

**لطفاً ابتدا خودتان را معرفی کنید و درباره گرایش‌تان به خلبانی کمی توضیح دهید؟**

ابتدا از شما و دوستانی که سبب شدند تا این فرصت پیش آید تا با وجود گذشت سال‌ها از بازنشستگی یادی از خاطرات قدیم شود، تشکر می‌کنم. من روح‌الدین ابوطالبی هستم. حدود ۶ سال است که بازنشست شدم. تقریباً از سال ۱۳۴۹ وارد نیروی هوایی، و دو سال بعد به عنوان خلبان هواپیمای اف ۴ مشغول به کار شدم و سال‌ها در این هواپیما پرواز کردم. البته مدتی هم بیشتر در دوران جنگ و بعد از آن، در هواپیمای اف ۱۴ پرواز کردم، تقریباً با اکثر هواپیماهای نیرو پرواز داشتم. اگر بخوام سریع‌تر وارد داستان دوستی‌ها و خاطرات شهید بابایی شوم، قبل از این که ما آموزش خلبانی را در ایران تمام کنیم ایشان را می‌شناختم، چون در دانشگاه خلبانی او هم مثل من دانشجوی اما مقداری قدیمی‌تر بود. ایشان شخصیت بارزی داشت، بسیار آرام، اهل نماز، روزه، عبادات، سربه‌زیر و متین بود. حدوداً ۲۰ ساله بود؛ اقتضای این سن هیجان و فعالیت‌های مختلفی است، اما آرامش و منانیت او شخصیتی خاص را برایش ایجاد کرده بود. من از نزدیک با ایشان آشنایی زیادی نداشتم، البته ما در آمریکا در پایگاهی که آموزش خلبانی می‌دیدیم، همکار بودیم. ایشان یک ماه و نیم قبل از من در آنجا مشغول شده بود تقریباً می‌توان گفت تمام دوران یک‌ساله در پایگاه جز زمان‌هایی که باید برای بخش پروازی خودمان می‌رفتیم، بقیه اوقات را اکثراً با هم بودیم. خلق و خوی ایشان مورد علاقه من بود و با هم خیلی اخت بودیم. چیزهای زیادی از ایشان یاد گرفتیم و زوایای خاصی از زندگی ایشان را دیدم که گویای عمق وجودی شخصیت اوست.

گاهی اوقات من احساس می‌کردم که آمریکایی‌ها وقتی به او نگاه می‌کنند شخصیت فرهنگی خودشان را زیر سوال می‌بینند. مثلاً فرمانده آن پایگاه با او دوست شده بود و این قدر به او علاقه داشت که می‌گفت شما هر زمان در شبانه‌روز که بخواهید می‌توانید به خانه من بیایید. در این رفت و آمدها من در کنار ایشان بودم و می‌دیدم که علاقه خاصی که به ایشان داشتند در ارتباط با من هم ایجاد شده، ولی می‌دانستم که به علت شخصیتی است که او دارد. گاهی اوقات در صحبت‌هایش می‌گفت چطور است که شما ایرانی‌ها این قدر حیا دارید، چون در آداب و رسوم آنها حیا مطرح نیست، اما مثلاً عباس در خانه

**فرمانده آمریکایی می‌گفت این شخصیت شما برای من خیلی جالب است، با وجود این که فکر می‌کنم شما خجالت می‌کشید ولی احساس می‌کنم ماورای این خجالت کشیدن یک باور خاصی هم وجود دارد.**

فرد رفت و آمد می‌کرد ولی هیچ نگاه مستقیمی به زن او نداشت، وقتی با آنها صحبت می‌کرد سرش را پایین می‌انداخت. آن فرمانده به من می‌گفت این شخصیت شما برای من خیلی جالب است، با وجود این که فکر می‌کنم شما خجالت می‌کشید ولی احساس می‌کنم ماورای این خجالت کشیدن یک باور خاصی هم وجود دارد که باعث می‌شود شما رعایت حریم خانه من را بکنید. این از شخصیت‌های بارزی بود که عباس به دیگران تحمیل می‌کرد و ستایش آنها را بسبب می‌شد. در یک سالی که ما آنجا کنار هم بودیم، حتی جاهایی که من احساس می‌کردم به کمک فکری، درسی یا عملی نیاز داشتم عباس می‌گفت که اتفاقاً برای من هم خوب است در عین حال که کمک می‌کنم خودم هم آموزش می‌گیرم. او حدود ۴ ماه با من فاصله داشت بنابراین به من خیلی کمک می‌کرد. ایشان یک ماه زودتر از من به ایران بازگشت و به پایگاه اف ۵ که فکر می‌کنم در دزفول بود منتقل شد. من هم خلبان اف ۴ بودم مدتی در تهران دوره دیدم، بعد به همدان و شیراز رفتم. تقریباً ۳ سال از بازگشت ما به ایران می‌گذشت که هر دو ما مجدداً هواپیمای اف ۱۴ را انتخاب کردیم و به هم رسیدیم. این برای من خیلی خوشایند بود. روابط خیلی دوستانه خانوادگی هم داشتیم که آرامش خیلی خاصی در آن بود. در طول جنگ هم اکثراً با هم بودیم، اما مثلاً گاهی پروازی پیش می‌آمد که ما باید یک ناوگان کشتی را دو نفری در دو هواپیما هدایت می‌کردیم. او آن زمان معاون عملیاتی نیرو بود و من مسئولیت پایین تری

در آن پایگاه خاص داشتم. با این که تمام روز را در عملیات نیروی هوایی و تماس با پایگاه‌های مختلف صرف کرده بودم، در پایگاه بوشهر خط مقدمی داشتم که برای حفظ ناوگان کشتی‌ها پرواز می‌کردیم، اما شب هم سبقت گرفتن از او شانس می‌خواست، یعنی من باید کاری می‌کردم که بتوانم سریع‌تر از ایشان سر باند باشم تا زودتر پرواز کنم. نهایتاً قرار گذاشتیم که ایشان بلند نشود، چون اگر هر دو هواپیما بلند می‌شدند، با هم می‌نشستند و آن وقت اگر در آن لحظات هواپیمای آماده‌ای هم باشد خلبان آماده نیست. به ایشان گفتم بهتر است که شما در زمین بمانید اگر نیاز پیدا کردم و درگیری رخ داد که به کمک نیاز داشتم صدا می‌زنم که شما هم برای کمک بیایید. به این طریق سعی می‌کردم من اول بلند شوم، چون می‌دانستم او در طول روز به هیچ وجه نمی‌تواند بخوابد و شب ساعت ۳ بعد از نیمه شب باید پروازهای سختی می‌کردیم. زمانی بود که از ایشان خواسته بودند که جریان نفت را حمایت کند چون عبور و مرور آن به سختی انجام می‌شد و این عملیات شبانه ما باعث شده بود که مجدداً این جریان برقرار شود. مدت طولانی را من با ایشان ماندم که در این مدت شب و روز آماده پرواز بودیم، اما بیشتر پروازهای شب را ما انجام می‌دادیم و روز دوستان دیگری می‌پریدند.

در ۸ سال جنگ ما برهه‌های مختلفی داشتیم و گاهی اوقات باید تصمیمات خاصی گرفته می‌شد. معمولاً عباس به خاطر سادگی که در شخصیتش بود فکر می‌کرد راه‌هایی که هزینه و تکنولوژی خیلی سنگینی لازم نداشت و راحت هم بود را ارائه می‌کرد. چون ما با تکنولوژی بسیار بالایی درس خوانده بودیم فکر می‌کردیم که باید همه چیز را از طریق تکنولوژی حل کنیم. به هر صورت تمام کسانی که می‌جنگیدند ایمان و اخلاص بالایی داشتند که می‌توانستند فشارهای جنگ را تحمل کنند. به هر حال عباس در این شرایط خیلی کمک می‌کرد مثلاً مدتی بود که پوشش کامل راداری در مرزها وجود نداشت بنابراین از جاهایی که نقاط کور بود مثل وسط دره‌ها احتمال نفوذ بود. عراق هم که دشتی است در مقابل یک منطقه کوهستانی، به محض این که از این دشت وارد منطقه کوهستانی می‌شد می‌توانست با انتخاب یک مسیر خاص تمام راه را تا هدفش طی کند و در رادارهای ما هم ظاهر نشود. ما که می‌خواستیم از این کوه‌ها رد شویم خیلی زودتر در رادارها پیدا می‌شدیم و دشتی

**دلها را تسخیر می‌کرد...**

گفت وگو با سرتیپ خلبان روح‌الدین ابوطالبی، هم‌رمز شهید عباس بابایی



دوستان:

سرتیپ خلبان ابوطالبی از دوستان و هم‌رمزان دیرینه شهید بابایی است. خلوص و صداقت او به هنگام گفت‌وگو و منش باصفایش وی را به یکی از محورهای گردهم آوردن دوستان بدل کرده است. ابوطالبی پیشتر معاون عملیات نیروی هوایی، رئیس سازمان هواپیمایی کشور و فرمانده پایگاه‌های بوشهر، شیراز و مهرآباد بوده است. او برایمان از دوست و هم‌رمز سابق‌اش می‌گوید. از آمریکا تا دل آسمان‌ها. از بازی‌های کودکانه‌اش با فرزندان بابایی و...



در بوشهر بود را با هلی کوپتر زدند که داشت در کانال غرق می شد و نیروی هوایی آن را از منطقه خارج کرد، به قسمت عمیق تری برد تا کانال بسته نشود. این نشان می داد که آنها حرکت های جدیدی می کنند بنابراین باید ما مقابله می کردیم.

ایشان تاکتیک ارتفاع پست را ایجاد کرد، ما به دلیل برتری هوایی که داشتیم ارتفاع بالا را نگه می داشتیم، سعی می کردیم با هوایمی که می آید در ارتفاع بالا درگیر شویم، حتی اگر پایین هم بودند از همان بالا قادر بودیم به آنها موشک بزیم. ولی بعد کم کم تاکتیک آنها عوض شد، ما در ارتفاع

حدود ۲ هزار پا پرواز می کردیم، گاهی اوقات مثلا ۶۰۰-۵۰۰ پاهم پایین می آمدیم که این ارتفاع کمی است، حدود ۵۰۰ متر روی سطح دریا می شود، ولی بچه ها این توان و تجربه را داشتند. خوشبختانه خلبانان ما بی نظیر بودند یعنی در طول سال های جنگ ما بتوان خیلی خوب خلبان ایمنان برتری نیروی انسانی و هوایمی داشتیم. بعد آنها از تکنولوژی های جدیدتری استفاده کردند، با وجود این که ما هنوز هم با هوایمی و موشکی که به عنوان اف ۴ در اختیارمان بود برتری داشتیم، اما باید به موقع می رسیدیم و از زدن موشکی که از فاصله ۴۰-۳۰ متری ممکن بود جلوگیری می کردیم، یعنی بايست ۵۰ کیلومتر آن طرف هدفی که آنها داشتند بودیم، یعنی اگر ناگانی در عمق دریا مثلا ۲۰ کیلومتر داخل دریا پراکنده بود ما باید ۸۰-۷۰ کیلومتر آن ورتر از ساحل را پوشش می دادیم و یا نباید می گذاشتیم موشک را بزند و اگر هم زده می شد، گاهی زدن آن موشک هم امکان پذیر می شد اما شاید دقت بالایی نداشت و ارزش آن را نداشت که اجازه بدهیم به جای برسد که یک موشک بسیار گران قیمت به خاطر یک موشک ارزان هدر رود، این از تاکتیک هایی بود که ایشان در جنگ پیش بینی می کرد، او روحیه بسیار خوبی داشت و حتی گاهی اوقات با نیروی زمینی و سپاه هم ارتباط داشت و به آنها کمک فکری و کمک های

**او روحیه بسیار خوبی داشت و حتی گاهی اوقات با نیروی زمینی و سپاه هم ارتباط داشت و به آنها کمک فکری و کمک های مختلف دیگری می کرد. با موقعیتی که داشت گاهی شبها هم تا صبح کنار ما پرواز می کرد.**

مختلف دیگری می کرد، با موقعیتی که داشت گاهی شبها هم تا صبح کنار ما پرواز می کرد، جالب اینجاست که گاهی از طریق مقامات بالاتر از او خواسته می شد که چون معاون عملیات نیرو هوایی است و در دنیا هم رسم نیست که بالاترین رده عملیاتی در خط مقدم بجنگد، پرواز نکنند، ولی من یکی از دوستان نزدیکم بودم که گاهای به او می گفتم با وجود این که وظیفهات این نیست اما گاهی کنار این بچه ها باش و پرواز کن تا احساس نکنند که شما ستادی شدی و پشت میز نشستنی، بلکه هنوز هم عملیاتی هستی و به این طریق بتوانی ارتباط قلبی ات را حفظ کنی، نفوذ کلامت بالا خواهد بود.

وقتی در عملیات سنگینی به خلبان گفته می شود احتمال

را در پیش داشتیم که برای آنها قابل کنترل تر بود و نهایتاً سریع شناسایی انجام می شد.

بنابراین عباس تصمیم گرفت در مرزها افرادی را با امکانات ارتباطی مناسب مستقر کند تا هوایمیها را با صوتی که از عبورشان شنیده می شد شناسایی و گزارش کنند. این افراد در لایه های مختلف چیده شده بودند بنابراین یکی، دو لایه که عبور یک هوایمی را در مسیری گزارش می کرد برای رده های بالاتر تصمیم گیری با مخابره این اطلاعات روشن می شد که چه هدف هایی ممکن است مورد نظر باشد. بنابراین یک جاهایی چراغ های قرمز روشن و تمهیدات لازم اندیشیده می شد، نهایتاً پدافند در یک منطقه وسیع تری آمادگی بیشتری پیدا می کرد.

اینکار این عمل را عباس شروع کرد. نهایتاً در جنگ خلیج فارس و نشتک ها عباس تصمیم تعیین کننده ای را گرفت، ما در طول روز که می خواستیم کشتی ها را عبور دهیم تعداد زیادی حتی تا ۲۰ فروند هوایمی شکاری را درگیر می کردیم که همه در آسمان بودند و سعی می کردند که از این ناوگان دفاع کنند که این کوشش و هزینه بسیار بالایی داشت و اگر در تمام مدت حتی یک گزارش از وجود هوایمیهای عراقی نداشتیم، باز هم باید در آن فضا پرواز می کردیم که بتوانیم آمادگی مقابله با قضیه را داشته باشیم، بعداً که این فشارها زیاد شد سبب کند یا حتی قطع شدن جریان نفت شد، شاید چند کشتی از جاهای دیگر مملکت جابه جایی می شد اما عملاً در منطقه ای که در برد منطقه شکاری عراق بود مشکل ایجاد شد، حتی اسکله های نزدیک به عراق مورد حمله قرار گرفت و دفاع هم امکان پذیر نمی شد. چون حمله همیشه به غافل گیری همراه است و نهایتاً برای این که غافلگیر نشوی باید کوشش بالایی صورت گیرد که آن هم نیاز به پوشش راداری کامل و هوایمیهای آماده داشت. در واقع کم کم جنگ به این نقاط کشیده شد که ما در زمین باشیم و به جای اینکه هوایمیهایمان را فرسوده کنیم زودتر بتوانیم نقاط را برای مقابله تشخیص دهیم، که بیشتر اینها را عباس طراحی کرد. علت اینکه من قاطعانه می گویم عباس طراحی کرده این است که یک بار او به من زنگ زد و گفت لباس پروازت را بردار و به سر باند بیا، با هم به بوشهر رفتیم و از آن زمان پروازهای شبانه

آغاز شد.

**ویژگی این عملیات های شبانه چه بود؟ یعنی مشابه هایش در تاریخ هوانوردی یا جنگ های دهه ۴۰ و ۵۰ و ویژگی خاصی در آن شرایط داشت؟**

این جریان حدود ۸-۷ ماه قبل از شهادت ایشان رخ داد، یعنی در حقیقت این کار آن زمان به اوج خودش رسید، چون من یاد می آید که تازه این سیستم جا افتاده بود و کم کم خلبان های دیگر هم در پروازهای شبانه مستقر شدند. اصولاً ویژگی که پرواز شب دارد ارتفاع پایین پرواز است که سخت تر و خطرناک تر است، و برای کسی که منطقه را نشناخت سخت تر هم می شود.

هوایمیایی که می خواهد ۴۰۰-۳۰۰ کیلومتر از خاک خودش بیرون رود نگران کننده است اگر روز باشد راحت تر می توان برنامه ریزی کرد و به روش های مختلف پشتیبانی اش کرد و هوایمیهای دیگری را به کمکش فرستاد اما شب چون دید وجود ندارد، جز آن چه نور ازش خارج می شود چیز دیگری دیده نمی شود. به نظر می رسد در شبهایی که ماه وجود دارد پرواز راحت تر باشد، چون قله کوه ها دیده و مقداری نور روی زمین

پهن می شود، اما در واقع از فاصله دور یک چیزهایی دیده می شود. اگر شما بخواید از فاصله نزدیک کوه ها پرواز کنید سرعت هوایمی بیشتر از آن است که شما خواهید عکس العملی نشان دهید و اگر به مانعی برخورد کردید نمی توانید بگویند دیدم، چون آن دید به ۱۰ یا ۱۰ ثانیه تاخیر است و این مقدار برای عکس العمل خلبانان و پرواز ارتفاع پایین کم است. البته اکثر پروازهای ماروی آب دریا بود بنابراین موانع برای ما خیلی کلان نبود ولی پوشش راداری و گزارش هایی که باید از هوایمیهایی که از طرف مقابل می آمدند، می شد سختی کار را بالا می برد، بنابراین از هلی کوپتر استفاده می کردند. مثلاً آن کشتی میکلاژ و رافائل که یکی از آنها در بندر عباس و دیگری

بازگشت تو گاهای نزدیک صفر است و ممکن است هیچ برگشتی نباشد هم شما آن قدرت و نفوذ کلام را دارید چون او می داند کسی این دستور را داده که خودش آماده شهادت است. بنابراین من گاهی اینها را خودم از او خواهم می کردم، با مشکلاتی که پیش می آمد و اشتباهاتی که خلبانان می کردند شخصاً او را دعوت به آرامش می کردم و می گفتم که سعی کن میانه روی کنی و سخت نگیری، چون معتقدم که در شرع مقدس ما هم میانه روی و نگهداری عدل و عمل منصفانه بسیار سفارش شده که سعی کنید همیشه پیشه تان میانه روی در امور باشد، این از فرمایشات زعمای شرع مقدس است. ایشان خصوصیتی داشت که عموماً می پذیرفت و این کار را می کرد و آرامش ایجاد می شد. آن زمان فشار بسیار زیاد بود دوستان شهید می شدند، گاهی یک پرواز آفروندی می رفت و مثلاً یکی دوتا هوایمی زده می شد، بچه ها اسیر می شدند و فشار و استرس هم زیادی می شد. البته ایشان از اول جنگ معاون عملیاتی نبود مدتی بعد این سمت را گرفت که الان تاریخ دقیقش را به خاطر ندارم. ایشان در پروازی که با تیمسار سرتیپ نادری داشت شهید شد؛ پروازی که صبح زود پرید، هدف را پیدا کرد و در مسیر برگشت در ظهر عید قربان این اتفاق افتاد. ایشان خودش از ابتدا دنبال این شهادت بود و این زیباترین شهادت است که در ظهر عید قربان رخ می دهد؛ اسماعیلی هدیه شد. شاید او خودش اسماعیل خودش بود.

به هر صورت ایشان آدم خاصی بود. یاد می آید یک بار به من گفت که دوست داری با هم در هوایمی اف ۴ پرواز کنیم؟ گفت بدم نمی آید، ما هر دو خلبان بودیم و معمولاً در کابین عقب اف ۴ خلبان نمی نشست، ولی ایشان گفت که من در کابین عقب می نشینم و آموزشش را هم داشت، گفت دوست داری این جا صحرای کرپلا را بخوانم و خاطرات را زنده کنیم، در هوایمی شکاری معمولاً کسی خودش را از صندلی جدا نمی کند، من در آینه می دیدم که همه کمر بندها را باز کرد و چهارزانو بر صندلی نشست و شروع به خواندن نوحه کرد و واقعاً در آن پرواز یک تعزیه حساسی خواند، لحظات عجیبی را در پرواز جنگی به آن شکل طی کردیم.

خاطرم هست گاهی اوقات که به خانه من می آمد با بچه کوچکی که حدود یک سال سن داشت توپ بازی می کرد اما چون آن بچه نمی توانست خیلی خوب دنبال توپ بدود، می نشست و گاهی اوقات تا ۱۰ دقیقه توپ را قلم می داد. از دیگر زوایای روحیه او این بود که دست نداشت انسان در هیچ چیز اسراف کند چیزی که شاید امروز خیلی هافرآموش کرده باشند. مثلاً گاهی نهار که با ما می خورد، نصف آب لیوان را خورده بود بقیه اش را در گلدان های متعددی که در خانه ما بود تقسیم می کرد تا هدر نرود. این مسائلی که در زندگی عباس بود از جنگ خیلی زیباتر بود، چون همه در جنگ خیلی مردانه ایستادند، تا آخر جنگیدند و جانشان را به هموطنانمان، کسانی که انشالله



همیشه حضور داشته باشد. او شخصیت بزرگی داشت که به راحتی پیدا نمی‌شود. همه شهدا عاشق این بودند که بروند و دفاع کنند، برخی از آنها بعد از جنگ در مسایل دیگری از دست رفتند. مثلاً شهید دوران، از قبل نحوه شهادت‌ش را برنامه‌ریزی داشت، یعنی من خودم با گوش‌های خودم از دهان او شنیدم که می‌گفت اگر هواپیما را بزنند من بیرون نمی‌روم، امکان ندارد اجازه دهم من را اسیر کنند.

در نهایت هم ایشان همین‌طور شهید شد و لحظه آخر خودش را به یک منطقه نفتی که می‌گفتند بالايشگاه است، زد یعنی با هواپیما به بالايشگاه رفت، البته به کابین عقبیش که می‌توانست بپرد اجازه رفتن داد. شاید از هر ۱۰۰ خلبان بتوان یک چنین خلبان خودساخته‌ای پیدا کرد که بدانند برای چه می‌جنگد و هدف خدمت به وطن و دفاع از مملکتش را بالاتر از اینها بداند.

محمود اسکندری خلبان دیگری که بعد از جنگ در یک تصادف رانندگی فوت کرد. این شخص بهترین پروازهای جنگی را در خاک عراق داشت. شاید بارها در بغداد از روی کاخ صدام رد شد. در همان پروازی که شهید دوران سقوط کرد، محمود اسکندری پرواز کنارش بود، هر ۲ هواپیما را زدند، عباس نتوانست ادامه دهد ولی هواپیماهای محمود به مسیرش ادامه داد، میزان صدمه زیاد بود، چتر از پشت گردنش به فاصله ۱۰ سانتیمتری سرش با موشک کنده شده بود و چتری نداشت که با آن بپرد، با این وجود هواپیما را برگرداند. اینها شخصیت‌هایی هستند که دیگران باید در مقابلشان احساس

خضوع و خشوع داشته باشند، عشق به وطن، مکتب و هدف، اینها چیزهایی است که به سادگی در انسان وجود نمی‌آید. ذکری از شهید کردم، آنهاهایی هم که الان زنده هستند، در واقع شهید زنده‌اند، چون اطلاع دارم بسیاری از آنها در گوشه و کنار مملکت گاهی اوقات در فقر زندگی می‌کنند.

یک روز بالای منبری آخوندی که خیلی هم سرشناس است، آن خاطره نخ کشیدن وسط اتاق را تعریف می‌کرد، یاد آمد این خاطره را من خودم گفتم و دوستان در کتابی از عباس نوشتند، خوشحال شدم لاف نزنکه ای را که می‌خواستم مطرح بشود، مطرح شد. البته همان‌طور که گفتم زندگی او زوایای عرفانی زیادی دارد.

شما برای این که بخواهید به شخصیت انسانی و والای کسی پی ببرید، باید خیلی فکر کنید و اعمال آن شخص را بارها و بارها زیر ذره‌بین بگیرید تا ببینید چه چیزی را می‌توان از او یاد گرفت. آدمی که وسط اتاق نخ می‌کشد و به هم اتافی خود می‌گوید که شما آن سمت اتاق آزادی و من هم این سمت نصف اتافی مايلم نماز خودم را بخوانم و رعایت اصول را بکنم، یعنی مثلاً این گلبومی که کف اتاق هست لاف نزن که این سمتش پاک باشد. این خصوصیت باعث شد آن آدمی که اصلاً قبله را نمی‌شناخت، بعد از ۳ ماه نماز خوان شود و ترک بسیاری از اشکالاتش را بکند.

این روحیه می‌تواند آموزه و الگویی برای دیگران شود. شما هیچ‌گاه نمی‌توانید کسی را با ضرب و شتم وادار به نماز خواندن کنید، اگر هم بتوانید نمازش قبول نخواهد بود. ولی اگر این نماز را بتوانیم با اخلاق برای او توجیه کنیم و آموزش دهیم به نظر من این می‌تواند فراگیر شود. از راه دل است که می‌شود دل‌ها را تسخیر کرد، از طریق عرفان و القای روانی است که شما می‌توانید به راحتی به خدا نزدیک شوید و مسائلی را درک کنید که به هیچ‌وجه با اعمال صالح امکان دسترسی به آن نیست، با کارهای صرفاً فیزیکی نمی‌شود به خدا نزدیک شد.

باید دل، مغز، روح و جسم همه در اختیار قرار بگیرند و این از راه دل امکان‌پذیر است. باید انسان عاشق بشود، از این راه است که شما می‌توانید به خدا برسید. اینها کسانی بودند که این زوایا را داشتند که می‌تواند برای من الگو باشد. شاید در تمام دوران مدیریتم تعداد معدودی باشد که دوستی، رفاقت و گذشت و مروت را در رابطه با آنها نداشته باشم، شاید من سهواً از این مرز خارج شده باشم، ولی قصدی وجود نداشته و از این راه نهایت برداشت را از پتانسیل‌های انسانی داشتم. ■

### فرمانده نیروی هوایی با بابایی تماس می‌گرفت و اصرار می‌کرد که به حج برود، همیشه می‌گفت حالا من اینجا کارم تمام شود با پرواز بعدی می‌روم تا این که بالاخره آخرین هواپیما و کاروان حج هم راهی شد و او نرفت.

یک هواپیما دشمن توسط یک هواپیماهای شکاری وظیفه است، البته مشکل است اما این عمق وجودی یک انسان نیست، بلکه عمق وجودی انسان این است که شما حیوانی که پایش شکسته و به کناری افتاده را مداوا کنید، اگر کسی چنین کاری را کرد این وجود شخصیتی انسان است که اعمال‌اش رانشان می‌دهد. به هر صورت اینها مسائلی است که در رابطه با جنگ و خاطرات جنگ می‌توانم درباره شهید بابایی مطرح کنم.

عباس، فرزندان خوبی را هم پرورش داد و حقیقتاً همسرش خیلی به او کمک کرد که این شخصیت ساخته شود، ایشان بسیار مدارا می‌کرد و سازش داشت. گاهی می‌دیدم که سه یا چهار روز با خانه تماس نمی‌گرفت، من احساس می‌کردم که این گذشت و بزرگواری در خانواده او وجود داشت که عباس ساخته شد. چون هیچ مردی بدون وجود یک زن پارسا، با تقوا



و اهل سازش و تفکر، ممکن نیست که بتواند با این آرامش زندگی‌اش را ادامه دهد.

یادم هست فرمانده نیروی هوایی با او تماس می‌گرفت و اصرار می‌کرد که به حج برود، همیشه می‌گفت حالا من اینجا کارم تمام شود با پرواز بعدی می‌روم تا این که بالاخره آخرین هواپیما و کاروان حج هم راهی شد و او نرفت، این چیزی بود که آرزوی هر کسی است ولی او می‌گفت حج من همین جاست، اگر من بتوانم از مردم و کشورم دفاع کنم شاید به اندازه ۱۰۰ اسفر حج پیش خدا مقبول باشد. حتی یک سفر کوتاه که آخرین پرواز برود و اولین پرواز برگردد را هم قبول نمی‌کرد، برای این که می‌خواست

در ابعاد مختلف رهرو آنها باشند، تقدیم کردند. عباس آرزو داشت که موقعیتی داشته باشد که اصلاً هیچ فردی وجود نداشته باشد که شب گرسنه بخوابد.

گاهی اوقات می‌دانست در منطقه‌ای که ما بودیم تا صبح چشم روی هم نمی‌گذاریم و برای جنگ آماده پروازیم، تشریفاتی هم وجود نداشت که انسان تا صبح خودش را مشغول کند و چیزی بخورد یا بنوشد تا این زمان طلی شود، ایشان همیشه از قزوین ۱۰ تا نان خشک را در چادر شب می‌گذاشت و با خود به آنجا می‌آورد و بچه‌ها تا صبح با آنها مثل بیسکویت درگیر بودند. این حرکت‌ها از آدم‌هایی که در اعماق وجودشان عشق هست سر می‌زند و گرنه نیازی نبود که معاونت نیرو هوایی از قزوین نان را با خود به مکانی که می‌دانست تا صبح همه چشم‌هایشان باز و آماده جنگ است بیاورد.

گاهی که کنار هم می‌نشستیم و صحبت می‌کردیم می‌دیدم که به فکر بچه‌هایی است که در جاهای دورتری هستند. همیشه دوست داشت که مشکلات بچه‌هایی که واقعاً رده اول جنگ بودند، حل شود. حتی یک‌بار برای خودم هم پیش آمد، یک روز به او گفتم: عباس تو بعد از ظهر که زنگ زدی و گفتمی خودت را فوراً برسان من با اولین وسیله‌ای که توانستم آمدم ولی یادم رفت که کمی مشکلات خانه را جمع و جور کنم و برای این مدتی که خانه نیستم آذوقه‌ای تهیه کنم، اگر یک ساعت زودتر می‌گفتمی من به این کارها می‌رسیدم فردای آن روز از خانه زنگ زدند که شما کجایی؟ گفتم محل کار هستم، گفتند پس این خریدها را چه کسی انجام داده؟ یک کارتون تخم مرغ و مواد غذایی و گوشت و وسایل دیگر خریداری شده و چون ما نبودیم به همسایه دادند. همان شب من و عباس باید تا صبح بیدار می‌ماندیم، پرسیدم جریان چیست برای خانه ما چه فرستادی؟ ابتدا از جواب دادن طفره رفت ولی بعداً با اصرار فهمیدم که راننده‌اش باید عوض می‌شد و به تهران بازمی‌گشت، به او گفته