



پانزدهم فروردین سال ۱۳۶۰ وقتی هنوز بیشتر از ۶ ماه از آغاز جنگ عراق علیه ایران نمی‌گذشت، شانزده تن از خلبانان نیروی هوایی ایران با انجام عملیاتی عجیب و پیچیده، طی پروازی ۶ هزار کیلومتری بر فراز سه کشور ترکیه، سوریه و عراق دورترین پایگاه‌های هوایی عراق را در مرز باین اردن و سوریه بمباران کردند. این که چه تعداد هواپیما در این حمله از بین رفتند چندان مشخص نیست: مراجع مختلف از ۱۶ تا ۲۰ هواپیما گفته‌اند. اما هر چه بود این حمله باعث شد تصویری که دیکتاتور عراق از نیروی هوایی ایران در ذهنش ترسیم کرده بود به کلی عوض شود. روایت بکر یکی از خلبان‌های شرکت‌کننده در این عملیات بعد از گذشت نزدیک به ۳۰ سال هنوز خواندنی و هیجان‌انگیز است. حکایت لحظات حساس و سرنوشت‌ساز یک پرواز طولانی و ۳ ساعته.

صدام قبل از شروع جنگ، سه تا پایگاه در دورترین فاصله از مرز ایران در پادگان الولید ساخته بود. بیشتر تجهیزات هوایی و هواپیماهایش را هم برای دور نگهداشتن از دسترس ایران می‌برد به این سه نقطه. این مجموعه سه تا پایگاه است که ما باید به آنها حمله می‌کردیم. مجموعه‌ای از پایگاه‌ها مثل دوشان تپه، قلعه مرغی، مهرآباد، البته با وسعت بیشتر. اسم این پایگاه‌ها را گذاشته بودند H3.

پیشنهاد این عملیات را ۲ نفر از استادان من دادند. سرهنگ ایزدستا و سرهنگ بهرام هوشیار. این دو نفر پروازهای خیلی فشرده‌ای داشتند. واقعا استاد بودند. سرهنگ هوشیار جزو تیم آکروجت ایران قبل از انقلاب بود. با F84 و F86 پرواز می‌کرد. بعد از انقلاب عذرشان را از ارتش خواسته بودند و باز نشسته شده بودند. اما پیشنهاد این مأموریت را دادند. مدت‌ها برای ارائه این طرح آمده بودند و رفته بودند. چندان بهشان اعتماد نداشت. فرمانده

وقت نیروی هوایی، شهید تیمسار فکوری، هم‌دوره‌ای آنها بود. اوایل اسفند ۵۹ طرحشان را دید. طرح اولیه خیلی ایراد داشت. بخته نبود. طرح را چندین بار تغییر دادند تا نهایه‌ی شد. بعد از رفت و آمدهای خیلی زیاد، جزئیات را با حضور خود ایزدستا خدمت امام (ره) مطرح کردند. نقاط خطر و ریسک

را گفتند. و در نهایت امام (ره) اجازه عملیات را دادند. آنچه که بحث حمله به الولید یا H3 را از سایر مأموریت‌ها متمایز می‌کرد اولاً زمان انجام این مأموریت و ثانياً مسافت طولانی‌اش بود. می‌خواستیم به عراق اجازه ندهیم بیش از پیش دست به عملیات جدید بزنند.

پادگان الولید در مرز عراق با سوریه و اردن واقع شده. شوروی پدافند عراق را تجهیز کرده بود. حتی افسران روس در مقر پدافند حضور داشتند. موشک‌ها و سیستم‌های ضد هوایی‌شان تا ۷۰ هزار پا ارتفاع را

روایت امیر سرتیپ خلبان منوچهر طوسی
از عملیات اچ-۳

ساعت بی‌بروادی
بگفتی



در فضای کلین به شدت تنها می‌شوی. توی آن تنهایی، چهره زن و بچه و خانواده تمام مدت در ذهنت می‌گذرد. طوری که به‌راحتی نمی‌شود فراموشش کرد

پوشش می‌دادند.

توی دعوا مشت اول خیلی مؤثر است. اگر ما به این پایگاه‌ها که در جنوب غرب عراق واقع شده بودند دسترسی پیدا می‌کردیم، مثل این بود که اولین مشت را در یک دعوا زده باشیم. باید آنها را متوقف می‌کردیم. با شرایط آن موقع، طبیعی بود که نیروی زمینی سپاه و بسیج و ارتش ما نمی‌توانست پاسخ لازم را به‌معنی‌ها بدهد. حدود اواخر اسفندماه ۵۹ مأموریت به مسؤولین پایگاه همدان یا پایگاه سوم شکاری ابلاغ شد. آن زمان من مسؤول گردان F4 مهرآباد بودم. برای شرکت در این عملیات به پایگاه همدان مأمور شدم. دوروز قبل از برنامه، متوجه عملیات شدم.

برنامه‌ریزی دقیقی از دو ماه پیش انجام شده بود. البته خلبان‌ها در جریان جزئیات قبل از تصویب طرح نبودند. حفاظت اطلاعات در پروازها و در کل جنگ، مسأله خیلی مهمی است. در شش ماهه قبل از انجام این عملیات، در پروازهایی که ما می‌کردیم اغلب سیستم پدافند عراق منتظر مان بود. پیدا بود که اصول اطلاعاتی چندان رعایت نشده است. این بود که ما خودمان هم تازه ۲ روز قبل از عملیات فهمیدیم قرار است عملیاتی در عمق خاک عراق انجام شود. شب عملیات به ما گفتند برویم اتاق فرماندهی. گفتند حق خروج از قسمت فرماندهی را ندارید. تماس‌های تلفنی ماقطع شد. قرنظینه شدم.

معاون عملیات پایگاه و معاون اطلاعات عملیات پایگاه آمدند و مأموریت را توضیح دادند. گفتند باید دورترین نقطه خاک عراق را بمباران کنیم. از مسیر مستقیم هم نمی‌توانیم برویم، چون سوختمان تمام می‌شود و رادارهای عراقی هم می‌بینندمان. مهمات زیادی هم نمی‌توانیم ببریم، چون سنگینی جنگنده باعث می‌شود سوخت هواپیما زودتر تمام شود. گفتند سرنوشت جنگ بسته به نتیجه این عملیات است. اگر موفق بشویم نیروهای رزمنده قوت قلب می‌گیرند. ۸ فرزند F4 قرار بود وارد خاک عراق بشوند: ۲ تا تیم چهار تایی که باید پشت سر هم می‌رفتند.

معاون عملیات پایگاه همدان، لیدر دسته پروازی بود. فرمانده پایگاه، شماره دو آن پرواز بود. در یک دسته پروازی لیدر، شماره دو و شماره سه داریم. به شماره سه Su-lead می‌گویند. اگر لیدر با مشکل مواجه شد، شماره سه لیدر می‌شود. من شماره سه دسته دوم پروازی بودم.

قرار بود از همدان که بلند شدیم Low Level بروسیم و با همان ارتفاع برگردیم. سیستم پدافند عراق رادارهای Early war-ینگ داشت. این رادارها نزدیک‌تر از ما قرار داشتند و مشخصات هر شیء پرنده‌ای را که توی ایران بلند

می‌شد به سیستم پدافند گزارش می‌کردند. موشک‌های SAM2 پدافند عراق هم اتوماتیک روی هواپیمای ما قفل تا به خاک عراق برسند و وقتی به محدوده‌شان می‌رسیدند شلیک می‌کردند. این رادارها را معمولاً می‌گذاشتند روی کوه‌ها که تمام هواپیماها را ببینند. برای فرار از این سیستم، ما اکثر پروازها را به صورت Low level یا ارتفاع پست انجام می‌دادیم. در ارتفاع ۱۵۰ پا از زمین، یعنی ۵۰ متری زمین؛ به بلندی یک ساختمان ۱۵ طبقه؛ پایین‌تر از ارتفاعی که عراق رادارهاش را قرار می‌داد.

برای اینکه اطلاعات مأموریت لو نرود و حتی تعداد هواپیماها و مقدار مهمات مشخص نباشد، جزئیات عملیات را حتی به ما که خلبان بودیم کمی قبل از پرواز گفتند. حتی برای اینکه تعداد هواپیماها را دور شمرده نشود قرار شد در زمان بلندشدن از روی باند همدان، دو تا دو تا با هم بلندشویم.

مسیری که انتخاب شده بود از روی مرز عراق بود؛ درست روی نقاط صفر مرزی. ۶ هزار کیلومتر طول مسیر بود. وقتی یک جنگنده F5 از پایگاه دزفول یا همدان وارد خاک عراق می‌شد باید ظرف ۴۵ دقیقه بر می‌گشت. چون هر جنگنده با توجه به بنزین و مهماتی که دارد، شعاع عملش همین اندازه است. حتی یک هواپیمای F4 اگر بخواهد مهمات زیادی ببرد نهایتاً ۸۰ دقیقه می‌تواند در آسمان باشد. حالا اگر شما بخواهید یک مسیر ۶ هزار کیلومتری را برید و برگرديد و مهمات زیادی هم حمل کنید، باید چند بار در طول مسیر سوخت‌گیری کنید.

بنا بود فانتوم‌ها در ۴ مرحله سوخت‌گیری کنند؛ دو بار در مسیر رفت و دو بار در مسیر برگشت. عملیاتی با این وسعت تقریباً در دنیای نظیر است. امکان خطر زیاد بود. ممکن بود آمریکا از ناوهای هواپیمابرش در خلیج فارس استفاده کند و به ایران حمله کند. ممکن بود موقع فرار به سمت سوریه، اردنی‌ها بهمان حمله کنند. ممکن بود شناسایی شویم و... هزار جور خطر دیگر.

حمله ما به H3 از جمله رژیم صهیونیستی به نیروگاه اتمی عراق در دوران جنگ هم سخت‌تر بود. چون مسیر آنها نزدیک‌تر بود و از روی ناو هواپیمابر بلند شدند. اما ما باید دو سه تا کشور را دور می‌زدیم و درست در مرز سوریه واردن، دقیقاً از پشت وارد خاک عراق می‌شدیم و پایگاه‌ها را می‌زدیم و همین مسیر را بر می‌گشتیم. همین پیچیدگی هم بود که باعث شد مدت‌ها بعد عراقی‌ها بفهمند چطور این عملیات انجام شده. قبل از پریدن ترسیده بودم. همه می‌ترسیدند. هر کس بگوید ترس در کار نبوده دروغ می‌گوید. من در دوران جنگ در قرارگاه‌های مختلفی حاضر بودم. حتی روی کشتی و ناو هم بودم. ترس همیشه هست. ولی توی جمع، بین افراد تقسیم می‌شود. کم می‌شود. حضور چند هم‌رزم کنار هم ترس را می‌ریزد. در هواپیمای شکاری، حتی آنها که دو کابین دارند، خلبان‌ها همدیگر را نمی‌بینند و فقط از طریق تماس رادیویی با هم ارتباط دارند. در فضای کابین به‌شدت تنها می‌شوی. توی آن تنهایی، چهره زن و بچه و خانواده تمام مدت در ذهنت می‌گذرد. طوری که به‌راحتی نمی‌شود فراموشش کرد. منتها خود نوع کار آنقدر دقیق است و شما آنقدر درگیر آن مسائل هستی که خودبه‌خود غافل می‌شوی. همین غفلت است که خودبه‌خود کار را برای شما راحت می‌کند. ولی ترس هست، طوری که گلویت توی مأموریت‌های جنگی خشک می‌شود.

من هم بار اولم نبود که پرواز می‌کردم. هر بار ترس هست. ولی با

توجه به آن هدف و تعهدی که داری، کل مجموعه را تحمل می‌کنی و همه‌را می‌سپاری به خدا و می‌گویی خدایا، من سعی ام را می‌کنم. هر چه که آموزش دیده‌ام و به خاطرش جوانی ام را گذاشته‌ام پیاده می‌کنم. کم‌کم کن.

روز ۶۰/۱۱۵ دستور آغاز عملیات رسید. هواپیماها بعد از بلند شدن، Joinup کردند و دو تا دو تا رفتند توی مسیر. توی راه به همه چیز فکر می‌کردم. خودم را برای همه چیز آماده کرده بودم. ابعاد عملیات H3 را خوب می‌دانستم. در جهه ریسک خیلی بالا‌یش را هم، می‌دانستم اگر توی مسیر رفت با برگشت گم بشوم و هواپیمای سوخت‌رسان را پیدا نکنم، از بین رفتنم حتمی است. من که اهل Eject نبودم. پس باید با هواپیمایم می‌رم. می‌دانستم مسیر خیلی طولانی است. همه چیز را بهمان گفته بودند. می‌دانستم اگر از گروه عقب بیفتم، نباید از پس سوز استفاده کنم که خودم را برسانم بهشان. چون مصرف سوختم چهار برابر می‌شد و ممکن بود اصلاً زیر تانکر سوخت‌رسان بعدی نرسم. کسی را مجبور نکرده بودند. می‌توانستم از همدان بروم. بگویم برمی‌گردم تهران سرگردان F4 خودم. کسی هم کاری به کارم نداشت. نمی‌گفتند تمرد کرده. اما خودم می‌خواستم. می‌خواستم آبروی نیروی هوایی را بخرم. رفتیم سمت دریاچه ارومیه. می‌خواستیم هواپیما در یک منطقه خالی از سکنه سوخت‌گیری کند که توجه کسی جلب نشود. روی دریاچه ارومیه هیچ‌کس نبود که ما را ببیند. ضمناً تانکر سوخت‌رسان هم باید در نهایت ۲ هزار پا از ارتفاع می‌گرفت که رادارها نگیرندش. معمولاً ارتفاعی که در آن سوخت‌رسانی انجام می‌شود بالای ۲۰ هزار پا است.

هواپیماها در حالت عادی فقط موقع فرود این‌قدر ارتفاع کم می‌کنند. حالا ما ۶۰۰۰ کیلومتر را باید با این ارتفاع پرواز می‌کردیم. این کار برای تیم‌های آکروجت ساده است، چون برای این موضوع آموزش می‌بینند. ولی ما مجبور بودیم. اگر سیستم جنگ الکترونیکی داشتیم که پدافند منطقه را از کار می‌انداخت، نیازی نبود در آن ارتفاع پرواز کنیم.

در حین انجام سوخت‌گیری و ورود به ارتفاعات جنوب ترکیه، یک دسته پروازی از پایگاه دوم شکاری تبریز وارد خاک عراق شدند. البته با ارتفاع معمولی و حالت ته‌جمی، به‌شکلی که رادارها ببینندشان و ذهن عراق را معطوف خودشان کنند. عملیات فریب بود تا مادر همان ارتفاع پست به راهمان ادامه بدهیم.

در پرواز low level مسؤولیت لیدر پرواز فوق‌العاده سنگین است. گم نکردن سمت مورد نظر و حفظ موقعیت خودش و بقیه که در بال‌هاش پرواز می‌کنند مهم است. کوچک‌ترین انحرافی سانحه می‌سازد. هواپیماها دو متر از هم فاصله داشتند و با آن سرعت بالا و ارتفاع پایین، موقع رد شدن از تپه‌ها خیلی باید مهارت می‌داشتی که خودت را به جایی نرتزی یا دشمن نبیندت.

حالا ۴ ساعت باید می‌جسبیدم به یک صندلی. باید مأموریتی را تجربه می‌کردم که ریسک زیادی داشت. حتی اگر پدافند هم نمی‌زدمان، معلوم نبود سوختمان چقدر دوام بیاورد. هزار جور نگرانی داشتم. از روی مرز سه‌کشوری رد می‌شدیم که در جنگ با ما نبودند و ممکن بود اگر بفهمند بزندانمان.

حالا در فرود هواپیمای سوخت‌رسان در روی دریاچه ارومیه منتظر بودند که به ما سوخت بدهند. در شرایط عادی ۴ یا ۵ دقیقه طول می‌کشد تا هر هواپیما خودش را درست زیر بوم سوخت قرار دهد.



چهار مرحله سوخت‌گیری حین پرواز در این عملیات یکی از رکوردهای عجیب عملیات‌های هوایی است



هواپیماهای سوخت‌رسان دقیقاً سر وقت در جایی که باید، حاضر بودند

داخل تانکرهای سوخت‌رسان هم یک نفر باید سینه‌خیز به دقت بوم را بچسباند به باک فانتوم‌ها. حالا بار تفاع و سرعت و فشاری که ما داشتیم این کار چندین برابر باید سریع‌تر و دقیق‌تر انجام می‌شد. اما هواپیماها به همان ترتیب مشخص شده از قبل سوخت‌گیری کردند.

قبل از سوخت‌گیری، دو فرزند هواپیمای F4 رزرو از پایگاه تبریز آمدند. اگر هر کدام از هواپیماها حین سوخت‌گیری دچار اشکال می‌شد فوراً فرزند دیگر جایگزین می‌شدند. چنین اتفاقی نیفتاد و آنها برگشتند پایگاه‌شان. فقط ما هشت فرزند وارد خط صفر مرزی ترکیه و عراق شدیم.

مسیر ما از جنوب خاک ترکیه بود. کوهستان‌های سفیداز برف. تقریباً با آن ارتفاع شناس شناسایی توسط رادارهای ترکیه با عراق متغی بود. خیلی به کوه‌ها نزدیک بودیم. حس کردم دارم اسکی می‌کنم.

روی ارتفاعات جنوب ترکیه لیدر ما برای اینکه ارتفاع نگیرد و بالای کوه نرود به سمت ما چرخید. نمی‌شد دسته فرامین را بدهد جلو که هواپیما بالا بیاید و رفته‌رفته ارتفاعش را کم کند. رادارها پیدایمان می‌کردند. آمد طرف ما و کاملاً دور خودش چرخید. من و یک نفر دیگر که در بالم بود از دسته فاصله گرفتیم. البته فاصله زیاد نبود و سریع برگشتیم سر جامان.

نباید توی بی‌سیم‌ها حرف می‌زدیم. باید در صورت لزوم کمترین کلمات رد و بدل می‌شد. هر صدایی امکان داشت توسط گیرنده‌ای شنیده شود.

فقط می‌توانستم با کابین عقب صحبت کنم. چون بیرون پخش نمی‌شد. اگر می‌خواستم با لیدر یا هواپیمای دیگری تماس بگیرم باید از علائم دست استفاده می‌کردم. فاصله‌مان کم بود و قشنگ متوجه علامت‌هایی شدیم. ۵ ساعت سکوت مطلق خسته‌کننده است.

در تمام این مدت باید حواسم به فرامین و چراغ‌ها می‌بود. ارتفاعمان دقت بیشتری برای پرواز می‌خواست. پروازی که در ارتفاع معمولی مثل آب خوردن بود، حالا چند برابر از من ترژی می‌گرفت.

رسیدیم به شمال غرب عراق که روی نقشه یک فرورفتگی دارد. تقریباً در مرز سوریه و عراق بودیم. حالا باید روی صفر مرزی سوریه و عراق حرکت می‌کردیم. سرازیر شدیم به سمت جنوب.

خاک عراق زمین‌های سمت چپمان بود. کیلومترها شنزار بود. زمین‌های سوریه هم که سمت راستمان بود مزرعه بود. کشاورزانی که در این مزارع کار می‌کردند فکر کردند هواپیماهای رژیم صهیونیستی است. صهیونیست‌ها هم فانتوم داشتند. دست‌هایشان را می‌گرفتند روی سرشان و می‌نشستند. خیلی نزدیکشان بودیم.

هواپیماهای سوخت‌رسان در مرز سوریه و عراق به‌موقع رسیدند. با توجه به زمان بلند شدن، سوخت‌گیری در ایران و زمانی که در جنوب ترکیه طی کردیم، زمان ورود ما به منطقه را تخمین زده بودند. البته رادار هم داشتیم و همدیگر را شناسایی کردیم. تانکرهای سوخت‌رسان دقیقاً مثل دریاچه ارومیه ۲ هزار پا بالای زمین رفتند و ما هم به ترتیب سوختمان را گرفتیم.

قرار بود اگر کسی چیزی پیدا کرد در حد گوشزد اشاره کند؛ مثل «ساعت ۲». سمت‌ها را مثل ساعت می‌گفتیم. نمی‌گفتیم «سوخت‌رسان ۷۴۷ در فاصله پنج هزار پایی شمال شرقی از گروه اول دیده شد.» مثل عقربه‌های ساعت گزارش می‌دادیم. روبه‌رومان ساعت ۱۲ بود و بقیه سمت‌ها مطابق اعداد ساعت. این طوری اگر شنود هم

زیر پامان

تعداد زیادی

آشیانه

هواپیما بود.

اما درونش

معلوم نبود.

نمی‌شد

ریسک کرد.

اگر خالی

بودند بمب‌ها

هدر می‌رفت.

زمان هم نبود

که شناسایی

کنیم. باید یک

لحظه تصمیم

می‌گرفتم

می توانستیم از همدان بروم، بگویم برمی گردم تهران سرگردان F4 خودم، کسی هم کاری به کارم نداشت. نمی گفتند تمرکز کرده، اما خودم می خواستم. می خواستم آبروی نیروی هوایی را بخرم

می شد جز لیدر که با این عبارت جای سوخت رسان را می فهمید کسی چیزی دستگیرش نمی شد. می خواهم بگویم در این حد هم ارتباط رادیویی نبود. راحت پیدا کردیمشان. نگران بودم که سر جای مقرر در مرز سوریه و عراق نباشند یا توی رادار مان نبینیمشان. نمی دانستم سوختی که دارم، کفاف انتظارم توی نوبت سوخت گیری را می دهد یا نه؟ فکرم مشغول بود. ریسکش بالای ۷۰ درصد بود. تا وقتی سوخت گیری تمام شد آرام و قرار نداشتم. فقط یاد نتیجه عملیات که می افتادم آرام می شدم.

حالا هر دو تیم چهار تایی فانتوم در منتهی الیه غرب عراق و شرق سوریه به سمت جنوب پرواز می کردیم. الولید یا H3 دقیقاً در جنوب غرب عراق قرار داشت. نزدیک مرز سوریه، اردن و عراق. وقتی به نزدیک ترین فاصله خط صفر مرزی سوریه و عراق با پادگان رسیدیم، همه هشت فروند گردش کردند به سمت الولید. جلومان سراب بود. بیابان مثل سراب شده بود. خاک شن زارهای داغ عراق مثل آب شده بود. یکی از بچه ها توی رادار با همان سیستم کدینگ خودمان پایگاه ها را دید و به لیدر گفت.

توی سراب، پایگاه ها از دور، یک سری گنبد و ساختمان به نظر می رسیدند که حرارت زمین تشخیصشان را مشکل کرده بود. چندان مشخص نبودند. طبق برنامه به سه دسته پروازی تقسیم شدیم؛ دو تا سه تایی و یک دو تایی. در آن واحد هر سه دسته باید یکی از پایگاه ها را می زدند.

من توی یکی از دسته های سه فروندی بودم. باید شمالی ترین پایگاه را می زدیم. به پایگاه که رسیدیم برای شناسایی زمان نداشتم. قبلاً هم شناسایی دقیقی از پایگاه ها نداشتم. عکس هوایی و ماهواره هم نبود. قبل از اینکه پدافندشان ما را بزند باید سریع شناسایی می کردیم و هواپیماهاشان را بمباران می کردیم.

ارتفاع ما همان ۱۵۰ پا بود. برای بمباران باید یک مقدار بالاتر می آمدیم تا ترکش و انفجار بمبها به خودمان آسیب نزنند. بمبها چتر داشتند و یک مقدار دیر تر به زمین می رسیدند تا هواپیماها فرصت کنند از منطقه دور شوند. حالا وقتی می خواهی دکمه بمب را فشار بدهی، باید یک کم بیایی بالاتر. خیلی نه. فقط به اندازه ۳ یا ۵ پا که با خیال راحت بمب را رها کنی.

لیدر این کار را راحت می کند، چون مسلط است و دیدش وسیع تر است. ما که در بال هستیم باید خیلی سریع و پشت سر او این کار را بدون وقفه می کردیم. حساب لحظه ها مطرح بود. حتی چند لحظه تأخیر حادثه ساز می شد.

پدافند عراق هیچ واکنشی نشان نداد. غافلگیر شده بودند. بعدها یکی از خلبان های عراق که اسیر شده بود گفت: یک ساعت قبل از عملیات متوجه شده بودند که ایران می خواهد پایگاه را بزند، اما باز هم فکر می کردند نشدنی است.

زیر پامان تعداد زیادی آشیانه هواپیما بود. اما درونش معلوم نبود. نمی شد ریسک کرد. اگر خالی بودند بمبها هدر می رفت. زمان هم نبود که شناسایی کنیم. باید یک لحظه تصمیم می گرفتیم. یک سری چیزهایی دیدم که ظاهر از تجهیزات ترابری و مهمات بود. بمبهایم را ریختم روشن. همین موقع، یک لحظه برق هواپیمای من رفت و آمد. فکر کردم پدافندشان من را زده. توی فانتومها اگر برق قطع و وصل بشود سکان های افقی به پایین یا بالا خم می شوند. حالا توی

ارتفاع پنجاه متری زمین اگر به سمت پایین خم شود اصلاً فرصت بالا کشیدن هواپیما را پیدا نمی کنی و منفجر می شوی. خدا را شکر سکان من به سمت بالا منحرف شد و من توانستم دوباره هواپیما را جمع کنم و برگردم به دسته پروازی. سیستم ناوبری ام هم از کار افتاد. قبلاً GPS نبود. باید در پایگاه، دستگاه ناوبری را تنظیم می کردی و در جبهه ها بر اساس مسیری که طی می کردی به تو مختصات برگشتت را می داد. حالا برق رفت و آمد. سیستم ریست شده بود. انگار که الان از پایگاه همدان بلند شده ام. همیشه توی لحظه های حساس وسایل حساس خراب می شوند.

بقیه تیمها هدف ها را زدند. بمبها را که تخلیه کردیم باید دقیقاً ۱۸۰ درجه دور می زدیم و به سرعت از همان راهی که آمده بودیم برمی گشتیم. توی این دور زدن، آتش بازی ای را که راه انداخته بودیم می دیدیم. دود و آتش هر سه پایگاه را فرا گرفته بود.

خضرابی، سمت راست، لیدر تیم ما بود. گفت که آسیب دیده. ترکش بمب خودش گرفته بودش. ایراد اساسی نبود که نپرد، اما همه نگران شدیم. یک کم که گذشت توی رادیو گفت چراغ اختراش روشن شده و فشار هیدرولیکش را از دست داده.

سرهنگ ایزدستا از توی یکی از تانکرهای سوخت گیری، کنترل هواپیمای خضرابی را چک می کرد و راهنمایی اش می کرد. با تانکر رفتند سراغ خضرابی و ما هم از شان جدا شدیم. رفتیم برای سوخت گیری از تانکر بعدی در مرز سوریه و ترکیه و عراق. برنامه ریزی تانکرهای سوخت رسان هم خیلی دقیق بود. تا ما به سر قرار می رسیدیم آنها منتظرمان بودند.

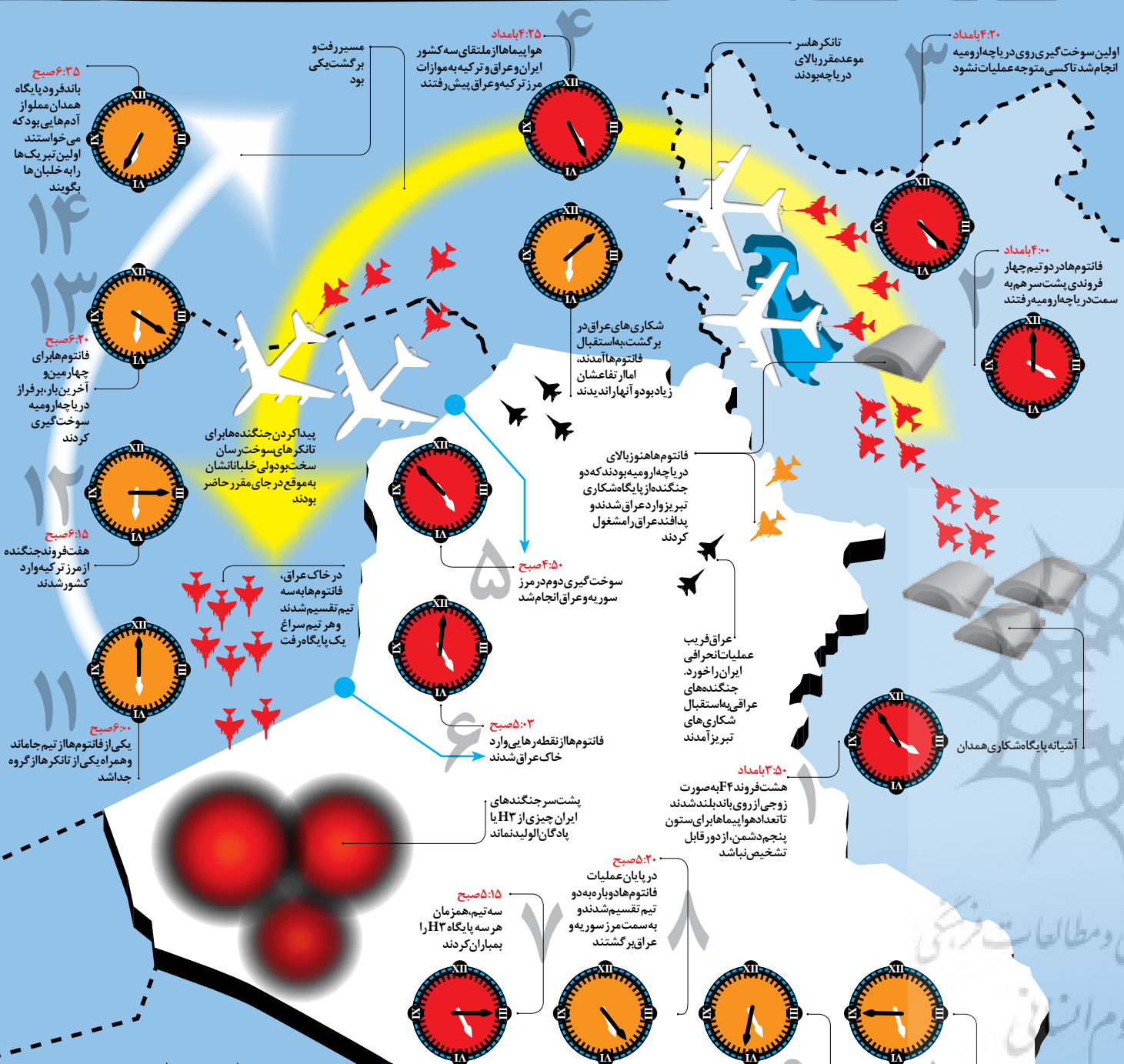
زیر تانکر توی نوبت بودیم که دیدیم از باک رزرو یکی از بچه ها بنزین می ریزد. ظاهراً یکی از ترکشها به او هم خورده بود. مجبور شد با همان باک اصلی تا همدان بیاید. آمدیم تا مرز ترکیه و عراق. نرسیده به مرز خودمان هواپیماهای شکاری عراق منتظر ما بودند. اما در ارتفاع بالا. یک دسته پروازی عراق با زاویه ۹۰ درجه از ما گشت می زدند تا ما را در مسیر برگشت غافلگیر کنند. استرس داشتیم. ما از ارتفاع پایین برمی گشتیم. مثل مسیر رفت. آنها از بالای سر ما رد شدند. شاید دیر متوجه ما شدند. به هر حال ما رفته بودیم. کار خدا بود.

نزدیک مرز ایران ارتباط رادیویی را باز کردیم. به لیدر دسته دوم گفتم بدنه هواپیمای من را نگاه کن. داشتیم می رسیدیم. نگران هواپیما بودم. اغلب بعد از مأموریت، توی هوا بدنه همدیگر را چک می کردیم و اگر چیزی بود می گفتیم که موقع فرود مشکل درست نشود.

باید چرخ می زد و می آمد زیر هواپیمای من را می دید و برمی گشت سر جاش و بهم می گفت چیزی هست یا نه. گفت منو چهره، تو که تا اینجا آمده ای بقیه اش را هم بیا. وقت این کارها نیست.

رسیدیم به دریاچه ارومیه و دوباره سوخت گیری کردیم و برگشتیم پایگاه شکاری همدان. BBC همان شب گفت چندین فروند هواپیمای عراق از بین رفته است. خودمان آمار دقیقی نداریم. بین ۱۶ تا ۲۰، نقل قولها متفاوت است. برای ما این مهم نبود. برای ما مدل مأموریت مهم بود؛ اینکه به صدام حالی کنیم که دورترین نقطه عراق هم امنیت ندارد. این را بهش ثابت کردیم.

■ مقدار منتظری



پرواز شبانه

۱۵ فروردین سال ۶۰، هشت فروند فانتوم F4 از پایگاه شکاری همدان برخاستند. روی دریاچه ارومیه که رسیدند باکهاشان را پر کردند. وارد نقطه صفر مرزی ایران، ترکیه و عراق شدند و از آنجا به موازات خط صفر مرزی و در ارتفاع پنجاه متری زمین تا مرز عراق و سوریه پریدند. در ارتفاع پایین پرواز می کردند تا رادارهای ترکیه و پدافند فوق حساس عراق نبینندشان. در مرز سوریه و عراق برای بار دوم سوخت گیری کردند. وارد عراق شدند. پایگاه H3 را بمباران کردند و سریع از همان راه که آمده بودند برگشتند. حالا دیگر صدام فهمیده بود هواپیماهای ایران می توانند هر جای عراق را که بخواهند بزنند و او نمی تواند دلش را به سیستم های پیشرفته دفاعی روسی خوش کند.

