه: هواپیماهای ستوان‌یکم غلامحسین عروجی و ستوان‌یکم پرویز حاتمیان هدف آتش پدافند دشمن قرار گرفته، در نتیجه ستوانیکم عروجی شهید و ستوان‌یکم حاتمیان به اسارت دشمن درآمد.

تصویر شماره ۳-۲

از راست: سروان حسن افشین‌آذر از شهدای بزرگ پایگاه دوم، ستوان‌یکم غلامحسین عروجی از شهدا و ستوانیکم پرویز حاتمیان (اسیر) از پایگاه چهارم شکاری

سروان خدابخش عشقی‌پور و ستوان‌یکم عباس اسلامی‌نیا با هواپیمای «اف٤ئی» از پایگاه سوم شکاری به‌پا خاستند و در مسیر بازگشت در یک سانحه غیرمترقبه هردو خلبان شهید و هواپیما منهدم شد.

در راستای انهدام پایگاه‌های هوایی دشمن دو فروند جنگنده «اف٥ئی» به خلبانی سروان اسدالله بربری و ستوان‌یکم ابراهیم دل‌حامد به‌قصد انهدام «پایگاه هوایی موصل» از تبریز برخاستند و هر دو هواپیما در عمق خاک دشمن توسط جنگنده‌های گشت رزمی دشمن ساقط و خلبانان به فیض شهادت نائل شدند. شهید اسدالله بربری از معلم خلبانان متعهد و حاذق نهاجا و فرمانده گردان۲۲ شکاری بود که یکی از مأموریت‌های شاخص او انهدام یک فروند جنگنده «سوخو۲۰» دشمن در دومین روز جنگ بود در حالی که با چهار تیر بمب ۵۰۰ پوندی، پس از بلند شدن از پایگاه تبریز، یک دسته هواپیمای متخاصم را تعقیب و توانست آرایش آنان را برهم زده و با مسلسل یک فروند «سوخو۲۰» دشمن را ساقط و خلبان آن به نام ستوانیکم «هاشم فزع» اسیر نماید. همچنین شهید ابراهیم دل‌حامد (برادر شهید حسین دل‌حامد از خلبانان «اف٤») نیز از خلبانان ممتاز پایگاه دوم شکاری تبریز بود که به‌رغم جدایی از سازمان، با شروع جنگ داوطلبانه به یاری همرزمان خود شتافت و خدمات شایسته‌ای انجام داد. پیکر این دو خلبان جاویدالاثر در سال ۱۳۸۲ به میهن اسلامی بازگشت! حال در مبحث زیر به دیگر سوانحی که بر اثر شلیک پدافند خودی صورت پذیرفته است، اشاره می‌شود.

ناهماهنگی صحنه نبرد و سوانح دردناک همراه با ابتکار در فرماندهی و کنترل

در اوایل جنگ، ناهماهنگی‌هایی بین واحدهای پدافند و یگان‌های پروازی به‌صورت فراوان به وجود می‌آمد. یگان‌های پدافندی در تشخیص هواپیماهای خودی از دشمن دچار مشکل می‌شدند و به سمت آنها آتش می‌گشودند. به‌عنوان‌مثال، در روز اول و دوم مهر در دزفول هواپیماهای «اف٥ئی» به خلبانی «ستوانیکم منصور ناظریان»، «ستوانیکم تورج یوسف» و «ستوانیکم بیژن هارونی» به هنگام بازگشت از مأموریت موفقیت‌آمیز رزمی هدف موشک پدافند خودی قرار گرفتند و در دم به شهادت رسیدند.[۱]

در حادثه‌ای دیگر، همان‌ماه اول جنگ دو فروند فانتوم متعلق به پایگاه بوشهر در حین بازگشت از خاک عراق روی بندر ماهشهر هدف پدافند ناوهای نیروی دریایی قرار گرفتند. هر دو هواپیما ساقط‌شده و ستوان علی‌اکبر بشیری و ستوان‌یکم محمدرضا کرم به شهادت

---

۱ - ناطق، ساسان، (۱۳۹۱) «آسمان مال من بود: خاطرات سرهنگ خلبان صمدعلی بالازاده»، تهران: نشر سپهر، ص ۱۰۸.

رسیدند ولی سروان شیرچی و ستوانیکم موسوی توانستند با چتر نجات بیرون بپرند و خود را نجات دهند.

پس از این وقایع دردناک و سقوط چند فروند فانتوم نهاجا، سروان خلبان منوچهر شیرآقایی جهت هماهنگی آتش پدافندی نداجا در منطقه خلیج فارس به ناو سیمرغ که در منطقه مستقر بود، به عنوان افسر ناظر مقدم اعزام شد و توانست علاوه بر ایجاد کنترل آتش، به هواپیماهای خودی که در اثر اصابت پدافندی دشمن آسیب دیده بودند، کمک شایانی در هدایت آنها به طرف پایگاه نموده و یا در عملیات تجسس نجات به خلبانانی که ناگریز هواپیمای خود را ترک کرده بودند، انجام دهد[۱].

با این وجود، چند روز بعد، این بار هواپیمای فانتوم بنا به دستور (و درخواست عملیات منطقه دوم دریایی بوشهر)، به‌اشتباه ناوچه تیران را در خور موسی هدف قرارداد و آن را غرق کرد و تعدادی از کارکنان آن شهید و مجروح شدند[۲].

این وقایع تلخ کم و بیش در طول دفاع مقدس تکرار می‌شد که بهتر است به تعدادی از آنها در سطور زیر اشاره شود.

به عنوان نمونه در اواسط جنگ، یک فروند هواپیمای فانتوم از نوع «اف۴ئی» براثر دستور اشتباه رادار، یک فروند فانتوم نوع «اف۴دی» را در غرب کشور هدف قرارداد و هر دو خلبان آن (سروان فتح‌نژاد و ستوانیکم رضایی) به شهادت رسیدند[۳]. یا این که در فروردین ۱۳۶۴، یک فروند جنگنده «اف۱۴» به خلبانی شادروان سرگرد عباس حزین[٤] و سروان سیدحسن حسینی حین انجام مأموریت پوشش هوایی بر فراز خلیج فارس در منطقه خارک به اشتباه توسط سامانه پدافند هوایی مستقر در جزیره خارک مورد هدف قرار گرفت و در نتیجه هواپیما ساقط و

---

۱ - یاحسینی، سیدقاسم، (۱۳۹۳) «پرواز روی خاک: خاطرات سرهنگ منوچهر شیرآقایی»، تهران: انتشارات ادبیات پایداری، سوره مهر، چاپ دوم، ص ۲۱۸.

۲ - سیاری حبیب‌اله و دیگران (۱۳۹۰) «تقویم تاریخ دفاع مقدس نداجا»، جلد ۵، دفتر پژوهش‌های نظری و مطالعات راهبردی نداجا، ص ٧٦.

۳- پردیس، رضا، (۱۳۸۸) «در غربت جنگیدیم»، انتشارات ایران سبز به سفارش هیئت معارف جنگ شهید صیادشیرازی، ص۱۰۸.

٤ - شادروان امیر عباس حزین فرمانده فقید منطقه هوایی شهید بابایی از معلم خلبانان و فرماندهان برجسته نهاجا بود که علاوه بر تربیت ده‌ها خلبان رزمی، دارای بیش از دو هزار ساعت پرواز جنگی و از یاران شهید بابایی و صاحب مدال فتح۲ بود. وی قبل از انقلاب اسلامی نیز به هنگام یک مأموریت آموزشی با جنگنده «اف١٤» در سال ١٣٥٦ هواپیما از کنترل خارج و مبادرت به ترک هواپیما نموده بود، این امیر شایسته و با لیاقت نهاجا در پگاهان یکی از روزهای آذر ۱۳۷۹، حین انجام ورزش صبحگاهی، با عارضه قلبی مواجه شد و چند روز بعد قلب مهربانش برای همیشه از تپش افتاد. «روحش شاد»

خلبانان به ناچار هواپیما را ترک کردند. اما خلبان کابین عقب (سروان حسینی) به دلیل جراحات وارده پس از فرود با چتر در دریا به شهادت رسید!

تا این که بالاخره به ابتکار شهید اردستانی و بابایی، به‌تدریج راه‌کارهایی اندیشده شد و تعدادی از خلبانان به‌عنوان افسر رابط هوایی در واحدهای مختلف پدافندی، زمینی و دریایی حضور یافتند و عملیات هوایی را هماهنگ کردند. به این ترتیب، تعداد اشتباهات هوایی و پدافندی کاهش یافت. البته این تدبیر از روزهای نخست جنگ در پایگاه تبریز بکار گرفته شده بود و به همین دلیل پایگاه دوم، به‌رغم آمار بالای پروازهای رزمی چنین وقایعی را شاهد نبود.

ت ـ برآوردهای دشمن نسبت به توان رزمی نهاجا و بروز تحولات جدید

حال با توجه به سوانح تلخ و دردناک نهاجا در این عملیات بزرگ، لازم است قبل از پرداختن به نبردهای بعدی، اشاره کوتاهی برآوردهای دشمن و وضعیت عملیاتی و فضای حاکم بر سازمان، قبل از فرایند شکل‌گیری و تأثیر راهبردی مأموریت‌های خطیر یادشده گردد، آنگاه از نظر هر راهبردپرداز قدرت هوایی، مشخص می‌شود که تلفات نهاجا در این دوره با عنایت به دستاوردهای آن، بسیار کمتر از میزان پیش‌بینی شده بوده است. قطع نظر از علل وقوع جنگ، باید اذعان داشت که شرایط و فضای حاکم بر ارتش جمهوری اسلامی ایران پس از انقلاب اسلامی نیز از نکات محوری بود که می‌توانست روند دفاع در برابر حمله دشمن را با چالش بزرگی روبرو کند. در این میان، نیروی هوایی ضمن پویایی و تحرک بیش از دیگر نیروها، در مسیر تحولات حوادث قرار گرفت و آسیب‌های فراوانی را هم متحمل شد که توان عملیاتیِ نیرو را در وضعیت بحرانی قرار داد. بدیهی بود که نتیجه این فرایند برای هر دشمن خارجی بویژه رهبر جاه‌طلب عراق، می‌توانست بسیار وسوسه‌انگیز باشد. حال این سؤال مطرح می‌شود که چگونه این نیروی به ظاهر فاقد آمادگی عملیاتی، تنها دو ساعت و نیم پس از تجاوز دشمن به حریم هواییِ میهن اسلامی، پایگاه‌های کوت در العماره و شعیبیه در بصره را با اقتدار تمام بمباران کرد و دشمن را برای ساعاتی در وضعیت انفعالی قرار داد؟ یا چگونه کمتر از دو ماه پس از خنثی‌سازی کودتای شوم «نقاب»، ۲۰۰ فروند جنگنده- بمب‌افکنِ نیروی هوایی در مدت کمتر از یک روز آماده پرواز شدند و ۱٤۰ فروند از آنها برای بمباران هدف‌های ازپیش‌تعیین‌شده بر فراز خاک دشمن به پرواز درآمدند؟!

در حقیقت، تحلیل ارتش عراق و دیگر دشمنان بالقوه نظام نوپای جمهوری اسلامی ایران از توان عملیاتیِ ارتش ایران به ویژه نیروی هوایی، چندان هم اشتباه نبود. فرماندهان نظامیِ

عراق اطلاعات نسبتاً جامعی از منابع مختلف و بعضاً موثق که بیانگر روند تضعیف و تنزّل جایگاه ارتش ایران بود، کسب نموده و راهبرد تهاجمی خود را براساس برخی از این عوامل به شرح زیر پایه‌گذاری کرده بودند:

۱. شایعه احتمال انحلال ارتش از سوی عوامل ضدانقلاب؛ رهایی بی موردِ تعداد قابل-توجهی از فرماندهان عالی‌رتبه و کارکنان مجرب نظامی از خدمت (برکناری، بازنشستگی زودهنگام و یا بازخریدی)؛ شکل‌گیری کودتای نافرجامِ نقاب در ارتش.

۲. قطع رابطه سیاسی و نظامی با ایالات متحده که می‌توانست به‌معنای رکود در توان تجهیزاتی ارتش و زمین‌گیر شدن پرنده‌های نیروی هوایی تلقی شود؛ شایعه فروش تعدادی از هواپیماهای مدرن نظامی به کشور مبدأ یا یک کشور ثالث؛

۳. توهم گسستگی در حلقه سامانه فرماندهی و کنترل ارتش و رخنه افراد معاند، ناآگاه و غیرنظامی در این زنجیره حساس؛

٤. شروع بحران تجزیه‌طلبی در کردستان به بهانه خودمختاری، با هدف انحراف اذهان عمومی‌نسبت به تدارک تجاوز ارتش رژیم بعث عراق به کشور؛ تضعیفِ اطاعت از مافوق در بدنه ارتش و تزلزل در سلسله مراتب فرماندهی.

این نکات از جمله مواردی بودند که فرماندهان ارتش عراق را برای رسیدن به یک پیروزی برق‌آسا و شیرین نوید می‌دادند. امّا این رؤیا هرگز تحقق نیافت و در عوض، کابوسی تلخ از استیصال و ناامیدی را در ذهن آنان به‌جای گذاشت.

بخشِ شگفت‌انگیزِ قضیه در این نکته نهفته است که، چگونه ناگهان ورق برگشت و غیورمردان نیروی هوایی ارتش با نمایشی مقتدرانه و حضور به‌موقع در صف اوّل دفاع مقدس، سرنوشت جنگ را به شکل حیرت‌انگیزی تغییر دادند؟ با این تغییر خوشایند، حرکت مواج انقلاب اسلامی و رشد آن، همچنان به‌سوی اهدافِ اصلیِ خود ادامه مسیر داد و...

۲ـ نبردهای هوایی علیه یگان‌های زمینی «جنگ با تانک‌ها»

یکی از تلخ‌ترین و درعین‌حال سرنوشت‌سازترین مقاطع دوران دفاع مقدس، مرحله نخست آن و نبردهای هوایی راهوردی یا تاکتیکی علیه نیروی زمینی دشمن بوده است. چراکه برابر «طرح قادسیه»، ارتش عراق در حمله سراسری خود به‌گونه‌ای برنامه‌ریزی کرده بود تا نواحی بزرگی از غرب و جنوب ایران را اشغال کند. بر این اساس، نیروی زمینی دشمن با استعدادی

متشکل از هشت لشکر زرهی، مکانیزه و پیاده و چهار لشکر احتیاط از سه جبهه و در هر جبهه با سازمان یک سپاه، یورش زمینی خود را آغاز کرد. سپاه اوّل، از جبهه شمالی حدود ۲۵ کیلومتر در اطراف قصرشیرین پیشروی کرد و سپاه دوم از جبهه میانی و در اطراف مهران به همین حد جلو آمد و هر دو پس از برخورد به مناطق کوهستانی متوقف شدند.

البته این نکته را می‌بایست متذکر شد که اساساً در جبهه‌های غربی به دلیل درگیری‌های مرزی، صف‌آرایی همراه با آتش پشتیبانی نهاجا از ماه‌ها قبل شکل گرفته بود. به همین خاطر نیروهای ارتش جمهوری اسلامی ایران به رغم نابرابری توان رزمی به صورت نسبی آماده بودند و توانستند نبردهای مرزی را مدیریت نموده و تلفات سنگینی را به دشمن وارد کنند که در این میان به نمونه‌ای از اقدامات نهاجا اشاره می‌شود.

«تعداد هشت فروند هواپیمای «اف۴» از پایگاه سوم و دو فروند هواپیمای «اف۵» از پایگاه تبریز، با بمباران مداومِ نیروهای متجاوز، از یگان‌های لشکر۸۱ زرهی در منطقه غرب، پشتیبانی نزدیک هوایی به‌عمل آوردند»[۱].

با این وجود در بخش مهران و صالح‌آباد، دشمن بلند پروازی زیادی را نداشت و به گرفتن همین دو شهر بسنده کرده بود، البته عمده اختلافات قانونی و حقوقی دو کشور ایران و عراق بر سر ادعاهای عراق راجع به همین منطقــه مهران- صالح‌آباد (پاسگاه‌های خان‌لیلی و میمک) بود[۲] که به لسان عراقی‌ها «زینل‌کش» و یا «زین‌القوس» نامیده می‌شد؛ دشمن این دو پاسگاه را در روزهای ۱۹ و ۲۰ شهریور ۵۹ تصرف کرده بود؛ اگرچه در این منطقه نیروی فراوان رزمی‌تهاجمی زیاد به کار گرفته نشده بود.[۳]

اما در جبهه جنوبی، سپاه سوم ارتش عراق به استعداد پنج لشکر زرهی و مکانیزه در پشت مرزهای بین‌المللی در استان خوزستان آرایش گرفته بود. پس از تهاجم پیش دستانه هوایی عراق، سپاه سوم این کشور در بامداد نخستین روز مهر ۱۳۵۹، حرکت به سوی شرق را آغاز و بخش‌های قابل‌توجهی از خاک پاک ایران اسلامی را اشغال کرد. نیروهای متجاوز پس از مدت

۱- پورداراب، سعید و دیگران (۱۳۹۰) «تقویم تاریخ دفاع مقدس» جلد دوم، ص ۲۳ و «گزارش نوبه‌ای عملیاتی ۱۸۵ نزاجا ص۲».

۲- ارتش عراق به ظاهر به بهانه این که دو پاسگاه یادشده برابر مفاد قرارداد الجزایر به عراق تعلق دارد، دو هفته قبل از تهاجم سراسری، توسط لشکر۲ پیاده از سپاه دوم مبادرت به اشغال این دو پاسگاه کرد و چنین تصور می‌شد که تلاش اصلی دشمن از این منطقه که از نظر سوق‌الجیشی حائز اهمیت تلقی می‌شد، صورت پذیرد. از این روی ارتش ایران هم‌زمان با راه‌اندازی قرارگاه مشترک در بخش غربی کشور به نیروهای خود مستقر در مرزهای غربی حالت آماده‌باش فراگیر (۵۹/۵/۲۸) داد و اطلاعیه‌ای نیز مبنی بر حملات هوایی عراق به سه استان غربی کشور صادر که در روزنامه کیهان مورخ ۵۹/۶/۲ درج گردید.

۳- نمکی، علیرضا و دیگران (۱۳۹۳) «نبردهای هوایی دفاع مقدس» جلد یکم، چاپ اول، مرکز انتشارات راهبردی نهاجا، صص ۲۸۹- ۲۸٤ و ص ۳۰٦.

کوتاهی، از یک‌سو پس از اشغال رادار دهلران تا پشت کرخه در مجاورت پایگاه هوایی دزفول تاختند تا بلکه با تصرف پایگاه، بُرد جنگنده‌های خود را تا مناطق مرکزی ایران گسترش دهند. بدون تردید پیروزی در این محور راهبردی یکی از اهداف اصلی عراق در آن مقطع تلقّی می‌شد. از سوی دیگر، واحدهای ارتش عراق با عبور از شلمچه، حرکت خود را به‌سوی محور خرمشهر- آبادن آغاز کردند.

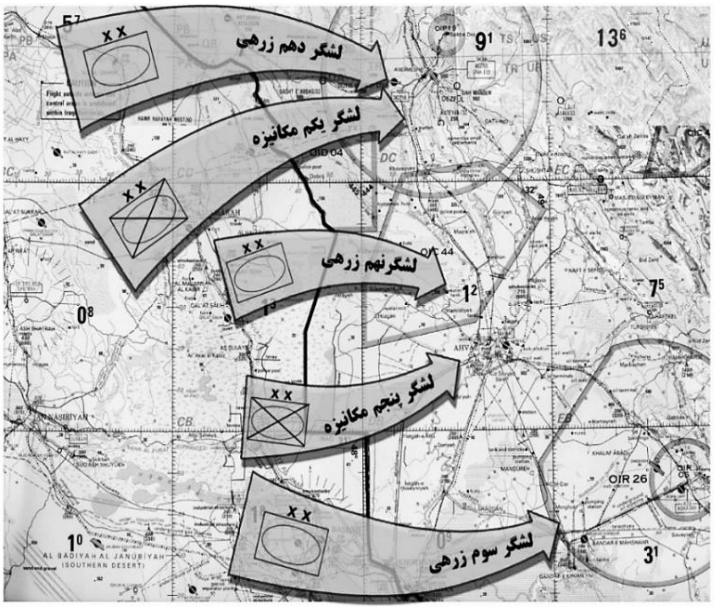
به تعبیر برخی پژوهشگران دفاع مقدس، ارتش عراق مهم‌ترین محور عملیاتیِ خود را در مرز شلمچه و محور خرمشهر- آبادان و دسترسی به ساحل شرقی اروندرود تعریف کرده بود تا یکی از بزرگ‌ترین اهداف تهاجمیِ خود را تحقق بخشد. رسیدن به شرق اروند به معنای ایجاد پشتوانه برای تغییر در معاهده ۱۹۷۵ الجزایر بود. ضمن این‌که ارتش بعث با پشت سر گذاشتن جاده‌های آبادان- اهواز و آبادان- ماهشهر می‌توانست در پشت بهمن‌شیر تثبیت موقعیت نماید[۱].

با این پیش زمینه، با توجه به نابرابری نیروهای زمینی و مردمی خودی که مظلومانه در برابر نیروهای پرتعداد زرهی و پیاده مکانیزه دشمن ایستادگی می‌کردند، نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران به‌خاطر تنگ بودن زمان و لزوم ایستادگی و مقابله با هجوم بی‌امان نیروی زمینی دشمن، لاجرم می‌بایست همزمان علاوه بر انجام مأموریت‌های ذاتی خود نظیر عملیات علیه نیروی هوایی عراق، انهدام زیرساخت‌ها، مراکز حیاتی و صنعتی-اقتصادی دشمن، پدافند هوایی، گشت‌رزمی- تندخیز (اسکرامبل) و پاسور هوایی، عملیات شناسایی هوایی، عملیات‌های پشتیبانی خدمات رزمی همجون ترابری هوایی، شناسایی الکترونیکی و...، عملیات‌های «پشتیبانی آتش» و «جداکردن منطقه نبرد» و حمله به شریان‌های ارتباطی، پل‌ها و مراکز دپویی، تجمع نیروهای احتیاط و عقبه دشمن را خارج از قواعد و هنجارهای فرهنگ رزمی هوانوردی[۲] و حتی تحقق تمهیدات، ملاحظات و معیارهای پیش‌بینی‌شده مندرج در «طرح جامع نبرد البرز» انجام دهد. به همین منظور در راستای اختلال و بازداشتن یگان‌های زمینی دشمن از پیشروی در سرزمین خوزستان و توقف آنها، بیشترین نوبت‌های پروازی و مأموریت‌های رزمیِ پایگاه چهارم شکاری دزفول و ششم شکاری بوشهر به این امر اختصاص یافت

۱- اردستانی، حسین (۱۳۸۹) شلمچه بستر تحوّلات جنگ تحمیلی» تهران: نگین ایران فصل‌نامه تخصصی مطالعات دفاع مقدس، ش ۳۵، صص ٦-٥ .

۲ - البته در مصاف با نیروهای زرهی و میکانیزه دشمن یا عملیات «جنگ تانک‌ها» به دلیل عدم کفایت آتش توپ‌خانه و استقرار نیروهای زرهی و پیاده خودی، جنگنده‌های نهاجا لاجرم در این دوران نقش آتش توپ‌خانه زمینی و مقابله با نیروهای زرهی دشمن را نیز می‌بایست، ایفا می‌کردند.

و نهاجا طی سلسله عملیات‌های رزمی، توانست با پاسخ‌گویی به درخواست‌های پشتیبانی هوایی اضطراری و پیش‌بینی نشده[1] رزمندگان مظلوم نیروی زمینی در جبهه‌ها و بمباران شدید نیروهای دشمن، به‌رغم تحمل خسارات کلی، اختلال در پیشروی لجام گسیخته ارتش عراق ایجاد نماید که در مباحث بعدی به فرایند پیشروی و توقف سپاه سوم ارتش عراق در خطه خوزستان که بر روی نقشه هوایی شماره ۲-۲ ترسیم گردیده است، اشاره می‌شود.



نقشه شماره ۲-۲

نمایی از جهت حرکت، هویت، گسترش، آرایش نظامی و جهت حرکت سپاه سوم ارتش عراق

در این مقطع، خلبانان نهاجا با بمباران یگان‌های ارتش عراق در مناطق عین‌خوش، چنانه در غرب کرخه، بستان، سابله و دبِ حردان در جاده اهواز خرمشهر و شلمچه، مارد و سلمانیه در شمال آبادان (سه راهی ماهشهر) و با ایجاد فرصت برای رزمندگان زمینی، موجبات اختلال، توقف و تثبیت دشمن را فراهم ساختند. در این میان، با مقاومت پایگاه دزفول همراه با حماسه گردان شهید کماسی (گردان۲۸۳ از تیپ۲ زرهی دزفول)، تلاش‌های ارتش بعثی برای عبور از کرخه، تسخیر پایگاه و شهرهای دزفول - اندیمشک و قطع جاده اندیمشک- اهواز و راه‌آهن

---

۱ - آتش پشتبانی نزدیک هوایی «کَس» از نیروهای سطحی اغلب به صورت پیش‌بینی شده است. اما در شرایط اضطراری و بروز عوامل غیرمترقبه در صحنه نبرد، نیروهای سطحی از طریق «دسک هوایی» می‌توانند درخواست‌های اضطراری آتش هوایی را نمایند.

سراسری با شکست مواجه شد. در جبهه میانی خوزستان نیز نیروهای دشمن از سوسنگرد و شرق اهواز به عقب رانده شدند. در جبهه جنوبی استان، لشکر سوم زرهی عراق در آستانه ورود به دروازه‌های خرمشهر با مقاومت جانانه رزمندگان اسلام به مدت ۳۴ روز متوقف شد. در نبردهای مورد اشاره به فضل الهی و همت نیروهای مسلح و پشتیبانی‌های ملت، نیروی محرکه ارتش عراق ناگریز در مواضع ناخواسته و نامطلوب پدافندی از حرکت ایستاد و نخستین بارقه‌های شکست راهبرد جنگ برق‌آسا و تبدیل آن به جنگی فرسایشی و مردمی پدیدار گشت.

الف ـ ماجرای سقوط رادار دهلران

در روز اول مهر ۱۳۵۹، نیروهای عراقی که از ماه‌ها قبل در پشت مرزهای بین‌المللی صف‌آرایی کرده بودند. در راستای طرح قادسیه جایگاه خود را ترک و سراسیمه مبادرت به تصرف برخی از شهرها و نقاط و عارضه های حساس در کشورمان کردند و سرزمین خوزستان، با یورش سپاه سوم ارتش عراق در قالب پنج لشکر از جمله: لشکر دهم زرهی و یکم پیاده مکانیزه درشمال، لشکر نهم زرهی و پنجم مکانیزه در جبهه میانی و لشکر سوم زرهی در جنوب خطه خوزستان مورد تاخت و تاز قرار گرفت.

لشکر۹۲ زرهی به ناچار، ابتدا عقب‌نشینی نیروهای خود از منطقه فکه در غرب استان خوزستان را اعلام کرد و اظهار داشت که سایت رادار دزفول که در نزدیکی دهلران (منطقه ابوصلیبی‌خات در غرب شوش دانیال) قرار گرفته در خطر از دست رفتن است و دفاع سرزمینی ندارد و لاجرم برای همه این کارها یعنی بدست آوردن فرصت و امنیت برای عقب‌نشینی و از دست نرفتن سایت رادار و غیره به درخواست‌های مکرر «آتش پشتیبانی هوایی» اکتفا نمود! به هر روی در این کارزار، در روز پنجم مهرماه خبر عقب‌نشینی عوامل تیپ۲ از لشکر۹۲ زرهی اهواز، موجی از نگرانی را در بین کارکنان سایت رادار دهلران ایجاد کرد. حلقه محاصره سایت رادار هر لحظه تنگ‌تر شده و در حالی‌که سامانه راداری آن بر اثر بمباران هوایی دشمن آسیب جدی دیده بود، تکلیف کارکنان پدافندی مستقر در کنار توپ‌های ضد هوایی هنوز به درستی جهت تخلیه و تخریب سایت روشن نبود.

در چنین شرایط خطیری، در ساعات ۰۸:۱۵ و ۰۸:۳۶ (۵۹/۷/۵) به ترتیب، دو فروند هواپیمای شناسایی «آر.اف٤ئی» از پایگاه یکم شکاری مهرآباد، از عوارض حساس، نقاط تجمع و نحوه پیشروی دشمن از گذرگاه‌های نفوذی به داخل کشور عکسبرداری کرد و در نتیجه مشخص شد که دشمن به‌سرعت در حال پیشروی است و جاده خرمشهر- اهواز نیز به تصرف

نیروهای عراقی درآمده است. امّا از گزارش‌های پروازهای شناسایی و گشت و مراقبت مسلحانه نهاجا چنین برمی‌آمد که نوع حرکت دشمن، حرکتی عجولانه و سریع به سمت شرق است تا بخش‌های وسیع‌تری از استان خوزستان را برابر نقشه شماره ۲-۲ متصرف شود. برای خنثی کردن این حرکت، دو پایگاه محوری و حساسِ دزفول و بوشهر بسیج شدند تا پیشروی دشمن را حتی‌المقدور در استان خوزستان متوقف سازند. در این رابطه افسران زمینی که در پایگاه‌های هوایی به عنوان افسران رابط حضور داشتند، اطلاعات خوبی را در اختیار عوامل عملیات پایگاه‌ها قرار می‌دادند. برای مثال؛ نخستین گروهی که برای کمک و تقویت نیروهای رزمنده زمینی توسط هواپیماهای هرکولسِ «ث-۱۳۰» وارد فرودگاه اهواز شدند، افرادی از گردان۱٤۸ پیاده متعلق به لشکر۷۷ (پیروز) خراسان بود که از مشهد آمده بود و به منطقه اعزام می‌شدند، اما کدام منطقه؟ دشمن در غرب اهواز با لشکر۹ زرهی، دو گردانی که از لشکر۹۲ زرهی جمعی تیپ یکم در مقابل او بودند را آنچنان درهم کوبیده بود که همگان بر این باور بودند که در روز چهارم، دشمن اهواز را از سه طرف محاصره خواهد کرد.

حال در چنین شرایطی باید گفت که اصولاً این خط به‌طور فرضی از دهلران تا پل نادری و ادامه خط تا چنانه و تپه‌های الله‌اکبر و غرب سوسنگرد، دارخوین تا خرمشهر کشیده شده بود و خلبانان مجاز بودند در غرب این محور اهدافی را که به صورت تصادفی و چشمی مشاهده می‌کردند منهدم کنند. البته موقعیت تیپ۲ زرهی در شمال دشتِ‌عباس و عین‌خوش از قبل مشخص بود و حتی برخی از تانک‌های لشکر۱۰ زرهی عراق را خلبانان پایگاه هوایی دزفول در فاصله چندصد متری مواضع پدافندی تیپ مزبور بمباران کرده بودند. لیکن به‌رغم تلاش بی‌وقفه نهاجا، تا پایان روز چهارم مهرماه مشخص شد که دیگر روزنه امیدی به نجات مناطق خودی و شهرهای مرزی در کار نیست. مهرآن، دهلران، موسیان، نهرِعنبر، عین‌خوش، امام‌زاده عباس، فکه، بستان، هویزه، طلایه، کوشک، شلمچه اینها نقاط مهم مرزی بودند که همه به تصرف دشمن درآمده بودند و سقوط رادار دهلران قطعی و سقوط پایگاه دزفول نیز دور از تصور نبود. لذا همزمان خانواده‌های کارکنان پایگاه با کمک مردم دزفول[1] توانستند، منازل سازمانی را ترک و با قطار یا دیگر وسائط نقلیه راهی شهرستان‌ها و روستاهای دور و نزدیک محل تولد خود شوند.

---

۱ - پس از یورش ناجوانمردانه ارتش بعث عراق، مردم انقلابی دزفول بلافاصله به کمک خانواده‌های کارکنان نهاجا در پایگاه چهارم شتافتند و با تدابیر مقتضی خانواده‌های این عزیزان را به شهرهای محل اقامتشان راهی نمودند.

در این میان، گزارش‌های یورش ارتش عراق به پاسگاه‌ها و گسترش یورش‌ها از زمین به هوا و از هوا به دریا و یورش به شهرها و روستاهای مرزی به تندی به پایگاه هوایی و به گوش فرماندهان و خلبانان می‌رسید، تا جایی‌که نیمه‌های شب پایگاه راداری پدافندهوایی در تپه‌های «ابوصلیبی‌خات» در ٦٠ مایلی جنوب‌غرب پایگاه هوایی دزفول از سوی آتش توپ‌خانه دشمن تهدید می‌شد. چند ساعت پس از نیمروز که بمباران‌های هوایی هم تا اندازه‌ای روان کارکنان پایگاه هوایی، ایستگاه راداری و پایگاه‌های موشکی سایت ٤ و ٥ را آزرده بود. در این گیرودار برخی از کارکنان ایستگاه دهلران به بهانه‌های مختلف تلاش داشتند به نحوی این محل را ترک کنند. چراکه برای آنان مسلم بود، این سایت به زودی سقوط خواهد کرد. از این روی، سایت رادار دهلران که نقش کلیدی در رویارویی با هواپیماهای جنگی دشمن را داشت، تأمین نداشت و از گزند یورش دشمن در امان نبود و حتی شمار اندک رزمندگان زمینی برای دفاع سرزمینی در سراسر استان هم کفایت نمی‌کرد و به ناچار درخواست پشتیبانی آتش هوایی به صورت اضطراری داشتند[1]! درنتیجه همان‌گونه که متصور بود، چشم آسمان خوزستان در همان روزهای نخست، با بمباران و گلوله‌باران ابتدا غیرعملیاتی شد و سپس در مورخ ٥٩/٧/٦ سقوط کرد و ۸۳ نفر از کارکنان قهرمان این ایستگاه مفقودالاثر، اسیر یا شهید شدند.

تصویر شماره ٤-٢

صحنه‌ای اسفناک از دکل منهدم شده و اشغال ایستگاه رادار دهلران توسط لشکر ۱۰ زرهی دشمن

---

۱ - به همین دلیل درخواست پشتیبانی هوایی وقتی تصویب و اجرایی شد که ایستگاه کلیدی رادار دهلران به دست دشمن افتاده بود و لاجرم، خلبانان پایگاه چهارم شکاری در روز هفتم مهر مأموریت یافتند تا علیرغم میل باطنی سایت اشغال شده را بمباران نمایند.

با سقوط کامل رادار دهلران و اشغال آن توسط لشکر۱۰ پیاده - مکانیزه عراق، مشکلی دیگر بر سامانه مراقبت و کنترل پدافند هوایی کشور افزوده شد، چراکه سامانه‌های راداری مستقر در دزفول و اهواز به‌علّت پدیده‌های جوّی و جغرافیای خاص منطقه، قادر به کشف هواپیماهای دشمن در ارتفاع پست نبودند. به علاوه، شمار جنگنده‌های آماده و یا موجودی هواپیماهای «اف۱٤» نیز در سطحی نبود تا ارتفاع پست را در تمام زوایا در این منطقه پوشش دهند. در حقیقت، دشمن با استفاده از چنین نواقصی عملیات راهبردی خود را طرح‌ریزی و ضربات هوایی را به شهرها، مراکز اقتصادی-صنعتی و حیاتی کشور وارد می‌ساخت. البته به دلیل کوهستانی بودن اغلب معابر مرزی، با این فرض که در تمامی تأسیسات و اماکن حیاتی کشور جنگ‌افزار زمین به هوا مستقر می‌شد، بازهم دشمن مسیرهای نفوذی را می‌توانست پیدا و عملیات خود را طراحی کند.

ب- خطر سقوط پایگاه هوایی دزفول و عملیات پشتیبانی‌از یگان‌های مستقر در غرب‌کرخه

در مباحث فوق بر این نکته تأکید شد که پیشروی ارتش عراق، به ویژه در منطقه غرب کرخه (دزفول) در هفته اول جنگ، به حدی بود که به‌رغم مقاومت جانانه نیروهای تیپ۲ زرهی دزفول، آنها در روز ششم جنگ به پشت «پل نادری» که به زبان عرب آنرا «جسرنادری» یاد می‌کنند، رسیده بودند و آنها می‌توانستند علاوه بر شلیک موشک‌های زمین به زمین و پرتاب گلوله‌های توپ خانه، حتی در برخی مواقع با سلاح‌هایی نظیر خمپاره‌انداز، پایگاه هوایی دزفول را مورد هدف قرار دهند؛ و چنان‌چه می‌توانستند این منطقه را کاملاً در نوردند، به بخشی بزرگی از اهداف خود دست می‌یافتند. چراکه از این نقطه تا پایگاه از راه زمینی نزدیک ۲۰ کیلومتر و هوایی آن کمتر از ۱۲ کیلومتر است، اگرچنین می‌شد، پایگاه دزفول می‌بایست در اندیشه طرح «تخلیه اضطراری و تخریب» پایگاه باشد. به‌علاوه این تهدیدات همچنین موجب سلب آسایش از کارکنانی که مسئولیت آماده‌سازی جنگ‌افزارها را به عهده داشتند، شده بود. درباره خطر فرو ریزی پایگاه، سپهبد شهید علی صیادشیرازی[1] در خاطرات خود می‌گوید:

«نیروی هوایی در پل نادری دزفول، با هواپیما به جنگ تانک رفت و چه بسا بعضی از هواپیماها نیز سقوط کردند و از بین رفتند به خاطر این‌که دشمن نتواند از پل بگذرد، اگر

---

۱ - سپهبد شهید علی صیادشیرازی در گرماگرم جنگ و نبردهای دفاع مقدس، به فرماندهی نزاجا برگزیده شد او هنگام شهادت در درجه سرتیپی بود، اما برای او که در جایگاه جانشینی ستاد فرماندهی کل نیروهای مسلح کار می‌کرد، روز ۱٦ فروردین ماه ۱۳۷۸ درخواست درجه سرلشگری شده بود که مورد تصویب فرماندهی معظم کل قوا واقع شده بود ولی او پنج روز بعد (۲۱ فروردین ماه ۱۳۷۸) به شهادت رسید و پس از شهادت به درجه سپهبدی رسید.

گذاشته بودند، جاده اندیمشک- اهواز قطع می‌شد! حتی یک بار مجبور شدند پایگاه هوایی دزفول را تخلیه کنند. یعنی هواپیماها را به سرعت حرکت دادند و رفتند جای دیگر. خیلی زننده بود اگر پایگاه را می‌گرفتند و هواپیماها دست نخورده به دست آنها می‌افتاد، این خطر بزرگی بود و دشمن هم چنین برنامه‌ای داشت ولی تلفات داد و... .؛ الحق نیروی زمینی خوب جنگید جلوی دشمن را گرفتند و کلی تلفات به آنها وارد کردند نیروی زمینی موفق شد آن طرف پل نادری دزفول، اول جاده دهلران که ارتفاعات سپتون در آنجا است را هم نگهدارد».[۱]

تصویر شماره ۵-۲

صحنه‌ای از سوار نمودن نوعی بمب پرّه‌دار مجهز به فیوز تأخیری توسط کارکنان غیور فنی

با این توصیف، آماجی که از روز دوم مهر مورد هدف هواپیماهای این پایگاه واقع شدند، اغلب تانک‌های ۱۰ زرهی عراق بودند که به‌صورت انبوه و لجام گسیخته به سوی موسیان و عین‌خوش روانه بودند. دشمن نیز در ساعت ۰۸:۳۰ همان روز با هواپیماهای «میگ۲۳»، جایگاه استقرار جنگ‌افزارهای ضدهوایی که از سایت رادار دهلران به پایگاه چهارم عقب‌نشینی کرده بودند را بمباران کرد که بر اثر آن، بخشی از ستاد گروه و شماری از کارکنان گروه پدافند دزفول به شهادت رسیدند[۲].

---

۱ - دهقان، احمد (۱۳۷۹) «ناگفته‌های جنگ: خاطرات سپهبد شهید علی صیادشیرازی» تهران: انتشارات سوره، ص۱۹۷.

۲ - شوربختانه در اثر بمباران این پایگاه در روز دوم مهر توسط جنگنده‌های دشمن، یکی از بمب‌های هواپیماهای مهاجم به طور کاملا اتفاقی به آشیانه (شیلتر) آلرت اصابت کرد و مجرای منفذ مخصوص آن به درون آشیانه وارد و منفجر گردید و در اثر برخورد ترکش‌های آن به دو فروند جنگنده «اف٤» و «اف٥» در حال پارک، هردو هواپیما دچار آتش‌سوزی گشته و مشمول سانحه کلی شدند و این یکی از اتفاقاتی بود که بر مشکلات عدیده پایگاه افزود.

همراه با خلبانان، دیگر کارکنان پایگاه نیز با حداقل امکانات، حدِاَکثرِ تلاش خود را جهت آماده‌سازی هواپیماها و ایستادگی در برابر دشمن مبذول می‌داشتند. در واقع کلیه کارکنان گردان‌های نگه‌داری، مهندسی و تأسیسات، دژبان، اداری، خدمات و پاسداری و غیره با الهام از آیات قران و وعده‌های الهی مانند (اِنَ‌الّذینَ قالوا ربُنااللهُ ثُمَ اسْتَقاموا تتنزّلُ علیهم الملائکه الّا تخافوا وَ لاْ تَحْزَنُوا) بر ایستادگی خود ثابت قدم بودند و به‌رغم این‌که دشمن در نزدیکی پایگاه در کمین بود، ترسی به دل راه نمی‌دادند و حاضر نبودند ننگ عقب‌نشینی را در تاریخ پذیرا شوند و به همین خاطر، پایگاه چهارم به‌رغم همه قرائن و شواهد سقوط، ایستادگی کرد و با راد مردی آنان و جمعی از خلبانان هوانیروز و نیروهای کم تعداد زمینی، دشمن را در پشت کرخه متوقف کرد. در این نبردها، از آنجایی که پایگاه دزفول همزمان با عملیات «۱٤۰ فروندی» روز اول مهر توسط جنگنده‌های دشمن بمباران شده و در نتیجه شماری از جنگنده‌های این پایگاه ناگزیر به پایگاه‌های سوم شکاری در همدان و هشتم شکاری در اصفهان گسترش یافته بودند؛ این جنگنده‌ها در روزهای بعد همگی در پایگاه‌های میزبان مسلح شده و پس از بمباران نیروهای دشمن در پایگاه چهارم فرود می‌آمدند.

درچنین وضعیت بحرانی بود که در روز ششم مهرماه، نخستین عملیات آفندی نزاجا برای جلوگیری از عبور دشمن از رودخانه کرخه، پل یا جسر نادری و نجات دزفول شکل گرفت و فرماندهی لشکر۹۲ زرهی اهواز به تیپ۲ زرهی دستور تک داد تا ارتفاعات «علی‌گره‌زد» را (که روز قبل از دست رفته بود)، با پشتیبانی آتش هوایی بازپس گیرد. برهمین اساس بود که از ساعت ۰٦:۰۰ بامداد همین روز، خلبانان پایگاه دزفول با ۳٤ دسته پرواز دو فروندی (٦۸ نوبت)[1] مرکب از جنگنده‌های «اف۵» هریک مجهز به دو تیر بمب‌های ضدنفر-ضدتانکِ ۷۵۰ پوندی خوشه‌ای «سی.بی.یو-۵۷»[2]، یا ۸۲۰ پوندی «بی‌اِل-۷۵۵» موسوم به«ریتارد بمب» و برخی چهار تیر بمب ۵۰۰ پوندی «ام.کا-۸۲» که برای هدف‌های سخت و بتن مسلح استفاده

---

۱ - این تعداد (٦۸ پرانه یا سورتی پرواز رزمی) بالاترین رکورد پرواز بمباران و پشتیبانی نزدیک هوایی در تاریخ نبردهای هوایی دفاع مقدس تلقی می‌شود و این افتخار نصیب خلبانان و آحاد کارکنان پایگاه چهارم شکاری دزفول در این مقطع حساس تاریخی شده بود. در این نبردها همچون روز قبل که سرگرد غلامرضایی شهید شد، یک فروند جنگنده «اف۵ئی» دیگر در منطقه عین‌خوش ساقط شد و خلبان آن ستوانیکم حسین مقیمی در دم به شهادت رسید.

۲ - ساختمان و شیوه کار در این نوع بمب‌ها چنین است که در هر بمب خوشه‌ای «سی‌بی‌یو۵۷» و یا «مشابه» حدود ۲۰۰ تیر بمب‌های کوچکی وجود دارد که هـریک از این بمب‌های کوچک خود به اندازه نارنجک بوده و به آنها «بمبلت» گفته می‌شود، پس از پرتاب بلافاصله پوسته بمب اصلی شکافته می‌شود و «بمبلت‌ها» از این پوسته به بیرون ریخته و براثر اصابت با هدف بلافاصله منفجر می‌شوند و یا با تأخیر زمانی می‌توانند منفجر شوند، بستگی به برنامه‌ای دارد که با توجه به نوع هدف، درهنگام بارگیری در زیر هواپیما برای هر بمب تعیین و اعمال می‌گردد.

می‌شود، یا پادهای راکت ۲/۷۵ اینچی «زونی» که با نشانه‌گیری رایانه‌ای داخل هواپیما موسوم به «سامانه جلودار خودکار چشمی»[۱] می‌تواند با دقت علیه ادوات دشمن به‌کار گرفته شود، مسلح می‌گردیدند و برابر فرگ یا دستورات پروازی، نیروهای گردان‌های زرهی لشکر یکم پیاده مکانیزه در منطقه عین‌خوش، گردان‌های زرهی لشکر دهم زرهی در دهلران، گردان‌های پیاده مکانیزه لشکر پنجم پیاده در جنوبِ‌غرب اهواز، غرب کرخه و حمیدیه، گردان‌های لشکر نهم زرهی در اطراف بستان و خودروهای گردان‌های لشکر سوم زرهی و پنجم پیاده مکانیزه را از فکه تا شمال آبادان، آماج بمباران خود قرار می‌دادند[۲].

تصویر شماره ٦-٢

سرگرد خلبان فتح‌الله غلامرضایی فرمانده گردان٤٣ شکاری و ستوانیکم خلبان حسین مقیمی از شهدای بزرگ عملیات غرب کرخه به ترتیب در نبردهای هوایی روز پنجم و ششم مهر ۱۳۵۹

در این مأموریت‌ها که اغلب به انگیزه جلوگیری از نزدیک شدن یگان‌های دشمن به پایگاه هوایی دزفول صورت می‌پذیرفت، جنگنده‌ها از زمین برمی‌خاستند و اغلب این پروازها بیش از ۲۰ دقیقه به درازا نمی‌کشید و خلبانان پس از رها کردن مهمات خود بی‌درنگ باز می‌گشتند و هواپیماهای سالم دوباره توسط متخصصین آگاه و سخت‌کوش فنی سوخت‌گیری، آماده‌سازی و بارگیری مهمات می‌شدند و به پرواز درمی‌آمدند. هواپیماهای آسیب‌دیده نیز برای تعمیر به پناه‌گاه‌های بازسازی برده می‌شدند.

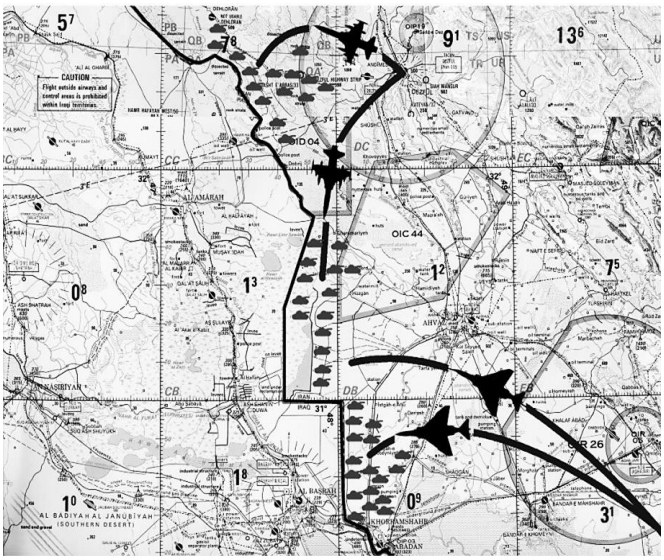
---

۱ - «سامانه جلودار خودکار چشمی» یا "LCOSS: LEAD COMPUTING OPTICAL SIGHT SYSTEM" این سامانه خلبان را قادر می‌سازد که هدف را ببیند و و نشانه برود در حالی‌که اثر باد و وزن گلوله و سرعت و گردش‌های هواپیما را خود این دستگاه به صورت خودکار محاسبه می‌نماید.

۲ - روز شمار جنگ پایگاه چهارم شکاری- دفتر ویژه مرکز فرماندهی

در این عملیات، نیروی هوایی با تمام قوا وارد میدان شد و علاوه بر خلبانان پایگاه، تعدادی از خلبانان باتجربه پایگاه چهارم همراه با تعدادی از خلبانان پایگاه دوم شکاری تبریز به یاری شاگردان و همرزمان خود در پایگاه دزفول شتافتند.

برای حصول اطمینان از وضعیت یگان‌های دشمن، حین اجرای عملیات شناسایی منطقه، یک فروند هواپیمای «آر.اف٤» از مهرآباد برای عکسبرداری به پرواز درآمد و گزارش بعد از پرواز حاکی از آن بود که تعداد اندکی نفربر عراقی از پل نادری عبور کرده‌اند و نیروهای ما با آنها در حال جنگ تن‌به‌تن هستند. هواپیماهای خودی نیز در غرب پل و دشت‌عباس مشغول بمباران تانک‌ها و نفربرهای آنان هستند و اجازه تقویت نیروهای گذشته از پل را به دشمن نمی‌دهند. این‌طور به نظر می‌رسد که عراقی‌ها ادوات جنگی عبور کرده از پل را ازدست‌داده‌اند این حملات هوایی پی در پی و فروریختن حدود ۱۳٤۰۰۰ پوند (نزدیک ٦۷ تن) مهمات جنگی و ۳۳۵۰۰ گلوله فشنگ ۲۰ م.م ثاقب برتانک‌ها، زرهپوش‌ها و خودروهای دشمن فقط در روز ششم مهر، درواقع موجب از چرخه جنگ بیرون راندن دشمن و سوختن حداقل ۳۰ دستگاه تانک، نفربر زرهی، خودرو و کامیون از لشکردهم زرهی و لشکریکم پیاده مکانیزه ارتش عراق در بیابان‌های غرب کرخه و توقف دشمن طبق نقشه شماره ۳-۲ شد.



نقشه شماره ۳-۲

مسیر پرواز هواپیماهای شکاری «اف۵» از پایگاه دزفول و «اف٤» از پایگاه بوشهر برای حمله به تانک‌ها و ادوات زرهی جهت متوقف کردن سپاه سوم ارتش عراق در استان خوزستان موسوم به «جنگ با تانک‌ها»

در این‌باره تفسیر عکس‌های هوایی نیز نشان می‌داد که ستون‌های دشمن در ۲۰ کیلومتری پایگاه متوقف‌شده‌اند[۱]. لذا طرح تخلیه پایگاه وحدتی به تعلیق درآمد. سرتیپ دوم خلبان هوشنگ زکی‌خانی در مورد تعلیق طرح تخلیه پایگاه می‌گوید[۲]:

«دمادم طلوع آفتاب، فرشته نجات در پست فرماندهی حاضر شد. سرهنگ فکوری از پله‌ها بالا آمد. چهره‌ای متفاوت و بشاش داشت. همه متعجب و نگران به استقبال او رفتیم. با صدای بَم و پرصلابتش گفت که ماشاءالله! (منظورش ماشاءالله عمرانی بود) فقط طرح گسترش هواپیماهای «اف۵» انجام شود. تجهیزات بماند. تخلیه مهمات هم فقط برای طرح گسترش ادامه یابد. تخریب منتفی است. این دستورهای کوتاه ولی شفاف و گویا، چون خونی تازه در رگ‌های شنوندگان جریان پیدا کرد. اشک‌های شوق سرازیر شد و گونه‌ها را خیساند. دلهره، نگرانی و گریه شب گذشته فراموش و شیرین‌ترین خاطره‌ام رقم خورد. پرنده‌های آهنین بال به شکار تانک‌های دشمن شتافتند. خدا را شکر بالاخره رقم خورد، آنچه به خواست خدای متعال نتیجه‌اش پیروزی حق بر باطل بود».

البته در این روزها قهرمانانی چون ستوانیکم مصطفی اردستانی، صمد بالازاده، امیر زنجانی، محمود رئیسی، سروان خسرو عباسیان و... از پایگاه دوم شکاری تبریز به آنها پیوستند[۳] و مأموریت پشتیبانی آتش هوایی استمرار یافت که در این رابطه جا دارد تا به یکی از یادداشت‌های روزانه شهید اردستانی اشاره گردد. این شهید والامقام در خصوص گسترش به پایگاه سوم شکاری در عصر روز هشتم و عزیمت به دزفول در پگاهان روز نهم مهر ۱۳۵۹ چنین یاد کرده است:

«بعد از ظهر (مورخ۵۹/۷/۸)، دو دسته چهار فروندی به سوی شاهرخی (پایگاه شهید نوژه) پرواز کردیم شب را در آنجا بی‌صبرانه گذراندیم و بامداد فردا، عازم پایگاه وحدتی شدیم، صبح زود هواپیماها را بارگیری کردند و مأموریت‌ها را ابلاغ و بریف کردیم و قرار شد که بعد از زدن اهداف (یگان‌های زرهی دشمن در غرب کرخه) در پایگاه وحدتی فرود بیاییم. (البته اگر هدف قرار نمی‌گرفتیم). لذا صبح زود من با ستوان نقدی پرواز کردیم به سمت هدف که عین‌خوش بود و

---

۱ - روزنامه دنیای اقتصاد، آن ۳۶ روز حیاتی: خاطرات امیر سرتیپ۲ فرج‌اله فرسیابی، دوشنبه ۳۱ خرداد ۱۳۹۵، شماره ۳۷۴۱

۲ - مهرنیا، احمد، (۱۳۹۱) «ستاره‌های نبردهای هوایی»، تهران: سوره مهر، جلد اول، ص ۲۵۷

۳ - جنگنده‌های «اف۵» پایگاه تبریز به اتفاق دیگر جنگنده‌های پایگاه دزفول که به پایگاه سوم همدان گسترش‌یافته بودند در روز هشتم مهرماه با مهمات کامل از پایگاه سوم برخاسته و پس از بمباران مواضع دشمن در پایگاه دزفول فرود آمدند و به بمباران مواضع دشمن ادامه دادند تا این که با رفع خطر از پایگاه چهارم از مورخ ۵۹/۷/۱۵ روند این‌گونه مأموریت‌ها به‌صورت درخواست اضطراری به حداقل کاهش یافت.

ما هیچ اطلاعاتی (وضعیت دفاع هوایی دشمن و...) از هدف نداشتیم، فقط گفتند نیروهای دشمن آنجا هستند. اولین بار بود که به نیروهای متحرک حمله می‌کردم، خلاصه رسیدیم در منطقه هدف یک گردان پیدا کردیم که در سه نقطه استتار کرده بودند. اوج‌گیری کرده با بمب‌های خوشه‌ای آنها را مورد حمله قرار دادیم و بعد از زدن بمب سه بار هم با مسلسل‌ها آنها را هدف قرار دادیم آنها حدود ٦٠ کیلومتر در خاک ما بودند. حمله جالبی بود، آنها را به آتش کشیدیم به طوری که من بعد از زدن آنها و دور شدن از منطقـه دلم به حال آنها سوخت چون صبح زود بود که آنها غافلگیر شده بودند. به هرحال در وحدتی نشستیم، موقعی که بچه‌های اسلحه آمدند پای هواپیما به آنها گفتم بشمارید چند تا فشنگ زدم ... (آنها از مشاهده تعداد فشنگ‌های مصرفی باتوجه به تهدیدهای سنگین دشمن متعجب شدند! چراکه شهید اردستانی اغلب تا آخرین تیر مسلسل هواپیما را روی دشمن خالی می‌کرد).

با بچه‌ها (خلبانان دزفول) صحبت کردیم از اوضاع و احوال با اطلاع شدیم، از وضع نیروها و خلاصه از تمام جوانب صحبت کردیم، دیدیم بچه‌ها (تا اندازه‌ای) مأیوس هستند (و حالشان حسابی گرفته شده)[1] به طوری که پایگاه را هم یک بار تخلیه کرده بودند و دوباره (دفاع از پایگاه شش مهر با نبردهای غرب کرخه) داشت شکل می‌گرفت، خلاصه ما داوطلب رفتیم برای یک پرواز با نقدی همان طرف عین‌خوش که جایی خطرناک بود و می‌گفتند دو تا لشکر زرهی و چقدر ضد هوایی آنجا هست و دو تا از بچه‌ها را هم آنجا زده‌اند، با نقدی بریف (توجیه) کردیم و بلند شدیم خیلی شاد و سرحال یعنی از تبریز آمده بودیم. بجنگیم دلیل نداشت سرحال نباشیم. هدف، یک ده بود نزدیک تپه‌های علی‌گره‌زد، جنوب عین‌خوش که ما از شمال حمله کرده وقتی از عین‌خوش رد شدیم، دیدیم تا دلت بخواد نیروی زرهی هست که به طرف پایگاه وحدتی در حرکت هستند، شماره دو همین طور که از روی آنها رد می‌شد، هول شد و بمب‌ها را رها کرد که به علت ارتفاع کم، شاید عمل نکردند و گفت؛ من اینها را با مسلسل می‌زنم و من خودم ادامه دادم برای هـدف نـزدیک هدف اوج‌گیری کردم، وقتی نگاه کردم دیدم نیروهای دشمن حرکت کرده‌اند به طرف رادار دهلران (۵۹/۷/۹) و تعداد کمی آنجا هستند. به هرحال بمب‌ها را همانجا زدم و موقع برگشتن، یک ستون که به طرف رادار دهلران حرکت می‌کردند را با مسلسل هدف قرار دادم و بعد آمدیم برای نشستن؛ البته هرکس برای خودش آمد چون

۱- خلاصه رفتـم پیش خلبانان دیدیم بابا اصلاً عراقی‌ها حال اینها را گرفته‌اند و هیچکس برای پرواز، سرحال نیست، تازه خیلی خوشحال شدیم که اون گردان عراقی‌ها را منهدم کرده بودیم.

یکدیگر را گم کردیم و هرکس برای خودش عمل می‌کرد. بعد از نشستن، رفتم در پست فرماندهی و اطلاع دادم که خودروها حرکت کرده‌اند و به طرف پایگاه در حرکت هستند و گزارش بعد از پرواز را نوشتم و داوطلب پرواز دیگر شدم. نزدیک غروب آفتاب بود که برای بار سوم با یکی از بچه‌ها به نام حسین‌پور برای مأموریت دیگری در شمال شوش عازم شدیم و گفتند دارند شوش را می‌گیرند و تانک‌ها دارند به طرف شوش تیراندازی می‌کنند، فاصله شوش تا پایگاه ۱۵ مایل هست، تا ما بریف کردیم و بلند شدیم، دیگه داشت غروب می‌شد. و وقتی روی هدف رفتیم، چیزی دیده نمی‌شد به هرحال از جایی که به ما تیراندازی می‌کردند، با بمب‌های خوشه‌ای آنها را هدف قرار دادیم و بازگشتیم که دیگر غروب شده بود و برای خوابیدن به استراحتگاه جمعی خلبانان در باشگاه افسران پیوستیم»[۱].

به این ترتیب، هواپیماهای «اف۵» به‌رغم تهدیدات سنگین سامانه‌های پدافند هوایی دشمن به جنگ تانک‌ها رفتند و به دلیل پرواز در ارتفاع پایین، آماج انواع گلوله‌های دشمن قرار گرفتند و تعداد دیگری از آنها در طی این نبرد سقوط کردند که نقطه اوج آن در روز سیزدهم مهر ۱۳۵۹، بود. در این روز، در حالی که هدف‌های تاکتیکی روزهای پیشین گزینش شده بودند، ولی پس از انجام تنها هشت نوبت بمباران هوایی، به دلیل افزایش شدت تهدیدها و سقوط چهار فروند جنگنده خودی ادامه پروازهای رزمی پایگاه دزفول به صورت موقت به این شرح معلق شد. در حین اجرای این مأموریت‌ها ابتدا سروان چنگیز سپهر یکی از ورزیده‌ترین خلبان‌های پایگاه حین بازگشت از مأموریت رزمی در غرب دهلران و منطقه تحت تصرف عراق، مورد هدف آتش «سام٦» قرار گرفت و به شهادتِ رسید[۲]. متعاقباً یک فروند جنگنده دیگر به فرماندهی سروان خلبان احمد کُتّاب در منطقه جنگی مورد اصابت آتش ضد هوایی دشمن قرار گرفت و خلبان پس از ترک هواپیما اسیر دشمن شد.

۱- گودرزی، علی محمد و دیگران (۱۳۸۷) «اعجوبه قرن: زندگی‌نامه و خاطرات شهید مصطفی اردستانی» تهران: نشر اجا، صص ۸٤-۸۲

۲- این خلبان شجاع که از نهاجا جدا شده بود، با شروع جنگ خود را به پایگاه معرفی و داوطلبانه به کمک همرزمان خود شتافت. وی چند روز قبل از شهادت در مصاحبه با صدا و سیما از ناجوانمردی خلبانان عراقی سخن گفته و با قسم به مولای متقّیان(ع) آن‌ها را تهدید می‌کند که اگر همچنان به حملات خود علیه مردم و شهرهای میهن اسلامی ادامه دهند، وی نیز اقدام مشابهی را انجام خواهد داد. «روانش شاد»

تصویر شماره ۷-۲

راست سروان خلبان شهید چنگیز سپهر و چپ ستوانیکم خلبان هادی جورکی

هواپیمای سوم، در منطقه دشت‌عباس حین مأموریت گشت رزمی با موشک «سام٦» در حوالی منطقه «عین‌خوش» سرنگون شد و ستوان‌یکم هادی جـورکی که به‌عنوان شماره دو در بال لیدرش، (سروان جعفر وارسته) پرواز می‌کرد به علت پرواز در ارتفـاع کم، فرصت استفاده از صندلی‌پران را نیافت و دردم شهید شد[1]. در چهارمین سانحه هواپیمای «اف۵ئی» به خلبانی سروان عبدالمجید تقوی عازم منطقه رزم بود که پس از برخاستن از باند پایگاه هوایی دزفول اظهار می‌دارد که هردو موتور خود را ازدست‌داده است و تلاش او برای روشن کردن موتورها به‌جایی نمی‌رسد! درنتیجه هواپیما را با استفاده از صندلی پرّان ترک کرده و در نزدیکی اندیمشک به‌سلامت به زمین می‌رسد.

سرهنگ صمدعلی بالازاده از از قهرمانان بزرگ جنگ و یار دیرینه شهیدان اردستانی-بابایی وقایع این روز را چنین توصیف می‌کند:

«عراقی‌ها، چنانه (غرب شوش) را گرفته بودند و باید به اتفاق سروان «احمد کُتّاب» آنجا را بمباران می‌کردیم. در توجیه قبل از پرواز، اینجانب خطر پرواز در ارتفاع متوسط را به استاد خودم (سروان کتاب) یادآوری کردم که وی چنین استدلال کرد؛ پرواز در ارتفاع پایین به علت در تیررأس قرار گرفتن توپ‌های ضد هوایی دشمن از تهدیدات بیشتری برخوردار است. با مشورت دیگر اساتید (سرگرد ناصحی‌پور) مورد قبول وی قرار گرفت و ما در ارتفاع پست عازم مأموریت شدیم.

---

۱ - شایان‌ذکر است که در سال‌های اخیر به ابتکار دکتر محمدباقر قالیباف شهردار وقت تهران و معاونت فرهنگی وی، تعدادی از پل‌ها و خیابان‌های کلان‌شهر تهران به نام خلبانان شهید نهاجا نام‌گذاری شده است که در این میان خیابانی واقع در ضلع شمالی میدان شهرداری منطقه-۲ تهران واقع در سعادت‌آباد، به نام «سرلشکر خلبان هادی جورکی» از خلبانان خوب خرمشهری نهاجا مزین گشته است.

ولی «کتاب» کمی مانده به هدف خودش را به ارتفاع ده هزارپایی رساند. ناگزیر دنبالش رفتم. وی شیرجه زد. کمی پایین رفته بود که شاهد شلیک یک تیر موشک «سام٦»، به سوی جنگنده او بودم! گفتم: «شماره یک، از سمت راست دارد می‌آید!». کُتاب به طرف موشک چرخید. موشک در سمت راست او قرار گرفت و درهمان لحظه، موشک به کمر هواپیما اصابت کرد. هواپیما دو تکه شد. در حین سقوط هواپیما به زمین دیدم چتری باز و بسته شد. خیلی دیر هواپیما را ترک کرد. به همین خاطر فرصت شناور ماندن در هوا را پیدا نکرد و چتر به همان سرعتی که باز شد، با اصابت به زمین بسته شد و.... تصمیم گرفتم به دقت هدف را بمباران و انتقام او را بگیرم. لذا شیرجه زدم. ۳۸ تیر راکت به طرف سامانه موشکی شلیک کردم. اوج گرفتم تا هدف را دوباره بمباران کنم. وقتی به سمت بالا چرخیدم، انگار یکی گفت برگرد و پشت سرت را نگاه کن! تا نگاه کردم، دیدم موشک دیگری از روی زمین بلند شد. با انجام مانوری سریع و بهنگام با لطف خداوند موفق شدم از صحنه بگریزم، ... در بین راه مجدداً سنگرهای دشمن را به مسلسل بستم. با نزدیک شدن به پایگاه اعلام حالت اضطراری کردم و گفتم: «شماره یک را زدند، هواپیمای منم آسیب دیده است!» پس از فرود، هواپیما را بازرسی کردم و دیدم سکان عمودی سالم است و با موشک برخورد نکرده است».

وی در ادامه خاطرات خود می‌گوید: «نیم ساعت بعد از این سانحه، داوطلبانه به جای یکی از خلبانان با «شهید اردستانی» برای مأموریت دیگری برنامه شدم. پس از قرار گرفتن بر روی باند پروازی، برج گفت: مأموریت لغو است و به آشیانه بازگشتم، وقتی وارد پست فرماندهی شدیم، گفتند: «فعلاً وضعیت پدافند دشمن و خودی مشخص نیست؛ برای همین مأموریت لغو شده است»[1].

باتوجه به سوانح غیرمنتظره فوق بود که طبق اسناد موجود، به درخواست فرماندهی پایگاه چهارم و تصویب ستاد نهاجا سرانجام به منظور بررسی صحنه نبرد، عملیات پشتیبانی از غرب کرخه به تعلیق درآمد. اما بلافاصله با بررسی موضوع و تجزیه تحلیل تهدیدها و ایجاد تغییر در راهوردها ، پروازهای رزمی از سر گرفته می‌شود.[2] لذا از آن روز به بعد، پایگاه دزفول مجبور شد

---

۱ - ساسان ناطق (۱۳۹۳) «آسمان مال من بود: خاطرات امیر بالازاده» تهران: انتشارات سپهر، صص ۱۱٦ تا ۱۱٤.

۲ - در این روز یکی از افسران متخصص سامانه موشکی «سام٦» به یکان‌های خودی همراه با یکی از سامانه‌های موشکی مربوطه به تیپ۲ زرهی نزاجا پناهنده شد و اطلاع داد که در این مقطع دشمن سامانه موشکی متحرک زمین به هوای یادشده را به جلو هدایت و در نزدیکی پشت رودخانه کرخه مستقر نموده است و با کمک رادار همین سامانه موشکی پروازهای پایگاه را بلافاصله پس از برخاستن رصد کرده و به محض قرار گرفتن در برد موشکی آنها را هدفگیری می‌نماید! که دو فروند هواپیمای اف۵ به خلبانی سروان آزاده احمد کتاب و سروان شهید چنگیز سپهر را در صبح روز ۵۹/۷/۱۳ به روش مورد هدف قرار داده شده‌اند؛

بر خلاف مقررات پروازی کلیه فعالیت‌های عملیاتی خود اعم از برخاستن و نشستن را از ضلع شرقی خود یعنی در جهت شهر دزفول و از باند مخالف انجام دهد تا از گزند سامانه موشک‌های «سام٦» دشمن مصون بماند. در واقع در این دوران، یک ضلع یا بازوی عملیاتی پایگاه فلج شده بود تا این‌که در عملیات فتح‌المبین (فروردین ١٣٦١) با آزادسازی منطقه، عملیات پروازی به حالت عادی بازگشت. بنابراین روزهای بعد نیز به‌رغم تهدیدهای موشکی و پدافند هوایی دشمن، آتش پشتیبانی هوایی پایگاه دزفول علاوه بر غرب کرخه در جبهه میانی و منطقه بستان نیز متمرکز شد. اما در نبردهای هوایی روز ۲۳ مهر که با رسیدن لشکر ۲۱ حمزه به دزفول، عجولانه دومین تلاش عملیات زمینی نزاجا برای عقب زدن دشمن از غرب کرخه صورت گرفت، خلبانان پایگاه دزفول با ۹ دسته پروازی «اف٥» به همراه خلبانان پایگاه سوم با چندین فروند «اف٤» به مواضع دشمن در غرب کرخه، چنانه و غرب شوش تاختند، اگرچه عملیات زمینی به دلایل مختلف به‌رغم تلاش‌ها و تحمل تلفات شدید به اهداف خود دست نیافت و در حین اجرای این مأموریت‌ها، تعداد دیگری از جنگنده‌های پایگاه ساقط و خلبانان آن مجروح، شهید و یا اسیر شدند.

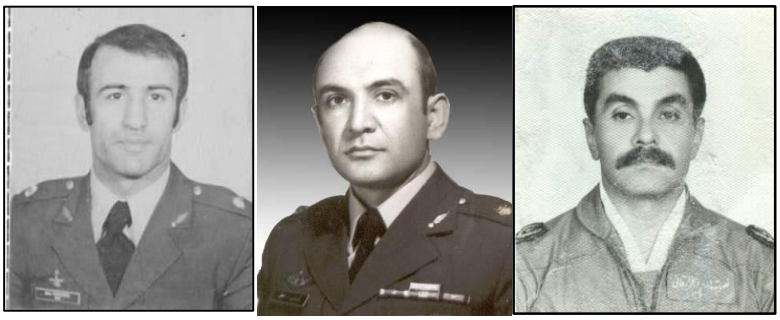
به عنوان نمونه در ساعت ۱۰:۰۰ روز ۱۳۵۹/۷/۲۲ یک دسته پروازی هواپیمای «اف٥ئی» به لیدری سرگرد نصرت‌اله دهخوارقانی که از خلبانان قدیمی و عضو تیم آکروجت بود، برای بمباران هدفی در حوالی «دشت‌عباس» از پایگاه دزفول پرواز می‌کنند که حین انجام مأموریت هواپیمای لیدر دسته، مورد اصابت پدافند دشمن واقع و سرگرد نصرت‌اله دهخوارقانی به اسارت نیروهای دشمن در می‌آید[1]. این درحالی بود که در ساعت ۱۱:۰۰ همان روز، شش فروند موشک زمین به زمین از نوع «فراگ» به پایگاه چهارم وحدتی شلیک می‌شود که به ناچار فقط پروازهای گشت رزمی (کپ) این پایگاه موقتاً قطع و مأموریت پوشش هوایی از نیروهای خودی به پایگاه ششم شکاری بوشهر محول می‌گردد[2]. بنابراین، با فروکش کردن آتش بمباران‌های هوایی در روزهای اول آبان، دشمن باز به حملات خود افزود و پایگاه وحدتی هم به دفاع ادامه داد. اوج این نبرد در روز ۹ آبان ۱۳۵۹ و در حوالی پل نادری صورت گرفت. در

از این روی، ناگزیر عمل بلندشدن کلیه پروازهای پایگاه دزفول تا عملیات فتح‌المبین و خارج شدن پایگاه از تیررأس پدافند هوایی دشمن، فقط از باند پروازی ۱۳ (رو به شرق) صورت می‌پذیرفت.

۱ - سرگرد دهخوارقانی در مورخ ۵۹/۷/۲۲ به اسارت دشمن درآمد و ده سال رنج اسارت را چشید. او قبل از انقلاب در حین پرواز آموزشی در شمال کشور به اتفاق شهید محمد تبریزی هواپیمایش مورد هدف سامانه پدافند هوایی شوروی سابق قرار گرفت و مدتی نیز در اسارت روس‌ها سپری کرد.

۲ - پورداراب، سعید و دیگران (۱۳۹۰) «تقویم تاریخ دفاع مقدس»، تهران انتشارات انقلاب اسلامی، ، ج۲، ص ٤٨٧.

این روز، دشمن باردیگر تلاش کرد تا با انهدام نیروهای خودی در غرب کرخه، ازجمله لشکر۲۱ حمزه، از پل نادری عبور و دزفول را تسخیر کند که بر اثر جانفشانی رزمندگان لشکر۲۱ و پشتیبانی آتش هواپیماهای نهاجا («اف۵» و «اف٤») و بالگردهای کبرا هوانیروز از پایگاه وحدتی، هجوم دشمن با وارد شدن تلفات سنگین به ادوات و نیروهای آنها ناکام ماند و پیشروی قوای عراقی در پشت کرخه و پل نادری متوقف شد[1]. درپی این نبردها، بار دیگر در ۱۱ آبان ۱۳۵۹، به منظور روشن شدن وضعیت منطقه، دستور شناسایی و عکسبرداری از منطقه به گردان۱۱ شناسایی مهرآباد صادر شد. پرواز هواپیمای «آر.اف٤» در ارتفاع بالا صورت گرفت و عملیات عکس‌برداری مشخص کرد که دشمن در مواضع پدافندی قرارگرفته و احتمال پیشروی آنها بسیار کم است. البته در روزهای بعد و در دهه سوم آبان، دشمن مبادرت به محاصره سوسنگرد به منظور رسیدن به اهواز را کرد و نهاجا مأموریت‌های پشتیبانی نزدیک هوایی و قطع خطوط مواصلاتی خود را در این منطقه متمرکز ساخت که حین انجام عملیات دو فروند هواپیمای «اف۵» و دو فروند هواپیمای «اف٤» نهاجا ساقط و شش تن دیگر از خلبانان نهاجا شهید شدند که در میان آنها می‌توان از دوتن دیگر از معلم خلبانان قدیمی نهاجا یعنی سرگرد سید شهاب‌الدین سلطانی‌طباطبایی در مورخ ۵۹/۸/۲٤ و سرگرد یونس خوش‌بین در مورخ ۵۹/۸/۲۷ یادکرد.



تصاویر شماره ۸-۲

سه تن از بزرگان و نام‌آوران هواپیمای «اف۵» از راست: سرگرد نصرت‌اله دهخوارقانی (امیر آزاده)، سرگرد سیدشهاب‌الدین سلطانی‌طباطبایی قدیمی‌ترین معلم خلبان «اف۵» (شهید) و سرگرد یونس خوشبین فرمانده گردان ٤۱ شکاری (شهید)

---

۱ - حسینی، سیدیعقوب و دیگران (۱۳۷۳) « ارتش ج.ا.ایران در هشت سال دفاع مقدس»، جلد۱، نبردهای غرب دزفول، ساعس ارتش، ص۱٤٦.

پ ـ جمع‌بندی و نتایج نبردهای هوایی پایگاه دزفول

در مأموریت‌های رزمی مبنی بر پشتیبانی آتش که فقط به عملیات غرب کرخه اختصاص یافته است، ۳۲٤ نوبت بمباران هوایی و ۱٥٦ نوبت دفاع هوایی با «اف٥» در مهرماه همراه با چندین نوبت پوشش هوایی توسط پایگاه‌های هفتم و هشتم شکاری با «اف١٤» صورت پذیرفته است که طی آنها حدود ۱۷۰ دستگاه تانک و نفربر و کامیون دشمن به آتش کشیده شد و پنج فروند هواپیمای دشمن نیز سرنگون گردید. همچنین در این عملیات بیش از ٤۹۸ هزار و ۸۰۰ پوند (حدود ۲٤۰تن) مهمات جنگی مصرف شد. چندین نوبت دیگر گشت رزمی هوایی، شناسایی هوایی و پشتیبانی رزمی نظیر: سوخت‌رسانی و ترابری هوایی در این برآورد لحاظ نشده است[۱].

شایان ذکر است که برای آماده سازی و انجام هر نوبت پرواز در هر پایگاه حداقل ۲۰۰ ساعت کار مستقیم توسط متخصصین غیور فنی در گردان نگهداری باید صورت پذیرد.

در حین اجرای عملیات، پایگاه چهارم شکاری دزفول با برخورداری از پشتیبانی سامانه فرماندهی نهاجا و نیز سامانه فرماندهی نزاجا مرکب از تیپ۲ زرهی، گروه رزمی۳۷ و گروه رزمی۱۳۸ از خطر محاصره و تسخیر و انهدام نجات داده شدند. به تدریج با تدابیر و اقدامات عملیاتی بر قدرت رزمی پایگاه هوایی دزفول افزوده شد و در منطقه صاحب ارزش راهبردی ویژه‌ای شد.

در این پیوند، نامه‌ای هم از اداره سوم سماجا (مرکز فرماندهی سماجا ۳) در مورخ ٥۹/۷/٦ با شماره ۳۲/۱۷۰۱/۲۹ /۰۲/۲۱٥۳ به نیروی هوایی رسید که در آن دشمن به موفقیت‌های بمباران‌های هوایی هفته نخست نبرد در مناطقی که لشکرهای زرهی ارتش عراق در آن مناطق پیشرفت‌هایی داشتند، اذعان کرده و صدام، رهبر رژیم بعث/ عراق، طی پیامی جهت مقابله با آن خواستار تقویت سامانه‌های موشکی سام شده بود.

۱- در این عملیات پانزده روزه، خلبانان پایگاه‌های هفتم شکاری و هشتم شکاری با هواپیماهای «اف١٤» عملیات پدافندهوایی گروه‌های پروازی مانوری تایگر «اف٥» را با موشک‌های فونیکس "AIM-54" و سایدویندر "AIM-9" تأمین می‌کردند و با شلیک پنج تیر موشک فونیکس چهار فروند هواپیمای دشمن را سرنگون کردند و ٥٦ نوبت پرواز در این راستا انجام دادند و.... همچنین برای عملیات آتش پشتیبانی در این عملیات از راهورد پشتیبانی متقابل برای هرگروه پروازی بهره‌برداری شد و عملیات آگاهی رسانی و هشدار اولیه را همان سامانه رادارهای زمینی فرماندهی پدافندهوایی و سامانه جمع‌آوری اطلاعات در فرماندهی اطلاعات و شناسایی با هم کار کردند. در بخش خدمات پشتیبانی رزمی، خلبانان تنها به دستور عملیاتی نجات خدمه امیدوار بودند که کمکی برای نجات آنها از دست نیروهای ارتش بعثی به علت گسترش وسیع دشمن در منطقه و کمبود نیروهای خودی میّسر نبود.

- در خصوص ناکامی دشمن به منظورعبور از کرخه و تسخیر دزفول در برخی جراید و حتی منابع معتبر دفاع مقدس، بدون اشاره به نقش پایگاه چهارم شکاری در دزفول و آتش پشتیبانی بدون وقفه جنگنده‌های نیروی هوایی چنین عنوان شد:

(۱) روزنامه کیهان مورخ ۱۳۵۹/۸/۷ در شماره ۱۱۱۰٤ خبری را به این شرح منتشر کرد:

«تانک‌های (توپخانه) «خمسه‌خمسه» ارتش عراق در نوار مرزی دهلران نابود شد! واحدهای زرهی عراق از نواحی عین‌خوش عقب نشستند. واحدهای زرهی عراق که در نواحی عین‌خوش از توابع دهلران و موسیان که در ۸۰ کیلومتری غرب دزفول قرار دارد، مستقر شده بودند، توسط ارتش دلیر و پاسداران انقلاب اسلامی و مردم غیور این شهر زیر آتش سنگین و بی‌امان توپخانه ایران قرار گرفتند و مجبور به عقب‌نشینی به طرف مرز عراق شدند، دراین درگیری خسارت غیرقابل جبرانی به ارتش عراق وارد آمد. ضمناً تعدادی از خودروهای دشمن که حامل مقدار زیادی گلوله موشک بودند، به غنیمت گرفته شدند و شماری از تانک‌های عراقی به‌نام «خمسه‌خمسه» منهدم و تلفات جانی فراوانی به ارتش عراق وارد آمد»[۱].

(۲) دشمن در جبهه شمالی در روز ۱۳۵۹/۸/۹ از رودخانه کرخه به منظور تصرف شهر دزفول، (باردیگر) حمله خود را آغاز کرد که در اثر مقاومت رزمندگان اسلام، نیروهای عراقی با تحمل تعدادی زیادی کشته و زخمی پس از ناکامی متوقف شدند [۲].

در مجموع، از ابعاد رزمی دراین عملیات هوایی، دشمن ناگزیر شد لشکرهای دهم زرهی و یکم پیاده مکانیزه خود را پای پل نادری و چنانه نرسیده به کرانه غربی رودخانه کرخه روبروی شهر تاریخی شوش زمین‌گیر کند و اندک اندک پایگاه هوایی دزفول به میزان قابل قبولی از آرامش و نظم و ترتیب عملیاتی رسید؛ و قرارگاه مقدم نزاجا به فرماندهی سرتیب قاسمعلی ظهیرنژاد نظم ویژه خود را بازیافت و پیوندهای عملیاتی نیروی زمینی و نیروی هوایی ارتش برپایه آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های قانونی برقرار شد و ارتش بعث عراق به‌ویژه لشکرهای دهم زرهی و یکم مکانیزه این ارتش در غرب رودکرخه و غرب شهرهای اندیمشک، دزفول و شوش از حرکت بازماندند و عملیات بیرون راندن این ارتش، که نیاز فراوان به جهانگشایی و گشایش سرزمین‌های کشور همسایه خود داشت آغاز شد؛ و به این‌گونه دراین نبردها با مقاومت‌های

۱- جهت ترسیم تصویر واقعی از فضای جنگ، هرآنچه در روزنامه به صورت غیرحرفه‌ای نوشته شده بود، منعکس شده است.

۲- مرادپیری، هادی/ مجتبی شربتی (۱۳۹۱) «آشنایی با علوم و معارف دفاع مقدس» تهران: انتشارات سمت، ص ۸٦.

پایگاه چهارم شکاری، تیپ۲ زرهی، گروه‌های رزمی۳۷ زرهی و ۱۳۸ به همراه لشکر۲۱ حمزه، شهرهای دزفول و اندیمشک از خطر ویرانی یا افتادن به‌دست ارتش دشمن رهیدند که مراتب اهداف سیاسی، نظامی و نهایت پیشروی عراق در نقشه هوایی شماره ٤-۲ نشان داده شده است. این نیروهای عراقی در ظرف کمتر از ۱۸ ماه طی عملیات‌های «فتح‌المبین» و «بیت‌المقدس» در بهار ۱۳٦۱ به عقب رانده شدند.

در بعد سیاسی، هنگامی که زمامدار عراق و رهبران کشورهای اروپایی و عربی دریافتند که پیروزی بر ارتش جمهوری اسلامی ایران، به سادگی میسّر نمی‌شود، ناگزیر پیشنهاد سازش، ترک دشمنی و آتش‌بس از زبان سیاستمداران غربی در کشورهای اروپایی و برخی کشورهای آسیایی بر سر زبان‌ها جاری و رفت و آمدهای سیاسی برای میانجی‌گری آغاز شد. با توجه به تلفاتی که در این مدت نهاجا و پایگاه چهارم متحمل شد، لازم است نسبت به برون‌داد نبردهای هوایی انجام شده به این فراز از گفته‌های صدام حسین رئیس جمهور و سرفرماندهی عراق به قرار زیر اکتفا گردد:

«وی در این زمان تهدید کرد که در صورت ادامه حمله ایران به عراق از بمباران شیمیایی استفاده خواهد کرد».

تهدید به کاربرد سلاح شیمیایی، درحقیقت بیانگر این واقعیت بوده است که نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران ماموریت‌های خود را به درستی انجام داده و ارتش عراق در حداکثر ضعف دفاعی به سر می‌برده است.

۳ـ نقش نبردهای هوایی پایگاه بوشهر در توقف دشمن

از نخستین روزهای جنگ، کلیه کارکنان و خلبانان پایگاه ششم شکاری بوشهر با بکار گرفتن جنگنده-بمب‌افکن «اف٤» موسوم به «فانتوم»، نبرد علیه نیروهای متخاصم را در پیش گرفتند و علاوه بر انهدام پایگاه هوایی شعبیه، تأسیسات نفتی، زیرساخت‌ها و یگان‌های نیروی دریایی عراق در شمال‌غرب خلیج فارس، همچنین پل تنومه، نهرعرایض، شلمچه، شمال خرمشهر و جاده آبادان به ماهشهر، را اغلب بدون آن‌که درخواست کتبی یا تقاضای سازمانی از سوی یگانی داشته باشند، بمباران می‌کردند. این عملیات‌ها بیشتر برپایه دیده‌های خود و گزارش‌های پس از پرواز خلبانان و نیروهای خودی صورت می‌گرفت و تانک‌ها، نفربرها،

پل‌های شناور و نفرات یگان‌های دشمن در غرب اهواز و شرق بصره، شمال خرمشهر و غرب کارون مورد هدف قرار می‌گرفتند و بمباران شده و یا به رگبار مسلسل بسته می‌شدند[1].

در این راستا، بررسی‌های اطلاعاتی نشان می‌داد که در نبردهای چند روز آغازین جنگ به یگان‌های زرهی ارتش عراق در شمال خرمشهر آسیب‌های سختی رسیده و به همین دلیل فرماندهان یگان‌های ارتش عراق در این منطقه از رده‌های بالای فرماندهی درخواست کرده بودند که نیروهای لشکر پنجم پیاده- مکانیزه وارد کارزار شوند تا از هدف گرفته شدن تانک‌ها و نفربرهای زرهی کاسته و یا جلوگیری شود و یگان‌های پیاده ارتش عراق در شب پیشروی کنند و در روز در پناه سنگرها باشند تا از گزند هواپیماهای نیروی هوایی ایران در امان بمانند. به عنوان مثال، درپی بمباران‌های پی‌درپی و سنگین هوایی ساعت ۱۳:۴۰ روز چهارم مهرماه در شمال خرمشهر، ۳۰ دستگاه تانک و نفربر زرهی از تیپ ۳۳ نیروی مخصوص و تیپ ٦ زرهی ارتش بعثی رها شده در بیابان کنار تانک‌های سوخته آنان به‌دست نیروهای گردان۱٦۵ پیاده ارتش افتاد، همان گردانی که از آبادان دفاع می‌کرد. این گردان به همراه دانشجویان دانشکده افسری (اعزامی درسوم مهر با «سی۱۳۰» به اهواز) که در خرمشهر و برای پدافند از آن فراهم شده بودند و همچنین تکاوران دریایی که در پدافند از خرمشهر شرکت داشتند، در مقابل نیروهای کثیر دشمن ایستاده بودند.

به‌رغم نبردهای هوایی سنگین، به سبب کاستی بیش از اندازه در نیروی انسانی و پدافند سرزمینی، با اندوه فراوان برای ارتش ایران، روز نوزدهم مهرماه تیپ۲٦ پیاده و تیپ٤۳ زرهی لشکر۳ زرهی ارتش عراق با احداث پلی در «مارد» از کارون گذشتند و در کرانه شرقی این رود بزرگ سرپلی را گرفتند و پس از عبور از جاده آبادن-اهواز، جاده آبادان ماه‌شهر را نیز بریدند و بامداد روز بیستم مهرماه برخی اهالی دهکده سلمانیه و شماری از مردم غیرنظامی که از آبادان به ماه‌شهر می‌رفتند را به اسیری بردند و به نوعی آبادان را محاصره کردند! در چنین شرایطی، انهدام پلی که نیروهای دشمن بر کارون زده بودند، به پایگاه ششم محول شد و چندین بار توسط خلبانان نهاجا مورد هدف قرار گرفت و آسیب دید، البته فرماندهان عراقی با آگاهی از این امر، هنگام روشنایی روز این پل را برچیده و در راستای کرانه غربی رود کارون استتار می‌کردند و یا آن را ترمیم می‌کردند.

---

۱ - یاحسینی، سیدقاسم، (۱۳۹۳) «پرواز روی خاک: خاطرات سرهنگ منوچهر شیرآقایی»، تهران: دفتر مطالعات و ادبیات پایداری، چاپ دوم، ص ۲۰۸.

حال برای ارائه تصویری از وخامت اوضاع، به فرازی از مکاتبات سماجا با لشکر۹۲ زرهی اشاره می‌شود:

ستاد ارتش نیز به‌رغم توان جهنمی نیروهای زرهی و پیاده مکانیزه ارتش عراق درشمال خرمشهر، آبادان و شرق کارون و آن سرپلی که به‌تازگی گرفته بودند، به لشکر۹۲ زرهی و هریکان دیگری که در دسترسش بود، دستور می‌داد که سرپل را ویران کنند. فرمانده لشکر۹۲ زرهی نیز طی نامه‌ای به ستاد ارتش گزارش داد که به علت کمبود نیرو و تجهیزات براثر فشار دشمن در محور اصلی «خرمشهر-اهواز» و «خرمشهر-شلمچه» همراه با افراد «گردان دژ» مجبور به عقب‌نشینی در شهر شده‌اند. گمرگ خرمشهر زیر آتش شدید دشمن قرار دارد، عده‌ای زیادی از افراد شهید شده‌اند و هواپیماهای دشمن بیش از ده بار به آبادان حمله کرده‌اند.[۱]

این نامه به نوعی گویای مظلومیت نیروی زمینی ارتش جمهوری اسلامی ایران و شرایط سخت صحنه نبرد در پدافند از منطقه بود که تنها چشم‌های امیدوار همه به نوعی به «آتش پشتیبانی جنگنده‌های نهاجا» دوخته شده بود. حال به منظور تکمیل بحث به فرازهایی از دیدگاه ژنرال حمدانی یکی فرماندهان دشمن و توقف آنها در «مواضع غیرقابل دفاع اولیه» به این شرح اکتفا می‌شود: «به هنگام پیشروی‌های اوایل جنگ، تنها بخشی از نیروی زرهی عراق به اهداف تعیین شده دست یافت؛ نیروی زرهی‌مان صرفاً در مناطق بیابانی و خالی از سکنه پیشروی کرد ولی نتوانست وارد شهری چون اهواز شود[۲].»

یکی از عوامل متوقف‌کننده دشمن، قطعاً پشتیبانی آتش هوایی جنگنده‌های نهاجا بوده است که فرماندهان و دیگر عناصر دشمن به انحای گوناگون به آن اشاره کرده‌اند. در این راستا براساس درخواست‌های اضطراری، پایگاه ششم شکاری پی‌درپی و هر روز سرپل نیروهای عراقی را در شرق کارون هدف بمباران جنگنده‌های خود قرار می‌داد و همین چابکی، چالاکی و کوبندگی یگان‌های پروازی همراه با گزینش مهمات مناسب، موجب شده بود تا دشمن درکنار رود بهمنشیر از پیشروی باز مانَد و در گشودن دروازه‌های جزیره آبادان ناکام باشد. در این رابطه نباید تلاش‌های خلبانان گشت رزمی «اف۱٤» مستقر در منطقه را در بازداشتن جنگنده‌های عراقی از بمباران آبادان از نظر دور داشت.

۱- حسینی، سیدیعقوب و دیگران (۱۳۷۳) «ارتش ج.ا.ایران در هشت سال دفاع مقدس»، تهران: انتشارات ساعس آجا، جلد ۳، صص ۱۳۰ تا ۱۵۰.

۲ - اموودز و دیگران (۱۳۹۳) «جنگ ایران و عراق از دیدگاه فرماندهان صدام» ترجمه عبدالحمید حیدری، تهران: نشر مرزوبوم، ص ۱۱٤.

تصویر شماره ۹-۲

قسمتی از یک تصویر هوایی منطقه نبرد زمینی که در سمت چپ آن یک موضع ضدهوایی خالی دشمن دیده می‌شود و توپچی آن به‌گمان این‌که هواپیماهای بمب‌افکن نهاجا حمله‌ور شده‌اند، موضع را رها و سمت راست برروی زمین دراز کشیده است.

درچنین وضعیت غیرمنتظره‌ای، فرماندهی پایگاه هوایی بوشهر دریافته بود که پدافند از «خرمشهر- آبادان» بر دوش این پایگاه نهفته است، به همین دلیل، بخشی از مأموریت‌های پشتیبانی آتش و قطع خطوط مواصلاتی به این امر اختصاص یافت:

به عنوان نمونه در روز یکم مهر ۱۳۵۹، از ۳۰ نوبت پرواز بمباران توسط هواپیماهای جنگنده-بمب‌افکن «اف٤» (فانتوم) این پایگاه، ۹ نوبت آنها به مأموریت‌های مورد اشاره اختصاص یافته است و طی آن با فروریختن ۲۹ هزار و ۳۰۰ پوند بمب و گلوله‌های ۲۰ م.م، بر فراز نیروهای دشمن، بخش بزرگی از لشکر سوم زرهی «تیپ‌های ٤۳ و ۳۳ زرهی» دشمن درهم کوبیده شده‌اند. در روز دوم مهرماه، با ۱۸ نوبت پرواز فانتوم، عقبه یگان‌های دشمن درغرب اروند و کارون با ۵۹ هزار و ۳۰۰ پوند مهمات جنگی اعم از بمب و فشنگ‌های ۲۰ م.م مورد هدف قرار می‌گیرند. در روز سوم مهرماه، پایگاه هوایی بوشهر با استعداد ۱۵ فروند جنگنده «اف٤»، گردان‌های تکاور نیروهای لشکر سوم زرهی دشمن که به قصد محاصره آبادان و تسخیر خرمشهر در حرکت بودند را زیر آتش و بمباران هوایی خود قرار داد و ٤۹ هزار و ۵۰۰ پوند مهمات جنگی برسر آنها فروریخته شد. در روز چهارم مهر، نبرد علیه نیروهای زمینی دشمن با ۱۰ فروند هواپیمای فانتوم و ۳۰ هزار و ۵۰۰ پوند مهمات جنگی هوایی و ۵ هزار و ۱۲۰ تیر گلوله توسط پایگاه ششم پی گرفته شد و در مجموع نهاجا در این روز با اعزام ۳۰ فروند جنگنده به منظور انهدام ستون‌های زرهی در حال حمله به خوزستان ضربه مهلکی به دشمن

وارد کرد و پس از بمباران و انهدام پل بستان، تانک‌های دشمن با آرایش ستون در شش کیلومتری بستان متوقف و بر اثر بمباران، تعدادی از آنها نابود شدند[۱].

نظر به این که دشمن جنگ را به داخل سرزمین‌های ایران کشیده بود، لذا در این مقطع برای در امان ماندن از بمباران‌های نهاجا، خود را در پناه ساختمان‌های مسکونی و ادارات دولتی قرار می‌داد و اغلب در ساختمان‌های مسکونی و راه آهن و تأسیسات مدنی پناه می‌گرفت. این‌گونه حرکات دشمن، خلبانان را بسیار آزرده خاطر ساخته بود. حمله هوایی هواپیماهای خودی به ایستگاه حسینیه یا انهدام پل‌هایی که کشور هزینه سنگینی را برای ساخت آنها متحمل شده بود و بمباران گمرک بندر خرمشهر با آن همه کالا و کانتینر و خودروها که در آن وجود داشت، بسیار دردناک می‌نمود. چراکه آنها توسط دشمن اشغال شده و به صورت پناهگاهی مورد استفاده قرار می‌گرفتند.

درمجموع، برابر اوامر فرماندهی نهاجا از اواخر مهر ۱۳۵۹، تعدادی از هواپیماهای «اف٤دی» به منظور پشتیبانی آتش هوایی از پایگاه یکم به پایگاه‌های بوشهر و دزفول گسترش یافتند و مأموریت‌های خطیری انجام دادند. ضمن این که از هفته دوم جنگ، شماری از خلبانان پایگاه نهم در بندرعباس به یاری همرزمان خویش در پایگاه بوشهر شتافتند.

نبردهای هوایی یادشده تا روزهای آخر مهر ۱۳۵۹ با همین استعداد کم و بیش پیگیری می‌شد تا این که از روز سوم آبان به بعد، با سقوط خرمشهر از شدت آن کاسته شد. برای مثال در روز هفدهم آبان‌ماه، پایگاه ششم شکاری در بوشهر با انجام هفت نوبت بمباران هوایی و دو نوبت پرواز برون‌مرزی به منظور انهدام عقبه نیروها بر دشمن تاخت و محل قرارگاه درحال احداث دشمن در شمال آبادان و شرق کارون و ادوات رزهی، کامیون‌های حامل تجهیزات لجستیکی، مهمات و تاسیسات آنها را مورد هدف قرار داد. خسارات گزارش شده شامل انهدام ۳۰ دستگاه خودرو، تانک و زرهپوش بود و مهمات حمل شده ٤٦ هزار و ۸۰۰ پوند بمب و هفت هزار و ٦٨٠ تیر فشنگ ۲۰ مم به وزن چهار هزار و ۸۰۸ پوند بوده است[۲]. بدین گونه، نبردهای هوایی علیه نفرات و ادوات زمینی دشمن تا توقف کامل آنان در سرزمین خوزستان به صورت روزانه استمرار داشت. البته در این عملیات‌ها چند فروند دیگر از هواپیماهای فانتوم این پایگاه از دست رفتند که شرحی کوتاهی از برخی از آنها در سطور زیر آمده است.

---

۱ - گزارش پایگاه ششم به معاونت عملیاتی نهاجا (عملیات کلاسه ٥) وگزارش نوبه‌ای سماجا شماره ۱۸۹ص٥.

۲ - پرونده کلاسه عملیات ١٦ ردیف ١٧

در مأموریت‌های روز دوم مهرماه، سروان خلبان اکبر توانگریان و ستوان‌یکم خلبان محمد کاشف با هـواپیمای «اف٤»، پس از بمباران نیروها و ادوات جنگی دشمن در محور «شلمچه-پل‌نو» دچار کمبود سوخت شده و در حوالی بندر بحرگان، ناگزیر به ترک هواپیما و فرود با چتر نجات شدند.

هواپیمای بدون خلبان، آرام بر روی شن‌های بیابان به صورت سینه‌مال فـرود آمد که گویی خلبان آن را برزمین نشانده و در زمین خاکی فـرود آمده است. هواییمای مزبور را متخصصین گردان٦١ نگه‌داری به پایگاه بوشهر انتقال دادند و در جمع هواپیماهای تعمیرات سنگین قرار گرفت و به‌رغم تلاش فراوان کارکنان فنی این هواپیما به خط عملیاتی بازنگشت، اما بسیاری از قطعات آن پیاده‌سازی شد و پس تعمیر و آزمایش، برای دیگر هواپیماهای پایگاه استفاده شد.

در مأموریت‌های روز سوم مهرماه، یک فروند جنگنده پایگاه ششم ساقط و هر دو خلبان آن به نام‌های سروان ناصر دژپسند/ ستوانیکم علی‌یار محمدی شهید شدند. یک فروند فانتوم دیگر بر اثر اصابت گلوله و نقص فنّی مجبور به فرود اضطراری در پایگاه امیدیه شد. به این هواپیما خسارات کلّی وارد آمد که با اعزام کارکنان فنی، هواپیما پس از تعمیرات سنگین به رده عملیاتی بازگشت[1]. از دیگر سوانح تلخ پایگاه ششم، می‌توان به شهادت سرگرد غفور جدّی اردبیلی در روز هفدهم آبان ۱۳۵۹، اشاره کرد. وی پس از بمباران اهداف پیش‌بینی شده در شمال آبادان و شرق رود کارون، هدف سامانه ضد هوایی دشمن در جنوب دارخوین قرار گرفت و در نزدیکی ماهشهر ناگزیر به ترک هواپیما همراه با کابین عقب خود شد که خلبان کابین عقب به نام ستوان‌یکم حسین خلجی با چتر نجات سالم فرود آمد، اما متأسفانه خلبان کابین جلو پس از ترک هواپیما به دلیل آسیب دیدن و ایجاد نقص فنی در سامانهَ پرتاب از صندلی جدا نشد و با هواپیما سقوط کرد و به شهادت رسید[2].

---

۱ - این‌گونه فعالیت‌های فنی، کارهای سنگین تعمیر و نگهداری و بازسازی و تعمیرات اساسی در سامانه لجستیک نهاجا در سطوح کلیه پایگاه‌ها و یگان‌های عملیاتی نهاجا در طول دفاع مقدس استمرار داشت و هواپیمایی که می‌بایست با تعویض قطعات به سرعت به رده عملیاتی و پروازهای رزمی برگردد، به دلیل تحریم‌های ظالمانه اغلب قطعات بحرانی کانابلایز می‌شد. یعنی یک قطعه سالم از هواپیمای دیگری باز می‌شد و بر روی هواپیمای در دست تعمیر سوار می‌گشت؛ یا قطعاتی که تاریخ مصرف داشتند و باید در هر شرایطی کنار گذاشته می‌شدند، کارکنان فنی اعم از افسر، همافر و درجه‌دار نهایت تلاش خود را به‌کار می‌بستند تا با بازبینی و نوسازی این نوع قطعات را به حد استاندارد کارخانه سازنده بهینه نمایند و مجدداً بر روی هواپیماها سوار کنند و... .

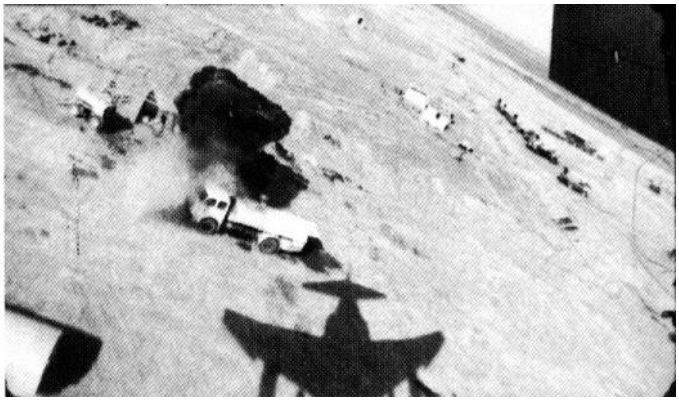
۲ - پرونده کلاسه عملیات ٦ ردیف ٤٣ و اسناد بازرسی نهاجا

با توجه به مشکلات و محدویت‌های به وجود آمده و پیش‌رو در تاریخ سوم آبان ۱۳۵۹، اداره سوم سماجا گزارشی را برای سرتیپ فلاحی جانشین رئیس ستاد تهیه کرد که به شرح زیر بود:

«الف. دشمن در طول هفته گذشته از کاربرد هواپیماهای خود در مناطقی که دارای پدافند هوایی قوی است، اجتناب نموده است، در حالی که نهاجا ناگزیر برای پشتیبانی نزدیک از یگان‌های زمینی در مناطقی که دشمن دارای پدافند هوایی قوی است، پرواز کرده و متحمل تلفات سنگین شده است.

ب. در حال حاضر، نهاجا با خطر پذیری قابل ملاحظه‌ای در نقش واحدهای توپخانه و زمینی عمل می‌نماید، بدیهی است که به علت عدم آمادگی نیروهای زمینی تنها راه منحصر به‌فرد، بکارگیری هواپیماها می‌باشد ولی استفاده از این روش نمی‌تواند برای مدت طولانی دوام داشته باشد و چنانچه یکان‌های توپخانه، پیاده و زرهی وارد عمل نشوند، احتمالاً در آینده بسیار نزدیک کارآیی نهاجا به‌شدت کاهش خواهد یافت.

رئیس اداره سوم سماجا ـ سرهنگ شفیعی»



تصویر شماره ۱۰-۲

سایه جنگنده ایرانی روی زمین پس از پرتاب بمب. حتی تانک‌ها و خودروهای اطراف نیز از آسیب حملات نهاجا در امان نبودند. با انتخاب بمباران ارتفاع پست، دشمن ناگزیر روزها درون سنگر خزیده و شب‌ها به پیش‌روی می‌پرداخت

شایان ذکر است که در خلال انجام مأموریت‌های محوله، پایگاه ششم شکاری در رابطه با جاده تدارکاتی دشمن به معاونت عملیات نهاجا اعلام کرد که مطابق گزارشات مکرر خلبانانی که در منطقه پل‌نو، عملیات پشتیبانی هوایی انجام داده‌اند، اکثر تانک‌های دشمن در تجمع‌های

۲۰ تا ۳۰ دستگاه از نقطه‌ای در امتداد جاده بصره - تنومه قرار گرفته‌اند. در عملیات‌های این پایگاه بیش از ۲۲ میلیون پوند مهمات شامل: انواع بمب، راکت، گلوله و موشک بر دشمن فروریخته شد و ٤٣٤ بار یگان‌های تیپ‌های ٤٣ زرهی، ٢٦ پیاده مکانیزه، ٦ زرهی و...، بمباران هوایی شدند که یک نمونه از آنها طی تصویر شماره ۱۰-۲ ارائه شده است.

٤ـ عملیات جدا کردن منطقه نبرد و انهدام «عقبه دشمن»

یکی از مأموریت‌های مهم نیروی هوایی در پشتیبانی از نیروهای سطحی، عملیات هوایی «مجزا سازی یا جداسازی منطقه نبرد»[1] و انهدام عقبه دشمن می‌باشد که تأثیر مستقیم بر توانایی ادامه عملیات توسط دشمن دارد. در این‌گونه مأموریت‌ها، اغلب خطوط ارتباطی و راه‌های مواصلاتی دشمن از قبیل پل‌ها و جاده‌های راهبردی، مراکز دپو یا آماد و پشتیبانی دشمن (لجستیک) و نیز عقبه و نیروهای احتیاط دشمن همچون پادگان‌ها و مراکز تجمع آمادی آنها مورد هدف قرار می‌گیرند[2].

اساساً امروزه در نبردهای کلاسیک، دو عملیات رزمی «مجزاسازی منطقه نبرد» و «آتش پشتیبانی»، نیروی هوایی با حمله به لجمن «لبه جلویی منطقه نبرد» دشمن آنها را متوقف ساخته و یا وادار به عقب‌نشینی کند؛ به‌این‌ترتیب، نیروهای خودی می‌توانند به‌آسانی پیشروی کرده و یا موجب توقف پیشروی نیروهای دشمن شوند و در نتیجه از یک طرف خودروها و ادوات زرهی بلااستفاده می‌شوند و از طرف دیگر مهمات و آذوقه کافی برای افراد دشمن وجود ندارد که این امر می‌تواند موجب از بین رفتن انگیزه و میل جنگجویی و حتی عصیان نیروهای دشمن در صحنه نبرد شود. به همین دلیل سامانه فرماندهی و عملیاتی نهاجا، به منظور استفاده بهینه از آتش پشتیبانی خود سعی داشت تا پس از بمباران پایگاه‌های هوایی، زیرساخت‌های حیاتی دشمن و کسب «برتری هوایی» با تهیه آتش پشتیبانی هوایی و یورش به لبه جلویی منطقه نبرد (لجمن) دشمن و متوقف ساختن آنها؛ یا در قالب مأموریت‌های «جداسازی منطقه نبرد» از پشت یا عقبه هم به نیروهای دشمن یورش برده و با قطع خطوط مواصلاتی و تدارکاتی آنها را مستأصل سازد. به این صورت که تلاش منسجم و دستور فراگیر آن از تاریخ ۱۳۵۹/۸/۳

---

1 - Air Interdiction

۲- حبیبی، نیک‌بخش (۱۳۹۱) «ماهیت قدرت هوایی» تهران: مرکز انتشارات راهبردی نهاجا، ص۲۵۳.

از سوی فرماندهی نهاجا ابلاغ و در تاریخ ۱۳۵۹/۸/۱۳ در تقدم یکم واقع شد[1]. با این وجود، برابر شواهد و مدارک، این نوع مأموریت از دومین روز جنگ عملاً توسط پایگاه‌های هوایی تبریز، مهرآباد، شهید نوژه همدان، چهارم شکاری در دزفول و ششم شکاری بوشهر صورت پذیرفته است و روند آن با شیب بسیار ملایمی در ماه‌های بعد استمرار داشته و فرایند اجرای عملیات مدت‌ها به طول انجامیده است. به‌عنوان نمونه، می‌توان به انهدام پل‌های راهبردی دشمن از جمله «پل تنومه» که از شاهرگ‌های ارتباطی دشمن در جبهه میانی خوزستان بوده است؛ یاد کرد که به دست شادروان سرگرد خلبان ارسلان مرادی و ستوان‌یکم خلبان مجید علیدادی با راهورد (تاکتیک) بمباران لیزری مورد هدف قرار گرفت و منهدم شد که در شرح عملیات به آن و برخی از موارد شاخص دیگر اشاره شده است.

الف ـ فرایند عملیات‌های قطع خطوط مواصلاتی و انهدام عقبه دشمن

در عراق، پل‌های گوناگونی بر انشعابات رودهای دجله و فرات بنا نهاده شده بود و نیز پل‌هایی که بر فراز دره‌ها به منظور عبور قطارها و وسایط نقلیه در داخل این کشور ساخته شده و مورد بهره برداری قرار گرفته بود، به طور قاطع تمامی آنها برای نهاجا در زمره اهداف راهبردی تلقی می‌شدند و انهدام آنها می‌توانست در سرنوشت جنگ تأثیر به سزایی داشته باشد.

به علاوه، نظربه این که بازسازی و نگهداری ادوات سنگین و سبک زرهی، تأمین شهرها و روستاهای نزدیک، آموزش و اعزام گروهی سربازان و داوطلبان مردمی یا «جیش‌الشعبی» به جبهه‌ها و سرویس‌های پشت جبهه از کارهای حرفه‌ای پادگان‌ها در عراق بوده است و این مأموریت‌ها علاوه بر اختلال در امور لجستیک موجب تخریب روحیه سربازان دشمن می‌شد و بمباران این پادگان‌ها دشواری‌ها و کاستی‌هایی را برای سامانه رزمی نیروی زمینی ارتش عراق فراهم می‌کرد؛ لذا در این مبحث به برخی مأموریت‌های شاخصی که به همین منظور توسط پایگاه‌های مقدم نهاجا به ویژه پایگاه دوم شکاری و سوم شکاری همدان و خلبانان اعزامی از دیگر پایگاه‌ها نظیر پایگاه یکم شکاری در مهرآباد در قالب «عملیات انهدام پل‌های راهبردی و خطوط مواصلاتی» و «عملیات انهدام عقبه دشمن و پادگان‌ها» صورت پذیرفته است، به عنوان نمونه اشاره می‌شود.

۱- برابر راهنمای ابلاغی «قطع خطوط مواصلاتی دشمن چه در داخل خاک عراق و چه در مناطق اشغالی و تحت تصرف همچنان در اولویت یکم و بمباران مراکز نفتی و پالایشگاه‌ها و تلمبه‌خانه‌های نفتی در اولویت دوم و «پشتیبانی نزدیک هوایی» از تحرکات لشکرهای موجود در «ارومیه و کردستان، کرمانشاه و خوزستان» در اولویت سوم، صادر و مورد تأکید قرار گرفت.

در این راستا ابتدا به یکی از خطیرترین مأموریت قطع خطوط مواصلاتی دشمن در استان خوزستان در روز دوم مهر ۱۳۵۹ که برابر فرگ پروازی به پایگاه یکم شکاری (مهرآباد) مبنی بر انهدام دقیق «پل راهبردی تنومه» در استان بصره عراق به عنوان نخستین هدف راهبردی با بمب‌های لیزری محول شده بود، اشاره، آنگاه نگاهی به برخی مأموریت‌های شاخص دیگر می‌شود:

به منظور انهدام «پل تنومه»، سرگرد خلبان ارسلان مرادی و ستوانیکم خلبان مجید علیدادی در جایگاه فرمانده گروه پروازی در یک هواپیما، خلبانان فرمانده یا لیدر گروه پروازی «آرش»[1] با هواپیمای « اف٤دی» دی و در بال ایشان، دو فروند جنگنده دیگر به پرواز درآمدند و پس از سوخت‌گیری هوایی درآسمان ایران که عملیاتی همراه با خطرپذیری یا «ریسک» فراوان بود، به‌سوی هدف خود که «پل تنومه دراستان بصره» بود، رهسپار شدند. سرگرد ارسلان مرادی در کابین جلو، دسته پروازی را هدایت و ستوانیکم مجید علیدادی هم در کابین عقب او، مسئول تاباندن انرژی لیزر بر هدف بود.[2]

بر اساس توجیه انجام شده، هر دو هواپیما در ارتفاع پست و سرعت زیاد از کنار هم رد شده و هواپیمای لیدر شروع به تاباندن اشعه روی هدف کرد و پس از چند لحظه هواپیمای دیگر «پل راهبردی تنومه» را بمباران کرده و می‌گریزند. پل کاملاً منهدم می‌شود، ولی هواپیمای لیدر مورد اصابت گلوله‌های ضد هوایی دشمن قرار گرفت و آسیب فراوان دید که خلبان به هر شکل ممکن هواپیما را از آن وضعیت بیرون آورده و با مشکلات فراوان خود را از مهلکه بیرون کشید. اما به علت اصابت گلوله‌های ضدهوایی، سامانه هیدرولیک هواپیما از دست رفته و درنتیجه کنترل فرامین بسیار دشوار بود و حتی نشان‌دهنده‌های هواپیما کلاً از کار افتاده بود، بنابراین، سرعت و ارتفاع را نیز باید حدس می‌زد و روی تجربه بالای خود محاسبه می‌کرد.

خوشبختانه، رادیوی او هنوز از کار نیفتاده بود، بنابراین با رادار منطقه تماس گرفت و ضمن اعلام وضعیت اضطراری، چگونگی وضعیت هواپیما را اعلام کرد. نزدیک‌ترین پایگاه بر اساس محاسبه رادار برای این هواپیمای اضطراری، پایگاه پنجم شکاری (امیدیه) در نظر گرفته شد و رادار، هواپیما را به سوی آن پایگاه هدایت کرد که از بخت بد او هواپیما حدود چند مایلی پایگاه

---

۱ - این «شناسه پروازی» به دلیل این‌که «آرش» نام فرزند ارشد جلودار یا لیدر گروه پروازی شادروان سرگرد ارسلان مرادی بود، انتخاب شده بود.

۲ - در بمباران‌های لیزری که هواپیماهای نسل قبلی (مربوط به دهه ۱۹۶۰) الزاماً باید دو فروند هواپیما شرکت نماید که فروند نخست می‌بایست دقیقاً بر روی هدف پرواز نموده و به‌وسیله سامانه «تعیین‌کننده» (دیزیکنیتور) اشعه لیزری خود محل مورد نظر را به‌طور دقیق مورد تابش اشعه قرار دهد تا هواپیمای دیگر بتواند در مخروط اشعه تابیده شده، بمب‌های خود را رها ساخته و هدف را دقیقاً منهدم سازد.

امیدیه بود که «وضعیت قرمز» اعلام شد و ناگریز پدافند آن آتش به اختیار شد وبرج مراقبت، هواپیما را به سوی پایگاه بوشهر راهنمایی کرد. در حالی که هواپیما در مسیر بوشهر بود؛ برج مراقبت امیدیه دوباره اعلام کرد که پایگاه بوشهر هم «وضعیت قرمز» به خود گرفته و بهتر است که به سمت پایگاه شیراز بروند.

در چنین شرایط بحرانی، به‌رغم کمبود سوخت، خلبانان با حفظ خونسردی به هر زحمتی که بود، فرامین را کنترل و هواپیما را با اوجگیری به سمت شیراز هدایت کردند. به دلیل این‌که زیر هواپیما کلاً آسیب دیده بود، خلبانان می‌بایست چرخ‌ها را به حالت اضطراری پایین می‌دادند و به طور حتم از پایین آمدن و قفل شدن آن اطمینان حاصل می‌کردند.

البته در چند شرایط بسیار بحرانی و اضطراری خلبانان مجاز بودند اهرم صندلی پران را کشیده و هواپیمای آسیب دیده را ترک کنند. ولی آنان تلاش داشتند که به هر شکل ممکن همین هواپیمای به شدت آسیب دیده را به زمین بنشانند. اما شوربختانه، چرخ‌های هواپیما به طور کامل باز نشدند. درنتیجه چرخ‌ها وضعیت معلومی نداشتند. جناب مرادی با شیراز تماس گرفت و وضعیت خود را گزارش کرد، سریعاً یک فروند جنگنده «اف۱٤» به منظور بررسی وضعیت هواپیما و چرخ‌های آن به پرواز درآمد و از نزدیک همه چیز را مورد بررسی قرار داد. به محض این‌که هواپیمای «اف۱٤» به آنها رسید، جهت وارسی موضوع، چرخی دور هواپیما زد و متوجه شد که واقعاً همه چیز آسیب فراوان دیده و از همه بدتر چرخ‌ها به حالت نیمه باز و معلق باقی مانده اند که بدترین شرایط است و با این حالت به هیچ وجه نمی‌توان عمل نشستن را انجام داد.

در همان زمان، از بد حادثه این پایگاه نیز در تهدید یورش هوایی دشمن و در وضعیت قرمز قرار گرفت و اجازه فرود داده نشد و درنتیجه ترک هواپیما اجتناب ناپذیر شد. به ناچار، سرگرد ارسلان مرادی و ستوان‌یکم مجید برابر روش با یادآوری نام خداوند سبحان «اهرم صندلی‌پران» را با قدرت کشیدند.

به محض کشیده شدن اهرم صندلی پران، اول کاناپی جلو و بعد کاناپی عقب از هواپیما جدا شده و به بیرون پرتاب می‌شود، سپس صندلی کابین عقب از هواپیما جدا شده و به طور خودکار به کار خود ادامه می‌دهد و چتر او باز می‌شود؛ اما از بخت بد، سامانه صندلی‌پران کابین جلو به علت گلوله‌هایی که زیر هواپیما اصابت کرده بودند، عمل نکرد.

در این اثنا هواپیمای «اف۱٤» که برای همراهی برای کمک به او آمده بود، حداکثر تلاش خود را می‌کند که او را دلداری دهد. در این میان در آن سو و کمی دورتر ستوان‌یکم مجید علیدادی با چتر بازشده خود آرام آرام به سمت پایین می‌رفت و در این سوی ماجرا سرگرد مرادی در حال دست و پنجه نرم کردن با یک هواپیمای بدون در و پیکر و معیوب بود که به سرعت در حال از دست دادن ارتفاع بود و خطر سقوط آن کاملاً قطعی بود. جناب ارسلان مرادی واقعاً مستأصل شده بود و نمی‌دانست چکار باید بکند. مع‌الوصف او به خاطر داشت که زمان نه چندان دور که سرعت هواپیماهای ملخ‌دار کم بود، چتر را در بیرون از هواپیما به‌خود می‌بستند و بعداً سوار هواپیما می‌شدند و در شرایط اضطراری خلبان روی بال هواپیما می‌آمد و مانند چتربازان حرفه‌ای خود را در هوا رها می‌کرد، آنگاه دستگیره چتر را می‌کشید تا چتر باز شود. به همین منظور سرگرد مرادی بدون در اختیار داشتن «چک لیست» ابتدا مبادرت به باز نمودن قیدها می‌نماید، شاید باز کردن چند قید در زمان عادی کار مشکلی نباشد و چند ثانیه زمان ببرد، ولی در حالت اضطرار و زمانی که هواپیمای بی در و پیکر هر لحظه آخرین قطرات سوخت خود را نیز مصرف نموده و موتورهایش در حال واماندگی است و باد به شدت به سر و روی خلبان می‌خورد، بسیار کار مشکل و طاقت‌فرسایی است. به هر تقدیر او پس از باز نمودن قید و بندها سعی می‌کند با آخرین قطرات سوخت هواپیما را به حالت اوج گیری قرار دهد که در هر صورت او وقتی به حالت اوج گیری می‌رسد با تمام تلاش و توان روی دسته فرامین فشار می‌آورد، که این عمل موجب آوردن «جی» (G) منفی به هواپیما و پرت شدن او از هواپیما می‌گردد. درنتیجه این حرکت و عمل جناب مرادی به شدت از هواپیما پرت می‌شود، ولی متأسفانه با همان شدت به سکان عمودی هواپیما برخور می‌کند و ضمن آسیب شدید، استخوان ترقوه‌اش هم می‌شکند[1].

---

۱ - دلیل این کار آن است که ایشان با همه تجربه خود به علت نداشتن چک لیست و فشار روحی یا استرس هنگام باز نمودن قید و بندها یادش می‌رود که لوله ماسک اکسیژن خود را از منبع اکسیژن که به هواپیما متصل است، جدا گرداند، بنابراین به وسیله همین لوله آویزان گشته و با همان سرعت که پرت می‌شود روی بال و بدنه غلط می‌خورد و در اثر آن به سکان عمودی هواپیما برخورد می‌نماید.

تصویر شماره ۱۱-۲

شادروان سرگرد خلبان ارسلان مرادی قهرمان حادثه فانتوم از گروه پروازی «آرش» با درجه سروانی در سمت راست دیده می‌شود، سمت چپ ستوانیکم خلبان مجید علیدادی کابین عقب در این پرواز بوده است.

حالا تصور کنید با دست شکسته، استخوان ترقوه دو تا شده و درد بسیار زیاد در سراسر بدن می‌بایست اهرم بازشدن چتر را بکشد که واقعاً بسیار کار مشکلی است. به هر تقدیر به لطف الهی این دلاور قهرمان در آخرین لحظات از عهده این کار هم بر می‌آید و درنتیجه چتر او آنقدر دیر باز می‌شود که در حقیقت به حالت نیمه باز پیکر سرگرد ارسلان مرادی به زمین اصابت می‌نماید و سرانجام با تنی مجروح به کمک افراد محلی به بیمارستان منتقل می‌شود و...[۱]

با این پیشینه به برخی دیگر مأموریت‌های «ممانعت هوایی» یا «جداکردن منطقه نبرد» به عنوان نمونه اشاره می‌شود:

پایگاه سوم شکاری (شهید نوژه)، در روز سوم مهرماه با شش دسته دو فروندی ضمن حمله به پایگاه‌های هوایی عراق به‌منظور کسب برتری هوایی و انهدام بخشی از تأسیسات اقتصادی در خانقین و بغداد، در جبهه‌های زمینی نیز در محورهای «بدوه» به «مهران» و «مندلی» به «سومار» اجرای مأموریت کرد تا در مأموریت پشتیبانی نزدیک هوایی و قطع خطوط مواصلاتی دشمن مشارکت داشته باشد.[۲] در این مأموریت‌ها اهدافی همچون پادگان التاجی (مختصات

---

۱ - ستوان‌یکم علیدادی به رده پروازی بازگشت و از آسمان کشور پاسداری نمود و پس از جنگ برای دوره معلمی به هواپیمای «میگ۲۹» منتقل شد و در آخر با درجه سرتیپ دومی در سمت فرماندهی پایگاه چاه‌بهار در سال ۱۳۸٤ بازنشسته شد و سرگرد ارسلان مرادی پس از مدتی بازنشسته شد و در شرکت‌های خصوصی مشغول پرواز شد و در سال ۱۳۹۱ پس از بازنشستگی بر اثر عارضه قلبی جان به جان‌آفرین تسلیم کرد. «روانش شاد و تا باد چنین بادا»

۲- پورداراب، سعید و دیگران، (۱۳۸٤) «تقویم تاریخ دفاع مقدس»، تهران: مرکز اسناد انقلاب اسلامی، جلد دوم، ص۱۰۵.

۳۳۲۷۴۰ شمالی و ٤٤١٦٠٠ شرقی)، تأسیسات نظامی تحقیقاتی عراق در «سلمان پاک»، منهدم شد. همچنین به درخواست دَسک لشکر۸۱ زرهی کرمانشاه، چهار فروند هواپیمای «اف٤ئی» به‌منظور پشتیبانی نزدیک هوایی از یگان‌های خودی و انهدام نیروهای دشمن به منطقه غرب کشور اعزام شدند.

در روزهای چهارم، پنجم و هفتم مهرماه، فرماندهی پایگاه دوم شکاری تبریز به منظور قطع خطوط مواصلاتی[1] در چندین مأموریت متوالی با جنگنده «اف٥»سه تقاطع جاده و راه آهن به مختصات ٣٦٤٢ شمالی و ٤٢٢٣ شرقی و پل روی رودخانه دجله بین موصل و اربیل به مختصات ٣٦١٦ شمالی و ٤٣٣٨ شرقی به همراه آنتن مایکرویو کنار پل و نیز جاده مواصلاتی از موصل به مرکز ترکیه در مختصات ۳۷۰۳ شمالی و ٤٢٣٨ شرقی و نیز دو دهانه پل دیگر در «اربیل» و شمال «کرکوک» را بمباران و منهدم کرده است که میزان تخریب ۸۰ درصد برآورد شده بود.

در روزهای نهم، دهم و یازدهم مهر، مأموریت انهدام یکی از پل‌های راهبردی دشمن به پایگاه ششم شکاری محول می‌گردد که با توجه به اهمیت موضوع و نقش کلیدی این عوامل و به منظور اهمیت انهدام این پل‌ها به یکی از خاطرات دست‌نویس شهید بزرگوار «عباس دوران» اشاره می‌شود:

- **خاطره‌ای از شهید دوران درباره انهدام پل راهبردی**

«در مورخ ۱۳۵۹/۰۷/۰۹، یک دسته پروازی به خلبانی شهید دوران /شهید خلعتبری در یک هواپیما و سروان کدیور /شهید رنجبر در هواپیمای دیگری برای بمباران پل‌هایی در العماره برابر فرگ پروازی ستاد نیرو عازم مأموریت محوله شدند و با هواپیماهای مسلح به بمب و... به آن سمت پرواز کردند. یک هواپیمای دیگر نیز به عنوان پوشش هوایی، این دسته پروازی را همراهی و با خود موشک هوا به سطح ماوریک حمل می کرد.

برای انجام دقیق مأموریت و حصول اطمینان ازداشتن سوخت کافی، در منطقه‌ای در شرق مسجد سلیمان از هواپیمای تانکر سوخت مورد نیاز را دریافت کرده و در ارتفاع پست به سمت هدف اصلی ادامه مسیر می‌دهند. برابر اطلاعاتی که در بریفینگ به دسته پروازی داده شده بود، در مسیر پروازی آنها لشکرهای نیروی زمینی استقرار داشتند که تعداد زیادی سامانه موشک «سام٦» نیز به عنوان تهدید پدافندی همراه آنان بود.

---

۱ - پیام شماره ۱۸۸-۰٦-۲۰۱ پایگاه دوم به ستاد نهاجا که میزان تخریب ۸۰ درصد برآورد شده بود.

خوشبختانه دسته پروازی به سلامت به هدف خود رسیده و از ارتفاع پست به منظور بمباران هدف اوج‌گیری می‌نماید که شهید دوران به ارتفاع ۸۵۰۰ پایی و شماره ۳ یا همان هواپیمای پوششی در ارتفاع ۱۲۰۰۰ پایی بمب‌ها و موشک‌های خود را رها می کنند و با انجام مأموریت به سلامت به پایگاه ششم بر می گردند.

برابر اطلاع، پل‌ها کاملاً منهدم نمی‌شوند و روز بعد یک دسته سه فروندی دیگر مجدداً به خلبانی شهیدان دوران /خلعت‌بری در یک هواپیما و سروان کیان ساجدی /شهید رنجبر در هواپیمای دیگر و نیز سروان سفیدموی‌آذر[1] و شهید خسروی در هواپیمای سوم به پرواز درآمده و پس از سوخت‌گیری به ارتفاع پست، حدود ۱۰۰۰ الی ۱۵۰۰ پایی به سمت هدف می‌روند.

از نقطه‌ای که دو دریاچه کوچک وجود دارد، دید کم می‌شود و زمانی که خلبانان به منظور بمباران اوج گیری «*PUP*» می‌نمایند، کاملاً درون ابر می‌روند و همدیگر را گم می کنند، از طرفی به علت ابر بودن منطقه، پس از اوج گیری به هیچ وجه پایین را نمی‌بینند و محل بمباران اصلاً مشخص نبوده است که به همین دلیل برای بار دوم هم بمباران پل‌های العماره لغو می‌شود[2].»

در روز سوم، خلبانانی دیگر این مأموریت را به صورت کامل انجام می‌دهند، ولی غرض از گفتن خاطرات دست‌نویس این شهید بزرگوار، اهمیت زمان مورد هدف قرار دادن این‌گونه پل‌های راهبردی را نشان می‌دهد که برای زدن آنها سه روز متوالی هر روز سه فروند هواپیما به سمت اهداف گسیل، تا موفق به انجام کار شدند.

- **شناسایی و عکسبرداری شبانه**

در مورخ ۱۳۵۹/۷/۱۰، فرماندهی نهاجا (دفتر ویژه) طی پیامی به پایگاه ششم، مأموریت انهدام پل‌های مسیر بصره به جنوب خرمشهر در سه نقطه را ابلاغ و تأکید می کند که هر نقطه توسط یک دسته دو فروندی منهدم و ترتیبی داده شود که از هواپیمای «آر.اف٤» نیز برای عکس‌برداری استفاده شود که به نمونه‌هایی از مأموریت‌های خطیر «آر.اف٤» در تاریکی شب اشاره می‌گردد.

---

۱ - از خلبانان متدین، انقلابی- مومن، با دانش و قهرمانان مسلم دوران دفاع مقدس که پس از قبول مسئولیت‌های سنگین از جمله فرماندهی پایگاه ششم شکاری بوشهر در سامانه فرماندهی نهاجا از سال ۱۳٦۰ به بعد همراه با شهید بابایی و... وی سرانجام در سال ۱۳۷۲ در سمت جانشین فرماندهی نهاجا شهید منصور ستاری به درخواست شخصی بازنشسته گردید.

۲ - بنگرید به: قاضی‌میرسعید، سیدحکمت (۱۳۸۸) «بمبی در کابین» تهران: نشر صریر، صص ۲۰۰-۱۸۱.

اکثر عملیات‌های عکس‌برداری هوایی در روز انجام شد و فقط در چند مورد محدود به‌صورت شبانه، صورت گرفت. مورد اول مربوط به نصب پل از سوی دشمن، برای عبور از کارون بود. نیروهای عراقی در تاریکی بامداد ۱۹ مهرماه، در محلی به نام مارَد که در حدود ۲۰ کیلومتری شمال آبادان قرار دارد، موفق به احداث پل بر روی رودخانه کارون شدند[۱]. در سپیده‌دم همان روز، عراق با استفاده از این پل، یگان‌های رزمی خود را به شرق این رودخانه منتقل کرد و آنها را در منطقه گسترش داد[۲]. پایگاه دریایی خرمشهر اولین یگانی بود که پس از دریافت اطلاعات و گزارش‌های اولیه، درخواست عکس‌برداری از منطقه بین شادگان تا سلمانیه را به منطقه دوم دریایی بوشهر اعلام کرد. این درخواست از طریق سلسله‌مراتب به نیروی هوایی منتقل گردید[۳]. درحالی‌که دشمن مشغول نصب پل بر روی کارون بود، با توجه به شرایط پیش‌آمده و اخبار جسته‌وگریخته در این مورد، برای تعیین محل دقیق پل، در اواخر شب ۱۸ مهرماه، دستور عکس‌برداری شبانه از محدوده تقریبی در حوالی دارخوین به گردان شناسایی ابلاغ شد و این مأموریت با یک طرح‌ریزی دقیق و با سرعت مافوق صوت در دل تاریکی شب، در ارتفاع پست (حدود ۵۰۰ پا) بازدن پنج فِلَش (جهت روشن کردن آسمان) توسط خلبانان «آر.اف٤» صورت گرفت و پس از فرود هواپیما در مهرآباد، عکس‌ها همان موقع ظاهر و همراه با تفاسیر به‌سرعت برای نهادهای ذی‌ربط فرستاده شد[٤].

موردی دیگر، همان ماه‌های اول جنگ، نیروهای عراقی پلی را روی رودخانه کرخه در غرب اهواز نصب‌کرده و مشغول انتقال نفرات و تجهیزات خود بودند. خبر نصب پل به گردان‌های شکاری داده و دستور انهدام آن صادر شد. چند بار پرواز برای یافتن محل پل ناموفق بود چون دشمن با یک مهندسی حساب شده، پل را در زیر آب پنهان کرده بود و همین عامل، مانع دیده شدن آن از هوا می‌شد که ناگزیر مأموریت شناسایی پل به شب موکول شد. به ابتکار افسر عملیات گردان، به منظور مصونیت از گلوله‌های ضدهوایی دشمن، زره‌ای فولادی به وزن دو تن زیر هواپیمای «آر.اف٤» بسته شد و هواپیما به سوی هدف پرواز کرد.

۱- پورداراب، سعید و دیگران (۱۳۸٤)، «تقویم تاریخ دفاع مقدس، حوادث مهر ۱۳۵۹»، جلد۲، تهران: مرکز اسناد انقلاب اسلامی، ص ٤۳۱.

۲- سیدعلی بنی‌لوحی و دیگران (۱۳۷۹)، نبردهای شرق کارون به روایت فرماندهان، مرکز مطالعات و تحقیقات جنگ سپاه، ص۵۳.

۳ - سیاری، حبیب‌اله و دیگران (۱۳۸۹)، «حماسه مقاومت، تقویم تاریخ دفاع مقدس نداجا» مرکز مطالعات راهبردی نداجا، جلد۳، ص ۱۰۳.

٤ - خاطرات امیر سرتیپ دوم خلبان فرج‌الله فرسیابی از خلبانان جانباز هواپیمای «آر.اف٤»

با رسیدن به فاصله مناسب روی هدف، دوربین‌های مادون قرمز آغاز به کارکردند و به‌رغم شدت آتش پدافند هوایی محافظ پل که آسمان را در دل شب فروزان کرده بود و به نوعی در آن لحظه شاید نقطه‌ای به‌اندازه سرسوزن در آسمان منطقه نبود که آماج گلوله‌های پدافندی قرار نگرفته باشد، با عبور مستقیم از روی پل عکس‌های بسیار جالبی از هدف گرفته شد. البته پس از فرود و وارسی هواپیما مشخص شد که گلوله‌های بی‌شماری به هواپیما و مخصوصاً زرهی که به زیر آن بسته شده، برخورد کرده بود که به‌جز یک گلوله ۵۷ میلی‌متری که در بال حفره عمیقی ایجاد کرده بود، بقیه توسط زره دفع شده بودند.

- **ادامه مأموریت‌های قطع خطوط مواصلاتی و انهدام عقبه دشمن (ممانعت هوایی)**

پس از بررسی عکس‌های گرفته شده، به دلیل اختلاف دمای پل با محیط اطراف، محل دقیق پل موردنظر کشف و موقعیت آن برای بمباران به ستاد گزارش شد[۱].

در تاریخ ۱۳۵۹/۷/۱۸، یک مأموریت مهم و خطرناک دیگر به پایگاه ششم جهت قطع خطوط مواصلاتی دشمن محول می‌شود که این عملیات به‌جلوداری یا لیدری سروان علیرضا یاسینی و هواپیمای شماره دو آن به خلبانی سرگرد محمد حاجی به همراه سرگرد قدرت‌اله کیانجو که هردو از هنرآموزگاران متعهد و صاحب نام نهاجا بودند، محول می‌شود که متاسفانه حین اجرای مأموریت در خاک دشمن، هواپیمای شماره دو مورد هدف پدافند قرار گرفته و ساقط گردید و خلبانان آن شهید شدند[۲].

در عصر روز ۲۵ مهر ۱۳۵۹، هنگامی که یک دسته پروازی در عمق خاک دشمن مأموریت برونمرزی انجام می‌داد، درگیری سرگرد یداله جوادپور[۳] لیدر این دسته در آسمان عراق و برفراز منطقه کرکوک با دو فروند جنگنده (سوخو۲۰) رخ می‌دهد که سرنگونی دو فروند از پرنده‌های دشمن را در عمق خاک عراق دربر داشت. این موفقیت، نمونه‌ای از اعتمادبه‌نفس خلبانان نهاجا را به نمایش گذاشت تا انگیزه‌های آنها را درنبرد هوایی هرچه بیشتر افزایش دهد.

در آغازین روز آبان ۱۳۵۹، پایگاه چهارم شکاری دزفول «پل سابله» در جنوب بستان بر رودخانه کرخه را منهدم کرد. این پل، کار گردان‌های زرهی لشکر۹ زرهی ارتش عراق را بسیار

---

۱ - خاطرات امیر سرتیپ دوم خلبان ناصر رضوانی (افسر عملیات و فرمانده گردان شناسایی در دوران دفاع مقدس)

۲ - پیکر مطهر این دو شهید به همراه ۵ تن دیگر از شهدای خلبان از جمله سروان محمد صالحی و ستوانیکم خالد حیدری در مهر ۱۳۹۱ به وطن باز گشتند و طی تشریفات خاصی به خاک سپرده شدند.

۳ - سرگرد یدالله جوادپور از خلبانان شجاع و فرماندهان کم‌نظیر نهاجا بود، در مرحله آغازین دفاع مقدس حماسه‌ها آفرید و در اواسط جنگ به سمت فرماندهی پایگاه دوم شکاری از سوی سرهنگ صدیق منصوب گشت و مدیریت آمرانه‌ای از خود به نمایش گذاشت. پس از جنگ تحمیلی به درخواست شخصی بازنشسته شد و بعداً به کشور کانادا مهاجرت نمود.

آسان کرده بود و آنها به آسانی ادوات زرهی و خودروهای پشتیبانی خود را از این پل عبور داده و به غرب اهواز می‌رساندند.

در روز اول آبان، برابرگزارش اداره دوم سماجا، درجنگ‌های خیابانی خرمشهر، هواپیماهای پایگاه هوایی بوشهر با ۲٤ تیر بمب و ۸۵۰ تیر فشنگ ۲۰ م.م در محور شلمچه بر یک گروه نظامی عراقی که قصد ورود به خرمشهر را داشتند، یورش برده و گمرک خرمشهر که چندصد خودرو و هزاران کانتینر مملو از کالا درآن به تاراج می‌رفت را، چندین‌بار بمباران کـردند[1].

از روز سوم آبان، پایگاه هوایی همدان مسئولیت پوشش هوایی «قرارگاه مقدم نزاجا درغرب و لشکر ۸۱ زرهی کرمانشاه» را در برابر تک‌های دشمن تقبل کرد و در روز ۱۳۵۹/۸/۲۹ همراه با عملیات «عاشورا» با ۳٦ تیر بمب‌های خوشه‌ای و «بی.اِل-۷۵۵» و «جی.پی.بی» به ۲۹ هزار و ۱٦۰ پوند و سه هزار و ۸٤۰ تیر فشنگ بیست میلی‌متری ثاقب به وزن دو هزار و ۳۰۰ پوند به نیروهای دشمن در غرب سومار حمله‌ور شد وآتش توپخانه آنان را خاموش و برخی از ادوات جنگی را منهدم کرد.

انجام عملیات‌های فوق چنان مؤثر بود که بازتاب آن در اطلاعیه‌های سماجا درج گردید. به عنوان نمونه در اطلاعیه ۲٦۸ به برخی از این فعالیت‌های نهاجا از ساعت ۷ صبح «پانزدهم آبان‌ماه» تا ۷ صبح روز بعد به شرح زیر اشاره شده است.

الف- انهدام پست دیده بانی و استراق سمع دشمن در شمال عراق (پنجوین) با میزان ۸۰ درصد برآورد خسارت.

ب- در منطقه جنوب‌غربی در شمال بستان، هشت دستگاه خودروی نظامی دشمن منهدم شد.

پ- نیروهای دشمن مستقر در اطراف آبادان و خرمشهر مورد حمله جنگنده‌های نهاجا قرار گرفتند و حدود ۱۵ دستگاه کامیون منهدم و تعدادی از افراد دشمن کشته و زخمی شدند.

ت- پاسگاهی در اطراف حلفائیه عراق و ۱۸ دستگاه تانک و کامیون دشمن در همین ناحیه به کلی نابود شد.

در آخرین روز آبان، پایگاه شکاری تبریز با ۱۲ فروند هواپیمای «اف۵ئی» دو بار به پادگان «چومان» و پادگان «مرگه سور» حمله‌ور شد و شماری از خودروهای نظامی و ماشین‌آلات

---

۱ - پورداراب، سعید و دیگران (۱۳۹۰) «تقویم تاریخ دفاع مقدس» تهران: مرکز اسناد انقلاب اسلامی، ج۳، ص ۸٦۳.

راهسازی و ساختمان‌ها و تأسیسات پادگانی را منهدم کرد. پایگاه سوم همدان نیز با چهار فروند هواپیمای فانتوم، پادگان «پنجوین» را مورد حمله هوایی قرار دادند و علاوه بر انهدام مخازن و تأسیسات پادگانی، دو دستگاه تانک و یک عراده توپ ضد هوایی را منهدم کرد.

عملیات جدا کردن منطقه نبرد و انهدام عقبه نیروهای دشمن در طول دوران دفاع مقدس همچنان ادامه داشت که در پایان این مبحث به ذکر خاطره دیگری از یادداشت‌های روزانه شهید اردستانی در مورخ ۱۳۵۹/۱۰/٤ استناد می‌شود:

چهل و دومین پرواز بمباران در «رانیه» (شرق عراق) انهدام یک تیپ گسترش یافته به همراه سروان حبیب بقایی

در چند روز گذشته قرار بود برویم، نزدیک رانیه و تیپ گسترش یافته‌ای را که دیده بودم، (حین شناسایی مسلح در پرواز) بمباران کنیم. ولی هوا خراب می‌شد! یعنی عمر دوستان پایان نیافته بود و یا خدا نمی‌خواست که در آن روزها به جهنم بروند تا اینکه روز چهارم دی‌ماه ۱۳۵۹ فرا رسید و ما طرح‌ریزی کردیم که طوری به آنها حمله کنیم که هنوز از خواب بیدار نشده باشند. خلاصه قرار شد که دو فروند هواپیما با مهماتی برابر چهار فروند به آنها حمله کنیم. یعنی اولین‌بار بود که از جنگ تا حال به هواپیمای «اف۵» اینقدر مهمات زده بود، البته گفتند: آزمایشی هم هست. به هر حال رفتیم و کارهای قبل از پرواز را انجام دادیم و آماده شدیم برای بلند شدن، هنوز آفتاب بیرون نیامده بود که ما بلند شدیم و به سوی هدف پرواز کردیم، هوا کمی خراب بود و قرار هم بر این بود که من با ارتفاع کم بمب‌ها را بزنم و شماره دو اوج‌گیری کرده و از ارتفاع بالا بمب‌هایش را بزند یعنی نوع بمب‌هایمان همینطور هم بود.

به هر حال رفتیم و همین که مرز را قطع کردیم و وارد خاک عراق شدیم، یکی از عوامل عراقی در رادیو صدا می‌زد که برگردید، میگ‌ها آمدند! زود باشید به سمت چپ گردش شدید گذاشته و برگردید؟ البته ناگفته نماند که روی مرز مقداری ابر بود که من از داخل آنها رد شدم و شماره دو یک لحظه مرا گم کرد ولی من او را می‌دیدم، به هر حال ما اول فکر کردیم رادار خودمان هست که داره میگه برگردید! دودل شدیم که برویم یا برگردیم؟! رفتیم ولی خیلی نگران بودیم! قرار شد و من به شماره دو گفتم چهار بمب را در یک بار بزنیم ولی یه مقدار ناجور بود هدف را پیدا کردیم و به طرف آن رفتیم وقتی من بمب‌هایم را زدم. هواپیما بحالت بدی افتاد و نزدیک بود من بخورم زمین!! دیگه خدا خواست و زنده ماندم یعنی وقتی من بمب‌ها را رها کردم. هواپیما سریع به طرف زمین رفت و من چشمم را بستم

و مرگ را دیدم و فکر کردم دیگر تمام است، وقتی چشمم را باز کردم، هواپیما هفت جی مثبت و یک جی منفی کشیده بود. البته تمام این‌ها در یک لحظه گذشت، ولی از این لحظه خطرناک بگذریم. پرواز پرثمری بود، چون شب رادیو عراق اعلام کرد که ۱۸ نفر کشته و مجروح شده‌اند، ولی بعد که خبر آوردند از آن تیپ تعداد ۲۰٤ نفر کشته و مجروح شده بودند، البته اعلامیه رادیو عراق این طور بود که دو فروند از هواپیماهای مزدور ایران به یکی از دهکده‌های مدرن ما در نزدیکی رانیه حمله کردند که بر اثر آن ۱۸ نفر کشته و مجروح بجای گذاشت و آنها توسط پدافند زمین به هوا هدف قرار داده شده و مجبور به فرار شدند.

ب ـ زیان‌های وارده به دشمن

اگرچه این عملیات برای کند کردن روند یورش ارتش عراق برای گرفتن سرزمین‌های استان‌های غربی و جنوب غربی کشور ایران از اهمیت فراوانی برخوردار بود اما به پیروی از تاکتیکی بودن این عملیات از یک سو و این که در چارچوب عملیات مشترک نبود و دیگر نیرویی نبود تا بگوید که چه سودی از بمباران هوایی فلان پادگان برای او بوده است و عملیات ارزیابی زمینی نمی‌شد و سود و زیان آن روشن نبود، بنابراین آنچه در این نبردها بر دشمن رفت، هرگز ارزیابی نشد و آماری از آن گردآوری و گزارش نگردید تا با برآوردهای اطلاعاتی نیروی زمینی ارتش و یا با اطلاعات اداره دوم ستاد مشترک ارتش تطبیق داده شود و سود و زیان آن سنجیده شود. خودروهای نظامی، سازه‌های پادگانی مانند انبارهای سوخت و مهمات و ساختمان‌های کارگاهی و ستادی در این پادگان‌ها برابر گزارشات بعد از پرواز، میان ده تا۸۰ درصد آسیب دیدند و برخی از پادگان‌ها طی سه ماه چندین بار با یورش‌های پی‌درپی بمباران شدند. البته ارزیابی نهاجا از زیان‌های وارد شده به دشمن در هر پرواز اغلب در این عملیات بر گزارش‌های بعد از پرواز خلبانان متکی بود.

پ ـ خسارات خودی

در این عملیات نیز تعداد دیگری از هواپیماهای نهاجا آسیب دیده یا سرنگون شدند که در به برخی از سوانح نهاجا همراه با اسرا، شهدا یا مفقودین عملیات در سطور زیر اشاره می‌شود.

در روز ۲۳ مهرماه، از پایگاه دوم شکاری تبریز دو دسته پروازی به منظور حمله هوایی به «پادگان حاج عمران» یورش بردند که هواپیمای سروان خلبان سیداسماعیل موسوی مورد هدف موشک دوش‌پرتاب «سام۷» قرار گرفت و به‌رغم آسیب‌های جدی، خلبان با مهارت هوانوردی جنگنده «اف۵» را در پایگاه تبریز به زمین نشاند.

روز یکم آبان ۱۳۵۹، پایگاه هوایی تبریز، چند دسته پروازی به منظور انهدام انبار مهمات پادگانی نظامی در جنوب‌شرق شهر سلیمانیه، پادگان «عربت» در همان منطقه و نیز پادگان «زاخو» یا «ذهابه» در شمال غرب عراق اعزام داشت. در این مأموریت‌ها یک فروند هواپیمای «اف۵» پایگاه سرنگون شد و خلبان دلاور آن سرگرد علی اقبالی پس از ترک هواپیما به اسارت دشمن درآمد و به طرز فجیعی به شهادت رسید. در این رابطه ستاد مشترک ارتش جمهوری اسلامی ایران طی اطلاعیه شماره ۲۲۳ اعلام کرد:

«خلبانان دلیر و شجاع نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در روز اوّل آبان ۱۳۵۹، سلسله عملیاتی را به‌منظور انهدام نیروهای مزدور بعثی عراق انجام دادند که در این عملیات، یک انبار مهمات در جنوب شرقی (سلیمانیه) به میزان ۸۰ درصد، پادگان (رابط) به میزان ۱۵ درصد، یک رادار متحرک در حوالی شهر (اربیل) به‌صورت کامل، پادگان (ذهابه) به زاخو در شمال غربی عراق به میزان ۲۰ درصد و بخشی از پادگان (عقره) منهدم گردید».

تصویر شماره ۱۲-۲

سرگرد خلبان علی اقبالی از قهرمانان این عملیات که در حمله هوایی به پادگانی در کرکوک پس از پریدن از هواپیما و اسارت به‌طرز فجیحی توسط عوامل دشمن به شهادت رسید.

در روز چهارم آبان ماه، یک فروند هواپیمای فانتوم از همدان به خلبانی سروان یداله عبدوس و ستوانیکم ابوالفضل مهراسبی با آتش پدافند هوایی ارتش عراق در خاک عراق سرنگون شد و خلبانان آن هواپیما به اسارت دشمن درآمدند.

در روز ۲۱ آبان‌ماه، هواپیمای تایگر «اف۵ئی» به خلبانی سروان نصراله عرفانی پس از انجام مأموریت خود با آتش ضد هوایی دشمن روبرو شد و خلبان توانست هواپیما را تا خاک

ایران و نزدیک شهرستان مراغه هدایت کند. در حالی که هواپیما را سالم و درست در یک جاده فرود آورده بود و هواپیمای آسیب دیده که کنترل کافی برای هدایت بر روی زمین نداشت، ناگزیر خلبان آن پیش از خارج شدن هواپیما از جاده، هـواپیمای خود را ترک کرده و با چتر نجات فرود آمده بود، اگرچه تنی زخمی و ناتوان داشت. هواپیمای آسیب دیده نیز بیرون از جاده از حرکت ایستاد و چندی بعد توسط کارکنان فنی تعمیر و در رده عملیاتی قرار گرفت.

۵ ـ حضور کارکنان نهاجا در نبردهای زمینی

در پایان این مبحث، بی مناسب نیست تا به نقش آن عده از افسران، همافران، درجه‌داران و یا کارمندان نهاجا که داوطلبانه به کمک همرزمان خود در جبهه‌های زمینی شتافتند و تعدادی از آنان به درجه رفیع شهادت نائل شدند، اشاره شود:

از همان روزهای نخست دفاع مقدس، فرماندهان یگان‌های مختلف نیروی هوایی، با اعزام کسانی که تخصص آنها رزمی نبود، به جبهه‌های زمینی برای کمک و تکمیل آمار گردان‌های زمینی به شکل مأمور هماهنگ شده و موافقت کرده بودند، چراکه در آغاز حمله سراسری ارتش عراق جبهه‌ها خالی بود و این گروه‌ها می‌بایست به‌رغم نیاز عملیاتی و تخصصی به جبهه‌ها اعزام می‌شدند[1]. البته با صف‌آرایی لشکـرهای زمینی ارتش جمهوری اسلامی ایران در جبهه‌ها و تثبیت نیروی زمینی ارتش عراق، فشار کار از دوش نیروی هوایی تا حد زیادی کاسته شد و تعداد کثیر دیگری از کارکنان نهاجا جمعی پایگاه‌ها و یگان‌های مختلف این نیرو با طی آموزش‌های رزمی به صورت هدفمند به جبهه‌ها اعزام می‌شدند. با این وجود باید با تأکید اذعان داشت که افراد اعزامی به جبهه‌ها اغلب از میان کارکنان متخصص، متعهد و ساعی بودند که خلاء حضور آنها در یگان‌های اولیه خود در نهاجا کاملا حس می‌شد و هریک به نوعی در آماده‌سازی پرنده‌ها و یا دیگر تجهیزات آفندی، پدافندی و ارتباطی نهاجا نقش ویژه و شایسته‌ای ایفا میکردند.

---

۱ - در این خصوص باید گفت که در دومین ماه از جنگ نیز تعدادی دیگر از کارکنان این نیرو در جبهه‌های زمینی به شهادت رسیدن و در این خصوص، آخرین روز از آبان‌ماه دو نفر درجه‌داران متخصص نهاجا که از طریق فرماندهی آموزش‌های هوایی به جبهه‌های زمینی در سوسنگرد فرستاده شده بودند، به شهادت رسیدند. این دو نفر استواردوم آجودانی(یعنی تخصص‌اش امور اداری بوده) کریم زاهد و استوار دوم فنی غلام‌علی حا فدوی نام داشتند.

اساساً مراتب آموزش و اعزام‌های اولیه در روزهای نخست جنگ به صورت ابتکاری و خودجوش با تکیه بر مدیریت و فرماندهی مرکز آموزش‌های هوایی شهید خضرایی در تهران صورت می‌گرفت و بعدها پایگاه‌های نهاجا اقدام به تشکیل دوره‌های آموزشی برای اعزام کارکنان پایور و وظیفه نهاجا به جبهه‌ها کردند.

تصویر شماره ۱۳-۲

صحنه‌ای از اعزام پیشتازان جهاد و شهادت با تشریفات رسمی در روز ۵۹/۷/۲۲ که از مرکز آموزش‌های هوایی انجام شد. به لباس‌کارخاکی رنگ و نشان نیروی هوایی بر بالای درجه این درجه‌دار نهاجا نیک بنگرید.

متعاقباً، تعداد دیگری از کارکنان نهاجا رسماً در مرکز آموزش‌های هوایی یک دوره کوتاه مدت رزم انفرادی دیدند و به عنوان نخستین گروه در تاریخ ۵۹/۷/۲۲ به جبهه‌های نبرد زمینی شتافتند و از ماه‌های آبان به بعد یکی پس از دیگری شهید شدند که در این میان می‌توان به یک دانشجوی دوره خلبانی که هنوز به گردان پروازی راه پیدا نکرده بود، به‌نام «سید علی‌اکبر حیدری» اشاره کرد که داوطلبانه از مرکز آموزش‌های هوایی به جبهه‌های جنوب اعزام شد و در مورخ ۱۳۵۹/۸/۲۷ در منطقه سوسنگرد به درجه رفیع شهادت رسید. به علاوه، تعدادی از کارکنان کارشناس، متخصص و متعهد دیگر بودند که در مناطق نبرد زمینی به وسیله گلوله‌های

مستقیم دشمن به شهادت رسیدند. اینان به همراه شماری از هم‌رزمان‌شان خود در این برهه از دفاع مقدس بویژه در دوماهه نخست نبرد با میل و رغبت، به‌رغم رسته آنها که اغلب اداری، فنی و غیررزمی بود و تخصص‌های آنان در ارتباط با پشتیبانی از نیروهای رزمنده هوایی بود، برای جهاد در راه خدا، داوطلبانه به جبهه‌های زمینی برای جنگیدن و دفاع از آن سنگرهایی که نیروی زمینی ارتش نیاز داشت؛ شتافتند. یا به جمع نیروهای سپاه پاسداران انقلاب اسلامی در قالب بسیج مردمی پیوستند و یا این که در قالب نیروهای جنگ‌های نامنظم شهید دکتر چمران به جهاد مقدس پرداختند و توفیق شهادت پیدا کردند! نخستین افسری که از میان کارکنان داوطلب نهاجا به درجه رفیع شهادت در جبهه‌های جنوب نائل شد، ستوانیکم فنی کرامت‌الله حسین‌زادگان جمعی پایگاه دزفول بود که در تاریخ سوم مهر ۱۳۵۹، در منطقه کوشک توسط گلوله‌های مستقیم دشمن شهید شد. پس از او سربازان یکم وظیفه رجب‌علی شاهگدی از پایگاه چهارم و علی‌محمد گنجی از پشتیبانی مرکز بودند که هر دو در منطقه دهلران در مورخ ۵۹/۷/٦ به وسیله تیر مستقیم دشمن و ترکش خمپاره به شهادت رسیدند.

شهدای دیگر، ستوان‌یکم فنی سیدرضا میرغفاری جمعی فرماندهی پدافند هوایی و ستوانیکم فنی اسماعیل خادم همدانی از پایگاه شهید نوژه بودند که در مورخ ۱۳۵۹/۷/۹ به ترتیپ در مناطق عملیاتی غرب و جنوب کشور به فیض شهادت نائل شدند.

متعاقباً، سروان فنی ولی‌اله عیوضی جمعی فرماندهی آموزش‌های هوایی در مورخ ۱۳۵۹/۷/۱۷ در منطقه اهواز و استوار دوم فنی محمدحسن اصغرپور از پایگاه شهید سوم شکاری شهید نوژه در مورخ ۱۳۵۹/۷/۱۸ در جبهه جنوب شهید شدند.

سربازیکم وظیفه خلیل لوزی جمعی پایگاه پنجم امیدیه در مورخ ۱۳۵۹/۷/۲۰ در جبهه دهلاویه و سربازیکم وظیفه محمود اقبالی از پایگاه شهید نوژه در مورخ ۱۳۵۹/۷/۲۲ در جبهه دزفول بر اثر ترکش گلوله توپ دشمن به شهادت رسیدند. ستوانیکم فنی «اسماعیل وجودی» جمعی پشتیبانی مرکز نیز در مورخ ۱۳۵۹/۷/۲٤ به وسیله گلوله مستقیم دشمن در منطقه اهواز به شهادت رسید.

حال با عطف توجه به تعداد شهدای فرماندهی مرکز آموزش‌های هوایی به نقش این یگان که در پیروزی انقلاب اسلامی پیش‌تاز بود، در اینجا اشاره‌ای هرچند کوتاه می‌شود. اصولاً مرکز آموزش‌های هوایی نهاجا به عنوان یک یگان انقلابی، بلافاصله پس از تجاوز سراسری دشمن، خود به صورت یک هسته تعیین کننده و اعزام کننده کارکنان به جبهه‌ها در آمد؛ و درست مانند

بسیج مساجد که به تدریج نیروهای غیر نظامی را به صورت بسیج مردمی اعزام می‌کردند، این یگان هوایی نیز نخستین یگان نظامی بود که اقدام به اعزام‌های بسیج‌گونه کرد و شروع به آموزش داوطلبان اعزام به جبهه از نیروی انتظامی و بسیج مردمی مساجد و روحانیون داوطلب و افراد سپاه پاسداران انقلاب اسلامی کرد که متعاقباً فرایند، روند و نحوه این آموزش‌ها، تدابیر و ابتکارت به کار گرفته شده، از زبان برخی از مسئولین و افرادی که خود شاهد و یا دست‌اندر کار این امر خطیر بوده‌اند، ارائه می‌شود.

اساساً تاریخ تشکیل آموزش بسیج در یگان فرماندهی آموزش‌های هوایی که آنرا (ف.آ.هـ)[1] می‌نامیدند (شهید خضرایی) به همان روز آغازین جنگ باز می‌گردد که نخستین گروه آموزش دیده پس از آن‌که دوره آموزش نظامی فشرده‌ای شامل کار کردن با سلاح‌های سبک و حفر سنگرهای انفرادی و تخریب و خنثی‌سازی مهمات- بمب و آموزش‌های دفاعی و رزم انفرادی را طی کردند، در تاریخ ۱۳۵۹/۷/۲۲ برای دفاع از سرزمین‌های اشغالی بویژه خرمشهر و تنها به همین منظور به اهواز و دزفول اعزام شدند و زیرنظر یگان‌های نیروی زمینی قرار گرفتند. آنان اغلب به لشکر۹۲ زرهی اهواز و گردان۱٦٥ اعزام شدند. از خاطرات این کارکنان که با اسناد و مدارک تطبیق داده شده، چنین برمی‌آید که بلافاصله پس از بمباران فرودگاه مهرآباد در روز سی و یکم شهریور ۱۳۵۹، یک هسته مرکزی برای اعزام به جبهه خوزستان بویژه در خرمشهر و پادگان(دژ) که در آنجا باید نخستین جرقه‌های دفاع زده می‌شد و دشمن تا فرا رسیدن نیروهای کمکی معطل می‌گردید، در فرماندهی آموزش‌های هوایی تشکیل شد که گردانندگان آن سروان داود میرزا، ستوانیکم اکبر دیانت‌فر، سروان قربان علی‌مراد و سروان عبداله امانی و... بوده‌اند. این تشکل، دارای کمیته‌هایی با نام‌های رزم انفرادی، جنگ افزار، تخریب خنثی‌سازی، آموزش دفاعی و آمادگی بوده است. مدت آموزش ٤٥ روز و به صورت فشرده بود و در پایان تحت نظر ریاست بسیج و ریاست کمیته‌های آن و مربیان به داوطلبان کارت پایان دوره اهدا می‌شد که به منزله رفع موانع و کسب آمادگی برای اعزام به جبهه‌ها بود.

۱- از نظر سابقه اساساً فرماندهی آموزش‌های هوایی (ف.آ.هـ) در تاریخ ۱۳۲۹/۸/۲۹ شمسی به‌نام تیپ تعلیمات هوایی تشکیل شد. در سال ۱۳٤۳ شمسی به مرکز آموزش‌های هوایی مبدل گشت و در سال۱۳۵۰ شمسی همراه با دوران توسعه و گسترش سازمان نیروی هوایی به عنوان «فرماندهی آموزش‌های هوایی» که یکی از فرماندهی‌های عمده نیروی هوایی تلقی می‌شد، معرفی گردید در اواخر دفاع مقدس با شهید شدن سرهنگ خلبان محمود خضرایی که مدتی فرماندهی این مرکز را به عهده داشت، به‌نام فرماندهی آموزش‌های هوایی شهید خضرایی تغییر نام یافت.

مربیان کمیته‌های آموزش بسیج، ضمن اجرای برنامه‌های آموزشی در فرماندهی آموزش‌های هوایی به صورت سیار و مأمور به سایر پایگاه‌های هوایی و پادگان‌های سپاه پاسداران، ژاندارمری شهربانی، مدارس و مساجد اعزام شده و در امر آموزش بسیج مردمی به منظور اعزام به جبهه‌ها شبانه‌روز تلاش می‌نمودند، می‌توان گفت سهم به‌سزایی را در پشتیبانی جنگ ایفا کردند.

٦ـ نتایج راهبردی نبردهای هوایی دوران نخست دفاع مقدس

در مباحث پیشین به فرایند انجام نبردهای هوایی، انهدام زیرساخت‌ها و دیگر مأموریت‌های رزمی روزهای نخست جنگ که نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران به عنوان یک نیروی واکنش سریع در برابر دشمنِ کاملاً آماده ایستاده بود، اشاره شد.

به منظور دستیابی به نتایج راهبردی و سرنوشت‌ساز، همزمان با وظایفِ نبرد علیه نیروی هوایی دشمن، مأموریت حمله به منابع و زیرساخت‌های عراق طراحی و آغاز شد. بمباران پالایشگاه‌ها و مراکز تولید نفت و فرآورده‌های آن که با انهدام تلمبه‌خانه‌ها، بنادر، اسکله‌ها و پایانه‌های نفتی همراه بود، منجر به قطع صدور نفت به خارج از عراق شد. این عملیات راهبردی با انجام صدها نوبت پرواز و فرو ریختن بیش از ۵۰۰ هزار پوند مهمات بر فراز اهداف دشمن و همچنین بیش از ١٣٦هزار پوند مهمات علیه زیرساخت‌های صنعتی کشورِ هدف، از ابتدای جنگ به‌مدّت ٤٠ روز به‌شدّت ادامه یافت.

تصویر شماره ١٤-٢

صحنه تاریخی از مسئولین و فرماندهان شجاع ارتش جمهوری اسلامی ایران در مرحله تثبیت دشمن (به ترتیب از راست سرتیب ظهیرنژاد فرمانده نزاجا، سرهنگ فکوری فرمانده نهاجا و سرتیپ فلاحی جانشین و هدایت‌گر ستاد مشترک ارتش)

علاوه برآنها، در روزهای آغازین جنگ به دلایل گفته شده و وضعیت نیروهای زمینی از یک طرف و زمان زیادی که نیاز بود تا لشکرهای زمینی خود را به جبهه‌های نبرد برسانند، ناگزیر مجموعه عوامل و تنگناهای پیشِ رو موجب شده بود که نیروی هوایی به عنوان یکی نیروهای نسبتاً منسجم، حرفه‌ای، متخصص و دوره دیده و منظم، به مقابله با ارتش بعث عراق روی آورد و حتی به اهداف و تهدیدهایی که در برد سلاح‌های نیروی زمینی بود و از طریق جنگ‌افزارهایی چون توپخانه، خمپاره، تانک و غیره قابل پاسخگویی بود، می‌بایست مقابله نماید که این اقدامات نهاجا در آن مقطع به «جنگ با تانک‌ها» شهرت یافت که در واقع نبردهای هوایی علیه نیروی زمینی دشمن به صورت نانوشته ولی منظم از سوم مهرماه، توسط پایگاه‌های چهارم و ششم شکاری در اولویت قرار گرفت و از مورخ ۱۳۵۹/۷/٦ با عملیات «غرب کرخه» رسماً آغاز شد، اگرچه در عمل، شروع این نبرد را باید از ماه‌ها قبل از آغاز جنگ تحمیلی در نبردهای ۱۷ شهریور ۱۳۵۹ به بعد، هنگامی‌که نیروهای ارتش عراق به دو پاسگاه «میمک و خان‌لیلی» حمله کردند، جستجو کرد. به هر روی نیروی هوایی در این مقطع موظف بود هم در راستای مأموریت‌های ذاتی خود و کسب و نگاه‌داری «برتری هوایی» کوشش نماید و هم می‌بایست تا رسیدن نیروهای زمینی کافی و کار آمد از پیشرفت نیروهای زمینی ارتش عراق در مناطق مرزی جلوگیری کند.

نتایج مثبت این عملیات‌ها که به قیمت کاهش قابل ملاحظه‌ای از توان رزمی نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران کسب شد، موجب اختلال در پیشروی، ناتوانی، توقف و در نهایت با ایستادگی دیگر نیروها و با هدایت خوب نیروی زمینی ارتش، دشمن تثبیت شد و نیروهای دشمن در شمال آبادان و دیگر مناطق خطه خوزستان وادار به فرو رفتن در لاک دفاعی شدند!

این نتایج، بی‌تردید مقدمه و پیش زمینه‌ای شد تا چندی بعد با کسب تجارب عملیات‌های سال اول جنگ، در سال دوم سلسله عملیات‌های پیروز طرح‌ریزی و با اجرای عملیات «ثامن‌الائمه» آغاز شود. درآن عملیات، همان گونه که بعداً تشریح می‌شود، تمام سرزمین‌های شرق کارون از چنگال دشمن خارج و قرارگاه‌های دشمن در شرق کارون به دست ارتش جمهوری اسلامی ایران گشوده شد و در عملیات‌های بعدی در برابر ارتش عراق به‌کار گرفته شد.

در مجموع، چنین باید استنباط کرد که بمباران‌های پی‌درپی جنگنده‌های نهاجا بویژه از پایگاه هوایی دزفول مانع عبور دشمن از کرخه شد و نیز مأموریت‌های رزمی پایگاه هوایی

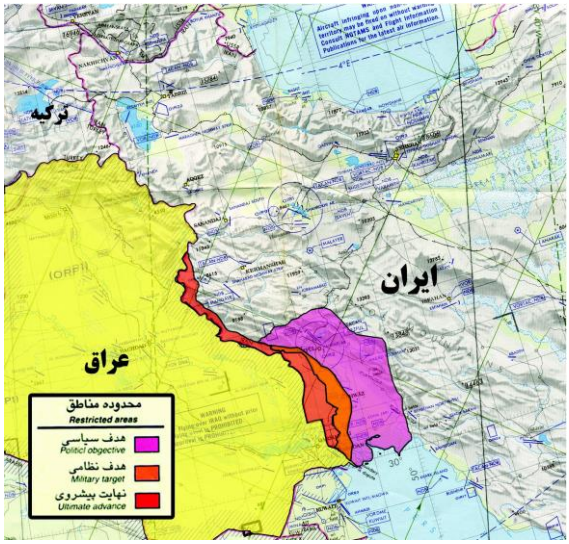
بوشهر مانع از این می‌شد که دشمن بتواند آبادان را به‌طور کامل محاصره نماید و یا برروی رود بهمنشیر پل نظامی بزند و...

در این پیوند، مجله واشنگتن‌پست در روز ۱۹۸۰/۹/۲۷ برابر با ۵۹/۷/۵ نوشت:

«در مانوری که می‌تواند «جدی‌ترین ضربه را در جنگ شش‌روزهٔ ایران با عراق بر آن کشور وارد کند.»

گفته می‌شود که نیروهای عراقی به دزفول نزدیک می‌شوند. مقامات برجسته حکومت آمریکا که تازه‌ترین گزارش‌های اطلاعاتی واصله را موردمطالعه قرار می‌دهند، ابراز داشتند که تهاجم به سمت دزفول می‌تواند راهبرد ارتش عراق باشد.

برآورد می‌شود که نیروهای عراقی هنوز در فاصله‌ای دوسه‌روزه از موقعیتی هستند که بتوانند با قطع راه‌آهن و جاده‌های ارتباطی که تنها راه رسیدن به جنوب از طریق مناطق کوهستانی است، استان خوزستان را محاصره کرده و از بقیه ایران جدا سازند.



نقشه شماره ٤-٢

نشان‌دهنده اهداف سیاسی، نظامی و نهایت پیشروی یا متصرفات ارتش عراق طی نخستین مرحله (٤٥ روز پس از شروع جنگ) بر روی نقشه هوایی با مقیاس ۱/۵۰۰۰۰۰۰

همچنین نشریه شرق‌الاوسط در مورخ ۵۹/۷/۷ نوشت: «نیروهای عراقی روز گذشته بر سر تصرف شهر دزفول در جنوب‌غربی ایران، در پی درگیری‌های شدید با نیروهای ایرانی در کنار رود کرخه متوقف شدند. طبق اعلام عراق، نیروهای ایران در مقابل حملات شدید عراق به مواضع دفاعی عقب‌نشینی می‌کنند که این حملات درواقع مقدمه‌ای برای اشغال دزفول است»[1]. درنتیجه، نگاهی کوتاه به نقشه شماره ٤-۲ نشان می‌دهد که: پایگاه هوایی دزفول نمی‌توانست برای دفاع سرزمینی و تأمین به تنها لشکر آسیب دیده ۹۲ زرهی چشم داشته باشد و ناگزیر دفاع سرزمینی را نیز خود بر دوش داشت و این کار را برای بقای خود می‌بایست انجام دهد. قطعاً اگر حملات و یورش‌های دلاورانه پی در پی خلبانان جان بر کف پایگاه چهارم شکاری دزفول در تداوم آتش پشتیبانی هوانیروز قهرمان در غرب کرخه و مقاومت دلیرانه برخی از یگان‌های زمینی (گردان۲۸۳ از تیپ۲ زرهی به‌نام گردان زرهی شهید کماسی) نبود، دشمن در شمال خوزستان به راحتی از پل نادری هم عبور کرده و جاده خرم آباد- دزفول، اندیمشک- اهواز، پایگاه هوایی، شوش و... را تصرف می‌کرد و در جبهه میانی اهواز و جنوبی تا ماه‌شهر به پیش می‌رفت. بنابراین، این پایگاه علاوه بر دفاع در غرب کرخه همزمان در ناحیه مرکزی خوزستان هم با نیروهای زرهی دشمن درگیر بود، ضمن این‌که پایگاه هوایی بوشهر نیز منطقه مرکزی و جنوبی استان خوزستان به‌ویژه محور خرمشهر- آبادان را تحت پوشش خود قرار داده بود و با نبرد هوایی در برابر پیشروی تانک‌های دشمن ایستاده و دفاع می‌کرد.

پس از این نبردها بود که سرفرماندهی ارتش بعث سریعاً دریافت؛ اهداف پیش‌بینی شده آنان با گذشت زمان و حضور فعال نیروی هوایی ایران با انهدام تانک‌ها و ستون‌های زرهی عراق غیرقابل دسترس خواهند بود. زیرا به‌دنبال حملات یکپارچه، منسجم و پرحجم نیروی هوایی ایران در همان روزهای آغازین جنگ، نیروهای زرهی و پیاده دشمن خیلی زود در نواحی مرزی متوقف شدند به‌طوری که در نیمه دوم آبان ۱۳۵۹، صدام به نیروی‌های خود در خوزستان دستور اتخاذ راهبرد پدافندی در فضای اشغال شده را صادر کرد. به دنبال آن، نیروی هوایی ایران تلاش کرد تا با ادامه حملاتِ راهبردی به عمق خاک دشمن بویژه بغداد، ناامنی را به کل کشور عراق سرایت دهد.

در قالب این راهبرد مؤثر، مأموریت حمله به منابع و زیرساخت‌های عراق طراحی و آغاز به‌شدّت ادامه یافت.

۱- جنگ ایران و عراق از نگاه مطبوعات جهان (۱۳۸۷) «اولین گام متجاوز» ج۲، تهران انتشارات شکیب، ص۱۲۸و ۲۰۰.

پدافند هوایی، عکس‌برداری و پشتیبانی آتش هوایی، قطع خطوط مواصلاتی دشمن و ترابری هوایی از جمله اقداماتی بود که آگاهی از شرایط منطقه نبرد و اتخاذ تصمیم‌های راهبردی را برای فرماندهان خودی، به‌خوبی میسر ساخت. در نتیجه، جابجاییِ نیروهای رزمنده، انجام حملات بازدارنده و حتی انتقال تجهیزات و مجروحین از سرعتِ کمّی و اثربخشیِ کیفی برخوردار شدند.

خلاصه این که حقایق و واقعیات مطرح شده در برخی از اطلاعیه‌های ستاد مشترک ارتش جمهوری اسلامی ایران از جمله اطلاعیه شماره ۵۵[۱] و حتی پیش‌تر در اطلاعیه شماره ۴۹ چنین متجلی شده است:

«هم اکنون مردم رزمنده و شجاع ما در خرمشهر و آبادان با کمک برادران سرباز و پاسداران و خلبانان به نیروهای مزدور متخاصم حمله برده و با نابود کردن تعدادی تانک و اسیر گرفتن تعداد زیادی از سربازان عراق، ضرب شصتی محکم به این خود فروختگان از خدا بی‌خبر نشان دادند، جریانات کامل آن متعاقباً به اطلاع ملت غیور ایران خواهد رسید.»

بر همین اساس، نهاجا به‌منظور ناکارآمد شدن خودروهای زرهی، تانک‌ها، نفربرها و دیگر ماشین آلات جنگی دشمن، علاوه بر انهدام منابع، ذخایر، تلمبه‌خانه‌ها و دیگر تأسیسات نفتی عراق به عقبه دشمن نیز حمله کرد تا از رسیدن نیروهای تازه نفس و آذوقه به پشت جبهه‌های عراقی جلوگیری کند و با این کار دشمن را به زانو درآورد.

حال در یک جمع‌بندی باید اذعان داشت که اصولاً راهبرد و اهداف از پیش تعیین‌شده ارتش عراق، حداقل تصرف شهرهای خرمشهر و آبادان در جناح جنوبی خوزستان، تصرف اهواز در جناح میانی آن و تسخیر شهرهای دزفول، اندیمشک باهدف قطع ارتباطات جاده‌ای و راه‌آهن این استان زرخیز و از همه مهم‌تر اشغال پایگاه هوایی چهارم شکاری بود. چراکه چنانچه این پایگاه به تصرف دشمن درمی‌آمد، رزمندگان اسلام از آتش پشتیبانی هوایی و پشتیبانی خدمات رزمی ازجمله ترابری هوایی محروم می‌شدند. این درحالی بود که پایگاه بوشهر، به‌رغم مأموریت‌های خطیر یادشده، پوشش هوایی و پشتیبانی آتش را برای دریادلان نداجا همزمان فراهم ساخته بود که در مبحث بعدی، فرایند این نبردها در چارچوب عملیات بزرگ «مروارید» ارائه می‌شود.

۱- روزنامه کیهان شنبه مورخ پنجم مهرماه ۱۳۵۹ شماره ۱۱۱۰۳.

۷ـ عملیات مشترک مروارید و نابودی نیروی دریایی عراق

نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، ماه‌ها قبل از شروع جنگ تحمیلی چتر حمایتی خویش را بر روی دلاورمردان نداجا در سراسر مرزهای آبی کشور بویژه منطقه خلیج فارس گسترده بود و با شروع جنگ، این پشتیبانی در ابعاد ترابری هوایی تکاوران، شناسایی و عکسبرداری هوایی، پوشش و آتش پشتیبانی هوایی تبلور عینی پیدا کرد و این حمایت‌ها در «عملیات مشترک دریایی- هوایی مروارید» به اوج خود رسید و موجب نابودی نیروی دریایی دشمن شد. از آنجا که «عملیات مشترک مروارید» از نظر راهبردی و راهوردی (تاکتیکی) از اهمیت بالایی برخوردار است، در این مبحث تلاش شده است تا فرایند عملیات با رویکرد نبردهای هوایی به اختصار تشریح شود:

الف ـ سابقه و زمینه عملیات

برابر طرح «ذوالفقار»، وظیفه پشتیبانی از یگان‌های دریایی به پایگاه ششم شکاری بوشهر محول شده بود. به همین منظور، این پایگاه بخشی از توان رزمی خود را به این امر اختصاص داد و نهاجا در همان روزهای اول جنگ، علاوه بر هواپیماهای گشت شناسایی «پی۱۳ـف»، گردان۱۱ شناسایی موظف به انجام درخواست عکس هوایی نداجا بود که در این رابطه در روز دوم مهر ۱۳۵۹، بلافاصله پس بمباران بندر ام‌القصر به درخواست نداجا در روز بعد یک فروند «آر.اف٤» از منطقه عکس‌برداری کرد. در تفسیر اولیه عکس‌ها، مشخص شد که تعداد محدودی ناوچه در اسکله نظامی وجود دارند که قابلیت رزمی ندارند و به احتمال‌زیاد برای پدافند هوایی مورداستفاده قرار می‌گیرند و مابقی ناوچه‌ها درجایی پنهان شده‌اند. به دنبال نتایج این عکس‌برداری و پنهان شدن ناوچه‌های دشمن، شایعاتی مبنی بر مشاهده ناوچه‌های اوزای عراقی در آب‌های جنوبی خلیج فارس، نیروی دریایی صبح ۱۰ مهر درخواست عکس‌برداری از منطقه را می‌دهد. در این روز، هواپیماهای شکاری فانتوم نیز در پایگاه بندرعباس مجهز به موشک ماوریک منتظر نتیجه عکس‌برداری بودند تا با مشاهده ناوچه‌های عراقی، آنها را از بین ببرند[1]. البته بعد مشخص شد که نیروی دریایی عراق در این منطقه حضور ندارد. تا این که در روز ۲۹ آبان، نیروی دریایی درخواست عکسبرداری هوایی مجدد از اسکله‌های «اَلبَکْر، الاُمّیه» و بنادر ام‌القصر را داد. عکس‌های گرفته‌شده در این پرواز، به

۱- سیاری، حبیبا... و دیگران، (۱۳۸۹) «تقویم تاریخ دفاع مقدس نداجا»، تهران: مرکز انتشارات راهبردی نداجا، جلد۲، ص ۹۷، ص ۱۲٤، ۳۹۲ و ۳۷۷

طرح‌ریزی عملیات اشکان و شهید صفری کمک شایانی کرد. در این دو عملیات اسکله‌های «اَلبَکْر و الاُمّیه» تصرف و سپس به آتش کشیده شدند و همین عکس‌ها دوباره در عملیات مروارید مورد استفاده قرار گرفتند.

نیروی دریایی، به منظور اجرای عملیات «مروارید» نیازمند پشتیبانی هوایی بود. از این رو به استناد طرح «ذوالفقار»، اقدام به تدوینِ دستور رزمی درفش در قالبِ عملیات مشترک دفاعی و مراقبت هوایی و دریایی کرد[1]، و در بخش مأموریتِ آتش پشتیبانی، وظایفِ دفاع هوایی، دریافت اطلاعات و هشدار اوّلیه را برعهده نیروی هوایی گذاشت که مراتب به پایگاه‌های یکم، ششم، هفتم، هشتم و نهم شکاری واگذار شد. به همین منظور، اوّلین گام، تشکیل «گروه رزمی۴۲۱» بود که به‌نام «قرارگاه عملیاتی نیروی دریایی» (مستقر در بوشهر) برداشته شد. این یگان که چندی بعد به «نیروی رزمی ۴۲۱» تغییر نام داد، مأموریت یافت تا در یک عملیات سرّی، شناورهای تندروی خود را به اسکله اَلبَکْر(اسکله شمالی) و اسکله الاُمّیه(اسکله جنوبی) رسانده و ضمن به اسارت درآوردنِ نظامیانِ مستقر بر روی این دو سکوی عظیم، پایه‌های اسکله‌ها را منفجر سازد. ظاهراً به‌دلیلِ سهولت در انجام مأموریت، درخواستی از نیروی هوایی برای پشتیبانی و پوشش هوایی نشده بود. چراکه فرماندهی و عوامل «نیروی رزمی ۴۲۱» به‌خوبی آگاه بودند که شبانه روز، یک فروند هواپیمای «اف۱۴» برفراز بنادر امام خمینی(ره)، ماهشهر وجزیره خارک در پرواز است و یک فروند دیگر هم در کنار هواپیمای سوخت‌رسان، آمادگیِ پرواز را دارد. درپی آن، فرماندهی مزبور با هماهنگیِ نهاجا (طبق دستور عملیاتی درفش) روزانه دو فروند هواپیمای «اف۴» مجهز به موشک‌های هوا به هوا را نیز برای مقابله با جنگنده- بمب‌افکن‌های دشمن که قصد نفوذ به فضای شمال غرب خلیج فارس را داشتند، از پایگاه هوایی بوشهر درخواست کرد. در ضمن، روزانه دو فروند هواپیمای «اف۴ئی» مجهز به موشک‌های هوا به سطحِ «ماوریک» نیز به‌صورت آماده در پایگاه هوایی بندرعباس قرار داشتند تا بنا به‌ضرورت و درخواستِ «نیروی رزمی ۴۲۱» برای مقابله با شناورهای دشمن در منطقه حضور یابند.

۱- دستور عملیاتی «ذوالفقار» که به «درفش» نیز موسوم است، شاملِ تأمینِ آتش پشتیبانی، پدافند هوایی، ارائه اطلاعات و هشدارهای اوّلیه و خدمات پشتیبانی رزمی به یگان‌های شناور نداجا می‌شد.

ب ـ فرایند شکل‌گیری عملیات

ناوچه‌های موشک‌انداز اُوزا که اغلب هنگامِ غروب آفتاب در کنار اَلبَکْر و الاُمّیه پهلو می‌گرفتند، با فرا رسیدن تاریکی شب از لنگرگاه خارج و به‌سوی بندر امام حرکت می‌کردند. در مرحله بعد، با شناسایی و کشف کشتی‌های تجاریِ ایران، اقدام به پرتابِ موشک هدایت راداریِ اِسْتیکس[1] کرده و با سرعت به‌سمت بندر اُم‌القصر باز می‌گشتند. گاهی اوقات این فرآیند تا سپیده‌دم تکرار و در شب‌های بعد نیز ادامه می‌یافت.

استمرار این وضعیت، مشکلاتی را برای تردد شناورهای تجاریِ ایران فراهم می‌کرد. اجرای موفق یک عملیاتِ ضربتی و البته مشترک می‌توانست به تسلط ارتش عراق بر سکوهای اَلبَکْر و الاُمّیه تا حدودی پایان داده و فعالیت سامانه شنود الکترونیکیِ عراق (مستقر بر روی این سکوها را) متوقف سازد. براین اساس، در تاریخِ هشتم و چهاردهمِ آبان ۱۳۵۹، در دو عملیات جداگانه که بعدها به «اشکان» و «شهید صفری»[2] موسوم شد، بالگردها و توپخانه دریاییِ نداجا با پشتیبانی نیروی هوایی، هر دو اسکله را همزمان مورد حمله قرار دادند. با استقرار شماری از تکاوران دریایی بر روی پایانه‌ها و جاسازی مهمات و فعال‌سازیِ فیوزهای مواد منفجره، آنان به‌سرعت از اسکله‌ها فاصله گرفته و به درونِ بالگردهای نداجا منتقل شدند. مواد منفجره نصب‌شده، یکی پس از دیگری منفجر شد و خساراتِ مالیِ هنگفتی به اسکله‌ها و تأسیساتِ آن وارد آمد و درنتیجه عملاً صدور نفت کشور عراق از خلیج فارس متوقف شد. در این خصوص، ستاد مشترک ارتش، به‌منظور پیش‌گیری از اقدام تلافی‌جویانه دشمن، پیام زیر را به نیروی دریایی و پایگاه‌های هواییِ جنوبِ غرب و مرکز کشور ابلاغ کرد:

«به‌منظور پدافند از مناطق ماهشهر، بندر بوشهر و جزیره خارک کلّیه ایستگاه‌های رادار و مواضع پدافندیِ مستقر در مناطق مذکور، با هوشیاری کامل منطقه را زیر نظر داشته باشند. پایگاه‌های ششم، هفتم و هشتم شکاری نیز با هماهنگیِ پست فرماندهی «نیروی رزمی ٤٢١» حفاظت منطقه را تأمین نمایند»[3].

۱- موشک سطح به سطح با برد ٤٠ کیلومتر ساخت شورویِ سابق که به تعداد ٦ فروند روی ناوچه‌های کلاس اوزا مستقر بود.(Styx)

۲- شهید صفری اوّلین تکاور دریایی بود که در مرز شلمچه، پس از مقاومت طولانی در برابر نیروهای دشمن به شهادت رسید.

۳- مرکز اسناد و مدارک نداجا، سند شماره ۵۹۰۹۰۹۰۹۲۳۰.

تصویر شماره ۱۵-۲

پرواز جنگنده‌های فانتوم برفراز رزم‌ناوهای نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران

بر این اساس، فرمانده نیروی رزمیِ ٤٢١ تصمیم گرفت تا با اشغال اسکله اَلبَکْر (با هدفِ جلوگیری از تردد کشتی‌ها به بنادر دشمن) مرحله بعدی عملیات را اجرا کند. چراکه اجرای این عملیات، محدودیت کاملی را برای حرکت نیروی دریایی دشمن در بنادر فاو تا بصره ایجاد و آزادی عملِ مناسب را برای تخلیه کشتی‌های باری و تجاری ایران در بنادر امام خمینی(ره) و ماهشهر فراهم می‌کرد. از سوی دیگر، ضریب امنیتِ مخابرات برای تردد شناورهای نیروی دریایی و پروازهای نیروی هوایی نیز افزایش می‌یافت، زیرا شنود ارتباطی و الکترونیکی دشمن از سکوهای «اَلبَکْر و الاُمّیه» متوقف شده و کنترلِ هوایی در شمال غرب خلیج فارس توسط نیروی هواییِ ایران میسّر می‌شد.

برای نیل به اهداف یادشده، نشست‌های مشترکی در اداره سوم سماجا مرکب از فرماندهان عالی نداجا و نهاجا انجام گرفت که برونداد آن منجر به اجرای طرح عملیات مشترک «مروارید» به منظور قطع خطوط مواصلاتی دریایی عراق به خلیج فارس شد[1].

برای تحقق این امر، پس از عکسبرداری هوایی مورخه ۱۳۵۹/۸/۲۹، و مشخص شدن موقعیت دقیق شناورهای دشمن، در روزهای دوم و سوم آذر ۱۳۵۹، پایگاه ششم شکاری

---

۱ - البته در مرحله بعدی عملیات، انهدام بندر ام‌القصر و سپس تصرف بندر فاو با هدفِ منعِ تحرّک نیروی دریایی عراق منظور شده بود که با غرق شدن ناوچه پیکان انجام این مرحله به تعلیق درآمد.

بوشهر با استفاده از دو فروند هواپیمای «اف٤ئی» به این شناورها حمله کرد که دو فروند ناوچه موشک‌اندازِ اُوزا در نخستین روز به کلی منهدم شدند. در مورخ ۱۳۵۹/۰۹/۰٤، فرماندهی منطقه دوم دریایی از پایگاه ششم شکاری برای شرکت در جلسه توجیهی دعوت به عمل آورد که یک‌روز بعد، فرمانده گردان٦١ شکاری همراه با مسئولین پدافند هواییِ پایگاه، عازم منطقه دوم دریایی (بوشهر) می‌شدند[1]. در جلسه توجیهی، ابتدا فرمانده نیروی رزمی (به‌عنوان فرمانده عملیاتِ مشترک) نکاتِ لازم را تشریح کرده و سپس افسران عملیات و طرح منطقه دوم دریایی، کلّیه راهکارها را مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌دهند. در این جلسه آخرین هماهنگی‌ها با فرماندهانِ درگیر صورت می‌پذبرد و از فرمانده گردان شکاریِ پایگاه ششم درخواست‌های زیر می‌شود:

۱- اعزام یک افسر خلبان برای هماهنگی و درخواست پشتیبانی به‌عنوان ناظر هوایی مقدم به ناوچه پیکان[2].

۲- برقراری پوشش هوایی منطقه عملیات توسط هواپیماهای «اف١٤» تحت پوشش رادار بوشهر.

۳- هواپیماهای مأمورِ پشتیبانی آتش، هنگام شلیک به اهدافِ دریایی، از شناساییِ شناورهای دشمن اطمینان حاصل کنند.

پ ـ مراحل اجرایِ عملیات با رویکرد نبردهای هوایی

از همان روزهای آغاز جنگ، با همکاری و هماهنگی خوب پایگاه‌های دریایی و هوایی بوشهر مبنای عملیات مشترک نداجا و نهاجا پی‌ریزی و برونداد آن منجر به «عملیات مشترک مروارید» در هفتم آذر شد که به منظور سهولت درک مطلب، فرایند اجرای آن در سه مرحله پیوسته به شرح زیر تفکیک شده است.

- **مرحله نخست، استقرار تکاوران روی اسکله اَلبَکْر:** در ساعت ١٤:٣٠ روز ششم آذرماه، تیم ویژه تکاوران دریایی با دو فروند بالگرد «ا.بی-۲۱۲» و یک فروند «اِس اِچ-۳دی» با سکوت رادیویی از پایگاه دوم دریایی بوشهر برخاسته و در ساعات ١٥:٣٧ و ١٥:٤٥ تکاوران را با

۱- نامه شماره ۹۲۹ -٦/٤ ۰-۲۰۱/وهـ۳ مورخ ۵۹/۹/۳ معاونت عملیاتی نهاجا

۲- ستوانیکم خلبان سیّدابراهیم شریفی به‌عنوان افسر ناظر مقدم به صورت مأمور از طرف پایگاه ششم شکاری به ناوچه پیکان اعزام شد.

مهارتی خاص، در حالت ایستاده یا «هاور» پیاده می‌کنند. این بالگردها در طول مسیر توسط دو فروند هواپیمای شکاری رهگیر «اف۱٤» و ایستگاه رادار بوشهر، پوشش داده شدند.

این گروه اعزامی به محض پیاده شدن، فرمانده عراقیِ سکو و دو همراه وی را دستگیر و پس از تخلیه اطلاعاتی، فرمانده را با یکی از بالگردها به بوشهر اعزام می‌دارند. سپس شروع به پاکسازی اسکله (از جنوب به طرف شمال) کرده و ضمن درگیری با سایر نیروهای دشمن، یکی از آنها را به هلاکت رسانده و ۹ نفر دیگر را اسیر می‌کنند.

پس از اطمینان از تسلط نفرات خودی روی سکو، فرمانده گروه رزمی٤۲۱ به ناوچه پیکان دستور داد: به ترمینال اَلبَکْر نزدیک شده و طبق هماهنگی در قسمت جنوب آن پهلو بگیرد و ضمن پیاده کردن یک درجه‌دارِ مسلط به زبان عربی (برای بازجویی از اسراء)، تیم ویژه را نیز پشتیبانی و تقویت کند.

- **مرحله دوم، شروع عملیات دریایی:** در ساعت ۲۰:۳۰ (ششم آذر) ناوچه پیکان با هماهنگی فرمانده گروه تکاوران در ضلع جنوبیِ اسکله پهلو می‌گیرد. سپس اُسرا از اسکله به ناوچه منتقل شده و مقداری مهمات نیز همراه با نیروی کمکی از ناوچه به اسکله حمل می‌شود. دو دقیقه بعد، پیکان دو هدف سطحی را در حوالی کانال خورعبداله (که تا اَلبَکْر ۳٤ کیلومتر و تا الاُمّیه حدود ٤۲ کیلومتر فاصله داشتند). روی صفحه رادار مشاهده می‌کند. این دو شناور با تماس مخابراتی نفرات عراقیِ مستقر بر روی اسکله به منطقه اعزام شده بودند.

در ساعت ۲۲:۱٤، ناوچه پیکان با این دو هدفِ سطحی درگیر شد که در نهایت در ساعت ۲۲:۲۳ یک فروند از آنها با شلیک یک تیر موشک هارپون منهدم و ناوچه دوم در یک برنامه تعقیب و گریز منطقه را ترک کرد.

در ساعت ۰٦:۰۵ روز هفتم آذر، اوّلین مأموریت پوشش هوایی با پرواز «اف٤ئی» از پایگاه ششم شکاری آغاز می‌شود.

در ساعت ۰٦:۲۵ پیکان از اسکله اَلبَکْر جدا و با ناوچه دشمن درگیر می‌شود. در همین زمان ناوچه ناشناسِ دیگری به کمک ناوچه دشمن آمده که پیکان با هردوی آنها درگیر و با شلیک یک فروند موشک هارپون یکی از آنها را منهدم می‌سازد. در ضمن، موفّق می‌شود که یک فروند موشک شلیک شده از ناوچه دوم را در هوا رهگیری و منهدم سازد. ده دقیقه بعد، موشک دیگری از ناوچه دوم دشمن به طرف پیکان پرتاب، که در نزدیک پاشنه منفجر شده و یکی از خدمه از ناحیه دست و پا زخمی می‌شود. پیکان ناگزیر برای محافظت از حملات

موشکی، خود را به اسکله اَلبَکْر نزدیک کرده و همان‌جا پهلو می‌گیرد. این محل، پناهگاه خوبی برای دور ماندن ازقفل راداریِ ناوچه‌های اُوزا و شلیک موشک‌های اِسْتیکس بود.

در ساعت ۰۷:۵۵ از طرف رادار بوشهر به پیکان خبر می‌رسد که تعدادی هواپیمای عراقی در ارتفاعِ پایین از پایگاه اُم‌القصر به‌طرف ناوچه درحال پرواز هستند. پیکان با رهگیریِ اوّلیه و گشودن آتش بر روی هواپیمای دشمن یکی از آنها را منهدم و سپس در کنار اسکله اَلبَکْر پهلو می‌گیرد. لحظاتی بعد، پیکان با مشاهده چند هدف دریایی در رادار خود، باردیگر درخواست پشتیبانی آتش می‌کند. هواپیمای «اف٤» مجهز به ماوریک در ساعت ۱۱:۳٦ به پرواز درآمده و ۲۰ دقیقه بعد، با اطلاعات دریافتی از افسر ناظر مقدم، در سمت ۲۹۲ درجه به فاصله ۱۵ مایلی از اسکله اَلبَکْر، سه فروند هدف سطحی دشمن را رهگیری می‌کند. این اهداف با شلیک سه تیر موشک ماوریک منهدم می‌شوند و تا حدودی آرامش نسبی در منطقه حاکم شده و پیکان نیز به‌علت اتمامِ مهمات، تقاضای مراجعت می‌کند. پس از این موفقیت‌ها، «فرمانده عملیات مشترک» در بخشی از گزارش خود چنین می‌نویسد:

«سکوی اَلبَکْر پاکسازی و نیروهای خودی تلفاتی نداشته‌اند. تعدادی از نیروهای دشمن به اسارت درآمده و به تکاوران مستقر در اسکله دستور ترک منطقه و عزیمت با پیکان داده شد و ناوچه پیکان نیز با دریافت همین پیام، ازبخش جنوبی ترمینال اَلبَکْر آماده ترک منطقه می‌شود».

- **عملیات هوایی:** در ساعت ۰۷:۰۰ دو فروند هواپیمای «میگ۲۳» از پایگاه ناصریه به پرواز درآمده و در شمال‌غربی خلیج فارس توسط رادار بوشهر شناسایی و رادار ضمن هشدار به ناوچه پیکان و مطلع ساختن پست فرماندهی گروه ٤۲۱ رزمی، موقعیت اهداف را در اختیار هواپیمای «اف١٤» قرار می‌دهد که با یک رهگیری تاکتیکی و شلیک موشک‌هوا به هوای فونیکس یک فروند از هواپیمای دشمن منهدم می‌شود. دقایقی بعد (۰۷:۲۲)، دو فروند دیگر از هواپیماهای دشمن به پیکان حمله می‌کنند که با رهگیریِ به‌موقع هواپیماهای «اف١٤»، یک فروند دیگر از آنها سرنگون می‌شود.

از نظر پشتیبانی آتش، ستوانیکم خلبان «سیدابراهیم شریفی» به‌عنوان افسر ناظر مقدم که در کنار ناوسروان محمّدابراهیم همّتی (فرمانده پیکان) حضور داشت، به موقع درخواست پشتیبانی هوایی می‌کرد به طوری که در ساعت ۰۹:۱۰ یک دسته پروازی با شلیک چهار تیر موشک‌هوا به سطح و هدایتِ تلویزیونیِ ماوریک، یکی از ناوچه‌های تندروی عراقی را (در جلوی ام‌القصر) به‌همراه یک فروند مین جمع‌کن (در ۸ مایلی غرب اسکله اَلبَکْر) غرق کردند. ناوچه

پیکان، این‌بار اهداف جدیدی را در سمت ۲۹۲ درجه (به فاصله ۱۵ مایلی از اَلبَکْر که در آبراه ام‌القصر به سمت اسکله در حال تردد بودند)، معرفی می‌کند. این ناوچه‌ها (دو فروند اژدرافکنِ «پی-٦» و یک فروند موشک‌انداز «اُوزا») که در میان لاشه ناوچه‌های منهدم شده، پنهان شده بودند، توسط خلبانان «اف٤» شناسایی و باشلیک سه تیر موشک ماوریک به سمت آنها، انفجار مهیبی در منطقه طنین افکنده و دود ناشی از آن، بخشی از سطح دریا را می‌پوشاند. فانتوم‌ها پس از اطمینان از پاکسازیِ منطقه، پیکان را از انجام مأموریت آگاه ساختند. در پی انهدام این ناوچه‌های دشمن، آرامش نسبی بر منطقه حاکم می‌شود. لحظاتی بعد دسته بعدی جنگنده‌های «اف٤» مسلّح برای شناسایی منطقه به پرواز درمی‌آیند. یکی از فانتوم‌ها با پرواز تا جزیره بوبیان و دهانه خورعبداله، اطمینان حاصل می‌کند که تهدیدی برای بازگشتِ پیکان وجود ندارد. بنابراین با اعلامِ امن بودن منطقه، خود نیز به پایگاه باز می‌گردد.

پس از خاتمه موفقیت‌آمیز عملیات، ناوچه همیشه قهرمان پیکان از اسکله جدا می‌شود و پس از درگیری با یک فروند ناوچه «اوزا» که در کنار اسکله و به دور از دید پیکان کمین کرده بود، مورد اصابت دو تیر موشک اِسْتیکس قرار می‌گیرد. بلافاصله ناوسروان همّتی فرمانده پیکان، دستور ترک ناوچه را صادر کرده و همه سرنشینان به غیر از خودش، جانشین ناوچه و ستوانیکم شریفی در پیکان باقی می‌مانند. در این لحظاتِ بحرانی، ستوان شریفی درخواست پشتیبانی هوایی می‌کند. هواپیمای «اف٤» مجهز به ماوریک درحالی به پرواز در می‌آید که متأسفانه پیکان پس از حماسه‌آفرینیِ خود، در حال غرق شدن است و به این ترتیب به‌رغم موفقیت کامل عملیات، در ساعت ۱۲:٤۷ (۷ آذر ۱۳۵۹) ناوچه همیشه جاودان پیکان، پس از یک نبرد قهرمانانه با دشمن، در دل آب‌های خلیج فارس آرام می‌گیرد. مراتب به پایگاه ششم اعلام و هواپیمای «اف٤» مسلّح دیگری که لحظاتی قبل به پرواز درآمده بود، سعی می‌کند با ناوچه پیکان تماس برقرار سازد، ولی صدایی دریافت نمی‌شود. در ۱۵ مایلی اسکله اَلبَکْر، نقطه سیاه رنگی در سطح آب مشاهده شده که نشان از غرق شدنِ یک شناور می‌داد. آنها متوجه یک ناوچه عراقی می‌شوند که کمی دورتر با سرعت درحال حرکت به‌سمتِ عراق است. این هدفِ متحرّک می‌توانست همان ناوچه‌ای باشد که پیکان را مورد اصابت قرار داده بود. در این لحظه، از سوی هواپیمای «اف١٤» مستقر در منطقه به «اف٤» هشدار داده می‌شود: دو فروند هواپیمای دشمن با سرعت به‌سمت شما در حال حرکت هستند. بهتر است منطقه را ترک کنید.

هنوز پیام به‌پایان نرسیده بود که رادار زمینی نیز هشدار را تأئید وخلبانان «اف٤» را از وضعیت آگاه می‌سازد. امّا اندوهِ ناشی از غرق شدن پیکان، چنان خلبانانِ فانتوم (سروان اکرادی و ستوانیکم گودرزی) را خشمگین کرده بود که به هیچ‌یک از اخطارها توجهی نکردند. بنابراین، با گردشی سریع به سمتِ ناوچه «اُوزای» در حال فرار شیرجه زده و روی آن قفل راداری انجام می‌دهند. امّا هم‌زمان، دو فروند هواپیمای «میگ۲۳» دشمن که به فاصله چند مایلیِ «اف٤» رسیده بودند، از این افزایشِ ارتفاعِ هواپیمای فانتوم نهایت استفاده را برده و هر کدام موشکی را به سوی آن شلیک کردند که جنگنده «اف٤» بلافاصله اقدام به شکستن قفل راداریِ موشک‌های دشمن و اخلال در سامانه هدایت آنها می‌کند. از سوی دیگر، هواپیمای «اف١٤» که از دور ناظر صحنه بود، احساس خطر کرده و به سرعت آماده درگیری با هواپیماهای دشمن می‌شود. این حضورِ به‌موقع، باعث شد تا هواپیمای دشمن برای فرار از موشک‌های دوربردِ فونیکس، منطقه را ترک کنند. با رفعِ این خطر، خلبانان «اف٤» در بهترین شرایطِ رهاسازیِ موشک قرار گرفته و به‌رغم مانورهای شدید این ناوچه، با شلیک سه تیر موشک ماوریک و برخورد به ناوچه، زبانه‌هایی از آتش و دود به هوا متصاعد می‌شود و اثری از آن بر روی آب‌های خلیج فارس برجای نمی‌ماند.

پس از فرود «اف٤»، با درخواست بالگردِ «اِس اِچ-۳دی»، در ساعت ۱٤:۳۰، یک فروند هواپیمای فانتومِ مسلح به پرواز درمی‌آید. این هواپیما در ساعت ۱۵:۳۰ یک فروند دیگر از ناوچه‌های موشک‌انداز اُوزا را که برای نجات افراد ناوچه‌های منهدم شده به منطقه اعزام شده بود، مورد اصابت قرار داده و آن را غرق می‌کند. در این وضعیت بحرانی، ترکیبی از هواپیماهای فانتومِ و «اف١٤» نهاجا که پوشش هوایی منطقه را برعهده داشتند، در چندین نوبت هواپیماهای دشمن را رهگیری و مورد اصابت موشک‌های خود قرار دادند. در نهایت چهار فروند از هواپیماهای دشمن در این روز توسط موشک فونیکس سرنگون شدند.

- **مرحله سوم، تجسس و نجات:** پس از غرق شدن ناباورانه ناوچه پیکان، عملیات تجسّس و نجات از ساعت ۱٤:۳۰، با پرواز چهار فروند بالگرد «اِس اِچ-۳دی» آغاز و با تاریک شدن هوا، عملیات متوقف تا روز بعد مجدداً آغاز شود. به‌همین منظور، در ساعت ۲۱:۳۰ همان روز، جلسه هماهنگی دیگری در پست فرماندهی نیروی رزمی٤۲۱ (با شرکت فرمانده منطقه دوم دریایی، نماینده پایگاه ششم، فرمانده هوا-دریا، فرمانده ناوتیپِ هفتم و افسر پست فرماندهی) تشکیل و تصمیمات لازم اتخاذ و مأموریت‌ها به یگان‌ها ابلاغ می‌شود. درپی آن، در

ساعت ۱۱:۵۳، دو فروند ناوچه «اُوزا» و یک فروند «پی-٦» در منطقه ظاهر می‌شوند که «اف٤» پوششِ هوایی با موشک‌های هوا به زمین به روی آنها آتش باز کرد. برابر گزارش خلبان، انهدام یکی از ناوچه‌ها تأیید می‌شود، اما پس از چند دقیقه خلبان اعلام کرد که موتور چپ هواپیما آتش گرفته و منطقه را ترک می‌کند. امّا این هواپیما هرگز به آشیانه بازنگشته و ایستگاه‌های رادار هم گزارشی از هواپیماهای دشمن در نزدیکی این هواپیما نمی‌دهند. روشن نیست که چگونه این هواپیما سقوط کرده و چه سرنوشتی برای هردو خلبان رقم خورده است. در پیِ این سانحه هوایی، جستجو برای نجات هر دو خلبان صورت گرفت، ولی تا غروب آفتاب اثری از آنان یافت نشد[1]. به هر ترتیب، آخرین مرحله جستجو و نجات با چهار فروند بالگردِ «اِس اِچ-۳دی» و یک فروند بالگرد «آ.بی-۲۱۲» در روز نهم آذر انجام شد. در نتیجه، ۲۰ جلیقه نجات خالی و دو نفر عراقی که یکی از آنها زنده بود، از آب گرفته شد ولی، اثری از خلبانانِ هواپیمای «اف٤» (سرنگون شده در روز قبل) بدست نیامد. با غروب آفتاب، ادامه عملیات به روز بعد موکول شد.

ت ـ نتایج و بازتاب عملیات مروارید

نکته برجسته‌ای که می‌تواند در تحلیلِ ارزش‌های تاکتیکیِ عملیاتِ مروارید (در حوزه آموزش و ارزیابی) مورد توجه قرارگیرد، نظمِ عملیاتیِ نهاجا در پی‌گیری جزئیاتِ نبرد و توالیِ رویدادهای آن است. با آغاز درگیریِ تهاجمی و مقتدرانه توسط نیروی دریاییِ ارتش و برتریِ کاملاً یک‌طرفه پیکان در صحنه نبرد (که با پشتیبانیِ هواییِ جنگنده‌های نهاجا همراه بود)، دشمن متوجه عمق عملیات و بازتابِ احتمالیِ آن شده و درصددِ تقویتِ مواضع خود برآمده بود. اعزام ناو نیروبرِ «پولْنانسی» می‌توانست به بازپس‌گیریِ سکوی اَلبَکْر و جبرانِ بخشی از این شکست سنگین منجر شود. امّا جدّیت نداجا و نهاجا در نتیجه‌گیری از مأموریت، ترفند دشمن را خنثی کرد. البته آگاهی و تعهدِ افسر رابطِ نداجا در پست فرماندهیِ پایگاه ششم و شناخت وی از سامانه‌های شناورِ دشمن را نیز نباید نادیده انگاشت. در این راستا، نیروی هوایی تصمیم به شلیک تیر خلاص را گرفته تا عملیاتِ مروارید با قهرمانیِ ناوچه پیکان، برتریِ بلامنازعِ نداجا در خلیج فارس در یک عملیات مشترکِ رزمی، فرجامی افتخارآمیز دربر داشته باشد.

۱- مسافران ابدیِ این پرواز، دو تن از خلبانانِ نهاجا به نام‌های «سروان حسن مفتخری و ستوان‌یکم کاظم روستا»بودند.

تصویر شماره ۱۶ - ۲

ستوانیکم خلبان شهید سیدابراهیم شریفی افسر ناظر مقدم هوایی مأمور روی ناوچه پیکان

سروان حسن مفتخری و ستوانیکم کاظم روستا خلبانان شهید هواپیمای «اف٤»

در یک نگاهِ کلّی، دستاوردهای ٤٨ ساعت نبرد مداوم عملیات مروارید را می‌توان به‌صورت زیر خلاصه نمود:

۱- انهدام سکوهای نفتی «اَلبَکْر»- «الاُمّیه» و محروم ساختن دولت عراق از صدور نفت از طریق این سکوها؛

۲- قطع خطوط مواصلاتی دریایی عراق به‌خصوص در کانال خورعبداله در شمال خلیج فارس که به دلایل سیاسی، نظامی، اقتصادی و پشتیبانی نیروهای رزمنده، برای ایران اهمّیت فوق‌العاده‌ای داشت؛

۳- انهدام توانِ دریایی عراق به‌منظور کسبِ سیادت دریایی؛

٤- انهدام سامانه هشدار سریع دشمن مستقر در اسکله‌های اَلبَکْر و الاُمّیه؛

٥- پایان دادن به عملیات ایذایی شناورهای دشمن علیه شناورهای تجاری ایران که در حال تردد به بنادر امام و ماهشهر بودند.

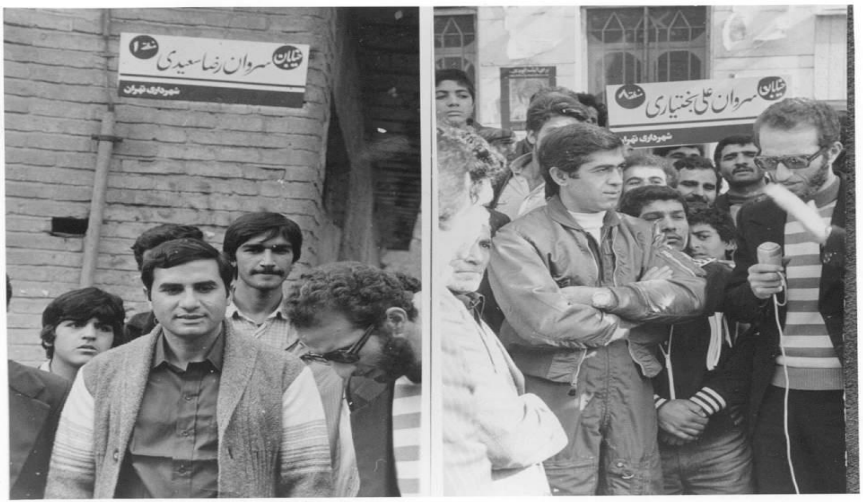
یکی از بازتاب بسیار ژرفی که این عملیات بر روند جنگ داشت، برهم خوردن قرارداد ساخت و واگذاری چهار فروند «فریگیت» از کلاس «لوپو» یا (گرگ) به‌همراه هفت فروند ناوچه توپدار «اتوملارا» از سوی ایتالیا به نیروی دریایی ارتش عراق بود. نظر به این که قرارداد تسلیحاتی مورد اشاره و واگذاری اقلام مزبور در سال ۱۹۷۸ منعقد شده بود، دولت ایتالیا بنابر پافشاری ارتش عراق درصدد بود تا این شناورها را هرچه زودتر به نیروی دریایی عراق واگذار کند.

درنتیجه، براثر سیادت دریایی ایران، دیگر ایتالیا نمی‌توانست شناورهای خریداری شده را به عراق تحویل دهد. چرا که سازه‌های بندری عراق درپی بمباران‌های هوایی ارتش ایران، توانایی و ظرفیت نگهداری و پذیرش آن ناوهای خریداری شده را از دست داده بودند و اگر می‌خواستند به بندرهای کشورهای عربی خلیج فارس بروند، ممکن بود دامنه جنگ به آن بندرها و آن کشورها نیز کشیده شود. ضمن این که نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران با حمایت هوایی نهاجا مانع عبور آنها از تنگه هرمز و آب‌های خلیج فارس می‌شد. حال باتوجه به روند جنگ باید اذعان داشت، چنانچه این چهار فروند فریگیت و هفت فروند ناوچه جنگی به‌دست نیروی دریایی عراق می‌رسید، دست اندازی او برآب‌های خلیج فارس گسترده و تأمین آسمان و سیادت نداجا در این منطقه مشکل می‌شد. با این اوضاع نابسامان جنگ، ژنرال‌های ارتش عراق شکست در پیشروی در سرزمین و گرفتن خاک ایران را ناشی از گونه‌های جنگ‌افزارهای کهنه و دیرپای اتحاد جماهیر شوروی خواندند و صدام آنرا پذیرفت. به این ترتیب، رویکرد دگرگون کردن سامانه تسلیحاتی ارتش عراق از جنگ‌افزارهای شرقی روسی و چینی به جنگ‌افزارهای غربی در دستور کار دشمن قرار گرفت[۱].

پس از اجرای این عملیات، از تعدادی از خلبانان شرکت‌کننده، به عنوان قهرمانان جنگ با نامگذاری خیابان به اسامی آنان تجلیل به عمل آمد. در این راستا می‌توان به نامگذاری خیابانی در شیراز به نام سروان عباس دوران، خیابانی در تبریز به نام سرگرد منوچهر محققی و دو خیابان در تهران نیز به نام سروان علی بختیاری و سروان رضا سعیدی ... اشاره کرد!

---

۱ - مسبوق، محمد و علیرضا جواهری (۱۳۹۴) «مروارید: حماسه بزرگترین عملیات مشترکِ هوا - دریا» تهران: مرکز انتشارات نهاجا، صص ۱۸۶-۹۶.



تصویر شماره ۱۷-۲

دو تن از قهرمانان عملیات از پایگاه بوشهر، به ترتیب از راست: سروان علی بختیاری و سروان رضا سعیدی که خیابان‌هایی در نارمک و فرمانیه تهران به نام‌های‌شان نامگذاری و به ثبت رسیده است

در این زمینه آمریکایی‌ها چهره ناخوشایندی از نگاه مبارزات ضدامپریالیستی که صدام حسین و برخی از زمامداران تندرو در جهان عرب و پرچم‌داران نهضت ناصری در عراق همواره به‌آن افتخار می‌کردند، در خاورمیانه داشتند. ازاین‌رو آنان به این تصمیم رسیدند که با ورود جنگ‌افزارهای فرانسوی و برخی مواد خام ساختن جنگ‌افزارهای کشتار جمعی از آلمان، اتریش و دیگر کشورهای اروپایی در نشست‌های بین‌المللی در این زمینه از خود ناسازگاری و ناهماهنگی نشان ندهند و چنین شد که ارتش عراق به تهیه جنگ‌افزارهای پیشرفته و مدرن هوایی فرانسوی روی آورد.

بخش سوم

نقش نهاجا در عملیات‌های آفندی و نبردهای هوایی سال دوم جنگ

در بخش پیشین به عملیات‌ها و نقشی که نهاجا در شکست راهبرد جنگ برق‌آسای دشمن داشت، به اختصار مطالبی بیان گردید. در این بخش جهت سهولت درک مطالب به نبردها و عملیات‌های پشتیبانی هوایی از عملیات نصر، عملیات حمله به «الولید»، شکل‌گیری و انجام سلسله عملیات پیروز (ثامن‌الائمه، طریق‌القدس، فتح‌المبین، بیت‌المقدس)، عملیات عبور از خط سرخ و دیگر نبردهای هوایی تا پایان سال دوم جنگ (۱۳٦۱/۷/۱) به اختصار اشاره می‌شود.

۱ـ عملیات پشتیبانی هوایی از عملیات بزرگ «نصر»

در اواخر آذر ۱۳۵۹، باگذشت سه ماه از آغاز تجاوز بخش‌هایی از خوزستان در اشغال نظامیان متجاوز عراقی بود. در این مدت نیروی زمینی ارتش جمهوری اسلامی ایران با شتاب لشکرهای ۹۲ زرهی اهواز، ۱۶ زرهی قزوین و ۷۷ پیاده خراسان را در برابر پنج لشکر زرهی و پیاده-مکانیزه دشمن چیده بود. این یگان‌ها که با شتاب از اقصی نقاط ایران به خوزستان منتقل شده بودند، هنوز ساز و برگ کامل نظامی خود را همراه نداشتند، چراکه هدف اصلی، حضور سریع‌تر در منطقه و ایجاد جبهه در مقابل دشمن بود. با این پیش‌زمینه، عملیات آفندی ارتش به نام «نصر» برای بازپس‌گیری بخشی از مناطق مورد تصرف دشمن در استان خوزستان، طرح‌ریزی و اجرا شد که در این مبحث به فرایند این عملیات با رویکرد هوایی اشاره می‌شود:

الف ـ فرایند عملیات با رویکرد نبردهای هوایی

تاریخ و ساعت شروع رسمی عملیات: تک برابر طرح در ساعت ۱۰:۰۰ روز ۱۵ دی ۱۳۵۹، آغاز و مراتب در آخرین ساعات روز قبل به نهاجا اعلام که بلافاصله از طریق مرکز فرماندهی طی پیامی به پایگاه‌های مربوطه ابلاغ شد.

منطقه و اهداف عملیات: چارچوب عمومی منطقه عملیات هوایی برای دفاع هوایی، خدمات پشتیبانی‌رزمی اطلاعات و هشدار اولیه کل استان خوزستان شامل: «سوسنگرد، هویزه، جفیر و طلائیه قدیم و جدید، کوشک، عباویه قیصریه، ام‌الفصیح، جلالیه، ایستگاه حمید تا دهکده طراح» را دربر می‌گرفت و انهدام نیروهای دشمن در جنوب‌غرب اهواز ایستگاه حمید جنوب هویزه، غرب سوسنگرد، شمال جفیر، مناطق فیاضیه، بهمنشیر و شمال آبادان براساس درخواست یگان‌های نزاجا از اهداف اصلی عملیات بود.

وضعیت نیروهای دشمن: پایگاه هوایی کوت (ابوعبیده) درالعماره با استعداد دو گردان ضربتی‌بمب‌افکن و رهگیر شامل: ۴۰ فروند هواپیماهای «سوخو۷»، «سوخو۲۲» و ۲۴ فروند «میگ۲۱» به همراه یک گردان تقویتی؛ پایگاه شعیبیه (الوحده) در بصره با ۱۸ فروند «میگ۲۱» و ۱۴ فروند بالگرد از گونه‌های «آلویت-۳» و ۱۲ فروند بالگرد «ام‌آی-۸»؛ پایگاه ناصریه (امام علی) در ذی‌قار با ۲۴ فروند «میگ۲۱» و دست کم ۱۲ فروند «میگ۲۳» گسترش یافته از پایگاه هوایی حبانیه.

وضعیت نیروهای خودی: در بخش آتش پشتیبانی: گردان‌های ۳۱ و ۳۲ جنگنده «اف۴ئی» (پایگاه سوم همدان)؛ گردان‌های ۴۱، ۴۲ و۴۳ جنگنده «اف۵ئی» (پایگاه چهارم دزفول)؛ و گردان‌های ۶۱ و ۶۲ هواپیمای «اف۴ئی» (پایگاه ششم بوشهر)؛ در بخش پوشش هوایی: گردان‌های ۷۱، ۸۱ و ۸۲ شکاری مرکب از شکاری‌رهگیر «اف۱۴» (پایگاه‌های هفتم و هشتم شکاری در شیراز و اصفهان) همراه با ایستگاه‌های رادار همدان، دزفول، بهبهان، بوشهر و سربندر (فرماندهی پدافند هوایی)

دربخش خدمات پشتیبانی رزمی: گردان‌های تانکر سوخت‌رسان هوایی «بوئینگ۷۰۷» و «بوئینگ۷۴۷» و گردان‌های ۱۱، ۱۲ ترابری سنگین «سی۱۳۰» همراه با گردان۷۱، ۷۲ «سی۱۳۰» از فرماندهی پایگاه ترابری مهرآباد و شیراز همراه با گردان شناسایی «آر.اف۴ئی» (پایگاه یکم شکاری مهرآباد)، هواپیمای خفاش و گردان اطلاعات شناسایی مستقر در ایلام (فرماندهی ف.اش.ا)

وظایف و تدابیر نهاجا: آتش پشتیبانی هوایی همراه با دفاع هوایی صحنه نبرد، خدمات پشتیبانی رزمی و اطلاعات و هشدار اولیه در چارچوب «تدبیر شماره ۸ مورخ ۱۳۵۹/۱۰/٤ فرماندهی نهاجا» که به شرح زیر به منظور تضعیف دشمن به یگان‌ها ابلاغ شد[۱].

---

۱ - پرونده‌ی ۲٤-۲ عملیات جلد یازدهم شماره ۸۹ در دفتر ویژه نهاجا

الف. قطع خطوط مواصلاتی دشمن در پشت جبهه کماکان انجام شود.

ب. قطع خطوط مواصلاتی و شناسایی مسلحانه هوایی روی محورهای بصره - حسینیه، بصره - اهواز، خرمشهر - اهواز، نشوه، طلائیه - جفیر و نشوه - اهواز، طلائیه - سوسنگرد، از طریق پایگاه‌های سوم، چهارم، ششم شکاری.

ج. پوشش هوایی مناطق اهواز تا بوشهر توسط چهار فروند هواپیماهای «اف۱٤» از طریق پایگاه‌های هفتم و هشتم شکاری به صورت ۲٤ساعته به مدت پنج روز، پوشش هوایی غرب و همدان در روز و شب توسط پایگاه سوم همدان و منطقه آذربایجان در روز توسط پایگاه دوم تبریز و در شب توسط پایگاه یکم مهرآباد، پوشش هوایی منطقه تهران در روز توسط هواپیماهای «اف۵» و در شب توسط هواپیمای «اف۱٤» همراه با مأموریت‌های سوخت‌رسانی از پایگاه یکم ترابری.

ب ـ شرح و اجرای نبردهای هوایی عملیات نصر

در راستای مأموریت‌های تعیین شده، در روز بیست‌ونهم آذر، اولین پرواز جنگنده-بمب‌افکن‌های نهاجا به تعداد چهار فروند از پایگاه دزفول به منظور انهدام یگان‌های لشکر یکم پیاده مکانیزه در جبهه شمالی، لشکر نهم زرهی در منطقه سوسنگرد و قطع خطوط مواصلاتی این لشکر در مسیر «کویته-تال‌بیشه» و «کویته-علی‌غربی» اجرا شد و قبل از شروع عملیات زمینی، در روزهای سوم و ششم دی به درخواست لشکر۱٦ زرهی، پایگاه چهارم شکاری با چندین دسته از هواپیمای «اف۵ئی» تعدادی از نفرات و ادوات لشکر نهم را مجدداً بمباران و آتش توپخانه آنها را خاموش کردند.

در روز چهارم دی‌ماه، دشمن بلافاصله از احتمال شروع عملیات مطلع شد و یک گردان «میگ۲۱» را به پایگاه «الکوت» گسترش داد؛ همزمان دو گردان موشکی زمین به هوای «سام٦» را به عنوان «دفاع هوایی صحنه نبرد»[1] راهی بلندی‌های الله‌اکبر کرد و ضمن تقویت نیروهای خود در منطقه «جفیر»، برای نبرد علیه نیروی هوایی و نیروی زمینی ایران آماده شد[1].

در روز نهم دی‌ماه ۱۳۵۹، «ف.ا.ش.ا» اعلام می‌دارد که در ساعت ۱٤۱۵ تا ۱٤٤۰ دو گروه هواپیمای دشمن از نوع «تی‌یو۲۲» و «میگ۲۳» با قصد بمباران سه دهکده به نام‌های

---

۱ - منظور «پدافند موشکی صحنه نبرد» "THEATRE MISSLE DEFFENCE" و «پدافند هوایی صحنه نبرد» THEATRE "AIR DEFENCE" است.

۱ - در این تاریخ (۵۹/۱۰/٤) سماجا۳ اعلام می‌دارد که دشمن به تمام نیروهای خود اعلام آماده باش صددرصد کرده و احتمالاً عملیات «نصر» کشف شده است.

«سومان، صفحه و سُومی» در سه کیلومتری منطقه عملیاتی «نصر»، روی فرکانس ۱۲۳ مگاهرتز تماس داشتند که عملیات جنگ الکترونیک توسط هواپیمای خفاش آغاز شد و هواپیماهای متخاصم سرانجام با واکنش سریع هواپیماهای «اف۴» ایرانی از صحنه نبرد متواری شدند. به دنبال آن، دشمن نیروهای خود را از غرب سوسنگرد به سمت نهر «نیسان» و «جلالیه» اعزام کرد تا مانع انجام تک لشکر۱۶ زرهی قزوین و تصرف پادگان حمید شود. از اینرو در روز ۱۱ دی، پایگاه دزفول با چهار فروند «اف۵» خطوط مواصلاتی و ستون‌های نظامی این لشکر در منطقه «حلفائیه» را بمباران کرد.

در این عملیات، علاوه بر مأموریت‌های شناسایی اولیه که توسط هواپیماهای «آر.اف۵» مستقر در پایگاه دزفول صورت پذیرفت، همچنین جهت پشتیبانی از عملیات «توکل»[1] نخستین مأموریت عکسبرداری هوایی در هفتم دی‌ماه از منطقه عملیاتی (شامل بیابان‌های شمال آبادان و شرق رود کارون) توسط «آر.اف٤» انجام پذیرفت که طی آن سرگرد منصور ناصری/ستوانیکم محمود کنگرلو علیرغم آتش پدافند هوایی سنگین دشمن توانستند از منطقه عکسبرداری کنند. لیکن به دلیل اصابت گلوله به هواپیما و سوراخ شدن مخازن سوخت به صورت اضطراری در پایگاه دزفول فرود آمدند و خلبانان پس از پیاده شدن اصابت حدود پنجاه گلوله به بدنه هواپیما را مشاهده کردند. از این رو، جهت عملیات توکل، گردان شناسایی ۷ پرواز عکس‌برداری از منطقه جنوب خوزستان انجام داد[2].

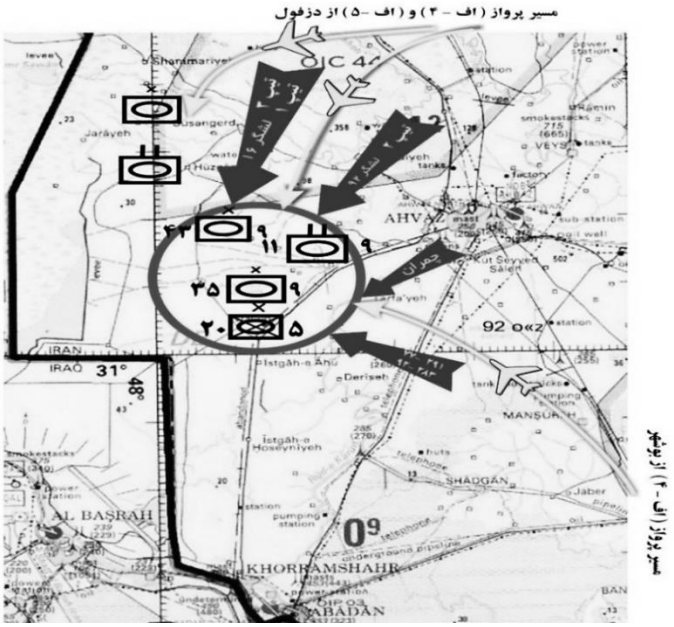
ساعاتی از قبل آغاز عملیات زمینی، (۱۳۵۹/۱۰/۱۵) خلبانان پایگاه شکاری همدان با ۹ فروند هواپیمای «اف۴» و پایگاه دزفول با ۱۰ فروند «اف۵» مواضع لشکر۵ پیاده مکانیزه در منطقه جفیر، قرارگاه تیپ ۴۳ زرهی دشمن در قیصریه را در هم کوبیدند و هم زمان چهار فروند «اف۴» دیگر از پایگاه هوایی بوشهر برای جلوگیری از اعزام نیروهای کمکی از نقاط دیگر عراق به منطقه عملیاتی، تیپ سوم عراق واقع در ((ام‌الفصیح)) همراه با نیروهای احتیاط دشمن را مورد حمله قرار دادند. سپس تیپ یکم لشکر۱۶ زرهی قزوین در جنوب کرخه‌کور به سمت شرق روانه شد و عناصری از تیپ دوم لشکر۹۲ زرهی اهواز نیز تا جنوب کرخه و شرق هویزه پیش رفتند و به غنائم خوبی نیز دست یافتند. اما تیپ سوم لشکر۱۶ زرهی قزوین در شمال کرخه‌کور با

۱- عملیاتی که قرار بود همزمان با عملیات نصر، در منطقه آبادان انجام شود ولی به دلیل بروز موانعی با چند روز تأخیر به اجرا درآمد.

۲ - نمکی، علی‌رضا، (۱۳۸۹) «نیروی هوایی در دفاع مقدس»، انتشارات ایران سبز به سفارش هیئت معارف جنگ شهید صیادشیرازی، ص ۱٦٥.

مقاومت سرسختانه نیروهای مخصوص و تیپ ۴۳ زرهی ارتش عراق مواجه شد. در این اثنا، پایگاه چهارم شکاری برای دفاع از یگان‌های نزاجا و گروه جنگ‌های نامنظم شهید چمران که زیر آتش سنگین توپخانه قرار گرفته بودند، اقدام به بمباران توپخانه دشمن کرد و راه را برای پیشروی نیروهای خودی هموار ساخت. البته همزمان با این تحرکات، حضور ۲۴ ساعته هواپیماهای رهگیر «اف۱۴» در مناطق مختلف آسمان کشورمان باعث فلج شدن نیروی هوایی عراق شده بود. در این روز (۱۵ دی) یک فروند هواپیمای «اف۵» از پایگاه دزفول سرنگون و خلبان آن ستوانیکم محمود یزدی با چتر نجات فرود آمد.

پشتیبانی آتش از تیپ ۳ لشکر۱۶ زرهی در روزهای ۱۶ و ۱۷ دی توسط پایگاه‌های همدان و دزفول ادامه یافت و مواضع دشمن پی در پی بمباران شدند و پایگاه بوشهر نیز مواضع تیپ تازه نفس ۴۴ پیاده دشمن را در «دارخوین» و «مارد» (شرق کارون) بمباران کرد. در این مأموریت‌ها، یک فروند دیگر «اف۵» جمعی پایگاه دزفول توسط دشمن روی منطقه عملیات سرنگون و خلبان آن سروان محمود یزدان پناه به شهادت رسید. نقشه هوایی عملیات بر روی نقشه ۱-۳ نشان داده شده است.



نقشه شماره ۱-۳

منطقه عملیات «نصر» و مسیرهای پروازی بر روی نقشه هوایی در مقیاس ۱/۱۰۰۰۰۰۰

اوج عملیات‌های هوایی در روزهای ۱۸ و ۱۹ دی‌ماه به وقوع پیوست. در این روزها رزمندگان نیروی زمینی ارتش جمهوری اسلامی ایران و گروه جنگ های نامنظم شهید چمران تا اندازه‌ای توانستند با پشتیبانی هوایی نهاجا، به بخشی از اهداف تعیین شده خود دست یابند و دشمن را به عقب برانند که در طی آن شادروان امیر سرلشکر سلیمی به عنوان رئیس ستاد جنگ‌های نامنظم مجروح شد و پس از انتقال به تهران در بیمارستان خانواده تحت عمل جراحی قرار گرفت[۱]. در این روز، نهاجا با ۳۸ فروند «اف۴» و «اف۵» با بمباران گسترده نیروهای دشمن، تلفات و خسارات سنگین به ارتش متجاوز عراق وارد ساخت.

مأموریت بمباران هوایی بر اساس درخواست‌های مرکز دسک[۲] اهواز و زیر امر فرمانده هوایی در عملیات مشترک انجام و روی دو منطقه یعنی دهکده‌هایی به نام «ام‌الغفار» و «ام‌الفصیح» که دشمن از این نقاط با آتش توپخانه بیشترین فشار را بر تیپ یکم و سوم زرهی لشکر۱٦ وارد می‌کرد، متمرکز بود. از این رو، تیپ‌های خودی تحت فشار بی‌امان دشمن تصمیم گرفتند به شمال کرخه‌کور یعنی همان مواضع قبلی خود بازگردند. دلایل بیشتر پروازها در این روز، عقب‌نشینی این تیپ‌ها بود تا بتوانند با کمترین خسارات به آن‌سوی شمالی کرخه‌کور از پل‌هایی که دشمن قبلاً بر این رود احداث کرده بود، بگذرند. در این نبردها به علت پوشش مناسب دفاع موشکی صحنه نبرد توسط عراق، شش فروند از هواپیماهای «اف۴» خودی مورد هدف قرار گرفتند که یک فروند آن توسط سرگرد فرج‌اله براتپور با تحمل صدمات فراوان بر روی باند پایگاه دزفول سالم فرود آمد و پنج فروند دیگر سرنگون شدند که شرح آن در ادامه آمده است. به هر روی، در روز ۱۸ دی، دو نوبت پرواز شناسایی بوسیله هواپیماهای «آر.اف۵» از مبدأ پایگاه هوایی دزفول انجام شد. نتایج عکسبرداری حاکی از احاطه نیروهای خودی توسط یگان‌های دشمن بود.

با این توصیف، عملیات نصر در مورخ ۱۳۵۹/۱۰/۲۳ پس از ۲۵ روز نبرد هوایی و هشت روز نبرد زمینی، با همه سختی‌ها و تلفات آن، بدون دستاورد مهمی پایان پذیرفت[۳]. در این عملیات بود که شهید حسین علم‌الهدی و یارانش بدون توجه به هشدارهای سرهنگ

---

۱ - گلفام، ابراهیم و قاسم اکبری‌مقدم (۱۳۹۵) «یارِ دوست: خاطرات امیر سرلشکر سلیمی» تهران: انتشارات آتشبار، سحآدم ارتش ج.ا.ایران، ص ۱۱۶.

۲- دسک که اختصار واژگان «DASC : DIRECT AIR SUPPORT CENTER» یگان هوایی است که به‌صورت موقت و تا خاتمه عملیات لشکرهای زمینی در جوار قرارگاه اصلی تشکیل می‌شود و آتش پشتیبانی هوایی عملیات را هدایت می‌نماید.

۳ - حسینی، سیدیعقوب (۱۳۹۳) «عملیات نصر»، تهران: انتشارات ایران سبز به سفارش هیئت معارف جنگ شهید صیادشیرازی، ص ۲٤۱

جمشیدی فرمانده تیپ عمل کننده در منطقه «هویزه» با سلاح‌های ابتدایی به مصاف دشمن رفتند و همگی به شهادت رسیدند.

سرهنگ محمدرحیم پورفرزانه، یکی از خلبانان شرکت‌کننده در عملیات نصر چنین می‌گوید: «با شروع عملیات، رزمندگان ایرانی به خوبی توانستند دشمن را عقب برانند. اما در ادامهٔ عملیات در دام پاتک گازانبری نیروهای عراق افتاده و تحت شرایط سختی قرار گرفتند. نیروی هوایی برابر برنامه‌ریزی قبلی، عملیات پشتیبانی نزدیک هوایی از نیروهای سطحی را انجام می‌داد. شب هفدهم که اهواز در خطر سقوط قرار گرفته بود و عراقی‌ها به نزدیکی آن رسیده بودند، سرهنگ جواد فکوری فرماندهی نهاجا با سرگرد پورگلچین فرمانده پایگاه همدان تماس گرفته و تأکید کرده بود...، همهٔ خلبان‌ها بسیج شوند تا جلوی دشمن گرفته شود. به نقل از امیر فرج‌اله براتپور، فکوری گفته بود، حتی اگر خلبانی پایش شکسته، بگذارید پرواز کند!

صبح روز هیجدهم دی، یک پرواز دو فروندی با لیدری براتپور و کابین عقب‌اش حسینی برنامه شد که من همراه با سیدجعفر طالبیان شماره دوی آن بودیم. هدف، نیروهای تقویتی عراق بود که از شهر العماره برای کمک به نیروهای پیشرو در حرکت بودند. خوشبختانه با توجه به بارش باران و باتلاقی شدن منطقه، آنها فقط به جاده متکی بودند و این کار ما را راحت‌تر کرده بود. وقتی به منطقه رسیدیم، علاوه بر بمباران ادوات دشمن، دور زده و یک بار دیگر ستون را روی جاده به مسلسل بستیم. خودرو بود که از جاده منحرف و چپ می‌شد. لحظاتی بعد روی هور رسیدیم. از لابه لای نیزارها موشک سام بود که به طرف ما می‌آمد. جهنمی از آتش پدافند شکل گرفته بود. یک موشک به بال چپ هواپیمای لیدر (امیر براتپور) اصابت کرد و او مجبور شد در پایگاه هوایی دزفول بنشیند. من به پایگاه خودمان برگشتم. ساعاتی بعد، به اتفاق ستوان کورش روندی در کابین عقب، همراه با یکی از خلبان‌ها به عنوان شماره دو قرار شد؛ موقعیت دشمن را بمباران کنیم. از آنجا که فکر می‌کردم با آن حجم آتش و تجربه کم شماره دو، او کار دست خودش می‌دهد، نپذیرفتم. البته پس از بگو مگوهای طولانی قرار شد، تک فروندی مأموریت را انجام دهیم.

نزدیک غروب، روی هدف بودیم. تشعشع خورشید دید را خیلی کم کرده بود. افسر ناظر مقدم اطلاع داد، وضعیت خیلی بد است و شما می‌توانید برگردید. اما دلم راضی نشد! به اجبار گردشی ۳۰ درجه انجام دادم تا هدف را بهتر ببینم. به نقطه‌ای رسیدیم که مهمات را در یک منطقه دایره‌ای چیده بودند. از همه طرف این نقطه به سمت ما تیراندازی می‌شد. به خودم

گفتم، محال است از میان این گلوله‌ها جان سالم به‌در ببریم. اما به لطف خدا رد شدیم. یک آن دیدم انگار مسلسل هواپیما خود به خود تیراندازی می‌کند. فکر کردم سامانه آن خراب شده. ولی خیلی زود متوجه شدم این گلوله دشمن است که به محل مسلسل اصابت کرده و از کنار هواپیما می‌گذرد! بعد از گردش کامل به سمت مرز خودی، دید بهتر شد و توانستم تا حد امکان نزدیک زمین پرواز کنم. مدتی بود از روندی خبر نداشتم. از آینه نگاه کردم او را ندیدم. با نگرانی صدایش زدم. جواب داد. گفتم، کجایی؟ جواب داد، آنقدر گلوله زیاد بود که صندلی را به پایین‌ترین حالت برده و سرش را نیز همین‌طور! به هر حال آن روز خدا عمری دوباره به ما داد. در این روز پایگاه هوایی شهید نوژه، یکی از پر حجم‌ترین پروازهای عملیاتی را علیه نیروهای عراق انجام داد و توانست مانع از سقوط احتمالی اهواز شود[1]». این مطالب از آن روی در این نوشتار آمده است تا خوانندگان گرامی بدانند که ارتش جمهوری اسلامی ایران در این عملیات با چه مشکلاتی روبرو بود و چه تلفات سنگینی را متحمل شد. امیر سرتیپ۲ فرج‌اله براتپور از پایگاه سوم و امیر سرتیپ۲ اکبر توانگریان از پایگاه ششم، هردو نقل می‌کنند که حین اجرای عملیات، پس از پاتک دشمن در روزهای هیجدهم و نوزدهم دی‌ماه، درخواست پشتیبانی آتش هوایی شد و شهید فکوری با مرکز فرماندهی پایگاه تماس گرفت و هشدار داد که اهواز در آستانه سقوط است. لذا با وجود حجم آتش سنگین دشمن، خلبانان نهاجا از پایگاه‌های یادشده با آرایش کامل بمب‌های ۲۵۰ پوندی بپاخاستند و بخشی از نیروهای دشمن را منهدم کردند. البته علت ناکامی در عملیات «نصر» را که نخستین تجربه عملیات بزرگ ایران بود، باید از یکسو به علت ناهماهنگی و اختلاف نظر بین مسئولین عالی رتبه کشوری و لشکری و برخی عوامل داخلی و از سوی دیگر، آگاهی زودهنگام دشمن از طرح عملیات و اجرای «پاتک» سنگین و غافل‌گیرانه جستجو نمود. با این وجود انجام نخستین عملیات آفندی کلاسیک ارتش، باهمه کاستی‌ها، تجربه بسیار مفیدی در زمینه لزوم انسجام نیروهای خودی و بیرون راندن دشمن، فراروی تصمیم‌سازان و مراجع اتخاذ تصمیم قرار داد که پرداختن به آن از موضوع بحث خارج است.

---

۱ - مهرنیا، احمد (۱۳۹۳) «ستاره‌های نبردهای هوایی»، تهران: انتشارات سوره مهر، جلد دوم، چاپ اول، ص ۱۱۰.

تصویر شماره ۱-۳

سه تن از قهرمانان عملیات نصر از پایگاه بوشهر، به ترتیب از چپ: سرتیپ شهید علیرضا یاسینی، سرتیپ۲ منوچهر محققی و سرتیپ۲ علی بختیاری در حال دریافت نشان فتح از مقام عظمای ولایت و فرماندهی معظم کل قوا

در پشتیبانی هوایی از عملیات نصر، بیش از ۳۱۸ هزار و ۲۲۲ پوند مهمات جنگی هوایی مصرف شد، و ۴۷۱ نوبت پرواز مراقبت مسلحانه هوایی «کَپ» توسط هواپیماهای رهگیر «اف۱۴» از پایگاه های شیراز، اصفهان و شکاری «اف۵» از پایگاه چهارم شکاری دزفول به همراه ۱۴۵ نوبت بمباران هوایی و ۶۶۰ نوبت خدمات پشتیبانی رزمی اعم از سوخت‌رسانی و ترابری هوایی انجام گرفت.

خسارت‌های وارده بر دشمن: از نظر عملیات هوایی، میزان خسارت وارده به دشمن چندان قابل شمارش نبود. برابر گزارش‌های پس از پرواز و عکس‌های هوایی می‌توان به این موارد اشاره کرد: انهدام ۵۵ دستگاه تانک و نفربر زرهی، ۵۰ دستگاه خودرو، ۳ فروند بالگرد هجومی و برابر گزارش نیروی زمینی؛ کشته شدن بیش از هزار نفر سرباز و به اسارت گرفتن ۸۰۰ نفر دیگر که به اسارت درآمدن این گروه نظامی، بخش اطلاعات عملیاتی و گسترش نیروهای دشمن را در رکن۲ لشکرها و قرارگاه مقدم نزاجا بسیار پربار می‌ساخت. چراکه تا آن زمان اطلاعات درستی از وضعیت دشمن دراختیار نبود و فرماندهان خودی بسیار بدان نیازمند بودند.

پ ـ سوانح نهاجا و نتایج عملیات «نصر»

الف. در عملیات زمینی، تعدادی از کارکنان متعهد و متخصص نهاجا که داوطلبانه دربخش نیروی انسانی به لشکرهای زمینی پیوسته بودند، در روز ۱۳ دی طی جابه‌جایی‌های آغازین عملیات «نصر» استواردوم آجودانی عبدالحسین ساعی جمعی پشتیبانی مرکز و کارمند فنی یحیی رهنما جمعی پایگاه تبریز در جبهه اهواز به شهادت رسیدند!

ب. یک فروند هواپیمای ترابری «سی۱۳۰» به هنگام فرود در نزدیکی کرمانشاه دچار سانحه شد و سروان خلبان نصرت‌اله آقایی، سروان ناوبر احمد رمضانی، ستوانیکم خلبان علی‌اصغر ملائک‌صفت، سرهمافر۳ محمد زندی مهندس پرواز، استواریکم داود معنوی سرمتخصص بارگیری در دم شهید شدند و استوار فنی محمد ظهوریان عشقانی متخصص بارگیری در بیمارستان شهید شد.

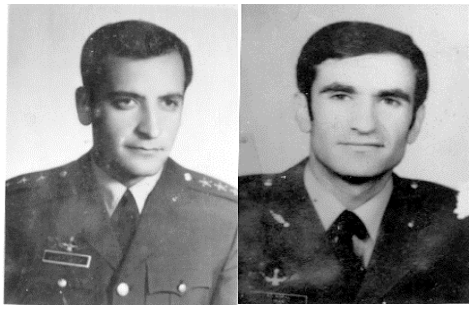
پ. در روزهای پانزدهم و هفدهم دی‌ماه، دو فروند هواپیمای «اف۵ئی» از پایگاه چهارم دزفول سرنگون شدند.

ت. در روز هیجدهم دی‌ماه، یک فروند هواپیمای «اف٤دی» به خلبانی سروان ایرج محبی و ستوانیکم محمدرضا آذرفر، مورد اصابت ضدهوایی دشمن قرار گرفت که خلبانان با مهارت و دشواری فراوان آن را به فرودگاه دزفول رسانیدند و در آنجا به دلیل باز نشدن چرخ‌ها، ناگزیر هواپیمای آسیب دیده را ترک و با چتر نجات سالم فرود آمدند و هواپیما منهدم شد[۱].

در روز هیجدهم دی‌ماه، علاوه بر سانحه فوق و هواپیمای سرگرد فرج‌اله براتپور که شرح آن گذشت، یک فروند «اف۴ئی» به خلبانی سروان جعفربای و ستوانیکم مشیری جمعی پایگاه همدان، بر فراز نیروهای دشمن هدف ضدهوایی قرار گرفت و خلبانان هواپیمای آسیب دیده را با وضعیت اضطراری تا باند پروازی پایگاه دزفول هدایت کردند، اما به‌هنگام نشستن، هواپیما از کنترل خارج شد و خلبانان ناگزیر هواپیما را ترک کردند و با چتر نجات سالم فرود آمدند و هواپیما برای همیشه از رده پروازی خارج شد.

---

۱ - شایان ذکر است که از اواخر مهر ۱۳۵۹ چندین فروند هواپیماهای «اف۴دی» به منظور تقویت آتش پشتیبانی هوایی از پایگاه مهرآباد به پایگاه چهارم دزفول گسترش یافته بودند و در کنار هواپیماهای «اف۵» به مأموریت پشتیبانی نزدیک هوایی می‌پرداختند که برخی از آنها دچار سانحه شدند.



تصویر شماره ۲-۳
سرگرد محمدحسین قهستانی و ستوانیکم عبدالرضا کوپال
از شهدای شاخص این عملیات در ۱۹ دی

ث. در روز نوزدهم دی‌ماه، سه فروند «اف۴ئی مورد اصابت موشک‌های دشمن واقع و سرنگون شدند که دو فروند آن از پایگاه ششم بوشهر به خلبانی سرگرد منوچهر محققی/ستوانیکم کیومرث حیدریان و سرگرد اسماعیل عسگری/سروان بیژن عالیدایی در دسته‌های پروازی مجزا برخاستند و در اطراف اهواز، خلبانان پس از ترک هواپیما سالم با چتر نجات فرود آمدند و هواپیمای سوم به خلبانی سرگرد محمد حسین قهستانی[1] /ستوانیکم عبدالرضا کوپال از پایگاه سوم بپا خاست و هنگام یورش هوایی و بمباران قرارگاه و نیروهای لشکر نهم زرهی سرنگون و هردو خلبان در دم به شهادت رسیدند.

در پایان این مبحث، آماری از مأموریت‌ها و روند ماهیانه پروازهای رزمی جنگنده‌های نهاجا در شش ماهه نخست جنگ (نیمه دوم سال ۱۳۵۹) در قالب جدول شماره ۱-۳ ارائه شده است.

جدول شماره ۱-۳
تعداد نوبت‌های پرواز ماهیانه هواپیماهای جنگنده نهاجا در شش ماه نخست جنگ

مهر	آبان	آذر	دی	بهمن	اسفند
۴۱۷۵	۲۶۲۵	۱۳۱۸	۱۶۶۹	۱۳۰۳	۱۲۹۵

در مجموع، طی شش ماهه اول جنگ، نهاجا برابر جدول یادشده شمار ۱۲ هزار و ۳۸۵ نوبت پرواز رزمی انجام داده است که مقایسه تعداد پروازهای ماهیانه اگرچه حاکی از افزایش پروازهای رزمی در دی‌ماه نسبت آذر ۱۳۵۹ می‌باشد؛ لیکن به طورکلی پس از نبردهای هوایی

---

۱ - شهید قهستانی یکی از خلبانان نام‌آور «اف۴» بود که تا این مقطع از جنگ، نبردهای دلاورانه‌ای از جمله حمله به نیروگاه هسته‌ای اوسیراک در غرب بغداد را هدایت و لیدری کرده بود و در عملیات «نصر» به شهادت رسید.

مهر و آبانماه، از میزان عملیات‌های رزمی بیش از ۵۰ درصد کاسته شده است که این کاهش نه به دلیل مشکل تعمیر و نگهداری، بلکه بیشتر متوجه کاهش هواپیماها، کمبود خلبان و قطعات یدکی می‌شد. چراکه در این مقطع، کارکنان متخصص و سخت‌کوش گردان‌های نگهداری با تلاش شبانه‌روزی بسیاری از هواپیماهای صدمه دیده را با انجام تعمیرات سنگین در رده عملیاتی قرار دادند.

۲ـ عملیات حمله به الولید یا مجموعه «اِچ ـ۳»

در بخش غربی کشور عراق، نزدیک مرزهای مشترک اردن و سوریه با این کشور، سه پایگاه هوایی با نام‌های «H-3/A» «H-3/B» و «H-3/C» وجود دارند که درظاهر به منظور مقابله با رژیم اشغالگر قدس بنا شده و آنرا پایگاه بزرگ «الولید» می‌خوانند. این مجموعه در آغاز جنگ، جایگاه دپوی هواپیماهای نظامی و غیرنظامی عراق بود که به ظاهر دور از برد مؤثر و یا شعاع عمل جنگنده بمب‌افکن‌های نهاجا تلقی می‌شد. هر سه فرودگاه تحت نظر پایگاه هوایی «الولید» بودند و از یک سو می‌توانستند هدف‌های مناسبی برای طراحی یک عملیات راهبردی هوایی با بمباران‌های سنگین باشند و از سوی دیگر، ناکامی نسبی در عملیات مشترک بزرگ «نصر» از اواخر دی ۱۳۵۹ تا فروردین سال ۱۳۶۰ رکود نسبی را در عملیات آفندی ارتش ایران فراهم کرده بود و ارتش عراق نیز در سرزمین‌های اشغالی به پدافند پرداخته و موقعیت خود را تثبیت شده پنداشته بود. با این حال اقدامات ارتش عراق و گسترش هواپیماهای خود به منطقه امن، از چشم تیزبین طراحان عملیاتی نهاجا دور نبود و همواره درصدد ضربه به آن بودند تا این که طی یک برنامه‌ریزی دقیق و منظم، حمله به مجموعه «اچ-۳» به عنوان بزرگترین عملیات راهبردی نهاجا در دوران دفاع مقدس از بعد مسافت و یکی از برترین تک‌های هوایی در تاریخ هوانوردی، در دستور کار سامانه عملیاتی نهاجا قرار گرفت.

الف ـ فرایند طراحی و اجرای عملیات

عملیات حمله به «اچ-۳»، پس از دوبار تلاش ناموفق یا نیمه کاره، سرانجام روز شنبه پانزدهم فروردین ۱۳۶۰ با ۱۲ فروند جنگنده‌بمب‌افکن فانتوم (هشت فروند اصلی، دوفروند«رزرو» روی زمین و دو فروند دیگر «رزرو» در پرواز) از پایگاه سوم، با لیدری کم نظیر سرگرد خلبان فرج‌اله براتپور و حضور سرهنگ قاسم پورگلچین، فرمانده پایگاه و شمار دیگری از خلبانان مجرب نهاجا در دسته‌های پروازی، با موفقیت صورت پذیرفت. در این روز، نهاجا

۶۳ نوبت پرواز پوشش هوایی و ۵۰ نوبت پرواز خدمات پشتیبانی رزمی انجام داد که فرایند طراحی و اجرای عملیات به شرح زیر بود:

از نظر سابقه، ابتدا در مورخ ۱۳۵۹/۷/۱۳، پیامی آنی با طبقه‌بندی سری از مرکز فرماندهی ستاد مشترک ارتش جمهوری اسلامی ایران (سماجا۳) طی شماره ۳۴/۱۷۰۴/۳۹/۰۳/۲۶۲۰ به ستاد فرماندهی نهاجا مبنی بر این‌که پایگاه‌های الولید و اسماعیله از گزند عملیات‌های تهاجمی جنگنده‌های نهاجا در عمق خاک دشمن مصون مانده‌اند، ارسال می‌شود. به دنبال آن، در مدارک بسیار مهم و سرنوشت‌سازی از سوی فرمانده وقت پادگان پیرانشهر (شادروان سرهنگ محمد مهام)، به پایگاه هوایی دوم و سوم شکاری ارسال می‌گردد؛ این مدارک حاوی اطلاعاتی بود که ارتش عراق گردان‌های هواپیمای بمب‌افکن «سوخو۲۲» (۲۰ فروند)، «تی‌یو۱۶» (۶ فروند)، تعداد زیادی «میگ۲۳»، «سوخو۲۰» و بالگرد به همراه چند دستگاه رادار از پایگاه‌های مختلف عراق را در این سه پایگاه گسترش داده تا از گزند حملات احتمالی نهاجا مصون باشد[1].

در این خصوص، مرکز یا پست فرماندهی نهاجا بلافاصله طی شماره ۲۴۶-۶/۴- ۲۰۱ ن هـ۳ در پاسخ چنین عنوان داشت که برد جنگنده‌های نهاجا به اهداف مذکور نمی‌رسد. لذا در صورت تصویب، اجازه داده شود تا جنگنده‌ها بعد از انجام مأموریت در یکی از فرودگاه‌های شمال‌غربی هدف (در سوریه) جهت بنزین‌گیری فرود آیند که مراتب پذیرفته نشد. البته در مشخص شد که فاصله نزدیک‌ترین نقطه ایران یعنی پایگاه هوایی همدان به صورت خط مستقیم تا هدف ۸۹۰ کیلومتر است. لذا با توجه به مسطح بودن سطح زمین هرگونه پرواز در ارتفاعات پست به راحتی توسط رادارهای پدافندی عراق کشف می‌شد، بنابراین هیچ‌گونه امکان و شانسی برای رسیدن به هدف، حتی در صورت رسیدن برای بازگشت وجود نداشت.

پیشنهادات دیگر مبنی‌بر حمله از پایگاه امیدیه یا فرودگاه آبادان و یا گسترش هواپیماهای فانتوم به تبریز نیز غیرممکن بود. در همین زمان، طی یک جلسه مشترک، طرح‌های دیگری نیز عنوان شد که طرح یا راه‌کار پیشنهادی سوم توسط سرهنگ خلبان فریدون ایزدستا به نظر خردمندانه و قابل اجرا می‌رسید؛ به این صورت که مسیر پیشنهادی طرح سوم از شمال‌غرب کشور و از میان ارتفاعات مرزی بین عراق و ترکیه می‌گذشت که بیشتر مسیر عبور جنگنده‌های نهاجا را، کوه‌های صعب‌العبور تشکیل داده و امکان کشف به وسیله رادار و حتی دیدبان‌های

---

۱ - مهرنیا، احمد (۱۳۹۰) «حمله به الولید» تهران: انتشارات سوره مهر، چاپ سوم، ص ۲۳.

دشمن را تقریباً به صفر می‌رسانید. اگرچه این مسیر از دومسیر دیگر طولانی‌تر بود، امّا امنیت بیشتری داشت. مسافت رفت و برگشت حدوداً ۲۳۰۰ ناتیکال مایل(۳۸۰۰ کیلومتربا احتساب مسیرهای سوخت‌گیری) محاسبه شد و نیاز به دو بار سوخت‌گیری در مرز کشور ثالث (سوریه) با عراق داشت.

با شنیدن استفاده از فضای کشور ثالث، بحث‌هایی درگرفت و جلسه برای بررسی بیشتر به روزهای آتی موکول شد که درنشست‌های بعد با راه حل نسبتاً مناسبی که ارائه گردید، سرانجام طرح سوم پذیرفته‌شد. در این راه‌حل، مقرر شد که یک فروند تانکر بوئینگ «جامبو-۷۴۷» در قالب یک مأموریت معمولی ازکریدورهای بین‌المللی به دمشق برود و در آن‌جا اعلام مشکل فنی و به ظاهر درخواست قطعات مورد لزوم و مکانسین کند که با بوئینگ۷۴۷ بعدی که دومین تانکر سوخت‌رسان می‌باشد، به جای قطعات درخواست شده، قطعات و مکانیسین‌های هواپیماهای «اف۴» به دمشق اعزام شوند، که اگر احتمالاً مورد اضطراری پیش آمد، بتوانند در آنجا اقدام کنند و دوم این که وقتی برای سوخت‌گیری اول به‌عنوان این‌که مشکل برطرف شده با هم پرواز می‌کنند، به منظور سوخت‌گیری دوم، بار دیگر اعلام مشکل کرده و وقت‌گذرانی کنند تا «اف۴» ها پس از انجام عملیات خود به سمت آنها بیایند و سوخت‌گیری دوم انجام گیرد.

لازم به ذکراست که به منظور ایجاد هماهنگی، سه مرتبه کارگروهایی متشکل از: سرهنگ خلبان فریدون ایزدستا، شادروان صادق طباطبائی برادر همسر حاج‌احمدآقا (یادگار امام)، نماینده اداره دوم و سفیر جمهوری اسلامی ایران در سوریه به دیدن رئیس‌جمهور وقت سوریه (مرحوم حافظ اسد) رفتند تا جهت رویدادهای احتمالی و اضطراری که موجب نشستن یک یا چند هواپیما دریکی از پایگاه‌های سوریه می‌شود، اجازه بگیرند که دراین رابطه نظر او جلب شد. سرانجام با توافق دراین‌رابطه و هماهنگی‌هایی که فرمانده نیرو با مقامات بالاتر انجام دادند و زمانی که احتمال هرگونه ریسک و مشکلات آن را ضمانت کردند، این طرح به طور کامل مورد قبول شادروان «امیر سرتیپ۲ بهرام هوشیار» واقع و مقرر شد تا در اولین فرصت مناسب به اجرا درآید.

در نخستین تلاش یا مرحله اول، برابر هماهنگی، روز ششم آبان ۱۳۵۹، یک فروند هواپیمای بوئینگ۷۴۷ (تانکرسوخت) به عنوان یک پرواز عادی از کریدورهای بین‌المللی به سوریه رفت تا آماده انجام مأموریت شود. کلیه موارد دقیقاً برابر طرح پیش‌بینی‌شده انجام گرفت. هواپیمایی

که قراربود قطعات و نفرات فنی بیاورد، سرهنگ خلبان فریدون ایزدستا نیز به‌عنوان افسرهماهنگ‌کننده و هدایت‌گر عملیات در هوا، جزو لیست نفرات فنی، در این پرواز قرار داده شد و همراه با تکنیسین‌های هواپیمای «اف۴» با دومین تانکر سوخت‌رسان به سوریه اعزام شدند. برابر هماهنگی، دهم آبان‌ماه روز عملیات تعیین شده بود؛ بنابر طرح اولیه، ۱۴ فروند هواپیمای «اف۴» (۱۲ فروند اصلی و دو فروند رزرو) از پایگاه سوم شکاری بلند شدند و به‌سمت دریاچه ارومیه رفتند تا بنزین‌گیری اولیه خود را قبل از وارد شدن به آسمان عراق انجام دهند.

در حالی که جنگنده‌های «اف۴ئی» در حال نخستین مرحله سوخت‌گیری برای انجام عملیات بودند، در سوریه هواپیماهای «بوئینگ۷۴۷» بلند شده بودند و به ظاهر به قصد برگشتن به ایران برنامه‌ریزی کرده بودند تا به نحوی پرواز خود را انجام دهند که وقتی دسته‌های پروازی از کشور سوریه عبور می‌کنند، در ارتفاع پایین، اولین سوخت آنها را تأمین کنند. زمانی که تانکرهای سوخت به منطقه ایستائی هماهنگ‌شده می‌رسند، سرهنگ ایزدستا، در ابتدا متوجه می‌شود که منطقه سوخت‌گیری بسیار غبارآلود بوده و دید خیلی کم می‌باشد و دوم این‌که بنابر شواهدی که بعدها به طورکامل تأییدگردید، احساس می‌کند که طرح لو رفته است؛ بنابراین با اعلام رمز «شمشیر» به معنای لغو شدن عملیات، سایرین را آگاه می‌سازد و در مرحله اول عملیات لغو و هواپیماهای تانکر برابر طرح پروازی خود به ایران بر می‌گردند و دسته‌های پروازی نیز به پایگاه همدان مراجعت می‌کنند.

در رابطه با لو رفتن عملیات، نبوغ و هوشیاری سرهنگ‌خلبان فریدون ایزدستا که با دانش و تخصص حرفه‌ای موضوع را دریافته بود، به این نکته مهم اشاره شود که سرتیپ خلبان، فرج‌الله براتپور که بعداً لیدر دسته‌های‌پروازی حمله کننده اچ۳، بود، در مصاحبه خود اظهار کرد که در مرحله اول، پس از لغو عملیات، در رادیوهای عراقی اعلام شد: «ما از مأموریت شما باخبر بودیم و با آمادگی کامل انتظار شما را می‌کشیدیم»، علاوه بر آن، سرتیپ خلبان آزاده خسرو غفاری که در یک عملیات هواپیمایش در خاک عراق سرنگون شده و در۱۳٦٤/۳/۱۸ به اسارت در آمده بود، پس از بازگشت به وطن، در مصاحبه خود در خصوص این عملیات چنین عنوان داشت: «در یکی از بازپرسی‌های معمول، مأمور و مسئول‌عراقی درحین بازجوئی به این‌نکته اشاره‌کرد که ما در دهم آبانماه (اول نوامبر ۱۹۸۱) از قصد نیروی هوایی ایران به منظور حمله به پایگاه‌های اچ-۳ و حتی مسیر پروازی به طورکامل آگاه بودیم و آماده پذیرائی از آنها بودیم که شانس آوردید مأموریت انجام نشد! البته بازجوی عراقی در رابطه با عملیات‌اصلی نیز

اشاره کرده بود که ما در آن عملیات به طورکامل غافلگیرشدیم؛ زیرا فکر کردیم که نیروی هوایی ایران به این نتیجه رسیده که اجرای این عملیات به‌هیچ‌عنوان امکان‌پذیر نمی‌باشد و کلاً از آن صرف‌نظر کرده‌است[۱].

در اقدام دوم، مقرر شد؛ عملیات با استعداد ۱۰ فروند فانتوم؛ (دودستهٔ‌پروازی چهارفروندی اصلی و دوفروند روزو) به لیدری سرهنگ قاسم پورگلچین (فرمانده پایگاه سوم شکاری)، اجرا شود که این بار نیز به دلیل اوضاع نامساعد جوی، عملیات لغو شد و هواپیماها به پایگاه‌های خود مراجعت کردند. در اقدام سوم، به دلیل اهمیت عملیات، شهید فکوری فرمانده وقت نهاجا، فرمانده پایگاه‌همدان و معاون عملیات پایگاه را به تهران فراخواند و طی جلسه‌ای در مورخ ۱۵ بهمن ۱۳۵۹، با تأکید بر رعایت کامل اصل حیطه‌بندی[۲] مقرر شد تا عملیات برای بارسوم به لیدری سرگرد فرج‌الله براتپور انجام شود و ایشان کلیه هماهنگی‌ها را به شکلی انجام دهند که هیچ‌کس از انجام چنین عملیاتی باخبر نشود. در این خصوص، عصر روز ۲۸ اسفند ۱۳۵۹، سرگرد براتپور همراه با ستوانیکم مصطفی اردستانی (اعزامی از پایگاه تبریز) از (ر+س) یعنی روز و ساعت این مأموریت آگاه شدند. سرگرد براتپور پس از مراجعه به پایگاه، چندین‌بار به بهانه‌های مختلف و انجام عملیات‌های گوناگون دستور بارگیری هواپیماهای «اف۴» را صادر می‌کند، امّا برای کاستن از حساسیت کارکنان، مجدداً دستور می‌دهد، هواپیماهای بارگیری شده در مکان خود باقی بمانند. با این اقدامات تاکتیکی که به عمل آمد، موجب‌شد که هیچ‌یک از کارکنان نسبت به زمان ومکان عملیات آگاه نشوند.

در ادامه این ماجرا، در پنجم فروردین ۱۳۶۰، گروهی از مسئولین ستادی و یگان‌های اجرائی به‌منظور شور ستادی نهائی، در سالن بریفینگ ساختمان فرماندهی ستاد نیروی هوایی دورهم گردآمدند. در این گردهمائی، معاون عملیات ستاد نهاجا ضمن خوش‌آمدگوئی به حاضرین، کلیات مأموریت را بازگوکرده و وظایف هر یگان را به‌تفکیک به شرح زیر بیان می‌کنند:

تک اصلی، با استعداد ۱۰ فروند جنگنده «اف٤» از پایگاه سوم شکاری با چهار مرحله سوختگیری هوایی در طی مسیر با عبور از نوار مرزی ترکیه و عراق صورت پذیرد، ضمن آن‌که

۱- اشاره بازجوی عراقی به این عملیات بعد از گذشت بیش از چهارسال که آزاده خسرو غفاری به اسارت عراقی‌ها درآمده بود، حکایت از آن دارد که عظمت و تأثیر این عملیات آن‌قدر با اهمیت بوده، که پس‌ازاین مدت طولانی هنوز از ذهن مسئولان عراقی پاک نگردیده بود.

۲- ولی به هیچ‌عنوان، فردی از این‌عملیات و زمان آن با خبر نشود، حتی خلبانان شرکت کننده و کارکنان فنی نگهداری و اسلحه هواپیمای «اف۴» تا لحظه آخر از آن بی‌خبر باشند.

دو فروند تانکر سوخت‌رسان «ب-۷۴۷» می‌بایست طبق نقشه از خاک سوریه به پرواز درآمده و در منطقه ایستایی واقع در نوار مرزی سوریه-عراق، در ارتفاع حداکثر هزار پا اقدام به سوخت‌دهی طبق نقشه شماره ۲-۳ نمایند و همزمان با اجرای آن، خلبانان پایگاه‌یکم شکاری مهرآباد با چهار فروند هواپیمای فانتوم شناسایی «آر.اف٤ئی از مناطق جنوب عکسبرداری کنند. البته نیت اصلی آنها افزایش ترافیک هوایی بر فراز جبهه‌های جنوب بود تا دشمن تمام توجهش به جبهه جنوب معطوف شود و از آسمان شمال کشورش تا حدودی غفلت کند و نیز در یک عملیات فریب، چهار فروند جنگنده «اف٥ئی» (سه فروند اصلی و یک فروند «رزرو») به لیدری ستوان‌یکم مصطفی اردستانی از پایگاه دوم شکاری برخاسته و پالایشگاه کرکوک در شمال‌شرق عراق را آشکارا مورد هدف قرار دهند.

فرایند مأموریت و وظایف دیگر هواپیماهای شرکت‌کننده در عملیات به این ترتیب بوده است:

۱. دو فروند هواپیمای سوخت‌رسان از نوع «بوئینگ۷٤۷» اصلی در دمشق و یک فروند به صورت «رزرو» در ایران که دو فروند اوّل موظف بودند یک روز قبل از اجرای مأموریت به کشور سوریه پرواز و در حین انجام مأموریت، به جنگنده‌های تک‌ور قبل و بعد از بمباران هدف در نقطه‌ای حوالی مرز سوریه-عراق سوخت‌رسانی کنند. البته فرماندهی این مأموریت بر عهده سرهنگ فریدون ایزدستا خلبان با تجربه «اف٤» و از طراحان اصلی عملیات بود که در یکی از این هواپیماها استقرار داشت.

۲. دو فروند هواپیمای سوخت‌رسان از نوع «بوئینگ۷۰۷» اصلی و یک فروند «رزرو» بنا به دستور فرماندهی مأموریت روی دریاچه «ارومیه» در «دوره ایستایی» منتظر می‌ماندند تا سوخت لازم را برای اجرای مأموریت جنگنده‌ها فراهم سازند.

۳. دو فروند هواپیمای «اف١٤» از پایگاه هشتم شکاری اصفهان می‌بایست همزمان به سمت «دوره ایستایی» روی دریاچه ارومیه پرواز نموده و مأموریت مراقبت مسلحانه هوایی از هواپیماهای سوخت‌رسان و بمب افکن‌ها در هنگام سوختگیری و سوخت‌رسانی را در ارتفاع متوسط و بالا به عهده گیرند. (طبق نقشه هوایی شماره ۲-۳)

٤. هواپیماهای جنگنده رهگیر «اف-٥» که می‌بایست به صورت دو فروندی و متوالی از پایگاه دوم شکاری تبریز پرواز و مأموریت مراقبت مسلحانه هوایی را در ارتفاع پایین در منطقه سوخت‌گیری در ارومیه را زیر نظر رادار تبریز تأمین کنند.

۵. یک فروند هواپیمای شناسایی خفاش «سی۱۳۰» در منطقه غرب کشور همزمان با عملیات، می‌بایست پرواز کرده و فعـالیت‌های هوایی دشمن را گزارش کند. ضمن این که از یک ماه قبل از انجام عملیات، تعدادی هواپیمای «اف۵» به همراه کارکنان پروازی و فنی به ظاهر برای گشت رزمی، ولی در عمل به منظور انجام عملیات فریب، به پایگاه سوم شکاری همدان گسترش یافتند و همه روزه پروازهای گشت رزمی خود را در منطقه «سنقر» انجام می‌دادند[1].

نقشه شماره ۲-۳

طرح و مسیر پروازی عملیات حمله به «اچ-۳» بر روی نقشه هوایی

به هر حال روز موعود (پانزدهم فروردین ۱۳۶۰)، فرا رسید و عملیات به لطف الهی با موفقیت کم‌نظیری برابر طرح صورت پذیرفت و نیروی هوایی از این که مأموریتی بس خطیر را بدون تلفات انجام داده است، سرافراز و خرسند بود، ضمن آن که به دشمن اصلی هم هشدار داده شد که برد هواپیماهای نهاجا تا سواحل دریایی مدیترانه خواهد رسید.

در این عملیات غرورآفرین، یک فروند فانتوم به خلبانی شهید محمود خضرایی/ستوانیکم اصغر باقری آسیب دید که علت آن، پرواز در ارتفاع پست بود که در معرض ترکش‌های بمب هواپیمای دیگر قرار گرفته و مجبور می‌شود در یکی از پایگاه‌های غیرعملیاتی در سوریه فرود

---

۱ - نگارنده که خود از پایگاه دوم تبریز در نوروز ۱۳۶۰ به همدان مأمور شده بود، به اتفاق دیگر خلبانان، هیچ اطلاعی از عملیات اصلی نداشتند.

بیاید. هواپیمای مزبور پس از بازسازی به دست کارکنان فنی و توانمند ایرانی در همان پایگاه سوریه با هماهنگی‌های به عمل‌آمده، توسط شادوان سرگرد محمود اسکندری و ستوانیکم محمد جوانمردی، پس از چندی با آزمایش تست‌های پروازی مورد نیاز و رعایت تاکتیک‌های فریب به وطن اسلامی بازگردانده شد.

ب ـ نتایج و بازتاب عملیات

از نظر خسارات وارده به دشمن، علاوه بر گزارش خلبانان خودی، بررسی‌های بعدی نشان داد که مسئولین پایگاه‌های «الولید» در پیامی که به بغداد فرستادند، نتیجه عملیات هواپیماهای شکاری نهاجا را چنین گزارش کردند:

الف- انهدام کلی یا آسیب وارده به ٤٨ فروند وسایل پرنده اعم از هواپیماهای ترابری سنگین، شکاری و بالگرد.

ب-از بین رفتن سه آشیانه بزرگ و چند شیلتر همراه با تجهیزات و وسایل موجود در آنها.

آثار و تبعات بعدی این حمله جانانه و باورنکردنی موارد زیر بود:

۱) برکناری فرمانده پدافند هوایی منطقه به‌دستور صدام در همان‌روز که مطابق خبرهای کسب شده بعدی، نامبرده متعاقباً اعدام و موضوع به صورت خبر خودکشی وی منتشر شد.

۲) موفقیت این عملیات، شکست بزرگی برای دشمن محسوب و قدرت هوایی و برتری نهاجا را بار دیگر به اثبات رسانید.

۳) پایین آوردن روحیه رزمندگی دشمن و بالا رفتن روحیه سلحشوری دلاوران اسلام و به نمایش گذاشتن قدرت ملت قهرمان ما یکی از اهداف اصلی انجام این مأموریت بود.

خبر حمله به «اِچ-۳» خیلی زود به اخبار مهم رسانه‌ها و تیتر اول روزنامه‌های داخلی و خارجی تبدیل شد و اغلب روزنامه‌ها چنین نوشتند: روز گذشته خلبانان نهاجا چهار پایگاه دور دست و مهم عراق را در مرز این کشور با اردن، مورد حملات شدید قرار دادند. طی این عملیات، تعدادی از هواپیماهای عراقی در محوطه این پایگاه به آتش کشیده شدند. خبرگزاری پارس نیز به نقل از آسوشیتدپرس از بیروت گزارش داد: عراق، حمله هوایی ایران به پایگاه‌هایش را تأیید کرد. بر اساس بیانیه نظامی عراق، بغداد برای پوشانیدن ضعف آشکار خود در جلوگیری از حمله هوایی ایران به مواضع نظامی خود مدعی شده است که جت‌های ایرانی از خاک سوریه پرواز و پایگاه‌های عراقی را بمباران کرده‌اند. همچنین ستاد مشترک ارتش جمهوری اسلامی ایران، بلافاصله پس از اجرای موفق عملیات، اطلاعیه شماره ٤٥٧ خود را

به این شرح صادر کرد: «چابک عقابان آسمان ایران، خلبانان، افتخار آفرینان ارتش جمهوری اسلامی ایران، در روز جاری (۱۳۶۰/۱/۱۵) در یک یورش رعدآسا، بزرگترین ضربه را برپیکر پلید و جنایتکار دشمن وارد آورده و در یک عملیات متهورانه تحسین برانگیز در عمق خاک عراق، چهار پایگاه دشمن[۱] را با همه هواپیماهای مستقر در آنها منهدم و با سرافرازی، همگی سالم بازگشتند. ستاد مشترک ارتش این پیروزی را به حضرت مهدی(عج)، نایبش حضرت روح‌الله و ملت مبارز ایران تبریک و تهنیت عرض می‌نماید و از خلبانان غیور و جانبازی که دلاورانه این موفقیت را در پرتو عنایات حضرت سبحان به تحقق درآورده و همچنین از همه پرسنل نهاجا قدردانی می‌کند».

تصویر شماره ۳-۳

صحنه تاریخی دیدار جمعی از خلبانان و طراحان عملیات «اچ-۳» در بیت حضرت امام(ره) (در ۱۳۶۰/۱/۱۸) سرهنگ خلبان جواد فکوری فرمانده نیرو با لباس آبی و... در دایره نارنجی شادروان سرتیپ۲ خلبان بهرام هوشیار و... دیده می‌شوند.

پس از اجرای عملیات، طبق فرمان حضرت امام(ره) مارش پیروزی از صدا و سیما در سراسر کشور نواخته شد و برابر گفته نزدیکان ایشان، معظم‌له با شنیدن خبر پیروزی‌آفرین نهاجا دراجرای این مأموریت دشوار، بسیار خوشحال شد به طوری که از آغاز جنگ تا آن روز به این شادابی و خوشحالی دیده نشده بودند و در روز هیجدهم فروردین، سه روز بعد از انجام عملیات شماری از طراحان، خلبانان و فرماندهان شرکت کننده در این عملیات را طی سه نوبت متوالی به حضور پذیرفتند.

۱- منظور از چهار پایگاه در اطلاعیه فوق سه پایگاه «اچ-۳» و انهدام پالایشگاه کرکوک بود که آخری توسط «اف۵» بمباران شد.

حضرت امام(ره) در دیدار خلبانان این عملیات در بیستم فروردین همان سال طی سخنانی از رشادت کلیه عوامل بویژه خلبانان حاضر در عملیات تقدیر و چنین اظهار داشتند:

«من باید از نیروهایی که در جنگ هستند تشکر کنم و تقدیر... یک شجاعت بی سابقه‌ای نیروی هوایی به خرج داد و جنگنده‌های اینها تا آخرین نقطه عراق رفت و آنها را در آنجا سرکوب کرد. من باید از قِبَل همه ملت - امیدوارم که ملت این حق را به من داده باشد - از همه این جنگنده‌ها، همه این خدمتگزارها که دارند در سرحدات جان خودشان را فدای اسلام و کشور می‌کنند، تشکر کنم و ملت پشتیبان آنهاست. بحمدا... یک شجاعت نمونه‌ای به خرج دادند و بدون این‌که خسارتی به خودشان وارد بشود - به ملت عراق اینها علاقه دارند- اگر این خوف نبود، به دولت عراق می‌فهماندند که او لایق این نیست که در مقابل جوان‌های ما ایستادگی کند و...»

۳ـ ابتکار تعیین خط لَجمَن و بمباران نیروهای دشمن از ارتفاع بالا

نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، پس از توقف و تثبیت دشمن و فارغ شدن از عملیات راهبردی حمله به «اِچ-۳»، عملیات‌های بمباران جبهه‌های عراق از ارتفاع بالا را در پیش گرفت. در این مأموریت‌ها، کارکنان فنی با راه‌اندازی سامانه‌های پاد ضدالکترونیکی همچون سامانه ECM از نوع AN/ALQ-119 و سوار کردن آن روی هواپیمای شناسایی «آر.اف٤» و جنگنده‌های «اف٤»، این فرصت عملیاتی را فراهم کردند تا با روشن نمودن این پادها از گزند سامانه موشکی «سام۲» که می‌توانست اهداف خود را تا ٤٠ هزار پا منهدم سازد، مصون بمانند. این تاکتیک، بیش از یک سال جهت مأموریت‌های شناسایی و بمباران نیروهای عراقی در مناطق مورد تصرف دشمن استفاده می‌شد که تأثیر زیادی در تضعیف روحیه و از دست دادن میل جنگی آنان داشت.

در این مبحث، تلاش شده است تا ابتدا به برخی از مأموریت‌های شناسایی نهاجا و سپس ابتکار عملیات بمباران نیروهای دشمن از ارتفاع بالا که در زمستان سال ۱۳۵۹، برای نخستین بار انجام گرفته است، اشاره‌ای کوتاه شود:

از نظر سابقه تا اواسط بهمن ۱۳۵۹، تمام مأموریت‌های گردان شناسایی با هواپیماهای «آر.اف٤» و یا «آر.اف٥» در ارتفاع پست صورت می‌گرفت. از این زمان به بعد، به دلیل نیاز به بررسی خطوط مقدم نبرد و تعیین وضعیت یگان‌های دشمن، به‌تدریج پروازهای ارتفاع بالا هم

آغاز شد. در آن زمان، چهار دستگاه دوربین بسیار پیشرفته کِی-۹۰، از دوران قبل از انقلاب در گردان نگهداری وجود داشت که با رفتن مستشاران آمریکایی در وضعیت غیرعملیاتی قرار گرفته بودند. دوربین‌ها با تلاش شعبه دوربین عملیاتی روی هواپیماها نصب شدند. یکی از متخصصین فنی در این مورد می‌گوید[1]:

«با توجه به نیاز احتمالی جهت عکس‌برداری از ارتفاع بالا، به سرگرد ذوالفقاری (فرمانده فقید گردان شناسایی) موضوع دوربین‌های کِی-۹۰ را گوشزد کردم. البته او گفت که ما کسی را نداریم تا این دوربین‌ها را به کار بیندازد. من در جواب گفتم که من می‌توانم این دوربین‌ها را عملیاتی کنم. خلاصه پس از چند روز آزمایش و خطا بالاخره دوربین‌ها را عملیاتی کردم و آنها آماده استفاده در پروازهای ارتفاع بالا شدند.»

در خصوص آغاز پروازهای شناسایی در ارتفاع بالا، سرتیپ۲ جانباز فرج‌اله فرسیابی یکی از پیشکسوتان نهاجا می‌گوید:

«روز ۲۰ بهمن ۱۳۵۹، بنی‌صدر با شهید فلاحی جانشین سماجا، شهید فکوری فرمانده نهاجا همراه با شادروان تیمسار ظهیرنژاد فرماندهی نزاجا به گردان شناسایی آمدند. امیر ظهیرنژاد گفت که به عنوان فرمانده نیروی زمینی وضعیت خط لجمن (لبه جلویی منطقه نبرد) را نمی‌داند و الآن معلوم نیست که در چه نقاطی نیروهای دشمن داخل خطوط ما هستند و در چه مناطقی هم ما داخل خطوط دشمن هستیم. درهرصورت گردان شناسایی باید از کل جبهه، از مرز مشترک ایران، ترکیه و عراق تا دهانه فاو به طول ۱۶۰۰ کیلومتر را عکس‌برداری کند تا وضعیت مشخص شود. خُب با یک حساب ساده و با انجام پروازهای ارتفاع پایین طی یک ماه و انجام ۳۰ نوبت پرواز روزانه، می‌شد این کار را انجام داد که تقریباً محال بود. چون اولاً تا پایان روز سی‌ام دیگر هواپیمایی باقی نمی‌ماند و اطلاعات هم بعد از این مدت قدیمی می‌شد و دیگر به درد نمی‌خورد.

در میان بحث پیرامون موضوع، ناصر رضوانی گفت: ما دارای چهار دوربین مخصوص ارتفاع بالا هستیم که اگر روی هواپیما قرار گیرد، در ارتفاع بالای ۵۰ هزار پا می‌تواند منطقه‌ای به عرض ۲۰ و طول ۲۰۰ مایل را با استفاده از دو هزار پا فیلم، عکس‌برداری کند که مورد موافقت بنی‌صدر واقع شد. ذوالفقاری در جواب گفت: شما فقط چهار دست لباس ضد فشار برای ما بخرید تا ما کار را انجام دهیم. خلاصه بین افراد حاضر، بحث در مورد تهیه لباس ضد فشار بالا گرفت و در

---

۱ - خاطرات سرهنگ هوشنگ ثابتی متخصص دوربین‌های هواپیمای «آر.اف۴»

آخر سرهنگ فکوری گفت: بچه‌ها توجه کنید که تهیه این نوع لباس با وجود تحریم‌ها امکان ندارد، پس اگر می‌توانید بدون لباس ضد فشار پرواز کنید و در غیر این صورت دنبال این نوع عکس‌برداری نروید. پس از رفتن مقامات، تمام خلبانان گردان معترض بودند و می‌گفتند: ما موشک سام۲ و ۳ را به راحتی می‌توانیم دفع یا خنثی کنیم، ولی در مقابل تهدیدات سام٦ هیچ کاری نمی‌شود، انجام داد[1]. این بحث ادامه یافت تا ذوالفقاری گفت: چاره‌ای جز انجام عکس‌برداری نداریم و خودش نیز پیش‌قدم شد. لذا از این تاریخ، (در چارچوب دستور رزمی ناصر[2]) جبهه ۱٦۰۰ کیلومتری به چهار بخش تقسیم و مقرر شد، با چهار فروند هواپیمای «آر.اف٤» در چهار عملیات رزمی شناسایی از کل خطوط لجمن عکس‌برداری شود. نخستین مأموریت عکس‌برداری از بستان تا فاو که منطقه فوق‌العاده خطرناکی بود، بر روی خطوط مرزی تا ارتفاع ۵۰ هزار پا و با سرعتی مافوق صوت انجام پذیرفت و خلبانان هم‌زمان گزارش دادند که موشک‌های سام٦ به ارتفاع بالا نمی‌رسند و در زیر هواپیما منفجر می‌شوند. به این ترتیب با همان روش از بستان تا مهران و در مأموریت‌های بعدی، مابقی خطوط جبهه در نوار مرزی عکس‌برداری شد. فردا مقامات عالی‌رتبه دوباره به گردان آمدند. این بار وقتی عکس‌ها را دیدند، بسیار خوشحال شدند. تیمسار ظهیرنژاد با مشاهده عکس‌ها اعلام کرد که یکی از واحدهای لشکر۱٦ زرهی قزوین در محاصره قرار دارد. ایشان از همان‌جا با فرمانده لشکر قزوین (سرهنگ لطفی) تماس گرفت و دستور داد؛ آن یگان عقب بیاید تا از محاصره دشمن خارج شود. از آن روز به بعد، به راحتی و بصورت روزانه کل خط لجمن توسط گردان شناسایی عکس‌برداری می‌شد و آخرین وضعیت نیروهای دشمن بر اساس عکس‌های گرفته شده در اختیار ستاد نیروی زمینی و قرارگاه‌های جنوب و غرب قرار می‌گرفت[3]».

راهورد یا تاکتیک بمباران از ارتفاع بالا

در اواخر سال ۱۳۵۹، به دلیل افزایش تلفات ناشی از روش بمباران از ارتفاع پست، فرماندهان نیروی هوایی تصمیم گرفتند تا مواضع نیروهای عراقی در خوزستان را از ارتفاع بالا

۱- موشک «سام٦» دارای دو نوع باند فرکانس است که اگر یک باند را خنثی می‌کردیم به‌صورت خودکار روی باند دیگر می‌رفت و امکان منحرف کردن آن با سامانه جنگ ضد الکترونیک وجود نداشت.

۲ - برابر دستور یا گروه رزمی «ناصر» (سرگرد ناصر رضوانی مبتکر عکسبرداری از ارتفاع بالا) یک فروند هواپیمای «آر.اف٤» با اسکورت دو فروند «اف١٤» و سوخت‌گیری از طریق یک فروند «بوئینگ-۷۰۷» سوخت‌رسان، مبادرت به عکسبرداری از اهداف تعیین شده در ارتفاع بالا می‌نمود.

۳- خاطرات امیر سرتیپ دوم جانباز فرج‌الله فرسیابی از خلبانان کابین عقب هواپیمای «آر.اف٤»

بمباران کنند. در این روش که با بحث فراوانی همراه بود، قرار شد تا ابتدا یک فروند هواپیمای شناسایی «آر.اف٤» مجهز به «پاد ضدالکترونیکی» نیز دسته پروازی بمب‌افکن‌های «اف٤» را همراهی کند تا ضمن هدایت دقیق گروه پروازی، از محل بمباران شده هم عکس‌برداری کند. سرتیپ دوم خلبان علیرضا نمکی از پیشکسوتان و تاریخ‌نویسان برجسته «نبردهای هوایی دفاع مقدس»، در این مورد می‌گوید:

«اسفند ۱۳۵۹، از طرف فرمانده پایگاه بوشهر، سرهنگ دادپی احضار شدم. ایشان به من ابلاغ کرد که باید هر چه زودتر به تهران بروم و در یک جلسه بسیار مهم حضور پیدا کنم. با یک فروند فانتوم اف٤ به پایگاه مهرآباد آمدم و چون موضوع خیلی اهمیت داشت، از همان فرودگاه با یک فروند بالگرد به ستاد نیروی هوایی واقع در دوشان‌تپه رفتم. در دفتر ویژه، جلسه‌ای با حضور افسران ارشد نیروی هوایی با درجات سرهنگی مانند شادروان سرهنگ هوشیار، ایزدستا، دهنادی و دو نفر از خلبانان گردان شناسایی با درجات سرگردی؛ ذوالفقاری و همتیار در حال برگزاری بود. من با لباس پرواز و تجهیزات پروازی وارد جلسه شدم و مرحوم هوشیار رو به من گفت که مردی از قلب جبهه‌ها آمد. خلاصه نشستم و ایشان گفت: به دلیل تلفات زیاد در پروازهای بمباران از ارتفاع پایین، می‌خواهیم بمباران از ارتفاع بالا را آغاز کنیم. تا جناب هوشیار این موضوع را مطرح کرد، من شوکه شدم. چون می‌دانستم موشک‌های «سام۲» عراق بسیار خطرناک هستند و در ارتفاع بالا ممکن است هواپیماهای ما را ساقط کنند. حین این صحبت‌ها و با دیدن خلبانان شناسایی در جلسه، به ذهنم رسید که پای «آر.اف٤» را به میان بکشم تا شاید به دلیل اهمیت این نوع هواپیما و دوربین کی‌اِی۹۰ آن‌که به تعداد کم داشتیم، موضوع لغو شود. اما سرهنگ هوشیار با من مخالفت کرد و گفت: بدون «آر.اف٤» هم باید پرواز کنید. در همین حین، جناب قیدیان (معاون عملیات وقت نهاجا) که خود از خلبانان به نام «آر.اف٤» بود، وارد جلسه شد و با حضور این هواپیما موافقت کرد. شهید ذوالفقاری نیز شجاعانه گفت: خودش به همراه فانتوم‌ها و در جلوی گروه پرواز می‌کند و قبل و بعد از بمباران هم از منطقه عکس می‌گیرد. خلاصه مدتی بعد (فروردین ۱۳٦۰) در اولین مأموریت جنگی، قرار شد تا قرارگاه لشکر۳ زرهی عراق در کنار رود کارون و در منطقه حفار غربی را بمباران کنیم. در یک دسته هشت فروندی مرکب از جنگنده «اف٤ئی» مجهز به چهار تیر بمب ۷۵۰ پوندی از بوشهر برخاستیم و در مسیر پرواز، «آر.اف٤» هم به ما پیوست و در جلوی ما قرار گرفت. با راهنمایی شهید ذوالفقاری در فاصله مناسب از هدف، بمب‌ها را رها کردیم و مواضع دشمن

درهم کوبیده شد و بدون هیچ مزاحمتی به پایگاه برگشتیم و «آر.اف٤» هم پس از عکسبرداری از مواضع بمباران شده به تهران رفت. همان روز عکس‌ها با یک فروند هواپیمای جت فالکُن به بوشهر فرستاده شد و دریکی از آنها اصابت دقیق یک بمب ۷۵۰ پوندی به یک تانک کاملاً قابل مشاهده بود[۱].» لذا این تاکتیک استمرار یافت و بر اثر آن ضربات مهلکی به نیروهای عراقی که در اعماق سنگرها فرو رفته بودند، وارد شد. با این راهورد یا تاکتیک، در جریان عملیات‌های بزرگ، فانتوم‌های نهاجا در دسته‌های هشت فروندی و بیشتر از ارتفاع بالا مواضع دشمن را بمباران می‌کردند. در برخی از این پروازها، یک فروند هواپیمای «آر.اف٤» در انتهای دسته پروازی قرار می‌گرفت و از بمباران منطقه عکس‌برداری می‌کرد. دریکی از این پروازها، یک فروند «آر.اف٤» مورد اصابت موشک «سام۲» قرار گرفت که با تلاش خلبانان آن، سالم فرود آمد[۲]. البته بعدها عراقی‌ها ابتدا با توجه به رؤیت هواپیماهای مهاجم و تشخیص مسیرشان با چشم، از راه دور مبادرت به ایجاد دیواره آتش از طریق شلیک پرتعداد موشک‌های «سام۲» به صورت غیر راداری می‌کردند و تا اندازه زیادی توانستند، آزادی عمل را از خلبانان نهاجا سلب کنند و در مرحله بعدی با عملیاتی شدن کامل میراژهای عراقی، چند فروند «اف٤» نهاجا از سال ۱۳٦۱ به بعد توسط موشک‌های هوا به هوای راداری «سوپر-۵۳۰» میراژ سرنگون شد که منجر به کاهش و یا توقف این نوع تاکتیک بمباران گردید. اگرچه اغلب مأموریت‌های شناسایی و عکسبرداری هوایی در ارتفاع تا اواخر دفاع مقدس صورت می‌پذیرفت که مراتب در مباحث بعدی مطرح شده است.

یکی از سوانح تلخ نیروی هوایی در فروردین ۱۳٦۰، سقوط نخستین هواپیمای «اف١٤» بود که در سحرگاهان ۲۵ فروردین ۱۳٦۰، به وقوع پیوست. در این روز، یک فروند جنگنده «اف١٤» به خلبانی شهید سروان جعفر مردانی/ستوان غلامحسین عبدالشاهی حین مأموریت گشت مسلحانه رزمی پس از سوختگیری و جدا شدن از تانکر به دلایل نامعلوم (احتمالاً مانور خلبان) یک موتورش دچار واماندگی (استال) شد که بر اثر آن هواپیما به حالت «فلات اسپین» رفته و به زمین برخورد کرد.

---

۱ - شیرمحمد، محسن، (۱۳۹۶) «چشمان عقاب» تهران: مرکز انتشارات راهبردی نهاجا، ص ۸۶.

۲ - دهقانِ‌نیری، فاطمه، (۱۳۹٤) «شهروند آسمان: خاطرات امیر سرتیپ۲ خلبان محمود انصاری» تهران: انتشارات موزه دفاع مقدس، ص ۳۲۵.

٤ـ تحولات اساسی در سامانه فرماندهی نهاجا

طی شش‌ماهه نخست سال ۱۳٦۰ و بویژه در تابستان، حوادثی روی داد که به تبع آنها، تغییرات وسیعی در سامانه فرماندهی نهاجا صورت پذیرفت که در سطور زیر به برخی از اهم آنها اشاره می‌شود. از حوادث این دوران می‌توان به اوج‌گیری پدیده تروریزم در کشور از جمله مجروحیت آیت‌الله خامنه‌ای، شهادت آیت‌اله بهشتی و یارانش، شهادت رئیس جمهور رجایی و باهنر و...، و توطئه هواپیماربایی از جمله گریختن دو فروند هواپیمای سوخت‌رسان «ب-۷۰۷»[1] در دهه اول مرداد ۱۳٦۰، یاد کرد که این عامل به شدت در وضعیت نیروی هوایی اثرگذار بود.

خلاصه این که در ۲۱ خرداد ماه، طی حکمی از سوی حضرت امام(ره)، ابوالحسن بنی‌صدر رئیس جمهور از مقام فرماندهی نیروهای مسلح برکنار و اختیارات او در ارتش به سرتیپ فلاحی تفویض شد. چند روز بعد، در ۳۱ خرداد (همزمان با شهادت دکتر چمران)، مجلس شورای اسلامی، رأی به طرح عدم کفایت او داد. درپی آن، بنی‌صدر به اتفاق رجوی سرکرده منافقین در ۱۳٦۰/۵/۸ با ربایش یک فروند «سوخت‌رسان ۷۰۷» به خلبانی سرهنگ بهزاد معزی شبانه به یک فرودگاه نظامی در حومه پاریس گریختند.

پس از فرار بنی‌صدر، نهاجا یک‌بار دیگر همچون توطئه کودتای نقاب در معرض اتهام قرار گرفت و یک هفته بعد از آن (۱۳٦۰/۵/۱٦)، سرهنگ جواد فکوری از فرماندهی نهاجا کنار گذاشته شد و به جای وی، سرهنگ موقت محمدحسن معینی‌پور[2] فرمانده سازمان اطلاعات و ارشاد (حفاظت اطلاعات) نیروی هوایی به سمت فرماندهی نهاجا منصوب شد.

---

۱ - علاوه بر فرار بنی‌صدر در ششم مرداد ۱۳٦۰، گریختن سرگرد داریوش خیرخواه در دوم مردادماه ٦۰ به مصر و...

۲- شادروان سرتیپ محمدحسن معینی‌پور در اسفند سال ۱۳۱۲ دیده به جهان گشود و در مهر ۱۳۳۱، به استخدام نیروی هوایی درآمد و موفق شد دوره خلبانی را در سال ۱۳۳٤ با موفقیت طی نماید . مدتی با هواپیماهای «اف۸٤» و «اف۸٦» پرواز کرد و در یکی از مأموریت‌ها در دهه ۱۳٤۰ دچار سانحه و مجروح شد. درنتیجه از رده پروازی خارج و به فرماندهی پدافند هوایی منتقل شد و پس از چندی با درجه سرگردی از نیروی هوایی بیرون رفت. با پیروزی انقلاب اسلامی، وی در نهادهای انقلابی مسئولیت‌های خطیری را پذیرفت و با اصرار جمعی از کارکنان انقلابی ارتش در اواسط سال ۱۳۵۸ به نیروی هوایی بازگشت و پس از آغاز جنگ، با درجه سرهنگ دومی مسئولیت فرماندهی «حفاظت اطلاعات» نهاجا را تکفل کرد و چندی بعد به‌رغم میل باطنی به سمت فرماندهی نهاجا منصوب شد. او سال‌ها از نیروی هوایی به دور بود؛ لذا نه پیشینه‌ای در عملیات هوایی داشت و نه بینشی در تاکتیک، راهبرد، لجستیک، دکترین و این‌گونه ویژگی‌هایی که لازمه یک فرمانده نیرو در زمان جنگ بود، او همچنین از عملیات مشترک و مرکب نیز آگاهی عمیقی نداشت و به همین دلایل بیشتر به ساماندهی امور امنیتی و سیاسی می‌پرداخت، با این وجود سلسله عملیات‌های پیروز در زمان فرماندهی او طرح ریزی و به اجرا درآمد. وی در سال ۱۳٦۲، جای خود را به سرهنگ هوشنگ صدیق داد و پس از چندی به سماجا منتقل و در اول مهر سال ۱۳٦٦ با درجه سرتیپی بازنشسته شد. او پس از یک دوره طولانی بیماری در سال ۱۳۹۳ بدرود حیات گفت و با تلاش فرماندهی نهاجا در قطعه صالحین بهشت زهرا به خاک سپرده شد. «روحش شاد»

همزمان طی یک سلسله انتصابات جهشی، سامانه فرماندهی نهاجا اعم از جانشین و معاونان فرماندهی، تمام فرماندهان پایگاه‌ها و یگان‌های عمده نیروی هوایی همگی به‌یک‌باره تعویض شدند و فرماندهان قبلی جای خود را به فرماندهانی شجاع، انقلابی و متعهد، اما در عین‌حال جوان و کم‌تجربه دادند؛[1] که اسامی فرماندهان کلیدی به شرح زیر بود:

معاون عملیاتی نهاجا، سرهنگ خلبان بهرام هوشیار رشتی به جای سرهنگ محمود قیدیان.

معاون اداری نهاجا، سرهنگ فنی سهراب کیوانی، او نیز با دو درجه ارتقا به درجه سرهنگی مفتخر شد.

جانشین معاون عملیاتی، سرهنگ خلبان مهدی دادپی، او فرمانده پایگاه هوایی بوشهر بود.

تصویر شماره ۴-۳

از راست: سرهنگ فکوری اولین فرمانده نهاجا در جنگ (۵۹/۳/۲۷)، سرهنگ بهرام هوشیار رئیس قرارگاه هوایی ویژه جنوب، سرهنگ معین‌پور دومین فرمانده نهاجا در جنگ (۶۰/۶/۲۱) و سرهنگ سهراب کیوانی معاونت اداری در ستاد فرماندهی او

معاون اطلاعاتی نهاجا، سرهنگ خلبان هادی ملاباقر مهاجر، او با دو درجه ارتقا به درجه سرهنگی مفتخر شد.

معاون لجستیکی نهاجا، سرهنگ فنی حسین صائب نوری.

معاون طرح و برنامه نهاجا، سرهنگ فنی قطبیان صفوی، او نیز از سرهنگ دومی به درجه سرهنگی ارتقا یافت.

۱- با روی کارآمدن سامانه فرماندهی جدید، علاوه بر برکناری فرماندهان طی یک لیست گروهی تعداد دیگری از کارکنان متخصص نهاجا پاکسازی شدند.

فرمانده لجستیکی هوایی، سرهنگ فنی سیاوش رحیمی، او هم با دو درجه ارتقا، به سرهنگی و این مقام نایل گردید.

فرمانده مرکز آموزش‌های هوایی، سرهنگ فنی سید محمود یمینی، او هم با دو درجه ارتقا به درجه سرهنگی مفتخر شد.

سرهنگ دوم خلبان هوشنگ صدیق به درجه سرهنگی ارتقا یافت و به فرماندهی پایگاه یکم شکاری در مهرآباد تهران منصوب شد؛ سروان خلبان رضا سعیدی به درجه سرهنگ دومی مفتخر و جای سرهنگ مرتضی فرزانه به فرماندهی پایگاه دوم شکاری در تبریز منصوب شد و سرهنگ فرزانه با ۲۰ سال سابقه خدمتی بازنشسته شد؛ سرگرد خلبان محمود خضرایی به درجه سرهنگ دومی ارتقا یافت و به جای سرهنگ خلبان قاسم پورگلچین فرمانده پایگاه سوم شکاری شهید نوژه در همدان منصوب شد و گلچین نیز با حدود ۲۰ سال تجربه خدمتی بازنشسته شد؛ سروان خلبان عباس عابدین با دو درجه ارتقا و با درجه سرهنگ دومی به جای سرهنگ فریدون طالب‌دوست به فرماندهی پایگاه چهارم شکاری دزفول منصوب و سرهنگ خلبان طالب دوست به مرکز انتقال یافت؛ سروان خلبان مصطفی اردستانی از پایگاه هوایی تبریز با ارتقا به درجه سرهنگ دومی به سمت فرمانده پایگاه امیدیه به جای سرهنگ علی‌پور منصوب شد؛ سرگرد خلبان محمدابراهیم کاکاوند به درجه سرهنگ دومی ارتقا یافت و به‌جای سرهنگ خلبان مهدی دادپی به سمت فرماندهی پایگاه ششم شکاری در بوشهر منصوب شد. سرگرد خلبان مجتبی زنگنه به درجه سرهنگ دومی ارتقا یافت و به عنوان فرمانده پایگاه هفتم شکاری منصوب شد و چندی بعد جای خود را به سرگرد شهرام رستمی (با درجه سرهنگ دومی موقت) داد و او به معاونت عملیات نهاجا منتقل شد.

سروان خلبان عباس بابایی به درجه سرهنگ دومی ارتقا یافت و به سمت فرماندهی پایگاه هشتم شکاری در اصفهان به جای سرهنگ خلبان حبیب صادق‌پور منصوب و سپس سرهنگ صادق‌پور به فرماندهی منطقه هوایی شیراز منصوب شد؛ سرگرد خلبان قاسم مساعد به درجه سرهنگ دومی ارتقا یافت و به فرماندهی پایگاه نهم شکاری بندرعباس به جای سرهنگ دوم خلبان علی‌اکبر اسکندری منصوب شد.

به این ترتیب باردیگر اغلب فرماندهان و مدیران نسبتاً با تجربه در سنین خدمتی حدود ۲۰ تا ۲۵ سال بازنشسته شدند.

اگرچه انتصابات جهشی و تغییرات یادشده موجب ایجاد انگیزش در میان کارکنان جوان نهاجا شد، لیکن به نوبه خود، این موضوع مشکلاتی را هم به دنبال داشت. چون جانشینان سامانه جدید فرماندهی نیز اغلب از میان افراد جوان بودند و تجربه کمتری در مدیریت داشتند و به طور کلی نهاجا به یک نیروی هوایی بسیار جوان اما ضعیف از نظر دانش هوانوردی نظامی به ویژه از نظر تاکتیک و درک راهبرد تبدیل شد. درنتیجه، به‌رغم تلاش شبانه‌روزی، فرصت‌های زیادی از نیروی سازمان جهت رفع مشکلات عدیده و امور جاری یگان‌ها صرف می‌شد. البته در این زمان بیشتر نقش فرماندهی سرهنگ معین‌پور در عمل سیاسی بود و او اغلب به تصویب و امضای دستورات عملیاتی و رزمی و همچنین کنترل حفاظتی نیروی هوایی می‌پرداخت و اغلب امور مربوط به عملیات پروازی توسط «سرهنگ بهرام هوشیار»، انجام می‌شد. شادروان امیر سرتیپ۲ هوشیار، طرح‌ها و برنامه‌های عملیاتی را در قالب گزارش و گردشکار و یا به‌صورت شفاهی به فرمانده نیرو ارائه می‌داد و مصوبات آنها را اخذ می‌کرد و...

۵ ـ نخستین عملیات پیروزمند ثامن‌الائمه «شبح۱»

در پی ناکامی‌ها در عملیات‌های نصر و توکل، سرهنگ سیدشهاب‌الدین جوادی فرمانده لشکر۷۷ خراسان، اصرار زیادی به انجام پروازهای روزانه شناسایی داشت. در این راستا، نخستین مأموریت عکسبرداری در ۲۵ مرداد ۱۳٦۰، توسط یک فروند «آر.اف٤» درچارچوب «دستور رزمی ناصر» انجام شد و از منطقه دارخوین در شرق کارون تا فاو عکس‌برداری هوایی به عمل آمد. درپی آن، در روز ۳۰ مرداد، نخستین مأموریت‌های بمباران هوایی در ارتفاع بالا آغاز شد.

در روزهای ٦، ۷، ۲۵، ۲۷، ۳۰، ۳۱ شهریور، اول و دوم مهر نیز عملیات عکس‌برداری تکرار شد[1] و نتایج آخرین عکس‌های هوایی که نشانگر گسترش نیروهای پیاده مکانیزه و زرهی دشمن بود، در کمترین زمان به قرارگاه لشکر۷۷ ارسال شد[2].

در اولین دقایق روز پنجم مهر، عملیات ثامن‌الائمه با شرکت نیروهای لشکر۷۷، سایر یگان‌های ارتش، سپاه پاسداران و پشتیبانی نهاجا و هوانیروز آغاز شد و طی چند روز نبرد بی‌امان ضمن شکستن محاصره آبادان، دشمن از شرق رود کارون عقب زده شد.

۱- قدیمی، فرشید، نیروی هوایی در عملیات ثامن‌الائمه، صف، ماهنامه ارتش جمهوری اسلامی ایران، شماره ۳۸۰، مهر ۱۳۹۱، صص ۱۹-۱٦

۲- نمکی، علی‌رضا، (۱۳۸۹) «نیروی هوایی در دفاع مقدس»، تهران: انتشارات ایران سبز صص ۱۸۷-۱۲۰.

در روزهای جمعه ششم و شنبه هفتم مهر، برای چندین‌بار جهت بررسی میدان نبرد، آخرین مأموریت‌های عکس‌برداری هوایی عملیات به گردان شناسایی محول شد و از غرب اهواز، غرب رود کارون به سمت جنوب، در ارتفاع ٤٥ هزار پا (حدود ۱۵ کیلومتر) و با سرعت نزدیک به دو هزار کیلومتر بر ساعت، عکسبرداری به عمل آمد و نتایج آن بلافاصله به وسیله هواپیما به امیدیه فرستاده شد تا در اسرع وقت در اختیار لشکر۷۷ قرار گیرد. دو مأموریت اخیر، توسط سروان شهرکی /ستوانیکم کنگرلو صورت گرفت، در عکس‌های هوایی، تصویر جالبی از شلیک موشک «سام۲» به جای مانده بود که در فاصله هزار متری از هواپیما منفجر شده بود!![1]. نتیجه‌ای که از عکس‌های هوایی به‌دست آمد، چنین بود که ارتش عراق برای پدافند در خط، یگان‌های پیاده در اندازه تیپ را به‌کار گرفته است و پشت خاکریزها و سنگرهای خط مقدم یا خط تماس، یگان‌های پیاده هستند و برای پاتک از یگان‌های زرهی که در پشت سر پیاده‌ها به فاصله چندکیلومتر کمتر از شمار انگشتان یک دست گذاشته و برای احتیاط از یگان‌های مکانیزه که در پشت سر یگان‌های زرهی چیده بود، بهره‌برداری می‌کند و در منطقه دارخوین، تیپ‌های زرهی که باید در کار پاتک وارد شوند در کرانه غربی رود کارون گسترش داشتند و انجام پاتک برایشان بسیار دشوار خواهد بود. زیرا باید از روی پل‌های مارد و پلی که ارتش عراق درآن نقطه سرپا کرده بود، عبور کنند و این هم بسیار کند و خطرناک بود.

تاریخ و ساعت شروع عملیات: نخستین مأموریت شناسایی هوایی و نیز عملیات بمباران قرارگاه‌های تیپ و لشکر دشمن، از روز سی‌ام مرداد (۱۳٦۰/۵/۳۰) آغاز و همزمان هواپیماهای رهگیر «اف۱٤» موظف به پوشش هوایی شبانه‌روزی بر فراز منطقه ماهشهر- شادگان شدند. عملیات زمینی نیز به طور رسمی در ساعت ۲٤.۰۰ مورخ ۱۳٦۰/۷/٤ آغاز شد.

منطقه و اهداف عملیات: آسمان منطقه عملیات از امیدیه تا آبادان و از بصره تابستان بود، در حالی که برای عملیات از شادگان شروع و به سلیمانیه، مارد و ذوالفقاریه در شرق کارون ختم می‌شد. هدف راهبردی عملیات عقب راندن نیروهای تیپ۸، تیپ٤٤ و تیپ٦ زرهی دشمن به غرب کارون در منطقه سلمانیه، مارد و دارخوین بود. از بعد تاکتیکی تصرف پل‌های دشمن روی کارون در منطقه مارد و حفار، تصرف و تأمین جاده آبادان - ماهشهر، تصرف و تأمین جاده آبادان- اهواز، شکستن حصر آبادان و انهدام نیروهای دشمن بود. آماج عمده نهاجا؛ انهدام قرارگاه لشکر سوم و تیپ ششم زرهی در غرب کارون، قرارگاه و یگان‌های لشکر

---

۱ - شیرمحمد، محسن (۱۳۹٦) «چشمان عقاب» تهران: مرکز انتشارات راهبردی نهاجا.

نهم زرهی و پنج مکانیزه در جفیر، پل‌های مارد و حفار پس از عقب نشینی نیروهای تیپ ٤٤ و ۸ پیاده دشمن و برخی دیگر از مراکز تجمع نیروها نزدیک سوسنگرد، بستان بود که مراتب در نقشه شماره ۳-۳ ترسیم شده است.

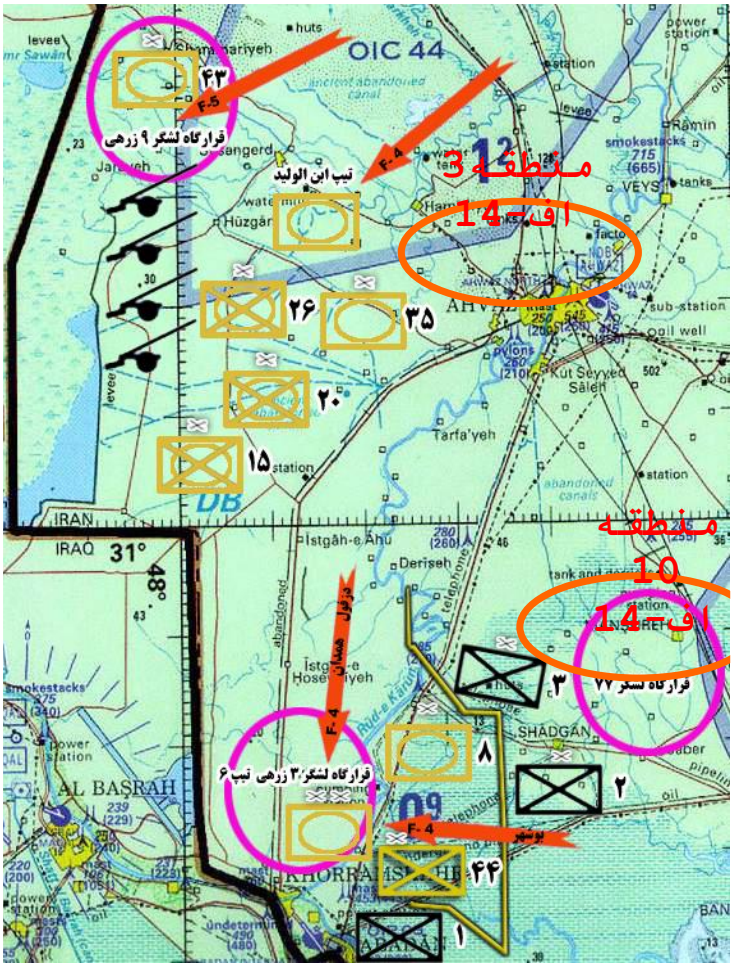
الف ـ شرح عملیات با رویکرد نبردهای هوایی

در راستای تهیه آتش پشتیبانی به درخواست لشکر۷۷ پیاده خراسان، از نخستین ساعت بامداد روز ۱۳٦۰/۵/۳۱، برای دور کردن تیپ ۸ پیاده مکانیزه ارتش عراق از نزدیکی شادگان، دارخوین، سلیمانیه و مارد و راندن آنان به غرب رود کارون بمباران‌های هوایی پی‌درپی از ارتفاع بالا به اجرا درآمد و قرارگاه لشکر۳ زرهی عراق در غرب کارون، با چهار فروند هواپیمای «اف٤ئی» و میزان ۱۳ هزار و ۱۲۰ پوند مهمات درهم کوبیده شد. همزمان، پروازهای مداوم پوشش هوایی برفراز منطقه با هواپیماهای «اف١٤» صورت گرفت. مأموریت‌های یادشده از روز یکم تا هشتم شهریور ۱۳٦۰، توسط پایگاه ششم شکاری در این مناطق و نیز در «مارد» تکرار شد و درپی آن دیدبان‌های لشکر۷۷ در منطقه آبادان اعلام کردند که خسارات وارده بر دشمن در روزهای پنجم (و هشتم شهریور) بسیار سنگین بوده است[1]؛ همزمان با نبردهای هوایی «شبح۲»، عملیات پاکسازی شرق کارون نیز در دست اجرا بود و کار درگیری لشکر١٦ و لشکر۹۲ نزاجا با لشکر نهم زرهی دشمن بسیار وخیم شد و عملیات «شهید مدنی» در این منطقه برای سرگرم کردن نیروهای عراقی درغرب اهواز و جلوگیری از جابه‌جایی یگان‌های لشکر پنجم پیاده مکانیزه به دارخوین اجرا شد. در این راستا، اولویت مأموریت‌های عکسبرداری و بمباران هوایی به منطقه سوسنگرد و پشتیبانی از این دو لشکر زرهی داده شد.

با آشکار شدن (ر) روز آغاز عملیات «پاکسازی شرق کارون» از روز ۱۳٦۰/٦/۳۱ تا هشتم مهرماه، پایگاه‌های همدان، دزفول و بوشهر در ۸٦ نوبت پرواز جداگانه، نیروهای لشکر نهم زرهی و لشکرپنجم پیاده مکانیزه عراق را برای جلوگیری از دست زدن به جابه‌جایی و رفتن به دارخوین بمباران کردند و میزان ۳۷۳ هزار و ٥۳٦ پوند مهمات جنگی بر سر نیروهای دشمن از جمله تیپ مستقل «ابن الولید» که درغرب جاده «جفیر- هویزه» و سوسنگرد گسترش یافته بودند، فرو ریختند. از نظر پوشش هوایی و ممانعت از آتش پشتیبانی جنگنده‌های عراقی نیز

۱- درپی بمباران فانتوم‌های نهاجا از ارتفاع بالا، وزارت امورخارجه در پنجم شهریور اعلام داشت: «دولت عراق براین باور است که ایرانی‌ها قصد حملات هوایی به چهار شهر مهم عراق را دارند و بدین لحاظ دستور یک حمله گسترده را در منطقه آبادان صادر کرده است.» البته چنین متصور بود که کارگزاران جاسوسی عراق با بنی‌صدر و رجوی پیوند پیدا کرده‌اند تا شاید با بازجویی آنها اطلاعاتی را از جبهه‌های نبرد و وضعیت نیروهای ایرانی به‌دست آورند.

از جنگنده‌های «اف۱۴» استفاده می‌شد و آنان به محض رهگیری توسط رادار پیشرفته «اف۱۴»، بمب‌هایشان را برفراز جزیره آبادان با شیوه غیرحرفه‌ای رها کرده و باز می‌گشتند[۱]. (طبق نقشه هوایی شماره ۳-۳)



نقشه شماره ۳-۳

نشان‌دهنده منطقه عملیات ثامن‌الائمه بر روی نقشه ۱/۱۰۰۰۰۰۰ هوایی

۱- در اغلب عملیات‌ها، هواپیماهای شنود الکترونیکی با نام‌های «قمر»، «هلال» و «طایر» بسیار فعال بودند و هریک در روزانه حداقل پنج ساعت پرواز تجسسی انجام می‌دادند و گفتگوی هواپیماهای «اف۱۴» یا دیگر جنگنده‌ها با ایستگاه‌های رادار اهواز و...، شنود و پردازش و مراتب را بی‌درنگ به سامانه فرماندهی عملیات هوایی منطقه جنوب عراق در ایستگاه رادار بصره آگهی می‌کردند و آنها به جنگنده بمب افکن‌های خود دستور بازگشت می‌دادند.

در روز سوم مهرماه، یورش لشکر۷۷ آغاز شد. در سه روز گذشته هواپیماهای هرکولس «سی۱۳۰» ٥٤ نوبت پرواز خدمات پشتیبانی رزمی در منطقه برای اجرای دستور رزمی «شبح۲» انجام داده بودند و افزون بر انتقال جنگ‌افزارها و مهمات به پایگاه هوایی امیدیه، برای فرستادن به قرارگاه تاکتیکی نزاجا در ماهشهر (قرارگاه لشکر۷۷) شماری بیش از یک هزار نفر نیروی تازه نفس مردمی به جبهه شادگان جابه‌جا کرده بودند. در همان روز، فرمانده لشکردهم زرهی ارتش عراق در منطقه دزفول برای این‌که پایگاه هوایی دزفول را از چرخه جنگ خارج سازد، از ساعت۱۳:۵۰ پایگاه هوایی یاد شده را زیر آتش سنگین توپخانه گرفت که با آتشباری آنها در انبارهای مهمات پایگاه هوایی دزفول آتش‌سوزی به راه افتاد و شش جعبه مهمات با بمب‌های «اِم.کا-۸۱ »۲۵۰ پوندی طعمه آتش شد که بی‌درنگ کارکنان آتش‌نشانی پایگاه با تلاش فراوان و اجرای به موقع دستورالعمل، آتش‌سوزی را در اسرع وقت مهار کردند. اما یک سرباز وظیفه به نام «غلامرضا اله مراد» شهید شد و یک خودروی بالابر «کلارک» نیز آسیب دید و از درون انبارهای مهمات بیرون برده شد و به تعمیرگاه رفت.

در این مقطع، سرهنگ جواد فکوری فرمانده پیشین نیروی هوایی و شماری از افسران ارشد خلبان در قرارگاه لشکر۷۷ حضور یافته بودند و عملیات هوایی را زیر نگاه ژرف فنی خود داشتند. او با این‌که دیگر فرمانده نهاجا نبود، اما با نگاه به پیشینه‌اش در جنگ، تاکتیک، و عملیات راهبردی در زمان فرماندهی‌اش بر نیروی هوایی، باز به امر امام(ره) به منطقه آمده و در پایگاه هوایی امیدیه مستقر شده بود و دستور زیر را به معاون عملیاتی نهاجا (سرهنگ بهرام هوشیار) که در پست فرماندهی پایگاه دزفول تحت عنوان «رئیس ستاد قرارگاه ویژه عملیات هوایی جنوب»، مأموریت‌های رزمی و عملیاتی را هدایت و کنترل می‌کرد، فرستاد.

«الف. همکاری لازم با نزاجا انجام شود.

ب. حداقل پنج فروند هواپیمای ترابری هرکولس «سی۱۳۰» و پنج فروند فرندشیپ «اف۲۷» برای حمل سریع مجروحین و شهدا و سایر خدمات پشتیبانی رزمی دراین عملیات منظور شود.

ج. پرواز برای مأموریت‌های مراقبت مسلحانه هوایی درمنطقه اهواز و ماهشهر اضافه شود.

د. برای تهیه آتش پشتیبانی هوایی و انجام مأموریت‌های پشتیبانی نزدیک هوایی آمادگی لازم را داشته باشید تا درصورت درخواست فرماندهی نزاجا بی‌درنگ برای بمباران هوایی دشمن روانه شوند.[۱]

فرماندهی نزاجا نیز طی پیامی آگهی داشت: «برابر تماس تلفنی فرمانده نیروی زمینی و با توجه به هماهنگی‌های قبلی لشکر۷۷ با افسران اعزامی نهاجا، عملیات لشکر مذکور ساعت۲٤:۰۰ مورخ ٦۰/۷/٤ جهت پاکسازی شرق کارون در شمال آبادان آغاز می‌شود. خواهشمند است، دستور فرمائید آن نیرو در این‌مورد همکاری‌های لازم را از هرجهت انجام دهد».

در روزهای چهارم و پنجم مهر، خلبانان پایگاه همدان مأمور به دزفول و خلبانان پایگاه بوشهر، هر دسته با چهار فروند هواپیمای «اف٤ئی» وارد عملیات شده و به «مارد» یورش آوردند و به درخواست دسک ماهشهر، هریک میزان ۱۳ هزار و ۱۲۰ پوند مهمات بر نیروهای لشکرسوم زرهی عراق فرو ریختند. متقابلاً هواپیماهای دشمن در نخستین تلاش، خود را از روی آب‌های خلیج فارس به نزدیکی دهکده «خوردورق» رساندند. بی‌هیچ درنگی یک فروند هواپیمای «اف۱٤» مأمور نگاهبانی مسلحانه هوایی از لشکر۷۷ به سوی آنها روانه شد و با شلیک موشک «فونیکس» یک فروند از آنها را سرنگون ساخت و در تلاش دوم نیز یک فروند دیگر از هواپیماهای دشمن توسط «اف۱٤» سرنگون شد و خلبان آن به اسارت رزمندگان ایرانی درآمد و در آخرین درگیری هوایی نیز سومین هواپیمای دشمن منهدم شد. درساعت ۱٤:۰۵ یک فروند بالگرد برفراز قرارگاه لشکر۳ زرهی درغرب کارون فرو افتاد.

در روز ششم مهرماه، یکی از هواپیمای «اف۱٤» گشتی در گزارش بعد از پرواز، مشاهدات خود را چنین توصیف کرد: «در ساعت۱۷:۳۰ شمار فراوانی تانک و نفربر زرهی را در غرب رود کارون که به ستون نظامی می‌ماند، در دو خط موازی به سوی پل «مارد» در کار مانور بودند». این ستون زرهی برای کمک به یگان‌های شرق کارون برای انجام پاتک در حرکت بود که هرگز نتوانست، سر زمان به کمک تیپ‌های یاد شده به منطقه شرق کارون وارد شود تا پاتکی انجام دهند. به دنبال آن، سرهنگ بهرام هوشیار دستور داد تا ستون‌های مزبور که در حال عقب‌نشینی بودند، به همراه یگان‌های احتیاطی دشمن، بمباران شوند که دراجرای آن، ۱۲ فروند هواپیمای «اف٤ئی» درسه گروه چهار فروندی منطقه غرب «مارد» را از ارتفاع بالا بمباران

---

۱ - این دستور که با دست خط شهید فکوری نوشته و صادر شد، افزون بر پیمانی بود که قرارگاه ویژه عملیات هوایی جنوب برای بمباران و پروازهای رزمی در دستور نبرد «شبح-۲» داشت.

کردند و واپسین تلاش‌های دشمن را درهم شکستند. در ساعات ۰۹:۵۵ و ۱۳:۰۵ هواپیماهای «اف۱٤»، دو فروند جنگنده رهگیر دشمن را برفراز «پل تنومه» و «حفار» نزدیک آبادان سرنگون ساختند. در این نبردها دشمن سه تیر موشک «سام۲» بی هدف، به سوی هواپیمای «اف۱٤» شلیک کرد.

روز هفتم مهرماه، خلبانان پایگاه ششم شکاری بوشهر با هشت فروند هواپیمای «اف٤ئی» هدف‌هایی را مجدداً در قلب منطقه عملیات بمباران و یگان‌های تقویتی تیپ‌های هشتم پیاده مکانیزه و ٤٤ پیاده را در غرب کارون تار و مار کردند.

در این عملیات، شیرازه فرماندهی و کنترل دشمن از هم پاشید و به لطف الهی پیروزی نصیب ایران شد و یگان‌های لشکر۷۷ پیروز خراسان نیز در درشرق کارون مواضع جدید پدافندی تشکیل دادند. اما سانحه یک فروند هواپیمای «سی۱۳۰»، متاسفانه شهد پیروزی‌های عملیات «ثامن‌الائمه» را درکام کارکنان ارتش و نهاجا اندکی تلخ کرد. در این سانحه، برخی از فرماندهان عالی‌رتبه ارتش که در حال بازگشت به تهران و گزارش این عملیات بزرگ به فرماندهی معظم کل قوا بودند، به شهادت رسیدند. این هواپیما در ساعت ۱۳:۵۰ روز هفتم مهرماه از فرودگاه مهرآباد به پایگاه بوشهر پرواز کرده بود و از آنجا به فرودگاه اهواز رفته بود، در ساعت ۱۸:٤۳ به همراه ٤۰ سرنشین و ۲۷ مجروح جنگی و پیکر پاک ۳۲ شهید عملیات «ثامن‌الائمه» از فرودگاه اهواز به پرواز در می‌آید و ساعت ۱۹:۵۹ در ۱۷ مایلی فرودگاه مهرآباد تهران و جنوب‌غربی «کهریزک» دچار سانحه می‌شود و بر اثر آن، ٤۹ نفر از سرنشینان از جمله پنج شخصیت که نام آنها در زمره شهدا می‌درخشد، به شهادت رسیدند و تنها ۲۷ نفر از سرنشینان هواپیما نجات یافتند[1].

---

۱ - برای آگاهی از چگونگی سانحه و زندگی‌نامه شهید فکوری بنگرید به: قاضی‌میرسعید، سیدحکمت، (۱۳۸۸) «چشمی در آسمان» تهران: انتشارات ساعس آجا.

تصویر شماره ٥-۳

جابه‌جایی نیروهای داوطلب توسط هواپیمای ترابری غول‌پیکر هرکولس «سی ۱۳۰»

ب ـ نتایج عملیات

بیرون راندن نیروهای دشمن از جاده‌های آسفالته ماهشهر - آبادان، آبادان-اهواز، تصرف کارخانه شیر پاستوریزه، کارخانه قایق‌سازی و انهدام پل نظامی برروی رود کارون و به طورکلی ۱۵۰ کیلومتر مربع از خاک خوزستان پاکسازی و به دنبال این موفقیت‌ها، لشکر۷۷ به نام لشکر۷۷ پیروز خراسان مشهور شد.

آمار و ارقام فعالیت‌های نهاجا: خلاصه فعالیت‌های نهاجا در عملیات هوایی «شبح۲» یا مشترک «ثامن الائمه»:

الف: ۱۵۰ نوبت بمباران توسط جنگنده بمب‌افکن «اف٤ئی» و «اف٥ئی» در عملیات آتش پشتیبانی هوایی.

ب: مهمات هوایی مصرف شده در منطقه دارخوین، بستان و سوسنگرد ٥٦٨ هزار و ٥٤٨ پوند برابر با ۲۷۹ تن.

ج: ۷٥۳ نوبت پرواز مراقبت مسلحانه هوایی توسط هواپیماهای «اف١٤»، «اف٤» و «اف٥».

د: انهدام هفت فروند جنگنده بمب‌افکن که قصد بمباران نیروهای خودی را داشتند، به همراه یک فروند بالگرد.

هـ: ۱۷۷۰ نوبت پرواز ترابری هوایی در خدمات پشتیبانی رزمی.

سوانح و شهدای شاخص عملیات: سقوط یک فروند هواپیمای هرکولس «سی۱۳۰» و شهادت شش تن از بزرگان نیروهای مسلح

۱- سرتیپ ولی‌اله فلاحی رئیس (جانشین) ستاد ارتش جمهوری اسلامی ایران با اختیارات تام از فرماندهی معظم کل‌قوا؛

۲- سرهنگ خلبان جواد فکوری فرمانده سابق نیروی هوایی و وزیر دفاع در کابینه شهید رجایی؛

۳- سرهنگ موسی نامجو وزیر دفاع جدید در کابینه شهید باهنر؛ ٤- سرهنگ یوسف کلاهدوز قائم مقام سپاه پاسداران؛

٥- شهید محمد جهان‌آرا فرمانده سپاه پاسداران انقلاب اسلامی خرمشهر؛ ٦- سرگرد خلبان مهرداد مستشاری.

٦ـ عملیات طریق‌القدس «شبح۲»

به هنگام طراحی عملیات طریق‌القدس، به منظور آگاهی دقیق از نحوه آرایش و تحولات نیروهای دشمن، نخستین مأموریت‌های شناسایی هوایی برپایه دستور رزمی «ناصر»، در روزهای ۱۸، ۲۳، ٢٤ و ٢٦ آبان ۱۳۵۹، توسط هواپیمای «آر.اف٤» صورت پذیرفت و طبق درخواست قرارگاه کربلا از مناطق غرب دزفول تا غرب اهواز، فکه و بستان در ارتفاع بالا عکس‌برداری به عمل آمد. برای اطمیان بیشتر از آرایش نیروهای دشمن، در روزهای سوم، چهارم و پنجم آذر، آخرین عکس هوایی از منطقه تهیه شد[1]؛ و بعد از ارزیابی دقیق برنامه عملیات، در روز نهم آذر فرمان حمله صادر شد. البته در روز ١٤ آذر، یک فروند هواپیمای شکاری شناسایی «آر.اف٤ئی» واپسین عکس هوایی را از گسترش‌ها و مانور لشکرهای خودی و دشمن درمنطقه عملیاتی «طریق‌القدس» گرفت تا پاتک‌های دشمن را دراین منطقه بازشناسی و رویارویی کنند. سرانجام طی چند روز نبرد بی‌امان، بستان و مناطق وسیعی از غرب خوزستان آزاد شد که شرح مختصری از فرایند عملیات تشریح می‌شود:

دستور رزمی «شبح۲»، به منظور پشتیبانی هوایی اعم از: شناسایی، آتش[2]، پدافند و ترابری هوایی از عملیات «طریق‌القدس» درآخرین روز آبان (۱۳٦۰/۸/۳۰) تدوین و تصویب

۱- نمکی، علی‌رضا، (۱۳۸۹) «نیروی هوایی در دفاع مقدس»، انتشارات ایران سبز، ص ۲۲۵ و ۲۲۹.

۲- در یک طرح عملیاتی پنج مورد لحاظ می‌شود (۱) مانور که شامل نیروهای اصلی تک‌ور می‌شود (۲) آتش پشتیبانی که در طرح‌های عملیات مشترک هواپیماها و توپخانه تهیه می‌کنند (۳) دفاع یا پوشش هوایی شامل پدافند زمین‌پایه و هواپایه می‌باشد

شد. امّا عملیات زمینی «کربلای۱» در ساعت ۳۰ دقیقه بامداد روز هشتم آذر ۱۳٦۰، با مانور یگان‌های لشکر۱٦ زرهی و با اعلام رمز «یا حسین» از سوی سرهنگ صیادشیرازی آغاز شد.

منطقه و اهداف عملیات: از شمال به بلندی‌های «میشداغ» و «تپه‌سبز» تا تپه‌های رملی و «تنگ چزابه»؛ در خط شرق، بلندی‌های «الله‌اکبر» و شهرستان «سوسنگرد»؛ در بخش جنوبی رودخانه نیسان؛ و در بخش غربی از پاسگاه «حلفاییه» درشمال‌غربی تا «هورالهویزه» درجنوب‌غربی و خط مرزی ایران و عراق گسترده بود. اما از بُعد هوایی، منطقه عملیات «شبح۲» از خط واصل «العماره» درخارک عراق تا شوش، شوشتر، شهرک‌های «ویس» و «رامین» در شمال‌شرق اهواز در خاک ایران و در ادامه به سمت جنوب تا منصوریه و ازآنجا به سمت غرب تا هورالهویزه تا شط‌العرب در داخل خاک عراق، از آنجا به سمت شمال تا فرودگاه «قلعه صالح» و «العماره» که کنترل آسمان بر چارچوب دستور عملیاتی «شبح۲» طبق نقشه هوایی شماره ٤-۳ بود. اما هدف اصلی عملیات، آزادسازی بستان و رسیدن یگان‌های لشکر۱٦ زرهی و ۹۲ زرهی به خط مرزی بود، اگرچه بیرون شدن شهر اهواز، سوسنگرد از تیررس توپخانه لشکرنهم زرهی دشمن نیز هدف‌هایی بودند که در میان این عملیات حاصل شد.

الف ـ شرح عملیات با رویکرد نبردهای هوایی

فرماندهی صحنه عملیات، در قرارگاه اهواز قرار داشت که لشکرهای ۱٦، ۹۲ زرهی و ۷۷ پیاده را زیر امر گرفته بود. مأموریت و هدایت عملیات به عهده لشکر۱٦ زرهی بود و با سازمان ۲۲ گردان ارتش و ۳۰ گردان سبک سپاه پاسداران از نیروهای بسیج مردمی در مقابل نیروهای زمینی عراق با هدف آزادسازی بستان، صف‌آرائی کرده بودند. از نظر پوشش هوایی منطقه عملیات، در دستور عملیاتی «شبح۲» برای مراقبت مسلحانه برفراز شمال اهواز، دو فروند هواپیمای «اف۱٤»[1] همراه با دو فروند هواپیمای «اف۵» به منظور تأمین ارتفاع پست و پوشش فضای زیر هواپیماهای «اف۱٤» اختصاص یافته بود. البته نیروی هوایی عراق خیلی زودتر از زمانی که پیش‌بینی شده بود، پدافند هوایی خود را در برابر این عملیات آغاز کرد. موشک‌های

---

(٤) اطلاعات و اعلام خطر حمله هوایی یا زمینی است (۵) خدمات پشتیبانی رزمی شامل ترابری هوایی از جمله انتقال مجروحین، شهدا؛ البته در طرح‌های زمینی آمادرسانی مهمات، غذا و غیره را نیز شامل می‌شود .

۱ - خلبانان این دو فروند از غرب بستان تا سوسنگرد هواپیماهای دشمن را در ارتفاع پایین با رادار هواپیمای خود تعقیب می‌کردند و چنانچه در برد موشک «فونیکس» (۲۰ تا ۳۰ مایلی) قرار می‌گرفتند، به طرف آنها شلیک می‌کردند.

ضد تشعشع «خ۲۸» که وارد کارزار شده بودند، با هواپیماهای «سوخو۲۲»[۱] روزهای پنجم و ششم آبان، به پایگاه موشکی خیبر یورش آوردند و سه بار رادار "HI PIR" سامانه موشک سایت «هاگ»[۲] خیبر در «فولی‌آباد» را از کار انداختند[۳].

البته در ساعت۱۶:۲۰، دو فروند هواپیمای دشمن روی صفحه رادار «سد دز» دیده شدند و یکی از آنها طعمه موشک «فونیکس» هواپیمای «اف۱۴» برفراز شهر اهواز گشته و سرنگون شد.

عملیات‌های هوایی تا روز نیمه نخست آبان با پیروزی‌هایی همراه بود، اما در مورخ ۱۳۶۰/۸/۱۶، پس از ترک منطقه هواپیماهای «اف۱۴» برای سوختگیری هوایی، هواپیماهای دشمن، ابتدا تیپ۳ لشکر۹۲ در «سیدخلف» و سپس هدفی نزدیک «فولی‌آباد» (محل استقرار هاگ) در نزدیک قرارگاه لشکر۱۶ زرهی و نیز تیپ یکم لشکر۱۶ زرهی را بمباران کردند که یکی از بمب‌ها روی سوسنگرد افتاد و همزمان جاده اهواز به ماهشهر نیز بمباران شد. پس از ورود مجدد هواپیمای «اف۱۴»، یکی از هواپیماهای دشمن از فاصله۲۰ کیلومتری هدف موشک فونیکس قرار گرفت و سرنگون شد و فشار دشمن کمی کاهش یافت.

روز هجدهم آبان، ساعت ۱۱:۰۰ پاسگاه تیپ۵۵ هوابرد در سوسنگرد بمباران شد، اگرچه هدف آنها قرارگاه تیپ۲ از لشکر۹۲ زرهی بود که به دلیل حضور «اف۱۴»، خلبانان عراقی برای گریختن یا ترک آسمان منطقه عملیات، همواره مهمات خود را زودتر از زمانبندی حساب شده رها کرده و می‌گریختند. با این حال، در ساعت۱۳:۲۰ روز ۲۴ آبان، قرارگاه لشکر۹۲ و ساعت۱۵:۳۰، دهکده جلالیه بمباران شد و ساعت ۱۳:۳۰، دهکده «فارسیاب» در غرب کارون بمباران شد که زیانی دربر نداشت.

در مأموریت عکسبرداری هوایی روز ۲۶ آبان، خلبانان هواپیمای «اف۱۴» در جنوب‌غرب اهواز با دو فروند هواپیمای دشمن درگیر شدند و یکی از آنها را با موشک «فونیکس» سرنگون ساختند، بی‌درنگ هواپیمای خودی از پشت سر و پهلو با یورش دیگر جنگنده‌های دشمن روبرو شد که خلبانان ایرانی با مانورهای دشواری خطر را از میان برداشتند.

با این درگیری‌ها، سرانجام در ساعت ۱۱:۳۳ روز ۲۷ آبان ۱۳۶۰، نخستین هواپیمای «اف۱۴» ایرانی با شناسه «آهنگ-۲» برفراز اهواز در درگیری و رویارویی با خلبانان هواپیماهای

۱- در این مقطع هواپیماهای شنود «قمر» و «طائر» و بعدها «بغداد» و «عدنان» که در آسمان ناصریه و بصره پرواز می‌کردند، گاهی با قرار دادن اطلاعات الکترونیکی برابری کنترل آسمان منطقه عملیات را برهم می‌زدند.

۲- نام لاتین این موشک «هاوک» می‌باشد، لیکن به دلیل این که در محاورات پدافندی نهاجا واژه «هاگ» رایج گردیده، لذا از همین واژه استفاده شده است.

۳- شرح اقدامات و ابتکارات پدافندی زمین پایه قرارگاه خاتم‌الانبیا در جنگ تحمیلی در جزوه‌ای که به همت امیر سرتیپ غلامی تدوین شده آمده است.

دشمن سرنگون شد[1]. اگرچه در عصر همان روز یک فروند دیگر از هواپیمای دشمن در منطقه نبرد، هدف موشک فونیکس هواپیمای «اف۱٤» قرار گرفته و سرنگون شد.

در روز دوم آذرماه، خلبانان هواپیماهای جنگنده رهگیر «اف۱٤» با هواپیماهای جنگنده دشمن برفراز قرارگاه لشکر۱٦ زرهی درگیر شدند و یکی از آنها را سرنگون ساختند و دیگران نیز کارزار را رها کردند و گریختند.

روز چهارم آذرماه، دو فروند از جنگنده‌های دشمن در ساعات۱۰:۳۰ و ۱۲:۵۰ با شلیک موشک فونیکس هواپیمای «اف۱٤» برفراز منطقه «طریق‌القدس» (اولی در جنوب اهواز نزدیک دارخوین و دومی برفراز لشکر۹۲ زرهی) از پای درآمدند.

روز پنجم آذرماه، یک کشتی روسی در بندر شعیبیه کویت پهلو گرفت که ۱٤۵ تریلر دراین بندر چشم به دریافت بار این کشتی داشتند. بار این کشتی تانک، توپ، مهمات و دیگر ادوات زرهی بود که در این بندر از کشتی پیاده، با شتاب روی تریلرها گذاشته می‌شد و از جاده «کویت- صفوان- بصره» وارد صحنه کارزار می‌شدند. اداره دوم سماجا (اطلاعات) از نیروی هوایی خواست که کاروان‌های نظامی فوق در راه صفوان- بصره را در فهرست هدف‌های هوایی خود قرار دهد.

در روز هشتم آذر، شهر «بستان» به دست ارتش عراق گشوده شده بود و اینک تیپ۲ لشکر۱٦زرهی ارتش ایران از پل سابله گذر کرد و در ساعت۱۳:۳۰روز نهم آذر، پنج فروند هواپیمای دشمن به‌سوی هواپیمای تجسسی خفاش «ئی.سی۱۳۰» در منطقه عملیاتی «طریق‌القدس»، یورش بردند و یک فروند آنها با هدایت رادار پرنده عراقی و با رادار خاموش تا فاصله ۲۵ مایلی هواپیمای خودی جلو آمد و هنگامی که هواپیمای میراژ در یک لحظه با روشن کردن رادار خود قصد شلیک موشک به هواپیمای خفاش ایرانی داشت، باناباوری گفت که موشک رها نمی‌شود، ناگزیر می‌خواست با مسلسل هواپیمای ایرانی را هدف بگیرد که در این هنگام هواپیمای خفاش با هوشیاری از منطقه خطر دور شد و درنتیجه دشمن ناکام ماند.

---

۱ - خلبانان آن به نام سروان رضا نظام‌آبادی و شادروان ستوانیکم فتح‌اله جلال‌آبادی با چتر نجات هواپیما را ترک کردند و با تنی خسته فرود آمدند، این زیان بزرگی بود و همین خلبانان ساعت۱۰:۰۰ با دو فروند هواپیمای دشمن درگیر و در ۱۸ مایلی موشکی را به سوی آنها روانه ساخته بودند، درنتیجه هواپیماهای جدید «میراژ» دشمن گریخته بودند. در این بازه زمانی، این نوع جنگنده شناسایی نشد و در ساعت۱۱:۲۰ آنها بار دیگر دو فروند هواپیمای میراژ را در رادار خود گرفتند، اما میراژها باز هم گریختند. هیچ‌کس نمی‌دانست دشمن از هواپیماهای میراژ در این عملیات بهره می‌برد. چیزی نگذشت که در ساعت۱۱:۳۰ دوباره با چهار فروند هواپیمای جنگنده دشمن درگیر شدند و ساعت ۱۱:۳۳ هواپیمای آنها با برخورد موشک هوا به هوای شلیک شده از کنترل خارج و هردو خلبان هواپیمای «اف۱٤» را ترک کردند.

از روزهای دهم آذر به بعد و بویژه در روز دوازدهم آذر، درگیری‌های هوایی به اوج خود رسید و دشمن تلاش فراوان کرد تا با بکارگیری هواپیمای جدید میراژ «اف۱» تنها هواپیمای «اف۱٤» نهاجا بر فراز منطقه نبرد را سرنگون سازد و برای نیل به این هدف، هواپیماهای میراژ در دسته‌های دو فروندی در ترکیب پروازی با دو فروند «میگ۲۳» یورش‌های پی درپی خود را بر هواپیماهای «اف۱٤» در شرق اهواز مبذول می‌داشتند که با اقدام به موقع خلبانان هواپیماهای «اف۱٤» نه تنها کاری از پیش نبردند، بلکه با شلیک موشک‌های «فونیکس» سرنگونی شش فروند از جنگنده‌های دشمن گزارش شد که دز این میان می‌توان به سقوط نخستین هواپیمای میراژ دشمن در سه راهی حمید در دهکده‌ای به نام «سیدکریم» و اسارت خلبان آن به نام «عبدالغنی سوید الدلیمی» استناد کرد. اسارت یک خلبان میراژ عراقی پیروزی بزرگی بود، زیرا می‌توانست تاکتیک‌ها و تدبیرهای فرماندهان ارتش عراق را تا اندازه‌ای روشن سازد و چگونگی دریافت میراژها و به‌کارگیری آنها را بازگو و فاش کند. البته در یکی از این نبردها، چهار فروند هواپیمای دشمن روی صفحه رادار هواپیمای «اف۱٤» ظاهر و دوتیر موشک فونیکس به سوی آنها شلیک شد، لیکن موشک‌ها رها نشدند و هواپیماهای دشمن گریختند[1].

خلاصه این که در این مقطع از عملیات، در حالی که به تدریج از فشار یورش‌های هوایی دشمن کاسته می‌شد، در عوض کم‌کم سنگرهای رزمندگان اسلام و یگان‌های ارتش ایران پابرجا و استوارتر می‌شد و متقابلاً دشمن که از شکست در جبهه زمینی و هوایی «طریق‌القدس» ناخرسند بود و کاردیگری از دستش برنمی‌آمد، شهر دزفول و نیروهای زمینی را هدف موشک‌های زمین به زمین از نوع «اسکاد» و «فراگ» قرار داد و پایگاه هوایی دزفول را نیز با هواپیماهای جنگنده بمب‌افکن بمباران کرد.

در روز ۱۳ آذر نیز جنگ هوایی برفراز منطقه با تندی و سنگینی پی‌گیری می‌شد. در روشنایی روز، بلندی‌های «الله‌اکبر» دوازده بار بمباران شد و شهر سوسنگرد و اهواز هم بمباران شدند و شمار ۹۰ پرواز را رادارهای «سد دز» و «مشرحات» کشف کردند. همچنین دو فروند از هواپیماهای نیروی هوایی عراق با خلبانان جنگنده رهگیر «اف۱٤» درگیر شدند و از پای درآمدند و سرنگون شدند. متعاقباً در درگیری‌های دیگری، سرنگونی سه فروند دیگر از جنگنده‌های دشمن در فولی‌آباد گزارش شد.

۱- با این توصیف افسر کنترل شکاری، سقوط دو فروند از جنگنده‌های دشمن را به سامانه فرماندهی پدافند هوایی گزارش داد.

تصویر شماره ٦-٣
جنگنده میراژ «اف۱» مجهز به موشک‌های راداری سوپرمارتای-۵۳۰ و حرارتی ماژیک-۵۵۰ و پادهای ضد الکترونیکی

با این همه پیروزی در نبردهای هوایی، روز ١٣٦٠/٩/١٤، یکی از روزهای دردناک برای نهاجا درعملیات «طریق‌القدس» رقم خورد. چراکه در ساعات ۱۰:۰۱ و ١٦:٣٥ دو فروند هواپیمای «اف١٤» در دام دشمن گرفتار و به همراه موشک‌های ارزشمند فونیکس‌شان هدف موشک «سوپرماترا R-530» جنگنده‌های میراژ دشمن واقع و سرنگون شدند. البته جای خرسندی بود که خلبانان آنها به نام‌های سروان جعفر بهادران/ستوانیکم یداله حسینی و سرگرد ابوالفضل هوشیار/ستوانیکم سعید صدیقیان با چتر نجات در میان نیروهای خودی فرود آمدند. این دو فروند «اف١٤» با تاکتیک "SNAP UP"[1] هواپیمای میراژ و پرواز ایذایی «میگ۲۳» سرنگون شدند. با ناباوری در خصوص دو سانحه غیرمنتظره و شگفت‌انگیز باید گفت که دو روز قبل از این، یکی از خلبانان میراژ سرنگون شده عراقی به اسارت درآمده بود و اطلاعات بدست آمده از بازجویی این خلبان می‌توانست، کارساز باشد.

با این توصیف، در ساعات۱۲:۵۷ و ۱۵:۲۰ همان روز (١٤ آذر)، پایگاه هوایی دزفول توسط جنگنده بمب‌افکن‌های دشمن بمباران شد که طی آن یک فروند از هواپیماهای دشمن و برابر

۱- در این تاکتیک هواپیمای میراژ با پرواز در ارتفاع پست و به دور از دید راداری ایران، با طعمه قرار دادن هواپیمای «میگ۲۳» در مقابل هواپیمای گشت رزمی «اف١٤» منطقه، به ناگاه با بهره‌گیری از توانمندی پرشتاب موتورهای این هواپیما، به تندی از ارتفاع پایین به بالا اوج می‌گرفت و با فرصت‌طلبی و استفاده از اصل غافلگیری، موشک‌های هوا به هوای خود را علیه هواپیمای «اف١٤» به کار می‌برد و این تاکتیک بعد از این عملیات که برای اوّلین‌بار با ورود میراژ به کار گرفته شد، با هوشیاری سامانه‌های راداری و برنامه‌ریزی دقیق عملیاتی نهاجا تا حدود زیادی کنترل شد.

گزارش‌های بعدی، چهار فروند جنگنده مهاجم دیگر توسط سامانه «هاگ» «فولی‌آباد» اهواز به زیر کشیده شدند که یکی از خلبانان جنگنده «سوخو۲۲» به نام «علی عبدالحسین شعبان» در روز بعد توسط نیروهای مردمی اسیر دستگیر شد و به این ترتیب عملیات زمینی با موفقیت در روز ۱۳۶۰/۹/۱۵ پایان یافت.

حین اجرای عملیات طریق‌القدس، همچنین تعدادی از کارکنان پایور و وظیفه نهاجا برای یاری همرزمان خود به جبهه‌های زمینی شتافته بودند که تعدادی از آنان به شرح زیر به درجه رفیع شهادت نائل آمدند:

«در روز پنجم آذر ۱۳۶۰، در جبهه دهلاویه، استواریکم محمدحسین نوریانی‌نژاد و کارمند فنی اکبر عربیان حسین‌آبادی با آتش گلوله دشمن به شهادت رسیدند. در روز ششم آذر، سرباز وظیفه اردشیر کمالی دهکردی در جبهه کرخه و در روز بعد، سروان فنی عباس امین اسکندری به ضرب گلوله دشمن در کنار شهر بستان به شهادت رسیدند و درپی آن سربازان وظیفه اسماعیل آژیر و سعید عرفان در دهلاویه با ترکش خمپاره دشمن، سربازان وظیفه وحید شاهی و محمد اکرمی در بستان، سرباز مسلم بشاش در چولانیه و سربازان وظیفه محمدعلی تقی‌یی، علی محسن‌زاده، محمدتقی ملامحمدی و سیدهاشم واردی در جبهه بستان، وظیفه اصغر چهرازی، حسین زرین‌دست در دهلاویه و محمدرضا قاسمی در چولانیه به شهادت رسیدند. در روز نهم آذر، کارمند فنی محمدرضا مشمایی و استواردوم فنی اصغر کفیل با آتش گلوله دشمن در دهلاویه به شهادت رسیدند و سربازان وظیفه سیدحسین پاکزادیان و حسین پریمی در جبهه دهلاویه و سرباز سیدمحمد رضایی در غرب اهواز با ترکش خمپاره دشمن شهید شدند و نام پاک همگی آنان در تاریخ شهدای دفاع مقدس جاودان بماند». البته با پایان کار نیروی زمینی در یک عملیات مشترک، کار نیروی هوایی تازه آغاز می‌شد، زیرا نیروی هوایی تا چند ماه دیگر باید برفراز سنگرهای لشکر۱۶ زرهی قزوین و لشکر۹۲ زرهی در بستان و اهواز و سوسنگرد پرواز کند تا سنگرهای پدافندی نیروها استوار شود و ایمنی در «پدافند غیرعامل» پیدا کنند.

ب ـ نتایج عملیات

پس از پایان موفقیت‌آمیز عملیات «طریق‌القدس»، رخنه بزرگ و وسیعی میان نیروهای عراق درشمال و جنوب ایجاد شده بود که با وجود دریاچه‌ها و باتلاق‌هایی که به نام «هور» نامیده می‌شدند و در این میان گسترده بودند، دیگر راهی برای پشتیبانی دو جانبه (متقابل)

میان لشکر نهم زرهی و لشکر یکم پیاده مکانیزه و همچنین لشکر پنجم پیاده مکانیزه در جناح جنوبی لشکر نهم دیده نمی‌شد. به همین دلیل پس از اجرای موفقیت‌آمیز عملیات، ارتش عراق پاتک‌های متعددی را برای باز پس‌گیری منطقه بستان به اجرا گذاشت. ولی هربار با ناکامی مواجه می‌شد و با گذشت حدود دو ماه از این عملیات، در روز ۱۳٦۰/۱۱/۱۷ نیروهای عراق حمله سنگین و شدیدی را برای تسلط بر تنگ چزابه آغاز کردند که به نام «نبرد چزابه» معروف شد و این نبردها تا آخر بهمن‌ماه ادامه داشت و هر دو طرف تلفات سنگینی را متحمل شدند و تنگ چزابه با پشتتبانی نیروی هوایی در اختیار نیروهای ایران باقی ماند.

از نظر تحرکات هوایی دشمن، در این دوره برآوردی اجمالی از پروازهای بمباران نیروی هوایی عراق نشان می‌داد که ۲٦۰ نوبت کاهش داشته و شمار پروازهای گشت رزمی هوایی عراق نیز ۱٦۰ نوبت کاهش نشان می‌داد که حاکی از ناکامی دشمن بود. چراکه نخست این ناکامی‌ها در عملیات «ثامن‌الائمه» در شرق کارون آغاز شد و عراق آسمان آن منطقه را از دست داده بود و در عملیات «کربلای۱» که بی‌درنگ پس از پیروزی‌های «ثامن‌الائمه» آغاز گردید، آسمان بستان را هم از دست داد. در واقع، هر ارتشی کنترل آسمان را از دست دهد و نتواند هواپیماهای خود را در منطقه عملیات کنترل کند، سرنوشتی بهتر از این نخواهد داشت و این برای نهاجا نیز تجربه‌ای دردناک و درسی بود که با از دست دادن سه فروند جنگنده «اف۱٤» به‌دست آمد.

در ادامه به منظور درک بهتر از فضای نظامی-سیاسی منطقه نبرد در عملیات «طریق‌القدس»، نظر دانشجویان گرامی و خوانندگان محترم به یادداشت‌های زنده‌یاد آیت‌اله اکبر هاشمی رفسنجانی جلب می‌شود:

«ساعت ۱۰:۰۰ صبح امروز (۱۳٦۰/۹/۱۵) شورای عالی دفاع در محضر امام تشکیل شد، آقایان صیادشیرازی (امیر) و محسن رضایی که از جبهه آمده بودند، گزارش پیروزی جبهه بستان را دادند. پیروزی مهمی است، صد تانک و نفربر سالم، صد ماشین بزرگ راهسازی، ماشین‌های فراوان دیگر، مهمات و سلاح‌های فراوان گرفته‌ایم. شمار دو هزار و ۵۰۰ نفر از دشمن کشته و ۵۰۰ نفر اسیر شده‌اند. ۷۰۰ نفر از نیروهای مردمی شهید و ۱۸۰۰ نفر مجروح داشته‌ایم. برنامه بعدی به همین زودی در غرب عمل می‌شود، ولی به وسعت بستان نیست. بین آقایان صیادشیرازی و ظهیرنژاد اختلاف است به طور کلی اختلافات بین ستاد مشترک و نیروی زمینی و نیروی هوایی مطرح شد و امام نصیحت کردند، همکاری کنند. امروز دو

هواپیمای دشمن ساقط شده‌اند، یکی از خلبان‌های آنها اسیر شده‌است. دیروز دو فروند هواپیمای «اف۱٤» ما سقوط کرده‌اند، خسارت مهمی است».

قطع نظر از سقوط سه فروند هواپیمای «اف۱٤» نهاجا در طول عملیات «طریق‌القدس»، نهاجا علاوه بر انجام مأموریت‌های ذاتی خود در سراسر آسمان کشور، شمار یک هزار و ۹۹۷ نوبت پشتیبانی رزمی و خدمات رزمی از عملیات مشترک «کربلای۱» برابر جدول شماره ۳-۳ انجام داد و طی آن مقادیر زیادی مهمات و ادوات به همراه شمار ۲۰ هزار و ۸٤۹ نفر را جابه‌جا کرد.

جدول شماره ۳-۳ تعداد پروازهای انجام شده در عملیات طریق‌القدس

مأموریت	پشتیبانی نزدیک هوایی «کَس»	گشت رزمی «کَپ» و اسکرامبل	ترابری هوایی	سوخت‌رسانی هوایی	شناسایی و عکسبرداری	آمار هواپیمای سرنگون شده	مهمات مصرفی
تعداد	۸۷ نوبت	۸۹۰ نوبت	۸۷٤ نوبت	۱۲٤ نوبت	۲۲ نوبت	۵۵ فروند	۱۵۰ تن

در پایان این مبحث و خاتمه نبردهای هوایی سال ۱۳٦۰ و قبل از پرداختن به عملیات بزرگ فتح‌المبین، آماری از شمار مأموریت‌های رزمی جنگنده‌های نهاجا در طول ماه‌های همین سال در قالب جدول شماره ٤-۳ ارائه شده است.

جدول شماره ٤-۳ آمار پروازهای ماهیانه جنگنده‌های نهاجا در سال ۱۳٦۰ (جمع ۱۴۵۲۴ نوبت)

فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	مهر	آبان	آذر	دی	بهمن	اسفند
۱۲۳۹	۱۷۲۴	۱۵۱۰	۱۴۲۵	۱۲۲۴	۱۲۹۶	۱۱۸۴	۱۱۷۸	۱۳۲۵	۷۴۲	۷۸۹	۸۸۸

برابر جدول فوق، در طول سال ۱۳۶۰ نهاجا در مجموع شماره ۱۴ هزار و ۵۲۴ نوبت پرواز رزمی انجام داده است که در مقایسه با شش ماه نخست جنگ (شمار ۱۲ هزار و ۳۸۵ نوبت) که در جدول شماره ۱-۳ ترسیم شده) حدود ۴۰ درصد کاهش نشان می‌دهد.

۷ـ عملیات فتح‌المبین «شبح۳»

به هنگام طرح‌ریزی کلی عملیات «کربلای۲ یا فتح‌المبین»، فرایند طراحی عملیات هوایی آن موسوم به «شبح۳» در روز هفتم اسفند ۱۳۶۰، به نهاجا ابلاغ و بلافاصله دستور عملیاتی آن در ستاد قرارگاه ویژه عملیات هوایی جنوب نوشته شد و به مبادی و یگان‌های ذی‌ربط داده و تأکید شد که بی‌درنگ گسترش‌ها انجام شود و روز «ر» و ساعت «س» درپی این دستور خواهد آمد.

در وابسین روزهای سال ۱۳۶۰ (۲۴ و ۲۵ اسفند)، براساس دستور رزمی «شبح۲» و در چارچوب «دستور رزمی ناصر»، مأموریت عکس‌برداری هوایی از منطقه غرب دزفول در ارتفاع بالا (۴۵۰۰۰پا)، با سرعت دو برابر صوت انجام شد. در روزهای دوم و سوم فروردین ۱۳۶۱ نیز همزمان با آغاز عملیات زمینی، منطقه عملیاتی «کربلای۲»؛ از چنانه تا فکه عکس هوایی تهیه و در اختیار قرارگاه کربلا گذاشته شد. در طول یکی از این مأموریت‌ها، شش فروند موشک «سام۶» به سوی هواپیمای شناسایی «آر.اف۴» از سوی دشمن بی‌هدف شلیک شد ولی آسیبی به هواپیمای عکسبردار وارد نیامد. اما در یکی از مأموریت‌های شناسایی در روز هفتم فروردین، هواپیمای «آر.اف۴» در اثر برخورد موشک دشمن برای لحظه‌ای از کنترل خارج شد. اما نداشتن تعادل هواپیما در مسیر عکس‌برداری و گرفتن عکس از جنوب اهواز به‌جای هورالعظیم درواقع امداد الهی بود که اطلاعات ارزشمندی را به طراحان عملیات انتقال داد و مبنایی برای عملیات بعدی یا «بیت‌المقدس» شد که شرح آن در مبحث مربوطه ارائه شده است.

در روزهای بعد نیز پروازهای شناسایی بر فراز منطقه عملیاتی ادامه یافت تا این‌که در مورخ ۱۳۶۱/۱/۲۱، هواپیمای «آر.اف۴» حین عکسبرداری از منطقه، با دیواره آتش تعدادی موشک «سام۲» مواجه می‌شود و به‌رغم خنثی کردن به موقع آنها، گازها، ترکش‌ها و قارچ ناشی از انفجار موشک‌ها وارد موتور سمت راست شد و آن را از کار انداخت. لیکن با تلاش مشترک سرگرد ذوالفقاری/ستوانیکم کنگرلو خلبانان هواپیما، با استفاده از هوای ورودی موتور را در ارتفاع پایین‌تر استارت زده و روشن می‌نمایند. بالاخره پس از گذشتن از خوزستان و سوخت‌گیری مجدد هوایی، این هواپیما به لطف الهی در مهرآباد سالم برزمین نشست.

تک‌های پیشدستانه یا مختل‌کننده: دشمن به دلیل جابجایی‌های غیرمترقبه یکان‌های خودی، به ویژه در غرب دزفول آگاه شده و در انتظار یک یورش سنگین به‌سر می‌برد، بنابراین سرفرماندهی ارتش عراق دستور انجام تک مختل کننده را داده بود.

روز هجدهم اسفند ۱۳۶۰، فرماندهی قرارگاه کربلا دستور بمباران هوایی قرارگاه‌های تیپ یکم مکانیزه، تیپ۲۷ مکانیزه و تیپ۹۶ پیاده ارتش عراق را داد تا آرایش نظامی یگان‌های یاد شده را که قرار بود «تک‌مختل‌کننده» خود را به یگان‌های قرارگاه نصر هدایت کنند، درهم ریزد. در این راستا، عملیات بمباران از ساعت ۰۸:۰۰ آغاز و ۱۲ تن بمب روی هدف‌ها ریخته شد. در روز ۱۹ اسفند، بار دیگر ارتش عراق در اندیشه تک مختل‌کننده دیگری بود. این‌بار به درخواست قرارگاه کربلا، پایگاه موشک‌های «سام۶» پدافند موشکی صحنه نبرد لشکر دهم زرهی عراق، در دامنه بلندی‌های «تینه» و ساعت ۰۸:۰۰ روز ۲۲ اسفند، در دشت‌عباس، همزمان با آتش سنگین توپخانه خودی، توسط هواپیماهای «اف۴» بمباران شد و مقادیر ۲۰ تن بمب بر قرارگاه تیپ۲۷ و تیپ یکم مکانیزه و تیپ۹۶ ارتش عراق فروریخته شد و دومین تک مختل کننده عراق نیمه‌کاره ماند. البته بلافاصله در ساعت ۰۸:۱۰، قرارگاه تیپ دهم زرهی مستقل عراق در جنوب‌غرب چنانه که از هدف‌های قرارگاه فتح به شمار می‌رفت، با ۱۰ تن مهمات بمباران شد و به دستور فرمانده قرارگاه کربلا، پدافند هوایی صحنه نبرد نیز با پروازهای هواپیماهای «اف۱۴» و «اف۵» تأمین شد.

نخستین تک هوایی عراق: در ساعت ۱۰:۰۰ روز ۱۳۶۰/۱۲/۲۳ نخستین یورش هوایی ارتش عراق به قرارگاه کربلا در یگان‌های راداری پدافند هوایی صحنه کشف و کار به خلبانان «اف۱۴» سپرده شد و نخستین درگیری با هواپیماهای ارتش عراق در این عملیات روی داد. دو فروند هواپیمای دشمن که برای بمباران قرارگاه کربلا به آسمان منطقه آمده بودند، خود را برفراز این قرارگاه رساندند که خلبانان عراقی برای رهایی از شلیک موشک‌های فونیکس با شیرجه تند هواپیماها را به سوی زمین روانه کردند که بر اثر اقدام غیرحرفه‌ای و عدم مهارت خلبان، یکی از هواپیماها به زمین برخورد کرد و خلبان آن در دم جان باخت.

الف ـ شرح عملیات با رویکرد نبردهای هوایی

بخش اطلاعات ستاد قرارگاه کربلا، براساس عکس‌های هوایی، مختصات جغرافیایی هدف‌هایی که باید پیش از خیزش یگان‌های مانوری خودی بمباران هوایی می‌شدند را دراختیار قرارگاه عملیات هوایی جنوب گذاشت و درپی آن از بامداد روز ۱۳۶۰/۱۲/۲۸ تا

۱۳۶۱/۱/۱ تیپ دهم مستقل زرهی مجهز به تانک‌های «تی-۷۲» که در میان تیپ۵۵ هوابرد و تیپ۳ زرهی از لشکر۹۲ اهواز قرار داشت، به همراه تیپ‌های ۴۲ مستقل زرهی و تیپ۲۴ بمباران شدند. در ساعت ۳۰ دقیقه بامداد روز (۱۳۶۱/۱/۲) عملیات زمینی آغاز شد.

هماهنگی در بمباران‌های هوایی: در روز یکم فروردین ۱۳۶۱، فرمانده قرارگاه کربلا به یگان‌های توپخانه دستور داد تا برای آسانی در کار بمباران‌های هوایی و رهایی از خطر سایت‌های موشکی «سام۶»، لشکر دهم زرهی و لشکر یکم مکانیزه عراق در ابوغریب را گلوله باران کنند تا از آتش سنگین پشتیبانی هوایی روز آینده بیشترین بهره را بگیرند. درپی آن، هواپیماهای نهاجا و بالگردهای هوانیروز که به تازگی به موشک ماوریک مجهز شده بودند، به تانک‌های لشکر دهم زرهی ارتش عراق یورش بردند.

همچنین در ساعت۱۱:۳۰، طی یک نبرد هوایی میان هواپیماهای بمب‌افکن دشمن برفراز قرارگاه قدس با یک فروند هواپیمای «اف۱۴»، یک فروند از آنها با موشک فونیکس سرنگون شد و دیگر هواپیماها از آسمان منطقه گریختند.

از نظر پشتیبانی آتش، در ساعات۰۶:۳۰، ۰۶:۵۰، ۰۹:۱۹، ۱۵:۳۱، ۱۵:۴۰ روز نخست عملیات (۱۳۶۱/۱/۲) قرارگاه تیپ ۱۷ زرهی از لشکر دهم زرهی در شمال چنانه با ۲۰ تن، قرارگاه تیپ ۴۲۶ در غرب شوش با هشت تن، یگان‌های تیپ۱۰ زرهی دشمن در غرب چنانه با ۲۰ تن، تیپ۴۲ از لشکردهم زرهی و تیپ گارد مرزی ارتش عراق با ۲۰ تن و تیپ۴۲۴ پیاده به همراه تیپ ۹۹ در جنوب چنانه هریک با ۲۰ تن و ۱۵ تن مهمات هوایی به صورت متوالی بمباران شدند. از نظر پوشش هوایی؛ در ساعات ۱۱:۲۳ و ۱۵:۳۵ برفراز قرارگاه قدس و شوشتر، هواپیماهای جنگنده بمب‌افکن دشمن از نوع میراژ با هواپیماهای «اف۱۴» مأمور پدافند هوایی منطقه عملیات درگیر شدند و دو فروند از آنها؛ یکی در غرب عین‌خوش و دیگری در جنوب شوش توسط موشک «فونیکس» سرنگون شدند. در همین روز، شمار دو هزار و ۸۴۶ نفر رزمنده و نیروی احتیاط از تهران به اهواز و شمار یک هزار و ۵۹۸ نفر مجروح از اهواز به تهران ترابری هوایی شدند که آمار کل این مأموریت‌ها در فراز پایانی آمده است.

نبرد در آسمان و دستگیری خلبان عراقی: در ساعت ۱۳:۳۰ روز (۱۳۶۱/۱/۳)، برفراز منطقه عملیاتی «کربلای۲» در آسمان شوش، رادار دزفول هواپیماهای جنگنده دشمن را کشف و میان خلبانان هواپیماهای جنگنده بمب‌افکن دشمن و خلبانان هواپیماهای جنگنده رهگیر «اف۱۴» درگیری روی داد که دراین عملیات، یک فروند از هواپیماهای دشمن با آتش

موشک خلبان خودی در منطقه شوش فرو افتاد و درپی آن، هواپیمای دیگری از دشمن با موشک یکی دیگر از هواپیماهای خودی سرنگون شد!

حوزه هوایی عملیات فتح‌المبین بر روی نقشه هوایی شماره ۴-۳ نشان داده شده است.

نقشه هوایی شماره ٤-۳

منطقه عملیاتی فتح‌المبین یا «شبح۲» بر روی نقشه هوایی

خدمات پشتیبانی رزمی: علاوه بر هواپیماهای جامبوجت «ب-۷٤۷» که شبانه نیروهای داوطلب را تا چند برابر ظرفیت (۱۵۰۰نفر) از شهرهای بزرگ به پایگاه‌های دزفول، امیدیه و فرودگاه اهواز منتقل می‌کردند؛ همچنین هواپیماهای «سی۱۳۰» و «اف۲۷» باید نیروهای نظامی و مردمی را از دورترین فرودگاه‌های کشور به فرودگاه‌های نظامی و غیرنظامی منطقه نبرد می‌رساندند تا به قرارگاه‌ها و خطوط مقدم بروند. این کار به طور شبانه‌روزی پی‌گیری می‌شد. به‌علاوه، هواپیماهای «بوئینگ۷۰۷» و یا «بوئینگ۷٤۷» نیز در سراسر روز در شمال‌غرب دزفول و در شمال امیدیه پرواز می‌کردند تا هواپیماهای جنگنده رهگیر «اف۱٤» و «اف٤» و جنگنده بمب‌افکن‌های «اف٤ئی» از آنها جهت نبردهای هوایی و یا بمباران دشمن، سوخت دریافت دارند و...

ب ـ نخستین پیروزی‌ها و آزاد شدن سایت‌های ۴ و ۵ نهاجا

در پی شکسته شدن خطوط جبهه و استحکامات دشمن، در ساعات۰۷:۳۰، ۱۴:۰۰ تا ۱۵:۲۵، روز بعد (۱۳۶۱/۱/۳) تیپ‌های ۴۲۶ درمنطقه شرق سایت ۴ و۵ (تپه‌های

ابوصلیبی‌خات) و تیپ ۹۶ بنا به درخواست رکن۳ قرارگاه «کربلا» با پرتاب ۳۵ تن مهمات جنگی، تیپ ۴۲ از لشکر دهم زرهی و تیپ دهم مستقل زرهی با ۳۳ تن مهمات توسط جنگنده‌های «اف۴» پیاپی بمباران شدند. به علاوه، در ساعت ۵۵: ۱۰ نیروها و ادوات زرهی و توپخانه دشمن در غرب شوش با دو تن مهمات جنگی از راه پروازهای ارتفاع پست توسط هواپیماهای «اف۵» درهم کوبیده شدند و توپخانه دشمن از آنجا برچیده شد و مقرر شد تا ۱۶ فروند هواپیما به غرب سایت‌های۴ و۵ که حالا تپه‌های «ابوصلیبی‌خات» نامیده می‌شدند، یورش برند که فرمانده قرارگاه کربلا با نگاه به نقشه و جابجا شدن لجمن و خط تماس با دشمن، دستور لغو آن را داد. در همین زمان، یک فروند هواپیمای جنگنده بمب‌افکن دشمن با آتش توپخانه پدافند هوایی به زیر کشیده شد و یک فروند دیگر با شلیک موشک «فونیکس» خلبانان «اف۱۴» سرنگون شد.

در روز سوم عملیات (۱۳۶۱/۱/۴) خبر خوشی را رزمندگان قرارگاه «نصر» بر سر زبان‌ها انداختند که داستانی از آزاد شدن سایت های۴و۵ هوایی در تپه‌های «ابوصلیبی‌خات» بود و این خبر زیباترین خبر برای نیروی هوایی در یکسال و نیم گذشته از جنگ بود. خبر دادند که۳۰ دستگاه تانک سالم و ۱۰ هزار نفر اسیر گرفته‌اند و فرمانده تیپ ۹۶ دشمن نیز در ساعت ۱۲:۴۵ به اسارت درآمده بود و قرارگاه «قدس» نیز دهکده‌های شیخ‌قدم و عین‌خوش و تپه‌های علی‌گره‌زد را از دشمن بازپس گرفته بودند. اما قرارگاه‌های «فجر» و «فتح» که با ایستادگی شدید دشمن روبرو شده بودند، نیاز فراوان به آتش پشتیبانی هوایی برای درهم شکستن پایداری دشمن داشتند. لذا در ساعات ۱۰:۱۵، ۱۵:۵۰، ۱۷:۰۰ نیروها و ادوات جنگی تیپ ۴۲۶ و تیپ۱۰ زرهی و ۲۴ مکانیزه بمباران شدند و ۱۴ تن مهمات برآنها فرو ریخته شد. در ساعت ۱۶:۰۵ نیز در یک درگیری هوایی، یک فروند هواپیمای بمب‌افکن دشمن با شلیک موشک اسپارو «اف۴» برفراز منطقه عملیاتی سرنگون شد. دراین روز (۱۳۶۱/۱/۴)، شمار یک هزار و ۹۱۲ نفر رزمنده به فرودگاه دزفول انتقال داده شدند و ۸۴۸ نفر مجروح جنگی از منطقه با سامانه هواپیماهای ترابری نهاجا به خارج از منطقه، جابجا شدند.

ساعت ۰۷:۲۵ روز ۱۳۶۱/۱/۵ در یک درگیری هوایی دیگر میان هواپیمای فانتوم نهاجا و جنگنده دشمن، یک فروند هواپیمای دشمن با شلیک موشک راداری «اسپارو» (AIM-7) سرنگون و در پنج مایلی شمال‌غرب اهواز سقوط کرد.

پ ـ جابه‌جایی‌های نیروها، پشتیبانی آتش و روند نبردهای هوایی

در روز جمعه ۱۳۶۱/۱/۵ شمار ۷۵۶ نفرمجروح ازفرودگاه دزفول به بیرون از منطقه عملیاتی «کربلای۲» جا به جا شدند و در روز یکشنبه مورخ ۱۳۶۱/۱/۷ هواپیماهای ترابری نهاجا، شمار ۶۸۰ نفر مجروح همراه با ۶۷ مجروح اسیر عراقی را از فرودگاه‌های اهواز و دزفول به تهران ترابری کردند و همچنین ۳۴۶ نفر مأمور و ۳۰ هزار و ۵۰۰ پوند بار شامل: دارو، پتو، مهمات سپاه پاسداران و غیره را به اهواز و دزفول ترابری کردند.

از نظر پشتیبانی آتش، در مورخ ۱۳۶۱/۱/۶ نیز با آغاز روشنایی، تیپ ۳۴ زرهی از لشکر یکم عراق با۲۰ تن مهمات جنگی درهم کوبیده شد. همچنین سایت موشکی پدافند هوایی که در نزدیکی تیپ۱۷ زرهی دشمن سنگرهایی را دایر کرده بود، با عراده‌های توپی که از ارتش عراق به غنیمت گرفته گلوله‌باران شدند تا خلبانان و هواپیماهای نیروی هوایی در امنیت بیشتری به عملیات خود بپردازند. در این روز، ستاد عملیات هوایی جنوب به کلیه یگان‌های رزمی نهاجا اعلام کرد که دشمن با توجه به‌تغییر تاکتیک نهاجا از بمباران‌های ارتفاع پست به بمباران‌های ارتفاع بالا، دچار شکست‌هایی شده که در پی آن مبادرت به استفاده از هواپیماهای رهگیر «میگ۲۵» در جبهه‌های جنوب برای برهم زدن نظم و آرایش دسته‌های پروازی هواپیماهای «اف۴ئی» که از ارتفاع بالا بمب‌های خود را فرو می‌ریزند، کرده است[1]. در ساعات ۱۱:۲۴، ۱۲:٤٥، ۱۵:۳۵ و ۱۷:۳۰ روز ۱۳۶۱/۱/۷، به ترتیب با شلیک موشک زمین به هوای «هاگ»، هوا به هوای «اسپارو» و «فونیکس»، چهار فروند از جنگنده‌های دشمن برفراز «ابوصلیبی‌خات»، شوش و شمال غربی شوش هدف قرار گرفتند. از پایگاه دزفول، با هفت فروند هواپیمای «اف۵ئی» مجهز به هشت تن مهمات، یگان‌های دشمن را در جنوب دشت‌عباس جهت وارد نمودن واپسین فشارها بمباران کردند.

در مورخ ۱۳۶۱/۱/۸، دشمن با ۸۵ فروند هواپیمای جنگنده بمب‌افکن به منطقه عملیاتی «فتح‌المبین» یورش آورد و خلبانان جنگنده‌های «اف۱۴» توانستند، یورش‌های هوایی دشمن را دفع کنند به طوری که در ساعات ۰۹:۱۰، ۱۴:۳۷ و ۱۷:۳۴ سه فروند دیگر از جنگنده‌های عراق در دشت‌عباس، نزدیک روستای ابوغریب، شمال حمیدیه و شرق دهلران

---

۱ - مشخصات این هواپیما را که به‌عنوان هواپیمای کسب برتری هوایی در منطقه جبهه از سوی دشمن به‌کار گرفته شده را اعلام نموده و نوع موشک‌های هوا به هوای متعلق به این هواپیما را «آکرید» یا «AA-6» ذکر نموده است و هشدار داده که یک فروند «اف٤ئی» روی آن قفل راداری (LOCK ON) داشته که اقدام به «JAMMING» نموده است. البته عراق بیشتر از نوع شناسایی این هواپیما استفاده می‌نمود.

توسط هواپیماهای خودی سرنگون شدند. در روز ۱۳۶۱/۱/۹ نبردهای هوایی به اوج خود رسید و یک قروند «اف۴ئی»، پس از سرنگون کردن یک فروند از هواپیماهای دشمن، در نبرد دیگری توسط موشک هوابه هوای دشمن سرنگون شد و خلبانان آن سروان محمد عتیقه‌چی /ستوانیکم محمد جوانمردی مجبور به ترک هواپیما شدند که چگونگی آن طبق خاطرات امیر عتیقه‌چی ارائه می‌شود.

خاطره نبردهای هوایی سروان محمد عتیقه‌چی

«در نهم فروردین ۱۳۶۱، ابلاغ شد تا طی یک پرواز دو فروندی پوشش منطقه را انجام دهیم. من باتفاق خلبان کابین عقبم، محمد جوانمردی مسئولیت لیدری پرواز را بر عهده داشتم. شمارهٔ دو هم سروان خسرو غفاری بود. بعد از توجیه و مقدمات کار، در منطقهٔ کبوتر واقع در شمال‌غرب اهواز حاضر و با حالت تاکتیکی مناسب به پرواز گشت‌زنی مشغول شدیم. دقایقی گذشت و افسر کنترل رادار وجود یک فروند «میگ۲۳» عراقی را در فاصلهٔ ۳۵ مایلی خبر داد. شمارهٔ دو هم آن را تأیید کرد. بدین‌ترتیب به سمت آن گردش کردیم و غفاری در موقعیت حمایت از ما قرار گرفت. در ۲۵ مایلی، قفل راداری و بعد شلیک یک تیر موشک اسپارو انجام شد. موشک خیلی زود به هدف رسید و آن را منهدم کرد. من و شمارهٔ دو به علت استفاده از قدرت حداکثر موتورها دچار کمبود سوخت شدیم و پس از دریافت بنزین از هواپیمای تانکر به منطقه برگشتیم.

پس از چند دور، رادار دوباره خبرِ نزدیک شدن یک جنگندهٔ ناشناس را داد. بار دیگر شروع به رهگیری کردیم. همان طور که افسر رادار موقعیت هواپیما را اعلام می کرد، ارتفاع را کاهش دادیم و با سرعت بیشتری به سوی او رفتیم. کم کردن ارتفاع به این دلیل بود که مبادا مورد اصابت موشک‌های دوربردِ عراقی قرار بگیریم. جوانمردی، هدف را در رادار هواپیما پیدا کرده بود و داشت اطلاعات لازم را به من می‌داد. هنوز به محدودهٔ قفل راداری نرسیده بودیم که متوجه شلیک صدها گلولهٔ ضدهوایی شدم. از هواپیما سر و صداهای نامأنوسی به گوش رسید و شعله‌های آتش از سمت چپ در آینه معلوم شد. با سوختن سیم‌ها، ارتباط رادیویی با رادار قطع شد. فقط با کابین عقب تماس داشتم. جوانمردی گفت: «پشتم می‌سوزد! چه کار کنم؟» گفتم: «کمی تأمل کن. الان روی سر عراقی‌ها هستیم.» آتش به انتهای بال سمت چپ رسیده بود و هر آن احتمال کنده شدن آن می‌رفت. لحظاتی بعد موتور چپ به علت ذوب شدن اتصالات از جایش کنده و از هواپیما جدا شد. تکه‌هایی هم از بال کنده می‌شد. دیگر درنگ جایز نبود. هواپیما کاملاً از کنترل خارج شده بود. حلقهٔ پرتاب صندلی را کشیدم. انگار نه انگار! اتفاقی نیفتاد! عرق سردی بر بدنم نشست. ولی باز به خود مسلط شدم و بار دیگر با تمام

توان آن را کشیدم. خوشبختانه صندلی‌ها پرتاب شدند و هواپیما با گردش شدید به سمت زمین رفت و مانند یک گلولهٔ آتشین در میان گل و لای منطقه فرورفت. در حالی که باد موافق به کمک ما آمد و ما را به سمت نیروهای خودی می‌برد، از همه طرف گلوله بود که به سمت ما شلیک می‌شد! حتی چند گلوله به هر دو چتر نجات خورد و آنها را پاره کرد. اوضاع خیلی بحرانی بود! با سوراخ شدن چتر، سرعت فرود هم افزایش یافت. در این موقعیت بحرانی، یک موتورسوار که از پایین نقطهٔ فرود مرا رصد می کرد و منتظر زمین خوردن من بود که پس از فرود بلافاصله موتورسوار غضب‌آلود، با یک چوب بالای سرم رسید و پرسید: «ایرانی یا عراقی؟» گفتم: «ایرانی.» چهره‌اش باز شد و گفت: «بپر روی موتور از اینجا دورت کنم. خودم برمی گردم وسایلت را می‌آورم. چند کیلومتر جلوتر جوانمردی با پای شکسته و دستی که عصبش قطع شده بود، بر زمین دراز کشیده و یک روحانی جوان سرش را روی زانو گذاشته بود[1]. با بی‌سیمِ دستیِ خودم با شمارهٔ دو که بالای سر ما می‌چرخید و مراقب بود تماس گرفتم و موقعیت را گفتم. او اطلاعات را به افسر رادار داد. موتورسوار ما را به «آهودشت» رساند و ظرف یک ساعت، بالگرد تجسس و نجات آمد و ما را به پایگاه دزفول رساند. بعدها از نوار ضبط‌شده شنیدم، غفاری چندین‌بار با اعلام وضعیت اضطراری ما به افسر رادار و این که قطعات هواپیما در حال جدا شدن است، با نگرانی تمام گفته بود: «محمد بپر! بپر! هواپیما الان منفجر می‌شود!» که البته ما هیچ صدایی نشنیده بودیم[2].»

در این روز، مجموعاً ۱۰ نوبت پرواز خلبانان هواپیمای «اف۱۴» در منطقه شمال عملیات و ۱۸ نوبت پرواز خلبانان «اف۴» در منطقه شرقی عملیات و تعداد ۱۶ نوبت پرواز خلبانان «اف۵» در منطقه شرقی عملیات (پوشش ارتفاع پست) انجام شد که طی آن سه فروند از هواپیماهای دشمن ساقط شدند. یک نوبت پرواز عکسبرداری، شش نوبت پرواز سوخترسان و سه نوبت پرواز بوئینگ۷۴۷ و ۱۳ نوبت پرواز «سی۱۳۰» برای پشتیبانی لجستیکی و دو نوبت پرواز بالگرد جستجو و نجات برای یافتن خلبانان هواپیمای از دست رفته «اف۴» انجام شده بود.

---

۱ - این دومین «اجکت» ستوان محمد جوانمردی با «اف۴» از کابین عقب بود. این خلبان شجاع در سال ۱۳۶۵ در حالی که به یک مأموریت رزمی به اتفاق سروان ایرانلو اعزام شده بود، برای سومین‌بار از کابین جلو موفق به ترک هواپیما شد و یک رکورد تکرار نشدنی در تاریخ نبردهای هوایی برجای گذاشت.

۲ - مهرنیا، احمد (۱۳۹۳) «ستاره‌های نبردهای هوایی»، تهران: انتشارات سوره مهر، جلد دوم، چاپ اول، ص ۲۳۰.

در تاریخ ۱۳٦۱/۱/۱۰، نهاجا مأموریت‌های پوشش هوایی را تا ١٤ اردیبهشت، تمدید کرد و به این ترتیب انجام کلیه امور عملیاتی و پشتیبانی‌های جاری آماد و پشتیبانی از طرح «کربلای۲» استمرار یافت.

درپی موفقیت‌های رزمندگان ایرانی، سرهنگ بهرام هوشیار، طی پیامی به قرارگاه کربلا، ستاد فرماندهی سپاه پاسداران و کلیه یگان‌های عملیاتی، ضمن تبریک پیروزی‌های عملیات فتح‌المبین، نتایج فعالیت‌های نهاجا را که از ۱۳٦۰/۱۲/۱۵ با عکسبرداری و بمباران ارتفاع بالا شروع شده بود، در مورخ ۱۳٦۱/۱/۱۵ به سماجا ارسال داشت که مراتب در جدول شماره ٥-۳ درج شده است. به علاوه، در طول عملیات شش هزار و ٥٧٤ نفر مجروح از منطقه عملیاتی تخلیه، تعداد ۱۰ هزار و ۱۲۷ نفر مأمور به منطقه عملیاتی حمل و ۷٦۳ تن مجروح (اسیر عراقی) از منطقه عملیاتی بر پشت جبهه انتقال داده شدند و مقدار ۲۱۲ هزار و ۲۰۰ پوند (۱۰٦ تن) بار شامل (خون، دارو، غذا، برانکارد، پتو و غیره) و نیز یک دستگاه بالا بر ۸۰ تنی و دو دستگاه خودرو و ۱۸ پالت به منطقه عملیاتی بار ترابری شد.

جدول شماره ٥-۳

تعداد پرواز های انجام شده در عملیات فتح‌المبین

مأموریت	پشتیبانی نزدیک هوایی «کَس»	گشت رزمی «کَپ» و اسکرامبل	ترابری هوایی	سوخت‌رسانی هوایی	شناسایی و عکسبرداری	تعداد هواپیمای سرنگون شده	مهمات مصرفی
تعداد	۲۰۲ نوبت	۲٦۹ نوبت	۱٦۰ نوبت	٤٥ نوبت	۱۷ نوبت	۱۸ فروند	۲۰۰ تن

در عملیات افتخارآفرین «فتح‌المبین»، تعداد زیادی از نیروهای دشمن از جمله بیش از ۳۰۰ افسر به اسارت رزمندگان اسلام در آمدند که در میان آنها چندین فرمانده تیپ و جانشینان آنها با درجات ژنرالی (یک نفر)، افسر ارشد (۲۵ نفر) در درجه سرهنگی؛ تعداد شش نفر، درجه سرهنگ دومی؛ هشت نفر و درجه سرگردی ۱۱ نفر مشاهده می‌شد. و بقیه درجات افسری از سروانی تا ستوانی داشتند. در این عملیات غرورآفرین، علاوه بر فتوحات بزرگ و آزادسازی سایت‌های ۴ و ۵ نهاجا، پایگاه هوایی دزفول که ماه‌ها در برد آتش توپخانه عراق قرار داشت، از زیر آتش دشمن رها شده و قدرت عملیاتی خود را بازیافت.

نخستین تلاش جهت استفاده از پهباد

نظر به این که در عملیات «فتح‌المبین» برای نخستین‌بار به ابتکار سرهنگ هوشیار از هواپیمای بدون سرنشین «پهباد» استفاده رزمی شده است؛ لذا جا دارد تا نمونه‌ای از این نوع عملیات به اختصار تشریح شود. گروه هواپیماهای «پهباد»، در پایگاه چهارم شکاری مستقر بودند و اقدام به انجام عملیات می‌کردند. این گروه طی پیامی به معاون عملیاتی نیرو (مدیریت جنگال) چنین گزارش می‌کند:

«در ساعت ۱۵۰۰ مورخ ۱۳٦۱/۱/۸، یک فروند از هواپیماها را به‌سوی فکه پرواز دادیم. در ساعت ۱۵۵۰ در رادیال ۲۵۰ درجه از پایگاه دزفول و در فاصله ۳۱ مایلی مورد اصابت موشک قرار گرفت و حدود ۳۰ ثانیه بعد، یک فروند هواپیمای دشمن بر روی همان رادیال در فاصله ۳٤ مایلی ظاهر شد که به طرف شرق پرواز می‌کرد. این هواپیما پس از گردش به چپ، چند لحظه بعد بر رادیال ۲۵۵ درجه به فاصله ۳۵ مایلی مورد اصابت موشک قرار گرفت و منهدم شد»[1].

۸ـ عملیات بیت‌المقدس «شبح۳»

با پیروزی عملیات «فتح‌المبین» درشمال خوزستان، طراحان و فرماندهان دفاع مقدس فرصت را غنیمت شمرده و بلافاصله عملیات بزرگ «بیت‌المقدس» را طرح‌ریزی و به اجرا در آوردند. در این خصوص، نخستین طرح پذیرفته شده قرارگاه مشترک برای رسیدن یگان‌ها به جاده «بصره، العماره» با نام «کربلای۳» تصویب و برابر نقشه مصوب انتشار یافت[2]. جهت پشتیبانی هوایی از عملیات، دستور رزمی «شبح۳» با همان سازمان رزم در عملیات گذشته و تغییرات لازم جهت هم‌ترازی با سایر قرارگاه‌ها تهیه شد. البته نظر به استعداد و ترکیب جدید نیروی زمینی عراق، ضرورت به کارگیری حجم وسیع‌تری از امکانات آفندی و پدافندی هوایی

۱- ستاد عملیات ویژه هوایی جنوب نیز متعاقباً مراتب را چنین تحلیل کرد که تعدادی هواپیمای دشمن پس از پرواز «RPV» بر روی اسکوپ رادار ربکان با یک الگوی بیضی شکل ظاهر و تا ۲۵ الی ۳۰ مایلی پایگاه نیز نزدیک شدند و چندین مورد به‌سوی «RPV» پرواز می‌کردند. پس از چند دقیقه پرواز بر روی «چنانه»، هواپیمای «RPV» را به‌سمت فکه رادیال ۲٤۰ درجه ٤۰ مایل هدایت نمودند در فاصله ۳۱ مایلی از پایگاه هوایی دزفول بر روی رادیال ۲۵۰ درجه ناگهان اثر «RPV» بر روی اسکوپ رادار اثر درخشانی شد و از حرکت باز ایستاد که نشاندهنده اصابت آن بود. بلافاصله هواپیمای دشمن بر روی رادیال ۲۵۰ درجه در سمت ۷۰ درجه به‌سرعت به‌نقطه اثر باقیمانده از «RPV» نزدیک شده و در فاصله شش مایلی آن اقدام به گردش ۹۰ درجه کرد و در موقعیت رادیال ۲۵۵ درجه و فاصله ۳۵ مایلی از پایگاه دزفول، ناگهان این هواپیمای دشمن به لکه سفید رنگ درخشان بر روی اسکوپ رادار تبدیل شد. احتمالاً این هواپیما «RPV» را شکار و خود اشتباهاً توسط موشک «سام٦» دشمن در منطقه چنانه مورد اصابت واقع شده است.

۲- قرارگاه کربلا در اندازه یک ارتش و چهار قرارگاه عملیاتی زمینی دیگر هریک در اندازه یک سپاه زیر امر فرماندهی قرارگاه کربلا با نام‌های قرارگاه «نصر»، «فتح»، «فجر» و «قدس» هر یک با دو فرمانده یکی از ارتش و دیگری از سپاه سازماندهی شدند.

از سوی ایران به خوبی احساس می‌شد. چراکه عراقی‌ها با توجه به شکست سخت در عملیات فتح‌المبین، برای بر طرف کردن ضعف‌های خویش، اقدام به گسترش هواپیماهای میراژ و «میگ۲۳» به پایگاه‌های مقدم جبهه کردند. آنان با اتخاذ تمهیداتی از طریق افزایش کارایی هواپیماهای دور برد، سعی کردند تا پرواز هواپیماهای فانتوم از ارتفاع بالا را هر چه سریع‌تر کشف و با اجرای پروفایل‌های مناسب مرکب از هواپیماهای میراژ مجهز به موشک هوا به هوای «سوپر ۵۳۰» و «میگ۲۳» خنثی سازند.

این تمهیدات ارتش عراق، با اتخاذ تدابیر مناسب عملیاتی و تغییر تاکتیک نهاجا خنثی شد و نیروی هوایی با انجام عمل پشتیبانی نزدیک هوایی، آزادی عمل را از دشمن سلب و پوشش و آتش هوایی را برای رزمندگان ایرانی فراهم ساخت.

در این راستا، نیروی هوایی با تجربیات حاصل از عملیات گذشته، با استقرار پروازهای گشت رزمی هواپیماهای «اف۱٤» در آسمان منطقه نبرد و گسترش سایت‌های موشکی هاوگ تبوک، کوثر و خیبر، یک سد آتشین پدافند هوایی در مقابله با هواپیماهای ضربتی پشتیبانی‌کننده نیروهای سطحی عراق ایجاد کرد. اگرچه در این عملیات برتری نسبی هوایی متعلق به عراق بود، امّا نهاجا توانست کارایی نیروی هوایی عراق را تقلیل دهد. طبق دستور رزمی «شبح۳»، نهاجا موظف به انجام روزانه ۲۰ فروند پرواز پشتیبانی نزدیک هوایی «کَس» با هواپیماهای «اف٤» و «اف۵» (۸ فروند با تاکتیک در ارتفاع پایین و ۱۲ فروند با تاکتیک در ارتفاع بالا به صورت بمباران فرشی) برای لشکرهای ۱٦، ۹۲، ۲۱ و ۷۷ شد. همچنین جهت قطع خطوط مواصلاتی دشمن، هشت نوبت پرواز در مقابل سازمان رزم هوایی عراق از سه پایگاه هوایی: کوت، ناصریه (امام علی) و شعیبیه اختصاص داد.

الف ـ شرح عملیات با رویکرد نبردهای هوایی

از نظر شناسایی، در دهه سوم فروردین و اول اردیبهشت ۱۳٦۱، عکس‌های هواییِ سرنوشت‌ساز و تفسیر پذیری از منطقه عملیات؛ از محور سوسنگرد تا آبادان و در پهنای خوزستان از کارون تا اروندرود در چارچوب «دستور رزمی ناصر» تهیه شد که در یکی از این مأموریت‌های عکسبرداری، درگیری هوایی آن‌قدر نزدیک انجام شده بود که تصویر هواپیماهای میراژ در عکس‌ها دیده می‌شد. جهت نشان دادن اهمیت فوق‌العاده عکسبرداری هوایی به نمونه‌ای از آنها به شرح زیر اکتفا می‌شود.

عکس هوایی - امداد الهی

در روز هفتم فروردین ۱۳٦۱، شهید صیادشیرازی فرماندهی نزاجا، از قرارگاه کربلا به منظور آگاهی دقیق از فرایند عقب‌نشینی نیروهای دشمن دستور انجام عکس‌برداری هوایی می‌دهد و در هشتم فروردین، یک فروند «آر.اف٤» عازم و از شرق دهلران وارد منطقه دشمن می‌شود تا ارتفاعات مرزی از موسیان تا فکه را عکس‌برداری کند. در آخرین لحظه، هواپیما به علت اصابت موشک «سام۲» دشمن، تعادلش را از دست می‌دهد، اما خلبانان با لطف الهی و تلاش و اراده‌ای قوی توانستند تعادل هواپیما را حفظ کنند. با این وجود، در حالی که نیروهای مستقر در منطقه همه ناظر عدم تعادل این هواپیما بودند، برای دومین بار هواپیما مورد اصابت ترکش موشک «سام۲» دیگری قرار می‌گیرد و به سمت عمق هورالعظیم تغییر مسیر می‌دهد. در آن لحظه، «آر.اف٤» به ناچار تا جنوب‌غربی «القرنه» و شمال بصره پیش می‌رود و درحالی‌که هیچ‌کس باور نداشت، هواپیما سالم به خاک کشور باز گردد، به صورت اضطراری در فرودگاه اهواز فرود می‌آید. در آنجا تکنسین‌ها، دوربین‌ها را بازکرده و به تهران ارسال داشتند. همان شب عکس‌ها ظاهر و همراه با تفاسیر و ضمایم به جنوب ارسال شد. هنگام بررسی عکس‌ها مشخص شد که هواپیما موفق به گرفتن عکس از منطقه هورالعظیم نشده است، اما در برگشت و هنگام عبور از روی کارون، دوربین‌های هواپیما عکس‌های واضح و بسیار مهمی را از کرانه غربی این رود از شمال دارخوین تا شمال خرمشهر گرفته‌اند.

تصویر شماره ۸-۳

یک فروند هواپیمای شناسایی «آر.اف۴» آسیب دیده، درحال بازگشت برای رساندن عکس به قرارگاه فرماندهی

در قرارگاه کربلا، پس از بررسی یکی از این عکس‌ها، مشخص شد که دشمن در بخشی از کرانه غربی رود کارون حضور ندارد و این منطقه همان جایی است که در مهر ۱۳۵۹، قوای عراقی پل شناوری را برای عبور از کارون (در حوالی مارد) نصب کرده بودند. این عکس بسیار باارزش، باعث شناسایی یک خلأ در خطوط دشمن و تغییر در طرح‌ریزی عملیات و روزنه امیدی برای موفقیت در این نبرد بزرگ شد. چراکه نشان داد در آن منطقه (حدفاصل دارخوین تا مارد) نیرویی از ارتش عراق وجود ندارد. برمبنای اطلاعات به‌دست آمده، طرح عملیاتی جدید خط پدافندی و استقرار نیروها تهیه و دستور داده شد، رزمندگان تحت فرماندهی سه قرارگاه در سه محور جداگانه (شمالی، میانی و جنوبی، شرق کارون) آماده پیشروی شوند. براین اساس، طرح‌ریزی عملیات بزرگ بیت‌المقدس با لطف خداوند رقم می‌خورد. برمبنای طرح می‌بایست پنج پل روی کارون نصب شود تا رزمندگان را به ساحل غربی کارون و مواضع دشمن برساند. به این صورت پس از عملیات «کربلای۲» که با پیروزی رزمندگان اسلام همراه و بخش‌های زیادی از خوزستان آزاد شد، زمینه و روزنه امیدی جهت موفقیت در نبرد بزرگ «بیت‌المقدس» فراهم گشت[1].

جهت بررسی بیشتر منطقه عملیات، در روزهای بعد از ۶۱/۱/۲۱ تا ۶۱/۲/۸ (دو روز پیش از شروع عملیات زمینی) هواپیمای «آر.اف٤ئی» در چارچوب دستور رزمی «ناصر» چند نوبت از منطقه جفیر، شلمچه و بصره و نحوه آرایش نیروهای دشمن عکس هوایی تهیه کردند[2]؛ و به این ترتیب فرماندهان عملیات با ضریب اطمینان بالایی اقدام به نصب پل‌های شناور بر روی کارون برای عملیات زمینی کردند.

به منظور پوشش هوایی منطقه براساس دستور رزمی شبح۳، ابتدا هواپیماهای «اف١٤» و «اف٤» در مناطق ۳ و۱۰ که اهواز و ماهشهر را دربر می‌گرفت، تا پایان فروردین‌ماه ۱۳۶۱ با هفت تا هشت نوبت پرواز در روز با انجام سوخت‌گیری هوایی انجام دادند، اما از روز یکم اردیبهشت که گسترش‌های نیروی زمینی آشکارا انجام می‌شد، پوشش هوایی برای لشکر١٦ زرهی یا قرارگاه قدس و یگان‌های پیاده سپاه در کنار این لشکر و پوشش هوایی قرارگاه‌های «نصر و فتح» و یگان‌های سپاه دراین دو قرارگاه، شرق کارون در سلمانیه و جنوب فارسیاب روزانه و پی‌درپی با پرواز هواپیماهای «اف١٤» سامان داده شد. از سوی دیگر هواپیماهای

---

۱ - ذاکری، تراب، (۱۳۸۷) «اطلاعات در جنگ تحمیلی»، جلد ۱، انتشارات مرکز آموزشی و پژوهشی شهید سپهبد صیادشیرازی، صص ٤٧١-٤٧٠.

۲ - شیرمحمد، محسن (۱۳۹۶) «عکس هوایی- امداد الهی» مجله صف، شماره ۴۳۲، خرداد ۹۶ صص ۳۲-۳۰.

«اف٤» مستقر در پایگاه دزفول، طبق نقشه شماره ٥-٣ موظف به یاری هواپیماهای گشتی «اف١٤» شدند.

در روزهای هفتم و هشتم اردیبهشت ١٣٦١، براساس اطلاعات عکس‌های هوایی، به درخواست فرمانده قرارگاه نصر، خلبانان پایگاه هوایی بوشهر با هشت فروند هواپیمای «اف٤ئی» یگان‌ها و نیروهای دشمن در جنوب ایستگاه حسینیه را بمباران کردند. درپی آن، بمباران هوایی دیگری به منظور خاموش کردن آتش توپخانه دشمن که سایت موشکی هاگ «تبوک» در آبادان را یکسره زیر آتش گرفته بود، صورت گرفت. در ادامه، با تلاش کارکنان فرماندهی پدافند هوایی جهت شناسایی جایگاه موشک‌های زمین به هوای دشمن در صحنه نبرد، یک دستگاه هواپیمای بدون سرنشین کنترل از راه دور (پهباد) به‌پرواز در می‌آید. در همین زمان، بود که دشمن با به‌کار گرفتن موشک‌های ضد رادار «خ٢٨» در سراسر جبهه خوزستان، یورش خود را به سامانه رادارهای موشک «هاگ» و رادارهای تاکتیکی در پایگاه‌های موشکی تبوک، دزفول، خیبر، سربندر و دیگر رادارهای مراقبتی دزفول آغاز کرد[1] که این ابتکار دشمن نیز با تدابیر مناسب سامانه‌های پدافند هوایی، اغلب خنثی می‌شد.

در مورخ ١٣٦١/٢/٩، آخرین عکس‌های هوایی گرفته شد و پس از آن در ساعت ٣٠ دقیقه بامداد روز دهم ١٣٦١/٢/١٠، عملیات به صورت رسمی شروع شد. به منظور تهیه آتش پشتیبانی، در ساعات ٠٦:١٥، ٠٦:٥٥، و ١٣:٠٥ (روز دهم) به ترتیب، هشت فروند هواپیمای «اف٤ئی» از پایگاه ششم شکاری، چهار فروند هواپیمای «اف٤ئی» مستقر در پایگاه دزفول، مجدداً دو فروند دیگر از هواپیماهای «اف٤» پایگاه همدان، نیروهای دشمن در جفیر و جنوب‌غرب هویزه را از ارتفاع بالا بمباران کردند و همزمان در ساعت ٠٧:٢٠ جنگنده‌های «اف٥» پایگاه چهارم شکاری، تیپ٣٣ نیروی مخصوص دشمن را از ارتفاع پست منهدم ساختند. دراین روز، یک هزار و ٦٩٨ نفر مجروح، ٦٤٣ نفر مأمور، ١٧٥ هزار پوند بار دربر گیرنده مهمات و خون و دارو نیز توسط سامانه ترابری نهاجا در منطقه عملیاتی بیت‌المقدس جابه‌جا شد.

در روز ١٣٦١/٢/١١، یک فروند هواپیمای «آر.اف٤»، حین عملیات عکس‌برداری هوایی در غرب اهواز هدف موشک هوا به هوای میراژ قرار می‌گیرد. لیکن خلبانان آن توانستند این هواپیمای بسیار با ارزش را با ازخودگذشتگی فراوان به پایگاه امیدیه برسانند و از سقوط آن

---

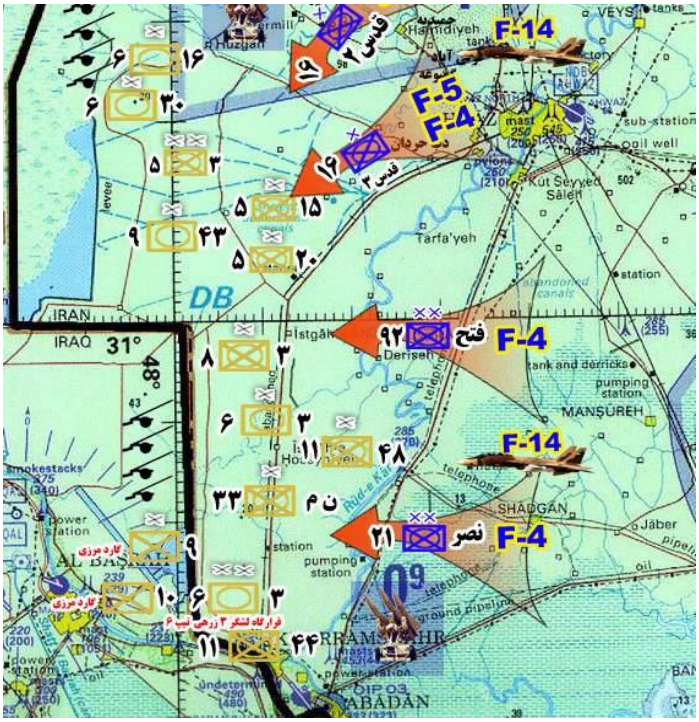
١ - در این اقدام هواپیماهای دشمن به همراه یک فروند جنگنده «سوخو٢٢» مجهز به موشک‌های ضدتشعشع «خ-٢٨» (رادارزن) و بعدها موشک «آ.اس-٣٧» موسوم به «مارتل» توسط میراژ، از فاصله ٨٠ کیلومتری آنتن رادار سایت‌های موشکی و حتی ایستگاه‌های ثابت راداری را مورد هدف قرار می‌دادند

جلوگیری کنند، جالب آن‌که تصاویر یکی از این هواپیماهای میراژ در عکس‌های گرفته‌شده به‌وضوح ثبت‌شده بود[1]. در این روز، قرارگاه «نصر» با لشکر۲۱ حمزه موفق شد از رود کارون عبور کند و با گرفتن سرپلی در غرب کارون نیاز بمباران یگان‌های دشمن در برابر این لشکر افزون شد. لذا شش فروند از هواپیماهای «اف٤ئی» پایگاه سوم مستقر در دزفول، از ارتفاع بالا نیروهای دشمن در شمال جفیر را به سختی بمباران کردند. این بمباران‌ها آن‌قدر اثربخش بود که دشمن برآورد کرده بود؛ یورش سرنوشت‌ساز رزمندگان ایرانی از همین جا آغاز شود. لذا بیشترین توان پدافندی و پاتکی خود را در برابر لشکر١٦ زرهی در شمال منطقه عملیات متمرکز کرده بود. البته در پی آن شش فروند هواپیمای «اف٥ئی» از پایگاه دزفول نیز از ارتفاع پست نیروهای دشمن در محور پادگان حمید و جفیر را با ۱۹ هزار و ۸۰۰ پوند مهمات بمباران کردند. در ساعات ۰۸:٤٥ و۱۲:۱۰ و ۱۳٫۰۰، سه فروند جنگنده دشمن توسط هواپیمای «اف١٤» مورد هدف قرار گرفتند.

متقابلاً در ساعت۱۷:۳۰ یک فروند هواپیمای «اف٤» از پایگاه سوم، به خلبانی سروان فریدون خطیبی و ستوان‌یکم منصور شورچه با موشک «سام٦» دشمن درگیر شدند و نزدیک امیدیه خلبانان، هواپیمای آسیب‌دیده را ترک کردند و با چتر نجات فرود آمدند و تیم جستجو و نجات آنها را یافت و به پایگاه دزفول برده شدند.

---

۱ - نمکی، علی‌رضا، (۱۳۸۹) «نیروی هوایی در دفاع مقدس»، انتشارات ایران سبز، ص ۲٥٦ و ص ٢٦٦.



نقشه شماره ۵-۳

جایگاه قرارگاه‌ها و محل استقرار پرواز هواپیماها در اجرای عملیات بیت‌المقدس

در ساعات ۰۶:۱۵، ۰۷:۰۰، و ۰۷:۲۵ روز ۶۱/۲/۱۲ به ترتیب هشت فروند هواپیمای «اف٤ئی» از پایگاه ششم شکاری از ارتفاع بالا، هفت فروند «اف۵ئی» از پایگاه چهارم شکاری در ارتفاع پست و سه فروند دیگر «اف٤ئی» از بوشهر، یگان‌های ارتش عراق را در منطقه شلمچه و کوشک بمباران کردند. در این عملیات‌های سنگین هوایی، سرانجام یک فروند هواپیمای «اف٤ئی» به خلبانی سرگرد منوچهر روادگر و ستوان‌یکم جهانگیر انقطاع، هدف موشک هواپیمای میراژ واقع و سرنگون شد، روادگر که فرمانده گردان٦١ جنگنده بمب‌افکن بوشهر بود، به دست ارتش عراق گرفتار و جهانگیر انقطاع با گلوله‌های سربازان دشمن هنگام فرود با چتر نجات به درجه رفیع شهادت نائل شد.

در روز سیزدهم، تنها ۹۲٦ نفر مجروح و ۷۵ پالت خالی از منطقه عملیاتی تخلیه شد و دو هزار و ۹۳۹ نفر مأمور و ۲٦ پالت بار شامل مهمات و دارو و خون به منطقه عملیاتی ترابری

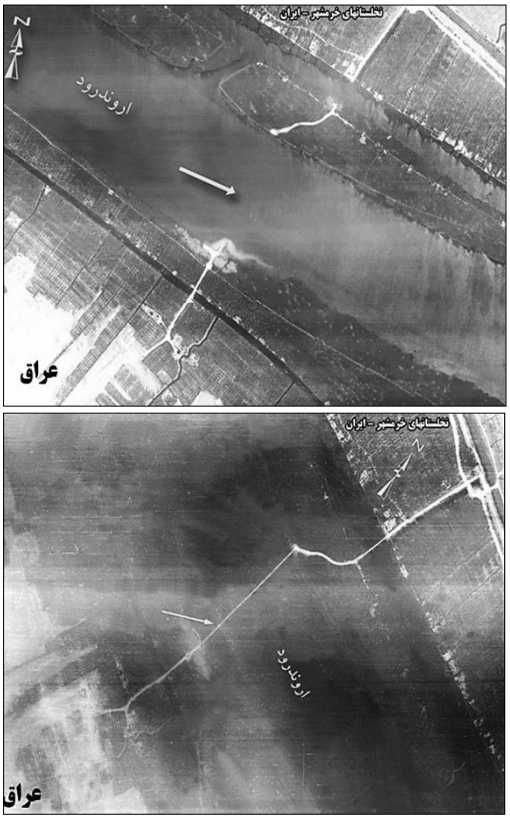
شدند[۱]. از روزهای چهاردهم تا هفدهم اردیبهشت، همه روزه تعداد هشت فروند «اف٤» از پایگاه‌های بوشهر و دزفول که به پایگاه «امیدیه» گسترش یافته بودند[۲]، نیروهای دشمن را در منطقه فکه از ارتفاع بمباران کردند. دراین مأموریت‌ها یک فروند هواپیمای «اف٤ئی» به خلبانی سرگرد حسن طالب‌مهر و ستوان‌یکم علی امجدیان در مورخ ۱۳٦۱/۲/۱٦، در منطقه فکه با برخورد موشک هوابه‌هوای میراژ دشمن سرنگون شد و خلبانان آن هنگام فرود با چترنجات به ضرب گلوله‌های مسلسل کلاشینکف سربازان عراقی در دم به شهادت رسیدند. در روز هیجدهم اردیبهشت، خلبانان پایگاه سوم همدان مأمور به دزفول، با دو فروند هواپیمای «اف٤ئی» قرارگاه دشمن را در جفیر از ارتفاع بالا بمباران کردند و خلبانان پایگاه چهارم شکاری دزفول نیز با هشت فروند هواپیمای «اف٥ئی» نیروهای ارتش عراق را در خطوط «طلائیه- نشوه» و جنوب‌غرب جفیر از ارتفاع پست بمباران کردند و نیز چند فروند از هواپیماهای دشمن سرنگون شدند. با این حال، با پشتیبانی‌های مداوم هوایی، عملیات «بیت‌المقدس» در دو بخش نخستین خود با موفقیت‌های بسیار درخشان به پیشروی فرخنده‌ای دست یافته بود و چون نیروهای لشکر پنجم مکانیزه و لشکر سوم زرهی عراق دست به عقب‌نشینی شتاب‌آلودی زدند و جای ثابتی نداشتند، شیرازه کار از دست فرماندهان عراقی به در آمده بود و درخواست‌های بمباران هوایی برای بمباران دشمن کاسته شد و تنها پدافند هوایی صحنه و ترابری هوایی بسیار نیاز بود.

در پگاهان و ظهر روزهای ۲۱ تا ۲۳ اردیبهشت، چند فروند دیگر از جنگنده‌های عراقی، هدف موشک‌های «اف١٤» واقع و سرنگون شدند و یک فروند دیگر نیز در عصر توسط شلیک موشک اسپارو هواپیماهای «اف٤» پایگاه ششم شکاری سرنگون شد. البته طی این روزها پنج بار تلاش برای عکسبرداری و شناسایی آخرین وضعیت دشمن بی نتیجه بود تا این که در روز ۲۵ اردیبهشت، جنگنده‌های «اف٤» با مشغول ساختن شکاری‌های عراقی، فرصت مناسبی برای «آر.اف٤» ایجاد کردند تا از منطقه جنوب‌غربی خوزستان عکس‌برداری کرد. در عکس‌های گرفته‌شده، وجود یک پل تدارکاتی شناور موسوم به «بووارین» بین ساحل خرمشهر و خاک عراق، مورد شناسایی قرار گرفت. این پل به منظور پشتیبانی قوای عراقی به‌صورت

۱- همزمان با موفقیت‌های رزمندگان ایرانی، در ساعت۱۷:۲۰ سیزدهم اردیبهشت ٦۱، هواپیمای غیرنظامی حامل وزیر امور خارجه فقید الجزایر با شلیک موشک جنگنده‌های نیروی هوایی عراق برفراز مرز ایران و ترکیه سرنگون گردید.

۲ - در این عملیات به ابتکار شهید اردستانی فرمانده پایگاه پنجم شکاری در امیدیه، برای نخستین‌بار یک گروه از هواپیماهای آماده «اف٥ئی» همراه با خلبانان ورزیده آن از پایگاه چهارم در دزفول به پایگاه پنجم شکاری گسترش داده شدند تا به صورت آزمایشی در عملیات رزمی شرکت کنند.

ماهرانه‌ای نصب‌شده بود، به‌طوری‌که در روز در آب فرو برده می‌شد تا در معرض دید هواپیماهای ایرانی نباشد و در شب بالا آورده می‌شد[۱]. پس از شناسایی موقعیت پل، دستور انهدام آن داده شد. پس از چند بار تلاش، درنهایت مأموریت به یکی از نام‌آورترین خلبانان فانتوم واگذار شد. محمود اسکندری که بدون شک یکی از قهرمانان جنگ ایران و عراق محسوب می‌شود، همراه با اکبر زمانی به‌عنوان خلبان کابین عقب در یک پرواز متهورانه موفق شدند این پل دست‌نیافتنی را برابر تصاویر زیر منهدم سازند[۲].



تصویر شماره ۹-۳

عکس‌های گرفته شده قبل و بعد از انهدام پل شناور تدارکاتی «بوارین» بر روی اروند در غرب خرمشهر

۱- دشمن تلاش داشت تا نیروهای خود را از آوردگاه به در برد و پلی بر رودخانه اروند بنا نهاده بود تا عقب‌نشینی نیروهای زرهی و مکانیزه خود را تا آنجا که بشود آسان سازد، این پل به درازای ۵۰۰ متر و از چهار دهانه درست شده بود

۲- بابامحمودی، مهدی «من بودم و محمود اسکندری، مصاحبه با امیر سرتیپ۲ اکبر زمانی»، ماهنامه صنایع هوایی، ش ۲٤۱، شهریور ۱۳۹۰، ص ۳٤.

در روز ۳۰ اردیبهشت، برای چندمین بار از سراسر جبهه بیت‌المقدس به وسیله «آر.اف٤» عکس‌برداری شد[1]. در عکس‌های گرفته‌شده، مشخص شد که پل شناور به‌طور کامل از بین رفته و اثری از آن وجود ندارد. با تأیید از بین رفتن پشتیبانی دشمن و محاصره کامل خرمشهر، دستور پیشروی نیروها صادر شد. انهدام پل، اثر تخریبی زیادی بر روحیه‌ی نیروهای محاصره‌شده عراقی گذاشت. گروهی از سربازان عراقی سعی کردند با شنا از اروندرود گذشته و فرار کنند که به دلیل شدت‌جریان آب غرق شدند. مابقی قوای دشمن که حالا از فرار ناامید شده و از طرف دیگر امید پشتیبانی را هم با انهدام پل شناور ازدست‌داده بودند، در یک اقدام غیرمترقبه به‌صورت گروهی و به تعداد حدود ۱۲ هزار نفر سلاح‌ها را زمین گذاشته و تسلیم شدند[2]. به‌این‌ترتیب خرمشهر بدون جنگ شهری در دوم خرداد آزاد ، لیکن خبر مسرت‌بخش آن در سوم خرداد پخش شد.

ب ـ نتایج نبردهای هوایی و پیامدهای عملیات

در طول عملیات بیت‌المقدس، نیروی هوایی عراق برای جلوگیری از شکست، حداکثر توان خود را در پاتک برای تصرف مجدد خرمشهر به کار گرفت، به طوری که در فاصله زمانی ۱۳٦۱/۲/۳۰ الی ۱۳٦۱/۳/۵، (در مدت ۵ روز) ۷۸۲ نوبت پرواز توسط انواع جنگنده‌های دشمن به شرح جدول شماره ٦-۳ ثبت شده است.

جدول شماره ٦-۳ : تعداد نوبت پروازهای انجام شده عراق از ٦۱/۲/۳۰ تا ٦۱/۳/۵

نوع هواپیما	میگ۲۵	میگ۲۳	میگ۲۱	میراژ اف۱	سوخو۲۲	سوخو۷	تی‌یو۲۲
تعداد نوبت	۲٦	۳۱۸	۲۱۹	۹۹	۱۰۲	۳	۱۵

در عملیات «بیت‌المقدس»، در مجموع شمار یک هزار و ۸۲ نوبت پرواز رزمی توسط هواپیماهای «اف١٤»، «اف٤» و «اف۵» انجام شد و روی هم ۳۸۷ هزار و ٦۷۲ پوند مهمات جنگی بر دشمن فروریخته شد که اگر مهمات مخصوص مانند موشک‌های فونیکس، اسپارو، سایدوایندر و هاوگ و گلوله‌های توپخانه ضدهوایی را به این تناژ بمب اضافه کنیم، بیش از دو برابر خواهد شد.

---

۱ - آسمان توفانی خرمشهر برای دشمن، صف، ماهنامه ارتش جمهوری اسلامی ایران، شماره ۳۹۸، خرداد۱۳۹۳، ص۹۰

۲ - علایی، حسین، (۱۳۹۱) «روند جنگ ایران و عراق»، جلد اول، نشرمرزوبوم، ص ٤۷۳

خلبانان اسیر دشمن در عملیات: ۱. سروان خلیل ابراهیم محمود کنه ۲. ستوان‌یکم علی بدر یوسف الشیبانی ۳. ستوان‌یکم محمود غنام محمد ازویعی ٤. ستوان‌یکم سمیر محمود جاسم المسیاح

دراین عملیات، در مجموع بیش از دو هزار و ۸۰۹ نوبت پرواز سوخت‌رسانی و ترابری توسط انواع هواپیماهای نهاجا صورت پذیرفت و بیش از ۱۰ هزار نفر مجروح از فرودگاه‌های اهواز، امیدیه و دزفول با هواپیماهای ترابری نهاجا به بیمارستان‌ها برده شدند و بیش از ۲۰ هزار و ۸۴۹ نفر طی ۸۴۷ نوبت پرواز به‌وسیله هواپیماهای ترابری و ۷۴۷ جابه‌جا شدند و در کل طی این عملیات درخشان سه هزار و ۹۹۱ نوبت پرواز توسط انواع هواگردهای نهاجا انجام گرفت که مراتب در جدول شماره ۷-۳ درج و ارائه شده است.

جدول شماره ۷-۳

تعداد نوبت پروازهای انجام‌شده نیروی هوایی در ماموریت‌های عملیات بیت‌المقدس

مأموریت	بمباران پشتیبانی نزدیک هوایی	گشت رزمی و اسکرامبل	پشتیبانی ترابری هوایی	سوخت‌رسانی هوایی	عکاسی شناسایی	هواپیمای سرنگون شده عراق	مهمات مصرفی
تعداد	۱۳۱ نوبت	۹۳۱ نوبت	۲٤۹٤ نوبت	۳۱۵ نوبت	۲۲ نوبت	۵۵ فروند (۳ فروند بالگرد)	۲۰۰ تن

زیان‌های وارده به یگان‌های خودی: چهار فروند هواپیمای جنگنده بمب‌افکن «اف٤» با آتش پدافند دشمن درمنطقه نبرد سرنگون و سه فروند دیگر آسیب دیدند، اما با دشواری خود را به پایگاه هوایی دزفول و امیدیه رساندند و فرود آمدند.

سروان خلبان فریدون خطیبی و ستوان منصور شورچه، هواپیمای «اف٤» آسیب دیده خود را ترک کردند و تیم جستجو و نجات آنها را پیدا کرد و نجات داد و به پایگاه هوایی دزفول برده شدند.

سرگرد خلبان منوچهر روادگر (فرمانده گردان٦١ شکاری بوشهر) اسیر و ستوان‌یکم خلبان جهانگیر انقطاع به شهادت رسیدند.

سرگرد خلبان حسن طالب‌مهر و ستوان‌یکم خلبان علی امجدیان به شهادت رسیدند.

سروان حسین ذوالفقاری و ستوان‌یکم محمدعلی اعظمی هر دو به اسارت نیروهای دشمن درآمدند.

سروان ابراهیم فخار، چگونگی اسارت سرگرد روادگر و شهادت ستوانیکم انقطاع را چنین نقل می‌کند:

«یک دستهٔ چهار فروندی به لیدریِ سروان منوچهر روادگر در ارتفاع ۴۳ هزار پا موظف به بمباران مواضع دشمن شدند و من هم به عنوان خلبان کابینِ عقب، مسئول جنگ الکترونیک برای مقابله با موشک‌های سام ۲ و حملات هوایی جنگنده‌های دشمن بودم.

به منطقهٔ رها کردن بمب‌ها نزدیک شدیم و به محض آنکه بمب‌ها را زدیم، یکی از میراژهای رهگیر توانست خود را به موقعیت مناسب برساند و با شلیک یک فروند موشک هوابه‌هوا، فانتوم لیدر را هدف قرار دهد. با این اتفاق، هر کس به‌سرعت چرخشی انجام داد و سمتی را برای فرار انتخاب کرد و روادگر هم که کنترل هواپیما را از دست داده بود، با جهانگیر انقطاع در کابین عقب، هواپیما را ترک کردند. برایشان نگران بودیم. مدتی بعد فهمیدیم او به دست نیروهای عراق اسیر شده، اما انقطاع شهید شده است. روادگر از خلبانان شجاع و کم‌نظیری بود که در گروه حمله به پایگاه‌های الولید که من رزرو آن بودم، نیز شرکت داشت[1]».

عملیات مشترک «بیت‌المقدس»، آخرین عملیاتی بود که با پیروزی قاطع نیروهای جمهوری اسلامی ایران پایان یافت و خرمشهر آزاد شد. اگرچه درمیان هدف‌های اولیه قرار نداشت و در ادامه عملیات می‌بایست آزاد می‌شد و نیروهای ایرانی باوجود تلاش طاقت‌فرسا در یک نبرد طولانی سرانجام در خط مرزی میان دو کشور خط پدافندی ایجاد کردند و سربازان دشمن را از ایران بیرون راندند.

در ١٦ خردادماه، اسرائیل غاصب به جنوب لبنان حمله کرد و در ۳۰ خرداد ماه، بغداد اعلام کرد که به دلایل تاکتیکی خاک ایران را به صورت یک جانبه ترک می‌کند. عراق این ترفند را با توجه با تلفاتی که در عملیات بیت‌المقدس داده بود، اتخاذ کرد. چرا که قصد تجدید سازمان داشت. به علاوه، نیروی هوایی عراق که از شروع جنگ با بیش از ۳۰۰ فروند هواپیمای جنگنده اجرای مأموریت می‌کرد، حالا فقط ۱۰۰ فروند آن قابل پرواز بودند و از نیروی ۲۰۰ هزار نفری آنها در آغاز عملیات، بیش از ۱۵ هزار نفر در داخل شهر خرمشهر، فرصت فرار نیافتند و اسیر شدند و تعداد زیادی نیز کشته شدند. در پایان این عملیات درخشان باید عنوان

۱- مهرنیا، احمد (۱۳۹۳) «ستاره‌های نبردهای هوایی»، تهران: انتشارات سوره مهر، جلد دوم، چاپ اول، ص ۳۸۲.

کرد که با رد پیشنهادها و شرایط جمهوری اسلامی ایران برای پایان دادن به جنگ تحمیلی، صدام حسین با فرافکنی و نقاب صلح‌طلبی، به طور جدی به بازسازی ارتش و نیروی هوایی عراق پرداخت و خود را برای یک جنگ طولانی آماده کرد.

۹- عملیات رمضان «شبح ٤»

بعد از آزادسازی خرمشهر، در شورای عالی دفاع بین فرماندهان موافق و مخالف ادامه جنگ و ورود به خاک عراق اختلاف نظر افتاد. مخالفین ادامه جنگ، به دلیل کمبود تجهیزات و سلاح‌های سنگین مانند تانک و هواپیما که مدنظر آنها بود، مخالف ادامه جنگ بودند. امّا موافقین با جابه‌جایی رزمندگان و اعزام داوطلبین بیشتر به جبهه‌ها موافق استمرار جنگ بودند و در کوتاه مدّت با برنامه‌ریزی برای تصرف میدان‌های نفتی عراق و شهرهای اصلی این کشور نظیر؛ بصره و العماره و در دراز مدّت نهایتاً با هدف تصرف بغداد به ادامه جنگ روی آوردند که متأسفانه از یک‌جانب به علت کمبودهای تجهیزاتی و موانع طبیعی و جدیدی که ارتش عراق در منطقه جنوب همچون دژهای مثلثی و پنج ضلعی، خندق‌ها، میادین مین، سیم خاردار، مسلسل و توپخانه و تانک‌های سنگر گرفته پیشِ روی رزمندگان به وجود آورد و از جانب دیگر با نیروی هوایی بازسازی شده خود و دست زدن به جنگ شهرها، بکارگیری سلاح‌های شیمیایی و جنگ نفت‌کش‌ها، در سایه حمایت‌های بین‌المللی، رزمندگان و سامانه فرماندهی نیروهای مسلح ایران را به چالش کشید و در نتیجه، اغلب عملیات‌های انجام شده در سال‌های سوم تا پنجم با عدم موفقیت و یا به تعبیر برخی از فرماندهان سپاه پاسداران، «عدم‌الفتح»[1] روبرو شد، هرچند به‌رغم کمبود قطعات و استمرار تحریم‌های ظالمانه، نهاجا تا حد توان در پشتیبانی نیروها اجرای مأموریت می‌کرد، امّا در عوض، حملات گسترده هواپیماهای عراقی با توجه به روند تجدید سازمان و نوسازی آنها، علاوه بر جبهه‌های زمینی، بر مناطق مسکونی شهرهای همدان، خرم‌آباد، ایلام و اهواز همراه با بمباران‌های شیمیایی و جنگ اقتصادی متمرکز شد. پس از فتح خرمشهر با ابتکار عمل و برخورداری از روحیه تهاجمی فرمانده سپاه پاسداران پس از مشاوره و بررسی اولیه، عملیات رمضان را با این اندیشه طراحی کرد که با حضور قوای نظامی ایران در پشت رودخانه دجله، فرات و شط‌العرب[2]، موقعیتی را فراهم آورد تا دشمن به ناچار شرایط

۱- این اصطلاحی است که اغلب فرماندهان سپاه پاسداران در عملیات‌های ناکام از آن استفاده می‌کنند.

۲- پس از برپایی جلسات اولیه و تصمیم قطعی نظام بر ادامه جنگ، شادروان سرتیپ ظهیرنژاد رئیس ستاد مشترک ارتش جمهوری اسلامی ایران با پیشروی نیروهای خودی فقط تا پشت شط‌العرب به منظور برخورداری از عارضه دفاعی طبیعی موافقت کرد.

جمهوری اسلامی ایران برای صلح را بپذیرد. از این رو، ادامه جنگ و ورود به خاک عراق یک هدف راهبردی برای تنبیه متجاوز و راه حل نهایی پایان جنگ مدنظر فرماندهان بخصوص سپاه پاسداران قرار گرفت و به منظور اجرای عملیات مقابله با سپاه سوم عراق که در منطقه جنوب گسترش یافته بود، عملیات رمضان در پنج مرحله، از تاریخ ۱۳٦۱/٤/۲۳، با هدف دست‌یابی به معابر وصولی بصره آغاز شد، امّا به لحاظ اقدامّات بازدارنده عراق برای ممانعت از پیشروی نیروهای ایران، در طول ۱۵ روز عملیات، هدف اصلی که تهدید بصره بود محقّق نشد و تنها تصرف شرق اروندرود دست آورد آن شد.

ـ در این عملیات سازمان رزم هوایی دشمن و نیروی هوایی ارتش به مانند عملیات بیت‌المقدس بود.

عملیات پشتیبانی هوایی «رمضان» موسوم به «شبح٤» در ۲۳ تیر ۱۳٦۱، طبق نقشه شماره ٦-۳ زمانی آغاز شد که عملیات «بیت‌المقدس» درهمان منطقه به بن‌بست رسیده بود. در واقع رمضان به نوعی پی‌گیری مراحل ۳ و ٤ عملیات «بیت‌المقدس» بود.

الف ـ شرح عملیات با رویکرد نبردهای هوایی

در این عملیات، برای قرارگاه ویژه عملیات هوایی جنوب چنین تعیین گردید که درصورت درخواست فرماندهان قرارگاه‌های قدس، فتح، نصر و فجر و تصویب فرماندهی قرارگاه کربلا، در دستور رزمی «شبح۴» به مدت ۹ روز و روزانه پنج نوبت پرواز بمباران هوایی برای اجرای آتش پشتیبانی هوایی، همچنین دست کم ۲۰ نوبت پرواز خدمات پشتیبانی رزمی انجام شود.

به محض آغاز عملیات روز ۱۳۶۱/۴/۲۲، به رغم عملیات مشترک در گذشته از همین روز دفاع هوایی منطقه نبرد آغاز شد؛ زیرا در فاصله عملیات «بیت‌المقدس» تا عملیات «رمضان» نیروی هوایی عراق یورش‌های هوایی متوالی خود به شهرها و کانون‌های صنعتی و کارخانه‌ها را درکشورمان آغاز کرده بود و شهرهایی مانند سنندج، همدان، تهران، اهواز، دهلران، ایلام، خارک و بندرامام هرکدام چند بار زیر آتش هوایی قرار گرفته بودند و همزمان، عکسبرداری هوایی برای آگاه شدن از نتیجه بمباران‌ها از ارتفاع بالا را خلبانان «میگ۲۵» پی‌درپی برفراز شهرهای ایران انجام می‌دادند به گونه‌ای که نهاجا هوایی مجبور شد تا بیشتر توان تولید پرواز رزمی خود را در پدافند هوایی از این استان‌ها و شهرها به‌کار گیرد. با این وجود، در روز ۲۳ تیر ۱۳۶۱، نهاجا با چهار فروند هواپیمای «اف۴ئی» و دو فروند هواپیمای «اف۵ئی» بر پایه درخواست فرماندهی قرارگاه کربلا به سنگرهای یگان‌های زمینی دشمن درجنوب دریاچه

ماهی و جنوب نشوه یورش برد. حوزه هوایی عملیات رمضان در نقشه هوایی شماره ۶-۳ نشان داده شده است.

نقشه شماره ۶-۳

فرایند عملیات هوایی رمضان (شبح۴)

در روز ۲۴ تیر ۱۳۶۱، خلبانان جنگنده بمب‌افکن گردان۶۱ بوشهر، یگان‌های لشکر۶ زرهی را درجنوب کوشک بمباران کردند. در همین روز خلبانان گردان۸۱ جنگنده رهگیر اصفهان در همراهی و پدافند هوایی از دسته پروازی یاد شده در بالا با گروهی از خلبانان جنگنده رهگیر میراژ دشمن درگیر شدند که یک فروند هواپیمای «اف۱۴» با برخورد موشک «سوپرماترای ۵۳۰» دشمن سرنگون شد[1]. البته هواپیمای «اف۱۴» دیگر دسته توانست یک فروند از هواپیماهای دشمن را از پای درآورد. در روز بعد (۲۵ تیر)، عملیات زمینی به دلیل تلفات زیاد متوقف و در عملیات دفاع هوایی نیز یک فروند «اف۴»[2] از پایگاه همدان به علت ضعف رادار سوباشی در رهگیری هواپیماهای دشمن، در ارتفاع پایین سرنگون شد. در این عملیات، نیروهای زمینی به دلیل موانع متعدد و سنگرهای مثلثی و... نتوانستند به اهداف تعیین شده دست یابند؛ و دستور

۱- خلبانان هواپیمای (اف۱٤) سروان حسن هرندی و ستوان‌یکم احمد روستایی از پایگاه اصفهان بودند که به سلامت هواپیما را ترک کردند.

۲- خلبانان هواپیما (اف٤) سرگرد علیرضا یاسینی و ستوان‌یکم فراهانی بودند که هر دو سالم با استفاده از چتر نجات فرود آمدند.

توقف عملیات به‌دلیل تلفات دور از انتظار به نیروهای خودی صادر شد؛ اگرچه عملیات هوایی جهت پشتیبانی از رزمندگان اسلام تا چند روز بعد استمرار داشت.

ب ـ نتایج عملیات هوایی «شبح۴»

نیروی هوایی، دستور عملیاتی «شبح٤» را همانند «شبح۳» در این عملیات صادر کرد و برابر آن با توجه به توان رزمی نهاجا بنا به درخواست فرماندهی قرارگاه کربلا، روزانه پنج نوبت پرواز پشتیبانی نزدیک هوایی با هواپیمای «اف٥» و «اف٤» از پایگاه‌های دوم، چهارم و سوم و ششم شکاری علاوه بر پروازهای گشت رزمی هوایی پیش‌بینی شد و نیز روزانه ۲۰ نوبت پرواز پشتیبانی خدمات رزمی با هواپیمای «سی۱۳۰» «بوئینگ۷۰۷»، «جامبوجت۷٤۷» و «آر.اف٤» از پایگاه یکم، به منظور عکسبرداری، شناسایی الکترونیکی و سوخت‌رسانی، اضافه بر پروازهای شبانه روزی هواپیماهای گشت رزمی هوایی «اف١٤» از پایگاه‌های هفتم و هشتم شکاری همراه با سایت‌های پدافند موشک زمین به هوای هاوگ، (تبوک، خیبر و بدر) با پشتیبانی سایت‌های رادار اهواز، سربندر و بهبهان نیروی هوایی را در این عملیات پشتیبانی هوایی و پدافندی می‌کردند. با نگاه به سلسله عملیات پیروز از «شکست حصر آبادان» تا «آزادسازی خرمشهر» که به طور متوسط روزانه بیش از ۱۵۰ نوبت پرواز بمباران انجام می‌شد، در عملیات «رمضان» به علت توقف عملیات زمینی تنها ۱۳ نوبت پرواز انجام شد. از نظر سامانه ترابری، نهاجا بیش از ۱۲ هزار نفر را به جبهه‌ها منتقل کرد و تعداد زیادی مجروح نیز بازگشتند. فهرست مأموریت‌های نهاجا در جدول شماره ۸-۳ درج شده است.

جدول شماره ۸-۳ : تعداد پروازهای انجام شده در ماموریت‌های عملیات رمضان

مأموریت	بمباران پشتیبانی نزدیک هوایی	گشت رزمی و تندخیز	ترابری و اطلاعات الکترونیکی	سوخت‌رسانی هوایی	عکسبرداری	هواپیمای سرنگون شده عراق	مهمات و بار جابه‌جا شده
تعداد نوبت	۱۳	۷۳۸	۱۲۰۰	۱٤٥	۱۹	۲۷ فروند	۱۰٥ تن

متقابلاً در طول عملیات «رمضان»، دشمن بیش از یک هزار و ۳۰۰ نوبت پرواز با انواع هواپیماهای شکاری به همراه شمار ۳٤۲ نوبت پرواز بالگرد گزل و «ام.آی۸» انجام داد و با این روند سال دوّم جنگ بعد از ناکامی در عملیات رمضان به پایان رسید. بنابراین، در پی شکست

دشمن در عملیات‌های پیشین، نیروی هوایی عراق باتوجه به دریافت تسلیحات جدید، جسورانه‌تر از گذشته پروازهای رزمی را افزایش و توان حملات خود را علیه شهرها و مردم بی‌دفاع آنها در شهرهای مرزی متمرکز کرد. از این رو نهاجا بخشی از قدرت پدافند هوایی خود را برای جلوگیری از نفوذ هواپیماهای دشمن در این استان‌ها و شهرها به کار گرفت.

۱۰ـ فرایند تجهیز تصاعدی نیروی هوایی عراق

عراق، پس از ناکامی‌های ارتش خود و شکست راهبرد جنگ برق‌آسا با حمایت شرق و غرب از دومین سال جنگ به صورت تصاعدی مبادرت به تجهیز نیروی هوایی کرد که در سطور زیر شرح کوتاهی از روند آن در بعد آفندی ارائه شده است.

الف ـ افزایش توانایی عراق در شناسایی هوایی و نقش هواپیمای «میگ ـ۲۵»

قبل از شروع جنگ، امکانات شناسایی هوایی عراق ظاهراً به چند فروند هواپیمای «میگ۲۱» محدود می‌شد که به دلیل بُرد پروازی کوتاه آنها، تنها قادر به عکس‌برداری از مناطق مرزی بودند. بنابراین ارتش عراق ازنظر گرفتن تصاویر اطلاعاتی هوایی، هواپیمای مناسبی در اختیار نداشت که بتواند این تصاویر را از اهداف موردنظر خود در داخل سرزمین پهناور ایران به دست آورد. اگرچه اتحاد جماهیر شوروی سابق کمک‌هایی را در این زمینه به آنها می‌کردند. در این خصوص، سرلشکر «وفیق سامرایی» ژنرال اطلاعاتی فراری ارتش عراق می‌گوید: «سرویس اطلاعاتی اتحاد شوروی سابق، اطلاعاتی را در مورد طرح‌های آشکار و دقیق و اطلاعات جامعی راجع به نقشه‌ها و موقعیت آشیانه‌های هواپیماهای کلیه پایگاه‌های هوایی ایران در اختیار ما قرار داده بود، من در جریان دیدار رسمی خود از ایران در سال ۱۹۷۵ از نزدیک شاهد این‌گونه استحکامات در پایگاه هوایی مهرآباد در تهران بودم».

وی در فرازی دیگر از خاطرات خود چنین عنوان کرده است:

«اتحاد جماهیر شوروی سابق، مجهز کردن نیروی هوایی عراق را به تعدادی از هواپیماهای مدرن، بویژه هواپیماهای بلند پرواز «میگ۲۵» یا «فاکس‌پد» از سال دوم جنگ، در دو نوع جنگنده رهگیر و شناسایی آغاز کرد. هواپیماهای شناسایی «میگ۲۵» جهش بزرگ و فراگیری درزمینه فعالیت‌های گشتی شناسایی و تصویربرداری هوایی ایجاد

نمود»[۱]. چراکه یکی از دلایل عدم موفقیت عراق در حمله هوایی ۳۱ شهریور ۱۳۵۹ را می‌توان در نداشتن قدرت شناسایی هوایی و عکس‌های هوایی مناسب از پایگاه‌های هوایی ایران، جستجو نمود که این وضعیت با ورود هواپیماهای «میگ۲۵» به هم خورد. این جنگنده در دو نوع رهگیر و شناسایی توسط شوروی ساخته شد و هر دو نوع آن را به عراق تحویل دادند که بین هشت تا ۱۰ فروند از آنها از نوع شناسایی بود و به‌تدریج توسط نیروی هوایی این کشور عملیاتی شدند[۲]. البته در خصوص زمان دقیق به‌کارگیری هواپیمای «میگ۲۵» توسط عراق گزارش‌های متناقضی وجود دارد. در واقع بررسی اسناد و مدارک موجود و روند جنگ نشان می‌دهد که خرید و استفاده این هواپیما مخفیانه و بدون هرگونه تبلیغات خاص انجام شده است[۳]. در صورتی که به خدمت گرفتن اغلب هواپیماهای عراق نظیر میراژ و حتی جنگنده اجاره‌ای سوپراتاندارد با هیاهوی تبلیغاتی و جاروجنجال رسانه‌ای بسیار همراه بوده است. با این توصیف در ششم اسفند ۱۳٦۰، رادارهای نهاجا در استان خوزستان برای نخستین‌بار، مسیرهایی با سرعت بیش از دو برابر صوت (دو ماخ) در آسمان عراق را مشاهده و گزارش می‌کنند. چند روز بعد پست‌های شنود «ف.ا.ش.ا» پرواز سه فروند «میگ۲۵» را از پایگاه حبانیه گزارش می‌کنند و از این زمان (۲۷ اسفند ٦۰) براساس خاطرات خلبانان عراقی، نخستین مأموریت عکس‌برداری هوایی «میگ۲۵» از ارتفاع بالا، همزمان با حمله به سایت «هاگ» دزفول توسط هواپیماهای رادار زن «سوخوی۲۲» با موشک «خ۲۸» در شمال خوزستان صورت می‌پذیرد. البته گزارش‌های بعدی از سوی پست‌های شنود فاشا نشان‌دهنده این مطلب بود که تعداد ۱۲ فروند «میگ۲۵» در پایگاه «تموز در حبانیه» در عملیات‌های تاکتیکی شرکت نموده و ۱۹ نوبت مأموریت آموزشی انجام داده‌اند. درپی آن، طی سال ۱۳٦۱، شمار پروازهای شناسایی «میگ۲۵» بر فراز کشورمان افزایش یافت که حاکی از شناسایی اهداف گوناگون توسط نیروی هوایی عراق بود[٤].

۱- سامرایی، وفیق، (۱۳۷۷) «ویرانی دروازه شرقی: حطام البوابه الشرقیه»، مترجم: عدنان قارونی، تهران: نشر نو، مرکز فرهنگی سپاه، صص ۱۳۸-۵۹.

۲- کوردزمن، آنتونی و آبراهام واگنر، (۱۳۸۹) «درس‌های جنگ مدرن، جنگ ایران و عراق» جلد۱، ترجمه حسین یکتا، تهران: نشر مرزوبوم، ص ۳۱۹ و نیز بنگرید به: "Tom Cooper and Farzad Bishop،Iranian F-4 Phantom II units in combat , Osprey Publishing، London 2003،P 19"

۳- جهت آگاهی بیشتر بنگرید به: «تاریخ نبردهای هوایی دفاع مقدس» (۱۳۹۵)، جلد دوم، ص ۲۱۷.

٤- جهان‌فر، رضا (۱۳۹۳) «پرونده‌ای برای میگ-۲۵»، تهران: انتشارات دافوس ارتش ج.ا.ایران، بهار ۱۳۹۳، ص ۳۲.

هواپیمای «میگ۲۵» یا «های ماخ» می‌توانست در مأموریت‌های شناسایی هوایی تا ارتفاع بیش از ۳۰ کیلومتر یا ۱۰۰ هزار پا اوج گرفته و حداکثر سرعتی معادل سه برابر صوت یا بیش از ۳۲۰۰ کیلومتر در ساعت به صورت مداوم پرواز کند. این توانایی‌های پروازی درحالی بوده که سقف پرواز جنگنده‌های نهاجا زیر ۵۰ هزار پا (۱٦ کیلومتر) و سرعت مداوم آنها در آن ارتفاع به کمتر از ۱/٤ سرعت صوت (۱۲۵۰ کیلومتر) محدود می‌شد. البته در ادامه جنگ، نوعی از هواپیمای میراژ «اف۱» هم توسط عراقی‌ها به یک سری دوربین مجهز شد که با این نوع هواپیما اقدام به انجام عملیات عکس‌برداری می‌کردند.[1]

شماری از جنگنده‌های «میگ۲۵» در اواسط جنگ تحمیلی به کمک مستشاران روسی به سامانه‌های پرتاب بمب مجهز شد و توسط نیروی هوایی عراق در جنگ شهرها بویژه بمباران تهران، اصفهان و تبریز به‌کار گرفته شد. اگرچه این تغییرات فنی فاقد ارزش راهوردی (تاکتیکی) بود؛ لیکن عراق طی سال‌های ۱۳٦۳ به بعد از این هواپیما برای بمباران شهرهای بزرگ همچون: تهران، اصفهان، تبریز و... استفاده می‌کرد که تفصیل آن در روند نبردهای هوایی تشریح خواهد شد. البته در فرایند این‌گونه مأموریت‌ها، به دلیل آسیب‌های وارده به موتورها در سرعت بیش از سه هزار کیلومتر در ساعت، به‌طورمعمول این هواپیما با سرعتی حدود ۲٤۰۰ کیلومتر در ساعت و در ارتفاع حدود ۲۰ کیلومتر از سطح زمین پرواز می‌کردند.

به‌هرحال، چون توانایی موشک‌های زمین به هوا و هواپیماهای نهاجا محدود بود، این هواپیما تا مدت‌ها آزادانه در آسمان ایران پرواز می‌کرد[2]. به طور کلی پرواز هواپیمای «های ماخ» در خلال جنگ برای فرماندهان و طراحان عملیات هوایی چنان ناشناخته و مرموز بود که به منظور بررسی و کسب اطلاع دقیق از ویژگی‌های پروازی این نوع جنگنده، تعدادی از متخصصین پدافند هوایی و دو نفر از خلبانان شکاری (در سال ۱۳٦۳) به کشور سوریه اعزام شدند. امیر سرتیپ سیدرضا پردیس یکی از خلبانان اعزامی در کتاب «در غربت می‌جنگیدیم» صفحه۹۲ در خصوص نحوه کسب اطلاعات در مورد «میگ۲۵» در آن سال‌ها از طریق کشور سوریه به نکات جالبی اشاره می‌کند:

۱- ام وودز، کوین و دیگران (۱۳۹۳) «جنگ ایران و عراق از دیدگاه فرماندهان صدام»، ترجمه عبدالحمید حیدری، تهران: نشر مرز و بوم، ص ۳٦۲.

۲- درخلال جنگ یک مورد «میگ۲۵» از نوع شناسایی به‌وسیله هواپیماهای «اف-۱٤» در آذر ٦۱، یک فروند از نوع رهگیر آن توسط «اف۵» و یک مورد از نوع بمباران آن توسط پدافند موشکی «اِچ.کیو-۲» چینی یا «سام-۲» در اصفهان ۱۳٦۵ ساقط شدند که شرح آنها در مباحث مربوطه ارائه شده است.

«در آن زمان [سال۶۳] من در یک مأموریت به همراه جمعی از همکاران برای بازدید از نیروی هوایی کشور دوست و برادر سوریه که هواپیماهای «میگ۲۵» و «سوخوی-۲٤» در اختیار داشت، به صورت غیرنظامی عازم سوریه و در شهر دمشق در هتل «دمشق‌الدولی» مستقر شدیم. سرپرست گروه، سرهنگ خلبان محمد فرح‌آور (از خلبانان برجسته «اف٤» و «اف١٤») از مسئولین وقت نهاجا در زمان معاونت عملیاتی شهید بابایی بود. از پدافند [هوایی] نهاجا، سرهنگ متین و از موشک هاگ سرکار همافر جهانی به همراه تعدادی از متخصصین رادار و آتشبار موشک پدافند هوایی هاگ، همراهمان بودند. در دمشق به دیدار سفیر کشورمان که در آن زمان حجت‌الاسلام محتشمی‌پور بود، رفتیم. سپس در نیروی هوایی سوریه با یک سرلشکر که مسئولیت اطلاعات سوریه را به عهده داشت، دیدار کردیم و ایشان هم در زمینه پروازهای منطقه اطلاعاتی ارائه دادند. وی بیان کرد که یکی از هواپیماهای «میگ۲۵» سوریه توسط موشک ضد هوایی رژیم اشغالگر قدس ساقط شده است. در این ملاقات قرار شد که این هیئت با یک هواپیمای ملخ‌دار نظامی از پایگاهی در شهر حلب دیدن کنند و از نزدیک با خلبانان هواپیمای «میگ۲۵» آشنا شویم و سئوالات فنی و تخصصی خود را از آنان در مورد نحوه پرواز آنها و یا این‌که این هواپیما قادر است با بمب پرواز نماید را مطرح کنیم و پاسخ‌های خود را اخذ نماییم.

البته ما در این سفر به دنبال این بودیم که بدانیم این هواپیماهایی که تهران را از ارتفاع بالا بمباران می‌کنند، نخست، از چه نوع هستند؟ دوم، قدرت و توانایی آنها در این بمباران‌ها چقدر است؟ سوم، چگونه می‌توان با آنها به مقابله برخاست؟

تصویر شماره ۳-۱

هواپیمای مافوق صوت و بلند پرواز «میگ۲۵» موسوم به «فاکس‌بت‌بی‌ام» در نوع شناسایی، رهگیر و حتی بمباران

با توجه به همکاری بسیار خوب آنها ما، به درستی جواب‌های خود را در این زمینه دریافت کردیم و در رمپ پروازی، هواپیماهای «میگ۲۵» و «سوخو۲٤» را بازدید کردیم و به داخل کابین هواپیماها رفتیم و در مورد سؤالات خود پاسخ‌های مناسبی گرفتیم. پس از بازدید قرار گذاشتیم که فردای آن روز به داخل یک سامانه راداری سوریه که در نزدیک مرز با اسرائیل، در نزدیکی بلندی‌های جولان روی یک ارتفاع نصب شده بود، برویم و نحوه پرواز هواپیمای «میگ۲۵» را با سرعت بالای دو ماخ در روی صفحه رادار ملاحظه کنیم و با برداشت‌هایمان در رادار کرج و تهران مقایسه کنیم. روز بعد، از طریق زمین در یک مسافرت سه ساعته به سمت ایستگاه رادار مورد نظر حرکت و پس از عبور از جاده قدیمی دمشق به بیروت و به ایستگاه رادار (قنیطره) رسیدیم. ایستگاه رادار بر روی کوهی به ارتفاع ۷۰۰۰ پایی قرار داشت و از نوع «پی۱٤» روسی بود و آنتن آن با قابلیت گردش ۳٦۰ درجه‌ای از نوع "Back To Back" بود که می‌تواند در هر گردش دو مرتبه اطلاعات از هدف اخذ و دقت عمل بسیار خوبی را برای موج برگشتی ایجاد کند. در آنجا ما ضمن مشاهده پرواز هواپیمای «میگ۲۵» که با سرعت ۳/۲ ماخ در ارتفاع ٦۸ هزار پایی پرواز می‌کرد، با ویژگی‌ها و فرایند پرواز آن آشنا شدیم و چنین دریافتیم که این پرواز، مشابه پروازهای عراقی در تهران است. خلبانان سوری به ما گفتند که مأموریت این هواپیما عکاسی است ولی عراق قلاب‌هایی در زیر بدنه هواپیما تعبیه نموده است که محل نصب بمب‌ها هستند و این بمب‌ها بدون استفاده از دستگاه نشانه‌روی و بر مبنای محاسبه زمانی از ارتفاع بالا پرتاب می‌شوند و نمی‌توانند هیچ هدف خاصی را انتخاب کنند[1].»

ب ـ روند تجهیز و استعداد نیروی هوایی عراق در زمان جنگ

پس از شکست راهبرد جنگ برق‌آسای ارتش دشمن و بروز بارقه‌های شکست قطعی آن، راهنمایی همراهان راهبردی جنگ با زمامدار عراق، یعنی کشورهایی که او را تشویق به جنگ کرده بودند، نقاب از چهره برداشتند و در کوتاه مدت و در حالت اضطرار برای جلوگیری از فروپاشی حکومت و جدا شدن مردم و مخالفین حکومت از تصمیمات جنگی این بود که شهرهای ایران را با موشک‌های اسکاد هدف قرار بدهند و مردم را در استیصال نگه‌دارند. از طرفی، ناکارآمدی سلاح‌های موجود هوایی عراق تشخیص داده شد و پیشنهاد شد که ضعف آشکار نظامی خود را با تمسک به تسلیحات مدرن غربی مرتفع نماید. در این راستا ابتدا در واگذاری ٦۰ فروند هواپیمای میراژ فرانسوی «اف۱» مدل‌های «EPQ-5، EPQ-6 و EPQ-1»

۱- پردیس رضا (۱۳۹۰) «درغربت جنگیدیم» تهران: انتشارت ایران سبز به سفارش هیئت معارف جنگ شهید سپهبد علی صیادشیرازی

تسریع به عمل آمد تا بتواند با تغییر در روند برتری هوایی، عرصه دریا را بر نیروهای ایرانی تنگ نماید و بدینوسیله از بن‌بست سیاسی نظامی خود را برهاند[1]. از سوی دیگر، برخی از هواپیماهای ارزشمند خود نظیر هواپیماهای بمب‌افکن «تی‌یو۲۲» و... را به پایگاه «الولید» یا مجموعه «اِچ۳» در غربی‌ترین نقطه خاک عراق منتقل کرد. یکی دیگر از تدابیری که ارتش عراق با اجازه کشورهای بیگانه و با اتکا بر حمایت سیاسی آنها در سازمان ملل انجام داد، گلوله‌باران و موشک‌باران شهرهای غربی و نزدیک به مرز ایران بود که البته چندی بعد سرآغازی برای برپایی جنگ شهرها علیه مردم مظلوم کشورمان گردید. از دیگر اقدامات دشمن، رویکرد ارتش عراق به سلاح‌های غیرمتعارف شیمیایی و میکروبی بود و اخباری در زمینه فروش مواد اولیه این سلاح‌ها به عراق از طریق آلمان و برخی کشورهای دیگر اروپایی در دست بود به طوری که یک محموله شیمیایی مربوط به ارتش بعثی در بندر صفوان در ترمینال بارریزی آن کشف و با انجام حملات هوایی منهدم شد.

اساساً پس از سلسله عملیات‌های پیروز رزمندگان اسلام، یعنی از شکست حصر آبادان (مهر ۱۳٦۰) تا آزادسازی خرمشهر (خرداد ۱۳٦۱)، سران رژیم عراق و حامیان آنها به این نتیجه رسیدند که دیگر با نیروهای مسلح ایرانی روبرو نیستند، بلکه با یک ملت بپا خواسته روبرو هستند. لذا برای جلوگیری از شکست، می‌بایست به نوعی اراده این ملت در پشتیبانی از جنگ سلب گردد. لذا دشمن برای رسیدن به این هدف برخلاف تمامی قوانین بین‌المللی و انسانی سه راهبرد کلی یعنی: (۱) حمله به مردم بی‌دفاع در شهرها (جنگ شهرها)، (۲) استفاده گسترده از سلاح‌های شیمیایی (جنگ شیمیایی) و در نهایت (۳) جنگ اقتصادی و حمله به نفتکش‌ها را در پیش گرفت. به همین منظور، در حالی که توان نهاجا به دلیل خسارات ناشی از روزهای نخستین جنگ و بروز آثار تحریم‌ها درحال تحلیل رفتن بود، در مقابل دشمن علاوه بر اقلام یادشده، بدون هیچ گونه محدودیتی به صورت تصاعدی به انواع تسلیحات و تجهیزات آفندی و پدافندی غربی و شرقی ازجمله انواع هواپیماهای میراژ، جنگنده‌های اجاره‌ای «سوپر اتاندارد»، موشک‌های دورزن و دقیق هوا به سطح «اگزوست»، بمب‌های لیزری و نفوذی، سامانه پدافند موشکی «رولند» با قابلیت نشانه‌روی در ارتفاع پست، موشک‌های ضد تشعشعات راداری «آ.اِس-۳۷» موسوم به «مارتل» فرانسوی، همرا با هواپیماهای بلندپرواز و

---

[1] - مجله تایمز در روز ۶۰/۱/۲۷ گزارش داد که کارخانه «داسولت‌برگه» فرانسه در هفتم تا ۲۱ فوریه ۱۹۸۱ (۱۱/۱۸ تا ۵۹/۱۲/۲) نخستین سری از سفارشات ۳۶ فروندی میراژ «اِف-۱» را دریافت داشته‌اند. این هواپیماها چندی بعد در نبردهای هوایی مورخ ۵۹/۸/۲۷ نخستین جنگنده «اف-۱۴» نهاجا را ساقط نمودند.

پرسرعت «میگ۲۵»، جنگنده‌های بمب‌افکن برد زیادِ «سوخو۲٤»، مدرنترین جنگنده دفاع هوایی «میگ۲۹» روسی و تجهیزاتی که از دیگر کشورهای جهان ازجمله چین، برزیل و ....، مجهز و مسلح گردید.

باتوجه به مراتب فوق و به‌رغم این که کشور عراق حدود ٤۰۰ فروند از انواع هواپیمای نظامی خود را در طول جنگ از دست داده بود، با استعدادی بالغ بر ٦٥۰ فروند انواع جنگنده‌ها در تابستان ۱۳٦۷ از جنگ فارغ شد، به گونه‌ای که آمادگی عملیاتی نیروی هوایی این کشور تا قبل از اشغال کویت در تابستان سال ۱۳٦۹ را می‌توان به شرح زیر خلاصه کرد:

انواع جنگنده-بمب‌افکن «سوخو۷» ۳۰ فروند، «سوخو۲۰ و «سوخو۲۲» ۷۰ فروند، «سوخو۲٤» ۳۰ فروند و «سوخو۲٥» ٦۰ فروند؛

انواع هواپیماهای شکاری «میگ۲۱» یا «اف۷» و «اف۱۳» چینی جمعاً ۱۹٥ فروند؛

انواع جنگنده «میگ۲۳» ۹۰ فروند، هواپیماهای «میگ۲٥» مدل: «ار.بی»، رهگیر «پی.دی» و بمب‌افکن «بی.ام» ۲٤ فروند (۷ فروند شناسایی) و«میگ۲۷» مدل: «کا» ۱۰ فروند، «میگ۲۹ آ» مدل: «یو.بی» ۳۰ فروند؛

هواپیماهای «میگ۱۹» ۳۰ فروند آموزشی و «هاوکر-هانتر ۱٥ فروند؛

هواپیمای دوربرد و بمب‌افکن «ایلیوشین۲۸» ٦ فروند، «تی.یو۱٦» و نمونه چینی «جیان» ۸ فروند، «تی.یو-۲۲» ۸ فروند؛ هواپیمای رادار پرنده شنود روسی موسوم به «قمر»، «هلال» و «طائر» از نوع «ایلیوشین۷٦» ۲ فروند که در خلال جنگ با واگذاری سامانه‌های پیشرفته ارتباطی- الکترونیکی فرانسوی به آواکس‌های «عدنان» و «بغداد» تبدیل شدند.

انواع جنگنده میراژ «اف۱» حین جنگ به شمار ۱۲٤ فروند بالغ شد که قرارداد ٦۰ فروند آن قبل از جنگ با کشور فرانسه بسته شده بود. بعد از جنگ با سقوط و انهدام تعدادی میراژ، شمار آنها به ۹٤ فروند کاهش یافت. (بدون احتساب میراژهای جایگزین و میراژهایی که به احتمال بسیار از کشورهای امارات و کویت به صورت کمک تسلیحاتی دریافت کرده بود).

در ضمن تعداد پنج فروند هواپیمای سوپراتاندارد به صورت اجاره‌ای در سال ۱۳٦۱ از کشور فرانسه تحویل گرفت که دو فروند آنها توسط «اف۱٤» و یا «اف٤» ساقط شدند. همچنین تعداد پنج فروند «میراژ ٥-۲۰۰۰» مدل: «اس.دی» از طرف مصر تحویل عراق گردید که دو

فروند آنها توسط «اف۱٤» سرنگون شدند. متاسفانه بارها از طریق برخی از مسئولین به لحاظ بال دلتاشکل میراژ مزبور از آن به عنوان «میراژ ۵-۲۰۰۰» نام برده می‌شد .

۱۱- عملیات عبور از خط سرخ (جابه‌جایی اجلاس سران غیرمتعهد) و بررسی وضعیت نهاجا

پس از بروز ناکامی در عملیات بزرگ رمضان، رژیم عراق با هدف بی‌اثر ساختن سلسله عملیات‌های پیروز نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران، به منظور پوشش شکست‌های پیاپی و تجاوز به ناحق خویش، درصدد بهره‌برداری سیاسی از موقعیت مقطعی ارتش بعثی پس از عملیات رمضان برآمد. در آن زمان، نوبت برگزاری اجلاس ادواری سران کشورهای عضو جنبش غیرمتعهدها شده بود، که این تشکیلات بعد از سازمان ملل‌متحد، وسیع‌ترین و بزرگترین سازمان جهانی محسوب می‌شود. اجلاس سران باحمایت حامیان صدام، قرار بود در شهریورماه در بغداد برگزار شود تا رئیس جمهور عراق به عنوان رئیس اجلاس مسئولیت ادواری آن را به عهده گیرد.

وی به‌منظور جلب‌نظر اعضای شرکت‌کننده دراجلاس سران غیرمتعهدها و نشان دادن وابستگی خود به جنبش عدم تعهد، در یک‌ترفند هماهنگ با استکبار جهانی اعلام کرده بود که به‌علت تجاوز اسرائیل به جنوب لبنان، نیروهای خود را از باقیمانده سرزمین‌های اشغالی در خاک ایران خارج می‌کند تا آنها به‌منظور حمایت از نیروهای لبنانی به مصاف رژیم صهیونستی گسیل شوند.

به هر تقدیر، این خبر به مسئولان کشور می‌رسد و تلاش‌های دیپلماتیک و رایزنی‌های سیاسی به نتیجه نمی‌رسد. در نهایت، محمدجواد ظریف که به عنوان افسر وظیفه خدمت سربازی خود را در سازمان ملل سپری می‌کرده است، با پیگیرهای ممتد و نیز رایزنی‌های نماینده دائم جمهوری اسلامی ایران در سازمان ملل، پیامی را تنظیم و به وزارت امورخارجه ایران ارسال می‌دارد و خواستار اقدام نظامی به منظور جابه‌جایی اجلاس می‌شود. درپی آن، وزارت امورخارجه جمهوری اسلامی ایران مراتب را طی نامه شماره ۳۴/۹۱۸ مورخ ۱۳۶۱/۴/۵، به ریاست محترم جمهوری اسلامی ایران (حضرت آیت‌اله خامنه‌ای رهبر معظم انقلاب اسلامی) بدین مضمون تسلیم می‌نماید:

به قرار اطلاع از نمایندگی دائم ایران در سازمان ملل نیویورک، نمایندگی عراق از تمام نمایندگی‌ها دعوت نموده تا یک مسئول امنیتی و یک مسئول تشریفات خود را جهت بازدید از امور

مربوط به برگزاری کنفرانس سران به بغداد بفرستند، «اطلاع دارید کنفرانس سران برای بغداد از خرمشهر کمتر نیست!؟ محل برگزاری کنفرانس را یک حرکت نظامی می‌تواند روشن کند»!!؟

جمهوری اسلامی ایران در پی جابه‌جایی اجلاس بود و ارتش عراق هم در مقابل اعلامیه‌ای صادر کرد که فضای بغداد یکی از امن‌ترین شهرهای خاورمیانه است و دیواره دفاعی این شهر از مسکو و پاریس قوی‌تر است و به طورکلی در این زمینه هم حرف‌های فنی و حرفه‌ای زیادی زده شده است.[1] به این منظور، به نهاجا دستور داده می‌شود تا با یک عملیات نظامی برای ناامن ساختن بغداد، اقدام کند.

به این ترتیب، نهاجا موظف به یک حمله ضربتی به تأسیسات نظامی یا اقتصادی در شهر بغداد می‌شود. برای انجام این مأموریت هدف پالایشگاه «الدوره» در بغداد انتخاب می‌شود. زیرا این پالایشگاه در نزدیکی پایگاه هوایی «الرشید» مهمترین پایگاه هوایی عراق بود که در مورد حضور و فعال بودن دفاع هوایی در آن منطقه هیچ تردیدی نبود و دود و آتش حاصله از سوختن مواد نفتی تا مدت‌ها غیرقابل کنترل می‌بود. دشمن هم پالایشگاه‌های ما را به دفعات مورد حملات هوایی قرار داده بود و این عملیات، تلافی‌جویانه تلقی می‌شد و از این حیث نیز هیچگونه ایرادی بر این مأموریت مترتب نبود. روز موعود، یعنی سی‌ام تیر ۱۳۶۱، خلبانان برگزیده با سه فروند هواپیمای شکاری- بمب‌افکن «اف۴» با نام پروازی «منصور» به این شرح عازم انجام مأموریت شدند.

- سرهنگ۲ عباس دوران/ستوانیکم منصور کاظمیان (لیدر دسته) - سرگرد اکبر توانگریان/ ستوانیکم خسروشاهی شماره۲

- سرگرد محمود اسکندری/ ستوانیکم ناصر باقری (ذخیره)

پس از بلندشدن، شماره۲ به دلیل نقص فنی مجبور به بازگشت شد و مأموریت به صورت دو فروندی ادامه یافت[2]. دقایقی پس از پرواز این دسته، از طریق منابع اطلاعاتی به هواپیمای اسکورت در آسمان اطلاع داده شد که دشمن توسط دیدبان‌هایش از ورود این دسته پروازی به خاک خود مطلع شده است. متعاقب آن، اطلاع داده شد که فعالیت رادارهای موشک‌های زمین

---

۱ - ادعای رژیم عراق چندان دور از واقعیت نبوده و شهر بغداد به انواع سامانه‌های پدافند هوایی روسی (موشک‌های SAM-2، SAM-3، SAM-6، SAM -7) و موشک‌های بسیار دقیق فرانسوی زمین‌پایه (Kerotal و Roland) که حتی بر بام‌های ساختمان‌های بلند مرتبه مستقر شده بود و نیز انواع جنگنده‌های هواپایه که به صورت شبانه‌روزی در گشت، تجسس و کمین هواپیماهای ایرانی باشند، مجهز گشته بود و علاوه بر سامانه‌های پرتعداد دیده‌بانی در معابر ورودی احتمالی شهر بغداد نیز دکل‌های فشار قوی برق نصب گردیده بود تا هر جنبنده‌ای که به این دروازه‌ها نزدیک شود، یا با این موانع برخورد نماید و یا این که به ناچار اوج‌گیری کرده و در معرض دید رادارها و یا هواپیماهای در کمین عراقی قرار گیرد؟!

۲- قاضی‌میرسعید سیدحکمت (۱۳۸۸) «بمبی در کابین» تهران: نشر صریر، چاپ سوم ۱۳۹۰، صص ۸۹-۷۹.

به هوای سامانه پدافند روسی بغداد اعم از «سام۶»، «سام۳»، «سام۲» و رولند فرانسوی که بر بام ساختمان‌های بلند شهر بغداد مستقر شده بودند، در منطقه تشدید و سپس اعلام شد که شلیک موشک‌های «سام۶ و ۳» در اطراف بغداد تأئید شده است. چندی نگذشت که اعلام شد دسته پروازی «منصور» در مسیر مراجعت قرار گرفته‌اند؛ اما هردو هواپیما در روی هدف مورد اصابت پدافند زمین به هوای دشمن قرار گرفته و در مسیر بازگشت قرار دارند. هواپیمای شماره۲ به‌رغم صدمات سنگین موفق به بازگشت به پایگاه شده است، اما هواپیمای لیدر دسته سقوط کرده و یکی از خلبانان آن (آزاده منصور کاظمیان) موفق به ترک هواپیما شده و از سرنوشت خلبان دیگر (شهید عباس دوران) اطلاعی در دست نیست.

طبق خاطرات آزاده امیر سرتیپ۲ خلبان منصور کاظمیان، به محض رسیدن دسته پروازی «منصور» به هدف، شهید دوران به عنوان لیدر دسته و هواپیمای شمارۀیک شیرجه کرد و با رهاسازی بمب‌های خود روی مخازن پالایشگاه و دیگر مناطق حساس آن، کوهی از آتش و دود پالایشگاه را در برگرفت. با شیرجه زدن هواپیمای شمارۀ ۲ باقیمانده مخازن و مناطق، هدف بمباران واقع شد به نحوی که از فاصله بسیاردور، دود و آتش حاصل از بمباران کاملاً مشهود بود. خلبانان پس از بمباران موفق پالایشگاه به‌سرعت از منطقه دور شده و به‌سمت ایران پرواز کردند، ولی هنوز لحظاتی از بمباران هدف تعیین‌شده نمی‌گذشت که اصابت موشکی به بخشی از بال-راست هواپیمای لیدر، کنترل هواپیما را برای جناب دوران مشکل ساخت.

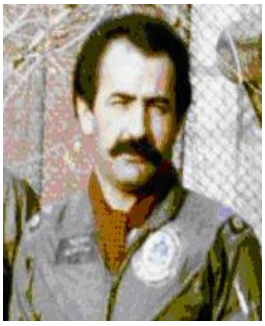
این آزاده سرافراز در رابطه با بمباران پالایشگاه «الدوره» و مورد اصابت قرار گرفتن فانتوم بعد از بمباران، این گونه می‌گوید: شهید دوران با هر زحمتی هواپیما را کنترل کرد و از من خواست که کوچکترین تغییرات نشان‌دهنده‌های هواپیما را به او گزارش کنم. در حین گفتگو بودیم که موشک دیگری به دُم هواپیما اصابت و کنترل هواپیما را به مراتب مشکل‌تر کرد.

جناب دوران وقتی وضع را این‌گونه دید، به من دستورداد که سریعاً هواپیما را ترک اضطراری کنم. هرچند که من می‌خواستم تا آخرین لحظه با ایشان باشم! ولی به‌صورت تأکیدی و دستوری، من را وادار به ترک اضطراری «ایجکت» کرد و خود ضمن این که به سختی هواپیما را کنترل می‌کرد، به سمت ساختمانی که قرار بود اجلاس سران در آن برگزار گردد، پرواز کرد.

جناب اسکندری که پس از بمباران موفق، باسرعت به‌سمت مرزهای ایران در حرکت بود، به‌منظور اطلاع از موقعیت لیدرخود، ایشان را در رادیو صدا می‌زند و از وضعیت وی می‌پرسد که جناب دوران می‌گوید: «من را زده‌اند و دارم به‌سمت هدف ثانویه می‌روم». اسکندری در

ابتدا منظور دوران از هدف ثانویه را متوجه نشد، زیرا در بریفینگ پروازی راجع به هدف ثانویه گفته نشده بود؛ بنابراین دوباره در رادیو گفت: عباس صدایت را خوب نمی‌گیرم، هدف ثانویه کدام است؟ و این دقیقاً زمانی بود که دلاور قهرمان، شهید همیشه شاهد، عباس دوران هواپیمای آتش گرفتهٔ خود را همچون پُتکی آتشین به یکی از تأسیسات نظامی نزدیک محل اجلاس کوبید. با این توصیف اسکندری بعد از خاتمه عملیات و بازتاب گستردهٔ آن، هدف ثانویه را دریافت![1].

به هر روی، با اجرای این عملیات، قسمت بزرگی از پالایشگاه «الدوره» منهدم شد و دود و شعله‌های ناشی از این بمباران ساعت‌های متمادی آسمان بغداد را پوشانیده و رسانه‌های خبری جهان از طریق خبرنگاران خود در بغداد شرح حمله هوایی به پالایشگاه مذکور و شهر بغداد و نا امن بودن آنرا به تفصیل نوشتند.



تصویر شماره ۱۰-۳

شادروان سرگرد خلبان محمود اسکندری و ستوان‌یکم خلبان ناصر باقری شماره دو دسته پروازی «منصور»

سرهنگ خلبان شهید «عباس دوران»، لیدر دسته پروازی «منصور» در این مأموریت ترجیح می‌دهد در هواپیما بماند و هواپیمای صدمه دیده را به نزدیکی هتل الرشید در نزدیکی محل اجلاس به زمین کوبد و با شهادت خود تیر خلاص را برسَرِ دشمن شلیک کند. این خلبان قهرمان شجاع نهاجا تا زمان شهادت، بالاترین ثبت مأموریت‌های جنگی (رکورد پروازهای جنگی) در بین خلبانان شکاری را دارا بود و به‌رغم نظر فرماندهان و مسئولین نهاجا، داوطلبانه انجام این مأموریت را تقبل کرد[2].

۱- فرازی از مصاحبه سرتیپ خلبان آزاده منصور کاظمیان با دفتر پژوهش‌های نظری و مطالعات راهبردی نهاجا

۲- یکی از خلبانان اسیر عراقی طی بازجویی‌های خود به عظمت این عملیات و رشادت‌های شهید دوران اشاره می‌کند و اظهار می‌دارد: با سرنگونی دوران، اگرچه خلبانان عراقی خوشحال شدند ولی وقتی تعدادی از آنها در صحنه سانحه حاضر شدند و

هواپیمای دوم که توسط شادروان سرگرد محمود اسکندری که او نیز یکی قهرمانان دوران دفاع مقدس بود، به اتفاق ستوان‌یکم ناصر باقری که او هم از قهرمانان بنام نهاجا و هم اکنون کاپیتان هواپیمای «ایرباس» در هواپیمایی ماهان است، به‌رغم خسارات جدی به هواپیما به هر شکل ممکن به قلب میهن باز گشتند.

تصویر شماره ۱۱-۳

شهید عباس دوران در کنار هواپیمای جنگنده مورد علاقه‌اش «اف۴ئی»

به این ترتیب، چندی بعد از طرف دبیر اجلاس سران کشورهای غیرمتعهد، اعلام شد که کشور عراق و بغداد محل امنی برای برگزاری اجلاس سران غیرمتعهدها نبوده و شهر دهلی‌نو پایتخت کشور هند برای انجام این همایش برگزیده شد.

الف ـ بررسی وضعیت نهاجا در آستانه سال سوم دفاع مقدس

بعد از سلسله عملیات‌های یادشده بالا، توان رزمی نیروی هوایی به علت ادامه تحریم‌ها و از دست دادن تعداد قابل ملاحظه‌ای هواپیما و خلبان به شدّت کاهش پیدا کرد. به همین دلایل شادروان سرهنگ بهرام هوشیار معاونت عملیاتی وقت نهاجا، توان رزمی و اشکالات کلی عملیاتی نیرو را در تاریخ ۱۳٦۱/۳/۳۰، به فرماندهی وقت تقدیم و درخواست کرد تا مراتب به‌عرض مسئولین برای ادامه نبردها برسد که نظر به اهمیت موضوع، اهم آن در سطور زیر ارائه می‌شود:

دیدند که «دوران» خلبان ایرانی به جای زنده ماندن و استفاده از صندلی پران (EJECT)، برخورد با زمین (IMPACT) و متلاشی شدن را انتخاب کرده در کنار پیکر پاره پاره شده این مرد بزرگ زانو می‌زدند و به احترام او با این که دشمن تلقی می‌شد، یک دقیقه سکوت کردند. «روانش شاد و تا باد چنین باد»

الف- هواپیمای شکاری «اف۱٤» از نظر قطعات یدکی باقی مانده و هواپیماهای موجود تا شش‌ماهه آینده پروازهای آن انگشت شمار خواهد بود. ذخیر موشک فونیکس این هواپیما در پایگاه هفتم صفر و باید این پایگاه از نظر عملیاتی بسته اعلام گردد.

ب- هواپیمای «اف٤»، تولید پرواز عملیاتی و اسکرامبل این هواپیما روز به روز کاهش می‌یابند و تعداد موشک های تعمیری هوا به هوای AIM-7 روبه افزایش می‌باشد.

پ- هواپیمای «اف٥» وضعیت سامانه INS و سامانه کارتریج صندلی این هواپیما روز به روز جدی تر شده است.

ت- هواپیمای سی۱۳۰ از هر ده پرواز یک فروند در پایگاه مقصد با مشکل روبروست و از زمان اورهال آنها شش ماه گذشته است که به علت ماموریت‌های ضروری قادر به انجام اورهال آنها نیستیم. هواپیمای P3F منتظر اورهال است که قادر به انجام آن نیستیم و این هواپیما برای انجام مأموریت گشت دریایی نیاز به موشک هوا به سطح هارپون دارد که نیروی دریایی فاقد آن است.

ث- اشکالات وسایل ارتباطی: اکثر پادهای ECM و ECCM هواپیماها به علت کمبود قطعات غیرقابل استفاده هستند.

ج- اشکالات پرسنل: موجودی خلبانان یک سال قبل از انقلاب ۱۰۳۰ نفر بود در بدو انقلاب به ۹٥٤ نفر رسید و در آغاز جنگ تحمیلی به ۷۰۷ نفر به علت (تصفیه، بازخریدی، بازنشتسگی، فراری، اعدام، اشکالات پزشکی، ضعف پرواز، شهید، مجروح و نامعلوم) رسید و در حال حاضر، ۲۱ ماه بعد از جنگ، به ۳۸۹ نفر رسیده که اکثراً جوان و کم تجربه هستند.

پس از ارائه این نامه، به دلایل وجود مشکلات پیشِ رو مشخص بود که اقدام شایسته‌ای برای رفع نگرانی‌های عملیاتی نهاجا در آینده نزدیک ممکن نیست؛ اگرچه تلاش برای تربیت خلبانان و نیروی انسانی متعهد و متخصص پی گرفته شد.

در رابطه با محدودیت‌های تجهیز و نوسازی نهاجا بی‌فایده نیست تا خاطره‌ای از شادروان سرهنگ ماشالله عمرانی، جانشین وقت فرماندهی نهاجا در این مقطع نقل شود: «حدود دو یا سه ماه بعد از شروع جنگ، فرماندهیِ نهاجا، (جواد فکوری)، برای بازدید از مناطق عملیاتی راهیِ جبهه‌های نبرد شده بود. به همین دلیل در جلسه‌ای که در ستاد مشترک ارتش برگزار شد، من به عنوان جانشین وی شرکت کردم. در این جلسه بحث از نیازمندی‌های تسلیحاتی نیروها بود. با توجه به این‌که عراقی‌ها به هواپیماهای جدید میراژ مجهز می‌شدند و بُرد موشک این هواپیما نسبت به فانتوم‌های ما اندکی بیشتر بود، درخواست من تأمین نوعی از موشک بود که

بتواند با بُرد بیشتری نسبت به هواپیمای حریف امکان مقابله و پیشدستی گسترده‌تری به ما بدهد. اما در آن زمان، این امکان به‌سادگی فراهم نبود و مسئولان مربوطه پاسخ مثبت ندادند. با این حال، من به عنوان نمایندهٔ نیروی هوایی و یگان اجرایی بر خواستهٔ خود پافشاری کردم. آخر سر یکی از بزرگواران تصمیم‌گیرنده گفت: «جناب سرهنگ، هر وقت فرمانده نیرو نبودند، لطف کنید شما تشریف نیاورید!» من هم با ادای احترام خداحافظی کردم[۱].»

تصویر شماره ۱۲-۳

نمایی از شکاف ایجاد شده بر روی بال که صورت ستوانیکم سرشاد حیدری در سمت راست و سرگرد ناصر کاظمی در سمت چپ تصویر که از میان سوراخ ناشی از اصابت موشک «سام٦» بیرون آمده در تصویر دیده می‌شود.

در این مقطع و پایان مبحث فوق، جا دارد تا خاطره مستندی از امیر سرتیپ۲ آزاده سرشاد حیدری[۲] که در یکی از نبردها موشک «سام٦» دشمن منفجر نشده اما به زیر بال هواپیما اصابت کرده و قبل از عمل کردن به صورت معجزه وار بال را سوراخ و عبور کرده است، نقل شود:

«در صبح یکی از روزهای نخستین سال جنگ، وقتی در گردان حاضر شدم، دیدم برای بمباران پایگاه هوایی کرکوک عراق که به لانه زنبور مشهور شده بود، با سرگرد ناصر کاظمی برنامه شده‌ام. او خلبان جسور و ماهری بود. راحت تا روی هدف رفتیم و وقتی بمب‌ها را رها کردیم، یک تیر موشک «سام٦» به بال هواپیمای فانتوم اصابت کرد. از آنجا که خداوند عمر ما

---

۱ - مهرنیا، احمد (۱۳۹۳) «ستاره‌های نبردهای هوایی»، تهران: انتشارات سوره مهر، جلد دوم، چاپ اول، ص ۳٦٥.

۲ - این خلبان آزاده در مورخ ۵۹/۷/۲۵ در حالی که در کابین عقب یک فروند «اف۴» به خلبانی سرگرد محمود محمدی (ارشدترین خلبان آزاده) هدفی را در بغداد بمباران می‌کردند. هواپیمایشان ساقط و هردو به اسارت دشمن درآمدند.

را مقدر کرده بود، موشک، بی‌آنکه به هیچ‌یک از سامانه‌های مهم صدمه بزند، به طور معجزه‌آسایی فرصت انفجار پیدا نکرد و از میان بال رد شد و سوراخی به قطر یک متر در آن ایجاد کرد. به هر صورت خود را به پایگاه شهید نوژه رساندیم و به‌سلامت در باند پروازی فرود آمدیم. هنوز هرگاه یاد این حادثهٔ باورنکردنی می‌افتم، آن را جز معجزهٔ الهی چیزی نمی‌بینم.»

البته چنین صحنه‌های در دوران نبردهای هوایی بارها تکرار شده و این خاطره به عنوان نمونه ارائه شده است.

ب- گشایش دانشکده خلبانی و فارغ‌التحصیلی نخستین دوره توسط رئیس جمهور

پس از نخستین مرحله از دفاع مقدس و شهادت، اسارت و جانباز شدن تعدادی از خلبانان شکاری نهاجا، معاونت عملیاتی نهاجا ابتدا با ازسرگیری کلاس‌های آموزش رزمی هواپیمای «اف۴» در همان ماه‌های اول جنگ (آذر۱۳۵۹)، و نیز راه‌اندازی مجدد آموزش رزمی هواپیمای «اف۵» در اوایل سال ۱۳۶۰، به همراه برپایی دوره‌های کابین عقب و جلوی هواپیما به ترتیب در اویل و اواخر همان سال با بهره‌مند شدن از تجارب جنگ، گامی اساسی در جهت تأمین خلبانان رزمی و حفظ مهارت‌های پروازی برداشت. ضمن این که پس از قطع رابطه آمریکا با ایران و بازگردانیدن دانشجویان خلبانی، درصدد استمرار آموزش خلبانی و هوانوردی بود که برون‌داد آن گشایش دانشکده خلبانی شد.

سرتیپ دوم علی دهنادی، مدیر آموزش معاونت عملیاتی فرماندهی نهاجا به هنگام شروع جنگ در این رابطه می‌گوید:

«چند ماهی که از جنگ گذشت، نیاز شدیدی به خلبان‌های تازه نفس احساس شد تا بخشی از بار دفاع مقدس را بر عهده بگیرند. از این رو در یک اقدام بی‌سابقه برنامه‌ریزی‌های دقیقی انجام شد و با استفاده از معلم خلبان‌های با تجربه در شکاری‌های «اف۵»، «اف۴» و «اف۱۴»، همچنین در هواپیماهای ترابری به آموزش خلبان‌هایی پرداختیم که برخی دوره‌شان نیمه تمام مانده بود و عده‌ای نیاز به تجربه‌اندوزی بیشتر داشتند، تا بتوانند با اطمینان در صحنهٔ نبرد حضور یابند. انجام طرح‌هایی ضربتی آن هم در شغلی که از نظر تخصصی خیلی بالاست و تنها چند کشور دنیا توان انجام آن را دارند، یکی از افتخارات نیروی هوایی در اوایل جنگ بود که مایهٔ افتخار من و همهٔ مسئولان دیروز، امروز و فردای نهاجا خواهد ماند[1].»

با گذشت قریب دو سال از جنگ و پس از چندین ماه تلاش سازمانی، سرانجام در آستانه سومین سالگشت دفاع مقدس در مورخ ۱۳۶۱/۶/۲۲، دانشکده خلبانی نهاجا توسط ریاست

۱- مهرنیا، احمد (۱۳۹۳) «ستاره‌های نبردهای هوایی»، تهران: انتشارات سوره مهر، جلد دوم، چاپ اول، ص۱۸۹ و ص ۲۰۴.

محترم جمهوری اسلامی ایران گشایش یافت و برون داد آن نیز به عنوان نخستین فارغ‌التحصیلان دانشکده خلبانی نهاجا در اول مهر ۱۳۶۴، باز با دعوت از ایشان برگزار گردید که به بازتاب گشایش دانشکده خلبانی، مراسم فارغ‌التحصیلی نخستین دوره و فرازهایی از فرمایشات آیت‌اله خامنه‌ای در سطور زیر اشاره می‌شود:

آموزشگاه (دانشکده) خلبانی برای آموزش پروازهای مقدماتی به دانشجویان دانشکده خلبانی توسط رئیس جمهور اسلامی ایران افتتاح شد. معلمین و دانشجویان و جمعی از کارکنان دانشکده خلبانی نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران به همراه رؤسای دوایر سیاسی ایدئولوژیک این نیرو با آقای خامنه‌ای دیدار کردند و ایشان نکات و رهنمودهای ارزنده‌ای را در خصوص اهمیت آموزش و قطع وابستگی ایراد کردند که فرازهایی از فرمایشات ریاست محترم جمهور به شرح زیر بود:

«از روزی که استعمار در این کشور جای پای خود را هموار کرد، اولین تلاش او این بود که این ملت را که دارای فرهنگ غنی، تاریخ ریشه دار و عناصر مستقل کافی بود، وابسته کند. انقلاب اسلامی ما از بزرگترین هنرهایش قطع این وابستگی‌ها بود.»

سرهنگ صدیق، فرماندهی نیروی هوایی در پایان مراسم نخستین دوره فارغ‌التحصیلی دانشجویان در خصوص دانشکده خلبانی اعلام کرد: «تجاربی را که خلبانان ایثارگر نیروی هوایی در طول پنج سال جنگ تحمیلی طی عملیات موفقیت‌آمیز مکرر به دست آورده‌اند، در دانشکده خلبانی نیروی هوایی تدریس می‌شود و درحال حاضر تعداد زیادی از دانشجویان باهوش نیروی هوایی این تجارب را فرا می‌گیرند[1].»

در پایان این بخش باید اذعان داشت، با وجود مشکلات عدیده‌ای که در سال دوم جنگ بر نهاجا سایه افکنده بود، مع‌الوصف کارکنان نیروی هوایی با عشق و ایمان تا پایان جنگ ضمن حمایت از رزمندگان ایرانی، با تعهد و تخصص با اقدام به آماده کردن و به پرواز درآوردن جنگنده‌ها و دیگر هواگردها در راستای مأموریت‌های ذاتی و انجام وظایف نهاجا، رسالت تاریخی خود را به خوبی تا پایان جنگ انجام دادند.

۱- روزنامه اطلاعات روز سه شنبه دوم مهر ماه ۱۳۶۴ شماره ۱۷۶۹۸

بخش چهارم

نبردهای هوایی سال‌های سوم، چهارم و پنجم دفاع مقدس

عملیات‌های مشترکی همچون: «مسلم‌بن‌عقیل، محرم، والفجرهای ۱ تا ۷، خیبر و بدر» که در سال‌های سوم تا پنجم جنگ انجام شد، اغلب با عدم موفقیت نسبی و یا به نوعی ناکامی همراه بودند که در این بخش نبردهای هوایی آنها به اختصار پردازش شده‌اند.

۱ـ نبردهای هوایی و عملیات‌های سال سوم جنگ و راهبردهای دشمن

پس از ناکامی در عملیات رمضان، دیدگاه‌ها و اختلاف نظرات تاکتیکی بین سران سپاه پاسداران و ارتش به صورت چشم‌گیری افزایش یافت. مع‌الوصف در سال سوم جنگ حداقل ۹ عملیات کوچک و بزرگ، اغلب در منطقه غرب کشور با هدف نفوذ به عراق و تصرف بخشی از خاک این کشور به منظور فراهم کردن زمینه مناسب برای مذاکره به نفع جمهوری اسلامی ایران طراحی و اجرا شد که اغلب دستاورد مطلوبی نداشتند. در این مبحث شرح دو عملیات بزرگ «مسلم‌بن‌عقیل« و «محرم» به اختصار ارائه می‌شود.

الف ـ عملیات مسلم‌بن عقیل«شبح۶»

پشتیبانی هوایی از عملیات «مسلم‌بن‌عقیل« طبق دستور رزمی «شبح۶» ساعت ۰۱:۰۰ مورخ ۱۳۶۱/۷/۹، با رمز «یا ابوالفضل‌العباس» آغاز و آماج آن چنین برگزیده شده بود؛ تا بلندی‌های مرزی از «گیسکه» در ایلام، پاسگاه «میان‌تنگ»، پاسگاه «سومار» و «کهنه‌ریگ» و نقطه «سان‌واپا» از دست دشمن بیرون آورده شود. چراکه شهر مندلی واقع در پشت این کوهِ بزرگ محاصره می‌شد و زیر آتش توپخانه ارتش قرار می‌گرفت. درپی آن، مسافت شهر «مندلی» تا «بغداد» را یک یا چند لشکر زرهی و مکانیزه می‌توانستند در زمانی کمتر از یک هفته پیموده و خود را به دروازه‌های بغداد برسانند. بنابراین، تیپ‌های ارتش و سپاه کار خود را در نخستین

ساعات بامداد روز نهم مهر آغاز کردند و با نبردهای سنگین بخشی از تنگناها را گشودند، اما با توجه به این که لشکریان سپاه اغلب پیاده بودند و تیپ‌های لشکر ۸۱ زرهی هم تانک و زرهپوش کافی نداشتند لذا پس از شکسته شدن خط دفاعی دشمن در برخی از نبردگاه‌ها و بروز خستگی در رزمندگان[۱]، به ناچار فرمانده قرارگاه عملیاتی نجف (ظفر) به یگان‌های تحت امر خود دستور داد تا سنگرهای پدافندی خود را در همان مواضعی که بدست آورده‌اند، استوار ساخته و امنیت بخشند و آماده برای دفاع در برابر پاتک‌های دشمن باشند. در این روز، ۱۱ نوبت پرواز گشت رزمی برفراز منطقه توسط فانتوم‌ها از پایگاه همدان برای پوشش هوایی و ۳۸ نوبت پرواز خدماتی و پشتیبانی رزمی نیز توسط سامانه ترابری هوایی نهاجا صورت گرفت[۲].

ارتش عراق از بامداد روز دهم مهرماه، آتش خود را روی مواضع خودی در «سلمان کشته» و «میان تنگ» روانه ساخت و مانور خود را در شرق «سومار» آغاز کرد و بر فشار خود افزود تا این که در روز یازدهم مهر، طی پاتکی یگان‌های خود را به «سلمان کشته» آورد و آتش توپخانه‌اش را روانه یگان‌های ایرانی نمود و چنین آتش سهمگینی از یازدهم تا روز سیزدهم مهر پی گرفته شد. در این روز، مانور یگان‌های ارتش عراق از دُور افتاد و نبردگاه «سومار» روی به آرامی گذاشت.

در روز سیزدهم مهرماه، فرمانده قرارگاه ظفر درخواست آتش پشتیبانی هوایی کرد که ایستادگی «تیپ ۴۲۱ پیاده» را در منطقه «سانواپا» درهم شکند. خلبانان گردان۳۱ با شش فروند هواپیمای فانتوم و ۲۹ هزار و ۵۲۰ پوند مهمات، ادوات جنگی و نیروهای تیپ ۴۲۱ را آماج یورش‌های هوایی خود ساختند. فردای همین روز، خلبانان گردان۴۱ پایگاه هوایی دزفول با دو فروند هواپیمای «اف۵» و چهار هزار و ۵۰۰ پوند مهمات، یگان‌های تیپ۴۶ مکانیزه دشمن در جنوب‌غربی «میان‌تنگ» و همزمان خلبانان گردان۳۱ «اف۴» از پایگاه هوایی همدان با ۲۹ هزار و ۵۴۰ پوند مهمات، یگان‌های زرهی و مکانیزه او در بخش باختری سومار را زیر آتش هوایی گرفتند و پاتک‌های سهمگین دشمن این گونه ناکام ماند. این یورش‌ها توسط قرارگاه «ظفر» درخواست می‌شد. این قرارگاه اطلاع داد که در تاریکی شب، ارتش عراق دست به پاتک سنگین در نقاط «سلمان کشته» و «میان تنگ» زده است و درخواست پشتیبانی هوایی علیه تیپ ۴۶ مکانیزه و ۴۲۱ پیاده را داشت که با آتش جنگنده‌های نهاجا دشمن در ساعت ۹:۰۰، مجبور به

۱- چرا که جنگ در دشتی هموار و بدون عارضه در خوزستان با جنگ در کوهستان برای یگان‌های پیاده بسیار دگرگون و دشوار می‌نمود.
۲- این عملیات برای فریب ارتش عراق است و در جنوب عملیات سنگین‌تری برای تصرف بصره انجام خواهد شد که در در نتیجه اعلام آماده باش صددرصد در منطقه جنوب نمود؛ ضمن این که در ساعت ۲۰:۳۰ یک کامیون حامل ۱۵۰ کیلو مواد منفجره در میدان توپخانه در کنار ساختمان مخابرات منجر شد..

عقب‌نشینی شد. به همین دلیل، نبردهای هوایی در روز ۱۴ مهر به اوج خود رسید و ۳۸ نوبت پرواز گشت رزمی برای دفاع هوایی منطقه نبرد و هشت نوبت پرواز بمباران هوایی در راستای تهیه آتش پشتیبانی برای قرارگاه مقدم نزاجا در غرب و ۵۸ نوبت پرواز ترابری هوایی و خدمات پشتیبتانی رزمی به انجام رسید. در همان چند روز، ۱۰۵ نوبت پرواز گشت رزمی هوایی و ۱۴ نوبت پرواز آتش پشتیبانی هوایی صورت گرفت و در سایه نبردهای هوایی بخشی از اهداف عملیات تثبیت شد.

در ساعت ۶:۳۰ روز پانزدهم مهر نیز خبر دادند که یک فروند بالگرد «هوانیروز » در کرمانشاه سانحه دیده و خلبانان آن مجروحند و می‌بایست یک فروند هواپیمای نهاجا آنان را به تهران منتقل کند که چنین شد و این خلبانان نیز نجات یافتند.

در روز جمعه شانزدهم مهر، فرمانده قرارگاه ویژه عملیات هوایی در غرب، دستور رزمی «شبح-۶» را برای مدت یک هفته دیگر تمدید کرد. در هفدهم مهر، ۳۷ نوبت پرواز گشت رزمی و یک نوبت پرواز دریایی و ۲۳ نوبت پرواز ترابری هوایی انجام گرفت و دشمن نیز در شرق مندلی و مناطق عملیاتی مسلم ابن عقیل در ارتفاعات «کهنه‌ریگ » «سانواپا» «سلمان کشته» طی شانزده مرحله حداقل با یک دسته پروازی هجوم هوایی آورد. البته خلبانان پایگاه سوم شکاری همدان، هر بار با هواپیماهای فانتوم خود به مقابله برخاستند و بمباران‌های دشمن بر روی اهداف آنها که قرارگاه‌های ظفر ۱،۲،۳ بودند، به درستی انجام نشد و نیروهای ایرانی در سنگرهای خود پدافند کردند. در روزهای هیجدهم و نوزدهم مهر ۱۳۶۱، خلبانان پایگاه‌های یکم شکاری در مهرآباد از منطقه عملیاتی مسلم ابن عقیل عکس هوایی تهیه کردند و در روزهای هیجدهم و بیستم خلبانان سوم شکاری با دو فروند هواپیمای جنگنده بمب‌افکن عراقی در آسمان منطقه عملیاتی مسلم ابن عقیل روبرو شدند و با شلیک موشک‌های راداری «اسپارو» یک فروند از هواپیماهای دشمن را در حوالی ارتفاعات «کهنه‌ریگ» و یک فروند دیگر را در روی دهکده «رووان» نزدیک قرارگاه ظفر سرنگون کردند.

در روز ۲۱ مهر ۱۳۶۱، خلبانان پایگاه دوم شکاری تبریز بنابر درخواست قرارگاه مقدم نزاجا در ارومیه (لشکر۶۴) با دو فروند هواپیمای «اف۵ئی» به اهدافی که آن قرارگاه تعیین کرده بود، حمله‌ور شدند. و در روز ۲۲ مهر، با دو فروند «اف۵ئی» و پنج هزار پوند مهمات جنگی علیه قرارگاه لشکر۷ ارتش عراق در غرب قصرشیرین طبق درخواست آتش پشتیبانی از سوی قرارگاه ظفر و در ادامه عملیات «مسلم ابن عقیل» حمله کردند. در جمعه ۲۳ مهر، خلبانان

دشمن به قرارگاه ظفر در غرب و در منطقه عملیاتی مسلم ابن عقیل حمله کردند و بمب‌ها در فاصله ۵۰ متری قرارگاه فرو ریخته شده که البته آتش‌سوزی جزیی در نیزارها بوجود آمد، اما تلفاتی در بر نداشت و نیز در ساعت ۱۴:۵۵ یک فروند هواپیمای جنگنده بمب‌افکن دشمن در منطقه عملیات با شلیک موشکی از طرف خلبانان ایرانی در ۱۰ مایلی باخترِ گیلان‌غرب سقوط کرد و منهدم شد.

نتیجه کلی عملیات: در این عملیات ارتفاعات، «کهنه‌ریگ» و «گیسکه» به تصرف ارتش در آمده و بیش از ۱۵۰ کیلومتر مربع از خاک میهن اسلامی آزاد شد. بیش از چهار هزار نفر از افراد دشمن کشته و ۳۲۵ نفر از آنان به اسارت در آمدند، تیپ ۴۲۱ پیاده، تیپ ۴۶ مکانیزه خسارات کلی دیدند و به تیپ‌های ۱۹ و ۳۹ از لشکر۷ نیز تلفات و ضایعات شدید وارد شد. سه گروهان کماندویی از لشکر۷ ارتش عراق در اجرای پاتک‌هایشان به کلی منهدم شدند. شش دستگاه تانک به غنیمت لشکر۸۱ در آمد و ۱۵ دستگاه نیز منهدم شد. شش دستگاه نفر بر زرهی و بیش از ۲۰ عراده توپ و ۳۰ دستگاه خودرو به غنیمت درآمدند و ۱۰ دستگاه نفربر زرهی و تعداد زیادی توپ و خودرو منهدم شدند. چهار فروند هواپیمای دشمن در درگیری‌های هوایی بر فراز آسمان منطقه عملیاتی مسلم ابن عقیل شکار موشک‌های «اسپارو» خلبانان «اف۴» مأمور گشت رزمی هوایی آن منطقه شدند. در این عملیات، ۲۸ نوبت بمباران هوایی و ۲۴۸ نوبت پرواز پشتیبانی رزمی انجام گرفت و ۳۱ هزار و ۶۸۰ پوند مهمات جنگی مصرف شد.

ب ـ عملیات محرم «شهاب۱»

در مراحل پایانی عملیات «مسلم‌بن‌عقیل» در روز ۲۳ مهر ۱۳۶۱، دستور رزمی «شهاب۱» برای پشتیبانی هوایی از عملیات بزرگ «محرم» با نام اولیه «کربلای۵»[1] صادر شد و نهاجا فعالیت‌های رزمی، پشتیبانی و شناسایی خود را حداقل دو هفته قبل از شروع عملیات زمینی آغاز کرد تا این که در ساعت ۲۲:۰۸ روز دهم آبان، عملیات زمینی با رمز «یازینب(س)» در منطقه موسیان، عین‌خوش و ارتفاعات حمرین آغاز شد. فرماندهی در این عملیات مشترک به عهده قرارگاه قائم در عین‌خوش بود و دو تیپ پیاده (یکم از لشکر۲۱، تیپ۸۴)، یک گردان از تیپ۵۸ ذوالفقار، تیپ۳ زرهی از لشکر۱۶ و تیپ۳۷ زرهی نزاجا در جنوب منطقه عملیات حضور داشتند. پوشش هوایی منطقه نبرد با هواپیماهای «اف۵»، «اف۴» و «اف۱۴» تحت

۱- به دلیل تشابه اسمی با عملیات کربلای-۴و ۵ که در ماه‌های پایانی ۱۳۶۵ توسط سپاه انجام شده، نام عملیات همان «مسلم» و «محرم» ذکر شده‌اند.

هدایت رادارهای دزفول، اهواز و سربندر بود و آتشبارهای «هاگ» از پایگاه موشکی «تبوک» در شمال آبادان به عین‌خوش گسترش یافتند و نیز پایگاه موشکی «بدر» در جنوب منطقه و «خیبر» در جنوب‌غربی منطقه عملیات (نزدیک فکه و بستان) استقرار یافتند. از نظر آتش پشتیبانی، براساس درخواست قرارگاه «قائم» تا حداکثر توان رزمی پایگاه‌های هوایی دزفول و بوشهر برای عملیات پیش‌بینی شده بود.

در روز اول، بارش باران فراوان و سیل‌آسا، اجرای عملیات را با اختلال مواجه ساخت؛ اما به هر زحمتی مرحله اول ظاهراً با موفقیت به پایان رسید. مرحله دوم در ساعت ۰۲:۳۰ بامداد روز یازدهم آغاز شد و آن‌هم طی تلاش چهار شبانه روز با موفقیت پیش‌بینی شده در طرح روبرو نشد و مرحله سوم نیز در ساعت ۲۲:۰۰ روز پانزدهم آبان با وجود خستگی مفرط رزمندگان شروع شد که نتایج مطلوبی در برنداشت. مع‌الوصف از نظر آماری چنین اعلام شد که ده فروند هواپیمای دشمن سرنگون شده یا ۲۶۰ دستگاه تانک و نفربر دشمن منهدم و ۱۵۰ دستگاه تانک و نفربر به غنیمت گرفته شده است که بیشتر جنبه تبلیغی و عملیات روانی داشت.

طی نبردهای هوایی، در روز ۱۳۶۵/۸/۱۹، نیز ایستگاه شنود الکترونیکی «فاشا» اطلاع داد که یک فروند جنگنده بمب‌افکن دشمن نیروهای خودشان را بمباران کرده است. در روز بیستم آبان، معاون اطلاعاتی نیرو نامه‌ای به ریاست ستاد ارتش (رکن۳) نوشت که در آن اشاره شده بود خلبان اسیر عراقی که چند روز پیش به اسارت درآمده در بازجویی خود گفته است که وقتی آتش توپخانه ایرانی‌ها روی پایگاه هوایی شعیبیه در نزدیکی بصره متمرکز می‌شود، تمام پروازها و فعالیت‌های این پایگاه لغو شده و تا نیم ساعت بعد از بمباران هم حرکتی مشاهده نمی‌شود. با این حال، از بامداد روز بیستم آبان، عملیات «محرم» پایان یافت. اما از یک طرف به خاطر این که پیروزی مهمی بدست نیامده بود و از طرف دیگر از آن‌جایی که رزمندگان خودی هنوز زیر آتش توپخانه دشمن بودند، عملیات هوایی تمدید شد و از آن روز تا روز ۱۳۶۱/۸/۳۰ به تناوب نبردهای هوایی توسط سایت «عمار» و هواپیماهای رزمی ادامه داشت. در این روز، قرارگاه قائم اعلام کرد که روز گذشته پنج فروند دیگر از هواپیماهای مهاجم عراق در منطقه عملیاتی محرم سرنگون شده‌اند، که مراتب در اطلاعیه شماره ۱۱۸۲ ستاد مشترک ارتش به این شرح درج شد:

«طی روز جاری (دیروز) بوسیله آتش یگان‌های پدافند هوایی و خلبانان قهرمان نهاجا پنج فروند از هواپیماهای دشمن در منطقه عملیاتی محرم ساقط گردید و تعداد هواپیماهای سرنگون شده دشمن در این منطقه به ۲۴ فروند رسید».

سرانجام در روز دوم آذر، پس از ۳۹ روز نبرد هوایی، دستور رزمی «شهاب-۱» در پشتیبانی از عملیات «محرم» مختومه اعلام شد. اگرچه عملیات «شهاب-۱» به منظور استقرار نیروهای خودی در سنگرهای ایمن به مدت ۴۸ ساعت دیگر ادامه یافت.

پ ـ نبردهای هوایی پایانی سال سوم جنگ

در این مبحث به ادامه برخی از نبردهای مؤثر سال سوم جنگ، سوانح و نیز آماری از میزان انجام مأموریت‌های رزمی توسط هواپیماهای شکاری و خدمات رزمی توسط سامانه ترابری نهاجا اشاره می‌شود.

از روز نهم آذر، به مدت بیست روز به دلیل یخبندان، نبردهای هوایی متوقف شد تا این که در روز ۲۹ آذر۱۳۶۱، دو فروند هواپیمای «آر.اف۴» براساس دستور رزمی«ناصر» از منطقه عملیاتی محرم عکسبرداری کردند که عکس‌ها پس از ظهور ناخوانا بود و نیاز به تکرار داشت که در روزهای بعد این مأموریت انجام شد و پس از آن دستور رزمی «شهاب-۲» برای عملیات مشترک «کربلای۱۱» و عملیات «والفجر مقدماتی[1]» که فرایند زمینی آن در ۱۷ بهمن ۱۳۶۱، آغاز شد نیز صادر گردید که آنها نیز همان گونه که در جدول شماره ۱-۴ آورده شده است، در مراحل ابتدایی متوقف شدند و دستاورهای محسوسی نداشتند.

۱) انهدام نخستین هواپیمای شناسایی «میگ۲۵» موسوم به «فاکس‌بد» در آسمان جنوب

درپی عملیات آزادسازی خرمشهر و «رمضان»، هواپیماهای «میگ۲۵» عراقی در ارتفاع بیش از ۷۰ هزارپا و با سرعت مافوق صوت (بیش از ۱۲۰۰ کیلومتر بر ساعت یا دو ماخ) در آسمان کشور ظاهر می‌شدند. به عنوان نمونه؛ در مورخ ۱۲ خرداد۱۳۶۱، تعدادی از این جنگنده‌ها برفراز شهرهای شیراز، اصفهان، تبریز، ارومیه، همدان و غیره پرواز کردند. البته اغلب این پروازها در شب انجام می‌شد، اما در ساعت ۱۰:۰۷ برفراز تهران دو فروند توسط ایستگاه‌های رادار همدان و کرج کشف شدند که به دلیل شکسته شدن دیوار صوتی، سرو صدای زیادی بسیار شبیه به همان وحشت بمباران ایجاد شد و به سوی عراق بازگشتند. خلبانان هواپیماهای «اف۴» از

۱- جهت آگاهی بنگرید به: حسینی، سیدیعقوب (۱۳۹۰) «والفجر مقدماتی» تهران: انتشارات سبز به سفارش هیأت معارف جنگ شهید صیادشیرازی

پایگاه‌های هوایی همدان و مهرآباد به صورت اسکرامبل برخاستند. اما رهگیری، درگیری و انهدام این پدیده هوانوردی با آن سرعت و ارتفاع، در حد توانایی رزمی و راداری هواپیماهای جنگنده «اف۴» و سامانه‌های موشکی پدافند هوایی نبود و خلبانان این هواپیمای «های‌ماخ» نیز به این مسئله کاملاً واقف بودند و آن را بارها آزموده بودند.

پس از عملیات محرم، دشمن درصدد حمله به شهرها و پایانه‌های نفتی ایران برآمد. در این دوره، نیروی هوایی عراق با عملیاتی کردن، هواپیمای شناسایی «میگ۲۵» چنین می‌پنداشت که باتوجه به سرعت و ارتفاع بسیار بالا، این جنگنده می‌تواند آزادانه مأموریت‌های شناسایی خود را بر فراز مناطق نبرد و تأسیسات اقتصادی ایران انجام دهد؛ چرا که سرعت پایدار جنگنده‌های نهاجا اغلب کمتر از ۱/۲ ماخ و سقف پرواز آنها به زیر ۵۰ هزار پا محدود می‌شد. تا این که در مورخ ۱۳۶۱/۹/۱۱، یک فروند از این نوع هواپیما با هماهنگی و هدایت خوب افسر کنترل شکاری رادار بوشهر توسط یک فروند هواپیمای «اف۱۴» به خلبانی سرهنگ۲ شهرام رستمی/ستوانیکم علی‌محمد رفیعی جمعی پایگاه هفتم شکاری در شیراز رهگیری شد. سپس با انجام صحیح پروفایل (اوجگیری «اف۱۴» با سرعت ۰/۹ ماخ به ارتفاع ۵۰ هزار پا و افزایش سرعت به ۱/۲ ماخ) روند تعقیب به خوبی انجام شد و با شلیک یک تیر موشک «فونیکس» از فاصله مناسب (بالای صد کیلومتر یا ۶۵ مایل) هواپیمای «میگ۲۵» هدف قرار گرفت و در خاک عراق سقوط کرد. این نخستین هواپیمای «میگ۲۵» بود که توسط خلبانان «اف۱۴» سرنگون شد.

حال فرایند طرح‌ریزی، اجرای عملیات و انهدام این جنگنده مرموز از بیان امیر سرتیپ بازنشسته شهرام رستمی (جانشین نهاجا و رئیس سماجا) که در زمان عملیات فرمانده تیپ شکاری شیراز بوده است، به اختصار تشریح می‌شود.

پایگاه (هفتم شکاری)، علاوه بر تأمین پوشش هوایی مناطق مرکزی و جنوب کشور، مأموریت حراست از پهنه‌ی نیلگون خلیج فارس را نیز عهده دار بود. اسکورت کاروان کشتی‌های تجاری و نفتکش‌ها در مسیر پایانه‌های نفتی و بنادر شمالغرب خلیج فارس، مقابله با پروازهای شناسایی «میگ۲۵» نیز از جمله مسئولیت‌های حماسی هواپیماهای این پایگاه به شمار می‌آمد. البته با آغاز فعالیت هواپیماهای «میگ۲۵» دشمن، دهها بار شرایط رهگیری را در ذهنم مرور و به خوبی واقف بودم که در نبرد با «های‌ماخ» خلبان فرصت بسیار کوتاهی جهت شناسایی، تعقیب، قفل کردن و شلیک موشک فونیکس به سوی هدف را دارد؛ و داشتم

فرایند درگیری را مرور می‌کردم که ناگهان کنترلر رادار زمینی اعلام کرد: «هواپیمایی با سرعت زیاد و ارتفاع بالا در حال ورود به منطقه است». بلافاصله شروع به اوج‌گیری به ارتفاع ۴۰ هزار پایی و جستجوی هدف کردم، در مدت بسیار کوتاهی به حدود ۷۰ ناتیکال مایل رسیده و من هنوز موفق به پیدا کردن آن روی صفحه رادار هواپیما نشده بودم و زمان به سرعت می‌گذشت. با تلاش و دقت زیاد هدف را روی صفحه رادار هواپیما دیدم و خلبان کابین عقب هم با عجله درگیر تثبیت هدف در صفحه رادار بود که متوجه شدم عملیات گرفتن هدف در رادار، کامل شده که بلافاصله دستور شلیک موشک را دادم. برابر پروفایل، تمام مراحل جدا شدن موشک از هواپیما، روشن شدن راکت موتور و اوجگیری آن در جلوی هواپیما با موفقیت همراه بود. موشک قدرتمند و دوربرد هواپیما دل آسمان را شکافت و با چالاکی به سمت هدف پیش رفت. در این لحظه، ارتفاع ما حدود ۴۵ هزار پا و با سرعتی معادل ۱/۵ برابر سرعت صوت در پرواز بودیم[۱]. من پس از شلیک بلافاصله سرعت هواپیما را کم کردم تا در صورت برخورد موشک به هدف، فاصله کافی از انفجار را حفظ نمایم. چند ثانیه بعد دود سفیدرنگ ناشی از پرتاب موشک را در هوا و جلوی هواپیما دیدم و به سرعت به کم کردن ارتفاع ادامه داده و به دقت به جستجوی چشمی پرداختم و دیدم نقطه سیاهی که خط سفید رنگی در پس آن بود، از قسمت جلو به ما نزدیک می‌شود. نقطه سیاه هواپیمای دشمن و خط سفید همان خط ابری بود که در ارتفاع بالا هنگام پرواز هواپیماها به جا می‌ماند.

در این اثنا با گردش به راست، شروع به کم کردن ارتفاع کردم و تا حدود ده هزار پا ارتفاع هواپیما را کاهش دادم. به صفحه رادار نگاه کردم، همه علائم و نشانه‌ها حاکی از کامل بودن برنامه رهگیری و تلاقی هدف با موشک بود و هنگامی‌که سامانه «شمارش‌گر»، زمان پرواز موشک را به صفر رسانید. علامت بزرگ مربوط به اصابت موشک به هدف در وسط صفحه رادار درخشیدن گرفت. پس از لحظه‌ای، کنترلر رادار زمینی ما را صدا کرد و بشارتی نیکو داد با خوشحالی تمام از خداوند باری‌تعالی تشکر کردم. بعداً یکی از اسرای خلبان عراقی، اظهار

۱- درباره بحرانی بودن زمان باید گفت: هواپیمای هدف با سرعت حقیقی حدود ۱۵۰۰ مایل یا ۲۴۰۰ کیلومتر و هواپیمای رهگیر با سرعتی معادل ۷۵۰ مایل یا ۱۲۰۰ کیلومتر یعنی بیش از پنج برابر صوت به هم نزدیک می‌شوند. در مجموع هر دو هواپیما با سرعت ۲۲۵۰ مایل یا ۳۶۰۰ کیلومتر به صورت شاخ به شاخ قرار دارند (یعنی برای پیمودن مسافتی برابر ۶۵ مایل یا ۱۲۰ کیلومتر فقط دو دقیقه فرصت هست!). حال چنانچه سرعت ۲/۵ برابر صوتی موشک هم به آن اضافه کنیم، زمان بسیار بحرانی‌تر می‌شود و به نصف کاهش می‌یابد. به این ترتیب اگر موشک زود رها شود، احتمال رؤیت و دفع آن توسط هواپیمای مهاجم قطعاً وجود دارد و چنانچه دیر رها شود، قبل از انجام پروفایل خودش که به صورت قوسی اوجگیری می‌کند و از بالا مثل عقاب مهاجم را شکار می‌کند، هواپیمای هدف دور شده و از تیرأس موشک خارج می‌شود. لذا در چنین شرایطی بهترین فاصله شلیک حدود ۶۰ مایلی و حداقل فاصله ۴۰ مایلی می‌باشد.

داشت که خلبان «میگ۲۵» به نام سرگرد «عبدالله فرج الغراری» فرمانده گردان شناسایی و همان کسی بوده که هواپیمای حامل (وزیر خارجه وقت الجزایر) مرحوم «محمد بن یحیی» را که برای میانجیگری عازم تهران بود در تاریخ ۶۱/۲/۱۳ به هنگام ورود به فضای جمهوری اسلامی ایران در نوار مرزی ایران- ترکیه هدف قرار داده و ساقط نموده بود[1].

تصویر شماره ۱-۴

هواپیمای شناسایی «میگ۲۵» موسوم به «فاکس‌بت: خفاش روباه صفت» یا "FOX BAT"

۲) نبردهای پایانی سال ۱۳۶۱

پس از چند روز نامساعد بودن شرایط جوای برای عملیات رزمی، در روز چهارم دی‌ماه ۱۳۶۱، یک فروند هواپیمای «اف۵ئی» هنگامی که پس از فراغت از مأموریت‌های رزمی از پایگاه هوایی دزفول به مقصد پایگاه تبریز در حرکت بود، در نیمه راه و در شرایطی که هواپیما سوخت کافی نداشت، در جاده زنجان در نزدیکی طارم‌علیا فرود آمد و به‌رغم ضعف سامانه نظارت و کنترل عملیاتی، با مهارت خلبان آن سروان عبدالحمید نجفی[2] هواپیما سالم به کارزار بازگشت.

در طی این عملیات‌ها، یک فروند هواپیمای «میگ۲۳» دشمن در مورخ ۱۳۶۱/۱۱/۲۱، توسط جنگنده‌های نهاجا سرنگون شد و خلبان آن به نام ستوانیکم «عبداسلام عباس عبدالحسین» به اسارت نیروهای خودی درآمد.

در ساعت ۱۱:۵۰ روز ۲۲ بهمن که مصادف با چهارمین سالگرد پیروزی انقلاب اسلامی نیز بود، درحالی که مردم تهران مشغول راهپیمایی بودند، هواپیمای شناسایی «میگ۲۵»

۱- پس از سقوط این جنگنده تا پایان سال ۱۳۶۴ هرگاه خلبانان هواپیمای «اف۱۴» مبادرت به انجام پروفایل و تعقیب جنگنده «میگ۲۵» می‌کردند، سامانه اطلاعات شناسایی دشمن مراتب را به هواپیمای عراقی اطلاع می‌داد و آنها مأموریت خود را رها کرده و باز می‌گشتند، تا این که از سال ۱۳۶۵، به علت آگاهی دشمن از فرایند پرواز و محدودیت‌های کمی و کیفی موشک «فونیکس»، تاکتیک مأموریت‌های این هواپیما تغییر کرد که در رابطه با نقش این جنگنده بلند پرواز یا «های‌ماخ» در شناسایی هوایی و بمباران شهرها و نیز سقوط دو فروند دیگر از این نوع جنگنده در بخش‌های بعدی اشاره می‌شود.

۲- او در عملیات‌های بزرگ همچون: والفجر۸، کربلای۵ و نبردهای هوایی پایان جنگ حماسه آفرید و در آخر صاحب نشان فتح شد.

ارتش عراق در ساعت ۱۲:۳۰ با سرعت ۱۲۰۰ ناتیکال مایل در ساعت و ارتفاع بالای ۶۵ هزار پایی به سمت تهران پرواز کرد، خلبانان جنگنده رهگیر «اف۱۴» مأمور مراقبت مسلحانه برفراز تهران به مقابله با او برخاستند و یک تیر موشک علیه آن شلیک کردند. خلبانان اظهار داشتند که هدف را منهدم کردند. در روز ۲۷ بهمن، عملیات والفجر مقدماتی (کربلای۱۱) پایان یافته اعلام شد، اگرچه دفاع هوایی از منطقه عملیات استمرار داشت. از طرف دیگر فرمانده پایگاه دزفول اعلام کرد؛ ۲۰۰ نفر از مجروحین هنوز در این پایگاه منتظر هواپیما هستند تا به تهران، تبریز و اصفهان برده شوند که دو فروند هواپیمای «سی۱۳۰» فرستاده شد و مجروحین تخلیه شدند. فهرست عملیات‌های مهم انجام شده در سال سوم جنگ در قالب جدول شماره ۱-٤ ترسیم و ارائه شده است.

جدول شماره ۱-٤ : فهرست عملیات‌های مهم در سال سوّم جنگ

ردیف	نام عملیات	تاریخ شروع	محل عملیات	نتایج عملیات
۱	پشتیبانی هوایی از عملیات آفندی مسلم ابن عقیل	۱۳٦۱/۷/۹	منطقه غرب سومار و میمک	آزادسازی ۱۵۰ کیلومتر از سرزمین‌های تصرف شده و ارتفاعات کهنه‌ریگ و گیسکه در منطقه سومار
۲	پشتیبانی هوایی از عملیات آفندی محرم (کربلای۵)	۱۳٦۱/۸/۱۰	شمال‌غرب و جنوب ارتفاعات حمرین و زبیدادت و غرب رودخانه اوریرج	آزادسازی ۵۵۰ کیلومتر از خاک ایران و ۳۰۰ کیلومتر از خاک عراق و سرنگونی ۱۲ فروند از هواپیماهای دشمن
۳	پشتیبانی هوایی از عملیات آفندی والفجر مقدماتی	۱۳٦۱/۱۱/۱۷	در منطقه جنوب در غرب رقابیه از ارتفاعات میش‌داغ تا فکه	انهدام ۱۲ فروند هواپیمای دشمن و به‌رغم تلفات دشمن، نتیجه‌ای از این عملیات حاصل نشد
٤	پشتیبانی هوایی از عملیات آفندی والفجر۱	۱۳٦۲/۱/۲۱	در منطقه شمال عمومی فکه	به‌رغم تلفات سنگین به دشمن و سرنگونی ۹ فروند هواپیما و ۵ فروند بالگرد دشمن نتیجه‌ای حاصل نشد
۵	پشتیبانی هوایی از عملیات پدافندی والفجر۲	۱۳٦۲/٤/۲۹	در منطقه شمال‌غرب منطقه عمومی حاج‌عمران	۲۰۰ کیلومتر مربع از سرزمین‌های ایران و ۲۰۰ کیلومتر از خاک عراق آزاد شد باسرنگونی ٦ فروند هواپیما و ۹ فروند بالگرد دشمن
٦	پشتیبانی هوایی از عملیات آفندی والفجر۳	۱۳٦۲/۵/۷	در منطقه عمومی مهران	سرنگونی ٦ فروند بالگرد و آزادسازی دشت مهران و پاسگاه مرزی صالح‌آباد و فرح‌آباد

۳) آمار مأموریت‌های رزمی و خدمات رزمی نهاجا تا پایان سال ۱۳۶۱

در این مقطع که ۳۰ ماه از دفاع مقدس و جنگ تمام عیار سپری شده است، آماری از انجام انواع مأموریت‌های نهاجا اعم از رزمی و خدمات رزمی ارائه و یادآوری می‌شود که قبلاً آماری از پروازهای رزمی انجام شده در شش‌ماهه نخست سال ۱۳۵۹، طی جدول شماره ۱-۳ به شمار ۱۲ هزار و ۳۸۵ نوبت ارائه شده است. حال شمار پروازهای رزمی انجام شده در طول سال ۱۳۶۱ در قالب جدول شماره ۲-۴ ارائه می‌شود. ملاحظه این روند نشان می‌دهد که در سال ۱۳۶۱، با نگرش به کاسته شدن از تعداد خلبانان و هواپیماها، جمع مأموریت‌های رزمی نهاجا بالغ بر ۱۲ هزار و ۸۱٦ نوبت بوده که نسبت به سال ۱۳٦۰، شمار هزار و ۷۰۸ نوبت کاهش نشان می‌دهد که حاکی از تحلیل رفتن ۱۱ درصدی توان هوایی نهاجا نسبت به سال ۱۳۶۰ و ۹۰ درصدی نسبت به شش‌ماهه دوم ۱۳۵۹ بوده است. بدیهی است با این روند و میزان توان تولید پرواز باقی‌مانده برای هواپیماهای شکاری نهاجا، درآن زمان می‌شد فقط از آسمان کشور به صورت محدود و در سطح تاکتیکی دفاع کرد و برای عملیات‌های آفندی باهدف ورود به خاک عراق و تصرف بخشی از سرزمین‌های آن کشور، حداقل توانی معادل دو برابر این میزان لازم بود.

جدول شماره ۲-٤

آمار پرواز رزمی ماهیانه جنگنده‌های نهاجا در سال ۱۳٦۱ (جمع ۱۲۸۱٦نوبت)

فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	مهر	آبان	آذر	دی	بهمن	اسفند
۱۳۴۹	۱۳۹۶	۱۴۱۸	۱۱۳۷	۱۲۷۴	۱۱۶۸	۱۰۶۲	۱۰۰۳	۶۶۵	۷۳۲	۷۸۲	۸۳۰

در ادامه، یک مقایسه کلی و آماری از روند پروازهای رزمی ماهیانه جنگنده‌های نیروی هوایی از روز آغازین جنگ تا پایان سال ۱۳٦۱، در جدول شماره ۳-٤ ارائه که طی این مدت (۳۰ ماه) شمار ۳۹ هزار و ۷۲۵ نوبت پرواز رزمی در نهاجا صورت گرفته بوده است.

در پایان، یک آمار کلی از شمار پروازهای خدمات رزمی هواپیماهای ترابری در این مقطع که ۳۰ ماه از جنگ سپری گشته است (از نیمه دوم سال ۱۳۵۹ و سال۱۳٦۰ و ۱۳٦۱) در جدول شماره ۳-٤ ترسیم شده است. در این دوره، جمع مأموریت‌های عملیاتی سامانه ترابری نهاجا به ۳۹ هزار و ۹۸۳ نوبت می‌رسد که تا این مقطع، اندکی (۲۵۸ نوبت) از شمار مأموریت‌های رزمی بیشتر است.

جدول شماره ۳-٤

پروازهای خدمات رزمی سامانه ترابری نهاجا در اول مهر ۱۳۵۹ تا پایان سال ۱۳٦۱ (جمع ۳۹۹۸۳)

سال	فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	مهر	آبان	آذر	دی	بهمن	اسفند
۵۹	-	-	-	-	-	-	٤۳۲	۱۷۸٤	۱٤٦۲	۱٦۵۹	۱٤۲۵	۱٦۲۷
٦۰	۱۲۵٤	۱۱٦٦	۱۱٤۵	۱۲۲۳	۱۵۵۰	۱۵٤۲	۱٤٤۹	۱۳٦٤	۱۳٦۳	۱۰۱۷	۱۰٤۸	۱۰٦۱
٦۱	۱٤۲٤	۱۹۱۵	۱٦۳۲	۱٦۵۲	۱۵۷۳	۱٤٦۵	۱٤٤۲	۱۱٤۱	۱۰۲٦	۸۷٤	۱۲۵۷	۱۰۱۰

ت ـ تحلیلی بر عملیات‌ها و نبردهای هوایی سال سوم جنگ

عملیات‌های انجام شده در سال سوم جنگ، بویژه عملیات «والفجر مقدماتی» که در آستانه ۲۲ بهمن ۱۳٦۱، «والفجر ۱، ۲ و ۳» که به ترتیب در ۲۱ فروردین، ۲۹ تیر و هفتم مرداد ۱۳٦۲، صورت پذیرفتند نه تنها موفق نبودند، بلکه موجب شکاف بیشتر فرماندهان سپاه پاسداران و ارتش شدند و درپی ناکامی‌های حاصله که قطعاً بخشی از آنها به اختلافِ نظرهای عمیق فی‌مابین نیروهای سپاه و ارتش بازمی‌گشت، لذا به فرمان حضرت امام خمینی(ره) برای هماهنگی بین ارتش و سپاه طی حکمی در ۱۳٦۲/۱۱/۳۰، آقای هاشمی رفسنجانی به فرماندهی جنگ منصوب شد. و به منظور ایجاد وحدت، اقدام به تشکیل ستادی به نام قرارگاه «خاتم‌الانبیا» کرد. هدف از تشکیل قرارگاه خاتم این بود که با تحت فرماندهی گرفتن دو قرارگاه «کربلا» سازمان یافته توسط ارتش و «نجف» متشکل از برادران سپاه، کّل روند جنگ تحت نظر یک ستاد طراحی و اجرا نمایند که پس از ماه‌ها تلاش «عملیات خیبر، توسط این ستاد طرح‌ریزی شد که فرایند آن در مبحث بعدی تشریح شده است.

با این پیشینه، در پایان این مبحث خلاصه‌ای از آمار عملیاتی و برخی از سوانح تلخ نهاجا در سال سوّم جنگ به شرح زیر ارائه می‌شود: نیروی هوایی در این مدت (از ۱۳٦۱/۷/۱ تا ۱۳٦۲/٦/۳۱) درمجموع با انجام ۱۷ هزار و ٤٤۰ نوبت مأموریت رزمی مقدار ۳۱۳/٤ تن انواع مهمات اعم از بمب و موشک را به روی دشمن فروریخت و شمار شش هزار و ۹۹٤ نوبت پرواز ترابری سنگین را در اجرای مأموریت‌های خدمات رزمی همچون شناسایی الکترونیکی، سوخت‌رسانی و ترابری نفرات اعم از نیروهای رزمنده، مجروحین و شهدا به همراه تجهیزات را به ثبت رسانید و در کّل با ۲٤ هزار و ٤۳٤ نوبت پرواز عملیاتی، سال سوم جنگ پایان یافت. این تعداد پرواز در مقایسه با سال دوم جنگ شش هزار و ۱۳۷ نوبت کاهش نشان می‌دهد که به

طور متوسط روزانه ٦٧ نوبت پرواز انجام شده است و نسبت به سال دوم جنگ روزانه ١٦ نوبت و در قیاس با سال اول جنگ ٥٥ نوبت کاهش نشان می‌دهد و در مقابل، عراق در سال سوم ٢٩ هزار و ٦١٤ نوبت پرواز عملیاتی انجام داده است که پنج هزار و ١٧٠ نوبت بیشتر از نهاجاست، در این سال، ٤٢ فروند هواپیما و ٢١ فروند بالگرد از دشمن ساقط شد و ایران نیز دو فروند هواپیمای شکاری «اف٤» خود را از دست داد و هشت نفر از خلبانان نهاجا شهید و یک نفر نیز مفقودالاثر شد.

١) مروری بر خاطره شهید حسین دل‌حامد از شهدای بزرگ سال سوم

یکی از خلبانان صاحب نامی که در سال سوم (١٣٦١/١١/٦) به شهادت رسید، سروان خلبان حسین دل‌حامد، برادر ستوانیکم خلبان شهید ابراهیم دل‌حامد (که جهت انهدام هدفی در موصل در مورخ ١٣٥٩/٧/١٨ شهید شد) بود که به اتفاق «سرهنگ٢ علی‌محمد سلیمانی» در یک نبرد هوایی در خلیج فارس با هواپیمای «اف٤» شهید شدند.

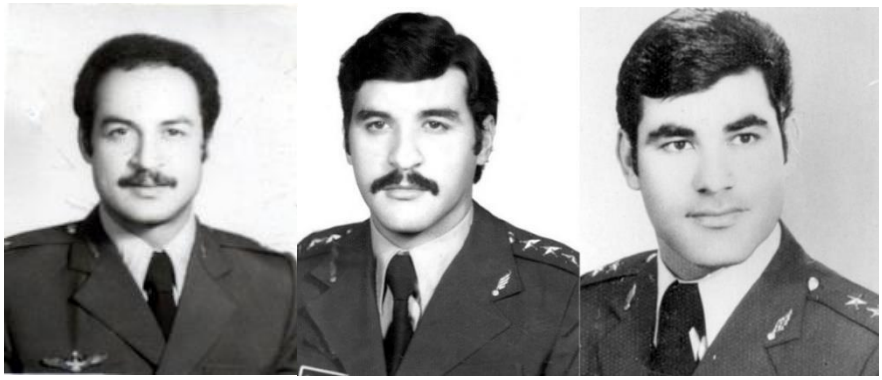
این جنگنده با نام پروازی «نتیجه-٢٢» در ساعت ١٣:٢٩ از فرودگاه بوشهر به صورت اسکرامبل برخاست و در ساعت ١٣:٤٤ برفراز خارک ناپدید شد. در عملیات جستجو برای نجات خلبانان این هواپیما، قطعاتی از هواپیما که از آب سبکتر بودند، روی آب دریا مشاهده و از آب گرفته شدند که نشان می‌داد هواپیما به سطح دریا برخورد کرده و به درون آب رفته است، آثاری از خلبانان یافت نشد، سرهنگ دوم سلیمانی از افسران بسیار شایسته نیروی هوایی بود.

سروان حسین دل‌حامد، در سال قبل نیز به اتفاق سروان خلبان شهید «اسماعیل گراوند»، در مورخ ١٣٦٠/٨/٤ طی یک مأموریت رزمی چند فروند هواپیمای دشمن را تا عمق خاک عراق تعقیب می‌کنند و به دلیل کمبود سوخت لاجرم به آسمان کشورمان در خلیج فارس برمی‌گردند و در حالی که اقدام برای سوختگیری هوایی کرده بودند، در یک غافلگیری توسط جنگنده‌های دشمن مورد هدف قرار می‌گیرند و مجبور به ترک هواپیمای «اف٤» در خلیج فارس می‌شوند. در این درگیری خلبان کابین جلو به شهادت می‌رسد و خلبان کابین عقب (شهید حسین دل‌حامد) پس از قریب سه شبانه‌روز مبارزه با تنهایی، کوسه‌ها و مرگ، سرانجام به صورت معجزه‌آسایی در یک حالت بسیار عارفانه نجات یافت و خیلی زود به یاری همرزمانش شتافت و به‌رغم معافیت از پروازهای رزمی، داوطلبانه در نبردهای دشوارتری به جنگ با دشمن ادامه داد تا این که در ششم بهمن ١٣٦١ بار دیگر در یک درگیری نابرابر هوایی، مجبور به ترک هواپیمای آسیب دیده در خلیج فارس شد؛ ولی این بار روح بلند او به ملکوت اعلی عروج کرد و پیکر مطهرش طعمه دریا شد. «روانشان شاد»

۲) چگونگی سقوط هواپیمای شناسایی «آر.اف۴» و شهادت دردناک سروان نادری‌نیا

یکی از سوانح دردناک، سقوط یک فروند هواپیمای شناسایی «آر.اف۴» به فاصله یک روز بعد از شهادت حسین دل‌حامد بود که جهت آشنایی پژوهشگران گرامی به فرایند شناسایی در نبردهای هوایی، نحوه سقوط آن تشریح می‌شود:

در ساعت ۱۲:۱۰ روز هفتم بهمن‌ماه ۱۳۶۱، پایگاه موشکی عمار یک تیر موشک «هاگ» به سوی هواپیماهای دشمن شلیک می‌کند که موشک در هوا منفجر شده و در همان لحظه یک تیر موشک ضدرادار هواپیمای عراقی به سوی رادار پایگاه موشکی عمار شلیک شده و از بالای سر آنتن رادار گذشته و دو کیلومتر فراتر فرود آمد و منفجر شد.



تصویر شماره ۲-٤

از راست: خلبان شهید سروان ابراهیم دل‌حامد (شهادت ۱۳۵۹/۷/۱۸)، خلبان شهید سروان حسین دل‌حامد (شهادت ۱۳٦۱/۱۱/٦) که پایگاه دهم چابهار به نام آنان مزین شده است. شهید سروان حمید نادری‌نیا (شهادت ۱۳٦۱/۱۱/۷)

چیزی نگذشت که ایستگاه رادار دزفول پس از دفع این حمله رادار خود را روشن کرد و هواپیمای سوخترسان به همراه دو فروند جنگنده «اف۱۴» با معرف «عقاب۶۱» و «عقاب۶۲» وارد منطقه شدند. خلبانان شناسایی «آر.اف۴» نیز با نام پروازی «آرش۱۱» به ارتفاع مناسب در منطقه رسیدند و عملیات «ناصر» یعنی عکسبرداری هوایی از منطقه آغاز شد. سرانجام در ساعت ۱۴:۴۵ و ۱۴:۴۸ هواپیماهای مدافع دشمن کشف شدند و «عقاب۶۱» موشک فونیکس خود را به سوی هدف شلیک کرد که یکی از هواپیماهای دشمن سرنگون و بقیه متواری شدند و خلبانان هواپیمای شناسایی «آرش۱۱» با سرعت فوق صوت برای عکسبرداری روانه منطقه موردنظر (غرب فکه) شدند، غافل از این‌که در ارتفاع پایین چند فروند هواپیمای میراژ در کمین دشمن به

سوی این گروه پروازی خیز برداشته و موشک‌های خود را شلیک کرده‌اند. یکی از موشک‌ها به هواپیمای شناسایی «آر.اف۴» اصابت کرد و خلبان کابین عقب به نام ستوانیکم فرج‌اله فرسیابی با استفاده از صندلی پران هواپیما را ترک کرد و خلبان کابین جلو به نام سروان نادری‌نیا سعی می‌کند که هواپیما را کنترل و به فرودگاه اهواز جهت فرود برساند.

در کنار او سرگرد ناصر ادراکی خلبان هواپیمای«اف۱۴» با معرف «عقاب۶۱» او را تا آخرین لحظه همراهی می‌کند و شوربختانه هنگام پایین دادن چرخ‌ها (ارابه فرود) متوجه می‌شود که چرخ هواپیمای شناسایی پایین نمی‌آید. ارتباط رادیویی او نیز براثر اصابت موشک قطع شده و سوخت هواپیما به بیرون روانه شده و به صورت پودر بیرون می‌ریزد، در این لحظه خلبان هواپیمای شناسایی سعی می‌کند که از هواپیما بیرون بپرد، اما صندلی‌پران هواپیما نیز از کار افتاده بود و سرانجام نمی‌تواند خود را از این سفینه مرگ برهاند و در کنار باند پروازی اهواز با زمین برخورد کرده و منفجر می‌شود.

خلبان هواپیمای«عقاب۶۱» سرگرد ناصر ادارکی که تا آخرین لحظه همراه این ماجرا و هواپیمای سانحه دیده بود داستان غم‌انگیز شهادت سروان حمید نادری‌نیا را گزارش می‌کند.

در این سانحه خلبان کابین عقب در نزدیکی پاسگاه عبدالخان در ۴۵ کیلومتری جنوب شوش با چتر فرود آمد و به علت ترک هواپیما از ارتفاع بالا و سرعت زیاد، چشم راست او آسیب جدی دید و او را با بالگرد از عبدالخان به پایگاه هوایی دزفول و سپس به تهران منتقل کردند که در نهایت در پی معالجات فراوان سرانجام از داشتن چشم راست محروم و جانباز شد.

۲ـ نبردهای هوایی سال چهارم جنگ و عملیات «خیبر»

سال چهارم دفاع مقدس درحالی آغاز شد که جهت ایجاد پویایی در سامانه نیروی انسانی نهاجا، سرهنگ محمدحسن معینی‌پور از فرماندهی نهاجا برکنار و به جای او سرهنگ خلبان هوشنگ صدیق در مورخ ۱۳۶۲/۹/۴ به فرماندهی نهاجا منصوب شد.

سرهنگ صدیق، از خلبانان نام‌دار «اف۴» بود که آموزش‌های خلبانی جت را در سال ۱۳۴۵ در کشور پاکستان طی کرده بود، او از فرماندهان جوان، لایق، کم‌گوی و با تدبیر بود که قبل از انتصاب به این سمت، مسئولیت فرماندهی منطقه هوایی مهرآباد را عهده‌دار بود. در سامانه فرماندهی سرهنگ صدیق، تعدادی از فرماندهان انقلابی پایگاه‌های نهاجا

مسئولیت‌های بالایی را در ستاد فرماندهی نهاجا متکفل شدند که در این بین می‌توان به افسران فرمانده به شرح زیر اشاره کرد:

سرهنگ اصغر سفیدموی‌آذر (فرماندهی پایگاه ششم) به سمت جانشین فرماندهی نهاجا، شهید بابایی (فرماندهی پایگاه هشتم) به سمت معاونت عملیات، سرهنگ عباس عابدین (فرماندهی پایگاه چهارم) ابتدا به سمت جانشین معاونت عملیات و سپس رئیس ستاد نهاجا، سرهنگ محمود خضرایی (فرماندهی پایگاه سوم) ابتدا به‌سمت فرماندهی پدافند هوایی و سپس فرماندهی آموزش‌های هوایی نهاجا، سرهنگ ایرج عصاره (فرماندهی پایگاه دهم) به سمت معاونت لجستیکی نهاجا، سرهنگ رضا سعیدی (فرماندهی پایگاه دوم) به سمت فرماندهی منطقه هوایی مهرآباد و... با ارتقا از درجه سرهنگ دومی به درجه سرهنگی موقت منصوب گشتند. این تحولات در ابتدا موجب پویایی و حرکت‌های خوب انقلابی شد که در مباحث بعدی به برخی از این ابتکارات شهید بابایی اشاره می‌شود، اگرچه نهاجا همچون گذشته با تحریم‌ها، کمبود قطعات یدکی، مشکلات تجهیزاتی و... مواجه بود.

طی سال چهارم در مجموع شش عملیات کوچک و بزرگ انجام گرفت که مسئولیت پوشش هوایی، آتش پشتیبانی و بخشی از لجستیک آن بردوش نهاجا بود. مهم‌ترین عملیاتی که طی این مدت و در اسفند ۶۲ به اجرا گذاشته شد، عملیات «خیبر» بود. بدین صورت که با پایان یافتن عملیات «والفجر۴» در اواخر مهر، منطقه هور با توجه به عارضه‌های طبیعی و صعب‌العبور بودن آن، توسط دشمن و حضور نیروهای اندک وی، متناسب با محورهای تحولات آینده در جنگ بررسی و از سوی قرارگاه «خاتم‌الانبیا» انتخاب شد. البته از نظر سابقه، همزمان با عملیات رمضان و در انتهای سال سوم کار مطالعاتی و شناسایی منطقه هور شروع شده بود.

باچنین پیش زمینه‌ای، عملیات گسترده خیبر در منطقه هور برای اجرا در دستور کار قرارگاه «نجف» سپاه پاسداران قرار گرفت. البته به‌منظور شکستن بن‌بست نظامی در جنگ قبل از آن عملیات «والفجر۵» در نیمه‌شب مورخ ۱۳۶۲/۱۱/۱۲ در منطقه «چنگوله» در نزدیکی منطقه مهران به عنوان عملیات فریب توسط سپاه پاسداران به اجرا درآمد که دست‌آورد محدودی داشت. هم زمان با عملیات «خیبر»، عملیات «والفجر۶» جهت کاهش فشار دشمن در «تنگ چزابه» در ساعت ۲۱ روز سوم اسفند ۱۳۶۲، توسط سپاه پاسداران به اجرا گذاشته شد؛ گرچه این تنگه و تپه‌های اطراف به تصرف در آمد امّا طی پاتک مورخ ۱۳۶۲/۱۲/۲۴، بازپس‌گیری شد و این عملیات هم همان گونه که از سوی آگاهان نظامی متصور و پیش‌بینی

می‌شد، دست‌آورد مهمی دربر نداشت و هر فرماندهان سه گردان از تیپ حضرت ابولفضل و تعدادی زیادی از رزمندگان لشکر۵۷ سپاه پاسداران شهید شدند.

الف ـ عملیات «خیبر» با رویکرد نبردهای هوایی

عملیات «خیبر» را قرارگاه خاتم‌الانبیا برنامه‌ریزی کرد[1]؛ و با به‌کارگیری دو قرارگاه «نجف» و «کربلا» به اجرا درآورد. در مراحل طرح‌ریزی عملیات فرماندهان ارتش حضور نداشتند. آنان معتقد بودند که امکان تأمین آتش توپخانه و تدارک‌رسانی به نیروها در عملیات خیبر وجود ندارد و این‌گونه عملیات‌ها را قبول نداشت. با این حال، عملیات در ساعت ۲۱:۰۰ روز سوم اسفند ۱۳٦۲، تحت هدایت قرارگاه نجف به فرماندهی سپاه پاسداران با رمز یا رسول‌الله از چهار محور طلائیه، مجنون، حربیه، حوبیتر و عُزیر در بخش شمالی منطقه از فکه تا طلائیه تحت فرماندهی قرارگاه نجف و در بخش جنوبی از محورهای طلائیه، ایستگاه حسینیه و پاسگاه زید تا شلمچه تحت فرماندهی قرارگاه «کربلا» آغاز شد. ویژگی برجسته عملیات خیبر، بسیج ۲۰۰ گردان رزمی و در طرح مانور آن، انتقال بخشی از نیروهای تهاجمی با ۸۰ فروند بالگرد هوانیروز، نهاجا و نداجا بود.

هدف اصلی عملیات، تصرف و تأمین جاده بصره-العماره در محدوده «القرنه» تا «العزیر» به منظور قطع ارتباط سپاه‌های سوم و چهارم ارتش عراق و استقرار در شرق دجله و نیز بازکردن یک جبهه در شمال استان بصره بود[2].

۱) شرح عملیات

در روزهای آغازین این عملیات، با برپایی «پد» یا «سکو» برای بالگردهای هوانیروز و نهاجا، در طول شب بخشی از نیروهای عمل کننده و تدارکات به منطقه نبرد جابه‌جا شدند و به ابتکار شهید بابایی؛ آسمان منطقه نبرد توسط چهار فروند هواپیمای شکاری-رهگیر «اف۱٤» با بهره‌گیری از خلبانان ناظر مقدم مجرب به دلیل نقاط کور راداری به صورت بصری تأمین شد[3]؛

۱- سرهنگ موسوی قوی‌دل به عنوان رئیس ستاد، برادر پاسدار رحیم صفوی جانشین رئیس ستاد، برادر پاسدار حسین اعلایی مسئول عملیات و سرهنگ سیروس لطفی (فرمانده سابق لشکر۱٦ قزوین) جانشین معاونت عملیات از نیروی زمینی، این قرارگاه تعیین شده بودند.

۲- علایی، حسین (۱۳۹۱) «روند جنگ ایران و عراق» تهران: نشر مرز و بوم، جلد دوم، صص ۴۹- ۴۱ .

۳- در این عملیات شهید اردستانی که به دلایلی فرماندهی پایگاه پنجم را رها نموده بود و با درجه سرگردی در گردان پروازی دزفول به رزم و آموزش مشغول بود، به عنوان دسیار، مشاور، امین و... در کنار شهید بابایی قرار گرفت که اندیشه‌های والای شهید بابایی و شجاعت رزمی و دیدگاه عالی شهید اردستانی به هم گره خورد به گونه‌ای که این دو از سال‌های پنجم جنگ به بعد علیرغم افزایش کمبودها منشا ابتکارات و خدمات برجسته‌ای در میادین رزم هوایی شدند از جمله این کارها پرواز دو فروندی

و نیز با تلاش شهید ستاری به عنوان معاونت عملیات فرماندهی پدافند هوایی یک آتشبار موشک «هاگ» موسوم به «پیروزی» در حریم قرارگاه نجف مستقر گردید. بعلاوه، هواپیماهای نیروی هوایی و بالگردهای هوانیروز و نیروهای تفنگدار دریایی همراه با دو فروند هاورکرافت نداجا در این عملیات شرکت فعال داشتند. البته پس از این که رزمندگان خودی در جاده «بصره-العماره» با ناکامی و عدم آمادرسانی مواجه شدند، لاجرم دفاع از جزایر نفتی باارزش اقتصادی »مجنون» در دستور کار قرار گرفت!

در روز چهارم اسفند، فرمانده قرارگاه خاتم‌الانبیا دستور داد تا جاده القرنه به قلعه صالح را خلبانان پایگاه چهارم شکاری نا امن سازند. در این عملیات دو فروند «اف۵» با چهار هزار و ۶۰۰ پوند مهمات، یک ستون زرهی دشمن را در هم کوبیدند.

در روز پنجم اسفند، خلبانان اعزامی از تبریز به دزفول و خلبانان پایگاه دزفول با دو دسته دو فروندی «اف۵»، همچنین خلبانان پایگاه ششم شکاری با دو فروند «اف۴» نیروها، ادوات زرهی و خطوط دفاعی دشمن را بمباران کردند.

در روز ششم اسفند، پایگاه تبریز با سه فروند و دزفول با چهار فروند «اف۵» یگان‌های دشمن را بر اساس دستور قرارگاه خاتم بمباران کردند؛ و همزمان گردان۳۱ شکاری از پایگاه سوم نیز به منظور کاهش فشارهای هوایی دشمن با سه فروند «اف۴» تأسیسات صنعتی در محور بعقوبه-سعیدیه را در هم کوبیدند. در روز هشتم، سرگرد سیداسمائیل موسوی در حالی که یک دسته دو فروندی «اف۵ئی» را برای انهدام نیروهای دشمن در جاده «الریالرنه»، «قلعه‌صالح» لیدری می‌کرد، در مسیر مأموریت، هواپیمایش با پرندگان اطراف هور برخورد کرد و در آخرین لحظات، هواپیمای آسیب دیده را ترک کرد و در هور افتاد که یکی از خلبانان شجاع بالگرد نداجا «ناخدا سوم نبی‌پور»، این خلبان قهرمان را نجات داد، البته قبل از خلبان نبی‌پور، سروان عقیلی خلبان شنوک ایرانی نیز تلاش‌هایی کرد، اما موفق به نجات وی نشد. سرانجام او با بدنی دردناک به قرارگاه نجف برده شد.

جنگنده‌های «اف۱۴» بر فراز رزمندگان در عملیات خیبر با استفاده از افسران ناظر مقدم یود که نگارنده خود به همراه سروان خلبان شهید علیرضا بیطرف، سروان خلبان شهید محمدرضا شادنژاد در کنار شهید اردستانی و شهید بابایی به عنوان افسر ناظر مقدم در قرارگاه‌های «خاتم‌الانبیا» و «نجف» از ابتدا تا پایان عملیات «خیبر» حضور داشته و مسئولیت هدایت و نظارت بخشی از دسته‌های پروازی «اف۱۴» را به صورت بصری عهده‌دار بوده است.

تصویر شماره ۳-۴

یک عکس تاریخی از شهید بابایی با لباس بسیجی در منطقه عملیاتی خیبر (کنار شط‌علی)
به ترتیب از سمت راست: استوار حسن دوشن دستیار شهید بابایی، سروان حسین خلیلی،
شهید عباس بابایی و بسیجی ناشناس

در روز نهم اسفند، خلبانان پایگاه ششم شکاری با دو فروند «اف۴ئی» مواضع دشمن را در پشت دریاچه ماهی با شش هزار و ۷۲۰ پوند مهمات مورد حمله هوایی قرار دادند و در روز دهم اسفند این مأموریت با هدف درگیری در حوالی نشوه انجام گرفت.

در این نبردها، دشمن با دقت و هوشیاری از مواضع خود دفاع می‌کرد و موانع بازدارنده‌ای که بر سر راه یگان های ارتش بود، همان موانعی بودند که در عملیات رمضان نتوانسته بودیم از آنها عبور کنیم و سرانجام عملیات درتمام محورها به اصطلاح کپ کرده و پس از چندین روز نبرد سنگین در محورهای مختلف، تنها جزایر مجنون البته جزیره شمالی و بخش کوچکی از جزیره جنوبی در اختیار یگان‌های سپاه پاسدارن تحت فرمان قرارگاه «نجف» قرار گرفت و در محور طلائیه نیروهای ارتش و تعدادی داوطلب سپاه تحت هدایت شهید صیادشیرازی از قرارگاه «کربلا» به دلیل استحکامات صعب‌العبور و تنظیم دقیق آتش سنگین توپخانه همان گونه که پیش‌بینی نیز شده بود، نتوانستند معبری قابل قبول برای لجستیک نیروها فراهم سازند و عملیات هلی‌برن شبانه هم با همه مشقاتش کفایت لجستیک نیروهایی را که قصد تصرف بزرگراه «العماره-بصره» را داشتند، نمی‌کرد.

در روزهای سیزدهم و بیستم اسفند، دوبار عکس هوایی به شیوه دستور رزمی ناصر از منطقه عملیات گرفته و دراختیار فرماندهان قرارگاه مشترک خاتم گذاشته شد.. خلبانان جنگنده «اف۱۴» از پایگاه هشتم اصفهان، روز پانزدهم بهمن ۱۳۶۲، به صورت پروازهای دو فروندی به عنوان «مینی آواکس» بر فراز قرارگاه «خاتم‌الانبیا»، «کربلا» و «نجف» در ارتفاع پایین و بالا به مراقبت مسلحانه پرداختند و گاهی در غیاب آنان، خلبانان «اف۴» از همدان تحت هدایت شهید بابایی منطقه را پوشش می‌دادند.

۲) پیامدها و نتایج عملیات

دشمن برای شکست نیروهای ایرانی از کلیه ابزار ممکن استفاده کرد و باردیگر حمله به مناطق مسکونی را از سرگرفت؛ برای مثال: در نیمه‌شب جمعه پنجم اسفند که فشار یگان‌های ایرانی زیاد شد، پست‌های شنود اطلاع دادند که در ساعت ۰۳:۳۰ بعد از نیمه‌شب، برج‌های دیدبانی عراق گزارش از پیشروی نیروهای ایرانی می‌دادند و از فرماندهان خود کسب تکلیف می‌کردند و بلافاصله ساعت ۰۵:۰۲ علائم فعال شدن موشک‌های زمین به زمین دریافت می‌شد و در ساعت ۰۵:۲۶ شهر بروجرد مورد اصابت دو فروند موشک زمین به زمین قرار گرفت و دقایقی بعد با شلیک دو فروند موشک دیگر دشمن، شهر خرم‌آباد به خاک و خون کشیده شد. در همین روز شهرهای پل‌دختر، کوهدشت، سقز و مهاباد بمباران شدند و در مجموع صدها واحد مسکونی ویران، ۱۲۵ تن از هموطنان بی‌گناه در دم شهید و ۷۹۵ نفر مجروح شدند و در فردای آن روز، شهرهای بانه و ایلام نیز مورد حملات هوایی جنگنده‌های دشمن قرار گرفتند. این در حالی بود که تمام توان پروازی جنگنده‌های نهاجا بویژه هواپیماهای «اف۱۴» در منطقه عملیات ساماندهی شده بود و شهید بابایی رئیس ستاد قرارگاه ویژه عملیات هوایی جنوب، حفاظت و مراقبت مسلحانه هوایی قرارگاه‌های «خاتم‌الانبیا»، «کربلا» و بیش از همه قرارگاه «نجف» را در اولویت قرار داده بود و یک پایگاه موشکی به نام «پیروزی» نیز به ابتکار شهید ستاری در جنوب قرارگاه نجف مستقر شده بود و توپ‌های اورلیکن و ۲۳ میلیمتری نیز در اطراف این قرارگاه گسترش یافته بودند. درنتیجه مناطق مسکونی از دفاع هوایی اندکی برخوردار بودند.

با شدت گرفتن بمباران شهرهای مرزی، عملیات خیبر در روز ۲۳ اسفند، پس از ۲۰ روز نبرد زمینی از سوی قرارگاه خاتم‌الانبیا خاتمه یافت و دستاورد آن، تنها تصرف جزایر نفتی

مجنون بود که فاقد ارزش راهبردی از نظر تسهیل در عملیات‌های آتی بود و به دلیل نگهداری دشوار آن، پس از چند روز دفاع از این جزایر به ارتش جمهوری اسلامی ایران واگذار شد که بر اثر بمباران و آتش توپخانه دشمن به طور متوسط روزانه ۱۰ نفر از نیروهای ارتش در این جزایر و اطراف آن به شهادت می‌رسیدند.

خلاصه این که اجرای عملیات خیبر نتوانست به اهداف اصلی خود که تسخیر جاده بصره - العماره بود، دست یابد. مع‌الوصف با تحمل خسارات سنگین، منطقه‌ای به وسعت حدود ۱۰۰۰ کیلومتر مربع در منطقه هور به همراه جزایر مجنون شمالی و جنوبی مجموعاً به وسعت ۱۶۰ کیلومتر مربع به تصرف نیروهای خودی در آمد. البته با وجود بمباران‌های پیاپی شیمیایی دشمن در منطقه، رزمندگان ایرانی هم توانستند، تلفات سنگینی به دشمن وارد کنند، هر چند تعداد زیادی از نیروهای بسیجی همراه فرماندهان بزرگی از سپاه پاسداران همچون سردار ابراهیم همت، حمید باکری، اکبر زجاجی، مرتضی باغچیان، بهروز غلامی و حسن غازی و... به همراه یک هزار و ۸۰۰ نفر از رزمندگان به درجه رفیع شهادت نائل شدند و ۱۵ هزار نفر مجروح شدند؛ همچنین بر اثر حملات شیمیایی دشمن، ٤٠ نفر شهید و ۲۵۰ نفر مصدوم شدند. در این عملیات، پنج فروند بالگرد هوانیروز دچار سانحه شدند که خلبان یک فروند بالگرد «شنوک» سرگرد غلام‌علی عادل‌پور از معلم خلبانان حاذق نهاجا بود که به اتفاق کمک خلبان خود سروان محمد ترابی‌نژاد بر اثر حمله جنگنده‌های عراقی به آنها در تاریکی شب مورخ ۱۳٦۲/۱۲/۱۵، دچار سانحه شدند و ۳۳ تن از بسیجیان و دیگر سرنشنان بالگرد همگی به شهادت رسیدند. دراین عملیات، پنج فروند بالگرد «شنوک» و ۱۵ فروند بالگرد «آ.بی۲۱٤» نهاجا به اتفاق تعدادی خلبان بالگرد از جمله: حاج‌آقا زینعلی، سرهنگ طاهری، سرهنگ عقیلی، سرگرد عادل‌پور، سروان داود اردانی، سروان کیانی و... فعالانه شرکت داشتند[1].

در ادامه، مشخصات خلبانانی که هواپیماهای آنها حین اجرای عملیات و دیگر نبردهای هوایی این دوره آسیب دیدند و مجبور به ترک هواپیما شدند، همراه با اقدامات عملیاتی شاخص نهاجا در عملیات خیبر طبق جدول شماره ۴-۴ ارائه شده است.

۱- سرگرد خلبان سیداسماعیل موسوی «اف۵ئی»، ۲- سروان خلبان علی‌اصغر حق‌مدد میلانی «اف۵ئی» ۳- سرگرد خلبان اکبر معنوی‌نژاد/ ستوانیکم خلبان ابولقاسم عبیری «اف٤»

۱- خاطرات سرهنگ خلبان ب داود اردانی از پیشکسوتان نهاجا

جدول شماره ٤-٤

تعداد پروازهای انجام شده در عملیات خیبر

مأموریت	پشتیبانی نزدیک هوایی	گشت رزمی و اسکرامبل	ترابری هوایی	سوختگیری هوایی	عکسبرداری و اطلاعات‌شناسایی	هواگردهای سرنگون شده	مهمات و بارجابه‌جا شده
تعداد	۲۰ نوبت	٦۳۱ نوبت	۹۲٤نوبت	۹۵ نوبت	٦۱ نوبت	۱٦ نوبت	۹۸ تن

حال چگونگی سقوط یک فروند «اف٤» یادشده فوق طبق خاطرات سرتیپ۲ آزاده ابولقاسم عبیری به شرح زیر از نظر می‌گذرد:

«درپی حملهٔ هوایی دشمن به شهرهای ایران، حضرت امام (ره) سرانجام دستور مقابله به مثل را صادر کردند[1]. عراقی‌ها مردم شهر بانه را در حالی که مشغول تظاهرات بودند، بمباران کرده و شمار زیادی از مردم غیرنظامی شهید شده بودند. قرار شد یک دستهٔ پنج‌فروندی در ۲۴ اسفند ۱۳۶۲، شهر «بعقوبهٔ عراق» را که همجوار بغداد است، در تلافی حملات ددمنشانهٔ صدام بمباران کنند. من در کابین عقبِ سرگرد اکبر معنوی‌نژاد برنامه شدم. بعد از توجیه مفصل، هنوز آفتاب نزده پرواز کردیم و هدف را با دقت زدیم. تمام شهر را آتش و دود فراگرفته و از چند جا شعله‌های بزرگی از آتش به هوا برخاسته بود. گردش کرده و به سمت مرز خودی برگشتیم. معنوی‌نژاد، در ارتفاع پایین پرواز می‌کرد. یک فروند هواپیمای «میگ۲۳» به دنبال ما بود و قصد شلیک موشک داشت که پایین بودن ما این شانس را از خلبان آن گرفته بود. اما توپ‌های پدافند با شدت، دیوار آتش درست کرده بودند و هرازگاهی گلوله‌ای به هواپیما می‌خورد. بالای سدّ دربندیخان عراق صدمهٔ جدی به هواپیما وارد شد که باید آن را ترک می‌کردیم. کابین جلو (پس حصول اطمینان از عدم تعقیب توسط دشمن) همهٔ سرعت هواپیما را به ارتفاع تبدیل کرد. به ارتفاع بیست هزار پا رسیدیم. هواپیما از حرکت بازایستاد. با هماهنگی دستهٔ پرتاب صندلی را کشیدیم و هر دو به سلامت بیرون پریدیم[2]». این خلبان آزاده

۱- پس از ماه‌ها تجاوز و بمباران شهرها توسط دشمن و سکوت مجامع بین‌المللی، دیگر صبر مسئولین به سرآمد و عملیات مقابله به مثل به شرحی که بعداً در مبحث «جنگ شهرها» ارائه می‌شود، در دستور کار نهاجا قرار گرفت.

۲- مهرنیا، احمد (۱۳۹۳) «ستاره‌های نبردهای هوایی»، تهران: انتشارات سوره مهر، جلد دوم، چاپ اول، ص ۳۱۷.

در مأموریت مشابه دیگری به اتفاق سرگرد خسرو غفاری در بغداد در مورخ ۶۴/۳/۱۸ هواپیمایش سرنگون شد که شرح آن در مباحث بعدی (جنگ شهرها) آمده است. نظر به این که عراق در این مقطع سه راهبرد جنگ نفت‌کش‌ها، جنگ شهرها و بمباران شیمیایی را در پیش گرفته بود. در ادامه فرایند جنگ نفتکش‌ها از نظر می‌گذرد.

ب ـ فرایند حمله به نفتکش‌ها و تأسیسات اقتصادی

حمله به زیرساخت‌های صنعتی و منابع و مراکز اقتصادی در دوران دفاع مقدس را می‌توان به طور کلی در قالب سه مرحله توصیف کرد. از نظر سابقه، نخستین مرحله حمله به زیرساخت‌ها، منابع و مراکز اقتصادی و نیز شناورها و اهداف دریایی از همان روزهای اول جنگ تحمیلی آغاز شد[1]؛ ولی به دلیل برخورداری ایران از «برتری هوایی»، حملات عراق عمدتاً به منابع و مراکز اقتصادی استان خوزستان به صورت جنگ تمام عیار و اغلب استان‌های مرزی در غرب کشور به صورت محدود صورت می‌گرفت. ولی این روند با آزادسازی خرمشهر و سرزمین‌های مورد تصرف عراق در سلسله عملیات پیروز در خوزستان به تدریج شدت یافت.

در این مرحله، به دلیل برتری هوایی در آسمان، خسارات وارده به عراق بویژه در سه ماه نخست جنگ به مراتب بالاتر از جمهوری اسلامی ایران بود و این عامل یکی از دلایل متوقف شدن موتور جنگی ارتش عراق در نقاط غیرقابل دفاع در خطه خوزستان بود.

مرحله دوم جنگ اقتصادی عراق علیه ایران از بهار سال ۱۳۶۳، با جنگ نفت‌کش‌ها آغاز شد. پس از آن که در اوایل سال ۱۹۸۴ نیروهای آب-خاکی ایران در یک عملیات شبانه (خیبر)، موفق به تصرف جزایر مجنون در نزدیکی بصره شدند، وقتی عراق به‌رغم تلاش‌های مکرر موفق به بازپس‌گیری جزایر نشد، ابتدا به سلاح شیمیایی متمسک شد و چون نتوانست موازنه جنگ را به نفع خود تغییر دهد، علاوه بر جنگ شهرها و شیمیایی، با رویکردی دیگر جنگ اقتصادی و حمله به کشتی‌های بازرگانی را در پیش گرفت[2].

۱- در خصوص شکل‌گیری جنگ نفت‌کش‌ها از نظر سابقه باید این نکته را یادآور شد: همان گونه که در مباحث نبردهای اولیه روزهای آغازین جنگ تشریح شد، در عرصه دریا، نداجا در ۵۲ روز ابتدای جنگ با پشتیبانی قاطع هوایی نهاجا، طی عملیات‌هایی ابتدا پایانه‌های بزرگ نفتی «البکر» و «الأُمّیه» را نابود کرد و سپس در هفتم آذر ۱۳۵۹، در عملیات مروارید موفق شد؛ نیروی دریایی دشمن را از صحنه جنگ خارج و تا پایان جنگ سیادت دریایی را در خلیج فارس مقابل عراق حفظ کند. قطعاً انجام این عملیات‌ها همراه با عملیات انهدام زیرساخت‌های عراق توسط جنگنده های نهاجا تأثیرات شگرفی در از کارافتادن موتور جنگی ارتش عراق داشت. لذا ارتش بعثی به دلیل منزوی شدن کامل نیروی دریایی خود پس از سلسله عملیات پیروزمند ایران، به منظور ریکاوری و برون‌رفت از وضعیت وخیمش در جنگ، با استفاده از قدرت هوایی، متقابلاً جنگ اقتصادی و حمله به نفت‌کش‌ها را درپیش گرفت.

۲- کبکان، جان (۲۰۰۴) «جنگ عراق» ترجمه نجله خندق، تهران: انتشارات دانشگاه امام حسین، چاپ اول-۱۳۸۶، ص ۹۷.

در این سال (۱۳۶۳)، با پشتیبانی قدرت‌های فرامنطقه‌ای، این نبرد وارد مرحله جدیدی شد. عراق ابتدا حمله به شناورهای حامل انرژی را به صورت سازمان یافته با استفاده از هواپیماهای اجاره‌ای سوپراتاندارد و موشک‌های «اگزوسه[1]» فرانسوی که قادر به نشانه‌گیری دقیق اهداف دریایی از فاصله دور و قدرت تخریب بالا بودند، آغاز کرد و موجب شد تا جمهوری اسلامی ایران سیاست مدارا را کنار نهاده و واکنش نشان دهد. به این ترتیب، نوعی جنگ در دریا عمدتاً با استفاده از نیروی هوایی در خلیج فارس شکل گرفت که به جنگ نفت‌کش‌ها شهرت یافت. در واقع جنگ نفتکش‌ها، یک رویارویی هوایی - دریایی، میان دو نیروی هوایی عراق و ایران برای تهاجم و دفاع از کشتیرانی غیرنظامی در خلیج فارس بود که به تدریج بازیگران دیگری را درگیر خود کرد. عراق، محوریت جنگ را از خشکی به سمت دریا متمایل کرده بود و می‌خواست اقتصاد جنگ و در آمدهای ارزی جمهوری اسلامی ایران را نابود کند و با کمک‌های مادی و مساعدت‌های کشورهای حاشیه خلیج فارس، اغلب کشورهای خاورمیانه و قدرت‌های استکباری، با نابودی یا تضعیف توان اقتصادی کشور، روحیه مردم ایران را نسبت به جنگ متزلزل کرده و مسئولین کشور را وادار به عقب‌نشینی در دفاع از حقوق حقه ایران نماید. از این روی اغلب خبرگان نظامی، روند جنگ را از سال چهارم به سوی دریایی شدن می‌دیدند و تشدید آن را پیش‌بینی می‌کردند. چرا که ایران برای پیشبرد اهداف جنگ و نیازمندی‌های جامعه و مردم، وابستگی راهبردی به صدور نفت از طریق اسکله‌های جزیره خارک و کشتی‌های حامل نفت و ورود کالاهای اساسی داشت.

در جریان جنگ نفت‌کش‌ها، کشورهای منطقه‌ای حامی صدام حتی آسمان و پایگاه‌های هوایی خود را در اختیار نیروی هوایی عراق قرار داده بودند. جنگنده‌های عراقی با آسودگی خاطر از حریم هوایی آنها عبور و سوخت‌گیری می‌کردند و در صورت بروز هر نوع مشکل نظیر تعقیب به وسیله جنگنده‌های ایران، در پایگاه‌های هوایی این کشورها فرود می‌آمدند.

مرحله سوم جنگ اقتصادی عراق علیه ایران، یک جنگ گسترده و همه‌جانبه علیه زیر ساخت‌های اقتصادی-صنعتی کشورمان در دو سال پایانی جنگ به وقوع پیوست و تأثیرقابل توجهی بر سرنوشت جنگ داشت که در مبحث مربوطه به آن اشاره می‌شود[2].

۱- موشک‌های اگزوسه «EXOCET» یا (MM-39) که قبلاً توانایی‌های آنها در جنگ فالکلند (۱۹۸۲) توسط آرژانتین علیه رزمناو پیشرفته «شیفیلد» و دیگر ناوهای نیروی دریایی انگلیس به اثبات رسیده بود.

۲- یزدان‌فام، محمود «نگاهی سیستمی به بر تأثیر اقتصاد بر پایان جنگ»، فصلنامه مطالعات جنگ عراق و ایران: پژوهشنامه دفاع مقدس، شماره چهاردهم، تابستان ۱۳۹۴، صص ۱۳۳-۱۳۱.

به این ترتیب، پس از عملیات «خیبر» و تصرف جزایر نفتی مجنون به دست رزمندگان ایران، ارتش عراق علاوه بر حمله به مناطق مسکونی و استفاده از مهمات شیمیایی، از ششم اردیبهشت ۱۳٦۳، با توانمندی‌های جدید هوایی، حمله به نفت‌کش‌ها را در خلیج فارس با استفاده از قدرت هوایی رو به افزایش خود به دلایل زیر در ابعاد راهبردی افزایش داد:

(۱) تضعیف اقتصاد ایران از طریق کاهش درآمدهای ارزی نفت، با کاهش تردد کشتی‌های نفتی در مقابل کاهش شدید صادرات نفت عراق در روزهای نخست جنگ؛ (۲) گسترش دامنه نبردها و بین‌المللی کردن جنگ در منطقه خلیج فارس که به سود عراق بود.

در مرحله نخست، در طی این مدت برابر هماهنگی‌های ایجاد شده با سازمان کشتی‌ها و بنادر، وزارت نفت، وزارت اقتصاد دارایی، نیروی دریایی و نیروی هوایی شناورهای تجاری که حامل کالاهای اساسی به مقصد بندر امام بودند، به صورت کاروان‌های جمعی، معمولاً هر هفته یا بیشتر جمع می‌شدند و با اسکورت جنگنده‌های «اف۱٤» و یا «اف٤» نهاجا به همراه ناوهای نداجا در قالب طرح اژدر یا «دستور رزمی اژدر-۲» خود را به بندر امام می‌رسانیدند و به همین ترتیب، شناورهای نفتی حامل نفت خام نیز اسکله‌ها را ترک می‌کردند و در این مقطع برد جنگنده‌های عراقی تا بوشهر محدود بود.

حال در سطور زیرین اشاره‌ای به طرح اژدر و حملات مرتبط به آن می‌شود.

دستور عملیاتی «اژدر-۲« برای روز و دستور عملیاتی «تمساح» برای شب بود که بر اساس آن، نیـروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، کشتی‌های تجاری را باتوجه به ناتوانی نیروی هوایی عراق در عملیات شبانه، به سوی بندر امام روانه می‌ساخت. پس از چندی، دشمن با آگاهی از این موضوع، علاوه بر استفاده از ناوچه‌های جنگی، در یک لحظه حساس بالگرد «سوپرفرلئون» خود را که مجهز به موشک «اگزوسه» فرانسوی کرده بود از کمینگاه خود خارج می‌ساخت و با یک تیر از این موشک، «اگزوسه» یک فروند کشتی را مورد هدف قرار می‌داد. به عنوان نمونه؛ هنگامی که عملیات خارج شدن کشتی‌های تجاری تخلیه شده در بندر امام و بندر ماهشهر در ساعت ۰۱:۱۵ بامداد بر اساس دستور رزمی «تمساح» آغاز شده بود، سحرگاهان مورخ ۱۳٦۱/۱۱/٦ در ساعت ۰٤:۰۰ یک فروند کشتی تجاری هدف موشک مزبور قرار گرفت و به علت آسیب شدید متوقف شد.

در مرحله دوم؛ ایران هم به تدریج ضمن اتخاذ تدابیری از جمله ایجاد اهداف کاذب و مجازی، آماده سازی پایانه بندری شهید رجایی در شهر بندرعباس و نیز تغییر فرایند انتقال

نفت از اسکله‌های «تی» و «آذرپاد» در خارک به پایانه‌های شناور در جزیره «سیری» و سپس «لاوان» در تنگه قرمز و دیگر پدافند غیرعامل، متقابلاً شعار «خلیج فارس یا برای همه امنیت دارد یا برای هیچ‌کس» را سرداد و عملیات مقابله به مثل را از مورخ ۱۳٦۳/۲/۲۲ توسط هواپیماهای نیروی هوایی، علیه کشتی‌های دشمن و حتی کشتی‌های ناشناس درپیش گرفت. البته پس از حملات شیمیایی عراق، شورای امنیت سازمان ملل در ۱۰ فروردین ۱۳٦۳، طی «بیانیهٔ ۵۵۲»، دولت عراق را به خاطر نقض کنوانسیون ۱۹۲۵ ژنو، نکوهش کرد؛ همچنین با شدت گرفتن جنگ نفتکش‌ها، به درخواست کشورهای حاشیه جنوبی یا شش کشور شورای همکاری خلیج فارس در مورخ ۱۳٦۳/۳/۱۰ شورای امنیت تشکیل جلسه داد و برای حفظ امنیت مسیرهای دریایی کشتی‌ها به مقصد کویت و عربستان با تصویب «قطعنامه۵۵۲»، تأکید کرد. به اعتقاد برخی، پذیرش آن توسط عراق، موجب فراهم ساختن جو جهانی علیه ایران و تحکیم روابط کشورهای جنوبی خلیج فارس و عراق شد؛ به طوری که براساس قطعنامه مزبور بلافاصله جنگنده‌های «اف۱۵» سعودی با پوشش هواپیماهای رادار پرنده «آواکس» در مورخ ۱۳٦۳/۳/۱۰ یک فروند «اف٤» نهاجا را مورد هدف قرار دادند و خلبانان آن سروان همایون حکمتی/ سیروس کریمی برای همیشه جاویدالاثر شدند.

یکی دیگر از تلخ‌ترین حوادث حین اجرای طرح اژدر و اسکورت کاروان‌های تجاری در این مقطع روی داد.

در پگاهان مورخ ۱۳٦۳/۵/۲۰، به هنگام اسکورت کاروان‌های تجاری و نفتی توسط هواپیماهای «اف۱٤» تحت عنوان «دستور رزمی اژدر-۲» یا «طرح اژدر»، یک فروند «اف۱٤» نهاجا به خلبانی یکی از حرفه‌ای‌ترین خلبانان نیروی هوایی ایران به نام سرهنگ۲ هاشم آل‌آقا، جانشین شهید بابایی و سروان محمد رستم‌پور به عنوان کابین عقب ساعت ۰۷:۱۰در یک غفلت، توسط رادارهای زمینی عراق رهگیری و هدف موشک هوا به هوای جنگنده‌های دشمن در حوالی سواحل بندر امام در خلیج فارس قرار گرفت که بر اثر سقوط هواپیما، خلبان کابین عقب با استفاده از چتر نجات با تنی مجروح موفق به خروج از هواپیما شد و ساعاتی بعد توسط تیم تجسس و نجات نداجا از دریا نجات پیدا کرد و خلبان کابین جلو جاویدالاثر شد. امیر سرتیپ۲ محمد مسبوق که در نبردهای آن روز شرکت داشته، درباره نحوه غفلت و شهادت شهید آل‌آقا چنین گفته است:

«اینجانب به همراه سروان خلبان اسدالله عادلی از شیراز پرواز کردیم تا جایگزین آنها شویم. قبل از رسیدن به منطقهٔ ایستایی، با آنها تماس رادیویی برقرار کردیم و موقعیت‌شان را روی صفحهٔ رادار پیدا کردیم. چند ثانیه بعد هدفی را دیدم که به آنها نزدیک می‌شود. بلافاصله از طریق رادیو موقعیت هدف را به آنها گفتم. جواب داد: «داریمش.»

حدود ۲۰ مایل با منطقهٔ ایستایی فاصله داشتیم که دیدم هواپیمای مهاجم خیلی به آنها نزدیک شده است. دوباره به او گفتم: «هدف خیلی به شما نزدیک است.» گفت: «می‌خواهیم با کوچیکه خدمتش برسیم.» منظورش استفاده از موشک حرارتیِ هوا به هوای سایدوایندر یا "*AIM-9*" بود. سپس ادامه داد: «لطفاً سکوت رادیویی را رعایت کنید.» چند لحظه بعد کوهی از آتش، در آسمان چشمانم را خیره کرد. خیلی خوشحال شدم. فکر کردم هواپیمای هدف، (توسط آنها) مورد اصابت قرار گرفت. به آنها تبریک گفتم. صدایی دریافت نکردم. دوباره تماس گرفتم. صدایی نیامد. چند بار اسم آنها را صدا زدم. جوابی دریافت نشد. افسر کنترل شکاری رادار بندر امام، با رمز، سرنگونی هواپیمای خودی را اعلام کرد. هیچ‌گاه این صحنه را فراموش نمی‌کنم. آل‌آقا نیز همانند ده‌ها شهید همرزم خود برای همیشه در دل آب‌های نیلگون خلیج فارس مدفون شد..»[1]

در روز ۲۴ مرداد ۱۳۶۳، یک فروند هواپیمای فانتوم پایگاه نهم شکاری بندرعباس مجهز به چهار تیر از موشک‌های ماوریک، برای نخستین‌بار طی یک مأموریت ویژه با هماهنگی فرماندهی «دریا-ساحل» در ستاد ناوگان نداجا در بندرعباس، با شلیک دوتیر از موشک‌های خود، یک فروند کشتی نفتکش بیگانه را در سکوت کامل از پای درآورد! که به دلیل پنهان‌کاری در عملیات، بعد از این، شلیک اینگونه موشک‌ها به «تیر غیب» معروف شد. درنتیجه آمریکایی‌ها برای اثبات حوادث مشابه، تصمیم به برپایی یک سامانه راداری و مراقبت پرواز پیشرفته در امارات متحده عربی گرفتند تا تکلیف این تیرهای غیب معلوم شود!

در مقابل، عراقی‌ها به همین منظور گاهی شب‌ها با انواع جنگنده‌ها، بالگردهای سوپر فرلون و حتی بعدها یک فروند هواپیمای تجاری «فالکون ۵۰» مجهز به کابین میراژ با استفاده از موشک‌های «اگزوسه» به اهدافی در خلیج فارس یورش می‌بردند.

---

۱ - مهرنیا، احمد (۱۳۹۳) «ستاره‌های نبردهای هوایی»، تهران: انتشارات سوره مهر، جلد دوم، چاپ اول، ص ۴۷۵.

در این راستا می‌توان به سقوط یک فروند «اف٤» در نیمه شب بیستم خرداد سال ١٣٦٤، و دیگری در نیمه شب مورخ ١٣٦٤/٧/١٩، از پایگاه ششم شکاری به خلبانی سروان جهانبخش طاهری و ستوانیکم مختار غفوری از پایگاه بوشهر اشاره کرد.

نیروی هوایی ایران هم به ناچار، «سیاست مقابله به مثل» و جنگ نفتکش‌ها را پی گرفت و طرفین تا پایان جنگ، در این زمینه خسارات جبران ناپذیری را به جا گذاشتند. که سازمان ملل را به واکنش وا داشت[1].

به عنوان نمونه؛ با آغاز عملیات «بدر» در روزهای پایانی سال ١٣٦٣، ارتش عراق بار دیگر همچون گذشته برای جبران نقاط ضعف خود، به جنگ شهرها و جنگ نفت‌کش‌ها که تا آن زمان حدود ١٢٧ کشتی مطابق آمار سازمان ملل مورد حمله قرار گرفته بود، شدت بخشید و بار دیگر دامنه آن بالا گرفت به گونه‌ای که مقامات سازمان ملل خواستار توقف آن شدند.

رژیم عراق به ناچار اعلام کرد که یا پایان جنگ! یا ادامه جنگ شهرها و کشتی‌ها! در صورتی که ایران نیز حمله به مناطق مسکونی و کشتی‌ها را متوقف کند، موافق است!. مقوله جنگ نفتکش‌ها بیسار پیچیده و طولانی است و شدت گرفتن آن در سال‌های آخر جنگ یکی از عوامل مهم در خاتمه یافتن جنگ هشت ساله محسوب می‌شود که پرداختن به جزئیات آنها، از موضوع این نوشتار خارج است؛ با این وجود شرح کوتاهی از آن در مباحث سال ششم جنگ و پس از نبردهای «فاو» ارائه می‌شود[2].

پ ـ دیگر وقایع سال چهارم و آمار نبردهای هوایی

یکی از وقایع مهم دیگر در نیمه نخست سال ١٣٦٣ و همزمان با جنگ نفتکش‌ها، مقوله هواپیماربایی بود که در مورخ ١٣٦٣/٣/٢٥ با ربایش یک فروند فرندشیپ یا «اف٢٧» متعلق به نداجا که از تهران به مقصد بوشهر درحال پرواز بود، آغاز شد و پس از فرود در منامه؛ پایتخت بحرین، مجددا به سوی مصر پرواز کرد و در فرودگاهی به نام «اقصر» در جنوب این کشور، فرود آمد و هشت سرنشین آن پیاده شدند و سپس به ایتالیا و فرانسه رفت و....،

در این راستا، در روز هشتم مرداد ١٣٦٣، رویداد بسیار نادر و خیانت‌کارانه‌ای، پیش آمد و خلبانی به نام سروان «عبدالرحمان قناعت‌پیشه» به همراه ستوانیکم خلبان داود صحتی

۱- درپی سقوط دو فروند «اف۴» در شب به ابتکار شهید بابایی، تعدادی از هواپیماهای رهگیر «اف۱۴» در آذر ۱۳۶۴ به پایگاه بوشهر گسترش یافتند.

۲- برای آگاهی بنگرید به: اسماعیلی، بهمن (۱۳۹۳) «جنگ نفتکش‌ها» پروژه تحقیقاتی، مرکز پژوهش‌های نظری و مطالعات راهبردی نهاجا.

هنگامی که با یک فروند «اف۴» مسلح به موشک‌های راداری «اسپارو» و حرارتی «سایدوایندر» در منطقه جنوب درحال انجام مأموریت گشت رزمی مسلحانه بودند، ناگهان به بهانه تعقیب هواپیماهای دشمن از کنترل رادار بوشهر خارج و وارد فضای کشور عراق شدند، و با اسکورت هواپیماهای جنگنده دشمن، در پایگاه ناصریه فرود آمدند. قناعت‌بیشه و به تعبیر خلبانان نهاجا «خیانت‌پیشه» پناهده شد و خلبان کابین عقب او حاضر به پناهندگی نشد و به اسارت دشمن درآمد[1].

در نهایت پس از چندین مورد هواپیماربایی تجاری، در ۱۳٦۳/٦/۲۱ عوامل سازمان منافقین که قصد ربودن یک فروند ایرباس در مسیر تهران-شیراز را داشتند، با واکنش به موقع گارد پروازی سپاه پاسداران به دام افتادند و با فرود اجباری هواپیما در باند پروازی فرودگاه اصفهان در مجاورت پایگاه هشتم شکاری، هواپیماربایان دستگیر شدند.

در این روز (۱۳٦۳/٦/۲۱)، به ابتکار شهید بابایی و هدایت مستقیم او، پس از شهادت سرهنگ آل‌آقا «طرح اژدر» با شرکت فعال جنگنده‌های «اف۱٤» و استقرار افسران ناظر مقدم در مناطق تهدید، برای اعلام تهدیدها به صورت بصری انجام شد. در این روز، نگارنده به همراه تنی چند از خلبانان «اف۱٤» نظیر شهید علیرضا بیطرف، شادروان سروان احمد پاکروان و... در معابر ورودی احتمالی جنگنده‌های دشمن با استفاده از یک دستگاه رادیوئی «پی.آر.سی-٦٦» ناظر بر فرایند عملیات زیر نظر مستقیم شهید بابایی بودیم و با این ابتکار کلیه کشتی‌های تجاری و نفتکش‌ها توانستند به‌رغم تهدیدهای دشمن سالم به مقاصد خود برسند.

حال در پایان این مبحث، خلاصه آمار پروازی در سال چهارم جنگ به این شرح ارائه می‌شود:

در طول سال چهارم، نهاجا در مجموع با ۱٦ هزار و ۹٤ نوبت پرواز رزمی هواپیماهای شکاری-بمب‌افکن، میزان ۲۵۳ تن مهمات به روی دشمن ریخت و شمارهفت هزار و ۷۵ نوبت پرواز پشتیبانی خدمات رزمی در اجرای مأموریت‌های شناسایی الکترونیکی، سوخت‌رسانی هوایی و جابه‌جایی نفرات و تجهیزات انجام داد و در کل با انجام ۲۳ هزار و ۱٦۹ نوبت پرواز سال چهارم جنگ را بپایان رسانید که در مقایسه با سال سوّم جنگ یک هزار و ۲٦۹ نوبت کاهش داشت. این در حالی بود که در مقابل تعداد پروازهای عراق به‌خاطر افزایش قدرت هوایی و بهره‌گیری از انواع هواپیماهای جدید فرانسوی و روسی به ۱/۸ برابر ایران افزایش

۱- دو سال بعد نیز متاسفانه یک فروند هواپیمای «اف۱۴» به خلبانی سرگرد «احمد مرادی» در مورخ ۶۵/۶/۹ به عراق گریخت که شرح آن خواهد آمد.

یافت. در این سال، ۱۸ فروند هواپیما و ۲۱ فروند بالگرد از نیروی هوایی عراق ساقط شدند و ایران نیز ۱۲ فروند از هواپیماهای شکاری خود شامل: شش فروند جنگنده «اف٤»، پنج فروند «اف۵» و یک فروند «اف١٤» همراه با یک فروند هواپیمای «سی۱۳۰»، یک فروند بالگرد و یک فروند هواپیمای سبک «بونانزا» را از دست داد. در این سوانح ۱۲ نفر خلبان شهید و سه نفر نیز مفقودالاثر شدند.

۳ـ نبردهای هوایی سال پنجم جنگ و عملیات «بدر»

پس از ناکامی در عملیات «خیبر» و افزایش بیشتر اختلاف نظرهای فرماندهان ارتش جمهوری اسلامی ایران و سپاه پاسداران انقلاب اسلامی در اجرای عملیات‌ها، برابر مصوبات شورای عالی دفاع مقرر شد تا هر نیرو طرح عملیاتی خود را جداگانه اجرا کند. در این سال نیز چندین عملیات از جمله ده عملیات پدافندی و پنج عملیات آفندی پراکنده همراه با عملیات بزرگ «بدر» توسط نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران صورت گرفت، لیکن هیچ یک به نتایج مطلوب نیانجامید که در ادامه خلاصه‌ای از عملیات «بدر» ارائه شده است.

الف ـ عملیات «بدر»

در سال پنجم جنگ، عملیات بزرگ «بدر» به‌منظور جبران شکست عملیات« خیبر»، افزایش روحیهٔ رزمندگان، تثبیت جزایر مجنون و گسترش بیشتر در منطقه هور با طرح‌ریزی و اجرا توسط سپاه پاسداران انقلاب اسلامی در تاریخ ۲۰ اسفند ۱۳٦۳، و پشتیبانی ارتش تحت هدایت قرارگاه «خاتم‌الانبیا» باهمان اهداف تعیین شده در عملیات «خیبر» و باتوجه به تسخیر جزایر مجنون و وجود امکاناتی همچون پل شناور شهید بقایی و تجارب عملیات «خیبر» آغاز شد و با وجود پیشرفت‌های اولیه به دلیل پاتک‌های دشمن و بازگشت نیروهای خودی به مواضع قبلی، در ۲٦ اسفند ۱۳٦۳، پایان یافت[1].

باوجود این که برخی از فرماندهان قرارگاه‌ها و یگان‌های سپاه باتوحه به تجارب تلخ عملیات «خیبر» به موفقیت این عملیات تردید جدی داشتند، ولی درنهایت به امید الهی و مدد غیبی، اجرای این عملیات در دستور کار فرماندهان نیروهای مسلح قرار گرفت که لازم است قبل از پرداختن به نتایج زمینی عملیات، ابتدا به روند هوایی و چگونگی وضعیت آسمان جبهه‌ها و مناطق کشور که بی‌ارتباط با عملیات بزرگ «بدر نبوده است، به اختصار اشاره شود.

---

۱ - اعلایی، حسین، (۱۳۹۱) «روند جنگ ایران و عراق» تهران: نشر مرز و بوم، جلد دوم، ص ۹۲ و ص ۸۲.

نظر به این که سامانه‌های شناسایی و اطلاعاتی دشمن از حضور پرتعداد نیروهای بسیجی برای اجرای یک عملیات بزرگ در استان خوزستان، از منطقه هور تا شلمچه آگاه شده بودند، لذا در آستانه اجرای عملیات «بدر»، ارتش عراق به منظور توقف و یا حداقل ایجاد اختلال در فرایند اجرایی آن، دور تازه‌ای از تهاجمات کور و حمله به مناطق مسکونی و جنگ شهرها را آغاز کرد که موجب متشنج گردیدن فضای کشور شد. به همین دلیل، لازم است جهت آگاهی خوانندگان گرامی، اشاره‌ای به وضعیت نبردهای هوایی در آستانه اجرای عملیات زمینی «بدر» شود.

۱) فضای قبل از عملیات

یکه هفته قبل از شروع رسمی عملیات زمینی، جنگ شهرها با حمله عراق به یک کارخانه لوله‌سازی شرکت نفت و یک پمپ بنزین در اهواز در مورخ ۱۳۶۳/۱۲/۱۳، آغاز و موجب شهادت ۱۱ تن و مجروح شدن ۳۰ نفر از کارگران شد که مقابله به مثل ایران را درپی داشت. در روز ۱۳۶۳/۱۲/۱۵، نیروی هوایی عراق تهدید کرد که به ۳۰ شهر ایران حمله می‌کند و هشت فروند موشک به شهر مقاوم دزفول پرتاب کرد که موجب شهادت پنج تن و جراحت ۷۰ نفر شد و تعدادی از خانه‌های مردم ویران گشت.

در روز شانزدهم اسفند، پنج فروند موشک به طرف مسجد سلیمان شلیک شد که تلفاتی نداشت. متعاقب آن، پادگان ابوذر بمباران شد که بر اثر آن بیش از ۱۰۰ تن شهید و صدها نفر مجروح شدند. در روز هفدهم اسفند نیز شهرهای پیرانشهر، سوسنگرد، آبادان، بستان و دهلران بمباران شدند که تلفات زیادی را به همراه داشت.

دو روز بعد، یعنی در ساعت ۰۷:۵۰ مورخ ۱۳۶۳/۱۲/۱۸، شهر مقاوم دزفول برای چندمین‌بار آماج چهار فروند موشک زمین به زمین دشمن قرار گرفت و دقایقی بعد، شهر خرم‌آباد با پنج موشک هدف قرار گرفت و متعاقب آن شهرهای گیلان‌غرب، پیرانشهر، سرپل‌ذهاب، پسوه، مسجد سلیمان و آبادان توسط هواپیماهای ارتش عراق بمباران شدند.

باتوجه به گستاخی دشمن، سرانجام مسئولین جنگ تصمیم گرفتند تا نسبت به بمباران‌های شهرها و تلفات افراد غیرنظامی و بی‌گناه واکنش نشان دهند و به صورت تلافی‌جویانه برخی از شهرهای عراق را هدف بمباران قرار دهند و به دلیل سکوت محافل بین‌المللی چاره‌ای دیگر به نظر نمی‌رسید. ناگزیر، اهدافی مانند اماکن و تأسیسات نظامی در درون شهرها که توجیه قانونی و شرعی داشت، گزینش شدند و به این صورت مجوز قانونی

برای انجام این عملیات راهبردی در آستانه آغاز عملیات «بدر» فراهم شد[1]. البته در این خصوص مقرر شده بود که قبل از بمباران هرهدفی در مناطق شهری، ابتدا هشدارهای لازم به غیرنظامیان داده شود تا حداقل فرصت لازم جهت ترک مناطق موردنظر را داشته باشند، آنگاه عملیات تلافی‌جویانه صورت پذیرد.

به این ترتیب پس از اخطارهای اولیه، اهداف نظامی - اقتصادی در شهرهای موصل، کرکوک، خانقین، مندلی، بغداد، بصره تعیین شدند و همزمان با اجرای آتش توپخانه ارتش در برخی از شهرهای مرزی همچون بصره، خانقین، علی‌غربی وعلی‌شرقی، خلبانان نهاجا در بامداد روز هیجدهم اسفند با به پرواز در آوردن ده فروند هواپیمای «اف۵» از پایگاه تبریز، دو فروند «اف۴» از پایگاه همدان و چهار فروند «اف۵» از پایگاه دزفول، اهداف خود را بمباران کردند. در این عملیات، یک فروند هواپیمای «اف۵» پایگاه دزفول به خلبانی سروان علی‌اصغر صالح اردستانی در مورخ ۱۳۶۳/۱۲/۱۸، مورد اصابت توپخانه زمین به هوای ارتش عراق قرار گرفت و خلبان، ناگزیر از هواپیمای آسیب دیده در آسمان کشورمان با چتر به سلامت بیرون پرید؛ و هواپیما منهدم شد.

در بامداد روز نوزدهم اسفند، به ترتیب ابتدا شهرهای آبادان، صالح‌آباد و مریوان بمباران شدند و سپس شهرهای رامهرمز و نهاوند با موشک‌های زمین به زمین مورد اصابت قرار گرفتند و در آخر شهرهای آبادان، مریوان بمباران شدند؛ اما در منطقه غرب؛ به دلیل پوشش هوایی مناسب و رهگیری هواپیماهای دشمن توسط هواپیماهای جنگنده نهاجا، خلبانان ارتش عراق، در ساعت ۱۰:۲۰ و ۱۲:۳۰ بمب‌های خود را در بیابان‌های اطراف ایلام، دهلران و قصرشیرین فرو ریخته و گریختند. اما در عصر همان روز، یک محله مسکونی در پشت بیمارستان مریم در شهر اصفهان و بعد شهرهای تبریز و شیراز توسط هواپیماهای سریع و بلندپرواز «میگ۲۵» از ارتفاع ۷۵ هزار پایی بمباران شدند[2]؛ و عراق تهدید کرد که حتی تهران را با موشک خواهد زد.

۱- در این خصوص حضرت امام(ره) در استفتای بزرگان ارتش ج.ا. ایران نسبت به عملیات مقابله به مثل چنین فرمودند: «از قول من به خلبانان سلام برسانید و بگویید به غیرنظامیان کاری نداشته باشند.»؛ به این ترتیب ارتش جمهوری اسلامی ایران اگر می‌خواست به شهرهای عراق با بهانه عملیات مقابله به مثل تک کند، بی‌هیچ تردیدی یک شهری را انتخاب می‌کرد که توجیه نظامی داشته باشد، لذا پادگان‌هایی که درون شهرها کار پشتیبانی یا آموزشی را انجام می‌دادند، همواره برابر کنوانسیون ژنو در برابر دید فرماندهان و طراحان عملیات قرار داشت و...

۲- از نظر ارتفاع، برد موشک‌های زمین به هوای نهاجا به کمتر از ۵۰ هزار پا محدود می‌شد و نیز به دلیل محدودیت در تعداد هواپیماهای «اف۱۴» و موشک‌های فونیکس ، این نوع جنگنده نمی‌توانست از تمام مناطق مسکونی دفاع کند، لذا خلبانان عراقی گستاخانه و بدون دغدغه خاطر مناطقی غیر از منطقه عملیات «بدر» شهرهای ایران را به تواتر هدف بمب‌های خود قرار

در بامداد روز ۱۳۶۳/۱۲/۲۰، ده فروند هواپیمای «اف۵» از پایگاه هوایی تبریز، دو فروند «اف۴» از پایگاه همدان و دو فروند «اف۵» از پایگاه دزفول، برخی مواضع و تأسیسات نظامی ارتش عراق را در شهرهای کرکوک، موصل، رواندوز، بغداد و بصره بمباران کردند و در این مأموریت‌ها، یک فروند هواپیمای «میگ۲۳» دشمن که در تعقیب اینان بر آمده بود، به دلیل مانور به موقع هواپیمای ایرانی، خلبان کنترل هواپیمای مذکور را از دست داده، به زمین برخورد کرد و در دم منهدم شد.

متقابلاً، موشک‌باران دشمن علیه شهر بروجرد، با شلیک دو فروند موشک زمین به زمین آغاز و مدرسه‌ای در این شهر ویران شد و تعدادی از دانش‌آموزان جان باخته و یا مجروح شدند. دقایقی بعد، بندر ماهشهر هدف چهار فروند موشک زمین به زمین قرار گرفت و در بعد از ظهر، شهر تبریز توسط خلبانان «میک-۲۵» ارتش عراق بمباران شد و شهرکرمانشاه نیز به همین سرنوشت دچار گردید و.بمباران تبریز دوباره در هنگام غروب به همان شیوه تکرار شد.

۲) شرح عملیات با رویکرد نبردهای هوایی

یورش‌های فوق در روزی صورت پذیرفت که در دقایق پایانی آن، رزمندگان درحال آماده شدن برای اجرای تک زمینیِ عملیات «بدر» بودند و از آنجایی که جنگنده‌های «اف۱۴» موظف به تأمین پوشش آسمان منطقه «بدر» بودند، به همین دلیل، فضای عملیات منطقه همواره برای حضور هواپیماهای دشمن ناامن بود. لذا هواپیماهای دشمن برای بمباران نیروهای پرتعداد ایرانی مستقر در منطقه «بدر»، از جنوب منطقه و در آسمان آبادان وارد عمل می‌شدند و بر حسب این که هواپیماهای «اف۱۴» در چه فاصله‌ای از آنان قرار دارند، بمب‌های خود را روی آبادان رها کرده و می‌گریختند و یا با هدایت رادارهای عراق، ادامه مسیر می‌دادند و...

خلاصه این که تمام این بمباران‌ها و موشک پرانی‌ها از یک سو، برای ممانعت از اجرای عملیات «بدر» بود و دشمن سامانه پدافندی و قدرت هوایی ایران را درگیر دفاع شهری می‌کرد تا از تمرکز قوای هوایی ایران در مناطق عملیاتی جنگ در خوزستان ممانعت به عمل آورند و از سوی دیگر، دشمن می‌خواست مردم ایران روحیه خود را از دست بدهند و خواستار توقف جنگ شوند و یا حداقل اختلال در اجرای عملیات «بدر» ایجاد شود. در مقابل، به دلیل اهمیت

می‌دادند؛ و از درگیری روبرو با جنگنده‌های «اف۱۴» اجتناب می‌کردند. مثلا در ساعت ۱۶/۰۰ مورخ ۶۳/۱۱/۲۳ درحالی که خلبانان عراقی قصد داشتند تا به شهر کرمانشاه یورش برند، ایستگاه رادار دزفول خلبانان «اف۱۴» را به سوی ایشان رهسپار کرد که ایستگاه رادار «اریدو» در بصره و فرمانده عملیات هوایی مستقر در هواپیماهای «آواکس» بی‌درنگ نان را آگاه نمود و در نتیجه نتوانستند اهداف خود را با دقت نشانه‌گیری کنند و ناگزیر بمب‌های خویش را در بیابان‌های اطراف کرمانشاه رها کرده و گریختند.

عملیات «بدر» به عنوان یک اقدام سرنوشت‌ساز، نهاجا تمامی توان رزمی خود را برای دفاع از آسمان آن منطقه می‌بایست به‌کار گیرد. به همین سبب، شهرهای واقع در خارج از منطقه «بدر» از نظر پدافند هوایی در اولویت‌های بعدی بودند و این تدبیر، شهرهای ایران را بسیار آسیب پذیر کرده بود. البته اولویت‌بندی در سامانه دفاع هوایی از سوی ستاد پدافند هوایی کل کشور در قرارگاه خاتم‌الانبیا به ریاست دکتر حسن روحانی تعیین می‌شد. حال در چنین فضایی، در ساعت ۲۳:۳۰ مورخ ۱۳۶۳/۱۲/۲۰، عملیات زمینی «بدر» با رمز یا «فاطمه‌الزهرا» در اوج جنگ شهرها آغاز شد و نیروهای ایران ابتدا در محورهای میان «العُزیز» تا «القرنه» شروع به پیشروی کردند.

در اولین ساعت شروع عملیات و در واپسین دقایق روز، یک فروند موشک زمین به زمین «اسکاد-بی» سپاه پاسداران به تلافی جنگ شهرها به سوی شهر کرکوک پرتاب شد و به یکی از سالن‌های بزرگ کارخانه سیمان این شهر اصابت کرد[۱].

در ساعت ۰۲:۳۰ بامداد روز ۱۳۶۳/۱۲/۲۱ (سه ساعت پس از شروع عملیات)، هواپیماهای «های‌ماخ» عراق به تهران حمله و دو منطقه مسکونی را بمباران کردند[۲]. در پی آن در بعد از ظهر همان روز، یک دسته دو فروند هواپیمای «اف۵»، مأمور مراقبت مسلحانه در آسمان تبریز با دو فروند هواپیمای جنگنده عراقی رو در رو شدند و یکی از خلبانان ایرانی، یک تیر موشک حرارت‌یاب «سایدویندر» به طرف هواپیماهای عراقی شلیک کرد که گویا به آنها آسیبی نرسید و آنان از میدان نبرد گریختند. در ساعت ۱۴:۰۲، شهر دزفول موشک باران شد و همزمان دو تیر موشک ضد رادار «خ۲۸» توسط «سوخو۲۲» عراقی به سوی آنتن رادار پایگاه موشکی دزفول شلیک شد که به‌خاطر اقدام به موقع کاربران، هردو موشک با زمین برخورد کردند و آسیبی به رادار نرسید.

در همین گیرودار، در ساعات اولیه روز پنجشنبه ۲۳ اسفند ۱۳۶۳ (ساعت ۰۳:۳۰ بامداد) برای نخستین بار درتاریخ جنگ شهرها، خواب بر دیدگان مردم بغداد حرام شد و یک فروند دیگر از موشک‌های زمین به زمین سپاه پاسداران، بغداد پایتخت کشور عراق را لرزاند و طی

۱- این موشک از کشور لیبی دریافت و با هواپیماهای «جامبوجت-۷۴۷» نهاجا به تهران حمل شده بود و به‌رغم محدودیت در تعداد آنها، لطف بزرگی از سوی معراقذافی بود که برای جلوگیری از توسعه حملات هوایی و موشکی ارتش عراق علیه شهرهای ایران لازم به نظر می‌رسید!

۲- هاشمی رفسنجانی، اکبر (۱۳۸۷) «به سوی سرنوشت: کارنامه خاطرات سال ۱۳۶۳» تهران: دفتر نشر معارف انقلاب، چاپ پنجم، ص ۳۷ .

آن، ساختمان مرکزی ۱۳ طبقه‌ای بانک «رافدین» در خیابان الرشید واقع در مرکز بغداد و در یک کیلومتری وزارت دفاع آسیب جدی دید[۱]. درپی آن در ساعت ۰۴:۳۰، هواپیماهای «میگ۲۵» عراق از ارتفاع ۷۰ هزار پایی، سه نقطه از شهر تبریز را بمباران کردند؛ سپس در ساعت ۰۵:۳۰، سه نقطه در شمال تهران بمباران شد که در جریان آن سه باب منزل مسکونی کاملاً ویران و پنج نفر شهید و تعدادی نیز مجروح شدند[۲]؛ این حملات موجب شد تا اتباع خارجی مقیم ایران به فکر خروج از کشور بیفتند. متقابلاً در همین روز (روز بیست وسوم) ده فروند هواپیماهای «اف۵» از پایگاه هوایی تبریز، دو فروند «اف۴» از پایگاه همدان و دو فروند دیگر «اف۵» از پایگاه دزفول، شهرهای عراق را بمباران کردند.

تصویر شماره ۴-۴

صحنه‌ای از نخستین شلیک موشک بالیستیک اسکاد-بی که از لیبی دریافت و برای نخستین بار به پالایشگاه کرکوک و دومین بار به بانک رافدین بغداد پرتاب شد.

در نبردهای هوایی روز ۲۴ اسفند، عراق اندکی در عملیات شهرزنی تخفیف داد و خلبانان پایگاه هوایی بوشهر با دو فروند جنگنده «اف۴ئی» به پایگاه‌های موشکی «کرم‌ابریشم» ارتش عراق در «رأس‌البیشه» یورش بردند و آن را منهدم کردند[۳].

۱- علایی، حسین، (۱۳۹۱) «روند جنگ ایران و عراق» تهران: نشر مرز و بوم، جلد دوم، ص ۹۷.

۲- همان، هاشمی رفسنجانی، «به سوی سرنوشت: کارنامه خاطرات سال ۱۳۶۳» ص ۵۷.

۳- این دو پایگاه از «رأس‌البیشه» کشتی‌های تجاری ورودی و خروجی بندر ماهشهر و نفتکش‌های اطراف جزیره خارک را مورد اصابت قرار می‌دادند.

در این مقطع، عملیات دفاع هوایی منطقه نبرد برای عملیات «بدر» برقرار شده بود و در همین روز (۲۴ اسفند)، ۱۹ فروند جنگنده رهگیر «اف۴ئی» همراه با پایگاه‌های موشکی «تبوک»، «هجرت»، «بدر» و «خیبر» آسمان و دفاع موشکی صحنه نبرد را پوشش داده بودند و توپخانه ضدهوایی «اورلیکن-۳۵م.م» و ۲۳ م.م نیز در سایت‌های «وحدت» در جزیره مجنون و دیگر پایگاه‌های موشکی فعال بودند. از اقبال خوش، در ساعت ۱۲:۵۷، توپ‌های اورلیکن سایت وحدت در جزیره مجنون شمالی به غرش در آمدند و یک‌فروند «میگ۲۳» ارتش عراق را در آسمان این منطقه سرنگون ساختند.

با این وجود، در ساعات ۱۲:۵۱ و۱۵:۳۰، «میگ۲۵» عراق برفراز «اراک» ظاهر شده و در یک درگیری با هواپیمای «اف۱۴»، بمب‌های خود را در اطراف این شهر فروریخته و گریختند. در ساعت ۱۹:۴۵، یک درگیری دیگر بین «میگ۲۵» و «اف۱۴» در آسمان غرب تهران روی داد که دراین میان، سایت موشکی «هاگ» نیز وارد عمل شد و یک تیر موشک «هاگ» علیه هواپیمای عراقی شلیک کرد که هواپیمای عراقی گریخت و در مسیر بازگشت خود شهرهای قزوین و زنجان را بمباران کرد[۱].

از نظر اجرای عملیات زمینی، در نخستین دقایق روز ۲۱ اسفند، قرارگاه زمینی «نجف» و دریایی «نوح» سپاه پاسداران به ترتیب از راست و چپ منطقه عملیات همراه با یگان‌های تحت امر قرارگاه کربلای ارتش در حد وسط این دو قرارگاه، در منطقهٔ «هور» برای ورود مجدّد به خاک عراق اجرای مأموریت کردند که متأسفانه به علت هوشیاری دشمن و موانع صعب‌العبوری که بر سر راه رزمندگان قرار داده شده بود، نتایج ملموسی دربر نداشت. گرچه در مرحله اولیه عملیات، نیروهای خط‌شکن سپاه پاسداران به استعداد یک تیپ در جنوب منطقه عملیات با پشتیبانی توپخانه ارتش از رود دجله گذشتند و با تصرف روستای «القرنه» در عرض چند ساعت سه پل شناور بر روی دجله نصب شد که زنگ خطری جدی برای بغداد بود. چراکه هدف اصلی عملیات «بدر» همانند عملیات «خیبر» عبور از هور و تصرف ساحل شرقی دجله و بستن بزرگراه العماره- بصره و تهدید شهر بصره بود. بر اثر تلاش دشمن، بار دیگر این هدف میسر نشد و

۱- در این مقطع و در آستانه نوروز ۱۳۶۴ نگارنده خود به اتفاق دیگر خلبانان هم‌رزمش با هواپیمای «اف۱۴» به صورت شبانه‌روزی از آسمان مرکزی کشور به اتفاق خلبانان سوخت‌رسان، پاسداری می‌کردند و خلبانان دشمن با آگاهی از محدویت‌های فنی، کمی و کیفی موشک «فونیکس» مسیر خود را طوری انتخاب می‌کردند تا در فرایند رهگیری مناسب جهت شلیک این موشک قرار نگیرند و...؟!

فرماندهان بزرگی از سپاه پاسداران؛ نظیر مهدی باکری و ابوالحسن آل‌اسحاق و تک‌ورانی نظیر کاظم نجفی‌رستگار و حسن بهمنی به شهادت رسیدند[1].

در بعد نبردهای هوایی، در بامداد روز ۲۵ اسفند ۱۳۶۳، جنگنده‌های عراقی توانستند به آسمان منطقه عملیاتی بدر نفوذ کنند و در حالی که جنگنده گشت رزمی نهاجا برای سوخت‌گیری هوایی رفته بود، پادگان «حمید» را بمباران کردند. متقابلاً پایگاه تبریز با چهار فروند «اف۵» و همدان با یک دسته پروازی «اف۴»، اهدافی در شهرهای عراق را بمباران کردند که یک فروند «اف۴» پایگاه سوم در هنگام بازگشت، با هدایت ایستگاه رادار سوباشی توسط یک فروند «اف۴» گشت رزمی دیگر رهگیری و هدف موشک «اسپارو» قرار گرفت و خلبانان آن با نام‌های سروان اصغر فتح‌نژاد/ستوانیکم عبدالصالح رضایی به شهادت رسیدند.

در ساعات ۱۰:۳۲ و ۱۱:۴۵، شهرهای تبریز و اصفهان از ارتفاع بالا مورد اصابت بمب‌های هواپیماهای عراق قرار گرفتند و یک ساعت بعد، شهر ایلام بمباران شد و در ادامه شهرهای سنندج، بانه، گیلان‌غرب و کرمانشاه و ناحیه‌ای به نام عباس‌آباد در نزدیکی «شیلر» بمباران شدند. با این وجود این همه بمباران هوایی که دشمن به شهرهای بی‌دفاع تحمیل می‌کرد، شهید بابایی رئیس ستاد قرارگاه عملیات هوایی جنوب نمی‌توانست تعهدات خود را در منطقه عملیاتی «بدر» نادیده گیرد و این مختصر قدرت دفاع هوایی را از آسمان آن منطقه بردارد و به دفاع هوایی شهرها اختصاص دهد، تا این که در همین روز اعلام شد؛ عملیات «بدر» بدون کسب نتایج مطلوب پایان یافته است.

در این عملیات، تلفات چندانی به ارتش عراق وارد نشد و تلفات خودی نسبت به دشمن بیشتر بود. ازجمله؛ تعداد ١٤ فروند بالگرد ٢١٤ هوانیروز آسیب دیدند یا منهدم شدند. ارتش عراق از ساعت ١٦٫٠٠ عصر مورخ ١٣٦٣/١٢/٢٢، بمباران و گلوله‌باران شیمیایی شدید جزایر مجنون را آغاز کرد و تنها در هفته اول، ۳۲ نفر از رزمندگان شهید و دو هزار و ۲۳۱ نفر نیز مصدوم شدند. بمباران شیمیایی پس از عملیات نیز استمرار داشت و در روزهای ۱۹ و ۲۰ فروردین ١٣٦٤، تعداد یک هزار و ٦١٤ نفر مصدوم شدند. در نهایت، عملیات گسترده «بدر» نتوانست به اهداف مهم خود دست یابد و منجر به تحول مهمی در وضعیت جبهه‌ها و سرنوشت جنگ نشد. با ناکامی ایران در این عملیات، حسنی مبارک رئیس جمهور مصر و ملک حسین

۱- هدف نظامی از عملیات «بدر» همچون «خیبر» تسخیر بزرگراه «العماره-بصره» و قطع ارتباط سپاه اول و سوم عراق همچون عملیات «طریق‌القدس» بود.

پادشاه اردن در تاریخ ۱۳٦۳/۱۲/۲۷ به عراق رفتند و پس از دیدار باصدام، عراق اعلام کرد که تمام آسمان ایران را برای پرواز هواپیماهای مسافربری ناامن می‌کند[۱].

به این ترتیب اگرچه آسمان منطقه عملیات به سمت داخل مرزهای خودی، تا اندازه‌ای نفوذ ناپذیر و مصون از بمباران‌های آزادانه دشمن بود، اما شهرهای خارج از منطقه بارها بمباران شدند، ضمن این که امکان پوشش هوایی در ورای مرزهای بین‌المللی یعنی سمت غربی منطقه هور تا جاده بصره-العماره در داخل مرزهای کشور عراق برای نهاجا ناممکن بود. در صورتی که دشمن با استفاده از توان هوایی و بمباران مناطق نبرد در داخل عراق، با بکارگیری انواع هواپیماهای میراژ، سوخو۲۲، میگ۲۳ و حتی هواپیمای سبک توکانو و پی‌سی۷ به همراه بالگردهای تهاجمی «میل۲۵، گزل و آلوئت» اغلب با مهمات شیمیایی نیروهای تدارکاتی لشکر عاشورا و ولی عصر(عج) سپاه پاسداران را که ده‌ها قایق و کرجی حامل نیروهای کمکی و مهمات و تدارکات آنها را همراهی می‌کرد، زیر آتش گرفتند و هر سه پل شناور نصب شده به روی رودخانه دجله توسط حملات هوایی عراق نابود شدند، گرچه چندین فروند هواپیما و بالگرد عراق هم سرنگون شدند، لیکن رزمندگان ایرانی در دام آتش مداوم دشمن قرار گرفتند و به علت فقدان نیروی زرهی، پشتیبانی لجستیکی و پوشش هوایی کافی، نیروهای خودی نتوانستند سرزمین‌های تصرف شده در این عملیات را حفظ کنند و به ناچار در ۲۶ اسفند، باقیمانده نیروهای ایرانی با تحمل تلفات سنگین مجبور به عقب‌نشینی به «هورالهویزه» شدند. درحالی که رزمندگان ایرانی فقط به پیروزی فکر می‌کردند، با وارد کردن دو لشکر سپاه به جزیره مجنون جهت تقویت نیروها به یک پیروزی نسبی رسیدند. اما بلافاصله، لشکر یکم مکانیزه عراق با پشتیبانی نیروی هوایی خود راه را بر نیروهای ایرانی مسدود کردند و در سوّم فروردین ۱۳۶۴، عملیات بدر پایان یافت. در خاتمه عملیات، نهاجا توانسته بود؛ در بخش عملیات دفاع هوایی از آسمان منطقه عملیات، ۳۷۲ نوبت پرواز پوشش هوایی و ۵۱ نوبت پرواز بمباران هوایی توسط جنگنده‌های خود انجام دهد و ۴۶۲ نوبت پرواز ترابری هوایی شامل سوخت‌رسانی و ترابری بار، مسافر و مجروح به عنوان خدمات پشتیبانی رزمی انجام دهد و سامانه راهوردی پدافند هوایی منطقه نبرد شامل: رزمندگان توپخانه های اورلیکن و ۲۳م.م و هواپیماهای «اف۱۴»، «اف۴» و «اف۵» و کارکنان پایگاه‌های موشکی زمین به هوای «هاگ» و کارکنان ایستگاه‌های رادار موفق شدند تا شش فروند از هواپیماهای ارتش عراق را برفراز آسمان منطقه عملیات به زیر کشند. در این نبرد، دو لشکر عراق به شدت آسیب دید و ۲۴ فروند انواع هواپیما و

۱- علایی، حسین (۱۳۹۱) «روند جنگ ایران و عراق» تهران: نشر مرز و بوم، جلد دوم، صص ۹۴-۹۰.

۱۱ فروند بالگرد را از دست داد و متاسفانه تلفات انسانی نیروهای خودی هم بالا بود. به هر حال، این عملیات هم نتوانست به اهداف مهم خود دست یابد و منجر به تحول مهمی در وضعیت جبهه‌ها و سرنوشت جنگ شود[1]. البته همزمان با عملیات بدر، عراق همچون گذشته به دلیل بی‌اعتنایی نهادهای بین‌المللی، توسعه جنگ شهرها و حمله به نفتکش‌ها و زیرساخت‌های کشور به منظور کاهش توان اقتصادی و تخریب روحیه ملّی و برانگیختن مردم برعلیه حکومت را در دستور کار قرار داد که ایران مجبور به مقابله به مثل شد.

در این سال، عراق برای حمله به کلان‌شهر تهران برای اوّلین بار از هواپیماهای «میگ۲۵» و موشک‌های دوربرد استفاده کرد.

در پایان آمار فعالیت‌های نهاجا در عملیات «بدر» طی جدول شماره ۵-۴ ارائه شده است.

جدول شماره ٥-٤ آمار رزمی و تعداد نوبت پروازهای انجام شده در عملیات بدر

مأموریت	پشتیبانی نزدیک هوایی	گشت رزمی و اسکرامبل	پشتیبانی ترابری هوایی	سوختگیری هوایی	عکاسی شناسایی	تعداد هواپیماها و بالگرد سرنگون شده عراق	مهمات و بار جابه‌جا شده
نوبت پرواز	٢٦ نوبت	٦٧١ نوبت	٨٢٤ نوبت	٩٧ نوبت	٢٣ نوبت	٣٥ فروند	٢١١ تن

ب ـ ادامه نبردهای هوایی در سال پنجم و سوانح نهاجا

در این مبحث، ابتدا به نمونه‌ای از آمار مأموریت‌های نهاجا که در روزهای پایانی سال ۱۳۶۳ انجام شده و پس از تعطیلات نوروزی در مورخ ۱۳۶۴/۱/۷ به سماجا گزارش گردیده است، با اندکی تغییرات به شرح زیر اشاره می‌شود:

«۱- در ساعت ۱۲:۱۷ و ۱۲:۳۲ مورخ ۱۳۶۳/۱۲/۱۸، تأسیسات شهری و نظامی شهرهای «علی‌غربی» و «علی‌شرقی» در منطقه‌ای به مختصات جغرافیایی (مشخص) مورد تک چهار فروند جنگنده بمب‌افکن «اف۵» نهاجا قرار گرفت و ۱۶ تیر بمب و ۴۵۰ تیر فشنگ مصرف شد. در عملیات مذکور، یک فروند هواپیمای خودی به علت پدافند شدید دشمن مورد اصابت سلاح‌های زمین به هوای دشمن قرار گرفت که خلبان آن در خاک خودی اقدام به ترک

۱- یاحسینی، سیدقاسم، (۱۳۸٦)، «پنهان زیر باران: خاطرات سردار علی ناصری»، تهران: شرکت انتشارات سورهٔ مهر، چاپ سوم، ص۲۰۱ و ۳۰٤.

هواپیما کرد. پالایشگاه خانقین مورد تک دو فروند جنگنده شکاری بمب‌افکن «اف۴» نهاجا قرار گرفت و ۱۲تیر بمب ۵۰۰ پوندی علیه دشمن به کار رفت.

۲- در ساعت ۱۲:۰۲ مورخ ۱۳۶۳/۱۲/۱۹، تأسیسات شهری و نظامی شهر «میدان» (پل ارتباطی دربندیخان به جلولا و انبار مهمات در شرق شهر) مورد تک هوایی یک فروند جنگنده بمب‌افکن «اف۴» نهاجا قرار گرفت، شش تیر بمب ۵۰۰ پوندی و ۳۳۸ تیر فشنگ علیه دشمن استفاده شد. انبار مهمات شرق شهر مورد اصابت واقع شد. نیرویی به استعداد تقریبی یک گردان در سه مایلی جنوب شهر مشاهده شد. در ساعت ۱۴:۲۲ تأسیسات شهری و نظامی شهر «دیاله» مورد تک دو فروند جنگنده «اف۵» قرار گرفت که هشت تیر بمب ۵۰۰ پوندی علیه دشمن به‌کار گرفته شد. در ساعت ۱۵:۴۵ تأسیسات بندری و پادگان نظامی شهر «شیخ‌سعد» توسط دو فروند از جنگنده‌های «اف۵» مورد تک هوایی قرار گرفت و هشت تیر بمب ۵۰۰ پوندی و ۵۰ تیر فشنگ علیه دشمن به کار گرفته شد. دشمن اطراف هدف را کابل کشی کرده و بر اثر اصابت یکی از هواپیماها به کابل صدماتی به هواپیما وارد شد.

۳- در ساعت ۰۷:۱۴ مورخ ۱۳۶۳/۱۲/۲۰، تأسیسات شهری و نظامی شهر «عمادیه» مورد تک دو فروند جنگنده «اف۵» قرار گرفت که هشت تیر بمب ۵۰۰ پوندی و ۷۵۰ تیر فشنگ علیه دشمن به کار برده شد، یک آنتن بلند در وسط شهر به رنگ سفید و قرمز مشاهده شد که خسارت دید. در ساعت ۰۷:۵۰، تأسیسات شهری و نظامی شهر بغداد مورد تک هوایی یک فروند «اف۴» قرار گرفت؛ چهار تیر بمب ۵۰۰ پوندی و ۶۴۰ تیر فشنگ علیه دشمن به کار برده شد. در ساعت ۰۸:۴۵، تأسیسات شهری و نظامی شهر «کیفری» و «بالاآقا» مورد تک یک فروند «اف۴» قرار گرفت، شش تیر بمب ۵۰۰ پوندی و ۳۲۰ تیر فشنگ علیه دشمن استفاده شد.

۴- در ساعت ۰۷:۰۰ و ۰۷:۰۵ مورخ ۱۳۶۳/۱۲/۲۳، شهرهای «سلیمانیه» و «رواندوز» مورد تک چهار فروند «اف۵» قرار گرفت، ۱۶ تیر بمب ۵۰۰ پوندی و یک هزار و ۹۰ تیر فشنگ علیه دشمن به کار برده شد. ضمناً تأسیسات شمال «سلیمانیه» جزو مناطق بمباران شده می‌باشد. در ساعت ۰۷:۴۵، تأسیسات شهری و نظامی «حورالعین» مورد تک یک فروند «اف۴» قرار گرفت، شش تیر بمب ۵۰۰ پوندی در اجتماع نیروهای مکانیزه دشمن که در اطراف پادگان نظامی شهر گسترش یافته بودند، فروریخته شد. در ساعت ۱۳:۱۲، اجتماع نیروهای زرهی دشمن مورد تک دو فروند جنگنده «اف۵» نهاجا قرار گرفت و هشت تیر بمب ۵۰۰ پوندی در اجتماع نیروها پرتاب گردید و ۷۵درصد خسارت به نیروهای دشمن وارد شد.

در ساعت ۱۳:۳۰، تأسیسات شهری و نظامی شهر «عمادیه» در منطقه‌ای به مختصات (مشخص) توسط دو فروند جنگنده «اف۵» مورد تک هوایی قرار گرفت، هشت تیر بمب ۵۰۰ پوندی و یک هزار تیر فشنگ علیه دشمن به کار برده شد. در ساعت ۱۴:۱۲، تأسیسات نظامی شهر «قلعه صالح» منهدم شد و در عملیات دیگری اجتماع نیروهای دشمن مورد تک چهار فروند هواپیمای «اف۵» قرار گرفت که چهار تیر بمب «BL-775» ضدتانک و ضد نفر، هشت تیر بمب ۵۰۰ پوندی و ۳۴۰ تیر فشنگ به کار برده شد. در این عملیات، منطقه جنیده در شهر حلبچه منهدم گردید.

۵- در ساعت ۱۱:۴۲ مورخ ۱۳۶۳/۱۲/۲۴، تأسیسات نظامی و شهری شهر «فاوان» مورد تک دو فروند «اف۵» قرار گرفت، هشت تیر بمب ۵۰۰ پوندی و یک هزار تیر فشنگ علیه دشمن به کار برده شد. در ساعت ۰۸:۰۰ روز بعد، باوجود پدافند شدید دشمن، تأسیسات شهری نظامی شهر «دیاله» مورد تک دو فروند «اف۵» دیگر قرار گرفت. در ساعت ۱۲:۲۸، گسترش نیروهای دشمن مورد تک هوایی دو فروند «اف۵» واقع شد. در ساعت ۱۳:۲۰، تأسیسات شهر «بلدروز» مورد تک یک فروند «اف۴» قرار گرفت، شش تیر بمب ۵۰۰ پوندی و ۶۳۰ تیر فشنگ علیه دشمن به کار رفت. نیروهای زرهی دشمن به صورت دایره‌ای گسترش یافته بودند. در ساعت ۱۸:۰۰، تأسیسات شهری و نظامی شهر «اقره» مورد تک دو فروند «اف۵» قرار گرفت.

این خلاصه‌ای از مأموریت‌های پروازی نهاجا در سه روز پایانی سال ۱۳۶۳، بود که گزارش آنها در روز ۱۳۶۴/۱/۷، به سماجا ارسال شده است. در پایان این مبحث باتوجه به افزایش شدید تهاجم دشمن به مناطق مسکونی در حین اجرای عملیات «بدر» که به برخی از آنها اشاره شد، جا دارد تا شرح کوتاهی در خصوص جنگ شهرها و مقاطع مختلف آن در سطور زیر ارائه شود.

٤ـ جنگ شهرها

پیروزی‌های پی‌درپی نیروهای ظفرمند ایرانی در جبهه‌های‌نبرد، به همراه باز پس‌گیری اکثر شهرها و مناطق اشغال شده به‌صورت متوالی و امکان استمرار این موفقیت‌ها در نبردهای آتی، باعث شد، رژیم بعث عراق برای رهایی از شکست قطعی، متمسک به یکی از ناجوانمردانه‌ترین شیوه‌ها در جنگ شود و باهدف قرار دادن اماکن مسکونی و غیر نظامی در شهرهایی که دور از مناطق جنگی بودند و ساکنین آن هیچ‌گونه دخالت رزمی در روند جنگ نداشتند، سعی در تلافی شکست‌های گذشته و مانع موفقیت رزمندگان ایران در جبهه‌ها در

نبردهای بعدی داشت.

در این شیوه ننگین و شرم‌آور که عمدتاً شب هنگام و در زمان استراحت مردم صورت می‌گرفت، به‌وسیله موشک‌های کوتاه بُرد «زمین‌به‌زمین» از نوع «فراگ-۷» و «اسکاد-بی» و برد متوسط «الحسین» و «العباس» و نیز بمباران شهرهای بزرگ از ارتفاع بالا، مردم بی‌دفاع و زنان وکودکان بی‌آزار و بی‌گناه را به‌خاک و خون می‌کشیدند[۱]. در این جا قبل از پرداختن به جنگ شهرها، جهت آگاهی لازم است تا نمونه‌ای از تفکر خلبانان نهاجا نسبت به بمباران مناطق غیرنظامی مطرح شود. امیر علی دهنادی از فرماندهان دوران نخست جنگ و از پیش‌کسوتان حرفه هوا نبردی می‌گوید:

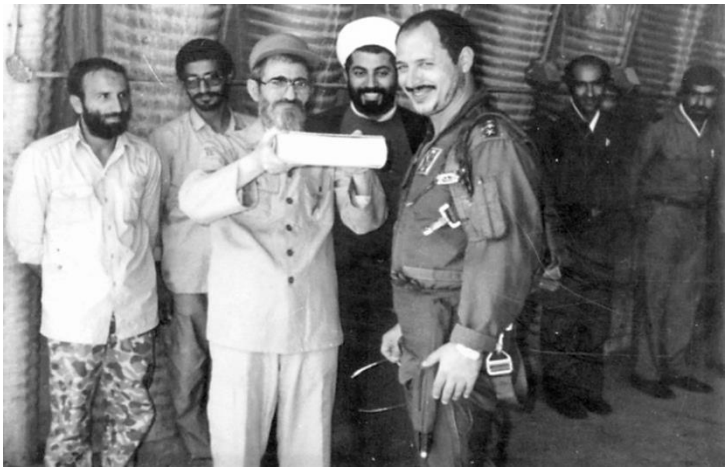
«آخرین خاطره‌ام که شدیداً مرا تحت تأثیر قرار داد، این بود که یکی از خلبانان با تجربه و قدیمی برای انهدام هدفی عازم مأموریت در منطقهٔ عملیاتی دشمن شد. او که از عِرق میهن‌دوستی شدیدی نیز برخوردار بود، دقایقی بعد با ایستگاه رادار و برج کنترل خودی تماس گرفت و در پایگاه خود فرود آمد. تا اینجا همه خوشحال بودیم که او به سلامت از مأموریت برگشته است. اما او بمب‌هایش را برگردانده بود! سئوال و جواب‌ها انجام شد. فکر می‌کردیم؛ به احتمال قوی سامانه رهاسازی بمب‌ها اشکال داشته است. ولی پاسخ خلبان چنین بود: «روی هدف رسیده بودم که دیدم زنی بچه به بغل از ساختمان مربوطه خارج شد! با این وصف احساس کردم زدن آن محل که احتمالاً افراد غیرنظامی دیگری هم در آنجا حضور داشتند، دور از انسانیت است، حتی اگر آنها دشمن ما باشند! چرا که جنگ هم برای خود منطقی دارد و باید اخلاق آن رعایت شود» این در حالی بود که نیروهای نظامی عراق از زمین و هوا شهرهای بی‌دفاع ما را روزانه مورد هدف قرار می‌دادند! از آن زمان، احترام این قهرمان (و دیگر یاران او) در نزد من چندین برابر شد. او تمام خطرات پدافند هوایی و زمینی دشمن را به جان خریده و تا بالای هدف رفته بود. حتی بمب‌هایش را در جای دیگری بیهوده استفاده نکرده بود! همین‌طور احتمال داشت، مسئولان خودی او را مورد توبیخ قرار دهند. به نظر من این همان مردانگی است که در آحاد ملت ایران دیده می‌شود و قابل لمس است[۲]».

با این پیش زمینه در ادامه تلاش گردیده است تا خلاصه‌ای از روند جنگ شهرها با رویکرد هوایی ارائه شود.

---

۱ - رفیعی، سیدعلی‌محمد (۱۳۹۶) «آخرین ترفند» تهران: مرکز انتشارات راهبردی نهاجا، صص ۱۱۲

۲- مهرنیا، احمد (۱۳۹۳) «ستاره‌های نبردهای هوایی»، تهران: انتشارات سوره مهر، جلد دوم، چاپ اول، ص ۲۰٤.



تصویر شماره ۵-٤

ستوانیکم خلبان صمد بالازاده از قهرمانان بلامنازع دفاع مقدس به هنگام عزیمت به مأموریت رزمی

ارتش عراق در مقاطع مختلف، راهبرد جنگ شهرها و بمباران یا موشک‌باران مردم غیرنظامی بی‌دفاع را درپیش گرفت. نیروی هوایی عراق با بمباران شهرها دو هدف اساسی را به صورت موازی تعقیب می‌کرد: نخست؛ سامانه دفاع هواپایه و زمین پایه نهاجا را معطوف جنگ شهرها کند تا از شدت پشتیبانی‌های هوایی نهاجا از جبهه‌ها بکاهد و دوم، از طریق فشار به ایران نارضایتی مردم را افزایش دهد تا با قطع پشتیبانی‌های مردمی، جمهوری اسلامی ایران مجبور به پذیرش شرایط آتش‌بس به نفع عراق شود.

در این راستا در تاریخ ۱۳٦۱/٤/۲۵، همزمان با روز جهانی قدس، رژیم بعثی نقاب از چهره خود برداشت و وقیحانه مردم بی‌دفاع و روزه‌دار شهر همدان را درحالی‌که در راهپیمایی این روز شرکت داشتند، با بمباران هوایی به خاک و خون کشید که بر اثر آن ۹۵ نفر شهید و ۳۵۰ نفر مجروح شدند. غیر از بمباران یا موشک‌باران‌های پراکنده شهرها، مراحل برنامه‌ریزی شده جنگ گسترده شهرها توسط ارتش عراق را می‌توان به صورت زیر خلاصه کرد:

مرحله اوّل: از تاریخ ۱۳ اسفندماه ۱۳٦۳ تا ۱۸ فروردین ۱۳٦٤، مقطع دوّم: از تاریخ ٤ خرداد ٦٤ تا ۲۵ خرداد ۱۳٦٤،

مقطع سوّم: از تاریخ ۲۰ مرداد ۱۳٦٤ لغایت ۱۰ دی‌ماه ۱۳٦۵، مقطع چهارم: از تاریخ ۱۹ دی ۱۳٦۵ تا ۱۰ اسفند ۱۳٦۵،

مقطع پنجم: از تاریخ ۱۹ مرداد تا ۲۹ شهریور ۱۳٦٦ و مقطع ششم: از تاریخ ۸ اسفند ۱۳٦٦ لغایت ۳۱ فرودین ۱۳٦۷.

به طور کلّی در طول دفاع مقدس، تعداد حملات هوایی و موشکی و توپخانه عراق به شهرهای ایران بالغ بر چهار هزار و ۷٦۹ مورد بوده است. از این تعداد یک هزار و ۵۲۲ مورد حمله توپخانه‌ای با ۲۱/۹ درصد، ۲۳۳ مورد حمله موشکی با ٤/۹ درصد، سه هزار و ١٤ مورد حمله هوایی برابر با ٦۳/۲ درصد و ۱۰ درصد مابقی توسط آتش بالگردها و خمپاره‌ها بوده است که در جمع ۱۷ هزار و ۷۷٤ نفر شهید ۵۹ هزار و ۹۹ نفر مجروح و در کلّ ۷٦ هزار و ۸۷۳ نفر مجروح و شهید به جا گذاشت. البته علت اصلی عراق از حمله به شهرهای بزرگ از قبیل تهران، اصفهان، قم، اهواز و... ضعف ارتش این کشور در مقابل رزمندگان ایرانی در جبهه‌ها و هدف آن پایین آوردن روحیه ملّی مردم ایران و تضعیف اراده آنها به ادامه جنگ بود. در این میان شهر آبادان با یک هزار و ۱۷ مورد دریافت حمله هوایی، موشکی و توپخانه‌ای به میزان ۲۱/۳ در صد، اهواز با ۳۱٦ بار به میزان ٦/٦ درصد، دزفول با ۲٤۱ مورد به میزان ۵/۱ در صد و شهر تهران با دریافت ۹۲ مورد به میزان ٤/۱ درصد بالاترین حمله هوایی و موشکی را در بین ۱۲۷ شهر داشته‌اند. البته با تقویت سامانه دفاع هوایی ایران و عقیم ماندن حمله هواپیماهای عراقی به مناطق مسکونی، حمله با موشک‌های سطح به سطح در دستور کار ارتش عراق قرار گرفت.

در این دوران دشوار جنگ، عراق با دستکاری موشک‌های «اسکاد-بی» تغییراتی در آنها ایجاد کرد به گونه‌ای که برد آنها تا ۹۰۰ کیلومتر رسیده بود[۱]. اغلب این موشک‌ها به سمت تهران و برخی از شهرهای مرکزی پرتاب می‌شد. این توانایی موشکی ارتش بعثی وضعیت جدیدی را در جنگ شهرها ایجاد کرد و موجب شد تا شهرهای مرکزی ایران در تیر رأس موشک‌های دشمن واقع شوند. در پاسخ حمله‌های موشکی عراق، متقابلاً ایران ۸۸ فروند موشک «اسکاد-بی» و ۹ فروند موشک با سوخت جامد ساخت خود را به سمت شهرهای بغداد، کرکوک، موصل و العماره پرتاب کرد که بی‌تاثیر در خاتمه دادن جنگ شهرها نبود.

از دیگر اقدامات مقابله به مثل ایران، یورش دو فروند جنگنده بمب‌افکن «اف۴» از پایگاه سوم شکاری همدان به فرودگاه بین‌المللی «الرشید» در شهر بغداد در ۱۸ خرداد ۱۳۶۴ بود، این دسته پروازی دو فروندی به خلبانی سرگرد خسرو غفاری که از شجاعان آن زمان بود و سروان باقر دلخواه‌اکبری به عنوان شماره ۲ او با ۱۲ تیر بمب «ام.کا-۸۲« و یک هزار و ۲۰۰ تیر گلوله بیست میلی‌متری به بغداد یورش بردند، پدافند بغداد نیز هواپیمای شماره یکم یعنی

---

۱ - این موشک‌ها در اصل همان موشک «اسکاد-بی» روسی بودند که توسط عراقی‌ها، اندکی روی ساختمان آنها کار شده بود با کم کردن سرجنگی و افزایش سوخت، برد موشک «الحسین» به ۶۵۰ کیلومتر و «العباس» به ۹۰۰ کیلومتر افزایش یافته بود و از اواخر سال ۱۳۶۴ به سوی شهرهای بزرگ ایران شلیک می‌شد.

لیدر پرواز را سرنگون ساخت و سرگرد خسرو غفاری که لیدر دسته پروازی بود، به همراه خلبان کابین عقب خود ستوانیکم ابوالقاسم عبیری به اسارت ارتش عراق درآمدند. سروان باقر دلخواه‌اکبری همپرواز ایشان به پایگاه همدان بازگشت و سالم در فرودگاه فرود آمد. فرودگاه یادشده بسیار نزدیک شهر بغداد قرار داشت و بمباران آن از طرفی یک هدف نظامی و از طرفی عملیات مقابله به مثل در مورد شهر تهران به حساب می‌آمد.

سرهنگ علی اشکان که شماره دوی این دسته پروازی بوده، درباره اجرای مأموریت چنین گفته است:

«هیجدهم خرداد ۱۳٦٤ است. شب قبل، از پست فرماندهی تماس گرفتند و خواستند به آنجا بروم. سه پرواز فانتوم برای یک مأموریت مهم انتخاب شده بود که دو فروند اصلی و یک فروند رزرو محسوب می‌شد. من در کابین عقب، خلبان شماره دو سروان باقر دلخواه‌اکبری بودم. توجیه کلی و مسائل جانبی انجام شد و برای استراحت برگشتیم منزل. صبح خیلی زود به پست فرماندهی آمدیم و بار دیگر جزئیات توجیه شد. ساعت شش صبح طبق برنامه از زمین بلند شدیم. هدف پایگاه الرشیدِ بغداد بود. تا آنجا در سکوت رادیویی پرواز کردیم. خبری از پدافند و موشک‌های دشمن نبود که کمی تعجب‌برانگیز بود. وقتی به محدودهٔ هدف در نزدیکی بغداد رسیدیم، آسمان پر شد از گلوله و انواع موشک‌های سام! لیدر پرواز، سرگرد خسرو غفاری فرمانده گردان ما و کابین عقب او، ابوالقاسم عبیری بود. هواپیمای آنان نزدیک بغداد مورد اصابت موشک قرار گرفت و از کنترل خارج شد. اما با تجربهٔ کافی‌ای که داشتند، توانستند با استفاده از صندلی پَرّان به‌موقع آن را ترک کنند.

شنیدن صدای بوق رادیوی صندلی که حاکی از خروج آنها از هواپیما بود، تا حدودی باعث آرامش ما شد. هرچه بود ما ادامه دادیم و هدف را بمباران کردیم. بلافاصله به سمت خاک خودی برگشتیم و با سرعت به پرواز ادامه دادیم. در مسیر، جنگنده‌های عراقی از پایگاه‌های کوت و موصل تعقیبمان کردند. به همین دلیل تا آنجا که ممکن بود، پایین‌تر پرواز کردیم. با توجه به اطلاعات سامانه‌های هشداردهنده، آنان ما را در دید راداری داشتند. اما به دلیل ارتفاع کم نمی‌توانستند، اقدام مؤثری بکنند. به یاری خداوند با بنزین خیلی کم یعنی حدود ۸۰۰ پوند، سالم در پایگاه به زمین نشستیم. بعدها اطلاعاتِ رسیده حاکی از آن بود که دستور پروازی ما توسط ستون پنجم دشمن لو رفته بود و پدافند عراق با آمادگی کامل انتظار ما را می‌کشیده است»

اطلاعیه شماره ۲۱۲۷ ستاد مشترک ارتش جمهوری اسلامی ایران درپی این عملیات چنین انتشار یافت:

«در ساعات ۰۹:۴۵ و ۱۱:۰۰ صبح امروز (جمعه) شهر سردشت مورد حمله هوایی چند فروند از هواپیماهای بعثی قرار گرفت که در نتیجه هشت نفر از هموطنان عزیزمان شهید و به تعدادی از منازل مسکونی خسارتی وارد گردید. در ساعت ۱۰:۰۰ روز جاری هواپیماهای بعثی دشمن مبادرت به بمباران بخش «ارکو از ملکشاهی» از توابع شهرستان ایلام کردند که در نتیجه تعدادی از هموطنانمان شهید و مجروح و به تعدادی منازل مسکونی و مغازه خسارت وارد گردید. در ساعت ۰۹:۳۰ دقیقه روزجاری (جمعه) توسط چند فروند هواپیمای دشمن تعدادی راکت بر روی شهر شهریار رها شد که منجر به شهادت یک نفر و مجروح شدن چهار نفر از هموطنان غیرنظامی گردید و در ساعت ۱۰:۱۰ دقیقه دراثر پرتاب راکت چند فروند هواپیمای خساراتی به مناطق مسکونی آبادان وارد گردید.

در ساعت ۲۱:۰۶ دقیقه شب گذشته (پنچشنبه) شهر مقاوم ایلام هدف دو فروند موشک زمین به زمین مزدوران عراقی قرار گرفت که در نتیجه تعداد ۱۰ باب منزل مسکونی تخریب گردید و در ساعت ۲۰:۳۵ دقیقه شهر باختران (کرمانشاه) مورد اصابت دو فروند موشک زمین به زمین صدامیان کافر قرار گرفت که در نتیجه تعداد شش نفر از اهالی شهید و به ۱۲ باب منزل مسکونی و تعدادی مغازه خسارتی وارد آمد. در طی شب گذشته و روزجاری هواپیماهای دشمن به حریم هوایی شهرستانهای قزوین، اراک، قم، سنندج و مریوان تجاوز کردند که با اجرای آتش پدافند و اقدامات تاکتیکی هواپیماهای نهاجا مواجه و درحین فرار مبادرت به شکستن دیوار صوتی کردند. به تلافی حملات مزدوران بعثی، خلبانان شجاع نهاجا در ادامه عملیات برون‌مرزی خویش در ساعت ۱۷:۱۵ دقیقه روز جاری (جمعه) موفق شدند هدف‌های نظامی و تأسیسات اقتصادی و صنعتی شهر «راینه» عراق را بمباران کرده و ضربات سنگینی را به دشمن زبون و درمانده وارد آوردند. در ساعت ۰۲:۱۹ امروز (جمعه) حریم هوایی شهر تهران توسط چند فروند هواپیمای متجاوز دشمن بعثی شکسته و مبادرت به پرتاب چند راکت کردند که خوشبختانه تلفاتی به دنبال نداشت».

نظر به این که در نبردهای زمینی واکنش‌های ارتش عراق در مقایسه با رزمندگان ایرانی کند بود، لذا از یکسو تمامی تلاش راهبردی عراق در این جنگ صرف عقب راندن نیروهای ایرانی با آتش مستقیم بود و از سوی دیگر، هر زمان که نیروهای عراقی یارای مقاومت خود را از دست

می‌دادند، با بهره‌گیری از سلاح‌های شیمیایی، بمب‌ها و موشک‌های سطح به سطح، به شهرهای بی‌دفاع و تأسیسات اقتصادی ایران حمله می‌کردند و به نوعی جنگ شهرها را به جای جبهه‌ها پی می‌گرفتند به طوری‌که در طول جنگ سه هزار و ۱۴ بار حمله هوایی و ۲۳۳ مورد حمله موشکی به شهرها انجام داد و ۳۷۸ مورد هم حمله شیمیایی کرد که موجب کشته شدن و زخمی شدن بیش از ۷۶ هزار نفر از مردم بی‌دفاع شهرها و افراد غیرنظامی کشورمان شد[۱].

۵ـ نبردهای هوایی پایانی سال پنجم جنگ و سوانح شاخص

حال قبل از پرداختن به ادامه نبردهای هوایی و سوانح نهاجا، به وضعیت آمادگی انواع هواپیماهای شکاری نهاجا به همراه هواپیماهای «سی۱۳۰»، «پی۳.اِف» و به عنوان نمونه، پایگاه‌های هفتم و هشتم شکاری که در برابر دشمن به صورت شبانه‌روزی دفاع می‌کردند، اشاره شود.

ـ آمار هواپیماهای نهاجا در روز ۱۳۶۱/۱/۱، با گذشت ۴/۵ سال از جنگ

جنگنده «اف۴»: واگذاری ۱۰۶ فروند، دپو ۳۰ فروند، آماده ۶۱ فروند، تعمیری ۵ فروند و منتظر قطعه ۱۰ فروند.

جنگنده «اف۵»: واگذاری ۱۰۵ فروند، دپو ۷ فروند، آماده ۵۴ فروند، تعمیری ۷ فروند، و منتظر قطعه ۳۷ فروند.

جنگنده «اف۱۴»: واگذاری ۷۱ فروند، یاشی (صها) ۶ فروند، آماده ۲۷ فروند، تعمیری ۸ فروند و منتظر قطعه ۳۰ فروند.

هواپیمای ترابری «سی۱۳۰»: واگذاری ۴۴ فروند، دپو۱۰ فروند، آماده ۱۸فروند، تعمیری ۵ فروند و منتظر قطعه ۱۱فروند.

هواپیمای تجسس دریایی «پی۳.اِف»: واگذاری ۵ فروند، آماده یک فروند و منتظر قطعه ۴ فروند.

منطقه هوایی شیراز: «اف۱۴»: واگذاری ۲۰ فروند، آماده کامل ۷ فروند، ۸ فروند آماده مشروط و بقیه زمین‌گیر.

پایگاه هشتم شکاری: «اف۱۴»: واگذاری ۵۱ فروند، آماده کامل ۱۱ فروند، آماده مشروط ۸ فروند و بقیه زمین‌گیر.

۱- مسبوق، محمد (۱۳۹۶) «مقایسه توان رزمی ایران و عراق در جنگ ۸ ساله» تهران: مرکز انتشارات راهبردی نهاجا.

نگاهی به آمار ارائه شده نشان می‌دهد که نهاجا به دلیل تحریم‌های ظالمانه و اُفت توان رزمی خود، به‌رغم تلاش‌های شبانه‌روزی فرماندهان، کارشناسان و متخصصین متعهد فنی و دیگر آحاد کارکنان نهاجا اعم از آماد، اداری، انتظامات، کنترل و دارایی و غیره به طور متوسط فقط می‌توانست از ۵۰ درصد از شمار هواپیماهای واگذاری به صورت آماده کامل عملیاتی استفاده کند.

به هر روی، در این سال علاوه بر شهادت سرهنگ هاشم آل‌آفا که در سال چهارم جنگ (۱۳۶۳/۵/۲۰) رخ داد، یکی دیگر از خلبان نام‌آوری که در سال پنجم جنگ به شهادت رسید، سرگرد حسین خلعتبری بود که رشادت‌های او به اتفاق شهید عباس دوران و دیگر همرزمانش در عملیات مروارید و شکار ناوچه‌های دشمن و دیگر اهداف دریایی، او را به «حسین ماوریک» مشهور کرده بود. او در نخستین روز از بهار ۱۳۶۴، برای مقابله با جنگنده‌های دشمن به اتفاق ستوانیکم عیسی محمدزاده با یک فروند «اف۴» از پایگاه سوم همدان برخاست و در یک درگیری نابرابر با میرازهای پرتعداد دشمن، هواپیمایش مورد هدف قرار گرفت و ساقط شد و روح بزرگ او و همپروازش به سوی آسمان برای همیشه پرواز کردند!

شهید بابایی پس از شهادت این خلبان غیور گفت: «اصلاً جا ندارد ما حتی یک خلبان یا هواپیما از دست بدهیم. حتی اگر بتوانید چند هواپیمای دشمن را بزنید، به آن نمی‌ارزد که خودتان دچار سانحه شوید! زیرا برای ما در این شرایط نه امکان جایگزینی هواپیما وجود دارد، نه تربیت چنین خلبان‌هایی. پس باید خیلی مراقب باشید.» یکی از خلبان‌ها با ناراحتی در مقابل ایشان می‌گوید:

«این یعنی ما نباید درگیر شویم!» شهید بابایی جواب می‌دهد: «برای خنثی کردن حملات دشمن باید از تاکتیک‌های بهتر و برتر استفاده کنید. هر جا احتمال ریسک بود، بهتر است صحنه را ترک و درگیری را به موقعیت مناسب موکول کنید.»

از دیگر وقایع مهم نیمه دوم سال پنجم جنگ در بهار ۱۳٦٤ می‌توان به سانحه یک فروند جنگنده «اف۱٤» جمعی پایگاه هفتم شکاری شیراز در ۱۳٦٤/۱/٤ اشاره کرد که در این روز جنگنده مزبور به خلبانی سرگرد عباس حزین[1] /سروان سیدحسن حسینی به هنگامی که مشغول رهگیری هواپیماهای متخاصم بود به دلیل اختلال در سامانه فرماندهی و کنترل،

---

۱ - شادروان امیر عباس حزین یکی از خلبانان، قهرمانان و فرماندهان برجسته و بی‌بدیل نهاجا بود که در سال ۱۳۷۹ فرمانده منطقه هوایی شهید بابایی بود که حین ورزش صبحگاهی در جمع کارکنان دچار عارضه قلبی شد و چندی بعد جان سپرد. «روانش شاد»

هدف موشک «هاگ» قرار گرفت و ساقط شد و خلبان کابین عقب در دریا به دلیل شکستگی آرنج و بازو به شهادت رسید.

در ساعت ۲۳:۳۵ مورخ ۱۳٦٤/۳/۲۰، یک فروند فانتوم به خلبانی سروان علیرضا آذرفر/ستوانیکم بان یزدان سخایی و در شب مورخ ۱۳٦٤/۷/۱۹ یک فروند «اف٤» دیگر از پایگاه ششم به خلبانی سروان جهانبخش طاهری/ستوانیکم مختار غفوری به دلایل نامعلومی سقوط کردند[1]. از دیگر وقایع قابل ذکر بمباران سایت شنود الکترونیکی ایلام جمعی «ف.ا.ش.ا» در بیستم خرداد سال ۱۳۶۴ برای چندمین بار توسط جنگنده‌های دشمن بود که بر اثر آن ۱۴ نفر از کارکنان کادر و وظیفه نهاجا شهید شدند.

نهاجا در سال پنجم، ضمن پوشش و پشتیبانی هوایی از نیروهای سطحی و دفاع از نقاط حیاتی کشور تمام سعی خود را به کار گرفت و جمعاً ۲۰ هزار و ۹۰۷ نوبت پرواز انجام داد که شش هزار و ۵۵۵ نوبت آن مأموریت پشتیبانی ترابری تاکتیکی شامل: سوخت‌رسانی هوایی، شناسایی اطلاعات الکترونیکی و جابه‌جایی تجهیزات، نفرات و مجروحین جنگ در اجرای مأموریت‌ها بود.

مقایسه پروازها در سال پنجم با کلّ پروازهای سال چهارم جنگ (۲۳ هزار و ۱۶۹ نوبت) دو هزار و ۲۶۲ نوبت کاهش داشته است. در عوض، عراق با توجه به دریافت تجهیزات و هواپیماهای پیشرفته ۳۲ هزار و ۵۳۲ نوبت پرواز انجام داد که ۱۱ هزار و ۶۲۵ نوبت بیشتر از ایران بود. در این سال نهاجا ۱۳ فروند از انواع هواگردهای خود شامل: هفت فروند «اف۴» دو فروند «اف۵»، یک فروند «اف۱۴»، یک فروند «پی۳.اف»، و «سی۱۳۰» با یک فروند بالگرد ۲۱۴ را از دست داد و ۱۵ نفر از خلبانان نهاجا شهید و پنج نفر از آنان نیز اسیر شدند. ۱۴ فروند از بالگردهای هوانیروز هم در عملیات بدر سرنگون شدند. از سوانح قابل اشاره باید به سرنگونی یک فروند «فانتوم» در درگیری با دشمن در غرب کشور اشاره کرد که طی آن، خلبان کابین عقب (ستوانیکم صابر مطلق) شهید و خلبان کابین جلو (سروان پرویز دهقان) پس از ترک هواپیما با تنی مجروح به زمین فرود آمد و پس از مداوای فراوان، دست راست او قطع و به جمع جانبازان دفاع مقدس پیوست[2]. جهت آگاهی، چکیده‌ای از عملیات‌های انجام شده طی سال پنجم جنگ (۱۳۶۲/۷/۱ تا ۱۳۶۳/۶/۳۱) که اغلب در جبهه شمالی انجام گرفته، در جدول شماره ۶-۴ درج شده است.

---

۱ - پس از وقوع این دو سانحه شهید بابایی معاونت عملیاتی نهاجا علیرغم همه مشکلات، کارشکنی‌ها و محدودیت‌های پیش رو، مبادرت به گسترش تعدادی جنگنده آماده «اف١٤» به پایگاه ششم شکاری بوشهر در آذر ١٣٦٤ گرفت.

۲ - در این مدت ارتش عراق نیز شمار ٢٤ فروند انواع هواپیماهای شکاری و ١١ فروند بالگرد خود را در اجرای مأموریت‌ها از دست داد.

ردیف	نام عملیات	تاریخ شروع	محل عملیات	نتایج عملیات
۱	پشتیبانی هوایی از عملیات آفندی عاشورا	٦۳/۷/۲۵	منطقه میمک	۱۰۰ کیلومتر مربع از خاک ایران آزاد شد و محور مندلی به سومار تأمین شد و دو فروند هواپیما و دو فروند بالگرد دشمن در این عملیات سرنگون شد
۲	پشتیبانی هوایی از عملیات پدافندی ارتفاع ٤۰۲	٦۳/۱۱/۱۱	منطقه عمومی سومار	تصرف ارتفاعات کله‌قندی و تأمین ارتفاع ٤۰۲ که از لحاظ دید و تیر دشمن منطقه حساسی بود
۳	پشتیبانی هوایی از عملیات پدافندی میمک	٦۳/۱۱/۲۰	منطقه مرزی استان ایلام	به منظور حفظ ارتفاعات ۳۰۵ و ۳۲۵ که ناموفق بود
٤	پشتیبانی هوایی از عملیات آفندی بدر	٦۳/۱۲/۲۰	در منطقه هور در جبهه جنوب	تصرف سرپل جادهٔ العماره-بصره که تشریح شد شش فروند هواپیما و سه فروند بالگرد دشمن سرنگون شدند
٥	پشتیبانی هوایی از عملیات حاج‌عمران	٦۲ / ٤/ ۷	در منطقه حاج‌عمران	این عملیات به منظور بالا بردن روحیه رزمندگان توسط لشکر٦٤ ارومیه به اجرا درآمد
٦	پشتیبانی هوایی از عملیات آفندی نصر	٦٤/٤/۹	در منطقه میان-تنگ در حوالی سومار	عملیات محدودی که به منظور انهدام دشمن در منطقه توسط تیپ ٤۰ سراب نیروی زمینی انجام شد
۷	پشتیبانی هوایی از عملیات آفندی ظفر ٥	٦٤/٤/۱۳	در منطقه عمومی شمال و غرب پنجوین	آزادسازی ارتفاعات منطقهٔ توتمان توسط لشکر۳۰ گرگان انجام گرفت
۸	پشتیبانی هوایی از عملیات آفندی شرهانی	٦٤/٤/۲۰	در منطقه شرهانی در منطقهٔ شمال	به منظور عقب راندن دشمن به مواضع خود در منطقه شرهانی توسط لشکر۲۱ حمزه صورت گرفت
۹	پشتیبانی هوایی از عملیات قادر (۱)	٦٤/٤/۲۳	منطقه عملیاتی شمال‌غرب	تصرف بخشی از خاک عراق به منظور دستیابی به پایگاه‌های منطقه که سه فروند از هواپیماهای دشمن سرنگون گردید

۱۰	پشتیبانی هوایی از عملیات آفندی چوارتا	٦٤/٦/٦	در منطقه عملیاتی شمال‌غرب	با وارد کردن خسارت به دشمن و تصرف اهداف مورد نظر این عملیات تو.سط تیپ یک لشکر۸۸ زرهی زاهدان انجام شد
۱۱	عملیات آفندی قادر (۲)	٦٤/٦/١٨	منطقه عملیاتی شمال‌غرب	به منظور دستیابی به اهداف تعیین شده در عملیات قادر(۱) انجام شد و ارتفاعات مورد نظر تصرف گردید و طی آن تعداد شش فروند هواپیما و سه فروند بالگرد دشمن سرنگون گردید

جدول شماره ٦-٤

مهم‌ترین عملیات انجام شده در سال پنجم جنگ

همان گونه که ملاحظه شد در سال‌های چهارم و پنجم جنگ نیز ایران نتوانست سرزمین مناسبی را در خاک عراق اشغال کند و حتی شعار «جنگ، جنگ، تا یک پیروزی» نیز تحقق عینی نیافت[1] و تردید در زمان به پایان رسیدن جنگ همچنان نمایان بود.

البته اکثر عملیات‌ها در جبههٔ شمالی توسط یگان‌های نزاجا و جبهه‌های میانی و جنوب غرب کشور توسط سپاه پاسداران به‌منظور ایجاد رخنه در خاک عراق و خارج کردن جنگ از رکود، صورت می‌گرفت.

۱- علایی، حسین، (۱۳۹۱) «روند جنگ ایران و عراق»، تهران: نشر مرز و بوم، جلد دوم، ص ۴۲

بخش پنجم

نبردهای هوایی در سال ششم، هفتم و هشتم دفاع مقدس

در این بخش به نبردهای هوایی در سال‌های ششم «والفجر۸» و اوج‌گیری جنگ نفت‌کش‌ها در این سال و فرایند نبردهای هوایی در سال هفتم جنگ و عملیات «کربلای۵» و نتایج و پیامدهای آنها به اختصار اشاره می‌شود.

مهمترین اقدامات نیروی هوایی در شروع ششمین سال دفاع مقدس، ابتدا به بار نشستن نخستین ثمرات دانشکده خلبانی بود که در سال ۱۳٦۱ پایه‌ریزی شده بود که در ادامه به نخستین مراسم فارغ‌التحصیلی خلبانان شکاری نهاجا اشاره می‌شود. از بعد عملیاتی نیز یکی از تصمیمات مهم گسترش هواپیماهای «اف۱٤» از پایگاه هفتم شکاری شیراز به اصفهان در آبان ۱۳٦٤، به منظور ایجاد یکپارچگی در نگهداری این جنگنده پیشرفته به ابتکار شهید بابایی بود و متعاقب آن در آذرماه همان سال، چهار فروند هواپیمای کاملاً آماده «اف۱٤» به پایگاه ششم شکاری بوشهر به منظور پوشش هوایی از تأسیسات حیاتی کشور در جنوب از جمله جزیره خارک و نیز اسکورت کشتی‌های نفتکش گسترش یافتند و باز به ابتکار و مسئولیت شهید بابایی، سامانه هواپیمای تندخیز یا اسکرامبل «اف۱٤» از ۳۰ تا ٤۵ دقیقه در شیراز و اصفهان به ۵ تا ۱۵ دقیقه در بوشهر کاهش یافت؛ ضمن این که پروازهای گشت‌زنی خسته کننده که با استفاده از سوخت‌گیری هوایی هواپیماهای سوخت‌رسان «بوئینگ۷۰۷ و ۷٤۷» بر فراز خارک که اغلب از یک ساعت قبل از طلوع آفتاب تا یک ساعت بعداز غروب آفتاب اجرا می‌شد، متوقف گردید. این تدابیر علاوه بر رعایت «اصل صرفه‌جویی در قوا» نقش بسیار حیاتی و ارزنده‌ای در سال‌های پایانی جنگ در استمرار صدور نفت ایران ایفا کرد که در این خصوص مراتب به اختصار در جنگ نفتکش‌ها عنوان شده است. از دیگر ابتکارهای شهید بابایی تشکیل قرارگاه هوایی «رعد» ابتدا در جنوب و سپس در پایگاه امیدیه به منظور

پشتیبانی از عملیات‌های زمینی ازجمله عملیات «والفجر۸» و دیگر عملیات‌های دوران پایانی دفاع مقدس بود که در سطور زیر عملیات‌ها و نبردهای سال‌های ششم تا آخر جنگ به اختصار ارائه شده است.

۱ـ عملیات «والفجر۸» موسوم به عملیات هوایی شفق

درپی عدم‌الفتح‌ها، کم فروغی و یا ناکامی‌های پی‌درپی عملیات‌های انجام شده پس از آزادسازی خرمشهر از قبیل عملیات رمضان، مسلم، محرم، والفجرها، خیبر، بدر و...، عملیات بزرگ «والفجر۸» با رعایت دقیق اصل حیطه‌بندی و رعایت کامل مخفی‌کاری در زمستان سال ۱۳٦٤ آغاز گردید که فرایند این عملیات با رویکرد نبردهای هوایی تشریح می‌شود:

رزمندگان ایرانی در دیماه ۱۳٦٤، با پنهان‌کاری و فریب نیروهای عراقی و با رسد کردن عملکرد نیروی هوایی عراق و ترابری شبانه نیروها و همچنین با عکسبرداری و شناسایی هوایی دقیق از توانمندی و غافگیری دشمن در منطقه عملیات توسط نیروی هوایی آگاه شدند. در این خصوص به درخواست قرارگاه رعد چندین پرواز شناسایی «آر.اف٤» در چارچوب طرح «ناصر» انجام شد و خلبانان شناسایی با پوشش هوایی خلبانان «اف١٤» به‌رغم تلاش گسترده دشمن توانستند؛ سه مورد عکسبرداری سراسری و دقیق از کل منطقه مورد نظر انجام دهند[1] که هرسه مورد حاکی از غافلگیری و فریب دشمن بود.

به‌علاوه، به ابتکار معاونت عملیاتی نهاجا جنگنده بمب‌افکن‌های «اف٥» و «اف٤» نهاجا به صورت مأموریت پرواز جمع مرکب، از ماه‌ها قبل از شروع رسمی عملیات زمینی با عملیات‌های ایذایی و فریب، عقبه نیروهای عراقی را از بصره تا مهران بمباران می‌کردند به طوری که در یکی از این مأموریت‌های مرکب متشکل از یک فروند «اف٥» پایگاه چهارم شکاری به لیدری سرگرد خلبان حبیب بقایی و شماره دو دسته هواپیمای «اف٤» به خلبانی سروان احمد فلاحی/ستوانیکم محمدعلی کیانی از پایگاه ششم شکاری به مواضع نیروهای دشمن در شمالغرب بصره و یک تأسیسات نظامی-اقتصادی دیگر یورش بردند که پس از بمباران هدف به هنگام بازگشت از مأموریت، هواپیمای شماره دو توسط موشک‌های «سام٦» سرنگون شد و خلبانان آن (سروان احمد فلاحی/ستوانیکم محمدعلی کیانی) در مورخ ٦٤/٧/٧ به اسارت

---

۱ - نگارنده خود با هواپیمای «اف۱۴» در چند نوبت در مأموریت اسکورت هواپیمای شناسایی «آر.اف۴» در قالب طرح ناصر شرکت کرد که در یکی از مأموریت‌های موفقیت‌آمیز، خلبان شناسایی باتوجه به هوشیاری و تهدیدهای شدید دشمن که تلاش گسترده می‌کرد تا عکسبرداری صورت نپیذیرد، بدون آگاهی از منطقه نبرد اعلام کرد که از مرز شلمچه تا دهانه فاو را عکسبرداری کرده است!

دشمن درآمدند و پنج سال رنج اسارت را متحمل شدند. یک فروند «اف۵» دیگر نیز در مورخ ٦٤/١١/٩، در خاک دشمن مورد هدف قرار گرفت و سروان دلال‌خوش خلبان آن شهید شد.

منطقه و اهداف عملیات: در این عملیات، منطقه تحت پوشش نهاجا از غرب دهلران تا پایگاه هوایی کوت در داخل خاک عراق و از آنجا به پایگاه هوایی ناصریه و تا شهر مرزی صفوان و از آنجا تا اسکله‌های اَلبَکْر و الاُمّیه و ادامه آن تا اروندرود و کوشک و طلائیه و مجدداً تا دهلران را در بر می‌گرفت و در راستای اهداف ارتش و سپاه، یک سری اهداف تاکتیکی دیگر نیز در عملیات‌های هوایی برای نهاجا متصور بود که شامل:

الف - پایگاه دریایی ام‌القصر و سکوهای اَلبَکْر و الاُمّیه و سکوهای پرتاب موشک سطح به دریای کرم ابریشم در راس‌البیشه.

ب - انهدام پایگاه هوایی ناصریه و حمله هوایی به نیروهای زمینی دشمن در غرب اروندرود که محل هدف دقیقاً از روی عکس‌های هوایی تعیین می‌شد و یا قرارگاه عمل کننده هدف مورد نظر خود را اعلام می‌کرد.

در این عملیات، نیروی هوایی عراق با هواپیماهای میراژ «اف۱» و EQ-5 پایگاه هوایی کوت و فرودگاهی در نزدیکی شهر العماره، پایگاه هوایی شعیبیه در بصره و پایگاه هوایی ناصریه با هواپیماهای میگ۲۳ و سوخو۲۲ و میگ۲۱ مجهز شده بودند. هواپیماهای «میگ۲۵» نیز از پایگاه حبانیه به سمت بوشهر و خارک روانه می‌شدند.

الف ـ محورها و تدابیر عملیات هوایی

فرماندهی کل نیروهای مسلح طی نامه شماره پ۲ـ٦٤/٨/١٠ به نیروی هوایی ابلاغ کرد که طرح‌ریزی عملیات هوایی را بر اساس هماهنگی‌ها در پنج محور تخصصی انجام دهد که این محورها به شرح زیر بودند:

الف. عملیات بمباران‌های هوایی را در قالب آتش پشتیبانی به درخواست سپاه پاسداران برای مدت پانزده الی ۳۰ روز.

ب. بمباران جاده‌ها، خطوط مواصلاتی و عقبه دشمن تا فرایند لجستیک را به سمت منطقه عملیات ناامن سازد.

ج. تسلیحات پدافند هوایی شامل توپ‌های ضدهوایی۲۳ م.م و اورلیکن۳۵ م.م و موشک‌های «هاگ» را به منطقه عملیات ارسال دارد.

د. پوشش هوایی با هواپیماهای شکاری رهگیر «اف۱٤» و فانتوم انجام شود و برتری هوایی منطقه‌ای را کسب کند.

هـ. تهیه عکس‌های هوایی تاکتیکی از منطقه عملیات پیش از آغاز عملیات زمینی «والفجر۸».

و. انتقال نیروهای رزمنده و تجهیزات وتخلیه سریع مجروحین به فرودگاه‌های مختلف کشور از راه هوا را باید انجام می‌داد.

تدابیر عملیات هوایی:

(۱) عکسبرداری هوایی در ارتفاع بالا توسط هواپیمای فانتوم شناسایی «آر.اف٤» بنا بر درخواست قرارگاه رعد، که مورد نیاز قرارگاه‌های «نصر، فجر و کربلا» بود، پس از بررسی و تصویب توسط شهید بابایی صورت می‌گرفت. به علاوه، دو فروند هواپیمای «آر.اف۵» شناسایی نیز در امیدیه مستقر شدند تا عکس‌های هوایی ارتفاع پست را تهیه کنند.

(۲) پوشش هوایی که در حقیقت انجام مأموریت توأمان مراقبت‌های هوایی به همراه دفاع هوایی برفراز منطقه عملیات بود، توسط هشت فروند «اف۱٤» با احتساب سوختگیری در آسمان و به صورت دو گروه پروازی چهار فروندی (دو فروند در منطقه، دو فروند در کنار هواپیمای سوخت‌رسان) مداوم و بدون توقف باید انجام می‌شد.

(۳) پروازهای آتش پشتیبانی که به پشتیبانی نزدیک هوایی معروف است از روز (ر) به مدت سه روز و هر روز به میزان ۳۸ فروند؛ شامل ۳۰ فروند جنگنده بمب‌افکن «اف۵» معروف به تایگر و هشت فروند جنگنده بمب‌افکن «اف٤» معروف به فانتوم به ترتیب از پایگاههای چهارم دزفول و پنجم در امیدیه که بتازگی برای شرکت مستقیم در جنگ و انجام پروازهای بمباران اعلام آمادگی کرده بود و قرارگاه رعد نیز در همان پایگاه تشکیل شده بود و همچنین پایگاه ششم شکاری در بوشهر به پرواز در می‌آمدند و یورش خود را علیه نیروهای زمینی ارتش عراق آغاز می‌کردند و به تدریج با بدست آمدن موفقیت در جبهه‌های زمینی، تعداد پروازها کاسته می‌شد. برای مثال در روز (ر+۹) یعنی ۹ روز پس از آغاز عملیات زمینی پروازها به ۱۸ فروند می‌رسید و در روز (ر+۲۰) یعنی بیست روز از عملیات زمینی گذشته به ۱۲ فروند کاهش پیدا می‌کرد تا توان رزمی نهاجا برای آینده جنگ تداوم داشته باشد.

(٤) امور عمده معاونت لجستیکی نهاجا

الف. برآورد میزان و انواع مهمات مصرفی با شمارش تعداد پرانه برای مدت ٤۵ روز (از ۲۵ دی تا دهم اسفند ۱۳٦٤).

ب. محاسبه تعداد نوبت پرواز هواپیماهای «بوئینگ۷۰۷ و ۷٤۷» برای سوخت‌رسانی در هوا به هواپیماهای «اف۱٤» و «اف٤».

پ. آماده‌سازی ارتباطات تلفنی، سوئیچینگ و هات‌لاین یا «ONLINE» برای یگان‌های درگیر در عملیات.

ت. اعزام چهار فروند بالگرد «شنوک» و «AB-214»، توسط فرماندهی منطقه مهرآباد همراه با تجهیزات «ش.م.هـ» (شیمیایی، میکروبی، هسته‌ای) به پایگاه دزفول جهت عملیات خدمات پشتیبانی رزمی و تجسس و نجات.

ث. گسترش هشت فروند هواپیمای «اف۵» به اتفاق خلبانان آن از پایگاه تبریز به دزفول؛ و دو فروند «اف٤» از پایگاه بندرعباس به پایگاه بوشهر؛ و گسترش تعداد ۱۲ فروند «اف۵» از پایگاه دزفول به پایگاه در جهت شرکت در عملیات آتش پشتیبانی[۱].

ب ـ شرح عملیات با رویکرد نبردهای هوایی

در روز ۱۹ بهمن، یک روز قبل از شروع عملیات، آخرین بار گردان شناسایی یک پرواز عکس‌برداری از ارتفاع بالا بر فراز منطقه فاو را انجام داد. در عکس‌های این پرواز مشخص شد که تنها لشکر هفتم ارتش عراق در نزدیکی سایت موشکی ساحل به دریا «HY-2» موسوم به «کرم ابریشم» در «قشله» نزدیک بندر ام‌القصر در برابر قرارگاه کربلا در اروندکنار حضور داشته و بقیه قوای عراق از منطقه فاصله قابل‌توجهی دارند. ضمن این که دشمن در این روز، اقدام به عکسبرداری با هواپیمای «میگ۲۵» از مناطق عملیاتی کرد که خوشبختانه به دلیل ابری بودن هوا نتوانست به یگان‌های خودی در منطقه پی ببرد. اطلاعات بدست آمده، آن‌چنان اعتماد به نفسی به فرماندهان سپاه در قرارگاه خاتم‌الانبیا داد که لحظه‌ای درنگ در آغاز حمله به دشمن را جایز ندانستند و بامداد ۲۰ بهمن ۱۳٦٤، بر اساس نتایج و ارزیابی این عکس‌های هوایی نهاجا، فرمان حمله صادر و شبه‌جزیره فاو به تصرف ایران درآمد[۲]. درپی آن، قرارگاه سپاه سوم ارتش عراق در بصره و قرارگاه لشکر هفتم ارتش عراق در غرب اروند رود، توسط پایگاه

۱- در این مقطع معاونت تحقیقات و جهاد خودکفایی قرار بود پروژه‌ای را به نام «ابابیل» که تغییر و تبدیل موشک زمین به هوای هاگ به موشک هوا به هوا برای برخی مصارف هوایی بر روی جنگنده «اف۱٤» به منظور صرفه‌جویی در استتفاده از موشک «فونیکس» آزمایش نماید.

۲- علی‌رضا نمکی (۱۳۸۹)، «نیروی هوایی در دفاع مقدس»، تهران: انتشارات ایران سبز به سفارش معارف جنگ شهید صیاد، ص ۳۰۷

ششم شکاری با ۱۲ فروند هواپیمای فانتوم «اف٤ئی» بمباران شدند تا وضعیت مناسبی برای رویارویی با نیروهای ایرانی نداشته باشند.

مهمترین بمباران‌های این پایگاه در روزهای ۱۳٦٤/۱۰/۱۹، تا ۱۳٦٤/۱۱/۲۳، انجام گرفت و در مجموع ۳۸ نوبت بمباران هوایی با استفاده از ۱۹٦ هزار و ۹۹۲ پوند مهمات جنگی شامل انواع بمب‌ها و گلوله‌های ۲۰مم صورت پذیرفت. به‌علاوه ۱۲۷ نوبت پرواز گشت رزمی از طریق پایگاه ششم شکاری بوشهر با هواپیمای «اف٤ئی» فانتوم انجام گرفت.

خلبانان پایگاه چهارم شکاری نیز در روز ۱۳٦٤/۱۱/۲۳، با دو فروند هواپیمای «اف٥ئی»، نیروهای سطحی دشمن را در غرب اروندرود بمباران کردند که در این عملیات، سروان قاسم ورزدار خلبان هواپیمای «اف٥ئی» به اسارت درآمد و هواپیما منهدم شد. این پایگاه در روز ۱۳٦٤/۱۱/۲٤، نیز با چهار فروند به شمال فاو تاخت و قرارگاه لشکر دشمن را بمباران کرد که یک فروند دیگر هواپیمای «اف٥» به خلبانی سروان ابوالفضل اسدزاده در شمال فاو مورد اصابت گلوله‌های دشمن واقع شد و هواپیما در حوالی آبادان سانحه داد و خلبان شهید گردید.

سرهنگ خلبان سلیمان هادیان دوست و یار سروان اسدزاده درباره شهادت هم‌رزمش چنین می‌گوید: «از خاطرات تلخ دوران خدمت من شهادت دوست و همکار عزیزم، ابوالفضل اسدزاده بود که خود من روز ۲۲ بهمن ۱۳٦٤، او را با بونانزا از پایگاه دزفول به امیدیه بردم و دو روز بعد در عملیات «والفجر۸» در حالی که عازم بمباران دشمن بود، در یک اشتباه عملیاتی از سوی ضد هوایی خودی مورد اصابت قرار گرفت. هواپیمایش در هوا منفجر شد و خودش به سوی ملائک پر کشید[1]».

در روز ۱۳٦٤/۱۱/۲۷، در شش نوبت «اف٥ئی»، شمال فاو را دوباره به درخواست قرارگاه کربلا بمباران کرد و این درخواست ادامه داشت تا این که در روز ۱۳٦٤/۱۲/۱، یک فروند هواپیمای «اف٥» دیگر به خلبانی ولی‌الله بزرگی در منطقه عملیات سرنگون و خلبان شهید شد.

پس از سوانح فوق، مأموریت‌های پشتیبانی آتش برای بررسی متوقف شد و پس تجزیه و تحلیل، مجدداً با تاکتیک‌های نو از سر گرفته شد به طوری که پس از آن در روز ۱۳٦٤/۱۲/٤، یک فروند «اف٥ئی» دیگر به خلبانی منصور محمدی آزاد هدف موشک‌های دشمن قرار گرفت و خلبان به شهادت رسید. مع‌الوصف در روزهای بعد تا روز ۱۳٦٤/۱۲/۱۳، غرب اروندرود برابر درخواست رزمندگان سپاه، توسط جنگنده‌های «اف٥» به لیدری شهید اردستانی بمباران می‌شد.

۱- مهرنیا، احمد (۱۳۹۳) «ستاره‌های نبردهای هوایی»، تهران: انتشارات سوره مهر، جلد دوم، چاپ اول، ص ۲۰٤.

تصویر شماره ۱-۵

عکس هوایی از سنگرهای عراقی‌ها در فاو در حالیکه سایه دود ناشی از بمباران‌های هوایی معلوم است

در روز ۲۲ بهمن‌ماه نیز خلبانان پایگاه هوایی چهارم شکاری در دزفول با چهار فروند هواپیمای تایگر «اف۵ئی» به قرارگاه لشکر مستقر در شمال فاو و جنوب بصره حمله‌ور شدند و آغاز نبرد سهمگین «والفجر۸» را جشن گرفتند.

خلبانان پایگاه ششم شکاری در بندر بوشهر نیز با سه فروند هواپیمای فانتوم «اف٤ئی» به قلب دشمن یعنی پایگاه موشکی «کرم ابریشم» حمله‌ور شدند و قبل از هر اقدامی از سوی دشمن این پایگاه را در هم کوبیدند.

در ۰۷:۴۰ روز ۲۳ بهمن، سایت موشکی هاگ «کوثر» با هفت فروند هواپیمای دشمن که به قصد بمباران این سایت آمده بودند، درگیر شد و سه فروند موشک به طرف آنها شلیک کرد، اما بمب‌های هواپیماهای مهاجم عراقی سه نفر از اعضای سایت کوثر را مجروح ساخت و شاید در این درگیری یک فروند هواپیمای مهاجم سرنگون شده باشد.

در روزهای ٢٤ و ٢٥ بهمن‌ماه، سرانجام پس از چندین روز نبردهای زمینی و هوایی، سرلشکر «ماهر عبدالرشید» فرمانده سپاه سوم ارتش عراق که در بصره مستقر بود (همین سپاه خرمشهر را تصرف کرده بود)، اعلام کرد که شهر «فاو» و مناطق اطراف آن سقوط کرده و بدست نیروهای ایرانی درآمده است. با این وجود در ساعت ۱۱:۰۰، عملیات بمباران هوایی علیه هدفی در دهانه فاو به خورعبداله توسط دو فروند «اف٤» انجام گرفت که یک فروند آنها اسیر گلوله‌های ضد هوایی دشمن گردید و سرنگون شد.

در این دو روز، پایگاه‌های چهارم و پنجم به ترتیب؛ با شش فروند و هشت فروند «اف۵»، و پایگاه بوشهر با یک فروند فانتوم، تانک‌ها و ادوات زرهی دشمن را در منطقه فاو و ساحل‌غربی اروند بمباران کردند تا سر پل بدست آمده در فاو بتواند توسعه پیدا کند.

در روز ۲٦ بهمن، پایگاه پنجم بر اساس درخواست قرارگاه کربلا شش فروند هواپیمای «اف۵» خود را به منطقه نبرد «والفجر۸» فرستاد و روز ۲۹ بهمن‌ماه نیز همین پایگاه با چهار فروند «اف۵ئی» عملیات بمباران هوایی نیروهای دشمن را در این منطقه پرآشوب ادامه داد و پایگاه هوایی دوم شکاری در تبریز نیز در راستای بمبارانی که دشمن علیه پادگان جلدیان انجام داده بود که منجر به شهادت یک سرباز و یک جوانمرد و مجروح شدن هشت نفر سرباز دیگر شده بود و همچنین بمباران روستای رَبَط که ۱٦ نفر شهید و نوزده نفر مجروح شده بودند، یک پادگان و تأسیسات نظامی آن در کنار شهر رواندوز را به آتش کشید.

در روز ۲۷ بهمن‌ماه، دشمن برای رهایی از شکست‌های پی‌درپی، دست به عملیات شیمیایی زد، این عملیات توسط سخنگوی نظامی عراق اعلام شد؛ مبنی بر این که آنها برای باز پس‌گیری فاو به هر حربه‌ای متوسل می‌شوند و در ساعت ۱۰:۵۵ سرفرماندهی ارتش عراق به برج‌های دیده‌بانی در منطقه بصره و فاو اعلام کرد که از ماسک‌ها و تجهیزات جنگ شیمیایی استفاده کنند، زیرا ممکن است باد اثرات بمب‌ها و گلوله‌های شیمیایی را به سوی یگان‌های عراقی براند. در همین ساعت جنگنده‌های پایگاه ششم شکاری، نیروهای عراقی را در منطقه فاو بمباران کردند. در این مقطع، از نظر قرارگاه‌های «کربلا» و «نوح» کار تمام شده بود و سرپل در فاو بدست آمده بود. اما نهاجا می‌بایست طبق مأموریتی که ابلاغ شده بود تا یک ماه پس از عملیات، بنابر درخواست قرارگاه‌های گفته شده، آماده اجرای عملیات بمباران هوایی باشد. از این جهت در روزهای ۲۷ تا ۳۰ بهمن‌ماه، پایگاه چهارم شکاری با شش فروند، پایگاه پنجم شکاری یعنی قرارگاه رعد با ۱۵ فروند و پایگاه ششم شکاری بوشهر با دو فروند، عملیات بمباران هوایی را ادامه دادند و سرانجام دشمن تسلیم شد. در حالی که رزمندگان مواضع خود را تثبیت کرده بودند، دشمن از بازپس‌گیری آن ناامید شد و حمله به زیرساخت‌ها و شناورهای غیرنظامی را درپیش گرفت.

پ ـ نتایج عملیات با رویکرد نبردهای هوایی

از بعد نبردهای هوایی، قرارگاه رعد همان‌طورکه تعهد کرده بود، پس از پایان عملیات زمینی، در روزهای یکم، سوم، چهارم اسفند ۱۳٦٤، با سیزده فروند مواضع دشمن را در هم

کوبید و تا پایان اسفندماه با ۵۸ فروند دیگر، تعهدات خود را در قبال بمباران هوایی لشکر سوم زرهی و لشکر هفتم پیاده مکانیزه ارتش عراق ادامه داد.

در حالی‌که پروازهای خدمات پشتیبانی رزمی و ترابری نیروها و تجهیزات و تدارکات و جمع‌آوری اطلاعات عملیاتی از منطقه نبرد و عکسبرداری تاکتیکی هوایی در پایان عملیات، ٤٤٤ نوبت از جمله ۲۷۰ نوبت پرواز بمباران و پشتیبانی آتش و یک هزار و ٤٨٦ نوبت پرواز گشت رزمی مسلحانه انجام شد و در خلال دو هزار و ۹۱۰ نوبت پرواز ترابری، ١٤ هزار و ۵۲۳ نفر مجروح و یک هزار و ۸۱ نفر مأمور و یک میلیون و ٦٦٧ هزار و ۷۷۰ پوند بار جابه‌جا شدند و سوخترسان‌ها هم ٤٠٣ هزار و ۸۰۰ پوند سوخت در اختیار جنگنده‌ها قرار دادند. در این عملیات، ٨٦ فروند موشک «هاگ» شلیک شد و نزدیک به ۱۱ میلیون پوند مهمات جنگی هوایی بر سر دشمن فرو ریخته شد.

در پایان این مبحث جا دارد تا جهت غنای مطلب، خاطره دیگری از شهید اردستانی از قهرمانان بزرگ این عملیات نقل شود.

این شهید والامقام در یادداشت‌های خود خاطره‌ای تحت عنوان «چرخش‌خدایی» عنوان کرده و چنین نوشته است:

در عملیات «والفجر۸»، از طرف شهید بابایی مسئول دسته پروازی بودم. روز سوم یا چهارم آزاد سازی فاو بود. عراقی‌ها جلو نیروهای پیاده ما مقاومت می کردند و آماده حمله شده بودند. در همان ایام، نزد برادر رحیم صفوی (فرمانده وقت نیروی زمینی سپاه) رفتم. ایشان گفتند: شما چکار می‌توانید، بکنید؟ گفتم: هرچه شما بخواهید، انجام می‌دهیم. آن روز، پس از مشخص شدن هدف، با گروهم پرواز کردم. من آخرین هواپیمای دسته بودم که از زمین بلند شدم. وضع آشفته‌ای بود، از هر طرف، گلوله می‌بارید. هر کدام از هواپیماها که می‌رفتند، صدمه دیده، برمی‌گشتند. من سقوط یکی از هواپیماهای خودی را دیدم. آن هواپیما را «سروان اسدزاده» هدایت می کرد. ناگهان آتش گرفت و در حالی که از مسیر منحرف شده بود، با سر به زمین خورد و اسدزاده در دم به شهادت رسید!

با این خبرها، شیطان وسوسه برگشتن را در دلم راه می‌داد، ولی ایمان به خدا تقویتم می کرد. به هر حال، با سرعت خیلی زیاد از اروند رد شدم. ناگهان در عمق ۱۰ کیلومتری خاک عراق، موشکی به هواپیمایم چنگ کشید. باک مرکزی هواپیما کنده شد و به سر بال هواپیما چسبید. فکر نمی کنم تا الآن چنین حادثه‌ای اتفاق افتاده باشد. با دیدن این حالت شروع به خواندن آیه

«وجعلنا از سوره یاسین /۹» کردم و از اهل بیت(ع) (و حضرت زهرا) کمک خواستم. بمب‌های خود را رها کردم. در این فکر بودم که بیرون بپرم یا نه؟ هواپیما از کنترل خارج شده بود[۱].

در همین افکار دست و پا می‌زدم که ناگهان حس کردم هواپیما در کنترل من است. پرنده‌ام چرخشی ۱۸۰ درجه کرد و متوجه شدم با سرعت کم و در ارتفاع پایین، به سمت پایگاه در حرکت هستم. برایم عجیب بود! خودم هم نفهمیدم، چطور هواپیما سریع چرخید و برگشت؟! به هر حال، با یک موتور، سالم و آرام روی باند (امیدیه) نشستم. وقتی پیاده شدم، زیر هواپیما را نگاه کردم. (متعجب شدم!) دیدم سوراخی حدود نیم متر- زیر هواپیما- ایجاد شده و موتور سمت چپ هم به طور کلی منهدم شده است. این سالم برگشتن را من، جز با امداد غیبی تفسیر نکردم. آن حادثه، تأثیر زیادی بر روحم گذاشت[۲].

ضربات و تلفات وارده به دشمن: در عملیات «والفجر۸» دشمن شکست سختی را متحمل شد. تیپ۲٦ پیاده لشکر هفتم از سپاه یکم ارتش عراق که در برابر اروندرود مواضعی داشتند، به سرعت نابود شدند. ۱۳ تیپ؛ شامل تیپ‌های ۷۰٤، ۱٦ زرهی، ۲۸ پیاده مکانیزه، تیپ یکم گارد جمهوری و ٤۲۳ از لشکر۲۱ پیاده و تیپ ۹۲ از لشکر۱۷ زرهی چند تیپ ناشناس دیگر به میدان آمدند و هریک با خساراتی در حد انهدام، منطقه عملیات را ترک کردند. ۲۲ گردان در این عملیات منهدم شدند که از جمله آنان گردان شناسایی «صلاح الدین» از گردان‌های معروف و دست نخورده ارتش عراق بود و در آغاز جنگ تحت امر لشکر۳ زرهی (همان لشکری که خرمشهر را به تصرف درآورده بود) قرار داشت. دشمن ۱۷ هزار کشته و زخمی، دو هزار و ۵۰۰ نفر اسیر همراه با تعدادی از افسران ارشد داد. علاوه بر آن، ۶۰۰ دستگاه تانک و نفربر، ۵۰۰ دستگاه انواع خودرو، ۱۵۰ عراده‌توپ‌صحرایی، ۳۰۰ قبضه خمپاره‌انداز، ۵۰ قبضه توپ ضد هوایی و مقادیر زیادی‌وسایل و تجهیزات مخابراتی و تجهیزات نظامی دشمن منهدم شد.

۱- امیر سرتیپ۲ دکتر احمد مهرنیا که در آن روز در بال شهید اردستانی پرواز کرده چنین می‌گوید: در توجیه قبل از پرواز او عنوان داشت که مأموریت پروازی بسیار آسانی در پیش داریم و به همین انگیزه پس از بلند شدن از پایگاه امیدیه و عبور از اروند و کارخانه نمک، بر روی هدف دو تیر موشک رولاند به سوی شهید اردستانی و من رها شد که در اقر اصابت موشک بخشی از مهمات او رها و موتور راست هواپیمایش آتش گرفت (تعدادی ترکش نیز به هواپیمای من اصابت کرد که صدمات جزئی بود). لذا با خونسردی به او گفتم که موتور راست را خاموش کن و برگرد؟ دربازگشت که هواپیمای او را مشایعت می‌کردم دیدم که علاوه بر موتور راست یکی از بمب‌های او نیز رها نشده است!! که به نظرم غیر از شهید اردستانی باتوجه به ایمان، مهارت بسیار بالا و قدرت فیزیکی زیادش، بعید بود که خلبان دیگری بتواند آن هواپیما را کنترل و در پایگاه امیدیه فرود آورد.

۲- گودرزی، علی محمد و دیگران (۱۳۸۷) «اعجوبه قرن: زندگی‌نامه و خاطرات شهید مصطفی اردستانی» تهران: نشر اجا، ص۸۴.

آنچه مربوط به حملات هوایی می‌شود، انهدام سایت موشکی کرم ابریشم در «قشله»، انهدام شناورهای ارتش عراق در بنادر بصره و فاو، همچنین تعدادی تانک و ادوات زرهی بود. اما شاهکار این عملیات، انهدام حدود ۷۰ فروند جنگنده بمب‌افکن نیروی هوایی ارتش عراق بود که توسط سایت‌های موشکی زمین به هوای هاگ «کوثر-۳» و «کوثر-٤» و هواپیماهای «اف١٤» در راستای حفظ برتری هوایی منطقه عملیات سرنگون شدند.

از شهدای این عملیات غیر از سروان خلبان ابوالفضل اسدزاده و سروان خلبان بزرگی که در تاریخ‌های ٢٤ بهمن و اول اسفند ٦٤ با هواپیمای شکاری «اف٥» به درجه رفیع شهادت رسیدند؛ می‌توان از سرگرد خلبان منصور محمدی آزاد یاد کرد که در روز چهارم اسفندماه حین اجرای مأموریت بمباران فاو با هواپیمای «اف٥» در حاشیه اروندرود مورد هدف پدافند دشمن قرار گرفت.

تصویر شماره ۲-۵

سرگرد خلبان منصور محمدی آزاد از شهدای بزرگ عملیات والفجر۸

این خلبان دلاور نیز در دم به درجه رفیع شهادت رسید. شهید محمدی آزاد از قهرمانان بزرگی بود که تا آن تاریخ، مأموریت‌های خطیری را از نخستین روز جنگ تا عملیات «والفجر۸» با شجاعت بسیار و روحیه عالی در جایگاه لیدر دسته‌های پروازهای رزمی با موفقیت در پایگاه‌های، دزفول، تبریز و امیدیه انجام داده بود و شهادت ایشان ضایعه بزرگی برای نهاجا محسوب می‌شد. شایان ذکر است که همراه با اجرای عملیات در روز اول اسفند، سرهنگ خلبان عبدالرزاق درویش و سروان خلبان حسینی به اتفاق ٥١ نفر دیگر با هواپیمای «اف٢٧»

موسوم به فرندشیپ مسافربری در حوالی اهواز مورد تعقیب و اصابت موشک یک فروند هواپیمای «میگ۲۳» دشمن قرار گرفتند و همگی سرنشینان به درجه رفیع شهادت رسیدند. در بین شهدا شخصیت‌هایی چون حجت‌الاسلام محلاتی نماینده حضرت امام(ره) در سپاه پاسداران، سرهنگ فنی محمدرضا کشواد مدیر ماتریل معاونت لجستیکی نهاجا و سرهنگ خلبان محمود خضرایی فرمانده وقت مرکز آموزش‌های هوایی حضور داشتند.

عملیات درخشان «والفجر۸»، پس از ۷۵ روز نبرد مستمر و اجرای یک هزار و ۸۴۸ نوبت پرواز جنگنده‌های عراق، سرانجام با ناامیدی دشمن از بازپس‌گیری فاو خاتمه پذیرفت. والفجر۸ طولانی‌ترین عملیات دوران دفاع مقدس محسوب می‌شود و سپاه مهماتی به اندازه حداکثر دو ماه پیش‌بینی کرده بود، لذا برای تأمین مهمات کافی، یک محموله پنج هزار تنی انواع مهمات توپخانه از چین خریداری شد که در روزهای پایانی عملیات به ایران رسید. وزارت سپاه در روز پنجاه‌وهفتم مجبور شد به صورت اضطراری از سوریه نیز یک‌هزار تن مهمات بخرد که با هواپیماهای «ب-۷۴۷» نهاجا از طریق آسمان شوروی سابق وارد کشور شد. در پایان عملیات، حدود سی کیلومتر مربع از خاک کشور آزاد شد و تقریباً ۷۷۰ کیلومتر نیز از خاک عراق در منطقه فاو به دست نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران افتاد و ارتباط عراق به طورکلی با آب‌های آزاد قطع شد و رزمندگان اسلام در ۲۰ کیلومتری بندر راهبردی «ام القصر» مستقر شدند. با این پیروزی بزرگ، دولتمردان کشور برای حل مسئله جنگ و پایان دادن آن از راه سیاسی، قدرت عمل بیشتری کسب کردند. این پیروزی موجب افزایش نشاط روحی رزمندگان اسلام (پس از شکست‌های متوالی در عملیات‌های رمضان به بعد) گردید.

ت ـ شهادت بزرگ‌ترین خلبان گردان شناسایی و نبردهای مهران

در روز ۲۰ خرداد ۱۳٦٥، بزرگ‌ترین ضربه به گردان۱۱ شناسایی وارد شد. سرهنگ فریدون ذوالفقاری به همراه ستوانیکم محمدرضا نوروزی، حین مأموریت شناسایی با هواپیمای «آر.اف٤» بر فراز جزایر مجنون واقع در منطقه هورالعظیم مورد اصابت موشک‌های هوا به هوای دشمن قرار گرفتند و به شهادت رسیدند.

تصویر شماره ۳-۵
سرهنگ فریدون ذوالفقاری و ستوانیکم رضا نوروزی
از شهدای بزرگ نبردهای هوایی سال ششم جنگ

از چند روز قبل، جهت انجام طرح‌ریزی عملیاتی در منطقه جنوب، نیروی هوایی با استقرار هواپیمای فانتوم در پایگاه امیدیه به مدت حدود ده روز و در نوبت‌های مختلف، اقدام به انجام پرواز به منظور عکس‌برداری از مواضع دشمن کرد. با وجود هواپیمای «اف۱٤» برای اسکورت فانتوم، هواپیماهای عراقی از پایگاه‌های نزدیک به منطقه و در دسته‌های چند فروندی به پرواز درآمده و مانع از حضور «آر.اف٤» می‌شدند. بالاخره دریکی از همین پروازها و در یک حالت استثنایی، هواپیمای شناسایی فانتوم را از چند جهت محاصره کردند و با موشک‌های هوا به هوای شلیک‌شده از سمت هواپیماهای میراژ، آن را هدف قرار دادند که منجر به شهادت سرهنگ ذوالفقاری و سروان نوروزی گردید[۱]. پیکر این شهیدان چند روز بعد درحالی‌که بین خطوط خودی و دشمن افتاده بود، به وسیله گروه جستجو که آن را فرج‌الله فرسیابی هدایت می‌کرد، کشف و به تهران منتقل شد[۲].

باتوجه به موفقیت‌های نسبی دشمن و در راستای مقابله با یورش‌های متناوب ارتش عراق

۱- سرتیپ۲ خلبان ناصر رضوانی مغز متفکر گردان شناسایی درباره سرتیپ خلبان شهید ذوالفقاری می‌گوید: در زمانی که او فرمانده و من هم افسر عملیات گردان بودم، همیشه به من می‌گفت، او را جایی بفرستم که هواپیما را قطعاً می‌زنند؛ یعنی این‌قدر به خود و فن پروازی‌اش اطمینان داشت. در بین خلبانان گردان شناسایی بیشترین آمار پرواز بغداد متعلق به او بود. جالب اینجاست که در پروازهایش به بغداد برای عکس‌برداری از روی پایگاه هوایی الرشید که آن زمان یکی از سنگین‌ترین پدافندهای هوایی جهان را داشت، چندین بار رد شد ولی یک گلوله ناچیز هم به جنگنده‌اش اصابت نکرد. او خلبانی با علم، هوش و استعداد پروازی بالایی بود و بر تمام محدودیت‌ها و قابلیت‌های هواپیمای «آر.اف٤» اشراف پیداکرده بود. ... او برای بعثی‌ها خلبان شناخته‌شده و در واقع تحت تعقیب بود. ذوالفقاری در زمان شهادت دارای درجه سرهنگی بود که با توجه به درجه و سمتی که در معاونت عملیات داشت، الزامی برای پرواز و انجام مأموریت برون مرزی نداشت ولی همیشه داوطلب مأموریت‌های خطیر بود و....» روحش شاد و راهش جاوید باد.

۲- شیرمحمد، محسن (۱۳۹٦) «چشمان عقاب» تهران: مرکز انتشارات راهیردی نهاجا، صص ۲۵۰-۲٤٦.

و به منظور بازپس‌گیری شهر «مهران» به فرمان و توصیه حضرت امام(ره) عملیات «کربلای۱» به منظور آزادسازی این شهر ۱۳۶۵/۴/۹ طراحی و اجرا شد[۱].

نهاجا در این دوره، علاوه بر انجام مأموریت‌های ذاتی خود، پشتیبانی هوایی از عملیات را نیز متکفل شد و با پوشش هوایی منطقه نبرد از روز دهم تیرماه به درخواست نیروهای سطحی اقدام به بمباران و انهدام مواضع دشمن به شرح زیر کرد:

در روز دهم تیر ۱۳۶۵، جنگ در شهرستان «مهران» با تلاش فراوان لشکر۱۶ زرهی، گردان‌هایی از لشکر۷۷ پیاده و لشکر۸۱ ارتش و نیز ۳۲ گردان سپاه از تیپ‌های ۲۱ امام رضا، ۱۵ امام حسن و ۳۸ ذوالفقار پی‌گرفته می‌شد و جنگنده‌های عراقی پی‌درپی برای بمباران یگان های اثرگذار خودی می‌آمدند و بمب هایشان را فرو ریخته و می‌گریختند. جنگنده های فانتوم نیز برای مقابله با آنان از پایگاه سوم شکاری برمی خاستند و درپی جنگنده‌های تک‌ور دشمن بودند.

خلبانان جنگنده پایگاه چهارم شکاری، در ساعت ۱۰:۵۰ با دو فروند هواپیمای «اف۵ئی» یگان‌های ارتش عراق را در غرب شهرستان «مهران» هدف هشت تیر راکت پنج اینچی خود کردند و بازگشتند و دوباره ساعت ۱۴:۲۰ با دو فروند دیگر و دو تیر بمب یکهزار پوندی (ام.کا-۸۳) و چهار تیر بمب ۸۲۰ پوندی (ام-۱۱۷) و یکهزار گلوله بیست میلی‌متری به همان یگان‌ها یورش بردند و ساعت ۱۶:۴۵ و ۱۸:۰۰ هربار با دو فروند جنگنده «اف۵» با همان اندازه مهماتی که یاد شد، یگان‌های ارتش عراق را در کنار شهر «مهران» به درخواست یگان‌های زمینی از لشکر۱۶ زرهی بمباران کردند و سرانجام خبر رسید که شهر «مهران» از دست دشمن بیرون آمد و پس از یک ماه و نیم که در دست ارتش عراق بود، آزاد شد.

روز یازدهم، درپی تأمین هدف‌های به دست آمده در کنار شهرستان «مهران» بار دیگر خلبانان پایگاه چهارم شکاری ساعت ۰۸:۰۰ بامداد، یگان‌های ارتش عراق را با دو فروند جنگنده بمب‌افکن «اف۵ئی» و شش تیر بمب ۵۰۰ پوندی و یکهزار گلوله بیست میلی‌متری در غرب شهرستان «مهران» درهم کوبیدند، چیزی نگذشت که دو فروند دیگر ساعت ۰۸:۳۰ از باند پروازی همان پایگاه به پرواز در آمدند و ساعت ۰۸:۴۵ بمب‌های خود را بر همان هدف فروافکندند، اگرچه این بار پدافندهوایی دشمن هوشیارتر و آماده‌تر بود و با شلیک موشک

۱- علایی، حسین (۱۳۹۱) «روند جنگ ایران و عراق» تهران: نشر مرز و بوم، جلد دوم، ص ۱۹۵، ص ۲۱۸ و ص ۲۲۲.

ضدهوایی یک فروند از هواپیماهای ایرانی را سرنگون ساخت و خلبان آن به نام «عباس‌علمی» خود را از هواپیما بیرون انداخت و با چتر نجات فرود آمد، اما به دست ارتش عراق اسیر شد.

اگرچه شهر مرزی مهران آزاد شده بود، اما روز یازدهم روز بدی برای نیروی هوایی بود، با آن دو فروند جنگنده‌ای که از دست داده بود (یک فروند فانتوم در شمال البرز از دست رفت و خلبانان آن شهید شدند[1]) و خلبانی که اسیر شده بود. خلبانی که نباید اسیر می‌شد، او در جایی هواپیمایش را ترک کرده بود که گروه‌های جستجو نجات ایرانی با بالگردهای توپدار کبری و ۲۱۴ هوانیروز و با جنگنده‌های «اف۴» بالای سرشان می‌توانستند او را نجات دهند. ولی با تعلل آنها افسران و سربازان ارتش عراق آمدند و او را بردند و هنگامی تیم تجسس و نجات به جایگاه این خلبان رسیدند که لباس ضدجی، قایق نجات، جعبه کمک‌های اولیه و دیگر چیزهایی که این خلبان دیگر روی زمین و در دست دشمن به آنها نیاز نداشت، برجای مانده بودند و خلبان را برده بودند...![2]

ث ـ شکار دومین میگ۲۵ در ارتفاع ۴۰ هزار پایی توسط «اف۵»

دقایقی پس از نیمه شب مورخ سیزدهم تیر ۱۳۶۵ بود که یک فروند هواپیمای «بوئینگ۷۴۷» می‌خواست از مرز ترکیه وارد آسمان آذربایجان شود، ایستگاه رادار تبریز که آسمان و مرز میان ایران و عراق و ترکیه را زیر دید خود داشت، با دیدن شماری جنگنده ارتش عراق روی صفحه رادار به هواپیمای بوئینگ دستور داد تا در آسمان ترکیه گردش کند تا زمانی که آسمان ارومیه و آذربایجان غربی امن شود، آنگاه برای پرواز به سوی تهران بال بگسترد. سرانجام از تهران دستور رسید که به پایگاهی که از آنجا برخاسته، بازگردد این هواپیمای پهن‌پیکر یک هواپیمای باربری بود و بی‌گمان با خود جنگ‌افزارهای ارزشمندی را برای ایران بار زده بود. به هر روی، ساعت ۰۴:۳۰ ناگهان خبر رسید که هواپیما دوباره به پرواز درآمده و در حال حرکت به مرز ایران است، تا بار ارزشمند خود را به تهران برساند.

۱- یک فروند جنگنده فانتوم به خلبانی سروان صدیق و سروان فتاحی در مأموریت پرواز با دستگاه در شمال استان البرز کنونی، کرانه دریای خزر، موتورهایش دچار نارسایی فنی شد، خلبانان خواسته بودند که با صندلی‌پرآن بیرون بپرند، صندلی پرآن کار نکرد!؟ ناگزیر در کرانه دریای خزر جایی به نام «کلاچای» روی ماسه‌ها فرود آمدند و هردو خلبان در این رویداد جان خویش را از دست دادند.

۲- پس از اسارت این خلبان دلاور در بازدیدی که شهید بابایی از پایگاه بوشهر داشت، نگارنده در دیدار خصوصی با این فرمانده بزرگ نگران پرواز رزمی شهید بابایی در مأموریت‌های برون مرزی بود که این شهید والامقام با آگاهی از دوستی صمیمی که اینجانب با آزاده سروان علمی و دیگر برادر خلبانش ستوانیکم رضا علمی داشتم، چنین اظهار داشت: حضور من در مأموریت‌های رزمی برای آگاهی از نحوه واگذاری مأموریت‌ها بسیار ضروری است و چنانچه منطقه عملیاتی را شخصاً بررسی کرده بودم، نمی‌بایست هواپیمای سروان علمی توسط دشمن ساقط می‌شد و یا حداقل او اسیر می‌گشت!

ساعت ۰۵:۰۵ خلبانان آماده صبح پایگاه هوایی تبریز برای اسکورت و رویارویی احتمالی با جنگنده‌های رهگیر عراق در آلرت حاضر شدند و پس توجیهات پروازی دقایقی بعد با دو فروند جنگنده «اف۵ئی» به صورت اسکرامبل به پرواز درآمدند. در این اثنا هواپیمای بوئینگ۷۴۷ روی شهرستان خوی در شمال دریاچه ارومیه بود که فرماندهان ارتش عراق در ایستگاه رادار رواندوز چنین یافتند که از جنگنده بلندپرواز و فراصوت پرتوان «میگ۲۵» برای زدن هواپیمای بوئینگ بهره گیرند، بنابراین جنگنده رهگیر «میگ۲۵» را برای این منظور به پرواز درآوردند تا در ارتفاع بسیار بالا به سوی بوئینگ برود که هواپیماهای «اف۵» تبریز را یارای رسیدن به آن ارتفاع و درگیر شدن با آن نباشد.

تصویر شماره ۴-۵

عکسی که دوربین مسلسل «اف۵ئی» به خلبانی محمد زارع‌نژاد از شلیک به سوی هواپیمای «میگ۲۵» ارتش عراق در برد ۲۲۰۰ پایی و برفراز دریاچه ارومیه گرفته است

پس از کشف پرواز «میگ۲۵» توسط رادار تبریز، در مقابل به خلبان بوئینگ ایرانی گفته شد که ارتفاع خود را کاهش دهد تا از دید رادار رواندوز و رهگیری توسط دشمن به دور ماند و او نیز چنین کرد. اما خلبانان «اف۵» ایرانی به منظور انجام مأموریت پایش یا اسکورت، ارتفاعشان به بالای ۳۰ هزار پایی رساندند و این شد که رادار رواندوز آنها را گرفت و به هواپیمای «میگ۲۵» خود که در ارتفاع ۴۶ هزارپایی در نزدیکی شمال دریاچه ارومیه به سوی هدف روانه بود، دستور کاهش ارتفاع و بازگشت داد و خلبان نیز برای فرود در پایگاه هوایی کرکوک در حال کاستن از ارتفاع خود و مراجعت بود که به تیررس موشک جنگنده‌های ایرانی رسید. سروان

محمد زارع‌نژاد که در این پرواز توسط ستوانیکم خلبان مجید شعبانی به عنوان شماره دو دسته پروازی همراهی می‌شد و در فاصله‌ای حدود یک کیلومتر برای حمایت از لیدر خود قرار داشت، مبادرت به شلیک موشک «سایدوینندر» یا «AIM-9» می‌کند، ولی شوربختانه موشک‌های حرارتی به دلایلی رها نمی‌شوند. لاجرم سروان زارع‌نژاد فاصله خود را نزدیک‌تر کرده و اقدام به بستن رگبارهای توپ ۲۰ میلی‌متری به سوی جنگنده متخاصم می‌نماید و از آنجایی خلبان «میگ۲۵» قادر به دیدن او نبود، لذا با غافلگیری شکاری هیولای غول‌پیکر عراق را از پشت سر مورد هدف داد و توانست او را ناکارآمد سازد.

به راستی او را زخمی کرد (به او آسیب رساند) جنگنده «فاکس‌هوند» یا «فاکس‌پد» آن چابکی را در ارتفاع میانی ندارد تا بتواند با هواپیمای جنگنده «اف۵» به جنگ و گریز بپردازد، تنها می‌تواند موتورهای بسیار توانمند خود را باز کند و بگریزد که خلبان عراقی در صدد بود همین کار را انجام دهد و بگریزد که به دام جنگنده‌های «اف۵» افتاد. به هر روی، این یک پیروزی بزرگ بود، زیرا خبر رسید که در مرز ایران و عراق خلبان آن از هواپیما بیرون پریده و هواپیما دیگر توان پرواز تا رسیدن به فرودگاه را نداشته است. عکس‌های این درگیری هوایی در صفحه گذشته نشان داده شده است. از لحظه‌ای که جنگنده «میگ۲۵» عراق روی صفحه رادار تبریز ناپدید شد. جنگنده‌های دیگری از پایگاه هوایی کرکوک به پرواز درآمدند و در آسمان ترکیه، مرز میان ایران، ترکیه و عراق پرواز می‌کردند که چنین انگاشته می‌شد که این جنگنده آسیب دیده در مرز مشترک ایران، ترکیه و عراق فرو افتاده و پروازهای جستجوگرانه متواتر عراق برفراز منطقه از این روی بوده باشد که خلبان آن به دست طرفداران حزب «پ.ک.ک» یا کارگران کُرد ترکیه نیافتد. تیم‌های جستجو و نجات خلبان خوش‌شانس خود را به چنگ آوردند و تندرست از معرکه رهانیدند.

ج ـ وقایع و آمار نبردهای هوایی سال ششم

یکی از وقایع تلخ در این دوران هواپیماربایی و گریختن یک فروند جت فالکون و یک فروند «اف۱۴» به عراق بود. چراکه رژیم عراق پس از شکست در فاو، از طریق منافقین و دیگر عوامل خود در ایران تلاش می‌کرد تا ضمن جمع‌آوری اطلاعات دست به عملیات هواپیماربایی بزند تا بتواند به مردم ایران و منطقه القا نماید که نوعی نارضایتی و مخالفت با جنگ در ایران وجود دارد. بر این اساس سازمان استخبارات عراق از طریق وابسته نظامی این کشور در شهر بُن مرکز آلمان غربی و با همکاری برخی از عوامل مزدور دیگر، موفق شدند ابتدا خلبان یک هواپیمای فالکون شرکت آسمان و سپس یک خلبان «اف۱۴» نهاجا را وسوسه کرده و به دام اندازند.

با این اقدام، نخست: در تاریخ ۱۳۶۵/۵/۲۱، یک فروند هواپیمای فالکون آموزشی شرکت هواپیمایی آسمان با هدایت خلبان علی‌اکبر محمدی پس از برخاستن از فرودگاه رشت با پرواز در ارتفاع پست با استفاده از عوارض طبیعی و از طریق بلندی‌های ترکیه در فرودگاه موصل به زمین نشست، سپس به بغداد رفت و به همسر خود پیوست و به پاداش این خیانت، مبلغ ۹۰۰ هزار دلار دریافت کرد. او پس از چندی به آلمان غربی رفت و سرانجام در ۱۳۶۵/۱۰/۲۶ به دست دو ناشناس به قتل رسید.

قبل از این نیز چهار فروند هواپیماهای مسافربری تجاری و نظامی ایران ربوده و به عراق برده شده بودند[1].

دوم: در اقدام دیگر دو سال پس از خیانت سروان رحمان قناعت‌پیشه و انتقال یک فروند «اف۴» نهاجا مسلح به موشک‌های هوا به هوای «اسپارو» و «سایدوایندر» به ناصریه عراق، متاسفانه یک فروند هواپیمای «اف۱۴» مجهز به موشک «فونیکس» به خلبانی سرگرد «احمد مرادی» در مورخ ۱۳۶۵/۶/۹ که به منظور یک مأموریت گشت رزمی از اصفهان برخاسته بود، به سوی عراق گریخت و به دلایلی (عدم هماهنگی سرویس اطلاعاتی دشمن با سامانه فرماندهی و کنترل هوایی) به هنگام فرود در یکی از پایگاه‌های نظامی دشمن، هواپیمایش به وسیله موشک هوا به هوا مورد هدف قرار گرفت. هواپیما سرنگون شد و خلبانان با چتر بیرون پریدند و مرادی معدوم در حالی که خانواده‌اش در بغداد منتظرش بودند، پناهده شد! کابین عقب او سروان حسن نجفی رنج چهار سال اسارت را کشید و به آزادگان پیوست. در این هواپیماربایی، کابین عقب ابتدا فکر می‌کند که «مرادی» قصد شوخی کردن دارد، ولی وقتی متوجه راستی خیانت می‌شود، مراتب ربایش جنگنده را از طریق رادیو به مرکز فرماندهی پایگاه اصفهان اطلاع می‌دهد که بلافاصله شادروان سرهنگ (سرتیپ۲) حبیب اله صادق‌پور دستور ترک هواپیما و استفاده از صندلی‌پران را صادر می‌کند که خلبان کابین عقب به دلیل سرعت مافوق صوت نمی‌تواند دستور صادره را اجرا کند، ولی به لطف الهی هواپیما به هنگام فرود توسط دشمن هدف قرار می‌گیرد. سرگرد مرادی نیز دو هفته قبل از عمل خیانت‌کارانه خود برای یک سفر تفریحی به آلمان رفته بود که در آنجا به دام سرویس دشمن افتاده بود و حتی دو روز زودتر از موعد، بدون خانواده به کشور بازگشته بود. فرار سرگرد مرادی علاوه بر ایجاد ظن در میان خلبانان، با اطلاعاتی که این عنصر

۱- دهقان نیری، فاطمه (۱۳۹۴) «شهروند آسمان» ص ۴۲۲ و علایی، حسین (۱۳۹۱) «روند جنگ ایران و عراق» تهران: نشر مرز و بوم، جلد دوم، ص۲۵۵.

خائن سخاوتمندانه درباره تاکتیک، تجهیزات و نیروی انسانی در اختیار خلبانان دشمن قرار داد[۱]، موجب شد تا خلبانان عراقی هراس کمتری از جنگنده «اف۱۴» و موشک جادویی آن «فونیکس» داشته باشند و با آگاهی، اطمینان خاطر و گستاخی بیشتری مأموریت‌های خود را در عمق خاک ایران انجام دهند و به نوعی باعث شد تا آنان جرأت حمله به زیرساخت‌های اقتصادی ایران در عمق خاک ایران را پیدا کنند. این خلبان خائن نیز پس از چندی به کشور سوئیس رفت و در مقابل دیدگان همسر و دو فرزندش در شهر ژنو به دست افرادناشناس به قتل رسید.

در سال ششم جنگ، نهاجا با انجام ده هزار و ۵۲۹ نوبت پرواز رزمی، ۵۷۳ تن بمب و دیگر مهمات جنگی بر روی دشمن ریخت و شمار شش هزار و ۱۹۷ نوبت پرواز هم با انواع هواپیمای ترابری تاکتیکی در مأموریت‌های واگذاری انجام داد و در مجموع شمار ۱۶ هزار و ۷۲۶ نوبت پرواز را در این سال به ثبت رسانید. اگرچه این تعداد پرواز در مقایسه با سال پنجم جنگ که ۲۰ هزار و ۹۰۷ نوبت بود، چهار هزار و ۱۸۱ نوبت کاهش نشان می‌دهد، ولی از نظر تحرکات و فعالیت‌های رزمی و هماهنگی خوبی که در منطقه نبرد از طریق قرارگاه هوایی رعد به ابتکار شهید بابایی، شهید ستاری و درخشش فوق‌العاده ارزنده شهید اردستانی و دیگر یاران وی ایجاد شده بود، وضعیت مطلوبی از خود به نمایش گذاشت. با این حال، در این سال، نهاجا ۱۸ فروند از هواپیماهای شکاری شامل: شش فروند «اف۴»، یک فروند «آر.اف۴»، ۹ فروند «اف۵» و دو فروند «اف۱۴»، همراه با یک فروند هواپیمای ترابری سنگین «بوئینگ۷۴۷»[۲]، یک فروند هواپیمای «اف۲۷» ترابری (فرند شیب) و یک فروند بالگرد «آ.بی-۲۱۴»، جمعاً ۲۱ فروند از هواپیماهای خود را از دست داد، ۱۵ نفر خلبان شهید و دو نفرهم اسیر شدند.

۱- او که از نظر اخلاقی فردی خشک مغز، جسور و غرورهای کاذب بود. در یکی از مسافرت‌هایی که از شمال مراجعت، می‌نموده به خاطر همراه داشتن برنج غیر مجاز با مأموران کمیته درگیر و کتک مفصلی می‌خورد که این مسئله بر درنده خویی او اثر منفی گذاشته بود. البته در این مقطع به دلایلی مرخصی خارج از کشور برای خلبانان شکاری در ارتش مجاز شده بود و رفتن به مرخصی خارج از کشور به ویژه کشورهای اروپایی یک امتیاز محسوب می‌شد!

۲- این هواپیما برای انتقال نیروهای داوطلب به ارومیه اعزام گشته بود؛ لازم به توضیح است که جهت تحرک هوایی بیشتر، صندلی‌های تعدادی از هواپیمای جامبوجت-۷۴۷ توسط کارکنان فنی پیاده و این هواپیماها در عملیات‌های بزرگ از فتح‌المبین تا مرصاد نیروهای داوطلب اعم از سرباز و بسیجی را گاه تا ۴ برابر ظرفیت (حدود ۱۴۰۰ نفر) از شهرهای بزرگ همچون تهران، اصفهان، تبریز، شیراز، مشهد، ارومیه و... شبانه (چون روز در معرض تهدید هوایی دشمن بود) سوار و در دزفول، اهواز یا امیدیه پیاده می‌کردند و نیروهای احتیاطی که روز قبل در کنار خانواده‌هایشان بودند، فردا می‌توانستند در برابر نیروهای دشمن صف‌آرایی نمایند.

تصویر شماره ۵-۵

یک فروند جنگنده آسیب‌دیده «اف٤»، در مراحل پایانی تعمیرات سنگین

بسیاری از این نوع هواپیماها که دچار آسیب کلی در جنگ شدند، توسط سامانه متخصص و متعهد فنی تعمیر، بازسازی و آماده شدند.

از سوانح شاخص دیگر سال ششم، می‌توان به سقوط دو فروند هواپیمای «اف۵» پایگاه تبریز در منطقه اربیل عراق در مورخ ۱۳٦۵/۵/۲۳، یاد کرد که خلبانان هردو هواپیما موفق شدند با صندلی‌پران هواپیمای سانحه دیده را ترک کنند اما خلبان لیدر؛ سروان یوسف سمندریان به اسارت دشمن درآمد و خلبان شماره دو؛ سروان عباس رمضانی به دست کردهای طرفدار ایران از چنگ دشمن گریخت و از طریق نیروهای سپاه پاسداران انقلاب اسلامی پس از چند روز با تنی مجروح به پایگاه تبریز تحویل داده شد.

البته در این مقطع، یک فروند هواپیمای «اف١٤» به خلبانی سروان ارسلان خادمی/ سروان منصور خانپور بازهم به دلیل فقد سامانه فرماندهی و کنترل توسط پدافند خودی بر روی «گوره» در نزدیکی «بندر گناوه» ساقط و خلبانان موفق به ترک هواپیما شدند!؟

در پایان این مبحث، باید یادآور شد که در ششمین سال جنگ، اگرچه با انجام یک عملیات بزرگ و ٤١ عملیات پراکنده آفندی و پدافندی به ظاهر موازنه نظامی به نفع جمهوری اسلامی ایران تغییر کرد؛ ولی از نظر تأثیرگذاری اجرای عملیات «والفجر۸» با همه دستاوردهای برجسته‌اش در منطقه، با مظلوم‌نمایی دشمن، صحنه بین‌المللی چندان به ایران رویکرد مثبت نشان نداد و این امر باعث شد عراق با گستاخی و شدت بیشتر، جنگ شهرها و حمله به مردم بی‌دفاع را همچنان پیگیری کند.

۲ـ عملیات‌ها و نبردهای هوایی سال هفتم جنگ

نیروهای رزمنده جمهوری اسلامی ایران با توجه به پیروزی در عملیات بزرگ «والفجر۸»، در پاییز سال ۱۳٦٥ سعی کردند، سرزمین‌های بیشتری از خاک عراق را تصرف کنند. از این رو، قرارگاه رمضان را در سال ۱۳٦٥ فعال کردند و برای رسیدن به این هدف، عملیات فتح ۱ و ۲ و ۳ را در داخل خاک عراق با کمک حزب دمکرات کردستان عراق به رهبری مسعود بارزانی که تمایل به غرب داشت و علیه حکومت عراق اعلام آمادگی کرده بود، به ترتیب در تاریخ‌های ۱۹ مهر، چهارم و ۲۹ آبان ۱۳٦٥، تا عمق ۳۰۰ کیلومتری خاک عراق زیر نظر قرارگاه رمضان انجام دادند و بخشی از پایگاه‌های موشک زمین به هوا، تأسیسات نظامی، نیروگاه‌های برق و پالایشگاه‌های نفت عراق را در منطقه منهدم کرده و یا به آنها آسیب رساندند. لیکن به دلایل راهبردی، باردیگر نظرشان به منطقه جنوب معطوف گشت و عملیات بزرگ «کربلای٤» برای رسیدن به دروازه‌های بصره طرح‌ریزی شد. از آنجایی که این عملیات «سرنوشت‌ساز» به دلایل سیاسی و افشای مذاکرات مخفیانه ایران-آمریکا (مسئله مک‌فارلین) در همان لحظات اولیه به دلیل لو رفتن با شکست مواجه شد. لذا لازم است ابتدا اشاره کوتاهی به این مقوله شود تا خوانندگان و پژوهشگران دیدگاه روشنی نسبت به جنگ از بعد نظامی- تسلیحاتی و سیاسی- امنیتی داشته باشند.

الف ـ ماجرای مک‌فارلین «ایران کنترا»

درپی حملات گروه‌های (جهادی) به یک پادگان تفنگداران آمریکایی در لبنان که تلفات انسانی بسیاری داشت، آمریکا با یک تغییر رویکرد آشکار به حمایت از رژیم عراق پرداخت؛ پذیرای وزیر خارجه عراق در واشنگتن شد و سپس در دسامبر ۱۹۸۳ (آذر۱۳٦۲)، رونالد ریگان آقای «دونالد رامسفلد» را به عنوان نماینده خود به همراه «دیوید مک» به منظور عادی‌سازی روابط و نزدیکی بیشتر با عراق، راهی بغداد کرد.

با چنین سابقه‌ای، در خلال سال‌های ۱۳٦۲ به بعد، به هنگام تلاش مأموران خریدها و نیازهای تسلیحاتی جمهوری اسلامی ایران از طریق واسطه‌های فروش جنگ‌افزار، فردی یهودی و ایرانی‌الاصل به نام «منوچهر قربانی‌فر» (البته خود را به عنوان یک یهودی مطرح نکرده بود) با آنان ارتباط برقرار می‌کند و از همین زمان پایش به ایران باز می‌شود. بعدها معلوم می‌شود این شخص از طرف سرویس اطلاعاتی اسرائیل (موساد) به سرویس اطلاعاتی آمریکا (سیا) معرفی و برای انجام مأموریت، مجاب به تماس با دفتر لندن شده است. قربانی‌فر با توجه

به شم سیاسی و آموزش‌هایی که دیده بود، به‌تدریج با برخی افراد منتسب به جناح‌های سیاسی کشور نیز ارتباط برقرار می‌کند[۱]. در این راستا دولت آمریکا برای جلب نظر ایران در جریان عملیات «والفجر۸»، نه تنها از دادن اطلاعات نظامی و عملیاتی ایران به رژیم صدام خودداری کرد، بلکه به نوعی موجب غفلت ارتش عراق از منطقه فاو نیز شد.

بر این اساس، قرار گذاشته می‌شود (در آستانه عملیات تصرف فاو، اواخر بهمن ۱۳۶۴) محموله‌های مورد نیاز ایران در اختیار گذاشته شود. موشک‌های «هاگ» و «تاو» به‌طور مؤثر در جنگ به کار گرفته شد و بزرگترین خسارت از نظر سقوط هواپیما و انهدام تانک به ارتش عراق وارد گردید. این موفقیت می‌توانست زمینهٔ اهداف سیاسی را فراهم آورد. اما حوادث ناخواستهٔ بعدی امکان چنین کاری را فراهم نیاورد. به‌هرحال، با پیروزی در عملیات «والفجر۸»، مقامات دخیل آمریکایی زمینه را مساعد دیدند[۲]؛ و بدون اطلاع و هماهنگی قبلی با ایران، هیئتی به ریاست مک‌فارلین با گذرنامهٔ ایرلندی در ۴ خرداد ۱۳۶۵ (۲۵ مه ۱۹۸۶) همراه با یک هواپیمای حامل سلاح می‌فرستند و خواستار ملاقات با مقام‌های عالی جمهوری اسلامی ایران می‌شوند که با برخورد سرد ایران مواجه و با انتقال آنان به هتل استقلال افرادی در سطح نمایندگی مجلس (دکتر حسن روحانی) و...، آنان را می‌پذیرند؛[۳] و مذاکرات با شرکت چند نفر از جمله: «فریدون» یا همان وردی نژاد (بعدها رئیس خبرگزاری ایرنا) احمد وحیدی (بعدها وزیر دفاع)- مسئول وقت اطلاعات سپاه- و دکتر هادی نجف آبادی- معاون وقت وزارت امور خارجه-) آغاز و تقاضای آنان (آزادی گروگان‌ها) با امام‌خمینی(ره) در میان گذاشته می‌شود، اما ایشان به دلیل عدم صداقت طرف مقابل با چنین تعاملی موافقت نمی‌کنند. در نتیجه هیئت

---

۱ - یکی از این افراد سیدمهدی هاشمی (برادر داماد آیت‌الله منتظری) بود که در جریان دوستی با قربانی‌فر، بولتن‌ها و گزارش‌های محرمانه ارسالی از دستگاه‌های اجرائی کشور به بیت آقای منتظری را در اختیار این فرد قرار می‌داده است.

۲- البته امریکا قبلاً از طریق واسطه تعدادی موشک «تاو» با قیمت ۳۰ درصد گرانتر در مورخ ۱۳۶۴/۵/۳۱ فروخته بود. نخستین محموله موشک «هاگ» در ۱۳۶۴/۹/۴ در فرودگاه مهرآباد تحویل گردید که ادعا شده بود از نوع «سوپر هاگ» است و قدرت انهدام اهداف تا ۷۵ هزارپا (برای هدف قرار دادن «میگ۲۵») را دارد که آزمایش‌ها نشان داد، همان موشک‌های قدیمی هستند و ایران آنها را نپذیرفت و با سوء ظن به قضایا نگریست. در نتیجه، این امر موجب شد تا ۸۳ روز نه تجهیزاتی ارسال شود و نه گروگانی آزاد گردد و حتی بعدها معلوم شد که آنها از انبارهای اسرائیل بارگیری شده است! نهایتاً امریکا در جریان عملیات «فاو» در ۱۳۶۴/۱۱/۲۷ حاضر شد با هماهنگی به جای موشک هاگ، موشک تاو به ایران بدهد. درنتیجه یک محموله ۵۰۰ قبضه‌ای موشک تاو در ۱۳۶۴/۱۲/۸ به فرودگاه بندرعباس رسید و قرار شد که ایران برای آزادی گروگان‌ها اقدام کند که چنین نشد! (بنگرید به: خاطرات سال ۶۴ آقای رفسنجانی، صص ۲۸۸-۲۱۳، ۴۱۷ و ۴۳۳)

۳- آقای «مک‌فارلین» رئیس سابق شورای امنیت ملی آمریکا (به ظاهر مستعفی در ۶۴/۹/۹ برای داشتن آزادی عمل)، سرهنگ دوم «اولیور نورث»، «هوارد تیچر» عضو شورا، «جرج کیو» کارشناس امور ایران، یک کارشناس سیا (معرفی نشده) و شخصی به نام «میلر» که بعدا معلوم شد یک افسر اسرائیلی به نام «امیرام نیر» مشاور مورد اعتماد «شیمون‌پرز» نخست وزیر اسرائیل بوده است.

آمریکایی ناکام بازمی‌گردد. با این رسوایی، قربانی‌فر به نوعی از روند مذاکرات حذف و ظاهراً برای گرفتن مطالبات خود (مابه‌التفاوت قیمت اقلام که ۳۰ درصد بالاتر از قیمت بازار بوده) از طریق ارتباط با سیدمهدی هاشمی مراتب را به بیت آیت‌الله منتظری منعکس و در اوایل آبانماه به صورت شب‌نامه در نماز جمعه پخش می‌شود. پس از درج خبر و نگرانی‌های شیوع انحرافی آن، در مورخ ۱۳۵۹/۸/۱۰ پیشنهاد افشای علنی جریان «مک‌فارلین» از طرف یادگار امام به آقای رفسنجانی داده می‌شود. او هم در خطبه نماز جمعه مورخ ۱۳ آبان (روز اشغال سفارت آمریکا) موضوع را بی‌پرده به اطلاع مردم می‌رساند. از طرف دیگر مراتب سفر «مک‌فارلین» توسط «آقای حسن صبری» به هفته‌نامه لبنانی «الشّراع» در مورخ ۱۳۶۵/۸/۱۲، به صورت عمومی افشا شد.

به این ترتیب با اظهارات یک مقام رسمی در ایران، ماجرا ناگهان به صورت یک بمب خبری در جهان و به‌ویژه آمریکا منفجر می‌شود. شاید بتوان گفت بمبی که توسط آمریکایی‌ها به داخل ایران پرتاب شده بود، ترکش‌های آن به خود آنها بازگشت و موضوع به بحرانی سیاسی در دولت آمریکا تبدیل شد. نتیجه این اقدامات از سویی موجب افزایش شدید فشارها به ایران شد و از دیگرسو، زمینه‌های لازم را برای جلوگیری از پیروزی قاطع نظامی ایران و شکست صدام میسر نمود.

ب ـ نبردهای هوایی سال هفتم

نیروی هوایی در سال هفتم، با مشکلات بیشتری از نظر تجهیزاتی مواجه شد و اقداماتی در جهت خوداتکایی و سرپانگه‌داشتن خود همچون سال‌های گذشته انجام داد که در ادامه ضمن اشاره به اهم نبردها و حوادث هوایی، به طرح سجیل و سوار کردن موشک زمین به هوای «هاگ» توسط جهادخودکفایی نهاجا نیز اشاره می‌شود.

یکی از روزهای تلخ در اواخر مهر ۱۳۶۵، حمله خلبانان عراقی به فرودگاه شیراز بود، که جهت آگاهی خوانندگان گرامی از روند جنگ به برخی از نبردهای هوایی این روزها اشاره می‌شود.

خلبانان عراقی، ساعت ۱۶:۳۰ مورخ ۱۳۶۵/۷/۲۳ با سه فروند «میراژ» در مسیر شیراز دیده شدند و بی‌درنگ دو فروند «اف۱۴» و «اف۴» از پایگاه بوشهر به پرواز درآمدند. میراژهای عراقی روی دریا در چند مایلی شرق سکوهای اَلبَکْر و الاُمّیه رو به سوی شرق در راستای رسیدن به شهرهایی مانند بندر گناوه، کازرون و شیراز شناسایی شدند و هواپیمای «اف۱۴» به سوی این هدف‌ها رهسپار شد، اگرچه نتوانست آنها را در رادار خود پیدا کند. در ساعت ۱۶:۵۰ «رپکان» پایگاه شیراز در برد ۶۵ مایلی خود آنها را می‌بیند و پدافند هوایی شیراز آتش به اختیار می‌شود.

از سوی دیگر، دو فروند «میگ۲۵» نیز از ارتفاع بالا به «خارک» یورش بردند، اگرچه آنها برای فریب سامانه راداری و شناسایی ما و یا برای عکسبرداری هوایی از پایان کار میراژها آمده بودند.

یک فروند از میراژها سوخت کافی به دو فروند میراژ تک‌ور داد و بازگشت و دو فروند دیگر فرودگاه غیرنظامی شیراز را بمباران کردند که بر اثر آن، دو فروند هواپیمای سوخت‌رسان «بوئینگ۷۰۷» منهدم شدند و به یک فروند دیگر زیان کمی رسید. یک فروند بوئینگ۷۳۷ شرکت هواپیمایی «هما» نیز که در حال پیاده کردن مسافران خود بود، با ترکش‌های بمب‌ها برخورد کرد، اگرچه زیان جانی به کسی نرسید. بر اثر این بمباران دو دستگاه اتومبیل سوخت‌رسانی فرودگاه شیراز و دو اتومبیل شارژر، یک اتومبیل حمل بار، یک دستگاه حمل بیمار و معلول، چهار دستگاه پلکان هواپیما همراه با یک دستگاه مینی‌بوس و فولکس استیشن از بین رفتند و به ساختمان پاویون دولتی و برج مراقبت و سالن انتظار فرودگاه آسیب رسید. شش تن از هموطنان شهید و ۳۰ تن زخمی شدند و به انگیزه نبودن واکنش آنی از سوی توپخانه پدافند زمین به هوا، جنگنده‌های ارتش عراق زمان یافتند تا دوبار بر فراز فرودگاه گذر کنند و با تیر اندازی مسلسل‌های خلبانان در و دیوار و بدنه هواپیماها را به رگبار بستند و سوراخ سوراخ کردند.

چهار روز بعد، روز (۱۳۶۵/۷/۲۷) گروهی از کارشناسان سازمان ملل متحد به شیراز آمدند و گزارشی از بمباران هوایی ارتش عراق بر فرودگاه شیراز فراهم کردند و عکس‌هایی از محل برخورد بمب کنارهواپیماهای مسافربری و همان «بوئینگ۷۳۷» که در آتش سوخته بود و یک مأمور آتش‌نشانی، یک میهمان‌دار هواپیما و یک بیمار درون هواپیما که برای پرواز به جایی دیگر برنامه شده بود، کشته شده بودند و با زخمی‌های این رویداد در بیمارستان شیراز روبرو شدند.

در ساعت ۰۶:۵۰ روز ۲۴ مهر ۱۳۶۵، خلبانان یک فروند جنگنده فانتوم «اف۴ئی» از پایگاه سوم شکاری همدان به یک پادگان نظامی در خاک عراق یورش بردند و آنجا را بمباران کردند. متقابلاً در ساعت ۱۰:۴۴ در شهرستان خرم‌آباد صدای انفجار بمب شنیده شد و در ساعت ۱۲:۷ بمباران هوایی از سوی جنگنده فراصوت و بلند پرواز «میگ۲۵» در جزیره خارک روی داد که زیانی همراه نداشت. همزمان با این بمباران‌ها، سکوی نفتی رخش «رشادت» که یک سکوی نفتی در ۹۰ کیلومتری جنوب جزیره لاوان بود، با شلیک یک فروند موشک به آتش کشیده شد و ساعت ۱۲:۳۵ کارخانه پتروشیمی شیراز بمباران شد که زیانی نرسید.

در ساعت ۱۱:۵۵ روز ۲۶ مهرماه، صدای انفجار همراه با دود سیاه در چند مایلی جنوب‌غرب گچساران گزارش شد و بی‌درنگ آسمان شیراز نیز قرمز شد و یک فروند جنگنده

«اف۵» از پایگاه هوایی شیراز برای رویارویی با جنگنده بمب‌افکن‌های دشمن به پرواز در آمد[۱]. دقایقی بعد در ساعت ۱۲:۰۵، آسمان شهرستان اراک نیز با نواختن آژیر خطر قرمز شد. ساعت ۱۲:۱۰ خبر از پرواز جنگنده بلند پرواز «میگ۲۵» به سوی بندر بوشهر داده شد و صدای برخورد بمب‌های این هواپیما به آب‌های دریا در بوشهر شنیده شد و این شهر را تکان داد و ساعت ۱۷:۰۰ یک فروند جنگنده «میگ۲۵» برای گرفتن عکس هوایی به آسمان بوشهر آمد.

در روز ۱۳۶۵/۷/۲۸، سپهبد خلبان؛ «حمید شعبان» فرمانده نیروی هوایی در گزارشی می‌گوید که تا کنون نیروی هوایی عراق ۱۴۱ بار جزیره خارک را بمباران کرده است. به درستی در اینجا می‌توان دریافت که عراق چه هزینه سنگینی برای بمباران جزیره خارک داده هنوز بهره‌ای که نشان دهنده از میان رفتن سامانه بارگیری کشتی‌های نفتکش باشد، به دست نیامده بود.

پ ـ پروژه «سجیل» و نصب موشک «هاگ» بر جنگنده «اف۱۴»

حضرت امام(ره) در همان سال‌های آغازین دفاع مقدس، از یک سو، در راستای رهنامه یا دکترین دفاعی جمهوری اسلامی ایران فرموده بودند که: «اگر این جنگ بیست سال هم طول بکشد، ما ایستاده‌ایم». معظم‌له از سوی دیگر، در دوران انقلاب اسلامی بر روی خوداتکایی و قطع وابستگی به بیگانگان به ویژه در ابعاد نظامی بارها تأکید کرده بودند تا جایی که این امر حتی در وصیت‌نامه سیاسی-الهی ایشان هم درج شده است. و....

در راستای رهنامه یا دکترین ترسیم شده در دفاع مقدس، باعطف توجه به تحریم‌های ظالمانه نظامی استکبار جهانی علیه نظام نوپای جمهوری اسلامی ایران، تعداد موشک‌های عملیاتی فونیکس جنگنده «اف۱۴» رو به کاهش بود و نهاجا از سال‌های ششم دفاع مقدس (مهر۱۳۶۴) به بعد، با مشکلاتی ازجمله کمبود قابل توجه این نوع مهمات که موشک سازمانی و اصلی هواپیمای رهگیر «اف۱۴» به حساب می‌آمد، مواجه بود و تأمین آن هم از بازارهای آزاد و از طریق واسطه غیرممکن بود. لذا براساس رهنامه یا دکترین جنگ می‌بایست یک حرکت انقلابی برای جایگزین ساختن موشکی مناسب برای هواپیمای «اف۱۴» صورت می‌پذیرفت. البته از نظر سابقه، حرکت‌های نوآورانه از سال‌های آغازین جنگ در نیروی هوایی توسط معاونت جهاد خودکفایی در نهاجا و کارکنان غیور فنی در زمینه‌های تعمیر نگهداری و ساخت قطعات بحرانی صورت گرفته بود.

۱- پس از انتقال هواپیماهای «اف۱۴» به اصفهان، تعدادی هواپیمای «اف۵» از پایگاه دزفول جهت پوشش هوایی و آموزش به شیراز منتقل شدند.

در این خصوص همان گونه که قبلاً اشاره شد، از سال ۱۳۵۸ براساس منویات حضرت آیت‌اله خامنه‌ای نماینده امام راحل در ارتش ، معاونت جهاد خودکفایی به سرپرستی یکی از همافران متعهد، متخصص و انقلابی به نام عطاءالله بازرگان تشکیل شده بود و با ارتباطی که با دیگر صنایع و دانشگاه‌های کشور برقرار گردیده بود، پیشرفت‌های خوبی در این زمینه از جمله ساخت لنت ترمز، لاستیک و برخی دیگر از قطعات بحرانی و مورد نیاز هواپیماهای نهاجا ازجمله جنگنده بسیار پیشرفته «اف۱۴» که فقط نهاجا و نیروی دریایی آمریکا از آن برخوردار بودند، به دست آمده بود.

به منظور تامین موشک‌های هوابه هوایِ مورد نیاز جنگنده‌های «اف۱۴» و قبلاً «اف۴»، حرکت‌های خوبی از سال ۱۳۶۴ آغاز شده بود که از آن جمله می‌توان به سوار کردن موشک سطح به هوای نیروی دریایی موسوم به «استاندارد» بر روی هواپیمای «اف۴» تحت عنوان پروژه «ابابیل» و موشک زمین به هوای «هاگ» بر روی هواپیمای «اف۱۴» موسوم به پروژه «سجیل» اشاره کرد. شایان ذکر است که تعداد این نوع موشک‌ها در انبارهای ارتش به اندازه نیاز جنگ بود و از این حیث کمبودی احساس نمی‌شد.

تصویر شماره ۶-۵

دوران سازندگی؛ سمت راست سرتیپ۲ عطاالله بازرگان در حضور رهبر معظم انقلاب درباره موشک «قاصد» توضیح می‌دهد (او برای نخستین‌بار در سال ۱۳۵۸ توسط معظم‌له به سرلشکر باقری فرماندهی وقت نهاجا برای تشکیل جهادخودکفایی نیرو معرفی شده بود). شهید ستاری، سرلشکر دکتر فیروزآبادی رئیس ستاد کل ن.م و آقای محمدی گلپایگانی نیز در صحنه دیده می‌شوند.

در این راستا در سال ۱۳۶۴ کارگروهی مرکب از ۱۳ نفر از متخصصین اسلحه، الکترونیک، موشک، خلبانان کابین جلو و عقب «اف۱۴» و... در معاونت خودکفایی نهاجا تشکیل شد[۱]؛ در ابتدا پنج تیر موشک «هاگ» معیوب و یک فروند هواپیمای «اف۱۴» در اختیار گروه گذاشته و فرایند انجام کار در یکی از آشیانه‌های تعمیرات سنگین یا شلتر پایگاه یکم مهرآباد پی گرفته می‌شود. این موشک با زحمات و تنگناهای بسیاری با ۴۰ روز تلاش شبانه‌روزی، ابتدا به صورت مکانیکی بر روی «اف۱۴» سوار شد و نخستین آزمون پروازی آن توسط خلبانان گروه (سرگرد فریدون علی‌مازندرانی و سرگرد محمد عقبایی) در پایگاه یکم تحت نظر مستقیم سرهنگ صدیق فرماندهی نهاجا صورت پذیرفت که در سطور زیر به بخشی از خاطرات سرهنگ خلبان بازنشسته فریدون علی‌مازندرانی در این خصوص اشاره می‌شود: بیش از این، یک بار طرح «سجیل» از طرف نیروی هوایی به دانشگاه صنعتی شریف و امیرکبیر واگذار شده بود و آنان به دلایل فنی گفته بودند: به هیچ وجه این کار قابل انجام نیست. چراکه این موشک زیر «بدنه» «اف۱۴» نمی‌تواند سوار بشود و به علت پهن بودن بالک‌هایی که دارد، باید «زیر بال» هواپیما سوار شود. برای این کار هم حتماً نیاز به نوعی وفق‌دهنده یا «اَداپتور» در مقر «زیربال» موسوم به «رگ» یا پایلون است که با وجود اداپتور مورد نظر، موشک به پایین می‌آید و به خاطر کمی ارتفاع از زمین، ممکن است هنگام نشستن و ترکیدن لاستیک، بالچه‌های موشک به زمین گیر کند و موجب سوانح غیرمنتظره شود.

برای رفع این مشکل، با طراحیِ سازوکار مناسب و اتخاذ تمهیدات لازم، طی دو مرحله آزمایش پروازی موفق، نگرانی‌ها برطرف و محدودیت‌های قدرت مانور هواپیما با این موشک نیز سنجیده و محاسبه شد.

مشکل بعدی، مکانیزم رهایی موشک از زیر هواپیما و روشن شدن راکت موتور آن از فاصله‌ای ایمن بود که به دلیل نداشتن امکانات آزمایشگاهی، تست‌ها به صورت مرحله به مرحله در پرواز صورت پذیرفت و پس از گذشت سه ماه و رفع اغلب موانع، نخستین پرواز مرحله

۱- اعضای اصلی تیم عبارت بودند از: سرکار سرهمافر (امیر سرتیپ۲) عطاءالله بازرگان به عنوان رئیس جهادخودکفایی، همافر خداوردیان (اسلحه)، همافراکبری (الکترونیک)، همافر کرداوغلی، همافر راد، همافر عباسی (موشک فونیکس)، همافر احمد بقایی، مرحوم همافر نیک‌اختر و فردی به نام استاد غلام که امور فلزکاری را انجام می‌داد و آقایان مهندس گیلی و دکتر مانی بودند و یک نیز تیم فرعی یا پشتیبان متشکل از سرهنگ خلبان شهرام رستمی/ سروان ناصر معصوم‌پرست و تعدادی دیگر از متخصصین گردان نگهداری «اف۱۴» و موشک «هاگ» تعیین شده بود.

آزمون داغ (گرم) موشک با هدف جدا شدن ایمن آن از زیر بال هواپیما توسط اینجانب و سروان محمد عقبایی (کابین عقب) به این شرح انجام شد.

در این مرحله از پرواز، ابتدا دو فروند هواپیمای «اف۴»، یک فروند تانکر سوخت‌رسان از مهرآباد و یک فروند هواپیمای دامی(هدف) نیز از سمنان بلند شدند. یک فروند هواپیمای جت فالکون نیز در برنامه گنجانده شده بود که سرهنگ صدیق فرماندهی نهاجا در آن استقرار داشت. این هواپیما می‌بایست در کنار «اف۱۴» با فاصله جانبی دو هزار پایی پرواز کند و یک سری دوربین پیشرفته در آن کار گذاشته شده بود تا از لحظه ی شلیک، فیلم و عکس تهیه کند. (قطعا باید فیلم‌های مربوطه در آرشیو معاونت جهاد خودکفایی و یا عقیدتی سیاسی نهاجا موجود باشد).

پس از بلند شدن و رسیدن در منطقه پروازی با هواپیمای «اف۱۴» مسلح به دو تیر موشک، برابر دستورالعمل نخستین موشک «هاگ» را شلیک کردیم. موشک به سلامت از هواپیما جدا شد و به طرف هدف پرواز کرد که جناب صدیق همان جا دستور دادند که دومین موشک را هم شلیک کنیم. (هدف دامی یا مجازی نوعی «وی.اِس.تی.تی» یا هواپیمای بدون سرنشین بود که برای آزمایش «هاگ» خریداری شده بود و در پرواز هم از طریق زمین کنترل می‌شد.) البته شلیک موشک اول فقط برای اطمینان و نه اصابت به هدف بود که پس از مشاهده سنجش روشن شدن اولیه راکت موتور موشک و حرکت نسبی آن به سمت هدف، دستور شلیک دومین موشک صادر شد و موشک دوم هم به سمت هدف هدایت شد و اشک شوق از چشمانمان بیرون زد. اگرچه موشک دقیقاً به هدف دامی اصابت نکرد.

خلاصه کلام این که پس از انجام موفقیت‌آمیز آن، بلافاصله جناب صدیق از همان بالا و داخل هواپیمای فالکون مراتب را به مسئولین بالاتر اطلاع دادند و آقای هاشمی رفسنجانی نیز براساس آن، در اولین خطبه نماز جمعه، موضوع را اعلام و علنی کردند. به این ترتیب آزمایش‌های بعدی را ما برای شلیک به سمت هدف در ارتفاع ۱۸ هزار پایی و در فاصله حدود بیست و پنج مایلی «وی.اِس.تی.تی» (هدف) انجام دادیم و موشک به هدف اصابت کرد و...

در ماه‌های بعد، به دستور شهید بابایی جهت استقاده کاربردی، دو فروند هواپیمای «اف۱۴» آماده مسلح به دو تیر موشک «سجیل» به پایگاه بوشهر جهت هدف قرار دادن جنگنده‌های متخاصم و آزمون عملی در صحنه نبرد گسترش داده شدند و در منطقه نبرد نیز چند تیر موشک به سوی جنگنده‌های متخاصم شلیک شد و در مرحله بعدی دستورالعمل‌های

مربوطه تهیه و دیگر خلبانان نیز مجاب به پرواز با چنین آرایشی (مسلح بودن با موشک هاگ) شدند.[۱] و آخرین موشک «هاگ» در عملیات مرصاد توسط خلبانان «اف۱۴» (سرگرد عادلی/شادروان کازرونی علیه یک فروند «میگ۲۹» شلیک شد.

با توجه به موارد گفته شده و درپی انجام اقدامات نهایی، سرانجام در آذر ۱۳۶۵ طی امریه‌ای دستور واگذاری ۱۲ تیر موشک «هاگ» به فرماندهی لوج (آمادو پشتیبانی) داده می‌شود[۲].

ت ـ شدیدترین بمباران دزفول و نبردهای هوایی در کربلای۴

از وقایع مهم این مقطع، حمله به پایگاه دزفول، شهرهای اندیمشک و دزفول در پنجم آذر سال ۱۳۶۵ بود که حدود ۵۵ دقیقه ادامه داشت و پایگاه شهدای زیادی تقدیم میهن کرد. خوشبختانه یک خلبان دشمن هم که گم شده و پایگاه هوایی دزفول را با پایگاه خودش (کوت) اشتباه گرفته بود، بعد از چند دور گردش و نداشتن امکان نشستن، به علت شلیک توپ‌های ضد هوایی، در حالی که یک گلوله هم به هواپیمای‌اش نخورد، سوخت تمام کرد و هواپیما را با صندلی پرّان ترک کرد! و اسیر شد.

در آستانه خاتمه طرح‌ریزی و اجرای عملیات «کربلای۴» که به عنوان بزرگترین عملیات سال هفتم جنگ تلقی می‌شد، نبردهای هوایی پراکنده به ویژه بمباران مراکز اقتصادی-صنعتی ایران به تواتر تا آغاز عملیات «کربلای۴» (سوم دیماه ۱۳۶۵) توسط جنگنده‌های عراق صورت می‌گرفت و نیز دشمن همچنان تلاش می‌کرد تا پایانه نفتی خارک و یا شناورهای حامل نفت را بمباران کند و شرکت نفت هم برای پوشش هوایی آنها از حرکت دسته جمعی شناورها در فاصله زمانی حدود دو تا سه روز تدبیر و استفاده می‌کرد تا جنگنده‌های گسترش یافته «اف۱۴» در پایگاه بوشهر بتوانند با پروازهای تندخیز (اسکرامبل) با جنگنده‌های مهاجم دشمن مقابله کنند. در چنین شرایطی، به دنبال عملیات‌های پراکنده و انحرافی انجام شده در جبهه‌های شمالی، در سوّم دی‌ماه ۱۳٦۵، عملیات «کربلای٤» که از ماه‌ها قبل به منظور

۱- این پروژه در زمان فرماندهی سرهنگ صدیق تکمیل شد و در زمان فرماندهی شهید ستاری در میادین نبرد بارها مورد استفاده قرار گرفت، اگرچه نتیجه مطلوبی در عمل نداشت. نگارنده خود به اتفاق سروان بن‌جواد طالبی در منطقه نبرد در خلیج فارس در مورخ ۱۳۶۶/۸/۲۱ اقدام به شلیک یک تیر از این نوع موشک در برد تعیین شده به طرف جنگنده متخاصم کردیم که موشک به هدف اصابت نکرد! اما به دلیل سوخت و برد زیاد موجب ایجاد رعب و وحشت در خلبان هواپیمای دشمن می‌شد؛ به دلیل شک و تردید در کارائی این موشک پس از جنگ، به دستور شهید ستاری یک تیر موشک توسط سرگرد جعفر بهادران/ سروان معصوم‌پرست در میدان تیر سمنان به سوی هدف شلیک شد که نتجه مثبت بود.

۲- در این مقطع آزمون‌ها درست از کار در آمده بودند. اینک معاون لجستیک نهاجا دستوری را در این نامه داده بود که ۱۲ تیر موشک «هاوک» را فرماندهی لجستیک هوایی (نماینده معاون جهادخود کفایی) بدهد تا آنها روی موشک‌ها کار کنند و پروژه «سجیل» به مرحله کاربردی در صحنه نبرد برسانند.

رسیدن به دروازه‌های شهر بصره در منطقه ابوالخصیب، توسط سپاه طراحی شده بود، به اجرا درآمد که در مرحله اولیه به دلیل آگاهی و هوشیاری دشمن از زمان و مکان عملیات با تحمل تلفات شدید، متوقف شد. در فرایند طراحی و اجرای عملیات «کربلای۴»، آمریکایی‌ها برای جلب نظر تازه و جبران کوتاهی در عملیات فاو، نه تنها عکس‌های ماهواره‌ای خود را بدون دستکاری و به روز در اختیار رژیم صدام گذاشتند، بلکه اطلاعات دقیقی از مکان و زمان دقیق شروع این عملیات بزرگ ایران در سال ۱۳۶۵ را به روسای عراق دادند.

مسئولان ایرانی که از عواقب وخیم افشای سفر مک‌فارلین در غفلت به سر می‌بردند، پس از شروع عملیات متوجه می‌شوند، برنامه عملیات از پیش لو رفته است. اما ارتش عراق نیز که می‌دانست اگر رزمندگان ایرانی بتوانند در خاکش نفوذ کنند، دیگر پس گرفتن آن غیرممکن است؛ لذا در همان آغاز عملیات به دفاع آگاهانه از خود پرداخت و در بدو عملیات با تمام قوا دست به مقاومت زد و تلفات نسبتاً سنگینی به نیروهای بسیجی و رزمنده سپاه وارد کرد.

با این وجود، در ساعت ۱۱:۳۴ روز بعد (۴ دی ۱۳۶۵) یک فروند جنگنده «اف۵» از پایگاه پنجم شکاری که زیر امر فرمانده قرارگاه رعد بود، به پرواز در آمد و یک «**بمب دو هزار پوندی**» را بر یگان‌های ارتش عراق در میدان‌های نبرد «فاو» فرو افکند و بازگشت. ساعت ۱۵:۲۲ نیز یک فروند جنگنده بمب‌افکن دیگر با دو «**بمب هزار پوندی**» همان هدف‌های پیشین را در میدان‌های نبرد «فاو» بمباران کرد و بازگشت. این عملیات از سوی قرارگاه رعد برای پشتیبانی از عملیات «کربلای۴» سپاه پاسداران بود.

اما با توجه به استفاده بمب‌های یک‌هزار پوندی و سنگین‌تر (دوهزار پوندی) توسط هواپیمای «اف۵» که توسط متخصصین داخلی ساخته شده بود و ابتکار آزمایش و پرتاب آن در این مقطع برای نخستین‌بار توسط شهید اردستانی در پایگاه امیدیه صورت پذیرفته است، خوب است تا درباره مهمات مشابه غربی آن و تنگناهایی که نهاجا از نظر لجستیک و مهمات مواجه بود، برای یادآوری و یا آگاهی خوانندگان گرامی توضیحاتی کوتاه ارائه شود.

در روز پانزدهم دی‌ماه، ساعت ۱۲:۴۵ خلبانان جنگنده ارتش عراق به تنگ فنی و پلی که در انجا روی کارون ساخته شده یورش بردند و آنجا را بمباران کردند، اگرچه ساعتی پیش (۱۱:۵۰)، دو فروند جنگنده «اف۵ئی» که از پایگاه پنجم شکاری امیدیه به پرواز درآمده بودند در راستای دستورهای فرمانده قرارگاه رعد جایی را که گفته می‌شد از هدف‌های «کربلای۴» بوده بمباران کردند. ارتش عراق تلمبه‌خانه تنگ‌فنی و پل بابا را زده بود و ارتش ایران یگان‌های

رزمی و گسترش یافته در «ابوالخضیب» را بمباران کرده بود. در این روز، ساعت ۰۹:۰۰ بامداد، خلبانی از پایگاه پنجم شکاری امیدیه برخاست و هدفی را برای جلوگیری از کار دشمن و برهم زدن آرامش خط پدافندی یگان‌های ارتش عراق در جایی‌که عملیات «کربلای۵» قرار بود آغاز شود، با راکت‌های «زونی» هدف قرار داد. عملیات «کربلای۵» در همین روز باید آغاز می‌شد امّا گویا آمادگی نبود و برادر محسن رضایی فرمانده عملیات از آقای هاشمی رفسنجانی درخواست کرد که روز دیگر تمدید شود.

۳ـ فرایند نبردهای هوایی در عملیات «کربلای۵»

پس از ناکامی و توقف عملیات «کربلای۴»، مسئولان وقت جنگ تصمیم می‌گیرند تا بلافاصله به دلیل حضور عمده قوای نظامی و غفلت دشمن، عملیات جدیدی را طراحی کنند. این تصمیم نتیجه مطلوبی را به بار آورد و دوهفته بعد، عملیات کربلای۵ به اجرا گذاشته شد. آمریکایی‌ها به دلیل سرعت تصمیم گیری و زمان کوتاه میان تصمیم تا اجرا (ده روز) نتوانستند اطلاعات مربوط به این عملیات را در اختیار رژیم عراق بگذارند. ازاین‌رو، ارتش بعثی کاملاً غافلگیر شد و رزمندگان ایرانی برتری خود را به منحصه ظهور رساندند. درپی آن، همزمان حملات هوایی عراق باقدرت و جسارت بیشتری علیه مراکز مسکونی و اقتصادی ایران پی‌گیری می‌شد که مراتب در مباحث مربوطه عنوان شده است.

در ادامه عملیات بزرگ «کربلای۵» با رویکرد نبردهای هوایی به اختصار تشریح می‌گردد:

عملیات «کربلای۵» مجدداً به منظور رسیدن به دروازه‌های بندر بصره از منطقه شلمچه با پشتیبانی نهاجا و هوانیروز در ساعت ۰۲:۰۰ بامداد روز ۱۹ دی ۱۳٦۵، با رمز «یا زهرا سلام‌الله» آغاز شد[۱].

در این عملیات، حدود ۲۰۰ گردان بسیجی که بیشترشان آموزش کمی دیده بودند، شرکت کردند و در برابر سپاه سوم و هفتم ارتش عراق که پنج خط دفاعی بین شلمچه و بصره ایجاد کرده بودند، ایستادند. در این منطقه، دشمن حائلی به طول ٤۲ و عرض ۱/۵ کیلومتر به نام کانال ماهی آب انداخته بود و پنج تیپ گارد ریاست جمهوری به عنوان ذخیره در پشت جبهه‌ها موضع گرفته بودند. که فرایند نبردهای هوایی عملیات یادشده به اختصار به شرح زیر از نظر می‌گذرد:

۱- از ساعت آغاز عملیات نوشته یا گزارشی منتشر نشده، تنها آقای رفسنجانی فرمانده جنگ در یادداشت‌های خود در کتاب «اوج دفاع» نوشته است: «ساعت دو و پانزده دقیقه بامداد آقای سنجقی بیدارم کرد و اطّلاع داد: پیشروی آغاز شده و چهار واحد ثارالله، فجر، عاشورا و سیدالشهداء خط‌ها را شکسته‌اند».

از نظر پشتیبانی نزدیک هوایی، باتوجه به سهمیه تعیین شده (روزانه ۱۲-۱۴ نوبت)، درساعت ۰۹:۰۰ مورخ ۱۳۶۵/۱۱/۱۹ یک فروند «اف۵» که از پایگاه هوایی امیدیه (پنجم شکاری) جایی که قرارگاه رعد درآنجا برپا شده بود، از زمین برخاست و یگان‌های لشکر سوم زرهی ارتش عراق را بمباران کرد و چهارپاد راکت نوزده‌تایی به یگان‌های دشمن شلیک کرد. بر اساس مدارک و گزارشات قرارگاه «رعد»، ساعت ۱۰:۱۰ بار دیگر و این بار دوفروند از همان پایگاه به یگان‌های لشکرسوم زدند و یکی از آنها دوتیر بمب دوهزار پوندی و دیگری چهار تیر بمب یکهزار پوندی[1] روی دشمن رها کردند. این بمباران‌ها در راستای عملیات «کربلای۵» بود، ساعت ۱۰:۵۰ نیز دو فروند دیگر همان آماج را کمی بالاتر یا پایین‌تر بمباران کردند. در ساعت۱۱:۵۰ دو فروند «اف۵» به نیروهای دشمن یورش بردند و چهار تیر بمب ۱۰۰۰ پوندی و دو تیر بمب ۲۰۰۰ پوندی بر سپاه هفتم و لشکر سوم زرهی ارتش عراق فرو افکندند. و در ساعات ۱۲:۲۳ و۱۴:۳۰ این عملیات توسط جنگنده‌های «اف۵» تکرار شد و در ساعت ۱۶:۳۰، دوفروند «اف۵» دیگر، هریک سه لانچر نوزده‌تایی راکت را به یگان‌های زرهی و مکانیزه دشمن شلیک کردند.

به‌علاوه نیروی هوایی در همین روز، حداقل شش فروند جنگنده رهگیر «اف۱۴» را برفراز قرارگاه‌های خودی از «کوشک» و «طلائیه» تا «حسینیه»، «شلمچه» و «نوح» به پرواز درآورده بود تا پدافند هواپایه صحنه نبرد را فراهم کرده باشد. آتش پشتیبانی نیز همان گونه که شرح آن داده شد، روزانه با توان ۱۲ تا ۱۴ نوبت هواپیمای «اف۵» همیشه در راه بود. در هر نوبت دست‌کم دو هزار پوند مهمّات بر آماجی که سرهنگ عباس بابایی (شهید سرلشکر بابایی معاونت عملیاتی نهاجا) فرمانده قرارگاه رعد با قرارگاه مشترک هماهنگ کرده بود، فرو می‌انداختند و همزمان «خدمات‌پشتیبانی‌رزمی» و «جمع آوری اطّلاعات و هشدار اوّلیه» هم به راه بود، در واقع یک عملیات «مشترک» درکار بود و از نظر ترابری هوایی، بسیاری از کشته‌ها و یا زخمی‌ها به‌تندی با هواپیما به تهران و دیگر شهرستان‌ها برده می‌شدند و لجستیک هم پای کار آورده بودند و می‌آوردند.

۱- بمب‌های یکهزار پوندی، دو هزار پوندی و بالاتر از جمله مهماتی بود که توسط متخصصین داخلی ساخته و بر روی جنگنده «اف۵» نصب می‌گردید و به ابتکار و شجاعت کم نظیر شهید اردستانی اغلب پس آزمون‌های اولیه در مناطق نبرد به‌کار گرفته می‌شد.

در این نبردها با توجه به تجارب موفق در عملیات «والفجر۸»، از ترفند یا تاکتیک بمباران «لافت»[1] یا «کمانی» استفاده می‌شد و خلبانان نهاجا به ابتکار شهید اردستانی این‌گونه به دشمن یورش می‌بردند. به‌علاوه، به ابتکار شهید بابایی تعداد معدودی جنگنده «اف۴» و «اف۱۴» که مراحل آزمایشی بمباران آن قبلاً توسط شادروان امیر سرتیپ دانشپور و شخص شهید بابایی به ثبت رسیده بود، نیز شانس حضور در عملیات «کربلای۵» و برخی دیگر از عملیات‌های سال‌های پایانی جنگ را پیدا کردند.

به هر روی، در ساعت ۰۹:۳۰ روز ۱۳۶۵/۱۰/۲۰ شهید بابایی به اتفاق شهید اردستانی (سرگرد مصطفی اردستانی) همچون عملیات‌های گذشته، با یک فروند هواپیمای (اف۵اف) مجهز به دو لانچر نوزده‌تایی راکت‌های زونی پرواز کردند و با تاکتیک «لافت» راکت‌ها را از فاصله دورتری پرتاب می‌کردند، چراکه راکت‌ها خود سوخت خمیر مانندی داشتند و زمان بیشتری را نسبت به بمب در آسمان می‌پیمودند و آرام بر روی هدف فرود می‌آمدند. به هر روی سرهنگ بابایی جهت ارزیابی و نظارت دقیق و حصول اطمینان از نحوه اجرا، اغلب در شروع عملیات‌ها، ابتدا خود در کابین عقب هواپیمای «اف۵اف» می‌نشست و از کم و کیف طرح‌ریزی‌ها در عمل آگاه می‌شد.

۱- بمباران به شیوه «لافت» (LOFT BOMBING) به نوعی پرتاب بمب به صورت کمانی اطلاق می‌شود که خلبان به جای شیرجه حالت اوجگیری با زاویه بیش از ۳۰ درجه به.هواپیما می‌دهد و در نقطه مشخصی مبادرت به پرتاب بمب می‌نماید. البته جنگنده «اف۴» مجهز به گونه‌ای کامپیوتر موسوم به «دبلیو.آر.سی.اس) به منظور بمباران‌های «لافت» می‌باشد به گونه‌ای که سرعت باد، درجه حرارت، سرعت هواپیما و فشار «جی» و همه داده‌هایی که روی بمب پرتاب شده کارساز باشد را شمارش و برآورد نموده تا مسیر کمانی را دقیقاً محاسبه کند و مسافتی راکه بمب می‌بایست طی کند، به درستی بپیماید و به آماج خود برسد، حتی به خلبان هشدار می‌دهد که در چه لحظه‌ای باید دکمه بمب را بفشارد و از منطقه خطر بگریزد. اما «اف۵» فاقد دستگاهی است که به خلبان این اطلاعات ارزشمند را بدهد. لذا به ابتکار شهید اردستانی در محل تعیین شده، یک لاستیک روی زمین آتش می‌زدند و این نشانه دقیق و بسیار خوبی برای اوج‌گیری بود و بقیه مراحل بمباران با مهارت‌های سطح بالای خلبانان «اف۵» انجام می‌گرفت. این تاکتیک از عملیات «والفجر۸» در بهمن ۱۳۶۴ به منظور انهدام یگان‌های دشمن در خطوط مقدم، مورد توجه و استفاده شهید اردستانی و یارانش قرار گرفت و در عملیات «کربلای۵» به علیت نزدیکی نیروهای خودی و دشمن در خطوط مقدم به اوج خود رسید.

تصویر شماره ۷-۵

شهید بابایی و اردستانی دو یاری که از عملیات خیبر درکنارهم قرار گرفتند و با وجود افزایش محدویت‌های نهاجا، در نبردهای هوایی عملیات‌های «والفجر۸» و «کربلای۵» با ابتکارات نو ضربات مهلکی به دشمن وارد ساختند.

در این مأموریت، به دلیل مشاهده عدم کارایی پرتاپ راکت به روش کمانی یا «لافت»، دستور داده شد تا دوباره بمب‌های یکهزار پوندی و دوهزار پوندی را درکار پروازهای بعدی بگنجانند. درپی این دستور، ساعت ۱۰:۲۰ دو فروند جنگنده «اف۵» به یگان‌های لشکرسوم در یکی از میدان‌های نبرد «کربلای۵» یورش بردند و دوتیر بمب دو هزار پوندی و چهار تیر بمب یک‌هزار پوندی بر دشمن فروافکندند. بار دیگر ساعت ۱۱:۱۰، همین پروازها با دو فروند دیگر، یگان‌های دشمن را با دوتیر بمب دوهزار پوندی و چهار تیر بمب یک‌هزار پوندی در هم کوبیدند.

دشمن نیز در مقابل برای کاستن از فشار خطوط جبهه از شلمچه تا تنومه، از این روز (۱۳۶۵/۱۰/۲۰) به بعد، با شدت بیشتری جنگ شهرها را در پیش گرفت[1]. به هر روی، در ادامه مأموریت‌ها از نخستین روز عملیات «کربلای۵» جنگنده‌های «اف۵» مستقر در پایگاه امیدیه به صورت تک فروندی و یا دسته‌های دو فروندی با بمب‌های یکهزار و دوهزار پوندی یگان‌های ارتش عراق در منطقه «کربلای۵» را کم و بیش بمباران می‌کردند که نمونه دیگری از بمباران‌های هوایی قرارگاه رعد در مورخ ۱۳۶۵/۱۰/۲۳ بر اساس سهمیه تعیین شده (روزانه ۱۲ تا ۱۴ نوبت) به این شرح ارائه می‌شود:

۱- جنگنده‌های «میگ۲۵» با تاکتیک «های‌ماخ» و پرواز در ارتفاع بسیار بالا، در تاریکی شب مورخ ۶۵/۱۰/۲۰ در چند نوبت خیابان رباط، شیخ بهایی، طالقانی، فروغی و چهارراه کاشانی در اصفهان را بمباران کردند و سپس در ساعت ۲۳:۳۰ شهرهای «اراک» و «کاشان» را بمباران کردند. همچنین در ساعت ۱۲:۵۰ شهرستان‌های «نهاوند» و«بروجرد» را با موشک زمین به زمین نشانه گرفتند و ۲۳ تن شهید و ۶۵ تن زخمی شدند، در همین زمان شهرستان دزفول و «اندیمشک» را با موشک «اسکاد-بی» زدند و شهر «رامهرمز» نیز بمباران شد.

در ساعات ۰۸:۴۵ و ۰۹:۴۲، دو فروند «اف۵» با دو تیر بمب دوهزار پوندی و چهار تیر یکهزار پوندی؛ و در ساعات ۱۰:۴۶ و ۱۳:۰۷، یک فروند «اف۵» با یک تیر بمب دوهزار پوندی و دوتیر بمب یکهزار پوندی؛ درساعت ۱۵:۵۷ یک فروند «اف۵» با چهار تیر بمب یکهزار پوندی و در ساعات ۱۴:۲۶ و ۱۵:۵۲ به ترتیب دو فروند «اف۵» با دوتیر بمب دوهزار پوندی و چهار تیر بمب یکهزار پوندی مواضع دشمن را درهم کوبیدند. همچنین در ساعت ۰۹:۰۰، دو تن از خلبانان جنگاور و میدان‌دیده در قرارگاه رعد، پایگاه هوایی «امیدیه» با یک فروند هواپیمای «اف۵اف» به خلبانی سرگرد مصطفی اردستانی /سرهنگ عباس بابایی در کابین عقب یگان‌های ارتش عراق را بمباران کردند و بازگشتند. در ساعت ۱۰:۰۰، دو خلبان شجاع دیگر با دو فروند «اف۵ئی»، آماجی را بنا به درخواست فرمانده قرارگاه سپاه پاسداران درهم کوبیدند.

از رویداد بسیار دیدنی و بی‌پیشینه درگذشته، دراین روز چنین بود که به ابتکار شهید بابایی؛ یک فروند هواپیمای «اف۱۴» را به سه تیر بمب یکهزار پوندی بارگیری کردند و به همراه یک فروند «اف۵ئی» که آن‌هم دوتیر بمب یک‌هزارپوندی و یک تیر بمب دو هزار پوندی بار گرفته بود، با هم به پرواز درآمدند و ساعت ۱۱:۱۵، یگان‌های ارتش عراق را در گستره زمینی عملیات «کربلای۵» بمباران کردند و بازگشتند. در این نبردها هواپیمای «اف۱۴» برای نخستین و یا دومین بار برای پروازهای بمباران آماده شده بود[1]؛ خلبانان این هواپیما، سرتیپ شهرام رستمی در کابین جلو برای هدایت هواپیما و شهید اردستانی در کابین عقب برای نظارت و راهنمایی امیر رستمی به منظور بمباران به شیوه «لافت» پرواز کردند، زیرا اردستانی با هواپیماهای «اف۵» این‌کار را در عملیات‌های پیشین؛ از «والفجر۸» تا «کربلای۵» بارها تجربه کرده بود و به این تاکتیک آشنایی کامل داشت. شوربختانه و هزار افسوس که هرگز از این پدیده رزمی نو عکسی گرفته نشد تا امروز درتاریخ بماند و شورانگیز باشد.

در ۲۵ دی، خلبانان قرارگاه رعد در چندین نوبت با دو فروند جنگنده «اف۵» که از پایگاه پنجم شکاری به پرواز درآمده بودند، ساعت ۰۷:۱۰ و ۰۷:۱۵ به یگان‌های ارتش عراق درگستره نبرد «کربلای۵» تاختند و آنها را بمباران کردند و بازگشتند.

اما رویداد بسیار اندوهبار، سرنگونی یک فروند هواپیمای «اف۱٤» در ساعت ۱٦:۲۰ برفراز منطقه «ایذه» با همان تاکتیک‌های تکراری «اسنپ آپ» همزمان با عملیات «کربلای۵» بود.

۱- همان گونه که قبلاً اشاره گردید، مأموریت اصلی هواپیمای «اف۱۴» حمل و پرتاب کردن موشک‌های هوا به هوا بود، اینک در ایران گروهی از کارکنان حرفه‌ای این هواپیما آمده بودند و آنرا نیز برای پروازهای بمباران هوایی بازساخته بودند که کار سترگی کرده بودند، آزمایش‌های ابتدایی آن در میدان تیر اصفهان توسط شادروان امیر دانشپور و شهید بابایی انجام گرفته بود.

در این سانحه، خلبان کابین جلوی هواپیما به نام سرگرد «بهرام قانعی» و خلبان کابین عقب آن به نام سروان «غلامرضا اصل داوطلب» خود را به بیرون از هواپیما پرتاب کردند، اگرچه با اندوه فراوان سروان «اصل‌داوطلب» که از خلبانان جوان و حاذق کابین عقب بود، دراین رویداد جان باخت؛ اما بهرام قانعی زخمی شد، و دربیمارستان تندرستی خود را بازیافت، سرنوشت هرچه بود، اوهم سال ۱۳۸۸ جان به جان‌آفرین بازپس داد. هیچ کس حتی مرگ، جاودانه نیست.

در روزهای واپسین عملیات، خلبانان گسترش یافته در پایگاه هوایی «امیدیه» همچون گذشته، بارها یگان‌های دشمن در منطقه عملیاتی «کربلای۵» را با همان تاکتیک «بمباران کمانی» بمباران کردند؛ به طوری که روز ۲۶ دی ۱۳۶۵، معاون عملیات نیروی هوایی برای نخستین بار طی گفتگویی با روزنامه اطلاعات اعلام داشت که خلبانان نهاجا تاکنون ۸۰ بار برای بمباران برفراز سنگرهای ارتش عراق پرواز کرده و برخی از مواضع آنان را منهدم کرده‌اند[۱]. پس از چندین روز نبرد سنگین، فرماندهان عملیات همچون گذشته نیاز به اطلاعات جدیدی از وضعیت و آرایش نظامی یگان‌های دشمن داشتند و نیازمند عکس هوایی بودند تا در وابسین روزها، منطقه نبرد به‌طور کامل بررسی شود.

با توجه به استحکامات پدافندی قوی و استقرار انواع موشک‌های زمین به هوا و وجود چندین فروند شکاری آماده دشمن در پایگاه‌های نزدیک بصره، پرواز هواپیمای شناسایی بسیار دشوار بود. چند بار پرواز شناسایی انجام شد ولی به دلیل حضور شکاری‌های عراقی با موفقیت همراه نبود. باید راه‌حلی پیدا می‌شد، لذا جلسه‌ای با حضور شهید بابایی؛ معاون وقت عملیات نیروی هوایی و سایر خلبانان متصدی این نوع پروازها در پایگاه امیدیه (قرارگاه هوایی رعد) برگزار و بحث‌های مختلفی انجام شد. سرتیپ دوم خلبان جاویدنیا در این مورد می‌گوید که شهید بابایی ضمن تأکید بر محدودیت‌های خودی و تهدیدها و قابلیت‌های دشمن برای جلوگیری و مقابله با عملیات شناسایی در قالب پروازهای شش فروندی جنگنده‌های میراژ، خواستار ارائه طریق برای حلّ مشکل شد! تنها راه‌حل این بود که به هر طریق ممکن، شش فروند میراژ را از زمین بلند کنیم تا هواپیمای شناسایی در سی دقیقه، زمانی که تا بلند شدن هواپیمای بعدی وقفه می‌افتاد، وارد عمل شود و عکس‌های لازم را تهیه کند.

۱- روزنامه اطلاعات شنبه ۶۵/۱۰/۲۷ شماره ۱۸۰۸۲

این تاکتیک مورد پذیرش قرار گرفت بر اساس آن، هواپیماهای «اف۱٤» که در پایگاه امیدیه گسترش یافته بودند، طی پروازهای خود به سمت مرز عراق ضمن سرگرم کردن شکاری‌های دشمن، فرصت زمانی مناسب را برای هواپیمای «آر.اف٤» جهت ورود به منطقه و انجام مأموریت عکس‌برداری ایجاد می‌کردند. در روز اول بهمن، ابتدا دو فروند هواپیمای «اف۱٤» به سمت عراق پرواز و در سه نوبت متوالی، شکاری‌های عراقی را وادار به برخاستن از پایگاه بصره کردند. در این فاصله زمانی، فرصتی کوتاه برای فانتوم شناسایی پیش آمد تا عملیات عکس‌برداری خود را انجام دهد. با این تاکتیک، مأموریت انجام و هواپیمای «آر.اف٤» عکس‌های گران بهایی را تهیه و به همراه هواپیماهای «اف۱٤» در پایگاه امیدیه به زمین نشستند.

بااین همه مشقات اگرچه در شروع عملیات، رزمندگان ایرانی توانستند دشمن را تا حدی غافلگیر کرده و سرپلی را در جنوب کانال ماهی به دست آورند. امّا دشمن با پاتک‌های بی‌امان و سریع تلاش کرد تا به نیروهای خودی در غرب کانال ماهی فشار بیاورد و خطوط تدارکاتی را قطع کند. جنگ سختی در زمین و هوا در گرفت و بخش مهمی از نیروها و تجهیزات گارد ریاست جمهوری منهدم شد و رزمندگان ایران توانستند با مشقات و تحمل تلفات جاده شلمچه را باز نگه دارند و خطوط مقدم را تثبیت کنند. امّا نیروی هوایی عراق با بمباران شیمیایی در منطقه توانست پیشروی لشکر۵ نصر سپاه را روی جاده تدارکاتی شلمچه عقب بزند. در نتیجه نقطه پایان بر عملیات «کربلای۵»، به جای تصرف بصره، تنها بخشی از زمین منطقه شلمچه از جمله جزیره «بوارین» بود که آزاد شد.

از بعد نبردهای هوایی، در این زمان توان نیروی هوایی عراق به طور متوسط روزانه نوبت ۳۰۰ پرواز توسط هواپیماهای جنگنده و ۱۸۰ نوبت پرواز بالگرد در روز بود که هزینه گزافی را برای عراقی‌ها در برداشت به نحوی که روزانه حداقل دو یا سه فروند هواپیمای دشمن توسط نیروی هوایی ایران سرنگون می‌شدند[1]. عراق با این حجم پرواز توانست خطوط تدارکاتی نیروها را سد و محل تجمع آنها را پراکنده سازد. با پایان یافتن عملیات «کربلای۵» در ۷ بهمن ۱۳۶۵، تنها نتیجه این عملیات برای ایران، کم شدن فاصله بین نیروهای رزمنده و بندر بصره بود که باعث شد دومین شهر بزرگ عراق تخلیه شود؛ چرا که در برد توپخانه میان برد و موشک‌های کاتیوشا نیروهای ایرانی قرار گرفت. این درحالی بود که همزمان در ۲۳ دی، ارتش جمهوری

۱- سعادتی حسین، «عملیات کربلای۵» فصلنامه نگین ایران سال هشتم شماره سی ام - پاییز ۱۳۸۸ ص ۱۳۸.

اسلامی ایران، عملیات «کربلای۶» را برای بازپس‌گیری شهر مرزی نفت‌شهر با پشتیبانی نهاجا انجام می‌داد. درنتیجه عراق مجبور شد بخشی از نیروهای خود را از شلمچه به آن منطقه اعزام کند و همین امر تا حدود زیادی باعث کاهش فشار در جبهه جنوب شد. همزمان با روزهای پایانی نبردهای هوایی عملیات «کربلای۵»، ابتدا یک فروند هواپیمای «اف۵» نهاجا در شمال عراق در یک مأموریت برن‌مرزی در مورخ ۱۳۶۵/۱۱/۱۳ هدف موشک جنگنده «میگ۲۳» قرار گرفت و خلبان آن سرهنگ محمدجعفر وارسته یکی از معلم خلبانان قدیمی و معاونت عملیاتی پایگاه دوم شکاری تبریز به اسارت دشمن درآمد.

چند رور بعد از این سانحه، یک فروند هواپیمای جت فالکون نهاجا در حالی که در حال فرود در فرودگاه امیدیه بود، به اشتباه با آتش توپ‌های ضدهوایی راداری «اسکای گارد» خودی در مورخ ۱۳۶۵/۱۱/۱۸ سرنگون شد و خلبانان آن (سرهنگ محمود یارپرور و سرگرد اسداله فرهمند) با دیگر سرنشینان به شهادت رسیدند. یکی از سرنشینان این هواپیما از فرماندهان مهندسی رزمی سپاه پاسداران به نام محسن رحیم صفوی (برادر سردار سیدیحیی رحیم صفوی) بود که او نیز شهید شد!

پس از عملیات کربلای۵ و درپی گریختن سرهنگ عباس عابدین رئیس ستاد نهاجا، سرهنگ منصور ستاری به پیشنهاد دکتر حسن روحانی (فرمانده پدافند) و تصویب شورای عالی دفاع در مورخ ٦٥/١١/١٠ به فرماندهی نهاجا منصوب شد.

تصویر شماره ۸-۵

سمت راست: سرهنگ خلبان هوشنگ صدیق سومین فرمانده نهاجا (١٣٦٢/٩/٤)

سمت چپ: سرتیپ منصور ستاری چهارمین فرمانده نهاجا در جنگ (١٣٦٥/١١/١٠)

در این دوره زمانی، نهاجا برغم همه کاستی‌ها با اتخاذ تاکتیک پدافند هوایی متحرک و هماهنگی دقیق با نیروهای سطحی، با رشادت‌های بی‌نظیر شهید اردستانی و یارانش و تدابیر شایسته شهید ستاری و شهید بابایی به همراه بزرگان هوانیروز، تمام توان رزمی خود را به میدان آوردند و عملکرد بی‌نظیری را در نبردهای هوایی دفاع مقدس به نمایش گذاشتند[1].

همین تلاش‌ها و تغییر تاکتیک‌ها بود که توانست تا حدودی قدرت پرحجم آتش هواپیماهای دشمن را سد کنند و بیش از ۵۰ فروند هواپیما و بالگرد عراق را سرنگون سازند و به لطف الهی و تمهیدات خوب به عمل آمده، در طول این عملیات هیچ یک از جنگنده‌های خودی (غیر از هواپیمای «اف۱۴» گشت رزمی بر فراز شهر ایذه) در منطقه عملیات سرنگون نشدند.

حال فهرست مأموریت‌های رزمی و خدمات رزمی انجام شده در هفتمین سال جنگ تشریح می‌شود:

پروازهای اسکرامبل و پوشش هوایی تعداد سه هزار و ۳۹۷ نوبت، بمباران نیروهای سطحی دشمن ۳۵۰ نوبت، مأموریت‌های بمباران راهبردی (مراکز حیاتی و زیرساخت‌های) دشمن ۷۵ نوبت، پروازهای شناسایی و عکسبرداری هوایی ۱۰۰ نوبت، پشتیبانی خدمات رزمی و سوخت‌رسانی (ترابری) چهار هزار و ۵۱۷ نوبت و در مجموع در سال ۱۳۶۶، نهاجا هشت هزار و ۴۳۹ نوبت اعم از مأموریت‌های رزمی و خدمات رزمی انجام داده است که نسبت به سال‌های قبل بجز اولین سال دفاع مقدس به ویژه از نظر پشتیبانی آتش، افزایش نشان می‌دهد. این افزایش بیشتر به دلیل حضور فعال نهاجا در عملیات‌های آن سال با حضور شهید اردستانی و یارانش با هدایت خوب شهید بابایی فرمانده قرارگاه هوایی «رعد» بوده است.

خلاصه این که در خلال سال هفتم جنگ، ۶۰ عملیات پراکنده در جبهه‌های جنوبی و شمالی طرح‌ریزی و به اجرا در آمد که مهمترین عملیات‌هایی که نهاجا از آنها پشتیبانی هوایی کرده، در جدول شماره ۱-۵ درج شده است.

۱- یکی از عملیات‌های درخشان این دوره، شکار سومین فروند هواپیمای «های‌ماخ» میگ۲۵ برفراز شهر اصفهان توسط سامانه موشکی "HQ-2" چینی معادل «سام۲ روسی» سپاه پاسداران که توسط سروان حسین صفری ابهری هدایت و فرماندهی می‌شد، بوده است. در مورخ ۱۳۶۵/۱۱/۲۵ دو فروند جنگنده «میگ۲۵» رهگیری و با سامانه موشکی «سام۲» درگیر می‌شود که توسط یکی از آتشبارها دو تیر موشک مزبور به سوی جنگنده دشمن پرتاب می‌شود. خلبان عراقی با مشاهده شلیک نخستین موشک، اقدام به مانوری غیرحرفه‌ای و ناشیانه می‌نماید و در نتیجه به میزان زیادی ارتفاع خود را از دست می‌دهد و به این ترتیب در برد مؤثر موشکی سامانه یادشده قرار گرفته و با شلیک دومین موشک هواپیما سرنگون و خلبان آن به نام ستوان‌یکم «صبحی احمد علی» به اسارت در می‌آید. این اسیر عراقی اظهار داشت: «تنها در عملیات کربلای ٤ و ٥ از پایگاه هوایی ناصریه که من از آنجا به پرواز در آمده بودم، ۱۵ فروند هواپیما سرنگون شدند و تا این زمان دفاع هوایی ایران چهار فروند هواپیمای «میگ۲۵» را سرنگون ساخته است».

جدول شماره ۱-۵ : دیگر عملیات‌های سال هفتم جنگ

ردیف	نام عملیات	تاریخ شروع	محل یا منطقه عملیات	نتایج عملیات
۱	پشتیبانی هوایی از عملیات کربلای۶	۱۳۶۵/۱۰/۲۳	در جبهه شمالی در شرق نفت‌شهر	به منظور پشتیبانی از عملیات کربلای۵ که اهداف موردنظر تأمین نگردید و ۴۰ کیلومترمربع از خاک ایران آزاد گردید در این عملیات ۱۳ فروند هواپیما و دو فروند بالگرد عراقی سرنگون شدند.
۲	پشتیبانی هوایی از عملیات کربلای۷	۱۳۶۵/۱۲/۱۳	در منطقه عمومی حاج‌عمران در جبهه شمالی	به منظور آزادسازی ارتفاع ۲۵۱۹ انجام شد که از مناطق حساس منطقه به حساب می‌آمد
۳	پشتیبانی هوایی از عملیات کربلای۸	۱۳۶۶/۱/۱۸	در منطقه شلمچه غرب بصره	برای رسیدن به بصره، ا ین بار هم هدف موردنظر تأمین نگردید و دو فروند هواپیما و دو فروند بالگرد دشمن سرنگون شدند.
٤	پشتیبانی هوایی از عملیات کربلای۱۰	۱۳۶۶/۱/۲۵	در جبهه شمال‌غرب در جنوب سردشت	۲۵۰ کیلومتر از خاک عراق و ارتفاعات نزدیک به شهر ماووت عراق آزاد و یک فروند بالگرد عراق سرنگون شد.
۵	پشتیبانی هوایی از عملیات آفندی نصر۲	۱۳۶۶/۳/۱۳	در جبهه میانی و منطقه میمک	به منظور دستیابی به ارتفاعات منطقه که بخش اعظم آن در عملیات خوارزم به تصرف ایران در آمده بود اهداف از پیش تعیین شده تحقق یافت و دیده بانی دشمن در منطقه خنثی گردید
٦	پشتیبانی هوایی از عملیات پدافندی شورشیرین	۱۳۶۶/۳/۱۶	در منطقه عمومی مهران، صالح‌آباد و شورشیرین	نیروهای ایرانی اجازه ندادند دشمن به اهداف جدیدی در منطقه دست یابد

۷	پشتیبانی از عملیات پدافندی میمک	۱۳٦٦/٥/۲	در منطقه عمومی میمک	با همه تلاش های که تیپ ٤٠ سراب انجام داد دشمن موفق شد بخشی از ارتفاعات میمک را اشغال نماید
۸	پشتیبانی هوایی از عملیات آفندی نصر٦	۱۳٦٦/٥/۱۰	در منطقه عمومی میمک	به منظور باز پس گیری تپه های ٦٤۲،٦۷٠ و کله قندی و بخشی از تپه‌های شهدا که از دست دشمن خارج شد

٤ـ اوج‌گیری جنگ اقتصادی عراق علیه جمهوری اسلامی ایران و تشدید حمله به«نفتکش‌ها»

نیروی هوایی عراق با کمک قدرت‌های فرامنطقه‌ای و حمایت همه جانبه کشورهای ساحلی جنوبی خلیج فارس در دو سال پایانی دفاع مقدس، در سومین مرحله، یک جنگ گسترده و همه‌جانبه علیه زیر ساخت‌های اقتصادی-صنعتی کشورمان را سازماندهی و اجرا نمود که تأثیرقابل توجهی بر سرنوشت جنگ داشت. در این مبحث به روند شکل‌گیری آن پرداخته می‌شود[۱].

پس از عملیات «والفجر۸» و شکست غیرمنتظره عراق در «فاو» و کنترل نیروهای عراقی در بندر «ام‌القصر» و دهانه خلیج فارس، دشمن مرحله جدیدی از جنگ اقتصادی را همراه با جنگ شیمیایی و شهرها بار دیگر درپیش گرفت و برای از بین بردن منابع اقتصادی ایران در جنگ، شعاع عملیاتی یا برد عملیاتی هواپیماهای خود را با استفاده از سامانه‌های سوختگیری در هوا، همراه با قدرت و دقت آتش بمب‌های هدایت شونده لیزری، افزایش داد و برای قطع کامل صادرات نفت ایران برنامه‌ریزی کرد و در این راستا حمله به پایانه‌ها و تأسیسات نفتی و مراکز تولید، پالایش و انتقال انرژی به ویژه حمله به شناورهای حامل نفت خام را شدت بخشید. این عامل موجب اوج‌گیری جنگ اقتصادی و حمله به نفت‌کش‌ها شد.

در این راستا، عراق در نیمه دوم سال ششم جنگ (پاییز و تابستان ۱۳۶۵)، پس از یک توقف سه ماهه، به‌رغم اُفت شدید و سیر نزولی قیمت نفت، بار دیگر حمله به زیرساخت‌های اقتصادی- صنعتی و نفتکش‌های ج.ا.ایران را در ۶۵/۳/۲۸ با انهدام چندین مرکز نفتی از سر

۱- یزدان‌فام، محمود «نگاهی سیستمی به بر تأثیر اقتصاد بر پایان جنگ»، فصلنامه مطالعات جنگ عراق و ایران: پژوهشنامه دفاع مقدس، شماره چهاردهم، تابستان ۱۳۹۴، ص ۱۳۳.

گرفت و خسارات زیادی به منابع نفتی کشور وارد کرد. ایران نیز به دلیل تحلیل رفتن قدرت تهاجمی و دفاعی هواپیماهای نهاجا، لاجرم نخست، برای عملیات مقابله به مثل، در ۱۳۶۵/۴/۵ با موشک زمین به زمین تأسیسات نفتی کرکوک را هدف گرفت و سپس جنگنده‌های نهاجا نیز به صورت محدود در ۱۳۶۵/۴/۸ به دو کشتی نفتی حمله کردند. ایران به منظور کاهش خسارات صدور نفت خود و مصون ماندن از گزند دشمن (به دلیل ضعف پدافند هوایی)، از مورخ ۱۳۶۵/۴/۸، مراکز صدور نفت را از جزیره سیری به اطراف جزیره لارک در جنوب بندرعباس در قالب شش کشتی عظیم نفتکش منتقل کرد.

تصویر شماره ۹-۵

سوخت‌رسانی هوایی جنگنده‌های میراژ عراقی "EQ-5"

عراق در مورخ ۱۳۶۵/۴/۲۲ به نفتکش قبرسی ۲۶۹ هزار تنی «آچیلس» که برای بارگیری به پایانه آذرپاد در خارک نزدیک می‌شد

با موشک «اگزوسه» حمله کرد. چند روز بعد، در مورخ ۱۳٦٥/٥/١٦ و ۱۳٦٥/٥/٢٠، هواپیماهای عراقی به پالایشگاه اصفهان و چند ناحیه صنعتی از جمله نیروگاه اسلام‌آباد، جزیره خارک و گناوه به طور جداگانه یورش بردند.

جمهوری اسلامی ایران نیز در واکنش به دشمن، بلافاصله در روز بعد، دومین موشک خود را به طرف پالایشگاه «الدوره» شلیک کرد. ساعاتی بعد در ۱۳٦٥/٥/٢١، عراق برای نخستین بار به «جزیره سیری» که ۹۰۰ کیلومتر به اولین پایگاه مقدم عراق فاصله داشت، با استفاده از میراژهای سوخت‌رسان هوایی و بمب‌های هدایت‌شونده لیزری حمله کرد!

با شروع سال هفتم جنگ، در نخستین روز مهر ۱۳٦۵، به جنگنده‌های نهاجا به دلیل عبور هواپیماهای عراقی از فضای کویت، اجازه داده شد تا از مرزهای هوایی کویت بگذرند و مجتمع «رمیله» عراق در جنوب بصره را بمباران کنند.

در هفته نخست مهر ۱۳٦۵، هواپیماهای دشمن به پایانه نفتی خارک حمله کردند که بر اثر آن هر چهار اسکله بارگیری آسیب جدی دیده و برای مدت کوتاهی از مدار خارج شدند. متعاقباً، پالایشگاه گاز بیدبلند (بهبهان و آغاجاری)، واحد ۱ تاسیسات پمپاژ اهواز، تاسیسات نفتی مارون، کارخانجات هفت‌تپه، پالایشگاه شیراز و مجتمع صنایع دفاعی «زرین‌شهر» اصفهان مورد حمله هواپیماهای دشمن قرار گرفتند و به تلافی آن نهاجا پالایشگاه جدید کرکوک را مورد حمله قرار داد.

از دیگر اقدامات غیرقانونی عراق، یورش‌های متوالی به پل قطور در غرب شهرستان خوی در تاریخ‌های ۱۳۶۵/۳/۵، ۱۳۶۵/۱۰/۲۸، ۱۳۶۶/۱۲/۷ و ۱۳۶۶/۱۲/۲۶ بود که موجب تلفات و خسارتی شد.

در سال هفتم جنگ، عراق با وجود تلاش‌های فراوان در جنگ نفتکش‌ها، پس از عملیات‌های کربلای۵ و ٦، به منظور ناامیدی ملت و رزمندگان ایرانی برای ادامه جنگ، انهدام زیرساخت‌های اقتصادی کشورمان با دو هدف کلی با شدت بیشتری به این شرح، پی گرفت. نخست؛ با دریافت اطلاعات از وضعیت نیروهای جمهوری اسلامی ایران در جبهه‌ها از مجاری گوناگون از جمله ماهواره‌های اطلاعاتی ایالت متحده آمریکا، مانع ورود مستمر ایران به داخل خاک عراق به خصوص از جنوب به سمت بصره شد.

دوّم؛ عراق با ارتقاء گسترده توان نظامی ارتش خود در زمین و هوا درصدد بازپس‌گیری سرزمین‌های از دست رفته بود که متاسفانه در مدتی کمتر از یکسال به آن دست یافت که روند آن در ادامه به اختصار ارائه می‌شود.

در سال پایانی جنگ، نیروی هوایی عراق با افزایش قدرت هوایی خود روز به روز به حملات علیه منابع اقتصادی ایران ادامه می‌داد. در همین زمان، با اوج‌گیری حمله به شناورهای نفتی در خلیج فارس، کشور کویت به منظور مصونیت در این آبراه از اتحاد جماهیر شوروی در خواست کمک کرد تا شناورهای این کشور را اسکورت کند. با قبول این در خواست و برخورد یک فروند از ناوهای جنگی روسی با مین دریایی (در ۱۳٦٦/۲/۲٦)، مسئله منتفی شد و فردای آن روز در حوالی ساعت ۲۱:۰۰، مورخ ۱۳٦٦/۲/۲۷ یک فروند هواپیمای «فالکون-۵۰» عراقی مجهز به

کابین میراژ، به «ناو استارک« در ۸۵ مایلی شمال‌شرق بحرین با دو تیر موشک «اگزوسه» حمله کرد که بر اثر آن ۳۷ ملوان آمریکایی کشته، ۱۱ نفر مجروح و پنج نفر هم به داخل آب پرتاب شدند و ناو استارک آسیب دید و به سواحل بحرین انتقال یافت.

تصویر شماره ۱۰-۵

صدام در حال بازدید از هواپیمای «فالکون ۵۰»، مجهز به دماغه کامل و سامانه راداری به شکل کابین جنگنده میراژ «اف ۱» بهینه‌سازی شده جهت شلیک موشک «اگزوسه» در جنگ نفتکش‌ها بویژه در تاریکی شب

عراق این حمله را اشتباه خلبان در شناسایی یک ناو ایرانی ذکر کرد و به مدت یک ماه پروازهای خود علیه نفت‌کش‌ها را متوقف ساخت[۱]. از طرفی، این حادثه نشان داد که تلاش عراق برای درگیر ساختن دول غربی و سایر نیروهای دریایی حاضر در خلیج فارس و (پیوند آنها باهم) به حدی جامع و عمیق بود که حتی انهدام ناو «استارک» هم نتوانست بر حمایتی که از سوی آنها تدارک دیده شده بود، خدشه‌ای وارد سازد و عراق به مدد کمک‌های مالی و وام‌های بدون محدویت خارجی و با وجود بدهی بالای ۵۰ میلیارد دلاری (و قرار گرفتن در آستانه ورشکستگی اقتصادی) از نظر نظامی بی هیچ مشکلی به جنگ علیه ایران ادامه می‌داد[۲]. به

۱- تام‌کت‌های نهاجا به عنوان هواپیماهای رهگیر در مقابل هر نوع هواپیمای عراقی به کار برده شدند و قدرت بلامنازع خود را بارها به نمایش در آوردند. حضور آنها در منطقه کافی بود تا گریز هواپیماهای عراقی را در نبردهای هوایی توجیه پذیر کند. و این که حداقل در فاصله دورتری اقدام به شلیک می‌کردند و این امر ضریب دقت شلیک آنها را به شدت کاهش می‌داد. برای همین بود که آنها در یک ترس پروازی ناشی از حملات هوایی، جنگنده‌های نیروی هوایی ایران از فاصله دور این ناو جنگی را به اشتباه مورد حمله قرار دادند.

۲- کبکان، جان (۲۰۰۴) «جنگ عراق» ترجمه نجله خندق، تهران: انتشارات دانشگاه امام حسین، چاپ اول-۱۳۸۶،ص ۹۸

دنبال آن، بنا به دعوت کویت از آمریکا و تصویب کنگره، این مأموریت با برافراشته کردن پرچم آمریکا روی کشتی‌های کویتی پی گرفته شد.

در روز ۱۳٦٦/٤/۲۸، یک فروند هواپیمای «اف٤» نهاجا به خلبانی سروان ابوالمجد احمدی/سروان علیرضا فتوحی شعار برای مقابله با تهدیدات دشمن در ساعت ده صبح از پایگاه ششم شکاری برخاست و در اختیار رادار قرار گرفت. پس از ۱۵ دقیقه پرواز، ارتباط این هواپیما با افسر کنترل شکاری قطع و هواپیما به طرز مرموزی در خلیج فارس سقوط کرد. پس از انجام عملیات تجسس و نجات، پیکر پاک خلبان کابین عقب به نام شهید علیرضا فتوحی‌شعار که بر اثر برخورد هواپیما به آب، صندلی پرانش عمل کرده بود، از آب گرفته شد و خلبان کابین جلو همچنان جاویدالاثر باقی ماند! علیهذا ناکامی اتحاد جماهیر شوروی سابق در این مقطع موجب شد تا اعضای شورای امنیت سازمان ملل برای پایان دادن به جنگ به صورت جدی وارد شور شوند و قطعنامه۵۹۸ را در مورخ ۲۹ تیر ۱۳٦٦، در چارچوب فصل هفتم منشور ملل، تهیه و تصویب نمایند[1]. در این قطعنامه برای اولین‌بار تاحدودی حقوق ایران به رسمیت شناخته شده بود. قصد قدرت‌های بزرگ بر این بود تا با دادن امتیاز مختصری به ایران، ازجمله دادن وعدهٔ شناسائی متجاوز- که تا این زمان از آن طفره می‌رفتند- دولت جمهوری اسلامی ایران را راضی به پایان دادن به جنگ هفت ساله نمایند. دولت وقت هم برای اولین‌بار قطعنامه را به صراحت رد نکرد و به صورت مشروط پذیرش آنرا به تعویق انداخت. در پی آن، فرایند اسکورت نخستین کاروان کشتی‌های نفتکش کویتی با پرچم آمریکا بدون خطر صورت گرفت. در این میان، ایران پذیرش قطعنامه۵۹۸ را معلق گذاشت و کشتی‌های ناوگان پنجم ایالات متحده به همین بهانه با عبور از تنگه هرمز عازم خلیج فارس شدند. در این خصوص، رویتر به نقل از فیلم‌برداران شبکه تلویزیونی «سی.بی.اِس» گزارش داد: «آنها با بالگرد در نزدیکی نفتکش‌ها پرواز کردند و شاهد پرچم آمریکا بر نفتکش‌های «بریجستون» و «گازپرینس» بوده‌اند. این دو نفتکش حدود بیست‌مایلی بندر«فجیره»، خارج از مدخل خلیج فارس پهلو گرفته‌اند و چهار کشتی جنگی آمریکا در حوالی آنها هستند.» به همین خاطر

۱- قطعنامه۵۹۸ به دو کشور برای اجرا ابلاغ شد که پس از ۲٤ ساعت، مجلس عراق همچون قطعنامه‌های پیشین به اتفاق آرا آن را تصویب و تأکید کرد که پذیرش این قطعنامه از جانب ایران از عوامل ضروری برای رعایت متقابل تعهدات این کشور است. البته دولت جمهوری اسلامی ایران با توجه به بندهای مثبتی که در این قطعنامه بود، برخلاف بیانیه‌ها و قطعنامه‌های قبلی آن را رد نکرد!

روزانه ۱۲ تا ۱۴ فروند هواپیمای «اف۱۴» (آمریکا) بر فراز تنگه هرمز در پرواز هستند و همه سامانه‌های زمین به هوا یا دریا به هوای همه ناوهای ناوگان پنجم و هفتم آماده شلیک هستند.

خلاصه این که مجموع عوامل فوق موجب شد تا در نیمه دوم مرداد ۱۳٦٦ ناوگان ضربتی نیروی دریایی آمریکا به ۲٤ فروند انواع ناو جنگی در منطقه افزایش پیدا کند. اما در همین شرایط خطیر، نفتکش دیگری متعلق به شرکت آمریکایی «تگزاکو» در دریای عمان در ۲۰ مرداد ۱۳٦٦، با مین سرگردان دیگری برخورد کرد و عراق هم حملات هوایی و موشکی خود را علیه شهرها و کشتی‌های ایرانی در خلیج فارس به منظور فشار بر ایران برای پذیرش قطعنامه۵۹۸ افزایش داد[1].

نیروی هوایی عراق با دریافت موشک‌های اگزوسه بیشتر توسط هواپیماهای میراژ و حتی جت فالکون مجهز به کابین میراژ که تصویرهایی از آن در مبحث مربوطه ارائه شد، با شدت بیشتری تاکتیک خود را در پیش گرفت و هواپیماهای عراقی با استفاده از سواحل جنوبی کشورهای خلیج فارس و پوشش راداری کشورهای عربستان، بحرین، قطر و امارات، موفق شدند نفت‌کش «ایران‌شوش» در نزدیکی جزیره سیری را در آبان ۱۳٦٦ منهدم کنند[2].

قبل از این، یک فروند جنگنده میراژ عراقی در حمله به جزایر فارسی در مورخ (۱۳٦٦/٦/۷) سرنگون شده بود که خلبان آن توسط آمریکایی‌ها نجات پیدا می‌کند و پس دریافت هدایایی از طریق عربستان رهسپار عراق می‌شود و به این ترتیب حضور ناوهای بیگانه و استفاده از فضا و حمایت راداری کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس در سال پایانی جنگ آنان را چنان جسور و گستاخ کرد که حتی نفتکش‌های «الوند و سنندج» در پایانه نفتی «لاوان و لارک» را در جنوب بندرعباس که تا نزدیک‌ترین پایگاه آنها ۱۲۰۰ کیلومتر فاصله داشت، مورد اصابت این نوع موشک و حتی بمب‌های هدایت شونده لیزری قرار دادند که شرح آن در مباحث پایانی جنگ از بیان یکی از خلبانان شرکت کننده، مطرح شده است. متقابلاً به تلافی این حمله‌ها، هواپیماهای نهاجا و قایق‌های تندروی سپاه پاسدارن، شناورهای متعلق به آمریکا، کویت، عربستان و انگلستان را در خلیج فارس مورد حمله قرار داده و به سرعت از منطقه خارج می‌شدند و بدین سان روند حملات متقابل جنگ نفتکش‌ها به اوج خود رسید به طوری که در

۱- قبل از اسکورت نفتکش‌های کویتی از سوی شوروی و آمریکا، تا آن تاریخ شمار ۱۱۷ فروند کشتی تجاری و نفتکش در خلیج فارس مورد اصابت قرار گرفته بود (٦۳ فروند آن را هواپیماهای عراقی و ٥٤ فروند را ایران هدف قرار داده بودند) پس از دخالت مستقیم ابرقدرت‌ها این تعداد حتی افزایش یافت و در مدت یک سال به ۱۸۷ فروند رسید!

۲- علایی، حسین (۱۳۹۱) «روند جنگ ایران و عراق» تهران: نشر مرز و بوم، جلد دوم، صص ۳۴۳-۳۳۸

۳۰ شهریور ۱۳٦٦، پس از حمله قایق‌های تندرو به کشتی «جنتیل برنر» متعلق به انگلستان و همچنین سرنگونی یک فروند بالگرد آمریکایی، بلافاصله در روز بعد یک فروند ناو لجستیکی کشورمان به‌نام «ایران اجر» که از تحرک کافی برخوردار نبود، مورد حمله آمریکا قرار گرفت و غرق شد و به بیش از ده فروند کشتی دیگر نیز حمله شد که عملیات مقابله به مثل هم از طرف ایران صورت گرفت.

شرح یکی از خاطرات پروازی جنگنده «اف۱۴» در خلیج فارس

در مورخ ۱۳۶۶/۸/۲۸، نگارنده (سروان حسین خلیلی) به اتفاق ستواندوم علیرضا جراح (فارغ‌التصیل دانشکده خلبانی، امیر بازنشسته کنونی) در ساعت ۱۵:۳۰ با صدای اسکرامبل با هواپیمای «اف۱۴» از زمین برخاستیم و بلافاصله با یک حمله گسترده دشمن مواجه شدیم. لحظاتی پس از بلند شدن، عراقی‌ها با موشک‌های رادارزن «مارتل» فرانسوی رادار بوشهر را از کار انداختند و ما برای حراست از خارک به عنوان مأموریت اصلی اقدام و از بمباران خارک جلوگیری کردیم، لیکن دشمن در آن روز تلخ به نیروگاه بوشهر و حتی برخی تأسیسات نفتی همزمان یورش برد. بعد از این واقعه تلخ، شهید اردستانی به منطقه آمد و مجوز ضمنی درگیری با هواپیمای دشمن را خارج از منطقه تعیین شده «دلفین» صادر کرد.

عراق تلاش‌های زیادی از جمله در روزهای ۲۷ و ۲۸ آبان برای انهدام این نیروگاه بکار بست. درخصوص مهماتی که نیروی هوایی عراق برای نفوذ در اعماق گنبدهای بتون آرمه به‌کار گرفته شده بود، باید توضیح داد که برابر اعتراف خلبانان و افسران عراقی که در این عملیات نقش داشتند، این بمب‌ها از طریق منابع رژیم صهیونیستی و از طریق واسطه‌های اسپانیایی به سهولت در اختیار ارتش عراق قرار داده شده بودند و قدرت نفوذی بیش از شش متر در سطوح بتون‌آرمه را داشتند و پس از عبور در استحکامات بر روی دستگاه‌ها منفجر شده و ایجاد تخریب اساسی می‌کردند.

درگیری‌های هوایی دیگری با هواپیماهای عراقی به اتفاق خلبانان جوان در دفاع از تأسیسات نفتی در خلیج فارس انجام دادم که همگی مانع دسترسی دشمن و خسارات به زیرساخت‌های کشورمان شد. تا این که در روز ۲۰ بهمن ۱۳۶۶، در دو پرواز با موشک‌های سایدوایندر حرارتی به لطف الهی و الهام از آیات نورانی قران کریم (آیات ۴۲-۳۸ سوره توبه) به اتفاق ستواندوم مصطفی قیاسی توانستیم در دو مأموریت جداگانه به فاصله یک ساعت، دو فروند میراژ دشمن را سرنگون و در همین روز به دو فروند دیگر نیز دو تیر موشک راداری «اسپارو» شلیک کنیم که به گزارش «ف.ا.ش.ا» یک فروند از آنها سرنگون شد.

تصویر شماره ۱۱-۵

ستواندوم مصطفی قیاسی و سروان حسین خلیلی پس از نبردهای هوایی ۲۰ بهمن ۱۳۶۶

در آن روز، خبر سرنگونی سه فروند میراژ دشمن به صورت گسترده در محافل داخلی و جهانی بازتاب داشت به طوری که ارتش بعثی اعلام کرد که دو فروند از جنگنده‌های عراقی حین درگیری به هم خورده‌اند و ایران تنها یک فروند از جنگنده‌های عراق را سرنگون کرده است. به هر روی، به دنبال این عملیات که سراسر با فضل و یاری الهی توأم بود، چنان طراحان و گردانندگان نیروی هوایی عراق را مات و متحیر کرد که آنها تا ۲۹ اسفند همان سال، جرأت طراحی و حمله به تأسیسات اقتصادی کشورمان را در خلیج فارس پیدا نکردند. در این روز تاریخی (۶۶/۱۲/۲۹) نیز نگارنده (سروان حسین خلیلی) به اتفاق یکی دیگر از دلاورمردان جوان و فارغ‌التحصیلان دانشکده خلبانی نهاجا به نام ستواندوم مهیار امینی‌نسب توانستند در حمله‌ای که در پگاهان روز ملی شدن نفت علیه شناورهای ایرانی تدارک دیده شده بود و خلبانان عراقی قصد داشتند حتی به تأسیسات خارک حمله کنند؛ بلافاصله پس از بلند شدن با شلیک دو تیر موشک «اسپارو» یک فروند دیگر از جنگنده‌های دشمن سرنگون شد.

بر اثر این ضربات، نیروی هوایی عراق تا رویارویی مستقیم ناوگان آمریکا با نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در ۲۹ فروردین ۱۳۶۷، جرأت و مجال حمله به شناورها و تأسیسات نفتی ایران در خلیج فارس را پیدا نکرد. از آن تاریخ به بعد نیز طراحان عملیاتی و

خلبانان عراقی ترجیح دادند تا بیشتر از سواحل امن کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و خارج از حوزه استحفاظی جنگنده‌های «اف۱۴» بوشهر برای انجام مأموریت‌های خود اقدام کنند.

در فرایند جنگ نفتکش‌ها، طبق اخبار شرکت کشتیرانی «لویدز» لندن، به طور کلی در طی ۹۵ ماه جنگ، بیش از ۵۰۰ فروند کشتی آسیب دیدند که تنها در سال ۱۹۸۷، شمار ۱۷۸ فروند مورد حمله قرار گرفتند.

بر اثر مشکلات اقتصادی ایجاد شده، درآمدهای نفتی ایران در سال‌های ۱۳٦٥ و ۱۳٦٦ به شدت کاهش یافت. در طی این مدت، قیمت نفت از ۲۸ دلار در زمستان ۱۳٦٤ به ۱۰ دلار در بهار ۱۳٦٥ و به کمتر از هفت دلار در هر بشکه در تابستان همین سال کاهش یافت. این درحالی بود که مشکلات صدور نفت و آسیب‌های جدّی به زیرساخت‌های کشور بر اثر جنگ اقتصادی نیز میزان صدور نفت ایران را بسیار محدود کرده بود و این وضعیت رو به وخامت می‌گرایید، به گونه‌ای که اغلب مسئولان اقتصادی کشور (حتی در سال ۱۳٦٥) معتقد بودند که درآمدهای کشور توان خدمت‌رسانی به مردم را همزمان با جنگ ندارد!

دکتر محمود علیزاده طباطبایی (از همافران پیشتاز انقلاب اسلامی در نهاجا) که در آن زمان در سازمان برنامه و بودجه بود، در مصاحبه‌ای گفته است: «ما سالی هفت میلیارد دلار درآمد ارزی داشتیم....، سه میلیارد دلار آن تحت نظر شورای عالی دفاع به جنگ و سه میلیارد دلار به کالاهای اساسی اختصاص می‌یافت. یک میلیارد دلار می‌ماند که با آن باید کشور را اداره می‌کردیم».

خلاصه این که درآمد نفت ایران از ۲۰/۵ میلیارد دلار در سال ۱۳٦۲ به ۵/۹ میلیارد دلار در سال ۱۳٦٥ و ۹ میلیارد در سال ۱۳٦٦ رسید[1]. ضمن این که با به بن‌بست رسیدن عملیات‌ها، مسئولان ارتش جمهوری اسلامی ایران نیز این احساس را می‌کردند که امکان اجرای عملیات آفندی بزرگ به دلیل نبود جنگ‌افزارها و تجهیزات مناسب و نیز عدم امکان جذب نیروی مورد نیاز داوطلب بسیجی عملاً وجود ندارد و محدودیت‌های وسیع موجود در ارتش و کشور، عملاً اجرای طرح‌های عملیاتی موفق در برابر ارتش عراق را با ابهام مواجه ساخته بود. با این وجود، دلایل اعتقادی هم‌چنان ادامه جنگ تا احقاق حقوق حقه ایران را تحت تأثیر قرار داد و چنین به نظر می‌رسید که در آن هنگام کشور نتوانسته بود به

۱- یزدان‌فام، محمود «نگاهی سیستمی به بر تأثیر اقتصاد بر پایان جنگ»، فصلنامه مطالعات جنگ عراق و ایران: پژوهشنامه دفاع مقدس، شماره چهاردهم، تابستان ۱۳۹۴، صص ۱۳۹-۱۳۷.

یک همدلی و هم‌نظری بین مسئولین مختلف در مورد راهبرد واحد برای نحوه استمرار و یا خاتمه جنگ برسد[۱]!

۵ـ عملیات‌های «نصر٦»، «نصر۷» و چگونگی شهادت شهید بابایی

در روز شنبه دهم مرداد ۱۳۶۶، خلبانان هواپیماهای «اف۵» از پایگاه دوم شکاری تبریز که با هواپیماهایشان به منظور تأمین پشتیبانی آتش برای عملیات «نصر۶» به استعداد یک گردان در پایگاه سوم شکاری گسترش یافته بودند، به تناوب در شش نوبت مواضع دشمن را بمباران کردند و خلبانان هواپیماهای فانتوم آن پایگاه نیز در دو نوبت، پی‌درپی به بلندی‌های میمک یورش بردند و از یگان‌های نیروهای ارتش عراق را در آنجا بمباران کردند و در پی آن، رزمندگان نزاجا اجرای عملیات «نصر۶» را با رمز مقدس «یا اباعبدالله الحسین(ع)» در منطقه عملیاتی میمک در تاریکی شب آغاز کردند و توانستند ضربات مهلکی را بر پیکر ارتش بعث وارد کنند. درپی آن، روزنامه اطلاعات روز ۱۱ مرداد شماره ۱۸۲۳۶ با انتشار این خبر چنین نوشت:

«گزارش رسیده از منطقه عملیاتی غرب کشور حاکی‌است؛ دلاورمردان نزاجا به منظور پاکسازی غرب کشور از لوث وجود صدامیان کافر، شب گذشته عملیات «نصر ۶» را در منطقه عملیاتی میمک آغاز کردند که با درهم کوبیدن یگان‌هایی از ارتش بعثی موفق شدند بر کلیه ارتفاعات راهبردی و حساس منطقه مستقر شده و مواضع به دست آمده را مستحکم کنند. بر اساس این گزارش، رزمندگان اسلام در منطقه عملیاتی میمک توانستند ارتفاع ۶۲۰ (معروف به شهداء) را به تصرف کامل خود درآورند و ضمن به هلاکت رساندن تعداد کثیری از مزدوران بعثی، باقیمانده نفرات دشمن را نیز نابود کنند و مواضع خود را در ارتفاعات یادشده تحکیم بخشند. در عملیات «نصر۶»، ۱۲۲ نفر از افراد دشمن از جمله چندین افسر عالی‌رتبه به اسارت درآمدند.»

حال مشخص شد؛ پروازهایی که از پایگاه سوم شکاری با هواپیماهای جنگنده بمب‌افکن «اف۴» و «اف۵» انجام می‌شد، همگی در راستای فراهم آوردن آتش پشتیبانی برای نبرد «نصر۶» بود.

از بامداد یازدهم مرداد ۱۳٦٦، نیز بمباران بلندی‌های میمک، در دو نوبت توسط «اف٤» و چهار نوبت توسط «اف۵» از سر گرفته شد، به این ترتیب نبردهای هوایی توسط پایگاه سوم

۱- علایی، حسین (۱۳۹۱) «روند جنگ ایران و عراق» تهران: نشر مرز و بوم، جلد دوم، صص ۲۵۰-۲۴۷

شکاری در این ایام که مصادف با (یکشنبه ششم- ذی‌حجه در عربستان) روز برائت از مشرکین و دو روز مانده به شروع مناسک حج بود که در این مراسم کشتار بیرحمانه حاجیان شرکت کننده به ویژه حجاج ایرانی توسط سعودی‌ها صورت گرفت. در پگاهان روز بعد نیز دو فروند هواپیمای «اف۴» در دو نوبت به صورت تک فروندی از پایگاه سوم شکاری به بلندی‌های میمک یورش بردند و یگان‌های ارتش عراق را با این دو پرواز درهم کوبیدند. در یکی از مأموریت‌های یادشده، خلبانان یکی از هواپیماهای «اف۴» تک‌ور دچار نارسایی‌هایی شدند که خلبان کابین عقب به نام خسرو ادیبی در منطقه نبرد بیرون پرید و به اسارت دشمن درآمد و خلبان کابین جلو (سروان جعفر عزیزی) به پرواز ادامه داد و در پایگاه هوایی همدان به سلامت فرود آمد. البته در ساعت ۱۰:۳۰ همین روز، دو فروند جنگنده ارتش عراق منطقه‌ای را در ۱۲ کیلومتری «صالح‌آباد» و نزدیک ایلام بمباران کردند.

در این روز (۱۳۶۶/۵/۱۲)، روزنامه اطلاعات طی شماره ۱۸۲۳۷ براساس گزارش سرویس سیاسی، بمباران شیمیایی شهرستان سردشت[1] را به این صورت عنوان نمود: «سازمان ملل دیروز (۱۱ مرداد) بنا به درخواست ایران یک سری اسناد شامل ۲۰ صفحه عکس مربوط به زنان و کودکان مجروح بمباران شیمیایی سردشت را منتشر کرد. به گزارش خبرگزاری رویتر در نامه‌ای که همراه این عکس‌ها از سوی سعید رجایی خراسانی نماینده ایران در سازمان ملل انتشار یافت، گفته شد؛ کسانی که عکس‌های آنان منتشر شده از میان بیش از دو هزار قربانی حملات هوایی عراق در اواخر ماه ژوئن (اوایل تیر ماه) علیه شهر سردشت انتخاب شده‌اند.»

در روز سه شنبه ۱۳ مرداد، به گفته امیر پردیس و امیر باهری از فرماندهان پایگاه سوم، شهید بابایی برای اطلاع از نحوه بیرون پریدن خلبان کابین عقب و نظارت بر حسن اجرای عملیات به پایگاه سوم آمده بود، در حالی که نگران حال همسر و همرزمانش نظیر شهید اردستانی و شهید صیادشیرازی، شادروان امیر دادپی در مکه بود و از آنجا عازم پایگاه دوم شکاری تبریز برای طرح‌ریزی‌های نبردهای روزهای آتی شد. در روز چهارشنبه ۱۴ مرداد، شهید بابایی مثل همیشه و بدون اطلاع رسمی، وارد پایگاه دوم شکاری تبریز شد و برای بررسی نبردهای آتی (عملیات نصر۷) در جبهه‌های شمالی با تعدادی از فرماندهان، خلبانان و دوستان خود از جمله سرهنگ خلبان حسن بختیاری و علی‌محمد نادری دیدار و گفتگو کرد و

۱- شهرستان سردشت در روزهای هفتم تیرماه و پانزده مرداد ۱۳۶۶، به دستور صدام بمباران شیمیایی که منجر به کشتار جمعی از اهالی بی‌گناه سردشت شد.

مانند همیشه، در ظهر روز پنجشنبه ۱۵ مرداد، مصادف با عید سعید قربان با یک فروند جنگنده «اف۵اف» دو کابینه به اتفاق هم‌رزمش سرهنگ علی محمد نادری از پایگاه تبریز برخاستند و پس انجام مأموریت شناسایی مسلح و حین بازگشت در حوالی سردشت، هواپیما مورد اصابت یک تیر گلوله ۲۳ م.م ضد هوایی قرار می‌گیرد و برحسب اتفاق یکی از گلوله‌ها کاناپی را شکافته و وارد کابین عقب می‌شود و با اصابت به کابین عقب، خلبان درون هواپیما حین پرواز در دم به شهادت می‌رسد!

شهید بابایی که ترجیح داده بود در کربلای ایران بماند و عازم حج نشود و در حالی که همسر و یاران و دوستان او در کنار خانه خدا انتظارش را می‌کشیدند، دیگر روح بلندش در این جسم خاکی نگنجید و برای همیشه به سوی ملکوت اعلی تا بی‌نهایت عروج کرد و خلبان کابین جلو سرهنگ خلبان علی‌محمد نادری با خاموش شدن صدای تیمسار بابایی هواپیمای آسیب دیده را در پایگاه تبریز و با درگیر شدن با باریر تور به زمین نشانید. در روز جمعه شانزدهم مرداد ۱۳۶۶، آیت الله موسوی اردبیلی خطیب نماز جمعه تهران خبر شهادت نخستین تیمسار (امیر) و سرتیپ خلبان بعد از انقلاب اسلامی را اعلان کرد و به این ترتیب حزن، ماتم و اندوه سراسر ارتش و نهاجا را در بر گرفت.

در روز شنبه هفدهم مرداد ۱۳۶۶، چگونگی شهادت تیمسار بابایی در روزنامه اطلاعات به این شرح منشر شد:

«تیمسار سرلشکر بابایی ظهر روز پنج‌شنبه پانزدهم مردادماه، در جریان یک عملیات متهورانه به شهادت رسید. فرماندهی قرارگاه خاتم‌الانبیا(ص) ضمن عرض تبریک و تسلیت به مناسبت شهادت سردار رشید اسلام تیمسار سرلشکر شهید عباس بابایی، امت حزب‌الله را برای شرکت در مراسم ویژه‌ای که برای تشییع و تجلیل از مقام والای او دعوت کرد.»

حال موضوع شهادت این امیر بی‌نظیر نهاجا را با فرمایشات حضرت آیت‌الله خامنه‌ای در آن روز تاریخی به پایان می‌بریم:

«این شهید عزیزمان انسانی مومن و متقی و سربازی عاشق و فداکار بود و در طول این چند سالی که او را می‌شناختم، همیشه بر همین خصوصیات پا بر جا بود. او هیچگاه به مسایل خود فکر نمی کرد و همواره مسایل سازمان و انقلاب و اسلام را مد نظر داشت. فرمانده‌ای بود که با زیردستان بسیار فروتن و صمیمی بود، اما در مقابل اعمال بد و زشت خیلی بی‌تاب و سخت‌گیر

بود. این شهید عزیز، یک انقلابی حقیقی و صادق بود و من به حال او حسرت می‌خورم و احساس می کنم که در این میدان عظیم و پر حماسه از او عقب مانده‌ام.»

تصویر شماره ۱۲-۵

دیداری تاریخی به هنگام ارتقای شهید بابایی به درجه سرتیپی به همراه جمع دیگری از فرماندهان ارتش در جوار حضرت آیت‌الله خامنه‌ای در اردیبهشت ۱۳۶۶

این شهید والامقام نخستین افسر خلبانی بود که در نهاجا مفتخر به درجه تیمساری (امیری) شد.

پس از شهادت شهید بابایی، یکی از خلبانان انقلابی دیگر نهاجا به نام سرگرد علی اصغر بهنیا در حالی که برای انهدام هدفی همراه با سروان احمد مهرنیا پرواز می‌کرد، در مسیر بازگشت و پس از انهدام هدف، هواپیمایش مورد اصابت پدافند دشمن واقع شد و او در مورخ ۱۳۶۶/۶/۱۲، به شهادت رسید. امیر مهرنیا در خصوص شهادت این خلبان رشید که از افسران خوب شهربانی بود و در سال ۱۳۵۴، به رسته خلبانی آمده بود، می‌گوید: «پنجشنبه دوازدهم شهریور ۱۳٦٦، روزِ تعطیل و مصادف با تاسوعای حسینی بود و شهید بهنیا به عنوان لیدر و من شماره دو داوطلبانه مأموریت داشتیم که شهرک نظامی ـ صنعتی العماره را بمباران کنیم. شوربختانه، حین اجرای مأموریت و نزدیک هدف، هواپیمای لیدر دسته سقوط کرد و او به شهادت رسید[1]».

۱- مهرنیا، احمد (۱۳۹۳) «ستاره‌های نبردهای هوایی»، تهران: انتشارات سوره مهر، جلد دوم، چاپ اول، ص ۱۰۱.

یکی دیگر از سوانح نهاجا در این سال، سقوط یک فروند هواپیمای «اف۵ئی» به هنگام مأموریت برون مرزی در خاک دشمن بود، این هواپیما به خلبانی سروان غلامرضا پیرزاده در مورخ ۱۳۶۶/۸/۲۸ در منطقه شمال عراق توسط دشمن رهگیری و سرنگون شد و خلبان آن به اسارت دشمن درآمد و رنج سه سال اسیری را تحمل کرد.

٦ـ تشدید جنگ شمیایی، جنگ اقتصادی و عملیات‌های سال هشتم جنگ

درپی عملیات پرفروغ «والفجر۸» در بهمن ١٣٦٤ و «کربلای۵» در دیماه ١٣٦٥، رزمندگان ایرانی به‌رغم حمایت‌های آشکار آمریکا از ارتش عراق (بعد از افشای ماجرای مک‌فارلین و دادن اطلاعات لحظه‌ای از طریق ماهواره‌ها به عراق) به نزدیک بصره رسیدند، با تهدید بندر بصره، توازن سیاست بین‌المللی به نفع کشور عراق متمایل شد و خطر پیروزی ایران در جنگ، متحدان عراق را بر آن داشت تا با حمایت بیشتر از این کشور از ادامه پیروزی‌های ایران ممانعت به عمل آورند.

در این مقطع، از بهار سال ١٣٦٦، توجه به جبهه شمال و امید کشانیدن عمده قوای عراقی به شمال، مد نظر فرماندهان نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران قرار گرفت و سپاه پاسداران با تشکیل قرارگاه «رمضان» عملیات‌های دیگری ازجمله عملیات «والفجر۱۰» را از اواخر دی ١٣٦٦، در منطقه سد دربندی‌خان با هدف تصرف شهر سلیمانیه طراحی کرد. این عملیات در ساعت ۰۲:۰۰ بامداد ۲۳ اسفند ١٣٦٦، با رمز یا رسول‌الله آغاز و تا ۵ فروردین ١٣٦٧، ادامه داشت و فرایند آن به نوعی برای عراق غافلگیرانه بود و منطقه وسیعی به وسعت هزار کیلومتر مربع شامل سه شهر و بالغ بر ۷۰ روستا تصرف شدند. نهاجا نیز در مراحل مختلف عملیات، در زمینه بمباران مواضع ارتش عراق و پشتیبانی از رزمندگان خودی، بسیار فعال عمل کرد. به طوری که بلافاصله پس از دستور فرماندهی، جنگنده‌های نیروی هوایی بر فراز آسمان منطقه عملیات ظاهر شدند و اهداف مورد نظر را در مرحله نخست بمباران کردند.

در مرحله دوم، خلبانان نهاجا از ساعت ۰۸:۵۵ صبح تا ۱۸:۱۵ عصر، در ۱۵ نوبت مواضع و محل تجمع نیروهای عراقی را در منطقه عملیاتی والفجر۱۰ بمباران کردند؛ در مرحله سوم عملیات پس از ٤٨ ساعت، از غروب ۲۲ اسفند ١٣٦٦ با هدف محاصره دشت حلبچه و باز کردن محور بیاره-نوسود (نگین ایران س ٤٠) آغاز شد. تا پایان مرحله سوم، بالغ بر پنج هزار و ۲۵۰ نفر از دشمن و ضد انقلاب اسیر شدند؛ و در مرحله چهارم، بمباران مواضع دشمن در طول یک روز

عملیاتی به طور پی در پی و با درخواست فرماندهی عملیات انجام می‌گرفت و در برخی موارد مهم و حساس، سرهنگ مصطفی اردستانی فرمانده عملیات نیروی هوایی ارتش شخصاً مواضع دشمن را بمباران می‌کرد. (طبق گزارش عملیات والفجر ۱۰ - یدالله ایزدی)

در این عملیات، سپاه پاسداران مجموعاً با استعداد ۱۰ لشکر و ۹ تیپ که حدود ۵۰ درصد ظرفیت سازمانی نیرو داشتند در قالب سه قرارگاه، قدس، ثامن‌الائمه و فتح عمل کرد. عملیات مزبور در نوع خود از نظر نظامی موفق بود و سد دربندی‌خان و شهر حلبچه و مناطق اطراف آن به تصرف نیروهای ایران در آمدند. اگرچه منجر به تصرف شهر سلیمانیه که از دیگر اهداف این عملیات بود، نشد. عراق به علت عدم موفقیت در باز پس‌گیری مناطق پیش گفته، با استفاده از سلاح‌های شیمیایی و قوای محلی و بخشی از نیروهای سپاه یکم، با تهاجم ایران مقابله کرد و در واکنش به استقبال مردم کرد از رزمندگان ایرانی، شهر هفتاد هزار نفری حلبچه و روستاهای آنرا در تاریخ ۲۵ اسفند ۱۳٦٦، (روز سوم عملیات) به شدت و به صورت بی‌سابقه‌ای بمباران شیمیایی کرد که بیش از ده هزار تن شهید و مجروح شدند و درنتیجه نیروهای ایران مجبور به عقب‌نشینی شدند.

به هنگام عقب‌نشینی رزمندگان ایرانی در مورخ چهارم فروردین ۱۳٦۷، یک فروند هواپیمای «اف٤» نهاجا مورد هدف پدافند هوایی دشمن واقع شد و آسیب جدی دید و خلبانان این هواپیما سرهنگ ایرج عصاره (معاونت لجستیکی وقت نهاجا) و سرهنگ رضا پردیس (فرمانده وقت پایگاه سوم شکاری)، هواپیمای آسیب دیده را به داخل کشور هدایت کردند و اما به دلیل نداشتن کنترل مجبور به ترک هواپیما در حوالی شهر مرزی مریوان شدند و خوشبختانه با چتر سالم فرود آمدند.

الف ـ اوجگیری جنگ شیمیایی و روند محکومیت عراق

از نظر سابقه، عراق در جنگ برای اولین‌بار در ۲۳ دی ۱۳۵۹، در عملیات خوارزم که برای بازپس گیری ارتفاعات میمک در حوالی «نی‌خزر» از توابع شهرستان ایلام انجام می‌شد، مخفیانه از گاز تهوع‌آور «کلرو پیکرین» به صورت محدود استفاده کرد.

ارتش عراق برای بار دوم، به هنگام عملیات والفجر۲ که در تیرماه ۱۳٦۲، در منطقه شمال غرب کشور به منظور پیشروی در خاک عراق و تصرف پادگان حاج‌عمران و ارتفاعات حساس منطقه به اجرا درآمد، پس از نا امید شدن در باز پس‌گیری مناطق از دست رفته اقدام به پرتاب

بمب‌های شیمیایی از طریق هوا کرد که در جریان آن تعداد قابل توجهی از رزمندگان ایرانی مصدوم شدند.

در جریان عملیات خیبر، عراق با وجود تلاش‌های فراوان نتوانست جزایر مجنون را بازپس گیرد. این بار به صورت علنی و به طور وسیع به استفاده گسترده از جنگ‌افزار شیمیایی روی آورد که این اقدام بعد از جنگ جهانی اول (۱۹۱۸-۱۹۱٤) بی‌سابقه بود.

جنگ‌افزار شیمیایی در زمره سلاح‌های غیرمجاز و بدنام جنگی می‌باشد و پرتاب آنها بادقت، بسیار مشکل است و پس از پرتاب، تأثیرگذاری آن منوط به تغییرات غیرقابل کنترل آب و هوایی محلی (رطوبت کم، جهت وزش باد و...) می‌باشد.

در پی شکایت ایران در مارس ۱۹۸٤ (نوروز ۱۳٦۳)، تیمی از بازرسان بین‌المللی به ایران آمدند و نقض مصوبات سازمان ملل از سوی عراق را مورد تأیید قرار دادند و صدام به ظاهر مدتی استفاده از آن را به صورت آشکار متوقف ساخت، ولی در نبردهای بعدی، این عمل ضدبشری را به صورت گسترده‌تری در سال‌های بعد تداوم بخشید. البته در خلال این سال‌ها، شهرت صدام به استفاده از جنگ‌افزارهای شیمیایی از منظر خارجی به صورت رفتار تهدیدآمیز دشمنان وی، در ایران و برخی دیگر از کشورهای خاورمیانه نمایان شد. در سال پایانی جنگ، پس از سردشت، هواپیماهای عراقی شهر حلبچه و روستاهای اطراف آن را در مورخ ۲٦ اسفند ۱۳٦٦ در ابعاد وسیعی چنان بی‌پروا بمباران شیمیایی کردند که حتی هواپیمای ساقط شده عراقی که مسلح به بمب‌های شیمیایی بود، پس از اشغال عراق توسط آمریکا در سال ۱۳۸۲ از زیر آوارها بیرون کشیده شد و از طریق رسانه‌های گروهی در معرض دید جهانیان قرار گرفت[۱]!

در این عملیات ننگین که هدایت آن بر عهده علی حسن المجید پسردایی صدام، معروف به «علی شیمیایی» بود، دست کم پنج هزار نفر از اهالی بی‌گناه حلبچه در دم جان باختند و تعداد کثیری نیز مصدوم شدند[۲].

ب ـ وضعیت نیروها و نبردهای ایران و عراق در سال پایانی جنگ

دولت عراق از شروع سال هفتم تا پایان جنگ، راهبرد نظامی خود را در جنگ براساس دو گام مهم قرار داد.

۱- برای آگاهی بیشتر بنگرید به: رفیعی، علی‌محمد (۱۳۸۶) «آخرین ترفند» تهران: مرکز انتشارات راهبردی نهاجا

۲ - کبکان، جان (۲۰۰۴) «جنگ عراق» ترجمه نجله خندق، تهران: انتشارات دانشگاه امام حسین، چاپ اول-۱۳۸۶، صص ۹۲-۹۵

۱ـ جلوگیری از موفقیت و پیروزی عملیات‌های بزرگ ایران که معمولاً سالی یک بار اجرا می‌شد.

۲ـ کسب آمادگی لازم برای خارج شدن از مرحله تدافعی به مرحله تهاجمی در زمان موردنظر و باز پس‌گیری مناطق از دست داده. بالطبع، برای رسیدن به این دو گام نیازمند تقویت تجهیزات و افزایش توان رزمی خود بود، از این رو کیفیت و سازمان رزم ارتش بعث در همه زمینه‌ها افزایش یافت که می‌توان به اختصار به برخی از آنها اشاره کرد.

(۱) افزایش استعداد گارد ریاست جمهوری از شش تیپ به ۱۶ تا ۱۷ تیپ؛ (۲) کاهش سن افراد ورود به خدمت وظیفه از ۱۹ سال به ۱۷ سال. به این طریق، جذب نیروی انسانی عراق سه برابر شد، به طوری که نیروی زمینی از ۳۶ لشکر در سال ۱۳۶۵، به ۵۲ لشکر در سال ۱۳۶۷، افزایش یافت. (۳) تحول در آموزش همه یگان‌ها: با توانمندی‌ها و رویکردهای جدید، تهاجم جنگنده‌های عراقی به شناورهای نفتکش و تلمبه‌خانه‌های نفتی و انهدام زیرساخت‌های صنعتی کشورمان با شدّت بیشتری ادامه یافت و به دلیل آسیب رسانی جدّی به پایانه‌های نفتی خارک و شناورهای عظیم نفتکش، صدور نفت ایران با مشکلات عدیده‌ای مواجه شد.

با کاهش صدور نفت، مشکلاتی اساسی برای آحاد افراد جامعه که بزرگترین پشتیبان جنگ و نیروهای مسلح بودند، ایجاد شد. در حالی که نیروی هوایی عراق حمله به اهداف در عمق خاک ایران را ادامه می‌داد، به طور مثال در ۲۳ مهر به پایگاه هفتم شیراز حمله کرد و دو فروند هواپیمای «بوئینگ۷۰۷» سوخت‌رسان را در رمپ پرواز مورد اصابت قرار داد و به دنبال آن تاسیسات برق آبی سد دز (شهید عباسپور) بین مسجد سلیمان و اندیمشک و در روز بعد سکوی نفتی رشادت و سلمان و ایستگاه پمپاژ نفت نزدیک گچساران و بهبهان مورد حمله واقع شدند، حمید شعبان فرمانده نیروی هوایی عراق اعلام کرد: «این حملات در راستای برنامه هماهنگ برای توقف صادرات نفت و کاهش توان رزمی ایران است، تا زمانی که ایران بر سر میز مذاکره با عراق ننشیند، تشدید خواهد شد». به این ترتیب، تغییر وضعیت «برتری هوایی» به سود دشمن از یک سو و دریافت اطلاعات دقیق از وضعیت جبهه‌ها و هواپیماهای گشت رزمی ایران از طریق ارتباطات مستقیم آمریکا به آژانس اطلاعات دفاعی در بغداد که تا قبل از آن از طریق عربستان یا اردن صورت می‌گرفت، این قابلیت را به دشمن داد تا با قدرت بیشتری روی اهداف مورد نظر ظاهر شود. عراق در چنین شرایطی به لحاظ پشتیبانی آشکار آمریکا و دیگر هم‌پیمانانش از این کشور علاوه بر کاربرد تسلیحات شیمیایی با بهره‌گیری از میراژهای «اف۱»

مدل EQ-5 که قادر به سوخت‌گیری هوایی بود، حمله به اهدافی در عمق خاک ایران؛ مانند پالایشگاه نفت اصفهان، تبریز، تهران، مجتمع پتروشیمی ماهشهر و در نهایت پایانه نفتی «لارک» را در پیش گرفت و موفق شد حتی چندین فروند کشتی نفتکش را حتی در کنار اسکله‌های نفتی مورد اصابت قرار دهد و حتی در آخرین عملیات نیروگاه برق «نکا» در بهشهر را نیز هدف قرار داد؛ اگرچه در اجرای این حمله‌ها، عراق بیش از ده فروند از جنگنده‌های خود را از دست داد.

با افزایش قدرت هوایی عراق، متقابلاً جمهوری اسلامی ایران در سال هفتم جنگ با ساختن مواضع متعدد موشک‌های ضدکشتی کرم ابریشم چینی موسوم به «اِچ.وای-۲» از خود ایستادگی نشان داد که موجب واکنش عراق و حمله به شناورها در خلیج فارس شد. لیکن با مورد اصابت قرار گرفتن اشتباهی ناو آمریکایی «یو.اس.اس.استارک» به جای ناو ایرانی، توسط یک فروند هواپیمای میراژ عراقی، شرایط منطقه پیچیده‌تر شد[1] و درنتیجه دفاتر اطلاعاتی ایالات متحده به صورت آشکار حضور دائمی پیدا کردند و روابط تنگ‌تری برای تبادل اطلاعات با نیروی هوایی عراق برقرار ساختند تا مانع از حملات هوایی عراق علیه شناورهای کشورهای دوست آمریکا شود، ضمن این که خلبانان عراقی را هم از موقعیت دقیق جنگنده‌های نهاجا آگاه می‌ساختند و بدین طریق جان تعداد زیادی از خلبانان عراقی را نجات دادند و اعتماد به نفس آنان را به طور چشم‌گیری بالا بردند. با دخالت ناوگان دریایی آمریکا در منطقه، این کشور به نوعی خود را درگیر جنگ با جمهوری اسلامی ایران کرد و هواپیماهای شناسایی "U2-R" و "SR-71" این کشور از مواضع موشک کرم ابریشم ایران مستقر در فاو و قشم و دیگر نقاط ساحلی خلیج فارس عکس‌برداری کردند و در مورد هدف قرار دادن ناوهای کویتی به ایران هشدار داد و برای واکنش سریع در مقابل اقدامات ایران در خلیج فارس نیروهای گروه ضربت خود را در بحرین مستقر نمود تا ایران وادار به پذیرش قطعنامه۵۹۸ نماید که شرح آن ارائه شد.

با چنین روندی، سال هفتم جنگ نیز با یک وضعیت ابهام‌آمیز به پایان رسید. در این مقطع، توان رزمی نهاجا نسبت به نیروی هوایی عراق کاهش چشمگیری پیدا کرد و در مقابل، عراق با

۱- احمد سالم، نام مستعار خلبان عراقی بود که برای حفظ هویت وی انتخاب شد وی تجربه پرواز با هواپیماهای هانتر و میگ۲۱ را داشت و در ۱۵ عملیات ضد کشتی شرکت کرده بود در این حمله به گفته وی ناو آمریکایی را با ناو ایرانی اشتباه گرفته و دو موشک به سوی آن شلیک کرده که اولین موشک عمل نکرده و اگزوسه بعدی با اصابت به عرشه ناو منفجر که منجر به کشته شدن بیش از ۳۷ ملوان آمریکایی و مجروح شدن ۱۱ نفر دیگر می‌شود. هرچند نداجا ادعا کرد با استفاده از تکنیک جنگ الکترونیک موجبات گمراهی هواپیمای میراژ عراق و شلیک به ناو آمریکایی را فراهم کرده است.

جایگزینی هواپیماهایی همچون انواع «میراژ، میگ۲۵، سوخو۲٤» و حتی «میگ۲۹» و ادامه مستمر آموزش‌های خلبانان شکاری به منظور افزایش مهارت‌های رزمی و بیش از همه توان طرح‌ریزی عملیات‌های هوایی راهبردی، توان رزمی خود را چنان افزایش داده بود به گونه‌ای که در سال هشتم جنگ، بیش از ۵۲۵ فروند از انواع هواپیماهای جنگی (دو برابر نهاجا) و ۷۰۰ خلبان شکاری در اختیار داشت.

۷ـ نبردهای هوایی در سلسله عملیات‌های تهاجمی دشمن

ارتش عراق پس از یک هفته پاتک‌های سبک در منطقه عملیات «والفجر۱۰» و فارغ شدن از منطقه سلیمانیه از طریق بمباران شیمیایی حلبچه که شرح آن گذشت، با دریافت اطلاعات ماهواره‌ای که آمریکا در اختیار این کشور گذاشت، زمان را مناسب برای بازپس گیری فاو و به دست گرفتن ابتکار عمل در جبهه‌ها دانست و با ابتکار سپهبد خلبان عدنان خیرالله (برادر همسر صدام وزیر دفاع و هدایت‌گر نیروی هوایی عراق) با نمایش تحرک هوایی به سمت شمال، چنین وانمود کرد که فریب فرماندهان ایرانی را خورده و درحال جابه‌جایی نیروهای خود به سمت شمال است. باعقب‌نشینی ایران از منطقه سلیمانیه، زمینه برای اتمام جنگ در فوریه ۱۹۸۸ (اسفند۱۳٦٦) فراهم شد و به ظاهر عراق به نتیجه‌ای که سال‌ها برای آن تلاش کرده بود، رسید. تلفات انسانی و خسارات مالی ایران بر اثر بمباران‌های گسترده اقتصادی و شهری، توان دولت ایران را به طرز وحشتناکی تحلیل برد و با افزایش تصاعدی حملات هوایی و موشکی با برخورداری از اطلاعات ماهواره‌ای، شبه جزیره فاو را از تصرف ایران خارج کرد و...[۱].

عراق با دریافت اطلاعات دقیق ماهواره‌ای و ترفند انتقال نیروها و عمده قوا به جبهه‌های شمالی، در تاریخ ۲۸ فروردین ۱۳٦۷ (نخستین روز ماه رمضان)، در عملیات موسوم به «رمضان‌المبارک» توانست در مدت ۳٦ ساعت با استفاده از کاربرد سلاح‌های شیمیایی و بمباران‌های متوالی با ۳۱۷ نوبت پرواز رزمی و با سازماندهی، ٤۸ تیپ پیاده و ۱۱ تیپ زرهی و مکانیزه در قالب چهار تا پنج ۵ لشکر، نیرویی به استعداد ٤۰ هزار نفر را با آتش پشتیبانی هزار و ٤۵۰ دستگاه تانک و نفربر و ۳۵ گردان توپخانه برای حمله به شبه جزیره فاو پای کار آورد (این حمله بزرگترین حمله عراق بعد از سقوط خرمشهر بود). در واقع، خطوط پدافندی سی کیلومتری ایران در فاو که تنها با استفاده از حداکثر چهار هزار نیروی سپاه پاسداران

۱- کبکان، جان (۲۰۰۴)«جنگ عراق» ترجمه نجله خندق، تهران: انتشارات دانشگاه امام حسین، چاپ اول-۱۳۸۶،ص ۹۹

نگه‌داری می‌شد، در هم ریخت و ارتش عراق در عصر روز بعد، منطقه فاو را از دست نیروهای ایران با کمترین تلفات خارج کرد. از بیست بهمن ۱۳٦٤ تا بهار ۱۳٦۷، مجموعاً به مدت ۲۸ ماه منطقه فاو در اختیار ایران بود.

در فرایند عقب‌نشینی از منطقه «فاو»، جنگنده‌های «اف٤» از پایگاه ششم شکاری و «اف۵» از امیدیه به درخواست نیروهای خودی موظف به انجام عملیات پشتیبانی آتش شدند که در عملیات فانتوم‌ها شهید علیرضا یاسینی فرمانده وقت پایگاه ششم شکاری لیدری دسته هواپیماهای تک‌ور را بر عهده داشت. در این نبردها، یک فروند جنگنده «اف۵» از پایگاه امیدیه به خلبانی سزگرد محسن باقر در مورخ ۱۳٦۷/۱/۳۰ به منظور پشتیبانی از رزمندگان ایرانی که درحال عقب‌نشینی از شبه جزیره فاو بودند، بلند شد که پس از انهدام هدف، مورد اصابت پدافند هوایی دشمن واقع شد و خلبان در نزدیکی آبادان مجبور به ترک هواپیما شد و با چتر سالم فرود آمد.

همزمان با حمله ارتش عراق به فاو که با بمباران‌های وسیع توأم بود (۲۹ فروردین ۱۳٦۷) ناوهای جنگی آمریکا در در واکنش به برخورد ناو جنگی «ساموئل‌بی رابرتز» با مین‌های سرگردان، متقابلاً دو سکوی نفتی ایران به نام‌های «سلمان»۱ و «نصر»۲ در خلیج فارس با یک پیش اخطار به کارکنان آنها توسط یک رزم‌ناو منهدم کردند و سه ساعت بعد، دیگر ناوهای جنگی آمریکا در اطراف جزیره سیری، به ناوچه «جوشن» در منطقه شمالی خلیج فارس و ناوشکن‌های سهند و سبلان نداجا یورش بردند که ناوشکن سبلان خسارت زیادی دید و دو شناور دیگر غرق شدند.

در این روز، یک فروند جنگنده «اف٤» پایگاه هوایی بندرعباس به خلبانی سرگرد داریوش خاک‌نگار/ستوان‌دوم علی اسماعیلیان حین مأموریت گشت رزمی مورد اصابت موشکی جنگنده‌های آمریکایی قرار گرفت، ولی خلبان حاذق این هواپیما سرگرد داریوش خاک‌نگار که از خلبانان بسیار ماهر و کم‌نظیر نهاجا تلقی می‌شد، توانست با مانور به موقع از اصابت مستقیم موشک به هواپیما جلوگیری کند. با این وجود، بر اثر برخورد ترکش‌های موشک هواپیمای «اف٤» با آسیب فراوان در پایگاه بندرعباس فرود آمد.

۱- سکوی نفتی سلمان در ۱٤۹ کیلومتری جزیره لاوان متشکل از هفت سکوی نفتی به هم پیوسته است و روزانه ۳۲۰ هزار بشکه نفت از آن استخراج می‌شد که در پاییز ۱۳٦۵ برای نخستین بار توسط هواپیماهای عراق هدف قرار گرفت.

۲- سکوی نفتی نصر برای اوّلین بار در طول جنگ مورد حمله قرار می‌گرفت و روزانه ۱۰ هزار بشکه نفت از آن استخراج می‌شد.

در واکنش به تهاجمات آمریکا، قایق‌های تندروی سپاه پاسداران کشتی‌های آمریکایی و انگلیسی را در خلیج فارس مورد حمله قرار دادند. در نهایت، با حمایت پشتیبانی لجستیکی کشور عربستان و کویت و حمایت کشورهای اروپایی در مین‌روبی خلیج فارس، آمریکا در نهم اردیبهشت ۱۳٦۷، به ناوهای جنگی خود دستور داد، در صورت حمله ایرانیان به هر نفت‌کشی تحت هر شرایطی مستقیماً دخالت کنند.

به منظور پی‌گیری راهبرد نظامی جدید در جبهه شمالی، سپاه پاسداران عملیات «بیت‌المقدس-٦» را برای رسیدن مجدد به سلیمانیه در تاریخ ۱۳٦۷/۲/۲٦، به اجرا در آورد و چند ارتفاع مهم میان دو استان اربیل و سلیمانیه و همچنین شهر دوکان عراق در این عملیات به کنترل نیروهای جمهوری اسلامی ایران در آمد و تا حدودی موجب جبران شکست روحی حمله عراق به فاو شد. امّا با توجه به برتری نظامی فاحش دشمن، در تاریخ چهارم خرداد ۱۳٦۷، با تهاجم سپاه سوم عراق به منطقه شلمچه که از تصرفات ایران در عملیات «کربلای۵» بود، نیروهای ایرانی را با تحمل تلفات سنگین وادار به عقب‌نشینی کرد. در این عملیات، خلبانان نهاجا به پشتیبانی از رزمندگان اسلام پرداختند و در یکی از مأموریت‌های پشتیبانی رزمی در شلمچه و منطقه عملیاتی «کربلای۵»، ابتدا در آستانه عملیات زمینی عراق، یک فروند جنگنده «اف۵» نهاجا به خلبانی سروان میکائیل نعمتیان در نبردهای هوایی در جنوب در مورخ ۱۳٦۷/۳/۳ مورد اصابت پدافند هوایی دشمن واقع و خلبان در حوالی آبادان مجبور به ترک هواپیما شد و به سلامت فرود آمد. همچنین در جریان این نبردها، سه روز بعد (۱۳٦۷/۳/٦)، یکی دیگر از خلبانان «اف۵» به نام سرگرد بیژن بیک‌محمدی آسمانی شد و هواپیمای او در کانال ماهی سقوط کرد و برای همیشه جاویدالاثر شد. این هواپیما، آخرین جنگنده «اف۵» بود که در نبردهای هوایی دفاع مقدس سقوط کرد و شهید بیژن بیک‌محمدی آخرین معلم خلبان هواپیمای «اف۵» بود که در صحنه نبردهای هوایی دفاع مقدس به شهادت رسید.

تداوم حملات ارتش عراق به مواضع نیروهای ایرانی، موجب پرداختن به بحث چگونگی مدیریت جنگ در جبهه‌ها شد که نتیجه آن منجر به تشکیل «ستاد فرماندهی کلّ قوا» به منظور هماهنگی بیشتر بین ارتش و سپاه، به پیشنهاد رئیس‌جمهور و تصویب امام(ره) در تاریخ ۱۳٦۷/۳/۱۲ شد. و نخست‌وزیر وقت به عنوان اوّلین رئیس این ستاد تعیین و آقای هاشمی رفسنجانی به عنوان جانشین فرمانده کلّ قوا که از چهار روز قبل هم به ریاست مجلس برگزیده شده بود، در تاریخ ۱۳٦۷/۳/۱٦، انتخاب شدند.

این در حالی بود که بمباران‌های مداوم و شلیک موشک به شهرهای بی‌دفاع از سوی عراق و تهاجم نظامی آمریکا به تاسیسات نفتی ایران در خلیج فارس افزایش یافته بود. خبرهای امیدوار کننده‌ای هم از جبهه‌ها دریافت نمی‌شد، درآمد نفتی کشور به شدت کاهش یافته بود و دولت در تنگنای شدید مالی قرار داشت. از طرفی، تحریم تسلیحاتی مانع از تامین جنگ‌افزار و مهمات مورد نیاز برای مناطق نبرد شده بود. لذا به منظور گرفتن ابتکار عمل از ارتش عراق، سپاه پاسداران عملیات «بیت‌المقدس-۷» را در تاریخ ۱۳۶۷/۳/۲۲، در محور شلمچه و پنج ضلعی به مرحله اجرا گذاشت که با آمادگی سپاه سوم عراق در مقابل خود روبرو شدند و سپاه به علت کمبود امکانات نتوانست به اهداف موردنظر دست یابد و در نهایت در جلسه‌ای که با حضور رئیس جمهور و جانشین فرماندهی کلّ قوا در حضور امام(ره) برای رسیدن به تصمیم نهایی درباره جنگ، پذیرش صلح و یا بسیج عمومی برای ادامه جنگ تشکیل شد، حضرت امام راه کار دوم مبنی بر بسیج نیروها و پای کار آوردن کلیه منابع و امکانات کشور برای جنگ را پذیرفتند که این تصمیم هم نتوانست به روند پیروزی‌های دشمن خاتمه دهد.

۸ـ عملیات ترابری هوایی و اطلاعات شناسایی جنگ الکترونیک

اساسا مأموریت‌های ترابری نیروی هوایی، در قالب پشتیبانی از یگان‌های نیروهای مسلح (هوایی، دریایی، زمینی، سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و...) به جابه‌جایی نفرات، ادوات، مهمات جنگی و ترابری شخصیت‌های عالی سیاسی- نظامی کشور محدود نمی‌شود، بلکه مأموریت‌های سوخت‌رسانی هوایی، اطلاعات شناسایی و شناسایی دریایی، تجسس و نجات و... از دیگر مأموریت‌های ناوگان ترابری نهاجا بوده است که از ماه‌ها قبل از جنگ تحمیلی تا ماه‌ها بعد از پذیرش قطعنامه و برقراری آتش‌بس جهت استقرار هیئت‌های صلح‌بان بین‌المللی توسط ناوگان ترابری نهاجا به صورت مطلوب صورت پذیرفته است. مأموریت‌های یادشده، در دو بخش «ترابری هوایی» شامل ترابری و سوخت‌رسانی هوایی، «اطلاعات شناسایی و شناسایی دریایی»، جنگ الکترونیک و «تجسس و نجات» به صورت جداگانه ارائه می‌شود که در این بخش به مأموریت اطلاعات شناسایی، تجسس و نجات و جنگ الکترونیک که دامنه آن بسیار وسیع‌تر از سامانه ترابری نهاجا است، پرداخته می‌شود.

۱- هواپیماهای ترابری تاکتیکی، علاوه بر حمل بار و مسافر و نقل و انتقال مجروح، مهمات، آذوقه، تدارکات و نفرات برای نیروهای رزمنده دو مأموریت مهم دیگر انجام می‌دادند که واقعاً در طول جنگ تحمیلی یک تلاش شبانه روزی می‌طلبید.

یکی از مأموریت‌هایی که عنوان شد، پروازهای خفاش بود. این پروازها در قالب ترابری تاکتیکی انجام می‌شد و یک فروند هواپیمای «سی۱۳۰» مخصوص که داخل آن سامانه‌های شنود بسیار حساس تعبیه شده و مجاز به حمل هیچ سلاحی نبود، به هنگام شرایط بحرانی و به ضرورت تشخیص، اقدام به انجام پروازهای مداوم در خطوط مرزی غرب و جنوب‌غربی کشور می‌کرد و به وسیله سامانه‌های شنود خود، کلیه امکانات را چه در رابطه با تحرکات نظامی و چه در رابطه با تحرکات نیروی هوایی گزارش می‌کرد. یکی از کارهای مهم این هواپیمای شنود (خفاش) اطلاع دادن پروازهای هواپیماهای دشمن به سمت ایران و یا جبهه‌های مناطق نبرد بود. سامانه‌های شنود این هواپیما آن‌قدر حساس و کامل بود که به محض این‌که هواپیما روشن می‌کرد و با برج مراقبت خودشان تماس می‌گرفت که اجازه بلند شدن بگیرد، هواپیمای شنود می‌فهمید و به رادارها، مراکز کنترل گزارش و یا مرکز کنترل منطقه‌ای و از آن طریق به مبادی اتخاذ تصمیم اطلاع می‌داد و آنها هم به هواپیماهای شکاری «گشت رزمی» و یا تندخیز «اسکرامبل» دستور پرواز، رهگیری، درگیری یا انهدام آنها را صادر می‌کردند و به این وسیله هواپیمای متخاصم یا سرنگون و یا حداقل از انجام مأموریت خود منصرف می‌شد و می‌گریخت. این مأموریت‌ها واقعاً به صورت خاموش و بسیار مظلومانه و در عین حال خیلی فعال در طول هشت سال دفاع مقدس صورت می‌پذیرفت.

۲- هواپیماهای تجسسی دریایی «پی۳.اِف» موسوم به «اوریون» و در غیاب آنها هواپیمای «سی۱۳۰» در طول دفاع مقدس، همواره یکی از افسران متخصص نداجا را در مأموریت‌های گشت دریایی با خود به پرواز می‌بردند و آخرین تهدیدهای دریایی و آمار دقیق شناورها را در تنگه هرمز و خلیج فارس گردآوری و ستاد فرماندهی «دریا-ساحل» نداجا در بندرعباس را آگاه می‌ساختند. این مأموریت‌ها و پروازهای شناسایی دریایی از ماه‌ها قبل از شروع جنگ تحمیلی تا ماه‌ها پس از جنگ استمرار داشت. از این حیث سامانه ترابری نهاجا نقشی بی‌بدیل ایفا کرده است و قطعاً کارکنانی که به‌رغم همه محدودیت‌ها و تحریم‌ها با تمام وجود این پرنده‌ها را آماده می‌کردند، سهم بزرگی در این جهاد بزرگ داشته و دارند.

از نظر تحرک هوایی، ناوگان انواع هواپیماهای ترابری نهاجا در طول جنگ با انجام ۱۱۰ هزار و ٤۸٦ نوبت پرواز ترابری در پشتیبانی از نیروهای سطحی مقدار ۳۱۰ میلیون و ۸۲۱ هزار و ۱٦۰ پوند بار و تجهیزات همراه با شمار دو میلیون و ۲۱۱ هزار و ۱۱۷ نفر مامور یا رزمنده، مجروح، اسیر و شهید را جابه‌جا نموده است[۱]. این رکورد باتوجه به تنگناهای موجود در طول هشت سال جنگ، بسیار جالب توجه و قابل تحسین است.

حال با این پیش زمینه، دنباله تحولات و آخرین نبردهای جنگ به شرح زیر پی گرفته می‌شود.

۹ـ فرایند پذیرش قطعنامه۵۹۸ و نحوه خاتمه جنگ

ارتش عراق در دوّم تیر ۱۳٦۷، دور جدید حملات هوایی سنگین به تاسیسات نفتی و نیروگاه‌های ایران را درپیش گرفت که نمونه آن حمله هوایی به نیروگاه برق نکا در بهشهر (٤ تیر۱۳٦۷) بود و در همان روز در ساعت ۳۰: ۰۳ بامداد، ارتش عراق کامل‌ترین و بزرگترین عملیات خود را پس از تغییر راهبرد، پدافندی به آفندی در منطقه کوشک و طلائیه برای بازپس‌گیری جزایر مجنون آغاز کرد و به سهولت توانست این جزایر را با کمک آتش پر حجم توپخانه و بمباران شیمیایی و عملیات هلی‌برن به تصرف درآورد.

به دنبال پیروزی‌های پی‌درپی، دشمن نیرویی به استعداد پنج لشکر از سپاه چهارم، به مواضع لشکر۲۱ در منطقه عملیاتی «فتح‌المبین» یورش برد (۱۳٦۷/٤/۲۱) و مجدداً پادگان عین‌خوش و شهر و جاده دهلران را در منطقه‌ای به وسعت دو هزار و ۵۰۰ کیلومتر مربع به تصرف در آورد و تعداد زیادی از نیروهای ایرانی را به اسارت گرفت. در محور فکّه هم با کمک منافقین به مواضع لشکر۷۷ حمله کرد و این لشکر هم مجبور به عقب‌نشینی شد.

موج سریع حملات دشمن همراه با نتایج عکسبرداری هوایی، کمبود تجهیزات و تحلیل رفتن نیروها و...، تنها راه‌حل منطقی پیش روی فرماندهان را، کنترل جبهه‌ها از طریق عقب‌نشینی برنامه‌ریزی شده به مواضعی در داخل مرزهای کشور سوق داد.

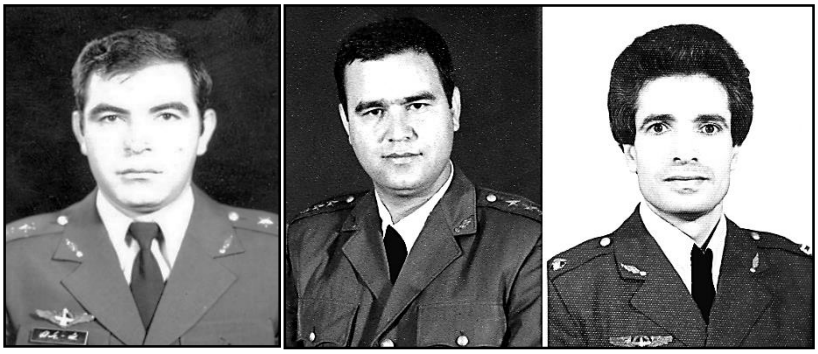
بر اساس اطلاعات حاصل از پروازهای شناسایی، در تاریخ ۳۰ تیر ۱۳٦۷، نیروهای ایران از منطقه عملیاتی «والفجر۱۰» و حاج‌عمران به صورت اختیاری عقب‌نشینی کردند و به این ترتیب، تمام مناطق تصرف شده از خاک عراق ظرف مدت شش سال که بالغ بر شش هزار کیلومتر مربع بود در عرض سه ماه از دست رفت و فرماندهان به این نتیجه رسیدند که با برتری

۱- مسبوق، محمد، (۱۳۹۶) «مقایسه توان رزمی نهاجا در طول جنگ» تهران: مرکز انتشارات راهبردی نهاجا، ص ۱۱۱

نظامی عراق و از دست رفتن روحیه جنگی نفرات به علت کمبود تجهیزات و ضعف مالی دولت در پشتیبانی از جنگ، راه حل نظامی مشکل جنگ را حل نمی کند و باید از راه سیاسی به آن پایان داد و با این تصمیم، در جلسه‌ای با حضور امام(ره)، ایشان را متقاعد کردند و امام راحل در روز دوشنبه ۲۷ تیر ۱۳٦۷، ناچاراً قطعنامه۵۹۸ را بعد از یک سال پذیرفتند؛ امّا بر لزوم آمادگی نیروها در مقابل شرارت‌های دشمن تأکید بسیار داشتند.

شهادت آخرین خلبانان نهاجا در دفاع مقدس

دولت عراق با تصور اینکه جمهوری اسلامی ایران از روی ضعف و به دلیل شکست‌های اخیر در جبهه‌ها و شرایط بد اقتصادی تن به پذیرش قطعنامه داده است، با گستاخی حملات گسترده‌ای را با هواپیماهای جنگنده خود علیه مراکز صنعتی ازجمله پتروشیمی ماهشهر آغاز کرد. خلبانان پایگاه هوایی همدان نیز در واکنش به حملات عراق، در مورخ ۱۳٦۷/٤/۲۸ نقاطی از تأسیسات اقتصادی این کشور را در منطقه مندلی بمباران کردند که حین انجام این مأموریت‌ها، یک فروند جنگنده فانتوم نهاجا توسط سامانه موشکی «سام٦» سرنگون شد و خلبانان آن سرگرد عباس اکبری و سروان مهدی ذوقی به عنوان آخرین شهدای خلبان نهاجا در نبردهای هوایی هشت ساله دفاع مقدس به فیض شهادت نائل شدند. سرهنگ خلبان مجتبی شهری که به اتفاق سرتیپ سیروس باهری در بال هواپیمای «اف٤» مزبور پرواز می‌کردند، می‌گوید: «صبح روز ۱۳٦۷/٤/۲۸ به امید این که نبردهای هوایی خاتمه یافته است، به عملیات و گردان پروازی مراجعه کردم و شنیدم که عراق به‌رغم پذیرش قطعنامه از سوی ایران به بسیاری از تأسیسات صنعتی ازجمله مجتمع پتروشیمی ماهشهر حمله کرده است و مقرر شد تا یک حمله تلافی‌جویانه به یکی از تأسیسات عراق در کرکوک صورت پذیرد که برای این مأموریت، سرگرد اکبری/سروان ذوقی لیدر و امیر باهری/سروان شهرکی (اینجانب) به عنوان شماره دو داوطلب شده و برای انجام آن برگزیده شدیم و توجیهات قبل از پرواز را انجام دادیم. پس از رسیدن روی هدف و رهایی بمب‌ها، یک تیر موشک سام چنان به هواپیمای شماره یک اصابت کرد که همان لحظه هواپیما در آسمان منفجر شد و خلبانان آن در دم به شهادت رسیدند. این رویداد برای ما غیر قابل باور بود. لذا مدت کوتاهی در محل سانحه برای جستجوی خلبانان پرواز کردیم و با کم شدن بنزین با تأسف زیاد به پایگاه همدان باز گشتیم» «روحشان شاد و راه سرخشان همیشه پر رهرو باد»



تصاویر شماره ۱۳-۵

از راست: سرگرد بیژن بیک‌محمدی با هواپیمای «اف۵» (۶۷/۴/۶) سرگرد عباس اکبری و سروان مهدی ذوقی با هواپیمای «اف۴» (۶۷/۴/۲۸) آخرین خلبانان شهید در نبردهای هوایی دفاع مقدس

شهید عباس اکبری یکی از خلبانان شجاع و قهرمان جنگ بود که قبلاً دوبار با صندلی‌پران، هواپیمای آسیب دیده را ترک کرده بود. مرتبه اول در مورخ ۱۳۵۹/۱۰/۲۳ درحالی‌که در کابین عقب یک فروند «اف۴» به خلبانی سروان «عباس تویه‌درواری» در شمال گیلان‌غرب مأموریت گشت رزمی انجام می‌دادند، مورد اصابت موشک‌های حرارتی «سهند۳» نیروهای خودی قرار گرفتند و هواپیما آتش گرفت و خلبانان با چتر نجات خود را از مهلکه رهانیدند؛ و بار دوم در اواخر آذر ۱۳۶۱، حین انجام یک مأموریت آموزشی به عنوان معلم در کابین عقب ستوانیکم مقربیان با مشکل الکتریکی مواجه شدند و مجبور به فرود اضطراری شدند که پس از نشستن به علت از کار افتادن ترمز هواپیما از باند خارج و به کانال مجاور منحرف شد که هردو هواپیما را ترک کردند و مقربیان از رده پروازی کنار رفت و شهید اکبری به‌رغم محدودیت‌ها با علاقه به رده پروازی برگشت و نام خود را به عنوان آخرین خلبان شهید در دفاع مقدس برای همیشه ثبت کرد. سانحه دوم در شیراز اتفاق افتاد که به ناچار از تهران قطعه تهیه کردند و عزیزان و تکنسین‌ها مدتی سخت تلاش کردند و زحمت کشیدند تا توانستند آن هواپیما را به رده پروازی بازگردانند[1].

عراق، سه روز بعد از پذیرش قطعنامه در تاریخ ۱۳۶۷/۴/۳۱، در منطقه جنوب از دو محور کوشک و شلمچه به خاک ایران حمله مجددّ کرد و خرمشهر را در آستانه محاصره قرار داد و

۱- دهقان نیّری، فاطمه، (۱۳۹۴) «شهروند آسمان: خاطرات سرتیپ دوم خلبان محمود انصاری» تهران: انتشارات دفاع مقدس، ص ۳۴۱.

خود را مجدداً به پادگان حمید رسانید و در جبهه شمالی هم چندین روستا از توابع اسلام‌آباد و گیلان‌غرب را مورد حمله بمباران شیمیایی قرار داد و دو برابر سرزمین‌هایی را که در آغاز جنگ به تصرف درآورده بود، با دوهدف بار دیگر اشغال کرد. (۱) گرفتن امتیاز بیشتر از ایران با پذیرش قطعنامه؛ (۲) اسیر کردن نیروهای بیشتر جهت توازن در میزان اسرا به هنگام مبادله به نفع خود. در این دوره از حملات توانست بیش از ده هزار نفر از نیروهای ایرانی را اسیر کند.

این یورش‌ها، در مقابل واکنش مردم بی‌پاسخ نماند و پس از بروز مظلومیت نیروهای مسلح ایران در جنگ، نیروهای مردم باردیگر داوطلبانه به سوی جبهه‌ها سرازیر شدند و حماسه آفریدند و با عملیات سرنوشت، تکلیف دشمن را روشن ساختند و با حمله پر قدرت به مواضع دشمن در جبهه جنوب، دشمن را یک بار دیگر وادار به عقب‌نشینی و انصراف از تسخیر خرمشهر کردند.

در این مقطع، جنگنده‌های نهاجا با تمام توان به مقابله با دشمن پرداختند. به عنوان نمونه، تهاجم یک دسته پروازی شکاری بمب‌افکن«اف۵» با لیدری شهید اردستانی به قرارگاه نیروهای دشمن در شلمچه و بمباران دقیق مقر فرماندهی آن موجب شد تا ژنرال «طاهر عبدالرشید» (برادر سرلشکر ماهر عبدالرشد) و تنی چند از فرماندهان عراقی کشته شوند و ارتش عراق از تصرف مجدد خرمشهر منصرف شود.[1] همزمان نیز خلبانان «اف۱٤» در منطقه خلیج فارس ضمن برهم زدن آرایش جنگی هواپیماهای مهاجم دشمن، موفق شدند یک فروند از جنگنده‌های میراژ فرانسوی را سرنگون سازند.

الف ـ عملیات مرصاد

بعد از پذیرش قطعنامه۵۹۸ توسط ایران که خطوط دفاعی نیروهای خودی در هم ریخته بود، ارتش عراق در جبهه غربی به کشورمان حمله کرد و توانست تا شرق سومار، گیلان‌غرب و سرپل‌ذهاب به تعاقب نیروهای ما بپردازد. لکن با طرح یک پوشش تبلیغاتی در ۱۳۶۷/۵/۱ اعلام کرد که ظرف ۴۸ ساعت به مرزهای خود عقب‌نشینی خواهد کرد. ارتش بعث عراق در نظر داشت در جبهه جنوب به خرمشهرحمله و آنجا را اشغال کند. لذا کلیه نیروهای ایران در جبهه جنوب مستقر شدند و فقط یک گردان از لشکر۵۷ حضرت ابوالفضل (ع) به عنوان احتیاط در قسمت شمال شرقی گردنه پاتاق باقی ماندند. در این وضعیت نیروی زمینی، به لشکر ۶ ویژه

۱- طبق اظهارات سردار علیپور رئیس حفظ آثار و ارزش‌های دفاع مقدس استان خوزستان و یکی از سپاهیان حاضر در صحنه نبرد شلمچه در سال ۱۳۶۷ با نگارنده در ۲۶ تیرماه ۹۶.

سپاه دستور داده شد که دو گردان به سمت پاتاق حرکت دهد تا بتواند جلوی دشمن را در کرند سد نماید که این عمل نیز به علت سرعت زیاد منافقین مقدور نشد. منافقین توانستند ساعت ۱۹ به کرند و ساعت ۲:۳۰ به اسلام آباد برسند. اقدامات انجام شده، لحظه به لحظه توسط دو قرارگاه نجف اشرف از سمت باختران و نجف اشرف ازسمت سه راهی اسلام آباد با سازمان رزمی انجام گرفت که فرایند شکل‌گیری و انجام عملیات مرصاد به شرح زیر به اختصار بیان می‌شود:

در پی پذیرش قطعنامه۵۹۸، ارتش عراق پس از یک جلسه با حضور صدام با سران منافقین، در ساعت ۱٤:۳۰ روز سوم مرداد ۱۳٦۷، نیروهای منافقین را طی عملیات «فروغ جاویدان» تحت پوشش هواپیماها و آتش سنگین توپخانه خود سراسیمه راهی مرزهای غربی کشور کرد. آنان با استعداد پنج هزار نفر و تجهیزات جنگی از محور سر پل‌ذهاب از داخل عراق به خاک ایران حمله کردند و با عبور از گردنه پاتاق دو ساعت بعد اسلام‌آباد را به تصرف در آوردند و در ارتفاعات این شهر مستقر شدند. در روز چهارم مردادماه، منافقین در حال عبور از تنگه چهار زبر به سمت کرمانشاه بودند که زیر بمباران هواپیماهای نیروی هوایی و آتش بالگردهای هوا نیروز و کمین نیروهای لشکر۷۱ روح‌الله سپاه پاسداران قرار گرفتند. این عملیات که مرصاد نام گرفت، با هدایت و کنترل سرهنگ (سپهبد شهید) صیادشیرازی با اینکه مسئولیتی در ارتش نداشت، آغاز شد و در نهایت در پنجم مرداد ۱۳٦۷، قوای منافقین امکان عبور از تنگه چهار زبر را پیدا نکردند و اکثراً کشته، زخمی یا متواری شدند. درپی پیشروی منافقین و عبور آنها از کرند به سمت اسلام‌آباد، به دستور جانشین فرماندهی کل قوا آقای رفسنجانی، قرارگاه نجف اشرف در سمت باختران، قرارگاه مقدم نزاجا در جاده اسلام‌آباد-پل‌دختر و قرارگاه رعد در پایگاه هوایی همدان برقرار شدند و برای مقابله با منافقین، نیروهایی در چند مرحله به آنها واگذار شد.

برابر هماهنگی، حملات هوایی علیه مهاجمین از سپیده‌دم روز چهارم مرداد می‌بایست صورت پذیرد، ولی چون امکان تشخیص دقیق نیروهای خودی و منافقین برای خلبانان نیروی هوایی میسر نبود، قرارگاه رعد به پایگاه یکم تهران دستور پرواز هواپیماهای شناسایی فانتوم را صادر کرد و هواپیماهای مورد نظر، منطقه عملیات را شناسایی و نتیجه عکس‌های هوایی را بلافاصله به قرارگاه رعد ارسال داشتند. قرارگاه رعد، دستور بمباران منطقه عملیات را به هواپیماهای شکاری بمب‌افکن پایگاه‌های همدان، دزفول و تهران و همچنین بالگردهای کبری هوانیروز کرمانشاه صادر کرد و این عملیات توسط خلبانان به صورت گسترده‌ای انجام شد. اما از آنجایی که ارتش عراق قول همکاری و پشتیبانی هوایی را به منافقین داده بود، حدود ساعت

۰۹:۳۰ روز چهارم مردادماه، هواپیماهای ارتش بعث عراق، پایگاه هوایی نوژه همدان و هوانیروز کرمانشاه را در سطح گسترده‌ای بمباران خوشه‌ای از نوع تأخیری کردند همچنین در دو نوبت رادار سوباشی همدان را که دید منطقه عملیات را به عهده داشت، با موشک‌های ضد رادار مورد هدف قرار دادند. در حمله به رادار سوباشی، ۱۹ نفر از بهترین نفرات کنترل شکاری پدافند هوایی به فرماندهی «سرگرد شهید دستنبو»، حین انجام وظیفه به شهادت رسیدند.

این حملات ناجوانمردانه ارتش عراق باعث تأخیر در بمباران و انهدام منافقین شد، اما چند ساعتی بیشتر طول نکشید که نیروی هوایی و هوانیروز با مشقت فراوان آسیب‌دیدگی‌ها را مرتفع و اعلام آمادگی کردند و عملیات هوایی خود را شروع نمودند. همین عملیات نیروی هوایی باعث شد که منافقین تعداد زیادی از تجهیزات و نفرات خود را از دست بدهند و چون سازمان تیپ‌ها و گردان‌های منافقین به هم ریخته بود، لاجرم تصمیم به فرار گرفتند. از طرف دیگر، نیروهای سطحی خودی که از پشتیبای هوایی خوبی برخوردار شده بودند، با روحیه بهتری به انهدام و تعقیب منافقین پرداخته و در صورت نیاز طبق هماهنگی قرارگاه نجف اشرف با قرارگاه رعد، هواپیماهای نیروی هوایی و بالگردهای هوانیروز کرمانشاه عملیات پشتیبانی را انجام می‌دادند.

در برخورد اول، با توجه به این‌که ستون خودروهای منافقین با پرچم ایران در حال حرکت بودند، خلبانان عمل کننده ابتدا تصور می‌کردند که آنان نیروهای خودی درحال عقب‌نشینی می‌باشند. لیکن هدایت عالی سپهبد شهید صیادشیرازی که از طریق حضور در یک فروند بالگرد هوانیروز در صحنه نبرد صورت می‌پذیرفت، خیلی زود موجب رفع ابهام شد و با رسیدن نیروهای بسیج مردمی، ارتش به اصطلاح آزادیبخش منافقین قلع و قمع شدند. اگرچه یک فروند بالگرد کبری سقوط کرد و خلبانان آن سروان سیدداود فرهادی و محمد میلان به صورت معجزه‌آسایی نجات پیدا کردند و یک فروند جنگنده «اف٤» نهاجا نیز به خلبانی جانشین فرماندهی وقت نهاجا، امیر سرتیپ اصغر سفیدموی‌آذر /سروان محمود اقبال‌خواه در آستانه عملیات نصر در یک مأموریت مسلحانه شناسایی بر فراز نیروهای منافقین در مورخ ۱۳٦۷/۵/۲ مورد هدف سامانه‌های پدافندی دشمن واقع شد و خلبانان آن موفق به ترک هواپیمای آسیب دیده شدند و سالم فرود آمدند.

به منظور پوشش هوایی منطقه نبرد و مقابله با جنگنده‌های عراق، هواپیمای «اف١٤» مسلح به دو تیر موشک «هاگ» از اصفهان جهت گشت رزمی مسلحانه با سوختگیری از

هواپیماهای سوخت‌رسان «بوئینگ۷۰۷» به پا خاستند و برای اولین بار، یک نبرد هوایی بین جنگنده «اف۱٤» خودی به خلبانی سرگرد اسداله عادلی/سروان امیر کازرونی (شادروان) با دو فروند جنگنده بسیار پیشرفته و جدید «میگ۲۹» دشمن تحت هدایت رادار سوباشی همدان رخ می‌دهد و خلبانان خودی اقدام به شلیک یک تیر موشک هاگ می‌کنند و متقابلاً یکی از هواپیماهای «میگ۲۹» یک تیر موشک هوا به هوا به سوی «اف۱٤» پرتاب می‌نماید. درنتیجه، هواپیمای خودی آسیب جزئی دید ولی یکی هواپیمای متخاصم «میگ۲۹» در خاک عراق سقوط کرد. در این مقطع، هواپیماهای غول‌پیکر «ب ۷٤۷» نهاجا در کنار دیگر هواپیماهای «سی۱۳۰» همچون دیگر عملیات‌های بزرگ اقدام به انتقال نیروهای داوطلب تا یک هزار و ۵۰۰ نفر در هر پرواز کردند و در مدت کوتاهی در حدود ۱۲ هزار نفر از رزمندگان بسیجی را به میادین نبرد ترابری نمودند. خلاصه این که جنگ ایران و عراق بعد از ناکامی ارتش بعث در حمله مجدّد به ایران و با شکست منافقین در عملیات مرصاد در جبهه شمال بعد از هشت سال به پایان رسید و در فضای سیاسی، با تلاش دبیر کلّ سازمان ملل، دولت عراق یک ماه پس از پذیرش قطعنامه۵۹۸ از سوی ایران، در تاریخ ۱۳٦۷/۵/۲۸ آتش بس را پذیرفت و بدین ترتیب جنگ بین دو کشور عملاً در ۱۳٦۷/۵/۲۹، پایان یافت.

ب ـ مداخله مستقیم آمریکا و پیامدهای آن در پذیرش قطعنامه۵۹۸

در سال هفتم جنگ، همان گونه که در مباحث پیشین اشاره شد، حملات هوایی و موشکی عراق به مراکز اقتصادی ایران و حمله به نفتکش‌ها در خلیج فارس و کاهش صدور نفت ایران، همراه با پایین آمدن قیمت آن تا زیر ۱۰ دلار تشدید شد و جمهوری اسلامی ایران هم به تلافی، با شلیک موشک به سمت بغداد اغلب پاسخ حملات عراق را می‌داد. این امر باعث کاهش حملات موشکی عراق شد، ولی هر از چند گاهی ادامه پیدا می‌کرد که مهمترین آنها حمله هوایی به مجتمع پتروشیمی شیراز در تاریخ ۱۳٦٦/۸/٦ و حمله هوایی به نیروگاه اتمی و رادار بوشهر در ۱۳٦٦/۸/۲۷ بود، تداوم این حملات هوایی به نیروگاه سد «دز» و سد «شهید عباسپور» و پست سی کیلو واتی «آران» در نهاوند (مورخ ۱۳٦٦/۹/۸) بود که موجب افزایش خاموشی‌ها در کشور شد. علاوه بر این، تهاجم به نفتکش‌ها هم در خلیج فارس بیشتر از گذشته شد و هواپیماهای میراژ عراقی حمله به نفتکش‌ها و پایانه‌های نفتی ایران از فروردین سال ۱۳٦۷، با توجه به حضور وسیع ناوگان دریایی آمریکا که آسمان امنی را برای آنها فراهم می‌کرد، با شدت بیشتر استمرار یافت، به طوری که میانگین حملات هوایی این کشور به کشتی‌ها در ماه‌های آخر جنگ به طور متوسط در هر شش روز به یک کشتی رسید. به هر

ترتیب در آستانه سال هشتم جنگ، نیروی دریایی ایالات متحده آمریکا رسماً در خلیج فارس با جمهوری اسلامی ایران وارد جنگ شد. به این صورت که در تاریخ ۱۳٦٦/٦/۳۰، دو فروند بالگرد آمریکایی از عرشه «فریگیت» کلاس «چارت» به پرواز درآمدند و کشتی لجستیکی هشتصد تنی «ایران اجر» وابسته به نداجا را در فاصله صد کیلومتری شمال‌شرق بحرین، مورد حمله قرار دادند که پنج نفر از ملوانان آن به شهادت رسیدند و دو نفر هم مفقودالاثر شدند. آمریکا در نهایت این کشتی را همراه با ۲٦ نفر از کارکنان و خدمه آن توقیف کرد[1] و پنج روز بعد به عنوان هشدار به ایران، آن را در تاریخ ۱۳٦٦/۷/۳ در آبهای خلیج فارس منفجر و غرق کرد. در همین روز قایق‌های تندرو، به تلافی آن، نفت‌کش انگلیسی «جنتل» در خلیج فارس را به رگبار بستند. در مورخ ۱۳٦٦/۷/۱٦، دو فروند بالگرد آپاچی آمریکا به سه فروند قایق تندرو دریایی سپاه پاسداران در اطراف جزیره فارسی حمله کردند که یک فروند بالگرد آمریکایی هدف یک فروند موشک استینگر[2] دوش‌پرتاب برادران سپاه قرار گرفت و سرنگون شد. به دنبال این رویداد، مجدداً پنج فروند بالگرد آمریکایی به قایق‌های سپاه حمله کردند و تعدادی را شهید کردند. جمهوری اسلامی ایران هم در واکنش، دو فروند نفت‌کش و کشتی تحت حمایت این کشور را با موشک کرم ابریشم هدف قرار داد[3]. این رو در رویی ایران و آمریکا ادامه داشت اما دو طرف از ۱٦ آبان ۱۳٦٦ تا فروردین ۱۳٦۷ خویشتن‌داری نشان دادند و برخورد دیگری پیش نیامد. مجدداً در ۲۹ و ۳۰ فروردین ۱۳٦۷، ایالات متحده آمریکا، آشکارا با ایران در خلیج فارس وارد جنگ شد و ناوهای نداجا و به سکوهای نفتی غیرنظامی ایران ازجمله: نوروز، ابوذر و... در خلیج فارس حمله کرد. به این ترتیب با ورود آمریکا در جنگ، نیروی هوایی عراق حمله به کشتی‌ها را با اطمینان خاطر بیشتری ادامه می‌داد و جنگنده‌های عراقی به تاسیسات نفتی جزایر سیری و لارک یورش بردند و فروش نفت را برای ایران با مشکل جدی و بحران روبرو ساختند. ضمن این‌که اغلب حملات هوایی و موشکی به تهران ادامه داشت، به طوری‌که تنها در تاریخ ۱۳٦٦/۱۲/۱۱، شمار ۱۲ فروند موشک به تهران پرتاب شد و شهر مقدس قم هم مورد

۱- رونالد ریگان رئیس جمهور وقت امریکا بلافاصله بعد از این اقدام طی سخنانی در مجمع عمومی سازمان ملل در همان روز ادعا کرد که کشتی ایران اجر در حال مین‌ریزی بوده است.

۲- این موشک دوش پرتاب سبک ساخت امریکا بود که از طرف این کشور در اختیار مجاهدین افغان قرار گرفته بود. تا علیه ارتش روس در جریان اشغال افغانستان استفاده کنند. سپاه پاسداران شش قبضه از این موشکها را در ۱٦ فروردین ۱۳٦٦ از مجاهدین افغان خریداری کرد و آنها را به کار گرفت.

۳- نفت‌کش امریکایی «سانگاری» در تاریخ ۱۳٦٦/۷/۲۳ و نفتکش «سی‌اویل‌سیتی» متعلق به کویت که پرچم امریکا روی ان نصب بود در تاریخ ۱۳٦٦/۷/۲٤ مورد حمله قرار گرفتند و سه روز بعد به تلافی آنها، امریکا تأسیسات نفتی دو سکوی نفتی «رشادت و رسالت» ایران در خلیج فارس را منهدم کرد.

هدف حملات موشکی قرار گرفت. با تکرار حملات موشکی عراق به تهران، عملاً حمله به پایتخت‌های دو کشور بار دیگر آغاز شد و ایران روزانه سه فروند موشک به سمت بغداد شلیک می‌کرد و جنگ شهرها به اوج خود رسید. در چنین وضعیت پیچیده نظامی و تنگناهای اساسی اقتصادی، یورش سنگین نیروی زمینی عراق برای بازپس‌گیری سرزمین‌های خود با پشتیبانی سنگین هوایی در جبهه‌ها افزایش یافت و با توجه به دریافت اطلاعات دقیق نظامی از آمریکا، عراق با بمباران‌های شیمیایی توانست شبه جزیره فاو را از تصرف نیروهای ایرانی خارج نماید و... . در ادامه به هنگامی که جنگنده‌های «اف۱٤» برای مقابله با تهاجمات عراق در غرب خلیج فارس در پایگاه نهم شکاری بندرعباس گسترش یافته بودند؛ ناو آمریکایی «وینسنس» به بهانه سرنگونی هواپیمای «اف۱٤» نهاجا، هواپیمای مسافربری ایرباس شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران را در آب‌های خلیج فارس در ۱۲ تیر ۱۳٦۷ با ۲۹۰ مسافر با شلیک موشکی سرنگون کرد و به نوعی دولت آمریکا اخطار جنگ به ایران داد و با تحت فشار قرار گرفتن ایران از نظر کمبود بودجه، که درآمد نفتی آن از ۱۵ میلیارد دلار به کمتر از شش میلیارد دلار کاهش یافته بود و همچنین کاهش پروازهای رزمی هواپیماهای نهاجا، به نوعی دشمن توانست «برتری هوایی» را در جبهه‌ها بدست آورد، اگرچه روند کسب برتری هوایی عراق از سال سوم جنگ آغاز شده بود. چنین روندی عملاً این امکان را میسر ساخت که از بهار سال آخر جنگ، ارتش عراق پیروز میدان نبرد در زمین، هوا و حتی دریا با استفاده از قدرت هوایی خود باشد! بدین ترتیب، پشتیبانی فراوان از صدام و سکوت دول غربی در برابر جنایات رژیم عراق در جنگ علیه نظام نوپای جمهوری اسلامی ایران چنان گسترده و عمیق بود که وی پس از جنگ در یک اقدام گستاخانه با دستگیری، محاکمه و اعدام یک روزنامه نگار غربی به نام «فرزال بَزُفت» گزارشگر مجله «آبزِروِر» که از برنامه‌های غیرمجاز وی انتقاد کرده بود، موجبات مخالفت تمام جهان از جمله اعتراض مارگارت تاچر و ریگان را فراهم ساخت. او با یک تغییر عمده در سیاست خارجی خود بر نارضایتی دول غربی افزود و برای تأمین هزینه‌ها و بدهی‌های خود در جنگ با ایران، دو سال بعد (اوت ۱۹۹۰، تابستان ۱۳٦۹)، به کویت حمله کرد.

صدام، به هنگام حمله به ایران (سپتامبر ۱۹۸۰) هرگز تصور نمی‌کرد که زیان این جنگ به مراتب بیشتر از سود آن باشد، اما دو سال بعد آن را به نیکی دریافت و با حمایت و وابستگی به کشورهای جنوبی خلیج فارس مشکلاتش بیشتر شد و بعد از جنگ انتظار داشت که این کشورها تا ابد قدرشناس او باشند![1] که چنین نشد! «فاعتبروا یا اولی‌الابصار»

---

۱ - کبکان، جان(۲۰۰۴)«جنگ عراق» ترجمه نجله خندق، تهران: انتشارات دانشگاه امام حسین، چاپ اول-۱۳۸۶،ص۱۰۱

پ ـ نتایج و آمار مأموریت‌های هوایی در سال پایانی دفاع مقدس

در آخرین سال دفاع مقدس نیروی هوایی با ۱۱ هزار و ۱۳۳ نوبت پرواز با هواپیمای شکاری و شکاری‌بمب‌افکن، ۵۵۰ تن بمب در جبهه‌ها روی اهداف مورد نظر فرو ریخت و شش هزار و ۹۸٦ نوبت پرواز هم با انواع هواپیمای ترابری در اجرای مأموریت‌های واگذاری در عملیات‌ها انجام داد و جمعاً ۱۸ هزار و ۱۱۹ نوبت پرواز کرد که در مقایسه با سال هفتم جنگ، شمار دو هزار و ۸٦۳ نوبت افزایش را نشان می‌دهد، این افزایش بر حذف سال‌های قبل که در حال کاهش بود، به دلیل افزایش عملیات‌های هوایی برون مرزی آفندی از طرف عراق در این سال است. چراکه نهاجا تلاش بیشتری جهت مقابله با این روند و نیز در پشتیبانی نیروهای سطحی در سال پایانی جنگ داشت که نیروهای داوطلب کمتری به جبهه‌ها اعزام شده بودند. درنتیجه، نیروهای سطحی نیاز به پشتیبانی بیشتری داشتند. عراق هم در این سال، ۳۳ هزار و ۹۵۸ نوبت پرواز انجام داد که ۱/۹ برابر پروازهای ایران بود و طی آن ۵۰ فروند از انواع هواپیمای شکاری و ۱۵ فروند بالگرد از بالگردهای این کشور دچار سانحه شدند. نهاجا نیز در این سال، ۹ فروند از انواع هواپیماهای شکاری شامل: پنج فروند «اف٤» و چهار فروند «اف۵» را همراه با شش نفر خلبان شهید و یک نفر مفقودالاثر، از دست داد. به نوشته مجله انگلیسی توازن نظامی (میلیتاری بالانس) توان رزمی ارتش عراق در سال آخر جنگ، بیش از سه برابر توان نیروهای مسلح ایران بود که صرفاً به علت تحریم‌های نظامی ایران و طولانی شدن جنگ و پشتیبانی استکبار جهانی و اغلب کشورهای منطقه از کشور عراق پیش آمده بود[1].

در سال آخر جنگ، ارتش عراق با راهبرد تهاجمی خود توانست نیروهای ایران را به عقب‌نشینی وادار کند و در شلمچه مستقر شود. این پیروزی‌ها، افزایش قدرت و توان تسلیحاتی و تغییر راهبرد این کشور از دفاع به حمله را مسجل ساخت و موازنه قدرت وتوان رزمی بیش از پیش به نفع نیروهای عراقی تغییر کرد. پیروزی‌های قاطع نیروهای عراق در ایران درمنطقه شلمچه در ابتدای خرداد ۱۳٦۷، مقدمه تهاجم بعدی عراق در همین ماه در محور «ماووت» در اطراف سلیمانیه و بازپس‌گیری ارتفاعات این منطقه در ظرف مدّت هشت روز شد. در نهایت، آخرین سرزمین‌های باقی مانده در دست نیروهای ایرانی در چهارم تیر ۱۳٦۷، با

۱- در این سال، ایران دارای یک هزار و ٤۰ دستگاه تانک در برابر چهار هزار تانک عراق، ۷۵۰ دستگاه نفربر در برابر سه هزار نفربر عراق و ۲۳۰ فروند هواپیمای شکاری بمب‌افکن در مقابل ٦۳۳ فروند هواپیمای عراق اجرای مأموریت می‌کرد و ارتش عراق از استعدادی معادل ۵۲ لشکر برخوردار بود. که در برخی منابع حتی تا ۵۹ لشکر برآورد شده است.

بمباران شدید هوایی و استفاده از بمب‌های شیمیایی در جزایر مجنون در جبهه جنوب بازپس‌گیری شد.

عراق در این عملیات، جلوه‌هایی از پیشرفت را در اصول تاکتیک به نمایش گذاشت و به گونه‌ای مؤثر در عملیات آفندی اجرای مأموریت کرد و در نهایت با برتری هوایی نسبت به ایران به لطف حمایت‌های بی‌دریغ استکبار جهانی و کشورهای بلوک غرب و شرق، در عوض تحریم ایران، توانست زمین‌های از دست داده خود را در طول جنگ بازپس‌گیری نماید و بعد از هشت سال جنگِ بدون نتیجه، در تاریخ ۱۳٦۷/۵/۲۹، آتش‌بس را به اجرا در آورد. در طول دوران دفاع مقدس، کمتر از نیمی از انواع هواپیماهای نهاجا دچار سانحه جنگی و عملیاتی شدند و شمار ۱۷٤ نفر خلبان در نبردهای هوایی شهید و ٥٤ نفر نیز اسیر شدند. درنتیجه، در روزهای پایانی جنگ، نهاجا بالغ بر ۲٤۰ فروند هواپیمای شکاری در اختیار داشت که از این تعداد کمتر از ۵۰ درصد از آنها آماده عملیاتی کامل بودند.

۱۰ ـ سخن پایانی

پس از شکست راهبرد جنگ برق‌آسای عراق و تبدیل آن به یک جنگ مردمی و فرسایشی، فرصتی برای اجرای سلسله عملیات پیروز و آزادسازی بخش زیادی از سرزمین‌های مورد تصرف دشمن در سال دوم جنگ میسر شد. اما از سال‌های سوم دفاع مقدس با طولانی شدن جنگ و فشار تحریم‌های ظالمانه، توان رزمی نیروی هوایی به علت از دست دادن یک سوم از ناوگان هواپیماهای عملیاتی و عدم جایگزینی آنها و همچنین شهید، اسیر، مفقودالاثر و یا جانباز شدن بسیاری از خلبانان حاذق، به شدت کاهش یافت. به علاوه، به دلیل اجرایی نمودن این رهنامه امام راحل مبنی بر این که «اگر این جنگ ۲۰ سال هم طول بکشد، ما ایستاده‌ایم» ناگزیر مجبور به رعایت «اصل صرفه‌جویی در قوا» و حفظ نسبی توان رزمی خود برای زمان طولانی بود. در مقابل، ارتش عراق با تجهیز چند نوبتی به انواع هواپیمای میراژ فرانسوی و سوپراتاندارد استیجاری و همچنین انواع هواپیماهای میگ و سوخو روسی تا پایان جنگ، توان رزمی نیروی هوایی خود را در برابر نیروی هوایی ایران افزایش داد.

با این وجود، کارکنان باتجربه و متخصص و خلبانان شجاع و ماهر نیروی هوایی، با همان تجهیزات اوّلیه و همه کاستی‌ها و تنگناها، هیچ‌وقت اجازه ندادند تا نیروی هوایی عراق برتری هوایی خود را به جمهوری اسلامی ایران تحمیل کند. امّا در سال پایانی جنگ، با توجه به

افزایش تصاعدی و چند برابری شمار هواپیماهای عراقی و انجام پروازهای بیشتر نیروی هوایی این کشور نسبت به تعداد پروازهای هواپیماهای نهاجا، ارتش عراق توانست از اوایل سال ۱۳٦۷، تمامی سرزمین‌های از دست داده در سال‌های چهارم جنگ به بعد را به کمک نیروی هوایی خود بازپس گیرد. در نهایت با پذیرش قطعنامه۵۹۸ شورای امنیت سازمان ملل از سوی ایران در ۲۷ تیر ۱۳٦۷، عراق پس از شکست منافقین در عملیات «مرصاد» تن به آتش‌بس داد و جنگ ویرانگر هشت ساله پایان پذیرفت.

خلاصه کلام این‌که جنگ دو هزار و ۸۸۷ روزه ایران و عراق، حدود یک میلیون نفر از دو کشور کشته و زخمی بر جای گذاشت و به صورت مستقیم و غیرمستقیم بیش از ٦۲۷ میلیارد دلار برای ایران و ۵٦۱ میلیارد دلار برای عراق هزینه در بر داشت، علاوه بر کمک‌های مالی بلاعوض عربستان سعودی و کویت به این کشور، ۷۰ میلیارد دلار بدهی هم به بار آورد.

سرانجام، عراق با توجه به این واقعیت که رژیم بعثی در طول جنگ تحمیلی به‌رغم پشتیبانی و تجهیز از سوی شرق و غرب، نتوانست به هیچ‌یک از اهداف سیاسی و سرزمینی خود نائل شود به گونه‌ای که نهادهای بین‌المللی، از جمله شورای امنیت سازمان ملل متحد در دوران دفاع مقدس بر گزینه آتش‌بس- بدون پذیرش متجاوز، تأکید می‌کردند، اما سرانجام در ۱۸ آذر ۱۳۷۰خورشیدی مجبور شدند که به استناد گزارش دبیر کل، این رژیم را به عنوان مسئول آغاز جنگ معرفی کنند، اگرچه فرایند پرداخت خسارت به جمهوری اسلامی ایران مشخص نشد و ایران دیناری از این بابت دریافت نکرد! با این وجود، می‌توان جنگ تحمیلی عراق علیه ایران را یکی از نقاط عطف تاریخ سیاسی ایران دانست. زیرا شواهد تاریخی نشان داده است که بعد از جنگ‌های پیروزمندانه‌ی نادرشاه، زمینه برای شکست‌های نیروهای نظامی ایران در جنگ‌های منطقه‌ای و بین‌المللی فراهم شد. شاید به جرأت بتوان بر این نکته تأکید کرد که جمهوری اسلامی ایران پس از دو قرن برای نخستین‌بار به این روند خاتمه داد. رزمندگان ایرانی و رجال سیاسی انقلابی ایران توانستند به رهبری حکیمانه حضرت امام(ره) در جنگی منطقه‌ای که مبتنی بر حمایت همه‌جانبه بازیگران بین‌المللی و کشورهای منطقه از رژیم حاکم بر عراق بود، استقلال، حاکمیت و تمامیت ارضی را با رعایت ارزش‌ها و آرمان‌های ایرانی- اسلامی حفظ کنند.

منابع

۱. آراسته، ناصر (۱۳۸۹)، «**کلیاتی از جنگ و مواردی از دفاع مقدس**» تهران: انتشارات ایران سبز به سفارش هیئت معارف جنگ شهید صیادشیرازی.

۲. السامرایی، وفیق (۱۹۹۷)، «**ویرانی دروازه شرقی**»، ترجمه عدنان قارونی، تهران: مرکز فرهنگی سپاه، چاپ اول، ۱۳۷۷.

۳. ام. وودز، کوین و دیگران (۲۰۱۱)، «**جنگ ایران و عراق از دیدگاه فرماندهان صدام**»، ترجمه عبدالحمید حیدری، تهران: نشر مرزوبوم، چاپ اول، ۱۳۹۳.

٤. بابامحمودی، مهدی (۱۳۸۹)، «**تنها، نترس، غیرمسلح: مصاحبه با سرتیپ خلبان ناصر رضوانی، بخش اول**» ماهنامه صنایع هوایی، شماره ۲۲٦.

٥. «**بر بلندای سپهر: جلد چهارم**» (۱۳۸۲)، تهران: سازمان عقیدتی سیاسی ارتش ج.ا.ایران، چاپ اول.

٦. بنی‌لوحی، سیدعلی و دیگران (۱۳۷۹)، «**نبردهای شرق کارون به روایت فرماندهان**»، تهران: مرکز مطالعات جنگ سپاه.

۷. بوفر، آندره (۱۹۷٦)، **مقدمه‌ای بر استراتژی**، ترجمه مسعود کشاورز، تهران: دفتر مطالعات وزارت خارجه، چاپ اول، ۱۳٦۹.

۸. بهنام‌گهر، حسین (۱۳۹۰)، «**نیروی هوایی در گذر تاریخ**» تهران: مرکز انتشارات راهبردی نهاجا.

۹. پردیس، سیدرضا، سرتیپ خلبان(۱۳۸۸)، **در غربت جنگیدیم**، تهران: انتشارات ایران سبز.

۱۰. دهقان، احمد (۱۳۷۹)، «**ناگفته‌های جنگ: خاطرات سپهبد شهید علی صیادشیرازی**» تهران: نشر شاهد، چاپ چهارم.

۱۱. پورداراب، سعید و دیگران (۱۳۹۰)، «**تقویم تاریخ دفاع مقدس**» تهران: مرکز اسناد انقلاب اسلامی، جلدهای دوم و سوم.

۱۲. پیکانی، محمدحسین (۱۳۹۱)، «**جنگ شهرها و دفاع موشکی**»، تهران: بنیاد حفظ آثار و نشر ارزش‌های دفاع مقدس.

۱۳. رسولی، فتح‌الله و سیدمجتبی تهامی، (۱۳۸۰)، «**سیاست آمریکا در قبال ایران طی دوره جنگ تحمیلی**» تهران: مرکز اسناد دیپلماسی، انتشارات وزارت امور خارجه.

۱٤. جهان‌فر، رضا (۱۳۹۲)، «**دفاع معجزه‌آسا**»، تهران: نشر آجا، چاپ اول

۱۵. «**جنگ ایران و عراق از نگاه مطبوعات**» (۱۳۸۷)، تهران: پژوهشگاه علوم و معارف دفاع مقدس، انتشارات شکیب، جلد۱ تا ۸.

۱٦. حبیبی، نیک‌بخش (۱۳۹۱)، «**ماهیت قدرت هوایی**» تهران: مرکز انتشارات راهبردی نهاجا.

۱۷. حسینی، سیدمحمد «**پاکبازان عرصه عشق**»، (۱۳۷۲)، «خاطرات پیشکسوتان نهاجا در دفاع مقدس» چاپ‌خانه نهاجا، جلد۱.

۱۸. حسینی، سیدیعقوب و دیگران (۱۳۷۳)، «**ارتش جمهوری اسلامی ایران در هشت سال دفاع مقدس**» تهران: انتشار دفتر ساعس ارتش ج.ا.ایران.

۱۹. دفاتر وقایع شیفت مرکز فرماندهی(معاونت عملیاتی نهاجا) از تاریخ ۱۳۵۷/۹/۲۱ الی ۱۳٦۰/۲/۱۷

۲۰. دل‌افکاران، غلامرضا و همکاران، (۱۳۷۸)، «**تازه‌هایی درباره عکس‌برداری هوایی**»، تهران: سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.

۲۱. دهقانِ‌نیری، فاطمه، (۱۳۹٤)، «**شهروند آسمان: خاطرات سرتیپ۲ خلبان محمود انصاری**» تهران: انتشارات موزه دفاع مقدس.

۲۲. ذاکری، تراب، (۱۳۸۷)، «**اطلاعات در جنگ تحمیلی**»، جلد ۱، انتشارات مرکز آموزشی و پژوهشی شهید سپهبد صیادشیرازی.

۲۳. رشید غلامعلی، «**اطلاعات در جنگ**»، مجله سیاست دفاعی، شماره ۲۳ و ۲٤، تابستان و پاییز ۱۳۷۷.

۲٤. رفیعی، سید علی محمد و مسبوق محمد (۱۳۹٦)، «**آخرین ترفند**» تهران: مرکز انتشارات راهبردی نهاجا.

۲۵. زینلی، نصرالله (۱۳۹٤)، «**آماد و پشتیبانی هوایی در دفاع مقدس**»، جلد اول، تهران: مرکز انتشارات راهبردی نهاجا، چاپ اول

۲٦. ستاری، منصور (۱۳٦۹)، «**پیشگامان پرواز**» تهران: چاپ و انتشارات نهاجا.

۲۷. سعادتی حسین، «**عملیات کربلای۵**» فصلنامه نگین ایران سال هشتم شماره سی ام - پاییز ۱۳۸۸

۲۸. سیاری، حبیب‌اله و دیگران، (۱۳۸۹)، «**تقویم تاریخ دفاع مقدس نداجا**»، تهران: مرکز انتشارات راهبردی نداجا، جلد۲.
۲۹. شوشتری، ابراهیم (۱۳۷٦)، «**حماسه مقاومت: خاطرات خلبان شوشتری از شورش پادگان قلعه‌مرغی**» تهران: نشر شیرازه.
۳۰. شیرمحمد، محسن، (۱۳۹٦)، «**چشمان عقاب**» تهران: مرکز انتشارات راهبردی نهاجا.
۳۱. صبوری، راحله (۱۳۹۰)، «**مهمان صخره‌ها: خاطرات سرهنگ خلبان محمد غلامحسینی**» تهران: انتشارات سوره مهر.
۳۲. طلوعی، مرتضی (۱۳۵۵)، «**تاریخ پنجاه‌ساله نیروی هوایی شاهنشاهی**»، تهران: انتشارات نیروی هوایی، چاپ اول
۳۳. عاقلی، باقر (۱۳۷۷)، «**رضاشاه و قشون متحدالشکل**» تهران: نشر نامک.
۳٤. علایی، حسین (۱۳۹۱)، «**روند جنگ ایران و عراق**» تهران: نشر مرزوبوم، جلد اول و دوم.
۳۵. علی‌بابایی، غلامرضا (۱۳۸۵)، «**تاریخ نیروی هوایی ایران**» تهران: انتشارات آشیان، چاپ دوم.
۳٦. غفوری، علی (۱۳۸۸)، «**تاریخ جنگ‌های ایران**» تهران: انتشارات اطلاعات.
۳۷. قاضی میرسعید، سیدحکمت (۱۳۸۳)، «**چشمی در آسمان: یادمان شهید جواد فکوری**»، تهران: انتشارات ساعس ارتش ج.ا.ایران.
۳۸. قاضی‌میرسعید سیدحکمت (۱۳۸۸)، «**بمبی در کابین: حماسه شهید دوران**» تهران: نشر صریر، چاپ سوم.
۳۹. کبکان، جان (۲۰۰٤)، «**جنگ عراق**» تهران: مرکز انتشارات دانشگاه امام حسین (ع)، چاپ اول، ۱۳۸۷.
٤۰. کوردزمن، آنتونی و آبراهام واگنر (۱۹۹۰)، «**جنگ ایران و عراق، درس‌های جنگ مدرن**»، ترجمه حسین یکتا، تهران: نشر مرزوبوم، جلد دوم، ۱۳۹۰.
٤۱. کوپر، تام و فرزاد بیشاب (۲۰۰٤) «**جنگ ایران و عراق، نبرد در آسمان**» ترجمه سید حسین فرقانی، تهران: انتشارات نیاز دانش.
٤۲. گروه مؤلفین (۱۳۹۳)، «**تاریخ نبردهای هوایی دفاع مقدس**»، تهران: مرکز مطالعات راهبردی نهاجا، جلد اول تا پنجم.

٤۳. گلفام، ابراهیم و قاسم اکبری‌مقدم (۱۳۹۵)، «**یارِ دوست: خاطرات امیر سلیمی**» تهران: انتشارات آتشبار: وابسته به سحآدم آجا.

٤٤. گودرزی، علی‌محمد و دیگران (۱۳۸۷)، «**اعجوبه قرن: زندگی‌نامه و خاطرات شهید مصطفی اردستانی**» تهران: نشر اجا.

٤٥. مراد پیری، هادی / مجتبی شربتی (۱۳۹۱)، «**آشنایی با علوم و معارف دفاع مقدس**» تهران: انتشارات سمت.

٤٦. مزینانیان، محمود و همکاران (۱۳۸۳)، «**از گردان فنی شناسایی تا مرکز تفسیر اطلاعات تصویری**»، تهران: فاشا.

٤۷. مسبوق، محمد (۱۳۹٦)، «**مقایسه توان رزمی ایران و عراق در جنگ ۸ ساله**» تهران: مرکز انتشارات راهبردی نهاجا.

٤۸. مسبوق، محمد و علیرضا جواهری (۱۳۹٤)، «**عملیات مروارید**»، تهران: مرکز انتشارات راهبردی نهاجا، چاپ اول.

٤۹. مصور رحمانی غلامرضا (۱۳٦۸)، «**کهنه سرباز**» تهران: انتشارات رسا، جلد اول.

۵۰. معما، محمد (۱۳۸۹)، «**نبرد در آسمان: خاطرات سرتیپ دوم خلبان فضل‌الله جاویدنیا**»، انتشارات عماد.

۵۱. منصوری‌لاریجانی، اسماعیل (۱۳۸۹)، «**آشنایی با دفاع مقدس**» قم: انتشارات خادم‌الرضا(ع)

۵۲. مهرنیا، احمد (۱۳۸۷)، «**حمله به الولید**»، تهران: سوره مهر، چاپ سوم.

۵۳. مهرنیا، احمد (۱۳۹۱)، «**ستاره‌های نبردهای هوایی**» جلدهای اول و دوم، تهران: سوره مهر، چاپ اول.

۵٤. ناطق، ساسان (۱۳۹۳)، «**آسمان مال من بود: خاطرات امیر بالازاده**» تهران: انتشارات سپهر.

۵۵. نمکی عراقی، علیرضا (۱۳۸۹)، «**نهاجا در دفاع مقدس**» تهران: انتشارات راه سبز،؛ سفارش هیأت معارف جنگ شهید صیاد.

۵٦. هاشمی، علی‌رضا (۱۳۹۰)، «**پایان دفاع آغاز بازسازی، خاطرات هاشمی در سال ۱۳٦۷**»، تهران: دفتر نشر معارف انقلاب.

۵۷. ولایتی، علی‌اکبر (۱۳۷٦)، «**تاریخ سیاسی جنگ تحمیلی عراق علیه ج.ا.ایران**» تهران: دفتر نشر مرکز فرهنگ اسلامی.

۵۸. یاحسینی، سیدقاسم، (۱۳۹۳)، «**پرواز روی خاک: خاطرات سرهنگ منوچهر شیرآقایی**»، تهران: دفتر مطالعات و ادبیات پایداری.

منابع لاتین:

1. Cooper, Tom; Bishop, Farzad (2003 &2004), "Iranian F-4 Phantom II units in combat & F-14 Tomcat units in combat", Osprey Publishing, London
2. Gaston, Bill,(1988) Spy plane and electronic war fare aircraft Salamander, USA.
3. Hubbard, Ronald, Electro (1980) optical tech for autonomous vehicles. University of California.
4. Janie’s Battlefield surveillance sys 1994-95.
5. Military Balance, "International Strategic Studies: From 1979 to 2007", & London: Brasses: 2006.
6. Taylor, Francis,(1993) Introduction to remote sensing, A.P cracknel.

نمایه

آ

آبادان, ۲, ۳۸, ٤٦, ۷۷, ۷۸, ۸۵, ۹٦, ۹۷, ۹۸, ۹۹, ۱۰۰, ۱۰۱, ۱۱۱, ۱۱۳, ۱۲۲, ۱۲۳, ۱۲٤, ۱۲۵, ۱٤۰, ۱٤۲, ۱۵۱, ۱٦۷, ۱٦۸, ۱٦۹, ۱۷۰, ۱۷۲, ۱۷۳, ۱۷٤, ۱۹٤, ۱۹۷, ۲۰۸, ۲۲۹, ۲۵۵, ۲۵٦, ۲۵۷, ۲٦۸, ۲۷۰, ۲۸۲, ۳۳٦, ۳۳۷

آبادن, ۷۷, ۹۷

آبدانان, ۲۳

آذربایجان, ۹, ٤٦, ۱٤۱, ۲۹۱

آذرفر: علیرضا، سروان خلبان،شهید, ۲۷۳

آذرفر: محمدرضا، ستوانیکم خلبان، شهید, ۱٤۸

آراسته: ناصر، سرتیپ, ۳

آژیر: اسماعیل، سرباز، شهید, ۱۸۱

آغاجاری, ۳۸, ٤۰, ۳۱۹

آغاسی‌بیگ: هوشنگ، سرگرد, ۵٤

آقایی: نصرت‌اله، سروان خلبان، شهید, ۱٤۸

آل‌اسحاق: ابوالحسن، پاسدار، شهید, ۲٦۱

آل‌آقا: هاشم، سرهنگ خلبان، شهید, ۲۵۰, ۲۵۳

آلمان, ٦, ۷, ۹, ۱۳۸, ۲۹۳, ۲۹٤

آمریکا, ۳, ٦, ۹, ۱۰, ۱۱, ۱۲, ۱۳, ۱٤, ۱۵, ۲۱, ۲٤, ۲۵, ۲٦, ۲۷, ۳۲, ۳۵, ۵۱, ۵٦, ٦۵, ۱۲۳, ۲۲۳, ۲۹۷, ۲۹۸, ۲۹۹, ۳۰۲, ۳۱۹, ۳۲۱, ۳۲۲, ۳۲٤, ۳۳۰, ۳۳۲, ۳۳۳, ۳۳٤, ۳۳۵, ۳۳٦, ۳۳۷, ۳۳۸, ۳٤٦, ۳٤۷, ۳٤۸, ۳۵۳

آنتونی کوردزمن, ۵۰

آیت الله موسوی اردبیلی, ۳۲۸

ا

ابن‌یمین: سرگرد, ۵٦

ابوموسی: جزیره, ۲٦

اتریش, ۱۳۸

اجلاس سرانکشورهای غیر متعهد, ۲۱٦, ۲۱۸, ۲۲۰

احمدی: ابوالمجد، سروان خلبان، شهید, ۳۲۱

اداره دوم ستاد مشترک ارتش, ۱۱۵

ادراکی: ناصر، سرگرد خلبان, ۲۳۹

ادیبی: خسرو، خلبان، اسیر, ۳۲۷

اراک, ۲٦۰, ۲۷۰, ۳۰۱, ۳۱۰

ارتش بعث عراق, ۳٤, ٤۰, ۵۰, ۵۱, ۷۵, ۲۰۹

ارتفاعات ابوصلیبی‌خات, ۷۹, ۸۱, ۱۸۸, ۱۸۹

ارتفاعات علی‌گره‌زد, ۸۴, ۸۸, ۱۸۸
ارتفاعات میشداغ, ۱۷۶, ۲۳۴
اردانی: داود، سروان خلبان, ۲۴۵
اردستانی: مصطفی، سرلشکر، شهید, ۷۴, ۷۷, ۸۷, ۸۸, ۸۹, ۹۰, ۹۱, ۱۱۴, ۱۵۴, ۱۵۵, ۱۶۶, ۲۰۰, ۲۴۱, ۲۴۲, ۲۸۲, ۲۸۵, ۲۸۶, ۲۹۵, ۳۰۶, ۳۰۸, ۳۰۹, ۳۱۰, ۳۱۱, ۳۱۵, ۳۲۳, ۳۲۷, ۳۳۱, ۳۴۳, ۳۵۶
اروندرود, ۲۱, ۷۷, ۱۹۴, ۲۰۲, ۲۰۶, ۲۷۹, ۲۸۲, ۲۸۶, ۲۸۷
اسدزاده: ابوالفضل، سروان خلبان، شهید, ۲۸۲, ۲۸۵, ۲۸۷
اسرائیل, ۲۵, ۳۲, ۳۷, ۴۱, ۴۲, ۲۰۴, ۲۱۶, ۲۹۷, ۲۹۸
اسکله اَلبَکْر, ۶۸, ۱۲۶, ۱۲۷, ۱۲۸, ۱۲۹, ۱۳۰, ۱۳۱, ۱۳۲, ۱۳۳, ۱۳۵, ۱۳۶, ۲۷۹, ۲۹۹
اسکندری: علی‌اکبر، سرهنگ خلبان, ۱۶۶; محمود، خلبان, ۲۳, ۲۰۱, ۲۱۷, ۲۱۹, ۲۲۰
اسلام‌آباد, ۳۸, ۳۱۸, ۳۴۳, ۳۴۴
اسلامی‌نیا: عباس، ستوانیکم خلبان, ۷۲
اسماعیلیان: علی، سرگرد خلبان, ۳۳۶
اشکان: علی، سرهنگ, ۲۶۹
اصغرپور: محمدحسن، استواردوم، شهید, ۱۱۹
اصفهان, ۹, ۱۲, ۱۳, ۳۸, ۴۰, ۴۱, ۴۶, ۵۳, ۵۴, ۸۴, ۱۴۰, ۱۴۷, ۱۵۵, ۱۶۶, ۲۰۷, ۲۳۰, ۲۳۴, ۲۴۴, ۲۵۳, ۲۵۶, ۲۶۱, ۲۶۸, ۲۷۷, ۲۹۴, ۲۹۵, ۳۰۱, ۳۱۰, ۳۱۱, ۳۱۵, ۳۱۸, ۳۱۹, ۳۳۴, ۳۴۵
اعظمی: محمدعلی، ستوانیکم خلبان، اسیر, ۲۰۴
اعلایی: حسین، پاسدار, ۲۰۲, ۲۴۱, ۲۵۴, ۲۵۹, ۲۶۲, ۲۷۵, ۲۹۰, ۲۹۴, ۳۲۲, ۳۲۶, ۳۵۵
افشین‌آذر: حسن،سروان خلبان، شهید, ۷۱
اقبال‌خواه: محمود، سروان خلبان, ۳۴۵
اقبالی: علی، سرگرد خلبان، شهید, ۵۴, ۱۱۶
اقبالی: محمود، سرباز، شهید, ۱۱۹
اکبری: عباس، سرگرد خلبان، شهید, ۳۴۱, ۳۴۲, ۳۵۵
اکرادی: سروان خلبان, ۱۳۴
اکرمی: محمد، سرباز، شهید, ۱۸۱
الجزایر, ۷۷
اله مراد: غلامرضا، سرباز، شهید, ۱۷۱
امارات متحده عربی, ۲۵۱, ۳۲۲
امانی: عبداله، سروان, ۱۲۰
امجدیان: علی، ستوانیکم خلبان، شهید, ۲۰۰, ۲۰۳
امیراحمدی: سرتیپ, ۸

امین اسکندری: عباس، سراوان، شهید, ۱۸۱
امینی‌نسب: مهیار، ستواندوم خلبان, ۳۲٤
اندیمشک, ۷۸, ۸۳, ۹۰, ۹۵, ۱۲٤, ۱۲۵, ۳۰۵, ۳۱۰, ۳۳۳
انقطاع: جهانگیر، ستوانیکم خلبان، شهید, ۱۹۹, ۲۰٤
انگلستان, ۷, ۹, ۳۰, ۳۲, ۳۲۲
اهواز, ۸, ۳۸, ٤۰, ٤۱, ٤٦, ٤۹, ۵٤, ۷۷, ۷۸, ۷۹, ۸۲, ۸۳, ۸٤, ۹۳, ۹۷, ۹۸, ۱۱۱, ۱۱۳, ۱۱۹, ۱۲۰, ۱۲٤, ۱۲۵, ۱۳۹, ۱٤۰, ۱٤۱, ۱٤۲, ۱٤٤, ۱٤۵, ۱٤٦, ۱٤۸, ۱٤۹, ۱٦۸, ۱٦۹, ۱۷۰, ۱۷۱, ۱۷۳, ۱۷٤, ۱۷۵, ۱۷٦, ۱۷۷, ۱۷۸, ۱۷۹, ۱۸۱, ۱۸٤, ۱۸٦, ۱۸۷, ۱۸۸, ۱۸۹, ۱۹۰, ۱۹۵, ۱۹٦, ۱۹۷, ۲۰۳, ۲۰۵, ۲۰٦, ۲۰۸, ۲۲۹, ۲۳۹, ۲۵۵, ۲٦۸, ۲۸۸, ۲۹۵, ۳۱۹
ایتالیا, ٦, ۱۳, ۲۸, ۱۳٦, ۱۳۷, ۲۵۲
ایزدستا: فریدون، سرهنگ خلبان, ۱۵۱, ۱۵۲, ۱۵۳, ۱۵۵, ۱٦۲
ایلام, ۳۸, ۱٤۰, ۲۰۵, ۲۰٦, ۲۲۵, ۲٤٤, ۲۵٦, ۲٦۱, ۲۷۰, ۲۷۳, ۲۷٤, ۳۲۷, ۳۳۱
ایلخانی: علی، ستوان۱، شهید, ۲۳
ایمانیان: علی‌اصغر، سرتیپ, ۱۵, ۱٦

ب

بابایی: عباس، سرلشکر، شهید, ۸, ۱۲, ۵٦, ۷۳, ۷٤, ۹۰, ۱۱۰, ۱٦٦, ۲٤۰, ۲٤۱, ۲٤۲, ۲٤۳, ۲٤٤, ۲۵۰, ۲۵۲, ۲۵۳, ۲٦۱, ۲۷۲, ۲۷۳, ۲۷۷, ۲۸۰, ۲۸۵, ۲۹۱, ۲۹۵, ۳۰٤, ۳۰۸, ۳۰۹, ۳۱۰, ۳۱۱, ۳۱۲, ۳۱۵, ۳۲٦, ۳۲۷, ۳۲۸, ۳۲۹, ۳۵۵
بازرگان: عطاءالله، سرتیپ, ۳۰۲, ۳۰۳
باستانی: غلامحسین، ستوانیکم خلبان, ۲۲
باغچیان: مرتضی، پاسدار، شهید, ۲٤۵
باقر: محسن، سرگرد خلبان، شهید, ۳۳٦
باقری: اصغر، ستوانیکم خلبان, ۱۵٦
باقری: امیربهمن، سرلشکر خلبان, ۱۵, ۲۵
باقری: ناصر، ستوانیکم خلبان, ۲۱۷, ۲۱۹, ۲۲۰
باکری: حمید، پاسدار، شهید, ۲٤۵
باکری: مهدی، پاسدار، شهید, ۲٦۱
بالازاده: صمدعلی، سرهنگ خلبان, ۷۲, ۸۷, ۹۰, ۲٦۷
بالگرد ا.بی-۲۱۲, ۱۳۰, ۱۳۵
بالگرد آ.بی-۲۱٤, ۲۹۵
بالگرد اِس اِچ-۳دی, ۱۳۰, ۱۳٤, ۱۳۵
بالگرد بی۲۱٤ سی, ۱٤
بالگرد شنوک, ۱۳, ۳۵, ۲٤۲, ۲٤۵, ۲۸۱
بالگرد کبرا, ۱۳, ۹۳
بالگرد کبری, ۲۹۱, ۳٤٤, ۳٤۵

بانه, ۲۴۴, ۲۴۶, ۲۶۱
باهری: سیروس، سرتیپ خلبان, ۳۲۷, ۳۴۱
بحرین, ۲۵۲, ۳۲۰, ۳۲۲, ۳۳۴, ۳۴۷
بختیار: شاپور, ۱۴, ۱۵, ۲۲
بختیاری: حسن،سرهنگ خلبان, ۳۲۷
بختیاری: علی، سروان خلبان، شهید, ۱۳۷, ۱۳۸, ۱۴۷
بختیاری: مسعود، سرتیپ۲, ۳
براتپور: فرج‌اله، سرگرد خلبان, ۵۵, ۱۴۴, ۱۴۵, ۱۴۶, ۱۴۸, ۱۵۰, ۱۵۳, ۱۵۴
بربری: اسدالله، سروان خلبان, ۷۲
بزرگی: ولی‌الله، خلبان، شهید, ۲۸۲
بستان, ۷۸, ۸۰, ۸۵, ۹۲, ۱۰۰, ۱۱۲, ۱۱۳, ۱۶۱, ۱۶۸, ۱۷۴, ۱۷۵, ۱۷۶, ۱۷۸, ۱۸۱, ۱۸۲, ۲۲۹, ۲۵۵
بشاش: مسلم، سرباز، شهید, ۱۸۱
بشیری: علی‌اکبر، خلبان، شهید, ۷۲
بصره, ۲۵, ۲۹, ۵۵, ۵۷, ۶۴, ۶۶, ۶۸, ۷۴, ۹۷, ۱۰۳, ۱۰۵, ۱۱۰, ۱۲۹, ۱۴۰, ۱۴۱, ۱۶۸, ۱۷۰, ۱۷۷, ۱۷۸, ۱۹۳, ۱۹۵, ۱۹۶, ۲۰۵, ۲۲۶, ۲۲۹, ۲۴۱, ۲۴۲, ۲۴۳, ۲۴۵, ۲۴۷, ۲۵۶, ۲۵۷, ۲۶۰, ۲۶۱, ۲۶۲, ۲۷۴, ۲۷۸, ۲۷۹, ۲۸۱, ۲۸۳, ۲۸۴, ۲۸۷, ۲۹۷, ۳۰۶, ۳۰۷, ۳۱۲, ۳۱۳, ۳۱۶, ۳۱۹, ۳۳۰
بغداد, ۲۱, ۲۵, ۲۸, ۲۹, ۳۹, ۴۰, ۵۵, ۵۷, ۶۴, ۶۵, ۶۶, ۶۷, ۶۸, ۶۹, ۱۰۸, ۱۲۴, ۱۴۹, ۱۵۷, ۱۷۷, ۲۰۴, ۲۰۵, ۲۱۶, ۲۱۷, ۲۱۸, ۲۱۹, ۲۲۰, ۲۲۲, ۲۲۵, ۲۴۶, ۲۵۷, ۲۵۸, ۲۵۹, ۲۶۰, ۲۶۴, ۲۶۸, ۲۶۹, ۲۸۹, ۲۹۴, ۲۹۷, ۳۳۳, ۳۴۶
بقایی: حبیب، سرگرد خلبان, ۱۱۴, ۲۷۸
بن‌جواد طالبی: رضا، سرتیپ۲ خلبان, ۳۰۵
بندر ام‌القصر, ۶۶, ۶۸, ۲۷۹, ۳۱۷
بندر گناوه, ۲۹۶, ۲۹۹, ۳۱۸
بندرامام, ۲۰۶
بهادران: جعفر، سرگرد خلبان, ۱۸۰, ۳۰۵
بهبهان, ۱۴۰, ۲۰۸, ۳۱۹, ۳۳۳
بهمنی: حسن، پاسدار، شهید, ۲۶۱
بیروت, ۱۵۷
بیطرف: علیرضا، سروان خلبان، شهید, ۲۴۲, ۲۵۳
بیک‌محمدی: بیژن، سرگرد خلبان، شهید, ۳۳۷, ۳۴۲

پ

پاسگاه خان‌لیلی, ۲۳, ۷۶, ۱۲۲
پاسگاه عبدالخان, ۲۳۹
پاسگاه میمک, ۲۳, ۷۶, ۱۲۲
پاکروان: احمد، سروان خلبان, ۲۵۳
پاکزادیان: سیدحسین، سرباز، شهید, ۱۸۱
پایگاه پنجم امیدیه, ۱۳, ۲۴, ۳۸, ۴۱, ۱۰۱, ۱۰۵, ۱۰۶, ۱۱۹, ۱۵۱, ۱۶۶, ۱۶۸, ۱۷۱, ۱۸۷, ۱۹۷, ۱۹۸, ۲۰۰, ۲۰۳,

۲۷۷, ۲۸۰, ۲۸۲, ۲۸۶, ۲۸۷, ۲۸۹,
۲۹۵, ۳۰۶, ۳۰۷, ۳۰۸, ۳۱۰, ۳۱۱,
۳۱۲, ۳۱۳, ۳۱٤, ۳۳٦
پایگاه خاتمی اصفهان, ۱۲, ٤۰
پایگاه دهم چابهار, ۱۳, ۲۳۸
پایگاه شاهرخی همدان, ٤۰, ۸۷
پایگاه ششم شکاری بوشهر, ۱۲, ۲٤, ۳۸,
٤۰, ٤۱, ٤٦, ٥٤, ٥٥, ٦٤, ٦۹, ۷۲, ۷۷,
۸۰, ۸٦, ۹۲, ۹٦, ۹۹, ۱۰۰, ۱۰۱, ۱۰٤,
۱۰٦, ۱۱۰, ۱۱۳, ۱۲۳, ۱۲٤, ۱۲٥,
۱۲٦, ۱۲۷, ۱۲۸, ۱۳۰, ۱۳۸, ۱٤۰,
۱٤۲, ۱٤۳, ۱٤۷, ۱٤۹, ۱٦۲, ۱٦٥,
۱٦٦, ۱٦۹, ۱۷۲, ۱۷۳, ۱۹۷, ۱۹۹,
۲۰۰, ۲۰۳, ۲۰۷, ۲۲۹, ۲۳۷, ۲٥۲,
۲٥۹, ۲۷۳, ۲۷۷, ۲۸۰, ۲۸۱, ۲۸۲,
۲۸۳, ۲۸٤, ۲۹۱, ۲۹۹, ۳۰۱, ۳۰٤,
۳۰٥, ۳۲۳, ۳۲٥
پایگاه نهم بندرعباس, ۱۲, ۲۰, ۱۰۰, ۱۲٦,
۱۲۷, ۱٦٦, ۲٥۱, ۲۸۱, ۳۳٦, ۳٤۸
پایگاه هشتم شکاری اصفهان, ۱۲, ٤٦,
۱٥٥, ۱٦٦, ۲٤۰, ۲٤٤, ۲٥۳, ۲۷۱
پایگاه هفتم هوایی شیراز, ۱٦٦, ۲۲۱, ۲۳۱,
۲۷۲, ۲۷۷, ۳۳۳
پایگاه هوایی تبریز, ۱۱٦, ۱٦٦, ۲٥۷, ۲٥۹,
۲۹۲
پایگاه هوایی دزفول, ۲۱, ۸۰, ۸۱, ۸۲, ۸۳,
۸٥, ۹۰, ۹٤, ۹٥, ۱۲۲, ۱۲٤, ۱٤٤,
۱٤٥, ۱۷۱, ۱۷۹, ۱۸۰, ۱۹۲, ۱۹۳,
۲۰۳, ۲۲٦, ۲۳۳, ۲۳۹, ۳۰٥
پایگاه هوایی وحدتی, ۸۷, ۸۸, ۹۲, ۹۳
پدافند غیرعامل, ۱۸۱, ۲٥۰
پردیس: سیدرضا، سرتیپ خلبان, ۷۳, ۳۲۷,
۳۳۱
پروژه سجیل, ۲۹۹, ۳۰۱, ۳۰۲, ۳۰۳, ۳۰٤,
۳۰٥
پریمی: حسین، سرباز، شهید, ۱۸۱
پسیان: محمد تقی‌خان، کلنل, ٦
پل تنومه, ۹٦, ۱۰٤, ۱۰٥, ۱۷۳
پل نادری, ۸۰, ۸۲, ۸٦, ۹۲, ۹٥, ۱۲٤
پل‌دختر, ۲٤٤, ۳٤٤
پنجوین, ۱۱۳, ۱۱٤, ۲۷٤
پهلوی اول, ٦, ۸
پهلوی دوم, ۸
پوررضایی: جلیل، سرگرد, ٥٦
پورفرزانه: محمدرحیم، سرهنگ, ۱٤٥
پورگلچین: قاسم، سرهنگ خلبان, ۱٤٥,
۱٥۰, ۱٥٤, ۱٦٦
پیرانشهر, ۳۸, ۱٥۱, ۲٥٥
پیرزاده: غلامرضا، سرگرد خلبان، اسیر, ۳۳۰
پیروز: پرویز، سرهنگ, ۲٥

ت

تبریز, ۸, ۳۸, ٤۰, ٤۱, ٤٥, ٥۲, ٥٤, ٦٤,
٦٦, ٦۷, ٦۸, ٦۹, ۷۲, ۷٤, ۷٦, ۸٦, ۸۷,
۸۸, ۱۰٤, ۱۰۹, ۱۱۳, ۱۱٥, ۱۳۷, ۱٤۱,

۱٤۸, ۱٥۱, ۱٥٤, ۱٥٥, ۱٥٦, ۱٦٦,
۲۲۷, ۲۳۰, ۲۳۳, ۲۳٤, ۲٤۲, ۲٥٦,
۲٥۷, ۲٥۸, ۲٥۹, ۲٦۱, ۲۸۱, ۲۸٤,
۲۸۷, ۲۹۱, ۲۹۲, ۲۹۳, ۲۹٥, ۲۹٦,
۳۱٤, ۳۲٦, ۳۲۷, ۳۲۸, ۳۳٤
تپه‌سبز, ۱۷٦
ترابی‌نژاد: محمد، سروان خلبان، شهید, ۲٤٥
ترکیه, ۲٥, ٦۹, ۱۰۹, ۱٥۱, ۱٥٤, ۱٦۰,
۲۰۰, ۲۳۳, ۲۹۱, ۲۹۳, ۲۹٤
تقی‌یی: محمدعلی، سرباز، شهید, ۱۸۱
تنب بزرگ و کوچک: جزایر, ۲٦
تنگ چزابه, ۱۷٦, ۱۸۲, ۲٤۰
تنگه هرمز, ۱۳۷, ۳۲۱, ۳۳۹
تهران, ٥, ٦, ۸, ۹, ۱۰, ۱۲, ۱٤, ۱٥, ۱٦,
۱۹, ۲۱, ۲٦, ۲۷, ۳۳, ۳٥, ۳۸, ۳۹, ٤۰,
٤۱, ٤۳, ٤٥, ٤۷, ٤۸, ٤۹, ٥۰, ٥۱, ٥۸,
٥۹, ٦۲, ۷۰, ۷۲, ۷۳, ۷۷, ۸۳, ۸۷, ۸۹,
۹۰, ۹۱, ۹۲, ۹٥, ۹۷, ۹۸, ۱۰۳, ۱۰۸,
۱۱۰, ۱۱۱, ۱۱۳, ۱۱۸, ۱۲٤, ۱۲٦,
۱۳۷, ۱۳۸, ۱٤۱, ۱٤٤, ۱٤٦, ۱٥۱,
۱٥٤, ۱٦۲, ۱٦۳, ۱٦٦, ۱٦۷, ۱٦۸,
۱۷۳, ۱۸٦, ۱۸۹, ۱۹۱, ۱۹٥, ۲۰٤,
۲۰٦, ۲۱۷, ۲۲۲, ۲۲۳, ۲۲۷, ۲۳۰,
۲۳۳, ۲۳۹, ۲٤۱, ۲٤٦, ۲٤۷, ۲٥۱,
۲٥۲, ۲٥۳, ۲٥٤, ۲٥٦, ۲٥۸, ۲٥۹,
۲٦۰, ۲٦۲, ۲٦۳, ۲٦٦, ۲٦۸, ۲٦۹,
۲۷۰, ۲۷۱, ۲۷٥, ۲۸۱, ۲۸۲, ۲۸٦,
۲۸۹, ۲۹۰, ۲۹۱, ۲۹٤, ۲۹٥, ۳۰۸,
۳۲۰, ۳۲۲, ۳۲٦, ۳۲۸, ۳۲۹, ۳۳۲,
۳۳٤, ۳۳٥, ۳٤۰, ۳٤۲, ۳٤٤, ۳٤۷,
۳٤۸, ۳٥۳, ۳٥٤, ۳٥٥, ۳٥٦
توانگریان: اکبر، سروان خلبان, ۱۰۱, ۱٤٦, ۲۱۷
تویه‌درواری: عباس، سروان خلبان, ۳٤۲
تیپ۲ زرهی, ۷۸, ۸۰, ۸۲, ۸٤, ۹۱, ۹٤, ۹٦, ۱۲٤
تیپ٥٥ هوابرد, ۱۷۷, ۱۸٦
تیپ٥۸ ذوالفقار, ۲۲۸
تیپ۸۴ پیاده, ۲۲۸

ث

ثابتی: هوشنگ، سرهنگ, ۱۷, ۱٦۰

ج

جاویدنیا: فضل‌الله، سرتیپ خلبان, ۳۱۲, ۳٥٦
جدّی اردبیلی: غفور، سرگرد خلبان، شهید, ۱۰۱
جراح: علیرضا، ستواندوم خلبان, ۳۲۳
جزایر مجنون, ۲٤۱, ۲٤۲, ۲٤۳, ۲٤٥, ۲٤۷, ۲٤۹, ۲٥٤, ۲٦۰, ۲٦۱, ۲٦۲, ۲۸۸, ۳۳۲, ۳٤۰, ۳٥۰
جزیره فارسی, ۳۲۲, ۳٤۷
جعفربای: سروان خلبان, ۱٤۸

جفیر, ۱۴۰, ۱۴۱, ۱۴۲, ۱۶۹, ۱۹۶, ۱۹۷, ۱۹۸, ۲۰۰
جلال‌آبادی: فتح‌اله،ستوانیکم خلبان, ۱۷۸
جلالیه, ۱۴۰, ۱۴۲, ۱۷۷
جمشیدی: سرهنگ, ۱۴۵
جنگ الکترونیک, ۳۶, ۴۸, ۱۴۲, ۲۰۴, ۳۳۴, ۳۳۸
جنگ جهانی اول, ۵, ۳۳۲
جنگ جهانی دوم, ۹
جنگ شهرها, ۳, ۲۰۵, ۲۴۶, ۲۴۷, ۲۵۲, ۲۵۵, ۲۵۸, ۲۶۳, ۲۶۵, ۲۶۶, ۲۶۷, ۲۶۸, ۲۷۱, ۲۹۶, ۳۱۰, ۳۴۸, ۳۵۳
جنگ شیمیایی, ۲۸۴, ۳۱۷, ۳۳۱
جنگ نفت‌کش‌ها, ۲, ۲۰۵, ۲۴۷, ۲۴۸, ۲۵۰, ۲۵۲, ۲۷۷, ۳۱۹, ۳۲۰, ۳۲۲, ۳۲۵
جهان‌آرا: محمد، پاسدار، شهید, ۱۷۵
جهانشالو: علیمراد، ستوانیکم, ۷۱
جوانمردی: محمد، ستوانیکم خلبان, ۱۵۷, ۱۹۰, ۱۹۱
جورکی: هادی، ستوانیکم خلبان، شهید, ۹۰

چ

چمران: دکتر، شهید, ۱۱۹, ۱۴۳, ۱۴۴, ۱۶۴
چنانه, ۷۸, ۸۰, ۹۰, ۹۲, ۹۵, ۱۸۴, ۱۸۵, ۱۸۶, ۱۹۳
چهرازی: اصغر، سرباز، شهید, ۱۸۱
چولانیه, ۱۸۱

ح

حاتمیان: پرویز، ستوانیکم خلبان, ۷۱
حاج‌عمران, ۲۳۴, ۲۷۴, ۳۱۶, ۳۳۱, ۳۴۰
حبیبی: نیک‌بخش، سرتیپ, ۴, ۷۰, ۱۰۳, ۳۵۴
حجتی: محمد، ستوانیکم, ۷۱
حزین: عباس، سرتیپ خلبان, ۷۳, ۲۷۲
حسین‌پور: ستوان خلبان, ۸۹
حسین‌زادگان: کرامت‌الله، ستوانیکم، شهید, ۱۱۹
حسینی: سروان خلبان، شهید, ۲۸۷
حسینی: سیدحسن، سروان خلبان، شهید, ۷۳, ۲۷۲
حسینی: ناصر، سرتیپ, ۳
حسینی: یداله، ستوانیکم خلبان, ۱۸۰
حفار, ۱۶۲, ۱۶۸, ۱۷۳
حق‌مدد میلانی: علی‌اصغر، سروان خلبان, ۲۴۵
حلبچه, ۲۶۵, ۳۳۰, ۳۳۱, ۳۳۲, ۳۳۵
حمیدیه, ۸۵, ۱۸۹
حیدری: خالد، ستوانیکم، شهید, ۵۷, ۱۱۲
حیدری: سرشاد، ستوانیکم خلبان, ۲۲۲
حیدری: سیدعلی‌اکبر، شهید, ۱۱۸
حیدریان: کیومرث، ستوانیکم خلبان, ۱۴۹

خ

خادم همدانی: اسماعیل، ستوانیکم، شهید, ۱۱۹
خادمی: ارسلان، سروان خلبان, ۲۹٦
خارک, ۷۳, ۱۲۷, ۱۲۸, ۲۰٦, ۲۳۷, ۲٤۸, ۲۵۰, ۲۵۹, ۲۷۷, ۲۷۹, ۳۰۰, ۳۰۱, ۳۰۵, ۳۱۸, ۳۱۹, ۳۲۳, ۳۲٤, ۳۳۳
خاک‌نگار: داریوش، سرگرد خلبان, ۳۳٦
خامنه‌ای: سید علی؛ آیت‌الله, ۳
خانپور: منصور، سروان خلبان, ۲۹٦
خاورمیانه, ۱۲, ۱۳۸, ۲۱۷, ۲٤۸, ۳۳۲
خرم آباد, ۱۲٤
خرمشهر, ۲, ۲۱, ۳۸, ٤٦, ۷۷, ۷۸, ۷۹, ۸۰, ۹٦, ۹۷, ۹۸, ۹۹, ۱۰۰, ۱۱۰, ۱۱۱, ۱۱۳, ۱۲۰, ۱۲٤, ۱۲۵, ۱٤۱, ۱۷۵, ۱۹۵, ۲۰۰, ۲۰۱, ۲۰۲, ۲۰٤, ۲۰۵, ۲۰۸, ۲۱۷, ۲۳۰, ۲٤۷, ۲۷۸, ۲۸۳, ۲۸٦, ۳۳۵, ۳٤۲, ۳٤۳
خسروشاهی: ستوانیکم خلبان, ۲۱۷
خسروی: خلبان، شهید, ۱۱۰
خضرایی: محمود، سرهنگ خلبان، شهید, ۱۲۰, ۱۵٦, ۱٦٦, ۲٤۰, ۲۸۸
خطیبی: فریدون، سروان خلبان, ۱۹۸, ۲۰۳
خلجی: حسین، ستوانیکم, ۱۰۱
خلعتبری: حسین، سرگرد خلبان، شهید, ۱۰۹, ۱۱۰, ۲۷۲
خلیج فارس, ۱۲, ۱٤, ۲۱, ۲۵, ۳۲, ٦۵, ٦۸, ۷۳, ۹٦, ۱۲٦, ۱۲۷, ۱۲۸, ۱۲۹, ۱۳۲, ۱۳۳, ۱۳٤, ۱۳۵, ۱۳٦, ۱۳۷, ۱۷۲, ۲۳۱, ۲۳۷, ۲٤۷, ۲٤۸, ۲٤۹, ۲۵۰, ۲۵۱, ۳۰۵, ۳۱۷, ۳۱۹, ۳۲۰, ۳۲۱, ۳۲۲, ۳۲۳, ۳۲٤, ۳۳٤, ۳۳٦, ۳۳۷, ۳۳۸, ۳۳۹, ۳٤۳, ۳٤٦, ۳٤۷, ۳٤۸
خلیلی: حسین، سرتیپ۲ خلبان, ۱, ٤, ۲٤۳, ۳۲۳, ۳۲٤
خور موسی, ۷۳
خوزستان, ۳۰, ۵۹, ٦٦, ٦۸, ٦۹, ۷۰, ۷٦, ۷۷, ۷۹, ۸۰, ۸۱, ۸٦, ۹۹, ۱۰۰, ۱۰٤, ۱۰۵, ۱۲۰, ۱۲۲, ۱۲۳, ۱۲٤, ۱۲۵, ۱۳۹, ۱٤۰, ۱٤۲, ۱٦۱, ۱۷٤, ۱۷۵, ۱۸٤, ۱۹۳, ۱۹٤, ۱۹٦, ۱۹۷, ۲۰۰, ۲۲٦, ۲٤۷, ۲۵۵, ۲۵۷, ۳٤۳
خوش‌بین: یونس، سرگرد خلبان، شهید, ۹۳
خوش‌قدم: حجت الله، ستوانیکم, ۲۰
خوی, ۲۹۲, ۳۱۹
خیرخواه: داریوش، سرگرد, ۱٦٤

د

دادپی: مهدی، سرهنگ خلبان, ۱٦۲, ۱٦۵, ۱٦٦, ۳۲۷
دارخوین, ۸۰, ۱۰۱, ۱۱۱, ۱٤۳, ۱٦۷, ۱٦۸, ۱٦۹, ۱۷٤, ۱۷۸, ۱۹۵, ۱۹٦
دافوس, ۲۰

دانشپور: محمد، سرگرد, ۵٤, ٦۷, ۳۰۹, ۳۱۱
دانشکده خلبانی, ۱۱, ۲۲۳, ۲۲٤, ۲۷۷, ۳۲۳, ۳۲٤
درویش: عبدالرزاق، سرهنگ خلبان، شهید, ۲۸۷
دزفول, ۲٤, ۳۸, ٤۰, ٤۱, ٤٦, ٤۹, ۵۲, ۵٤, ٦٤, ٦٦, ٦۹, ۷۱, ۷۲, ۷۷, ۷۸, ۷۹, ۸۰, ۸۲, ۸۳, ۸٤, ۸٦, ۸۷, ۸۸, ۸۹, ۹۱, ۹۲, ۹۳, ۹٤, ۹۵, ۱۰۰, ۱۰٤, ۱۱۲, ۱۱۹, ۱۲۰, ۱۲۳, ۱۲٤, ۱۲۵, ۱٤۰, ۱٤۱, ۱٤۲, ۱٤۳, ۱٤٤, ۱٤۷, ۱٤۸, ۱٦٦, ۱٦۹, ۱۷۱, ۱۷۲, ۱۷۵, ۱۷۹, ۱۸٤, ۱۸۵, ۱۸٦, ۱۸۷, ۱۸۸, ۱۸۹, ۱۹۱, ۱۹۳, ۱۹۷, ۱۹۸, ۲۰۰, ۲۰۳, ۲۲۹, ۲۳٤, ۲۳۸, ۲٤۱, ۲٤۲, ۲۵۵, ۲۵٦, ۲۵۷, ۲۵۸, ۲۵۹, ۲٦۸, ۲۸۰, ۲۸۱, ۲۸۲, ۲۸۳, ۲۸۷, ۲۹۵, ۳۰۱, ۳۰۵, ۳۱۰, ۳٤٤
دشت‌عباس, ۸۰, ۸٦, ۹۰, ۹۲, ۱۸۵, ۱۸۹
دلال‌خوش: سروان خلبان، شهید, ۲۷۹
دل‌حامد: ابراهیم، ستوانیکم خلبان، شهید, ۷۲, ۲۳۷, ۲۳۸
دل حامد: حسین، سروان خلبان، شهید, ۷۲, ۲۳۷, ۲۳۸
دلخواه‌اکبری: باقر، سروان خلبان, ۲٦۸, ۲٦۹
دمشق, ۱۵۲, ۱۵۵
دهخوارقانی: نصرت‌اله، سرگرد, ۵٤, ۹۲, ۹۳
دهقان: پرویز، سروان خلبان, ۲۷۳
دهلاویه, ۱۱۹, ۱۸۱
دهلران, ۳۸, ٤٦, ۷۹, ۸۰, ۸۱, ۸۳, ۸۵, ۸۸, ۸۹, ۹۵, ۱۱۹, ۱۸۹, ۱۹۵, ۲۰٦, ۲۵۵, ۲۵٦, ۲۷۹, ۳٤۰
دهنادی: علی، سرهنگ, ۲۰, ۱٦۲, ۲۲۳, ۲٦٦
دوران: عباس، سرهنگ۲ خلبان، شهید, ۱۰۹, ۱۱۰, ۱۳۷, ۲۱۷, ۲۱۸, ۲۱۹, ۲۲۰, ۲۷۲, ۳۵۵
دوشان‌تپه, ۷, ۸, ۱٦۲
دیانت‌فر: اکبر، ستوانیکم, ۱۲۰

ذ

ذوالفقاری: حسین، سروان, ۲۰٤
ذوالفقاری: سرگرد خلبان, ۱٦۰, ۱٦۱, ۱٦۲, ۱۸٤, ۲۸۹
ذوالفقاریه, ۱٦۸
ذوقی: مهدی، سروان خلبان، شهید, ۳٤۱, ۳٤۲

ر

رادار دهلران, ۷۷, ۷۹, ۸۰, ۸۱, ۸۲, ۸۳, ۸۸
رامهرمز, ۲۵٦, ۳۱۰
رجایی: محمد،شهید, ۱٦٤
رجایی خراسانی: سعید, ۳۲۷

رحیم صفوی: محسن، پاسدار, ۲٤۱, ۲۸۵, ۳۱٤
رحیمی: سیاوش، سرهنگ, ۱٦٦
رستمی: شهرام، سرتیپ خلبان, ۱٦٦, ۲۳۱, ۳۰۳, ۳۱۱
رشیدی: علی اکبر، ستوان۲ خلبان، شهید, ۲۳
رضایی: ستوانیکم خلبان، شهید, ۷۳;
سیدمحمد، سرباز، شهید, ۱۸۱, ۱۸۲, ۲٦۱, ۳۰۷
رضوانی: ناصر، سرتیپ خلبان, ۱۱۲, ۱٦۰, ۱٦۱, ۲۸۹, ۳۵۳
رفیعی: سید علی‌محمد، ستوانیکم خلبان, ۲۳۱, ۲٦٦, ۳۳۲, ۳۵٤
رمضانی: احمد، سروان، شهید, ۱٤۸;
عباس، سروان خلبان, ۲۹٦
رنجبر: خلبان، شهید, ۱۰۹, ۱۱۰
رهنما: یحیی، کارمند، شهید, ۱٤۸
روادگر: منوچهر، سرگرد خلبان، اسیر, ۱۹۹, ۲۰۳, ۲۰٤
روحانی: حسن، دکتر, ۲۵۸, ۲۹۸, ۳۱٤
رود بهمنشیر, ۷۷, ۹۸, ۱۲۳, ۱٤۰
رود کرخه‌کور, ۱٤۲, ۱٤٤
روستا: کاظم، ستوانیکم خلبان، شهید, ۱۳۵
روسیه, ٦, ۷
روندی: کورش، ستوان خلبان, ۱٤۵
رئیسی: محمود، ستوان خلبان, ۸۷

ز

زارع‌نژاد: محمد، سروان خلبان, ۲۹۲, ۲۹۳
زارع‌نعمتی: محمد، سروان، جاویدالاثر, ۲۳, ۲٤, ٤۹
زجاجی: اکبر، پاسدار، شهید, ۲٤۵
زرین‌دست: حسین، سرباز، شهید, ۱۸۱
زکی‌خانی: هوشنگ، سرتیپ خلبان, ۸۷
زمانی: اکبر، سرتیپ خلبان, ۲۰۱
زنجانی: امیر، ستوان خلبان, ۸۷
زندی: محمد، سرهمافر۳، شهید, ۱٤۸
زنگنه: مجتبی، سرگرد خلبان, ۱٦٦
زین‌القوس, ۷٦
زینعلی: نصرالله، خلبان, ۳۵, ۲٤۵
زینل‌کش, ۷٦

س

سابله, ۷۸, ۱۱۲, ۱۷۸
ساجدی: کیان، سروان خلبان, ۱۱۰
سازمان ملل, ۲۱, ۲۱٦, ۲۵۰, ۲۵۲, ۳۰۰, ۳۲۱, ۳۲۷, ۳۳۲, ۳٤٦, ۳٤۷, ۳۵۱
سازمان هواپیمایی نظامی ایران, ٦
ساعی: عبدالحسین، استوار۲، شهید, ۱٤۸
سپاه پاسدارن, ۲٤۳, ۳۲۲
سپه‌پور: مهدی، سرتیپ خلبان, ۱۰
سپهر: چنگیز، سروان خلبان،شهید, ۸۹, ۹۰, ۹۱

ستاری: منصور، سرلشکر،شهید, ۳۷, ۱۱۰, ۲۴۲, ۲۴۴, ۲۹۵, ۳۰۲, ۳۰۵, ۳۱۴, ۳۱۵, ۳۵۴
سخایی: یزدان، ستوانیکم، شهید, ۲۷۳
سرپل‌ذهاب, ۲۵۵, ۳۴۳
سعیدی: رضا، سرهنگ خلبان, ۱۳۷, ۱۳۸, ۱۶۶, ۲۴۰
سفیدموی‌آذر: اصغر، سرهنگ خلبان, ۲۴۰, ۳۴۵
سقز, ۵۴, ۲۴۴
سلطانی‌طباطبایی: سید شهاب الدین، سرگرد خلبان، شهید, ۹۳
سلیمانی: علی‌محمد، سرهنگ۲ خلبان، شهید, ۲۳۷
سلیمانیه, ۲۹, ۳۰, ۱۱۶, ۱۶۸, ۱۶۹, ۲۶۴, ۳۳۰, ۳۳۱, ۳۳۵, ۳۳۷, ۳۴۹
سلیمی: سرلشکر, ۱۴۴, ۳۵۵
سماجا, ۳۶
سمندریان: یوسف، سروان خلبان, ۲۹۶
سنندج, ۳۸, ۵۴, ۲۰۶, ۲۶۱, ۲۷۰, ۳۲۲
سوباشی: ایستگاه رادار, ۴۶, ۲۰۷, ۲۶۱, ۳۴۵, ۳۴۶
سوریه, ۳۲, ۱۵۰, ۱۵۱, ۱۵۲, ۱۵۳, ۱۵۵, ۱۵۶, ۱۵۷, ۲۸۸
سوسنگرد, ۷۹, ۸۰, ۹۳, ۱۱۷, ۱۱۸, ۱۴۰, ۱۴۱, ۱۴۲, ۱۶۹, ۱۷۴, ۱۷۶, ۱۷۷, ۱۷۹, ۱۸۱, ۱۹۴, ۲۵۵
سومار, ۱۰۸, ۱۱۳, ۲۲۵, ۲۲۶, ۲۳۴, ۲۷۴, ۳۴۳
سیری: جزیره, ۲۵۰, ۳۱۸, ۳۲۲, ۳۳۶, ۳۴۷

ش

شادگان, ۱۱۱, ۱۶۸, ۱۶۹, ۱۷۱
شاکر: سرلشکر, ۳۵
شاه‌صفی: حسن، سرتیپ خلبان, ۳
شاهگدی: رجب‌علی، سرباز، شهید, ۱۱۹
شاهی: وحید، سرباز، شهید, ۱۸۱
شرهانی, ۲۷۴
شریفی: سیدابراهیم، ستوانیکم خلبان, ۱۳۰, ۱۳۲, ۱۳۳
شعبانی: مجید، ستوانیکم خلبان, ۲۹۳
شعیبیه, ۷۴
شفیعی: سرهنگ, ۱۰۲
شلمچه, ۲۲, ۷۷, ۷۸, ۸۰, ۹۶, ۹۸, ۱۰۱, ۱۱۳, ۱۲۸, ۱۹۶, ۱۹۹, ۲۴۱, ۲۵۵, ۲۷۸, ۳۰۷, ۳۰۸, ۳۱۰, ۳۱۳, ۳۱۴, ۳۱۶, ۳۳۷, ۳۳۸, ۳۴۲, ۳۴۳, ۳۴۹
شمس‌بیگی: سرگرد، شهید, ۲۳
شهرکرد, ۳۸
شهرکی: سروان خلبان, ۱۶۸, ۳۴۱
شهری: مجتبی، سرهنگ خلبان, ۳۴۱
شورچه: منصور، ستوانیکم خلبان, ۱۹۸, ۲۰۳
شورشیرین, ۳۱۶

شوروی, ۸, ۱۲, ۲۵, ۲۷, ۳۰, ۳۱, ۳۲, ۵۱, ۶۶, ۹۲, ۱۲۸, ۱۳۷, ۲۸۸, ۳۱۹, ۳۲۱, ۳۲۲
شوش, ۷۹, ۸۹, ۹۰, ۹۲, ۹۵, ۱۲۴, ۱۷۶, ۱۸۶, ۱۸۸, ۱۸۹, ۲۳۹
شوشتری: ابراهیم، استوار, ۹, ۳۵۵
شیراز, ۹, ۴۰, ۴۱, ۵۳, ۵۴, ۱۰۶, ۱۳۷, ۱۴۰, ۱۴۷, ۱۶۶, ۲۳۰, ۲۳۱, ۲۵۱, ۲۵۳, ۲۵۶, ۲۷۱, ۲۷۲, ۲۷۷, ۲۹۵, ۲۹۹, ۳۰۰, ۳۰۱, ۳۱۹, ۳۳۳, ۳۴۲, ۳۴۶
شیرآقایی: منوچهر، سروان خلبان, ۷۳, ۹۷, ۳۵۶
شیرچی: سروان خلبان, ۷۳
شیمیایی, ۳, ۹۶, ۲۰۵, ۲۴۵, ۲۴۷, ۲۴۹, ۲۵۰, ۲۶۱, ۲۶۲, ۲۷۱, ۲۸۱, ۲۸۴, ۳۱۳, ۳۲۷, ۳۳۱, ۳۳۲, ۳۳۳, ۳۳۵, ۳۴۰, ۳۴۳, ۳۴۸, ۳۵۰

ص

صادق‌پور: حبیب، سرهنگ خلبان, ۱۶۶, ۲۹۴
صالح اردستانی: علی‌اصغر، سروان خلبان, ۲۵۶
صالح‌آباد, ۷۶, ۲۳۴, ۲۵۶, ۳۱۶, ۳۲۷
صالحی: محمد، سروان،شهید, ۵۷, ۱۱۲
صحتی: داود، ستوانیکم خلبان, ۲۵۲
صدیق: هوشنگ، سرهنگ خلبان, ۱۱۲, ۱۶۴, ۱۶۶, ۲۲۴, ۲۳۹, ۲۹۱, ۳۰۳, ۳۰۴, ۳۰۵, ۳۱۴
صدیقیان: سعید، ستوانیکم خلبان, ۱۸۰
صیادشیرازی: علی، سرهنگ،سپهبد، شهید, ۷, ۲, ۳, ۴۵, ۷۳, ۸۲, ۸۳, ۱۴۲, ۱۴۴, ۱۷۶, ۱۸۲, ۱۹۵, ۱۹۶, ۲۳۰, ۲۴۳, ۳۲۷, ۳۴۴, ۳۴۵, ۳۵۳, ۳۵۴

ط

طالب‌دوست: فریدون، سرهنگ خلبان, ۱۶۶
طالب‌مهر: حسن، سرگرد خلبان، شهید, ۲۰۰, ۲۰۳
طالبیان: سیدجعفر، خلبان, ۱۴۵
طاهری: جهانبخش، سروان خلبان، شهید, ۲۵۲, ۲۷۳; سرهنگ خلبان, ۲۴۵
طباطبائی: صادق, ۱۵۲
طرح ابوذر, ۲۵
طرح البرز, ۵۲
طرح ذوالفقار, ۲۵, ۱۲۶, ۱۲۷
طرح قادسیه, ۴۴, ۷۵, ۷۹
طرح نبرد البرز, ۲۴, ۲۵, ۵۳, ۶۲, ۶۴, ۶۹, ۷۰, ۷۷
طلائیه, ۱۴۰, ۱۴۱, ۲۰۰, ۲۴۱, ۲۴۳, ۲۷۹, ۳۰۸, ۳۴۰

ظ

ظهوریان عشقانی: محمد، استوار، شهید, ۱۴۸

ظهیرنژاد: قاسمعلی، سرتیپ, ۹۵, ۱۲۱, ۱۶۰, ۱۶۱, ۱۸۲, ۲۰۵

ع

عابدین: عباس، سرهنگ, ۱۶۶, ۲۴۰, ۳۱۴
عادل‌پور: غلام‌علی، سرگرد خلبان، شهید, ۲۴۵
عادلی: اسدالله، سرگرد خلبان, ۲۵۱, ۳۰۵, ۳۴۶
عالیدایی: بیژن، سروان خلبان, ۱۴۹
عباسیان: خسرو، سروان, ۸۷
عبدالشاهی: غلامحسین، ستوان، شهید, ۱۶۳
عبیری: ابوالقاسم، ستوانیکم خلبان, ۲۴۵, ۲۴۶, ۲۶۹
عتیقه‌چی: محمد، سروان خلبان, ۱۹۰
عربستان, ۴۰, ۶۵, ۲۵۰, ۳۲۲, ۳۲۷, ۳۳۳, ۳۳۷, ۳۵۱
عربیان حسین‌آبادی: اکبر، کارمند، شهید, ۱۸۱
عرفان: سعید، سرباز، شهید, ۱۸۱
عرفانی: نصراله، سروان خلبان, ۱۱۶
عروجی: غلامحسین، ستوانیکم، شهید, ۷۱
عزیزی: جعفر، سروان خلبان, ۳۲۷
عسگری: اسماعیل، سرگرد خلبان, ۱۴۹
عشقی‌پور: خدابخش، سروان, ۷۲
عصاره: ایرج، سرهنگ خلبان, ۲۴۰, ۳۳۱
عقبایی: محمد، سرگرد خلبان, ۳۰۳, ۳۰۴
عقیلی: سرهنگ خلبان, ۲۴۲, ۲۴۵
علم‌الهدی: حسین، شهید, ۱۴۴
علمی: رضا، ستوانیکم خلبان, ۲۹۱
علمی: عباس، خلبان، اسیر, ۲۹۱
علی‌پور: سرهنگ خلبان, ۱۶۶
علیدادی: مجید، ستوانیکم خلبان, ۱۰۴, ۱۰۵, ۱۰۷, ۱۰۸
علیزاده طباطبایی: محمود، دکتر, ۳۲۵
علی‌مازندرانی: فریدون، سرگرد خلبان, ۳۰۳
علی‌مراد: قربان، سروان, ۱۲۰
عمرانی: ماشاالله، سرهنگ, ۵۲, ۸۷, ۲۲۱
عملیات اشکان, ۱۲۷, ۱۲۸
عملیات انتقام, ۵۲, ۵۳, ۵۴, ۵۵, ۵۹, ۶۱
عملیات بدر, ۲, ۲۰۳, ۲۰۸, ۲۲۵, ۲۲۹, ۲۵۲, ۲۵۴, ۲۵۵, ۲۵۶, ۲۵۷, ۲۵۸, ۲۶۰, ۲۶۱, ۲۶۲, ۲۶۳, ۲۶۵, ۲۷۳, ۲۷۴, ۲۷۸
عملیات بیت‌المقدس, ۱۹۳, ۱۹۷, ۲۰۰, ۲۰۲, ۲۰۶
عملیات بیت‌المقدس - شبح۳, ۹۶, ۱۳۹, ۱۸۴, ۱۹۳, ۱۹۶, ۱۹۹, ۲۰۲, ۲۰۳, ۲۰۴, ۲۰۶, ۳۳۷, ۳۳۸
عملیات توکل, ۱۴۲, ۱۶۷
عملیات ثامن‌الائمه - شبح۱, ۱۲۲, ۱۳۹, ۱۶۷, ۱۷۰, ۱۷۳, ۱۸۲
عملیات حمله به الولید, ۲, ۱۳۹, ۱۵۰, ۱۵۱, ۱۵۷, ۲۰۴, ۳۵۶

عملیات خیبر, ۲, ۱۷۷, ۱۹۴, ۱۹۷, ۲۰۸, ۲۲۵, ۲۲۹, ۲۳۶, ۲۳۹, ۲۴۰, ۲۴۱, ۲۴۲, ۲۴۳, ۲۴۴, ۲۴۵, ۲۴۶, ۲۴۷, ۲۴۹, ۲۵۴, ۲۶۰, ۲۶۱, ۲۷۸, ۳۱۰, ۳۳۲
عملیات رمضان - شبح۴, ۲, ۲۰۵, ۲۰۶, ۲۰۷, ۲۰۸, ۲۱۶, ۲۲۵, ۲۴۰, ۲۴۳, ۲۷۸
عملیات شهید صفری, ۱۲۷, ۱۲۸
عملیات طریق‌القدس - شبح۲, ۱۳۹, ۱۷۵, ۱۷۸, ۱۷۹, ۱۸۰, ۱۸۱, ۱۸۲, ۱۸۳, ۲۶۱
عملیات عبور از خط سرخ, ۲, ۱۳۹, ۲۱۶
عملیات فتح‌المبین, ۹۲, ۱۳۹, ۱۸۳, ۱۸۴, ۱۸۷, ۱۹۲, ۱۹۳, ۱۹۴, ۲۹۵, ۳۴۰
عملیات قادر, ۲۷۴, ۲۷۵
عملیات کربلای۴, ۳, ۲۹۷, ۳۰۵, ۳۰۶, ۳۰۷
عملیات کربلای۵, ۳, ۲۲۸, ۲۳۳, ۲۳۴, ۲۷۷, ۳۰۷, ۳۰۸, ۳۰۹, ۳۱۰, ۳۱۱, ۳۱۲, ۳۱۳, ۳۱۴, ۳۱۶, ۳۱۹, ۳۳۰, ۳۳۷, ۳۵۴
عملیات محرم - شهاب۱, ۲, ۲۲۵, ۲۲۸, ۲۲۹, ۲۳۰, ۲۳۱, ۲۳۴, ۲۷۸
عملیات مرصاد, ۲۹۵, ۳۰۵, ۳۴۳, ۳۴۴, ۳۴۶, ۳۵۱
عملیات مروارید, ۲, ۶۱, ۱۲۵, ۱۲۶, ۱۲۷, ۱۲۹, ۱۳۰, ۱۳۵, ۱۳۶, ۱۳۷, ۲۴۷, ۲۷۲, ۳۵۶
عملیات مسلم ابن عقیل - شبح۶, ۲, ۲۲۷, ۲۲۸, ۲۳۴
عملیات مسلم‌بن‌عقیل, ۲۲۵, ۲۲۸
عملیات نصر, ۶۸, ۱۳۹, ۱۴۱, ۱۴۲, ۱۴۳, ۱۴۴, ۱۴۵, ۱۴۶, ۱۴۷, ۱۴۸, ۱۴۹, ۳۴۵
عملیات نصر۶, ۳۱۶, ۳۲۶
عملیات نصر۷, ۳۲۶
عملیات هوایی شفق, ۲۷۸
عملیات والفجر۱۰, ۳۳۰, ۳۳۱, ۳۳۵, ۳۴۰
عملیات والفجر۸, ۳, ۲۳۳, ۲۷۷, ۲۷۸, ۲۸۰, ۲۸۲, ۲۸۳, ۲۸۴, ۲۸۵, ۲۸۶, ۲۸۷, ۲۸۸, ۲۹۶, ۲۹۷, ۲۹۸, ۳۰۹, ۳۱۰, ۳۱۱, ۳۱۷, ۳۳۰
عهدنامه ۱۹۷۵, ۲۲, ۷۷
عین‌خوش, ۸۰, ۸۳, ۸۵, ۸۷, ۸۸, ۹۰, ۹۵, ۱۸۸, ۲۲۸
عین‌خوش, ۷۸, ۸۰, ۸۴, ۸۸, ۱۸۶, ۲۲۸, ۳۴۰
عیوضی: ولی‌اله، سروان، شهید, ۱۱۹

غ

غازی: حسن، پاسدار، شهید, ۲۴۵
غفاری: خسرو، سرتیپ خلبان, ۱۵۳, ۱۵۴, ۱۹۰, ۱۹۱, ۲۴۷, ۲۶۸, ۲۶۹

غفوری: مختار، ستوانیکم خلبان, ۲۵۲, ۲۷۳
غلامحسینی: محمد، سرهنگ خلبان, ۱۹, ۳۵۵
غلامی: بهروز، پاسدار، شهید, ۲٤٥

ف

فاو, ٤٤, ٦٨, ۱۲۹, ۱٦۰, ۱٦۱, ۱٦۷, ۲٥۲, ۲۷۸, ۲۸۱, ۲۸۲, ۲۸۳, ۲۸٤, ۲۸٥, ۲۸۷, ۲۸۸, ۲۹۳, ۲۹۸, ۳۰٦, ۳۱۷, ۳۳٤, ۳۳٥, ۳۳٦, ۳۳۷, ۳٤۸
فتاحی: سروان خلبان، شهید, ۲۹۱
فتح‌نژاد: سروان خلبان، شهید, ۷۳, ۲٦۱
فتوحی: علیرضا، سروان خلبان, ۳۲۱
فخار: ابراهیم، سروان خلبان، شهید, ۲۰٤
فرانسه, ٦, ۷, ۹, ۲۷, ۲۸, ۳۰, ۳۲, ۲٥۲
فرزانه: مرتضی، سرگرد خلبان, ۱٦٦
فرسیابی: فرج‌الله، سرتیپ خلبان, ۱۹, ۸۷, ۱۱۱, ۱٦۰, ۱٦۱, ۲۳۹, ۲۸۹
فرماندهی اطلاعات و شناسایی فاشا, ۱۷, ۲۲۹, ۳٥٦
فرهادی: سیدداود، سروان خلبان, ۳٤٥
فرهمند: اسدالله، سرگرد خلبان، شهید, ۳۱٤
فعلی: بیژن، سروان خلبان، شهید, ۲۳
فکه, ۷۹, ۸۰, ۸٥, ۱۷٥, ۱۸٤, ۱۹۳, ۱۹٥, ۲۰۰, ۲۲۹, ۲۳٤, ۲۳۸, ۲٤۱, ۳٤۰
فکوری: جواد، سرهنگ خلبان، شهید, ۱٥, ۳۲, ٥۰, ٦۸, ۸۷, ۱۲۱, ۱٤٥, ۱٤٦, ۱٥٤, ۱٥۸, ۱٦۰, ۱٦۱, ۱٦٤, ۱٦٥, ۱۷۱, ۱۷۲, ۱۷۳, ۱۷٥, ۲۲۱, ۳٥٥
فلاحی: احمد، سروان, ۲۷۸
فلاحی: ولی‌اله، سرتیپ, ٥۲, ۱۰۲, ۱۲۱, ۱٦۰, ۱٦٤, ۱۷٥
فولی‌آباد, ۱۷۷, ۱۷۹, ۱۸۱
فیاضیه, ۱٤۰

ق

قاسمی: محمدرضا، سرباز، شهید, ۱۸۱
قاسمیان: عبدالعلی، سرهنگ, ۲٥
قانعی: بهرام، سرگرد خلبان, ۳۱۲
قرارگاه خاتم‌الانبیا, ۳۷, ۱۷۷, ۲٤۰, ۲٤۱, ۲٤۲, ۲٤٤, ۲٥۸
قرارگاه رمضان, ۲۹۷, ۳۳۰
قرارگاه فتح, ۱۸٥, ۱۸۸, ۱۹۳, ۱۹٦, ۲۰٦, ۳۳۱
قرارگاه فجر, ۱۱, ۱۸۸, ۱۹۳, ۲۰٦, ۲۸۰, ۳۰۷
قرارگاه قدس, ۱۸٦, ۱۸۸, ۱۹۳, ۱۹٦, ۲۰٦, ۳۳۱
قرارگاه کربلا, ۱۷٥, ۱۸٤, ۱۸٥, ۱۸٦, ۱۸۸, ۱۹۲, ۱۹۳, ۱۹٥, ۱۹٦, ۲۰٦, ۲۰۸, ۲۳٦, ۲٤۱, ۲٤۳, ۲٤٤, ۲٦۰, ۲۸۰, ۲۸۱, ۲۸۲, ۲۸٤

قرارگاه مقدم نزاجا, ۹۵, ۱۱۳, ۱٤۷, ۲۲۷, ۳٤٤
قرارگاه نجف, ۲۳٦, ۲٤۰, ۲٤۱, ۲٤۲, ۲٤۳, ۲٤٤, ۲٦۰
قرارگاه نصر, ۱۸۵, ۱۸۸, ۱۹۳, ۱۹٦, ۱۹۷, ۱۹۸, ۲۰٦, ۲۸۰
قرارگاه نوح, ۲٦۰, ۲۸٤, ۳۰۸
قزوین, ۱۳۹, ۱٤۲, ۱٦۱, ۱۸۱, ۲٤۱, ۲٦۰, ۲۷۰
قصرشیرین, ۳۸, ۷٦, ۲۲۷, ۲۵٦
قطر, ۲۲۳, ۳۲۲
قطعنامه۳٤۸, ۲۲
قطعنامه۵۹۸, ۳, ٤٤, ۳۲۱, ۳۲۲, ۳۳٤, ۳٤۰, ۳٤۱, ۳٤۳, ۳٤٤, ۳٤٦, ۳۵۱
قلعه‌مرغی, ۸, ۹, ۳۵۵
قم, ۲٦۸, ۲۷۰, ۳٤۷, ۳۵٦
قناعت‌پیشه: عبدالرحمان، سروان خلبان, ۲۵۲, ۲۹٤
قهستانی: محمدحسین، سرگرد خلبان، شهید, ٦۸, ۱٤۹
قیاسی: مصطفی، ستواندوم خلبان, ۳۲۳, ۳۲٤
قیدیان: محمود، سرهنگ, ۲۵, ۱٦۲, ۱٦۵

ک

کارخانه‌های هواپیماسازی, ۷
کارون, ۹۷, ۹۸, ۹۹, ۱۰۰, ۱۰۱, ۱۱۱, ۱۲۲, ۱٤۲, ۱٤۳, ۱٦۲, ۱٦۷, ۱٦۸, ۱٦۹, ۱۷۲, ۱۷۳, ۱۷٤, ۱۷۷, ۱۸۲, ۱۹٤, ۱۹۵, ۱۹٦, ۱۹۸, ۳۰٦, ۳۵۳
کازرون, ۲۹۹
کازرونی: امیر، سروان خلبان, ۳۰۵, ۳٤٦
کاشف: محمد، ستوانیکم خلبان, ۱۰۱
کاظمی: ناصر، سرگرد خلبان, ۲۲۲
کاظمیان: منصور، ستوانیکم خلبان، اسیر, ۲۱۷, ۲۱۸, ۲۱۹
کاکاوند: محمدابراهیم، سرهنگ خلبان, ۱٦٦
کُتّاب: احمد، سروان خلبان, ۸۹, ۹۰
کرخه: رود, ۷۷, ۷۸, ۸۲, ۸٤, ۸۵, ۸٦, ۸۷, ۸۸, ۹۱, ۹۲, ۹۳, ۹٤, ۹۵, ۱۱۱, ۱۱۲, ۱۲۲, ۱۲٤, ۱٤۲, ۱۸۱
کردستان, ۹, ۲۵, ۷۵, ۱۰٤, ۲۹۷
کرکوک, ۳۹
کرم: محمدرضا، خلبان، شهید, ۷۲
کرمانشاه, ۹, ۳۸, ٤۱, ۵٤, ۱۰٤, ۱۰۹, ۱۱۳, ۱٤۸, ۲۲۷, ۲۵۷, ۲٦۱, ۲۷۰, ۳٤٤, ۳٤۵
کشواد: محمدرضا، سرهنگ، شهید, ۲۸۸
کفیل: اصغر، استوار۲، شهید, ۱۸۱
کلاهدوز: یوسف، سرهنگ، شهید, ۱۷۵
کماسی: سروان، شهید, ۷۸, ۱۲٤
کمالی دهکردی: اردشیر، سرباز، شهید, ۱۸۱
کمان-۹۹, ۲, ۲۲, ۵۲, ٦۱, ٦۳

کنگرلو: محمود، سرتیپ خلبان, ۱۹, ۲۰, ۱۴۲, ۱۶۸, ۱۸۴
کهریزک, ۱۷۳
کهنه‌ریگ, ۲۲۵, ۲۲۷, ۲۲۸, ۲۳۴
کوپال: عبدالرضا، ستوانیکم خلبان، شهید, ۱۴۹
کودتای نقاب - نجات قیام ایران بزرگ, ۲۲, ۷۴, ۷۵, ۱۶۴
کوشک, ۸۰, ۱۱۹, ۱۴۰, ۱۹۹, ۲۰۷, ۲۷۹, ۳۰۸, ۳۴۰, ۳۴۲
کوهدشت, ۲۴۴
کویت, ۱۷۸, ۲۵۰, ۳۱۹, ۳۲۱, ۳۲۲, ۳۳۷, ۳۴۷, ۳۴۸, ۳۵۱
کیانی: محمدعلی، ستوانیکم خلبان, ۲۴۵, ۲۷۸
کی‌سی۷۰۷, ۱۳
کیمیاگر: وحید، سرتیپ, ۲۵
کیوانی: سهراب، سرهنگ, ۱۶۵

گ

گچساران, ۳۰۰, ۳۳۳
گراوند: اسماعیل، سروان خلبان، شهید, ۲۳۷
گردان آر.تی.اِس, ۱۷
گردان۱۱ شناسایی تاکتیکی, ۱۶, ۱۷, ۹۳, ۱۲۶, ۲۸۸
گردان۱۴۸ پیاده, ۸۰
گردان۱۶۵, ۹۷, ۱۲۰
گردان۲۱ شکاری, ۷۱
گردان۳۱ پایگاه شکاری همدان, ۲۳, ۲۲۶, ۲۴۲
گردان۴۱ شکاری, ۹۳, ۲۲۶
گردان۶۱ شکاری, ۱۳۰, ۱۹۹, ۲۰۳, ۲۰۷
گردان۶۱ نگهداری, ۱۰۱
گروه رزمی۱۳۸, ۹۴
گروه رزمی۳۷, ۹۴
گروه رزمی۴۲۱, ۱۳۱
گروه رزمی۴۲۱, ۱۲۷
گنجی: علی‌محمد، سرباز، شهید, ۱۱۹
گودرزی: ستوانیکم خلبان, ۸۹, ۱۳۴, ۲۸۶, ۳۵۶
گیلان‌غرب, ۳۸, ۲۵۵, ۲۶۱, ۳۴۲, ۳۴۳

ل

لارک: جزیره, ۳۱۸, ۳۲۲, ۳۳۴, ۳۴۷
لاوان: جزیره, ۲۵۰, ۳۰۰, ۳۲۲, ۳۳۶
لبنان, ۲۰۴, ۲۱۶, ۲۹۷
لشکر عاشورا, ۲۶۲, ۳۰۷
لشکر ولی عصر, ۲۶۲
لشکر۱۶ زرهی قزوین, ۱۴۱, ۱۴۲, ۱۴۳, ۱۶۱, ۱۷۶, ۱۷۷, ۱۷۸, ۱۸۱, ۱۹۶, ۱۹۸, ۲۹۰
لشکر۲۱ حمزه, ۹۲, ۹۳, ۹۶, ۱۹۸, ۲۲۸, ۲۷۴, ۲۸۶, ۳۴۰
لشکر۷۷ پیاده, ۸۰, ۱۶۷, ۱۶۸, ۱۶۹, ۱۷۱, ۱۷۲, ۱۷۳, ۱۷۴, ۲۹۰, ۳۴۰

لشکر۸۱ زرهی کرمانشاه, ۷۶, ۱۰۹, ۱۱۳, ۲۲۶, ۲۲۸, ۲۹۰
لشکر۸۸ زرهی سیستان و بلوچستان, ۲۷۵
لشکر۹۲ زرهی, ۷۹, ۸۰, ۸۴, ۹۸, ۱۲۰, ۱۴۲, ۱۷۷, ۱۷۸, ۱۸۱
لشگری: حسین، ستوانیکم خلبان، سرلشکر شهید, ۲۳, ۲۴
لطفی: سیروس، سرهنگ, ۱۶۱, ۲۴۱
لوزی: خلیل، سرباز، شهید, ۱۱۹

م

مارد, ۷۸, ۹۷, ۱۱۱, ۱۴۳, ۱۶۸, ۱۶۹, ۱۷۲, ۱۹۶
ماهشهر, ۳۸, ۷۲, ۷۷, ۷۸, ۹۶, ۹۷, ۱۰۱, ۱۲۴, ۱۲۷, ۱۲۸, ۱۲۹, ۱۳۶, ۱۶۸, ۱۷۱, ۱۷۲, ۱۷۴, ۱۷۷, ۱۹۶, ۲۴۹, ۲۵۷, ۲۵۹, ۳۳۴, ۳۴۱
محبی: ایرج، سروان خلبان، شهید, ۱۴۸
محسن‌زاده: علی، سرباز، شهید, ۱۸۱
محققی: منوچهر، سرگرد، شهید, ۱۳۷, ۱۴۷, ۱۴۹
محلاتی: حجت‌الاسلام، شهید, ۲۸۸
محمدزاده: عیسی، ستوانیکم خلبان، شهید, ۲۷۲
محمدی: محمود، سرگرد, ۲۲۲
محمدی: علی‌اکبر، خلبان, ۲۹۴

م

محمدی آزاد: منصور، سرگرد خلبان، شهید, ۲۸۲, ۲۸۷
مرادی: احمد، سرگرد خلبان, ۲۵۳, ۲۹۴
مرادی: ارسلان، سرگرد خلبان, ۱۰۴, ۱۰۵, ۱۰۶, ۱۰۷, ۱۰۸
مراغه, ۱۱۷
مردانی: جعفر، سروان خلبان، شهید, ۱۶۳
مرکز آموزش‌های هوایی شهید خضرایی, ۱۱۸
مریوان, ۲۵۶, ۲۷۰, ۳۳۱
مساعد: قاسم، سرگرد خلبان, ۱۶۶
مستشاران آمریکایی, ۱۱, ۱۶۰
مستشاری: مهرداد، سرگرد خلبان, ۱۷۵
مسجد سلیمان, ۱۰۹, ۲۵۵, ۳۳۳
مشمایی: محمدرضا، کارمند، شهید, ۱۸۱
مشهد, ۸, ۹, ۵۳, ۸۰, ۲۹۵
مشیری: داود، سرتیپ۲, ۴
مشیری: ستوانیکم خلبان, ۱۴۸
مصر, ۳۲, ۴۰, ۴۱, ۵۸, ۱۶۴, ۲۵۲, ۲۶۱
مطلق: صابر، ستوانیکم خلبان، شهید, ۲۷۳
معزی: بهزاد، سرهنگ خلبان, ۱۶۴
معنوی: داود، استواریکم، شهید, ۱۴۸
معنوی‌نژاد: اکبر، سرگرد خلبان, ۲۴۵
معینی‌پور: محمدحسین،سرهنگ, ۱۶۴, ۲۳۹

مفتخری: حسن، سروان خلبان، شهید, ۱۳۵
مقربیان: ستوانیکم خلبان, ۳۴۲
مک‌فارلین - ایران کنترا, ۲۹۷, ۲۹۸, ۲۹۹, ۳۰۶, ۳۳۰
ملامحمدی: محمدتقی، سرباز، شهید, ۱۸۱
ملائک‌صفت: علی‌اصغر، ستوانیکم خلبان، شهید, ۱۴۸
مندلی, ۱۰۸, ۲۲۵, ۲۲۷, ۲۵۶, ۲۷۴, ۳۴۱
مهاباد, ۲۴۴
مهام: محمد، سرهنگ, ۱۵۱
مهرآباد, ۸, ۱۴, ۱۶, ۱۷, ۱۸, ۱۹, ۲۴, ۴۰, ۴۱, ۴۳, ۴۵, ۴۷, ۴۸, ۵۰, ۵۲, ۵۳, ۶۴, ۶۹, ۷۹, ۸۶, ۹۳, ۱۰۴, ۱۰۵, ۱۱۱, ۱۲۰, ۱۴۰, ۱۴۱, ۱۴۸, ۱۵۵, ۱۶۲, ۱۶۶, ۱۷۳, ۱۸۴, ۲۰۹, ۲۲۷, ۲۳۱, ۲۳۹, ۲۴۰, ۲۸۱, ۲۹۸, ۳۰۳, ۳۰۴
مهراسبی: ابوالفضل، ستوانیکم خلبان, ۱۱۶
مهران, شهر, ۲۱, ۲۳, ۷۶, ۸۰, ۱۰۸, ۱۶۱, ۲۳۴, ۲۴۰, ۲۷۸, ۲۸۸, ۲۹۰, ۲۹۱, ۳۱۶
مهرنیا: احمد، سرتیپ خلبان, ۲۱, ۸۷, ۱۴۶, ۱۵۱, ۱۹۱, ۲۰۴, ۲۲۲, ۲۲۳, ۲۴۶, ۲۵۱, ۲۶۶, ۲۸۲, ۲۸۶, ۳۲۹, ۳۵۶
موسوی: سیداسماعیل، سرگرد خلبان, ۱۱۵, ۲۴۲, ۲۴۵
موسوی جزایری: حجت‌الاسلام, ۴۹
موسوی قویدل: سرهنگ, ۲۴۱
موسیان, ۸۰, ۸۳, ۹۵, ۱۹۵, ۲۲۸
موشک اسپارو, ۱۸۸, ۱۸۹, ۱۹۰, ۲۰۰, ۲۰۲, ۲۲۷, ۲۲۸, ۲۵۳, ۲۶۱, ۲۹۴, ۳۲۳, ۳۲۴
موشک اسکاد-بی, ۲۸, ۲۵۸, ۲۵۹, ۲۶۶, ۲۶۸, ۳۱۰
موشک اگزوسه, ۲۴۸, ۲۴۹, ۲۵۱, ۳۱۸, ۳۲۰, ۳۲۲, ۳۳۴
موشک سام۲, ۲۹, ۱۵۹, ۱۶۱, ۱۶۲, ۱۶۳, ۱۶۸, ۱۷۳, ۱۸۴, ۱۹۵, ۲۰۴, ۲۱۸, ۳۱۵
موشک سام۳, ۲۹, ۲۱۸
موشک سام۶, ۲۹, ۸۹, ۹۰, ۹۱, ۹۲, ۱۰۹, ۱۴۱, ۱۶۱, ۱۸۴, ۱۸۵, ۱۸۶, ۱۹۳, ۱۹۸, ۲۱۸, ۲۲۲, ۲۷۸, ۳۴۱
موشک سایدوایندر, ۹۴, ۲۰۲, ۲۵۱, ۲۵۳, ۲۵۸, ۲۹۳, ۲۹۴, ۳۲۳
موشک فونیکس, ۵۳, ۹۴, ۱۳۲, ۱۳۴, ۱۷۲, ۱۷۶, ۱۷۷, ۱۷۸, ۱۷۹, ۱۸۰, ۱۸۵, ۱۸۶, ۱۸۸, ۱۸۹, ۲۰۲, ۲۲۱, ۲۳۱, ۲۳۳, ۲۳۸, ۲۵۶, ۲۶۰, ۲۸۱, ۲۹۴, ۲۹۵, ۳۰۱, ۳۰۳
موشک ماوریک, ۱۰۹, ۱۲۶, ۱۲۷, ۱۳۲, ۱۳۳, ۱۳۴, ۱۸۶, ۲۵۱, ۲۷۲

موشک هاگ, ۱۷۷, ۱۸۱, ۱۸۹, ۱۹۷, ۲۲۹,
۲۳۸, ۲۴۲, ۲۶۰, ۲۶۲, ۲۷۳, ۲۷۹,
۲۸۱, ۲۸۳, ۲۸۵, ۲۸۷, ۲۹۸, ۲۹۹,
۳۰۱, ۳۰۲, ۳۰۳, ۳۰۴, ۳۰۵, ۳۴۵,
۳۴۶
میرزا: داود، سروان, ۱۲۰
میرغفاری: سیدرضا، ستوانیکم، شهید, ۱۱۹
میلان: محمد، سروان خلبان, ۳۴۵
میمک, ۲۳۴, ۲۷۴, ۳۱۶, ۳۲۶, ۳۳۱

ن

نادری: علی‌محمد، سرهنگ خلبان, ۳۲۷
نادری‌نیا: حمید، سروان خلبان، شهید,
۲۳۸, ۲۳۹
ناصحی‌پور: سرگرد خلبان, ۹۰
ناصری: منصور، سرگرد خلبان, ۱۴۲
ناصریه, ۲۹
ناظریان: منصور، ستوانیکم، شهید, ۷۲
نامجو: موسی، سرهنگ، شهید, ۱۷۵
ناو سیمرغ, ۷۳
ناوچه پیکان, ۱۲۹, ۱۳۰, ۱۳۱, ۱۳۲, ۱۳۳,
۱۳۴, ۱۳۵
ناوچه تیران, ۷۳
ناوشکن سبلان, ۳۳۶
ناوشکن سهند, ۳۳۶
نجفی: حسن، سروان خلبان, ۲۹۴
نجفی: عبدالحمید، سروان خلبان, ۲۳۳
نجفی‌رستگار: کاظم، پاسدار، شهید, ۲۶۱
نخجوان: سرهنگ خلبان, ۶
نصیرزاده: عزیز، سرتیپ خلبان, ۳
نظام‌آبادی: رضا، سروان خلبان, ۱۷۸
نعمتیان: میکائیل، سروان خلبان, ۳۳۷
نقدی: ستوان خلبان, ۸۷, ۸۸
نمکی: علیرضا، سرتیپ خلبان, ۴, ۲۷, ۴۵,
۵۸, ۷۶, ۱۴۲, ۱۶۲, ۱۶۷, ۱۷۵, ۱۹۸,
۲۸۱, ۳۵۶
نهاوند, ۲۵۶, ۳۱۰, ۳۴۶
نوروزی: محمدرضا، ستوانیکم خلبان،
شهید, ۲۸۸
نوریانی‌نژاد: محمدحسین، استوریکم،
شهید, ۱۸۱
نیروی هوایی عراق, ۲۸, ۳۹, ۴۱, ۵۱
نیسان, ۱۴۲, ۱۷۶

هـ

هادیان: سلیمان، سرهنگ خلبان, ۲۸۲
هارونی: بیژن، ستوانیکم خلبان، شهید, ۷۲
هاشمی: حسام، سرتیپ, ۳
هاشمی رفسنجانی: اکبر، آیت‌الله, ۱۸۲,
۲۳۶, ۲۵۸, ۲۵۹, ۲۹۸, ۲۹۹, ۳۰۴,
۳۰۷, ۳۳۷, ۳۴۴
هایزر: رابرت، ژنرال, ۱۴
هفت‌تپه, ۳۱۹
همت: ابراهیم، پاسدار، شهید, ۲۴۵
همّتی: محمّدابراهیم، ناوسروان، شهید,
۱۳۲, ۱۳۳

همدان, ۹, ۲۱, ۲۳, ۲۴, ۳۸, ۴۰, ۴۱, ۴۲,
۴۶, ۵۲, ۵۴, ۵۵, ۵۶, ۶۴, ۶۶, ۶۷, ۶۹,
۸۴, ۸۷, ۱۰۴, ۱۱۳, ۱۱۴, ۱۱۶, ۱۴۰,
۱۴۱, ۱۴۲, ۱۴۳, ۱۴۵, ۱۴۸, ۱۵۱,
۱۵۳, ۱۵۶, ۱۶۶, ۱۶۹, ۱۷۲, ۱۹۷,
۲۰۰, ۲۰۵, ۲۰۶, ۲۰۷, ۲۲۶, ۲۲۷,
۲۳۰, ۲۴۴, ۲۵۶, ۲۵۷, ۲۵۹, ۲۶۱,
۲۶۷, ۲۶۸, ۲۷۲, ۳۰۰, ۳۲۷, ۳۴۱,
۳۴۶, ۳۴۴
هواپیمای آر.اف۴, ۱۴, ۱۶, ۱۷, ۱۸, ۲۰,
۳۴, ۸۶, ۹۳, ۱۱۰, ۱۱۱, ۱۲۶, ۱۴۲,
۱۵۹, ۱۶۰, ۱۶۱, ۱۶۲, ۱۶۳, ۱۶۷,
۱۷۵, ۱۸۴, ۱۹۵, ۱۹۷, ۲۰۰, ۲۰۲,
۲۰۸, ۲۳۰, ۲۳۸, ۲۳۹, ۲۷۸, ۲۸۰,
۲۸۸, ۲۸۹, ۲۹۵, ۳۱۳
هواپیمای آر.اف۴ئی, ۱۳, ۷۹, ۱۴۰, ۱۵۵,
۱۷۵, ۱۹۶
هواپیمای آر.اف۵, ۱۶, ۱۷, ۱۸, ۱۴۲, ۱۴۴,
۱۵۹, ۲۸۰, ۳۳۰
هواپیمای آر.تی۳۳, ۱۶
هواپیمای اف۱۴, ۱۲, ۱۳, ۱۴, ۱۶, ۳۴,
۵۳, ۶۴, ۶۷, ۷۰, ۷۳, ۸۲, ۹۴, ۹۸,
۱۰۶, ۱۰۷, ۱۲۷, ۱۳۰, ۱۳۱, ۱۳۲,
۱۳۳, ۱۳۴, ۱۴۰, ۱۴۱, ۱۴۳, ۱۴۷,
۱۵۵, ۱۶۱, ۱۶۳, ۱۶۸, ۱۶۹, ۱۷۰,
۱۷۲, ۱۷۳, ۱۷۴, ۱۷۶, ۱۷۷, ۱۷۸,
۱۷۹, ۱۸۰, ۱۸۲, ۱۸۳, ۱۸۵, ۱۸۶,
۱۸۷, ۱۸۸, ۱۸۹, ۱۹۱, ۱۹۴, ۱۹۶,
۱۹۷, ۱۹۸, ۲۰۰, ۲۰۲, ۲۰۷, ۲۰۸,
۲۲۱, ۲۲۳, ۲۲۸, ۲۳۱, ۲۳۳, ۲۳۴,
۲۳۸, ۲۳۹, ۲۴۱, ۲۴۲, ۲۴۴, ۲۴۹,
۲۵۰, ۲۵۲, ۲۵۳, ۲۵۴, ۲۵۶, ۲۵۷,
۲۶۰, ۲۶۲, ۲۷۱, ۲۷۲, ۲۷۳, ۲۷۷,
۲۷۸, ۲۸۰, ۲۸۱, ۲۸۷, ۲۸۹, ۲۹۳,
۲۹۴, ۲۹۵, ۲۹۶, ۲۹۹, ۳۰۱, ۳۰۲,
۳۰۳, ۳۰۴, ۳۰۵, ۳۰۸, ۳۰۹, ۳۱۱,
۳۱۳, ۳۱۵, ۳۲۲, ۳۲۳, ۳۲۵, ۳۴۳,
۳۴۵, ۳۴۶, ۳۴۸
هواپیمای اف۱۶, ۱۳
هواپیمای اف۲۷, ۳۵, ۴۷, ۱۷۱, ۱۸۷,
۲۵۲, ۲۸۷, ۲۹۵
هواپیمای اف۴, ۱۲, ۱۳, ۱۴, ۱۸, ۲۱, ۲۳,
۵۵, ۵۶, ۶۳, ۶۴, ۷۲, ۷۶, ۸۳, ۸۶, ۹۲,
۹۳, ۹۶, ۹۹, ۱۰۱, ۱۲۷, ۱۳۲, ۱۳۳,
۱۳۴, ۱۳۵, ۱۴۲, ۱۴۴, ۱۴۹, ۱۵۲,
۱۵۳, ۱۵۴, ۱۵۵, ۱۵۹, ۱۶۲, ۱۶۳,
۱۷۴, ۱۸۵, ۱۸۷, ۱۸۸, ۱۹۱, ۱۹۴,
۱۹۶, ۱۹۷, ۱۹۸, ۲۰۰, ۲۰۲, ۲۰۳,
۲۰۷, ۲۰۸, ۲۱۷, ۲۲۱, ۲۲۲, ۲۲۳,
۲۲۶, ۲۲۸, ۲۳۰, ۲۳۱, ۲۳۷, ۲۳۹,
۲۴۲, ۲۴۴, ۲۴۵, ۲۴۶, ۲۴۹, ۲۵۰,
۲۵۲, ۲۵۳, ۲۵۴, ۲۵۶, ۲۵۷, ۲۵۹,
۲۶۱, ۲۶۲, ۲۶۴, ۲۶۵, ۲۶۸, ۲۷۱,
۲۷۲, ۲۷۳, ۲۷۸, ۲۸۰, ۲۸۱, ۲۸۳,

۲۹۱, ۲۹٤, ۲۹۵, ۲۹٦, ۲۹۹, ۳۰۲,
۳۰٤, ۳۰۹, ۳۲۱, ۳۲٦, ۳۲۷, ۳۳۱,
۳۳٦, ۳٤۱, ۳٤۲, ۳٤۵, ۳٤۹
هواپیمای اف٤دی, ۱۳, ۷۳, ۱۰۰, ۱۰۵,
۱٤۸
هواپیمای اف٤ئی, ۱۳, ۳٤, ٦٤, ٦٦, ٦۷,
٦۸, ۷۲, ۷۳, ۱۰۹, ۱۲۷, ۱۳۰, ۱۳۱,
۱٤۰, ۱٤۸, ۱٤۹, ۱۵۳, ۱٦۲, ۱٦۹,
۱۷۲, ۱۷۳, ۱۷٤, ۱۸۷, ۱۸۹, ۱۹۰,
۱۹۷, ۱۹۸, ۱۹۹, ۲۰۰, ۲۰٦, ۲۲۰,
۲٤۳, ۲۵۹, ۲٦۰, ۲۸۲, ۲۸۳, ۳۰۰
هواپیمای اف۵, ۱۲, ۲۱, ٤۹, ٦۳, ٦٤, ٦٦,
٦۷, ۷٦, ۸۳, ۸٤, ۸٦, ۸۷, ۸۹, ۹۱, ۹۲,
۹۳, ۹٤, ۱۰۹, ۱۱٤, ۱۱۵, ۱۱٦, ۱٤۱,
۱٤۲, ۱٤۳, ۱٤٤, ۱٤۷, ۱٤۸, ۱۵٦,
۱۵۸, ۱۷٤, ۱۷٦, ۱۸۵, ۱۸۸, ۱۹۱,
۱۹٤, ۱۹۷, ۲۰۲, ۲۰۸, ۲۲۱, ۲۲۳,
۲۲٦, ۲۲۸, ۲٤۲, ۲۵٤, ۲۵٦, ۲۵۷,
۲۵۸, ۲۵۹, ۲٦۱, ۲٦۲, ۲٦۳, ۲٦٤,
۲٦۵, ۲۷۱, ۲۷۳, ۲۷۸, ۲۷۹, ۲۸۰,
۲۸۱, ۲۸۲, ۲۸٤, ۲۸۷, ۲۹۰, ۲۹۱,
۲۹۲, ۲۹۳, ۲۹۵, ۲۹٦, ۳۰۱, ۳۰٦,
۳۰۸, ۳۰۹, ۳۱۰, ۳۱۱, ۳۱٤, ۳۲٦,
۳۳٦, ۳۳۷, ۳٤۲, ۳٤۳, ۳٤۹
هواپیمای اف۵اف, ۱۳, ۳٤, ٦٤, ۳۰۹,
۳۱۱, ۳۲۸
هواپیمای اف۵بی, ۳٤
هواپیمای اف۵ئی, ۱۳, ۲۳, ۳٤, ٦٤, ۷۱,
۷۲, ۸٤, ۹۰, ۹۲, ۱۱۳, ۱۱٦, ۱٤۰,
۱٤۱, ۱٤۸, ۱۵۵, ۱۷٤, ۱۸۹, ۱۹۸,
۱۹۹, ۲۰۰, ۲۰٦, ۲۲۷, ۲۳۳, ۲٤۲,
۲٤۵, ۲۸۲, ۲۸۳, ۲۸٤, ۲۹۰, ۲۹۲,
۳۰٦, ۳۱۱
هواپیمای اف۸٤, ۱۲, ۱٦٤
هواپیمای اف۸٦, ۱۲, ۲۱, ۱٦٤
هواپیمای آواکس, ۱۳, ۱٤, ٦۵, ٦٦, ۲٤٤,
۲۵۰, ۲۵۷
هواپیمای ایلیوشین۲۸, ۲۹, ۳۱
هواپیمای ایلیوشین۷٦, ۲۹
هواپیمای بوئینگ۷۰۷, ۱۲, ۱۵, ۳۵, ٤۵,
٤۷, ۵۳, ۱٤۰, ۱۵۵, ۱٦۱, ۱٦٤, ۱۸۷,
۲۰۸, ۲۷۷, ۲۸۱, ۳۰۰, ۳۳۳, ۳٤٦
هواپیمای بوئینگ۷٤۷, ۱۲, ۱۵, ۳۵, ٤۵,
٤۷, ۵۳, ۱٤۰, ۱۵۲, ۱۵۳, ۱۵۵, ۱۸۷,
۱۹۱, ۲۵۸, ۲۸۱, ۲۹۱, ۲۹۲, ۲۹۵,
۳٤٦
هواپیمای پی۳.اف, ۱۲, ۱٤, ۲۷۱, ۲۷۳,
۳۳۹
هواپیمای پی۱۳.ف, ۱۲٦
هواپیمای تی‌یو۱٦, ۲۸, ۲۹, ۳۱
هواپیمای تی‌یو۲۲, ۲۸, ۲۹, ۳۱, ٤۵, ٤۷,
٤۸, ۵۰, ۱٤۱, ۲۰۲
هواپیمای سوخو۲۰, ۳۱, ۵۵, ۷۲, ۱۱۲,
۱۵۱

هواپیمای سوخو۲۲, ۳۱, ۴۲, ۱۴۰, ۱۵۱, ۱۷۷, ۱۸۱, ۱۹۷, ۲۰۲, ۲۵۸, ۲۶۲, ۲۷۹
هواپیمای سوخو۲۴, ۳۳۵
هواپیمای سوخو۷, ۲۹, ۳۱, ۱۴۰, ۲۰۲
هواپیمای سی۱۳۰, ۱۲, ۳۵, ۴۵, ۴۷, ۹۷, ۱۴۰, ۱۴۸, ۱۵۶, ۱۷۱, ۱۷۳, ۱۷۴, ۱۷۵, ۱۸۷, ۱۹۱, ۲۰۸, ۲۲۱, ۲۳۴, ۲۵۴, ۲۷۱, ۲۷۳, ۳۳۹, ۳۴۶
هواپیمای میراژ, ۱۶۳, ۱۷۸, ۱۷۹, ۱۸۰, ۱۸۶, ۱۹۴, ۱۹۷, ۱۹۸, ۱۹۹, ۲۰۰, ۲۰۲, ۲۰۷, ۲۲۱, ۲۳۸, ۲۵۱, ۲۶۲, ۲۷۹, ۲۸۹, ۲۹۹, ۳۰۰, ۳۱۲, ۳۱۸, ۳۲۰, ۳۲۲, ۳۲۳, ۳۲۴, ۳۳۴, ۳۳۵, ۳۴۳, ۳۴۶, ۳۵۰
هواپیمای میگ۱۹, ۳۱
هواپیمای میگ۲۱, ۲۸, ۳۱, ۵۵, ۱۴۰, ۱۴۱, ۲۰۲, ۲۷۹, ۳۳۴
هواپیمای میگ۲۳, ۲۷, ۲۹, ۳۱, ۸۳, ۱۳۲, ۱۳۴, ۱۴۰, ۱۴۱, ۱۵۱, ۱۷۹, ۱۸۰, ۱۹۰, ۱۹۴, ۲۰۲, ۲۳۳, ۲۴۶, ۲۵۷, ۲۶۰, ۲۶۲, ۲۷۹, ۲۸۸, ۳۱۴
هواپیمای میگ۲۵, ۱۸۹, ۲۰۲, ۲۰۶, ۲۳۰, ۲۳۱, ۲۳۳, ۲۵۹, ۲۶۰, ۲۶۳, ۲۷۹, ۲۸۱, ۲۹۱, ۲۹۲, ۲۹۳, ۳۰۰, ۳۰۱, ۳۳۵
هواپیمای میگ۲۹, ۱۰۸, ۳۰۵, ۳۳۵, ۳۴۶
هوانیروز, ۱۳, ۴۱, ۸۴, ۹۳, ۱۲۴, ۱۶۷, ۱۸۶, ۲۲۷, ۲۴۱, ۲۴۵, ۲۶۱, ۲۷۳, ۲۹۱, ۳۰۷, ۳۱۵, ۳۴۴, ۳۴۵
هورالعظیم, ۱۸۴, ۱۹۵, ۲۸۸
هوشیار: ابوالفضل، سرگرد خلبان, ۱۸۰
هوشیار: بهرام، سرهنگ خلبان, ۵۶, ۱۵۲, ۱۵۸, ۱۶۲, ۱۶۵, ۱۶۷, ۱۷۲, ۱۹۲, ۱۹۳, ۲۲۰
هویزه, ۸۰, ۱۴۰, ۱۴۲, ۱۴۵, ۱۶۹, ۱۹۷

و

واردی: سیدهاشم، سرباز، شهید, ۱۸۱
وارسته: محمدجعفر، سرهنگ خلبان, ۹۰, ۳۱۴
وثیق: احمد، سروان, ۸, ۹
وجودی: اسماعیل، ستوانیکم، شهید, ۱۱۹
ورتوان: جواد، سرگرد خلبان, ۲۳

ی

یارپرور: محمود، سرهنگ خلبان، شهید, ۳۱۴
یاسینی: علیرضا، سرلشکر، شهید, ۱۱۲, ۱۴۷, ۲۰۷, ۳۳۶
یزدان پناه: محمود، سروان خلبان، شهید, ۱۴۳
یمینی: سید محمود، سرهنگ, ۳۷, ۱۶۶
یوسف: تورج، ستوانیکم خلبان، شهید, ۷۲