



درآمد:

## شهادت حق او بود...

گفت وگو با سرتیپ خلبان، حمد میقانی، فرمانده نیروی هوایی ارتش

امیر احمد میقانی، از شاگردان سابق شهید بابایی است. او که هم‌اکنون فرمانده نیروی هوای ارتش است، می‌کوشد تا منش بابایی را در نیرو پیاده کند و در این گفت‌وگو از دستاوردهای نیروی هوایی پس از بابایی سخن می‌گوید.

کردیم که دیدید. «قاصد ۲» را چند روز پیش آزمایش کردیم و قاصد ۳ را هم تا روزهای آتی آزمایش می‌کنیم. این آخری هزار تن بمب را با سرعت ۶۰ کیلومتر جابه‌جا می‌کند. یعنی به راحتی می‌تواند یک ناوچه را غرق کند. بنده هم وقتی آمدم گفتم کسی حق ندارد قطعه‌ای از خارج وارد کند. باید همه را در داخل تولید کنیم. سعی داریم با فشار به دانشگاه، مراکز صنعتی، مراکز پژوهشی و... احتیاجاتمان را خودمان برآورده سازیم. چه قطعات الکترونیکی، چه قطعات الکترومکانیکی و چه قطعات مکانیکی. باید بگوییم ما الان در بهترین وضعیت ۲۷ سال گذشته‌ایم.

در کدام قسمت‌ها پیشرفت قابل ملاحظه‌ای داشته‌ایم؟ اعم از اینکه مربوط شرایط جنگ بوده یا غیره؟

ما در همه قسمت‌ها کار کرده‌ایم. هواپیما، رادار، مهمات، آتش‌بار و... روز به روز هم بهینه‌سازی می‌کنیم. جهاد و تحقیقات نیرو بسیار فعالند. آقا هم نظر خاصی بر جهاد نیروی هوایی دارند. مثلاً در همین ۴-۵ ماه اخیر حداقل ۲۰ طرح مهم را به نتیجه مطلوب رسانده‌ایم.

در زمینه طرح‌های جنگی چه کرده‌ایم؟ آیا مثل زمان جنگ ابتکار عمل را در دست داریم؟

آن موقع جنگ ما جنگ هم‌تراز بود و ویژگی خاص خودش را داشت. الان تهدیدهای ما تهدیدهای ناهم‌تراز است. ما برای آن دکترین‌های خاصی آماده کرده‌ایم. به صورت هفتگی هم جلسه داریم و طرح‌های عملیاتی را بررسی می‌کنیم. برای آمریکا چقدر قابل باور است که یک نیروی کاملاً وابسته، این‌گونه مستقل و خودکفا شود؟

ملت ما ملت باهوشی است و این را همه می‌دانند. این که خلبان‌های ما در آمریکا دوره می‌دیدند بخاطر اهداف استعماری و اقتصادی غرب بود و نه عدم توانایی ما. در همان دوره‌های آمریکا که دانشجویان کشورهای مختلف آسیایی، اروپایی و آمریکای لاتین حضور داشتند؛ نفرت برتر معمولاً از کشور ما بودند. برای مثال، در مسابقات کشورهای پیمان سنتو که خلبان‌های آمریکا، ترکیه و پاکستان حضور داشتند

کارهای فراوانی برای خودکفایی انجام داده‌ایم که خیلی به آنها پرداخته می‌شود.

وضعیت فعلی نیروی هوایی ما چگونه است؟

نیروی هوایی یک نیروی تجهیزات محور است. قبل از انقلاب از بند پوتین تا پیشرفته‌ترین تجهیزات را از خارج وارد می‌کردیم. تعمیرات و نگهداری آنها هم یا در خارج انجام می‌گرفت یا توسط تکنسین‌های خارجی در ایران. در طول دوران جنگ در زمینه تامین قطعات، تعمیر آنها، سوار کردن موشک‌های مختلف روی هواپیماها و... ابتکارات مهمی

در نیروی هوایی از زمان بابایی و اردستانی کارهای خیلی بزرگی شروع شد. از آنجا که این دو بنای تبلیغ نداشتند این موضوعات خیلی بیان نمی‌شد.

داشتیم. بعد از جنگ هم به بهینه‌سازی تجهیزات پرداختیم. موشک هواپه‌هوا، زمین‌به‌هوا و... ساختیم. آن هم زمانی که در تحریم بودیم. موشک هواپه‌هوا ۲۸۵ قطعه دارد و همه را خودمان ساختیم. در زمینه رادار هم فعالیت‌های خوبی داشته‌ایم. الان بسیاری از رادارهایی که در کشور استفاده می‌شود، رادارهای بومی خودمان است. اف ۱۴‌های امروز با اف ۱۴‌های ۱۰ سال پیش خیلی متفاوت است. هم به موشک‌هایشان را عوض کرده‌ایم، هم رادارهایشان را. هم به سیستم‌های جنگ الکترونیک مجهز شده‌اند و... در زمینه موشک، «قاصد ۱» را در آزمایش ذوالفقار شلیک

امیر، شما شهید بابایی را اولین بار کجا دیدید؟ شهید بابایی از استاد خلبان‌های خوب اف ۱۴ بودند. زمانی که ایشان معاون عملیات نیرو بودند من در پایگاه هوایی دزفول مشغول به خدمت بودم. روزی به من گفتند شما باید بروی اف ۱۴. من علاقه خاصی به اف ۱۴ داشتم. رفتم پیش فرمانده پایگاه گفتم نمی‌خواهم بروم اف ۱۴. قبول کرد. با معاون عملیات پایگاه هم قبلاً صحبت کرده بودم. اما هر دو گفتند این تصمیم بابایی است، باید با خودش صحبت کنی. شهید بابایی معمولاً خط مقدم جبهه بود. به ندرت، شاید ماهی یکبار می‌آمد تهران. پی‌گیری کردم که کی به تهران می‌آید تا بروم مهرآباد ببینمش. من را که دید گرم احوالپرسی کرد. قبل از این ۲-۳ بار ایشان را دیده بودم، اما نه به‌طور مفصل. وقتی برای ایشان صحبت می‌کردم، آرام گوش می‌کرد. بعد لیخندی زد. اف ۱۴ را با هم مقایسه کرده و خیلی دقیق نقاط قوت و ضعف هر دو هواپیما را گفتند. تأکید داشتند اف ۱۴ برای آینده جنگ و نظام مهم است. بالاخره هم مرا فرستادند اف ۱۴.

امروز فکر می‌کنید آن پیشنهاد تا چه حد به‌جا بود و آن حرف‌ها چقدر واقعیت داشت؟

چند سال پس از آمدنم به اف ۱۴ همه حرف‌های بابایی را در آن ساعت درک کردم. اوایل جنگ تنها هواپیماهای سرحال ما اف ۴ و اف ۵ بود. آن زمان از اف ۱۴ فقط برای ره‌گیری استفاده می‌شد. هنوز موشک روی آنها سوار نکرده بودیم. هیچ تردیدی نیست که رشادتها و عملیات‌های خلبانان نیروی هوایی بسیار زیاد و خارق‌العاده بوده است. اما انعکاس آنها بین توده مردم خیلی کم است. به نظر شما آیا واقعاً این اتفاقات عجیبند یا برای ما چنین به نظر می‌رسند؟ در نیروی هوایی از زمان بابایی و اردستانی کارهای خیلی بزرگی شروع شد. از آنجا که این دو بنای تبلیغ نداشتند این موضوعات خیلی بیان نمی‌شد. البته در زمان جنگ ۸ ساله، به خاطر تأثیر مستقیم ما در جبهه‌ها و ملاقات‌های مکرر خلبان‌ها با امام و آقا، نیروی هوایی مشهورتر بود. الان هم ما



(سال ۵۴ هـ. ق پاکستان) شهید اردستانی «تاب‌گان» شد، یعنی قهرمان قهرمانان.

در همه رشته‌ها قهرمان شد؛ راکت، آکروبات، مسلسل و... زمان جنگ شهید بابایی متوجه می‌شود که کشور از خلبان‌های جوان محروم شده است. چون رابطه ما با آمریکا قطع و تعلیم خلبان‌ها - که در آمریکا بود - متوقف شده بود. خودش پی‌گیری می‌کند و به دستور آقا که آن موقع رئیس جمهور بودند، در اصفهان دانشکده خلبانی را تاسیس می‌کند.

در مورد آن ۱۴۰ سورتی پرواز روز اول، برخی تحلیلگران آن حرکت را کاری اشتباه ارزیابی کرده، می‌گویند این پروازها باعث لو رفتن توان ما نزد دشمن شد. آیا این تحلیل درست است؟

پروازها و مانورهای قبل از جنگ در کشورها برای چیست؟ برای بازدارندگی. عراق ادعا کرده بود ما ۳ روزه خوزستان را می‌گیریم. یک هفته‌ای هم تهران هستیم. صدام می‌گفت اولین شکاری ایران ۴ ماه بعد می‌تواند بلند شود. این اطلاعات را آمریکا به عراق داده بود. ۱۴۰ پرواز روز اول تمام برنامه‌های صدام و حامیانش را به هم زد. به ما روحیه و اقتدار داد و در عوض روحیه سربازان عراقی را به شدت ضعیف کرد. آن ۱۴۰ سورتی پرواز نشان از قدرت بالای نیروی هوایی و سرزنده و سرحال بودنش داشت. برنامه ریزی، طراحی و فرماندهی این همه پرواز خاصی می‌خواست. به نظر می‌آید بعد از سال ۶۱، نیروی هوایی ۲ تا ۳ سال دچار رکود شد. یعنی قبل از آن عملیات‌های مستقل زیادی از این نیرو می‌بینیم اما بعد از آن دیگر از این نوع عملیات‌ها خبری نیست. علت خاصی داشت؟

اوایل جنگ عمده بار دفاع بر دوش نیروی هوایی بود. تونیرو هم، اف ۴ها و اف ۵ها این بار را به دوش می‌کشیدند. فقط روز اول جنگ، ۱۴۰ سورتی پرواز اف ۴ها و اف ۵ها انجام دادند. روزهای بعد هم این پروازها ادامه یافت. معمولاً هم تعدادشان بالاتر از ۱۰۰ سورتی بود. اف ۴های ما در آن ایام بمباران‌های برون مرزی هم داشتند. برای مثال در الرشید. در عملیات بیت المقدس نیروی هوایی نقش مهمی داشت. حدود ۲۴۰ سورتی پرواز داشتیم که ۲۰ سورتی آن برای عکس برداری بود. از شمال تا جنوب منطقه را هر روز عکس برداری می‌کردیم تا نقشه‌های عملیاتی بر اساس آخرین تغییراتی که دشمن در مواضعش ایجاد کرده بود طراحی شود. در روزهای آخر عملیات اگر نیروی هوایی پل مار را نمی‌زد، هیچ وقت ما ۲۰ هزار اسیر نداشتیم. نهایتاً ۱۰۰ نفرشان می‌ماندند. ترابری عملیات هم که بسیار گسترده و مهم بود بر عهده نیروی هوایی بود. اما تا حالا کمتر کسی به نقش نیروی هوایی در این عملیات اشاره کرده است.

در عملیات والفجر تعداد پروازهای جنگی و عملیاتی ما آنقدر زیاد بود که گاهی یک خلبان روزی ۲ تا ۳ سورتی پرواز داشت. شهید اردستانی به تنهایی در آن عملیات نزدیک به ۷۰ سورتی پرواز انجام داد؛ روزی ۵ الی ۶ پرواز. ۸ تا ۱۰ پروازهای عراق را هم زدیم. شهید هم زیاد داشتیم، اسدزاده، بیک محمدی و... به طور کلی، هر عملیاتی در جنگ انجام شد حتماً پوشش هوایی هم داشت. بعد از سال ۶۱، کلاً عملیات‌های گسترده ایران کمتر شد.

احساس می‌کنم این همه کار خوب اطلاع‌رسانی نشده است.

بله ما در زمینه اطلاع‌رسانی خوب عمل نکرده‌ایم. داریم جبران می‌کنیم. ولی این رفتار در نیرو نهادینه شده است. برای مثال طی هفته‌های گذشته از سوخوی ۲۴ نقطه‌زنی کردیم؛ با لیزر. موشک «رایبند» را هم چند وقت پیش در سمنان آزمایش کردیم، هاگ

را هم. چند وقت پیش سومین آذرخش را در اصفهان ساختیم و تولید انبوهش را صنایع اصفهان آغاز کرد. دانش فنی صاعقه را طی هفته‌های آتی به وزارت دفاع می‌دهیم برای تولید انبوه و چیزهای بسیار دیگری که نمی‌توان بیان کرد.

ما فقط خلبان‌ها را می‌بینیم. از شما می‌خواهیم درباره دیگر پرسنل پرواز هم بگویید.

راحت می‌گوییم ۱۰۰ سورتی یا ۲۰۰ سورتی پرواز. هر پرواز احتیاج به ده‌ها اقدام پشتیبانی دارد که معمولاً دیده

این که خلبان‌های ما در آمریکا دوره می‌دیدند بخاطر اهداف استعماری و اقتصادی غرب بود و نه عدم توانایی ما. در همان دوره‌های آمریکا که دانشجویان کشورهای مختلف آسیایی، اروپایی و آمریکای لاتین حضور داشتند؛ نفرت برتر معمولاً از کشور ما بودند.

نمی‌شود. خلبانان چون اصل ماجرا هستند و همه زحمات را به هدف می‌زنند، بیشتر در معرض توجه‌اند. در حالی که اگر این پشتیبانی‌ها نباشد کار خیلی سخت می‌شود. من شاهد بودم که نیروهای تعمیر و نگهداری در سرمای زمستان که دست‌ها به هواپیما می‌چسبید، سخت و دلسوزانه کار می‌کردند. هواپیمایی می‌آید ژنراتور خراب است، یکی دیگر می‌آید اشکال الکترونیکی دارد. نیروهای این واحد باید به سرعت، موتور هواپیما، تجهیزات، مهمات و... را تعمیر و آماده کنند. یا قطعه‌ای را عوض و تست کنند و... به نظر من نمره این افراد در جنگ واقعاً ۲۰ بود. مخلصانه و با سرعت کار می‌کردند. برخی مواقع که مشکلی پیش می‌آمد، این‌ها بیشتر از خلبان‌ها ناراحت و نگران می‌شدند.

گروه دیگر پدافند رادار است. رادار چشم ماست. آمدن



هواپیما را من و شما که نمی‌بینیم. حتی من را که تو هواپیما هستم رادار هدایت می‌کند.

چگونه؟

با دقت، تلاش و تخصص بالایی که در استفاده از این دستگاه‌ها دارند. این‌ها از توی اسکوپ رادار ما را راهنمایی و هدایت می‌کنند. می‌گویند پرنده مهاجم از کجا آمده، سرعتش چقدر است، هدف احتمالی‌اش کجاست، ارتفاعش چقدر است؟

گروه دیگری هم هست؟

بله. گروه دیگر سایت‌های شنود دور تادور میهن اسلامی‌مان است. سایت‌هایی که شبانه‌روزی در حال شنود رادیوها و تماس‌های بیگانگان در تمامی مرزهای کشورند. این سایت‌ها روزانه اطلاعات فنی دریافتی را تجزیه و تحلیل کرده به مراکز تصمیم‌گیری ارائه می‌کنند. در عملیات جنگی بالغ بر ۹۰ درصد اطلاعات لازم برای عملیات را این گروه‌ها به فرماندهان ارائه می‌کنند.

بخش دیگر نیرو که بسیار مهم و حیاتی است، هواپیماهای عکسبرداری هستند که قبل از هر عملیات، حین عملیات و پس از آن با عکسبرداری از مواضع، استحکامات و تغییرات دشمن، دیگر ارکان را در طراحی و برنامه‌ریزی یک حمله موفق کمک می‌کنند. هواپیماهای ترابری هم از ارکان مهم جنگ هستند که معمولاً به آنها توجهی نمی‌شود. آوردن مهمات، سلاح و آذوقه از پشت جبهه، مهم‌ترین وظیفه این گروه است. برخی مواقع ما با این هواپیماها تجهیزات را غذا را وسط دشمن به نیروهای خودی می‌رساندیم. هواپیماهای ۷۰۴ و ۷۰۵ سوخت‌رسان را هم نباید فراموش کرد. وقتی می‌گوییم جنگنده‌ای ۷ ساعت یا ۱۰ ساعت پرواز داشته یعنی چندبار سوخت‌گیری کرده است. تانکرها مخصوص در اوایل جنگ نقش مهمی در حفظ حریم هوایی میهن داشتند.

مهمترین ابتکار جنگ چه بود؟

تمام جنگ ما چه در زمین و چه در هوا، ابتکار بود و نوآوری. شاید نتوانم یکی را به عنوان ابتکار ممتاز جدا کنم اما ابتکار عملی که در اواخر جنگ شهید بابایی و شهید ستاری طراحی کردند، اسکورت نفت‌کش‌ها بود. تأثیر فراوانی هم در جهت تقویت روحیه جبهه خودی و تضعیف دشمن داشت. این‌ها با روش خودشان توانستند میگ ۲۵ و هواپیماهای سوپر اتاندارد را بزنند. هواپیماهایی که عراق تازه تحویل گرفته بود و خیلی روی آنها حساب می‌کرد. بابایی در حالی اینها را زد که انواع رادارهای آواکس، ناوها، کارشناسان نظامی، ماهواره‌ها و... دور تادور ایران را پوشش داده و بررسی می‌کردند. در این شرایط بابایی طرحی را اجرا کرد که با اف ۱۲ توانست میراژهای فرانسسه را بزند.

در نیروی هوایی آیا در طراحی عملیات‌ها از دیگر متخصصان نیز استفاده می‌شود؟

بله. در طراحی هر عملیات ما از متخصصان مختلف استفاده می‌کنیم. برای مثال، اگر قرار باشد به نیروگاهی حمله شود از متخصصان نیروگاه و یا اگر به پالایشگاه حمله کنیم از متخصصان پالایشگاه مشورت می‌گیریم که کدام قسمت را مورد هدف قرار دهیم. خلبان‌ها را بر همین اساس توجه می‌کنیم تا طرح پروازی را آماده کنند. به طور کلی، فرماندهی معاون‌های مختلفی دارد که این مشورت‌ها را به او ارائه می‌کنند.

آخرین بار کجا شهید بابایی را دیدید؟

آخرین بار ایشان را در اصفهان دیدم، یک‌ماه پیش از شهادتشان. من آنجا آلرت بودم. آمد و حدود ۲۰ دقیقه‌ای صحبت کردیم. روز عید قربان بود. از درب نمازخانه بیرون می‌آمدم که گفتند بابایی شهید شد. فقط گفتم: حقیقتش بود. به هدف‌اش رسید. ■