



گفت‌و‌گو

نگاهی به حضور نیروی هوایی در عملیات والفجر هشت

اغلب خلبان‌ها دست به قلم نیستند

دست بردن در نظمی که گفته بود باقی نمی ماند. قبل از شروع مصاحبه و در اثنای صحبت‌های غیر رسمی مان اشاره کرد که «جنگ که شروع شد ما تا یک ماه خانه نرفتیم.» و من خیلی راحت از کنار موضوع گذشتم: آدم‌های زیادی را می‌شناختم که در جنگ بوده‌اند و یک ماه خانه نرفته‌اند. اما از مصاحبه که برگشتم نکته کوچکی توجهم را جلب کرد: خانه او در بوشهر تنها چندصد متر با محل کارش در پایگاه هوایی فاصله داشته. و پاهایم سست شد.

امیر سر تیپ دوم خلبان علیرضا نمکی، فرمانده سابق پایگاه بوشهر، اکنون سرپرست تیمی است که مشغول نگارش مجموعه کتاب‌های «تاریخ نیروی هوایی ارتش در جنگ ایران و عراق» هستند. در سالروز عملیات والفجر هشت و برای بررسی اجمالی عملکرد نیروی هوایی در این عملیات با ایشان دیدار کردیم. اما برای شروع گفت‌و‌گو بهانه‌ای بهتر از نگارش همین کتاب ندیدیم.

خلبانی که سال‌ها دغدغه حفاظت از آسمان خلیج فارس را داشته، حالا تنها دغدغه‌اش این است که روزمرگی زندگی خاطر او و دوستانش را به تاراج نبرد. در طول مصاحبه با امیر نمکی، او مدام سعی کرد از حرف زدن درباره خودش پرهیز کند و من مدام سعی کردم وادارش کنم از خودش بگویند. با آن حافظه قوی جواب سوالات جزئی من را هم داد. به خاطرات نبرد و تاکتیک‌های جنگ که می‌رسید به وضوح می‌شد غنای حرفه‌ای را در چهره و آهنگ صدايش دید و لذتش را از بیان عملکرد نیروی هوایی حس کرد. او شاعر نبود، اما وقتی به مناسبتی به نام شهیدان اردستانی و بابایی رسیدیم فضای گفت‌و‌گو مان یکباره تغییر کرد: «ببین عباس یک «بچه مسلمان» به معنی واقعی کلمه بود.» بعد شعر خواند. شعری که شعر محکم و خوبی نبود. اما در لابلای عبارات منظومی که درباره عباس بابایی می‌خواند میهن‌دوستی و مزه تلخ فراق یک دوست صادق و جنگ‌جوی واقعی هر دو با هم و کنار هم پیدا بود. اینچنین، دیگر جایی برای

می‌خواهم گفت‌و‌گویمان را با صحبت درباره کتابی که روی آن کار می‌کنید شروع کنم. ایده نگارش این کتاب از کجا آمد؟

سال ۱۳۷۸ امریه‌ای از ستاد ارتش به نیروی هوایی آمد که تاریخ جنگ را بنویسد. معاونت پرسنلی وقت نیروی هوایی به عرض فرمانده وقت نیرو، امیر بقایی رساندند که این کار مانیست و آن را به دفتر علوم و تحقیقات نیرو بسپارید. فرمانده هم نهایتاً موافقت کرد و کار را دادند به دفتر علوم و تحقیقات. آمدند سراغ من که بازنشسته شده بودم. گفتند تو که در جنگ بوده‌ای و خودت هم خلبان بوده‌ای بیا این کتاب را بنویس. ما هم کمک می‌کنیم.

ما برای این کار دستور العملی نوشتیم و مقدماتی فراهم کردیم و دستور العمل را به امضای فرماندهی رساندیم و به همه یگان‌ها ابلاغ کردیم؛ به همه فرماندهی‌ها و معاونت‌ها. قرار شد ۲۴ نفر بنشینیم و با توجه به تخصص‌هایمان این کتاب را بنویسیم. چارت مفصلی هم برای این کار تعریف کردیم و در تاریخ ۱۳۷۹/۹/۲۶ بسم‌الله الرحمن الرحیم را نوشتیم و شروع به کار کردیم. حالا شما حساب کنید ما، یک تعداد نظامی که بلد نیستیم یک گزارش هم برای خودمان بنویسیم که برویم مرخصی، حالا باید چه می‌کردیم! اصلاً تخصص این کار را نداشتیم. بلند شدیم رفتیم کتابخانه مجلس، کتابخانه ملی. رفتیم با رؤسای اینها صادقانه گفت‌و‌گو کردیم و گفتیم آقا چه کار کنیم؟

رئیس کتابخانه ملی مرد خیلی محترمی بود. ایشان به ما خیلی کمک کرد؛ انواع کتاب‌های تاریخی را جلوی ما گذاشت. مانگاه کردیم و الگو گرفتیم. اولاً دیدیم اکثر کتاب‌های تاریخی در قطع وزیری است. ما هم تصمیم گرفتیم قطع کتابمان وزیری باشد. دیدیم اکثر کتاب‌های تاریخی، هر جلدشان بین هفتصد تا هزار و دویست صفحه است. ما برای کتاب خودمون رقم نهصد تا هزار را در نظر گرفتیم. به توصیه آقایان سبک‌شناسی ملک الشعراي بهار را خواندیم که ببینیم سبک کارمان چه جور باشد و کارهای دیگر، بالاخره این کار راه افتاد و تا الان مانه جلد را کامل کرده‌ایم. هر جلد نهصد تا نهصد و پنجاه صفحه شده و الان مشغول نوشتن جلد دهم هستیم. مجموعه‌ای که توسط حفاظت اطلاعات در حال بررسی است تا اگر ایراد یا نکته حفاظتی دارد بررسی شود و بعد برود برای چاپ.

جناب نمکی، خلبانان نظامی خارجی جنگشان که تمام می‌شود، زندگی و شرح نبردهایشان را می‌نویسند. ما ترجمه‌های خوبی از این کتاب‌ها داریم که مورد استقبال خوانندگان ایرانی هم قرار گرفته است. چرا در اینجا این سنت نیست؟

به نظرم در مملکت ما این، یک بحث فرهنگی و شاید یک ضعف فرهنگی باشد در مورد نوشتن. اما مثلاً من یادم می‌آید خلبانی داشتیم به نام پدالده شریفی که در زمان خدمتش کتابی نوشت از خاطرات جنگ خودش. ایشان در کردستان سقوط کرده بود که حالا بعد نجاتش دادند. کتاب خیلی قشنگی نوشته بود.

اغلب خلبان‌ها دست به قلم نیستند. اما آنهایی که می‌نویسند بد نمی‌نویسند. چند نفر از خلبان‌های اسیر ما هم کتاب‌های خوبی نوشته‌اند. بحث‌های حفاظتی هم هست. مملکت ما هنوز درگیر یک سری تهدیدات است.

از این بحث‌ها که بگذریم به بحث والفجر ۸ می‌رسیم. در بررسی اسناد و مدارک عملیات

والفجر ۸ نام «قرارگاه رعد» به چشم می‌خورد. اصولاً به ما توضیح بدهید که قرارگاه عملیاتی نیروی هوایی یعنی چه و قرارگاه رعد از چه زمانی تشکیل شد؟

وقتی نیروی زمینی قرارگاهی تشکیل می‌دهد برای دفاع نقطه‌ای، نیروی هوایی هم در کنار آن و زیر امر آن، قرارگاهی در حد لشکر یا حتی در حد سپاه تشکیل می‌دهد. مثلاً فرض بفرمایید اگر قرارگاه نیروی زمینی، قرارگاه خاتم‌الانبیا باشد، قرارگاه نیروی هوایی در حد سپاه و زیر امرش تشکیل می‌شود.

مادر اوایل جنگ، اولین قرارگاهی که داشتیم قرارگاه ویژه عملیات هوایی جنوب بود که به فرماندهی بنی صدر تشکیل شد و فرماندهی نیروی هوایی مسؤولیت قرارگاه را بر عهده داشت و محلش هم در پایگاه هوایی دزفول و در پست فرماندهی پایگاه هوایی دزفول بود.

این داستان ادامه داشت تا عملیات خیبر. در عملیات خیبر آقای هاشمی رفسنجانی



ما که بلد نیستیم یک گزارش هم برای خودمان بنویسیم که برویم مرخصی، حالا باید چه می‌کردیم! اصلاً تخصص این کار را نداشتیم. بلند شدیم رفتیم صادقانه با رئیس کتابخانه ملی گفت‌و‌گو کردیم و گفتیم آقا چکار کنیم؟



حنگنده‌های مختلف در والفجر

در فرصت تنفس گفت‌وگو

خلبانان اف-۴ یا «فانتوم» در عملیات والفجر ۸ عالی کار کردند. اما خلبانان اف-۵ فوق‌العاده بودند. فانتوم اف-۴ نزدیک به هشت یا نه تن بمب حمل و پرتاب می‌کند. هر بار ۲۳ تا بمب ۲۵۰ پوندی می‌برد و پرتاب می‌کند. ولی هواپیمای اف-۵ که هواپیمای کوچک‌تری است دو تا بمب ۵۰۰ پوندی یا حداکثر چهار تا شش بمب ۲۵۰ پوندی می‌تواند حمل کند. هواپیمای فانتوم اف-۴ برای این عملیات مناسب بود. منتها شهید عباس بابایی فرمانده قرارگاه رعد بود و دیدگاهی داشت: ایشان خودش قبلاً خلبان اف-۵ بود و بعد آموزش اف-۱۴ دید و خلبان اف-۱۴ شد. ایشان می‌گفت جنگ طول خواهد کشید و ما از موشک‌های فونیکس اف-۱۴ها زیاد استفاده کرده‌ایم و کم داریم. باید اینها را بگذاریم برای روز مبادا. پایه و اساس دفاع هوایی کشور باید بر دوش هواپیمای اف-۴ فانتوم باشد، بر اساس موشک‌های هوا به هوا اسپارو و ساید و ایندر. بنابراین از اف-۴ها در این عملیات کم استفاده کرد و یک سری از خلبانان تیر اف-۵ مثل از دستانی را جمع کرد در پایگاه امید به برای بمباران دشمن در والفجر ۸. البته این دیدگاه عباس بود و مثلاً اگر من بودم این کار را نمی‌کردم. این هواپیمای اف-۵ از پایگاه امیدیه که نزدیک بودند بلند می‌شدند و فاو را بمباران می‌کردند و برمی‌گشتند که کل این مسئله بیست دقیقه طول می‌کشید. خیلی هم پرواز انجام دادند برای پشتیبانی از نیروهای ما در فاو. آنها بمب‌هایشان را بیشتر به روش bombing loft روی هدف می‌ریختند. در این روش وقتی هواپیمای ما در ارتفاع پست و با سرعت در حالت افقی پرواز می‌کند، به هفت مایلی هدف که می‌رسد دماغ هواپیمای ما می‌برد بالا. هواپیمای ما به زاویه هفتاد درجه می‌رسد دماغ پرتاب بمب را فشار می‌دهد و نگر می‌داشتند. بمب‌ها دانه‌دانه به صورت شلجمی و بالستیکی پرت می‌شدند روی هدف. مثلاً اگر هدف یک تپه بود، بمب‌ها به صورت قوسی می‌رفت و می‌افتاد روی هدف. در اف-۴ کامپیوتر این کار را می‌کند، ولی در اف-۵ کامپیوتر نبود.

خلبانان اف-۴ هم عالی بودند، منتها در این عملیات کم به کار گرفته شدند. البته ماموریت‌هایی هم بر عهده آنها بود. مثلاً پلی بود به اسم پل کارخانه نمک. نیروهای ما در فاو درگیر بودند و عراق می‌خواست یکی از لشکرهای خود را از این پل بگذرانند و آن طرف پل گسترش پیدا کند که فانتوم‌های پایگاه ما، «پایگاه بوشهر»، پل را بمباران و منهدم کردند. ماموریت‌های گمراه‌کننده هم بود، مثل انهدام مراکز اقتصادی و نفتی عراق که دشمن متوجه آن طرف نشود.

خلبانان و استاد خلبانان جنگنده‌های F-5



فرمانده کل جنگ شد. و ایشان امریه‌ای نوشت به فرمانده نیروی هوایی که قرارگاهی تشکیل بدهید به نام «رعد» و فرماندهش را هم سرهنگ بابایی مصوب کنید. قرارگاه رعد در عملیات خیبر تشکیل شد و ادامه پیدا کرد تا والفجر ۸ و بعد از آن و تا آخر که فرماندهش عباس بابایی بود تا وقتی که شهید شد.

■ چه اتفاقی افتاد که مادر عملیات والفجر ۸ توانستیم تعداد زیادی از هواپیمای عراقی را سرنگون کنیم؟

این داستانش برمی‌گردد به سال ۱۳۶۳. در آن سال ارتش عراق فشار و وحشتناکی را بر روی ایران با جنگ شهرها تحمیل کرده بود. هواپیمای میگ-۲۵ عراق که از اتحاد جماهیر شوروی خریداری شده بود با پرواز در ارتفاع هفتاد و پنج هزار پایی (معادل بیست و پنج هزار متری)، شهرهای نیمه غربی ایران و از جمله تهران را بمباران می‌کردند معمولاً در هر بمباران چهار بمب می‌ریختند که دو تای آنها منفجر می‌شد و دو تا منفجر نمی‌شد.

■ چرا؟ خودشان دستکاری می‌کردند تا تا تاخیر منفجر شود یا این کار را می‌کردند که برای ما مشکل درست کند؟

نه، ایرادها فنی بود. عراقی‌ها بلد نبودند و کسی هم به آنها اطلاع نمی‌داد تا کارشان را اصلاح کنند. اشاره هم بکنم که نیروی هوایی مسؤول خنثی کردن این بمب‌ها بود، بسیار هم متبحر بودند و در این راه چندین شهید هم دادند.

از طرفی عراق در همان سال، حمله به سکوی نفتی و جزیره خارک را هم شدت داد. تاکتیکشان هم بیشتر این بود که یک میگ-۲۵ در ارتفاع بالا ظاهر می‌شد و وقتی همه توجه‌ها به این میگ-۲۵ جلب می‌شد، مثلاً دو تا میراژ از ارتفاع پایین حمله می‌کردند و یکبار اسکله‌های «تی» و «آدرپاد» را می‌زدند یا کشتی‌هایی را که در خارک در حال بارگیری بودند هدف قرار می‌دادند.

ما برای مقابله با این تاکتیک عراقی‌ها در جنگ شهرها و بمباران از ارتفاع بالا باید از شکاری رهگیر اف-۱۴ استفاده می‌کردیم. برای اف-۱۴های ما درگیری با این میگ-۲۵ها کار ساده‌ای بود، اما یک مشکل کوچک و مهم داشتیم: خلبانان اف-۱۴ ما لباس فشار نداشتند و وقتی می‌خواستند از ارتفاع پنجاه هزار پا برونند بالاتر، نیتروژن در خون آنها آزاد می‌شد و حباب تشکیل می‌داد که نتیجه‌اش حمله قلبی بود، و چون این لباس را نداشتند با همه تلاشی که می‌کردند نمی‌توانستند از ارتفاع پنجاه هزار پا بالاتر برونند و با میگ-۲۵ درگیر شوند. این لباس‌ها جزو اقلام استراتژیک بود که آمریکا نمی‌گذاشت ما به آنها دسترسی پیدا کنیم.

وضعیت رادارهای ما هم همین جور بود. لامپ‌هاشان، مثل لامپ‌های کلایرون و توایسرون و غیره، تمام شده بود و مادستری به این اقلام نداشتیم. عراق از این ضعف ما استفاده کرد و فشار زیادی در دو جبهه، هم جنگ شهرها و هم جنگ نفتکش‌ها می‌آورد. البته ما هم در خلیج فارس مقابله می‌کردیم و به طور متوسط سه کشتی نفت کش که نفت عراق را در خلیج فارس می‌بردند هدف قرار می‌دادیم.

این وضعیت در سال ۱۳۶۳ ادامه داشت تا بحث گروگان‌گیری آمریکا یکی‌ها در لبنان و آخر داستان که ما توانستیم به واسطه میانجی‌گری در آزادی تعدادی از این گروگان‌ها، تا حدودی سلاح به دست بیاوریم. در بین این سلاح‌ها، موشک‌های زمین به هوای

هاوک، قطعات و لامپ‌های مورد نیاز سایت‌های راداری ما، قطعات موشک هوا به هوای فونیکس که از هواپیمای اف-۱۴ شلیک می‌شد وجود داشت.

حالا عملیات والفجر ۸ شروع شد و موشک‌های زمین به هوای هاوک ما نو بودند و سرحال. رادارهای ما سرحال بودند و این جور نبود که مثل قبل هر قطعه‌ای را از فلان جا باز کرده باشیم و آورده باشیم. موشک‌های فونیکس اف-۱۴ها نو بودند و آماده درگیری با هواپیمای عراقی.

البته بچه‌های پدافند هوایی هم ابتکاری به خرج داده بودند که سکوی موشک‌های ما صدمه نبینند و توانستند دفاع هوایی محکمی را فراهم کنند.

■ به طور مختصر نقش نیروی هوایی را در این عملیات چطور ارزیابی می‌کنید؟

ما هر عملیاتی که در جنگ انجام دادیم، هر جا که عملیات مشترک بود یا عملیات مشترک مرکب بود، آسمان منطقه را با انجام دو کار تامین می‌کردیم. ۱. با قرار دادن هواپیمای شکاری، بخصوص اف-۱۴ و پوشش دادن منطقه نبرد. ۲. با استقرار سامانه دفاع هوایی موشکی صحنه. در والفجر ۸ رادارهای موشک‌های زمین به هوای هاوک به خاطر قطعات نویسی که تحویل گرفته بودند با رادارهای

جست‌وجوی «سربندر» و رادار «بوشهر» هماهنگ بودند و دیگر آن اختلالات قبلی نبود و بنابراین ما توانستیم یک سامانه بی‌نقص دفاع هوایی صحنه در عملیات والفجر ۸ ایجاد کنیم. این هم تا حد زیادی مدیون شخص شهید بابایی بود که در این عملیات از همه چیزش گذشت.

مسئولان سپاه که این عملیات را هدایت می‌کردند البته ارتش در پشتیبانی و توپخانه و اینها خیلی سرمایه‌گذاری کرد و واقعا تک ارتش در بخش طلائی و کوشک بود که منجر به این شد که عراق نتواند تصمیم بگیرد که نیروهای اصلی خودش را کجا بفرستد. خیالشان راحت بود که بالای سرشان امنیت هست. وقتی بمباران هوایی و فنی پی‌درپی باشد، سرباز رادیوانه می‌کند. سربازی که نشست و یک لحظه پیش بمب خورده دو کیلومتری‌اش، می‌گوید خوب این بار لاید می‌خورد توی سر من. بمباران هوایی که خیلی زیاد شد، آستانه تحمل سرباز هم فرامی‌رسد: تفنگش را می‌گذارد زمین و می‌رود. فرماندهان هم در تحمل بمباران‌های هوایی آستانه تحملی دارند. نمی‌توانند ببینند بچه‌هاشان کشته می‌شوند. اگر بچه‌های سپاه در آن عملیات به وسیله بمباران هوایی کشته می‌شدند، اصلاً نمی‌شد این ماموریت انجام شود و فاو تسخیر شود.



برای اف-۱۴های مادرگیری با این میگ-۲۵ها کار ساده‌ای بود، اما یک مشکل کوچک و مهم داشتیم: خلبانان اف-۱۴ ما لباس فشار نداشتند و وقتی می‌خواستند از ارتفاع پنجاه هزار پا برونند بالاتر، نیتروژن در خون آنها آزاد می‌شد

خلبانان جنگنده‌های F-5 پیش از عملیات روی نقشه و وظایفشان را مرور می‌کنند.



رتال جامع علوم انسانی

می‌شوی. همه جور خستگی: روحی، روانی، جسمی.

در این مورد محدودیتی نبود برای خلبانان؟

ببینید، هر خلبانی که می‌خواهد پرواز بکند باید ۸ ساعت خواب بدون وقفه داشته باشد. بقیه ساعت‌ها در پرواز طول می‌کشد، دو ساعت پرواز طول می‌کشد، برمی‌گردد سر کلاس‌های عملیاتی و کلاس‌های آموزشی و... که برایش می‌گذارد. خلبانان دلاوری مثل اردستانی و سایر خلبانان شجاعی که در والفجر ۸ پرواز می‌کردند، هشت ساعت خواب نداشتند و حالا بیاید پرواز بکند. هشت ساعت خواب بدون وقفه داشتند، ولی خیلی سخت است آدم با زور بخوابد. مثلاً بچه‌هایی که اول جنگ در پایگاه دزفول بودند دائم دزفول توپ و بمب می‌خورد. چطور آدم می‌توانست بخوابد؟ ولی می‌آمدند به فرمانده می‌گفتند من خوابیدم، که فرمانده خیالش راحت باشد. اگر می‌گفت من خوابیده‌ام فرمانده اجازه نداشت بگذارد پرواز کند. کی

خلبانان کدام پایگاه در این عملیات بیشتر درگیر بودند؟

هر سه پایگاه امیدیه، دزفول و بوشهر درگیر این عملیات بودند. البته از پایگاه‌های دیگر هم برای کمک آمده بودند که تحت امر این پایگاه‌ها بودند.

شما در مقاله‌ای به حمله هواپیماهای عراقی با موشک صدرآدار به رادارهای زمینی ما در عملیات بیت‌المقدس اشاره‌ای داشتید. آیا در عملیات والفجر ۸ هم این اتفاق افتاد؟

عملیات بیت‌المقدس خیلی گسترده بود، ولی فاو یک گوشه بود. اگر هواپیماهای سوخو ۲۲ می‌خواستند مثل عملیات بیت‌المقدس عمل کنند یا مثلاً هواپیماهای میراز با موشک‌های مارتل رادارهای ما را بزنند این سه کنجی فاو که روبروی مافرار می‌گرفت از نظر هوایی خیلی قابل کنترل بود.

این رادارها کجا بودند؟

در سربندر، ماهشهر، بوشهر، خارک و یاسایت بتوک که در شمال آبادان بود. تا می‌خواستند به اینها برسند هواپیماهای اف-۱۴ ما آنها را می‌زدند. بنابراین عراقی‌ها از این تاکتیک استفاده نکردند؛ فکر می‌کنم فقط یک بار در والفجر ۸ این کار را کردند، ولی در بیت‌المقدس قشنگ وارد نبرد شدند و جنگ قشنگی با هم داشتیم. اضافه کنم هواپیماهایی که برای بمباران فاو از سمت عراق می‌آمدند همه از سمتی که نزدیک آبادان و خرمشهر بود به سمت فاو می‌آمدند، یعنی به سمت نوک یک فلش. حالا اف-۱۴های ما با آنها درگیر می‌شدند و خوب هم درگیر می‌شدند، چون لازم نبود یک منطقه وسیع را پوشش بدهند. اف-۱۴ها از فاصله دور با موشک فونیکس با هواپیماهای عراقی درگیر می‌شدند و از فاصله ۱۲۰ کیلومتری آنها را می‌زدند، یا همین که به منطقه عملیاتی می‌آمدند و روی آبادان می‌ایستادند و پاسداری می‌دادند، حتی اگر فونیکس هم نداشتند رادارهای عراقی به خلبانان خودشان می‌گفتند سریع برگردید، چون آنها که نمی‌دانستند هواپیماهای اف-۱۴ ما فونیکس دارند یا ندارند. بارها تا اف-۱۴های ما می‌آمدند در منطقه، هواپیماهای عراقی بمب‌هاشان را می‌ریختند و فرار می‌کردند.

شما آدم شاخص نیروی هوایی در والفجر ۸ را چه کسی می‌دانید؟ شهید اردستانی. شما کافی است نگاه کنید به تعداد سورتی‌هایی که این مرد پرواز کرد. روزی ۷ و شاید تا ۱۰ سورتی، یعنی از توان معمولی یک خلبان خیلی بیشتر بود.

البته پروازهای والفجر ۸ زمانش خیلی کم بود. برای اینکه بلند شدن هواپیما تارفتن روی هدف زمان کمی می‌برد. مثلاً خلبانان از پایگاه امیدیه بلند می‌شدند به قصد فاو، بمب‌هاشان را می‌ریختند و برمی‌گشتند و کل این عملیات هم بیست دقیقه طول می‌کشید.

هفت سورتی پرواز در روز سخت است؟ فشار می‌آورد به خلبانان؟

هر پروازی که ماموریتش تمام بشود بهش اصطلاحاً یک سورتی می‌گویند. خوب نشستن در هواپیما و پرواز کردن خودش به صورت طبیعی فشار روحی زیادی می‌آورد. حالا شما اگر بخواید بچنگید که دیگر قوز بالا قوز است. شما بلند می‌شوی می‌روی هدف را می‌زنی و برمی‌گردی و خیالت راحت است که تافر دا پرواز نداری، ولی شما بمب بزنی و در انتظار باشی که بزنی و برگردی، دوباره بزنی و برگردی، و چندین بار این کار را انجام بدهی باید خیلی فشار تحمل کنی. آدم خسته می‌شود. شما فقط ده دقیقه از هواپیما بالا و پایین بروی خسته



بچه‌هایی که اول جنگ در پایگاه دزفول بودند دائم دزفول توپ و بمب می‌خورد. چطور آدم می‌توانست بخوابد؟ ولی می‌آمدند به فرمانده می‌گفتند من خوابیدم، که فرمانده خیالش راحت باشد. اگر می‌گفت من خوابیده‌ام فرمانده اجازه نداشت بگذارد پرواز کند

خاطره آنروز عجیب

در فرصت تنفس گفت‌وگو

یک دفعه با همین تیمسار امینی بودیم. ایشان آن موقع ستوان یک بود و من سرگرد بودم. داشتیم پرواز می‌کردیم. می‌خواستیم پالایشگاه زبیر عراق را بزنیم. زدن پالایشگاه خیلی مهم بود، چون فکوری گفته بود پالایشگاه را بزنیم. البته طرح هم داشتیم برای این کار، دستور داشتیم، طرح داشتیم پالایشگاه‌ها را بزنیم تا اینها روغن موتور و بنزین و سوخت خودرو و سوخت تانک کم بیآورند و متوقف بشوند که همین هم شد.

مثلاً ما در عملیات ثامن الائمه ۱۶۰ تانک و ۱۵۰ دستگاه خودروی خشک و خالی از بنزین به غنیمت گرفتیم. اولین گردان زرهی سپاه هم همان جا تشکیل شد که آقای رحیم صفوی با بیت‌حلی بنزین ریختند و آنها را بردند.

بگذریم، آنجا ما می‌خواستیم برویم پالایشگاه زبیر را بزنیم. به ما گفته بودند که مثلاً دفاع هوایی اش سمت چپ است. وقتی هدف را زدید گردش به راست کنید. من بودم و عباس دوران. من لیدر بودم. وقتی آخرین گردشمان را کردیم به طرف پالایشگاه، ما از تفاعمان تقریباً پنجاه پا بود، حدود بیست، سی متری سطح زمین بودیم. من آمدم از تفاع دو بیست پا که ماسوره‌ها و فیوزها مسلح بشوند. چون در ارتفاع قبلی اگر بمب‌ها را رها هم می‌کردیم می‌افتادند و منفجر نمی‌شدند. آمدم دو بیست پای. یعنی حدود ۷۰ متری زمین.

همین که بمب‌ها را ریختم و آمدم گردش به راست کنم - چون گفته بودند گردش به چپ خطرناک است - دیدم گلوله‌های توپ دارند می‌آیند و جلوی چشم من منفجر می‌شوند. یعنی دارند از سمت راست می‌زنند. من دماغم را انداخته بودم که بروم از تفاع پنجاه پای، بمب‌ها هم را ریخته بودم، سرعتم حدود پانصد نات بیشتر بود. داشتم می‌رفتم پایین، دیگر جلوی هواپیما را نمی‌شد گرفت که یک مرتبه حس کردم باید هواپیما را برگردانم. من معلم این هواپیما بودم. تا آن موقع سه هزار ساعت با اف-۴ پرواز کرده بودم. معلم همه اینهایی بودم که داشتند می‌جنگیدند. ولی در مورد فرامین هواپیما اشتباهی کردم و هواپیما رفت به پشت.

حالا نگاه کن: من در حال رفتن به سمت پایین بودم، از تفاعم هم حدود هفتاد پا یا هشتاد پا بود. دیگر چیزی نمانده بود هواپیما بخورد به زمین. به پشت هم شده بود، وضعیتی بود. من تنها کاری که کردم گفتم یا علی؛ پای چپ را فشار دادم. هواپیما با دماغش آمد بالا. من خودم هم نفهمیدم چطور آمد بالا، خودم هم اصلاً نفهمیدم چه شد. به هر حال هواپیما به این طرف برگشت و ما از پالایشگاه دور شدیم.

دور که شدیم فضل‌الله امینی بلند به من گفت جناب سرگرد چی شده؟ گفتم هیچی، هرچی بود گذشت. آنجا برای من سخت‌ترین لحظه بود. انکار یکی هواپیما را از اینجا گرفت بلند کرد گذاشت آنجا و ما نجات پیدا کردیم. البته لحظات این طوری زیاد بود.