

آشنایی با عملیات اچ 3

31 شهریور سال 1359 عراق با یورش ناجوانمردانه به خاک مقدس ایران، جنگی ناخواسته را که شاید مدت‌ها در فکر آن بود آغاز کرد.

جنگ تحمیلی آغاز شده بود و **نیروی هوایی ارتش** جمهوری اسلامی ایران، در یکم مهر سال 1359 و تنها یک روز بعد از شروع جنگ، ضربه‌ای کاری به نیروی هوایی عراق وارد آورد که طی آن 140 فروند از شکاری بمب افکن های نیروی هوایی در عملیاتی به نام **کمان 99** اکثر پایگاه های هوایی عراق را بجز پایگاه الولید، بمباران کرده بودند.



چند ماهی از جنگ می گذشت. در این هنگام دولت بعثی عراق در باتلاقی گرفتار شده بود که هرگز فکر نمی کرد روزی در آن گرفتار شود. نیروی هوایی ایران که صدام حسین در شامگاه 31 شهریور 59 دم از نابودی کامل آن می‌زد، دست به کارهای بزرگی می زد و با بمباران روزانه مناطق نظامی، خواب را از چشمان بعثیون گرفته بود.

در این شرایط که عراقی‌ها به ضعف نیروی هوایی خود در برابر نیروی هوایی قدرتمند ما رسیده بودند، طبق معمول همیشه دست به دامن همپیمانان خود شدند و آنها نیز با نشان دادن چراغ سبز، خواسته های آنان را برآورده می کردند. یکی از این خواسته ها تقویت نیروی هوایی عراق بود که بر این اساس کشور فرانسه قراردادی با عراق منعقد کرد که بر طبق آن، جنگنده های پیش رفته میراژ را تحویل آنها بدهد.

در این زمان، شهر آبادان از سه طرف در محاصره بود و نیروی های زمینی عراق می‌توانستند با پشتیبانی هوایی به هدف اصلی خود که همانا اشغال آبادان بود، برسند.

در همین هنگام عراقی ها که هنوز خاطره حمله 140 فروندی روز اول جنگ را فراموش نکرده بودند، به این فکر افتادند که شاید در آستانه این عملیات پایگاه های هوایی آنها مورد هدف عقابان تیز پرواز نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی قرار گیرد.

لذا تصمیم گرفتند که کلیه هواپیماهای اصلی خود را به نقطه ای منتقل کنند که هیچ اسکادران از جان گذشته ایرانی نتواند به آن جا برسد و آن را هدف قرار دهد. پس با هماهنگی ها لازم، در

تاریخ 21 دی سال 1359 عراق بخشی از هواپیماهای عملیاتی خود را به مجموعه پایگاه های الولید در غرب عراق و در نزدیکی مرز اردن انتقال داد.

این پایگاه خود به یک پایگاه اصلی و دو پایگاه فرعی تقسیم می شود که به آن "اچ 3" می گفتند و از پدافند قدرتمندی نیز برخوردار بود. در همین زمان **صدام حسین** با ظاهر شدن در صفحه تلویزیون عراق نطقی کرد که قسمتی از آن به این شکل بود:

- من دیوار آتش دارم و ایران به هیچ وجه نمی تواند به خاک ما نفوذ عمقی کند.

چندی بعد نیروی هوایی ایران از انتقال هواپیماهای عراقی با اطلاع شد و سرتیپ شهید جواد فکوری فرمانده وقت نیروی هوایی، در 15 بهمن سال 59 در جلسه فرماندهان نیروی هوایی پیشنهاد حمله به این پایگاه ها را مطرح نمود که برای طرح ریزی این عملیات، بخش ویژه طرح های نیروی هوایی کار روی آن را آغاز کردند و پس از مدتی این کار را غیر ممکن قلمداد کردند. در همین زمان این طرح از سوی نیروی هوایی منتفی اعلام شد ولی طرح هایی نیز مطرح شد:

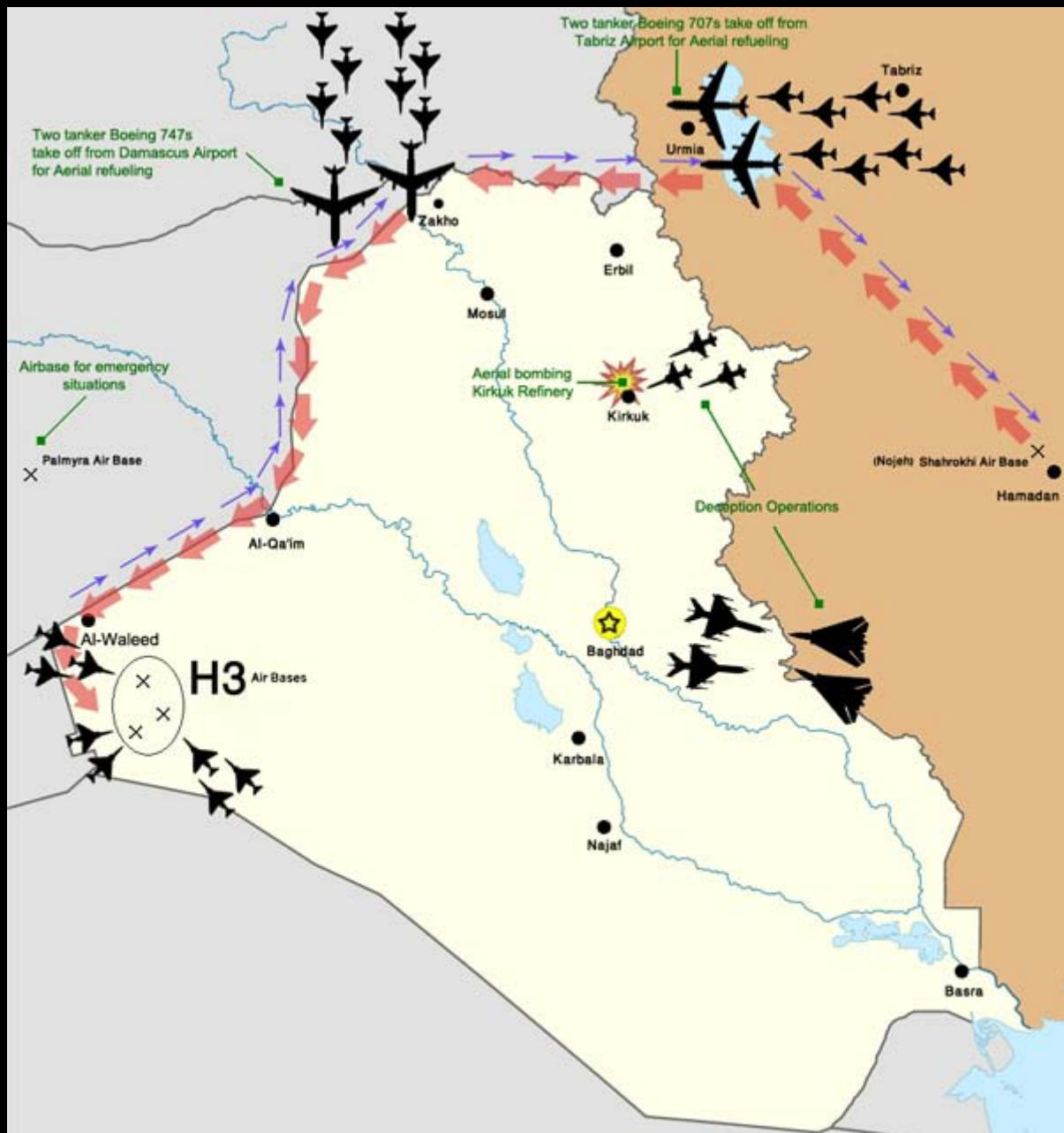
طرح اول:

16 فروند فانتوم به پرواز درآیند 14 فروند اصلی و 2 فروند رزرو که 6 تانکر سوخت رسان هم همراه آنان باشد 3 تانکر در داخل خاک ایران قرار گیرند و 3 تانکر در منتهی الیه غرب عراق و برای محافظت از هر تانکر 2 فروند اف 14 نیز به پرواز درآیند که این خود انبوهی از هواپیما را بوجود می آورد.

طرح دوم:

12 فروند فانتوم به پرواز درآیند 10 فروند اصلی و 2 فروند رزرو که چهار تانکر سوخت رسان با همان شرایط با آنها باشد که در این طرح تعداد جنگنده ها و تانکرها کم می شد ولی وضعیت فانتوم ها به دلیل کمبود تانکر سوخت رسان حساس می شد و احتمال اینکه 2 فروند فانتوم از دست برود فراوان بود.

طرح نهایی:



در همین حین مرحوم سرلشکر خلبان بهرام هوشیار در این خصوص طرحی را آماده و به صورت محرمانه با شهید فکوری مطرح کرد که بر اساس آن 10 فروند فانتوم مسلح 8 فروند اصلی و 2 فروند رزرو به پرواز درآیند و برای گمراه کردن دشمن نیز در هنگام ورود فانتوم ها به خاک عراق 2 فروند اف 5 به کرکوک حمله کنند.

مکان استارت حمله نیز پایگاه دوم شکاری تبریز بود. شهید فکوری بعد از مطالعه این طرح، آن را عملی دانست و موافقت خود را با آن اعلام کرد. ولی این عملیات 2 بار به دلیل خیانت عوامل نفوذی و همچنین اطلاع عراق، لغو شد.

لذا در جلسه ای قرار بر این شد که شهید فکوری شکست این طرح را اعلام کند. جلسه مذکور در نیمه دوم اسفند ماه برگزار شد. جلسه درباره وضعیت جبهه های جنگ، استقرار نیروهای ایرانی و عراقی و... بود. پس از پایان جلسه، شهید فکوری سرتیپ (سرهنگ آن زمان) فرج الله براتپور را که از معاونین عملیات یکی از پایگاه های هوایی بود، احضار کرد و اجرای ماموریتی سری، مهم و حیاتی را به ایشان ابلاغ و تاکید کرد که شخصا فرماندهی دسته پروازی را برعهده بگیرد.

طرح عملیات:

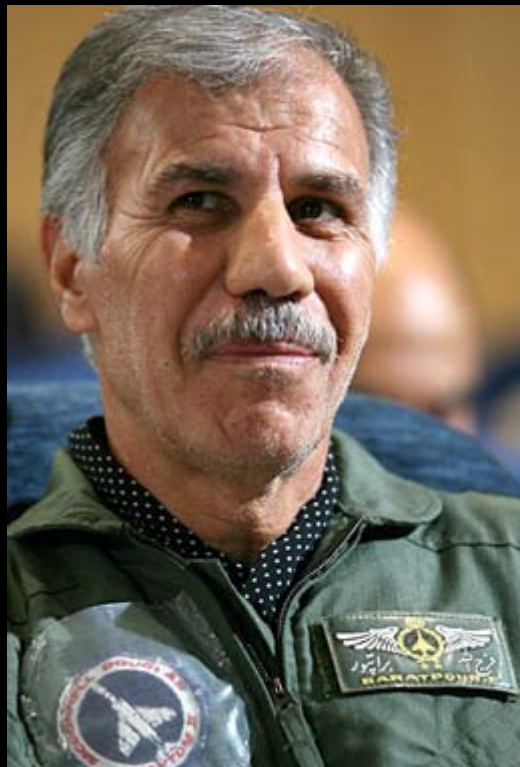
10 فروند فانتوم (8 فروند اصلی و 2 فروند رزرو) مسلح، در شرایط کامل حفاظتی از پایگاه شهید نوژه همدان به پرواز درمی‌آیند و به سوی دریاچه ارومیه پرواز می‌کنند. هواپیماها آن جا در ارتفاع پست با دو فروند تانکر سوخت رسان برخورد می‌کنند، بعد از سوختگیری، از نوار مرزی ترکیه وارد عراق شده و در آن جا با دو تانکر که از مسیر بین المللی خارج شده اند، برخورد می‌کنند و بعد از سوخت گیری مجدد به سمت پایگاه های الولید رفته آن جا را بمباران کرده و از همین مسیر باز می‌گردند.

این طرح به صورت کاملا سری پی گیری می شد و قرار بر این شد که این عملیات در سحرگاه روز 15 فروردین ماه انجام شود. نکته مهم در این طراحی این عملیات، سبک بودن جنگنده ها و برق آسا بودن حمله بود.

روز موعود:

سرانجام روز موعود فرا رسید. در ساعت یک بامداد روز 15 فروردین ماه سال 1360 خلبانان منتخب، بدون اطلاع قبلی، به پست فرماندهی فرا خوانده شدند و بی درنگ جلسه توجیهی انجام شد و کلیه موارد و چگونگی انجام این عملیات برای کلیه خلبانان تشریح شد و قرار بر این شد که فانتوم ها به دودسته 4 فروندی تقسیم شوند.

لیدر یکی از دسته‌ها سرهنگ براتپور و لیدر دسته دیگر سرتیپ (سرهنگ آن زمان) فرهادپور بودند. در پایان جلسه توجیهی، از سوی لیدر دسته پروازی اعلام شد احتمال شهادت در این عملیات بالاست پس هر کدام از خلبانان به هر دلیلی آمادگی ندارند اعلام کنند تا نفر جایگزین در لیست اصلی قرار گیرد، همه اعلام آمادگی کردند. پس از انجام فرضیه نماز و با روشن شدن هوا، عملیات آغاز شد.



سرتیپ خلبان براتپور، درباره روز عملیات می‌گوید: «برنامه اجرای ماموریت طوری طراحی شده بود که حمله در زمان تعویض شیفت نیروهای عراقی انجام شود. با توجه به اینکه نمی‌خواستیم کسی از این ماموریت بویی ببرد از مدت‌ها قبل به فکر آماده نگه داشتن تعدادی هواپیما برای انجام این عملیات بودم و حتی مهماتی را که از ماموریت‌های قبلی باقی مانده بود دستور دادم انبار کنند و بدین صورت روز عملیات تعداد 10 هواپیمای مجهز به بمب آماده عملیات بود. در آن

روز حتی دستور دادم تا تمام ارتباطات مخابراتی پایگاه و منازل سازمانی نیز قطع شود. در این مدت سعی می‌کردم تا همه چیز را عادی جلوه دهم. حتی وقتی خلبان ایرج عصاره که از خلبانان خوب پایگاه بود از من مرخصی خواست با او موافقت کردم.»

شرح عملیات:

این عملیات به قدری دقیق پیش بینی شده بود که از شب قبل هواپیماهای هر گروه پروازی نیز مشخص شده بودند. بعد از اعلام شماره هواپیماها از سوی گردان نگهداری، خلبانان یکی پس از دیگری در کابین جای گرفتند و این درحالی بود که خود پرسنل گردان نگهداری هم از جزئیات این عملیات خبر نداشتند.

بدین ترتیب 10 فروند هواپیمای اف 4 در سکوت کامل رادیویی به پرواز درآمدند. در طول انجام این عملیات، تنها دوبار سکوت رادیویی شکست. یکی هنگام پرواز که هر هواپیما بعد از بلند شدن از روی باند شماره خود را اعلام می کردند و بار دیگر بعد از پایان عملیات سوختگیری، رمزی را اعلام می کردند.

ساعت 2 بامداد، سرهنگ قیدیان و **سرهنگ هشیار** با هواپیمای بوئینگ 747 پست فرماندهی پرنده در دمشق تماس گرفتند و با رمز به سرهنگ ایزدستا فرمانده عملیات اعلام کردند که «بار حاضر است.» به این معنی که عملیات از تهران آغاز گردیده است و در ساعتهای بعد روند عملیات را قدم به قدم به اطلاع او می رسانند.

در ساعت 3 بامداد، خلبانان هواپیمای هرکولس شناسایی الکترونیکی به نام خفاش از پایگاه هوایی مهرآباد برخاستند و خود را به منطقه ایستایی در شمال غرب کشور، در آسمان آذربایجان غربی و کردستان رساندند تا با دریافت و پردازش سیگنالهای راداری و موشکهای زمین به هوای دشمن و همچنین گفت و شنودهای رادیویی عوامل پدافند هوایی ارتش عراق بتوانند حرکتهای آنها را شناسایی کنند و به اطلاع فرمانده عملیات برسانند.

ساعت 4.30 بامداد روز پانزدهم فروردین، دو فروند هواپیمای سوخت‌رسان از نوع بوئینگ 707 و 747 برخاستند و بر فراز ارومیه آماده شدند تا نخستین مرحله سوخت رسانی را به گروههای پروازی الوند و شاهین انجام دهند.

همچنین در همین ساعت خلبانان هواپیماهای جنگنده بمب افکن اف 5 از پایگاه هوایی تبریز برخاستند و راهی هدف خود در خاک عراق که پالایشگاه و تاسیسات نفتی کرکوک بود گردیدند، تا دشمن در مقام دفاع، توانایی خود را تقسیم کند و بخش عمده آن را به شمال عراق اختصاص دهد.

خلبانان این گروه پروازی به ترتیب گروه الوند سرگرد فرج الله براتپور با ستوان محمد جوانمردی، سرهنگ قاسم پورگلچین با ستوان علی رضا آذر فر، سرگرد ناصر کاظمی با ستوان ابراهیم پوردان، سروان غلام عباس رضایی خسروی با ستوان محمد علی اکبر پور سرابی بودند. گروه شاهین سرگرد محمود اسکندری با ستوان کاوه کوهپایه عراقی، سرگرد محمود خضایی با ستوان اصغر باقری، سرگرد منوچهر طوسی با سروان حسین نیکوکار، سروان منوچهر روادگر با ستوان احمد سلیمانی.

فانتوم‌ها، مسیر خود را به سمت دریاچه ارومیه پیش گرفتند و در حالی که هوا ابری بود، در ارتفاع پست با دو فروند تانکر سوخت رسان برخورد کردند و اولین مرحله سوختگیری با موفقیت کامل بعد از گذشت 20 دقیقه انجام شد. سپس فانتوم‌ها به سمت مرز پرواز کردند.

در همین زمان دو فروند اف 5 از پایگاه هوایی تبریز به سمت پالایشگاه کرکوک به پرواز درآمدند و در یک حمله موفق، این پالایشگاه را بمباران کردند.

در این هنگام فانتوم‌ها در نزدیکی مرز قرار داشتند و در ساعت 6.58 صبح با رسیدن به نقطه صفر مرزی، به دو دسته 4 فروندی تقسیم شدند و 2 فروند رزرو نیز بازگشتند. (جمعا 8 فروند، 6 فانتوم ئی و 2 فانتوم دی وارد عراق شدند.)

در همین زمان به فرمانده پدافند عراق اطلاع می‌دهند که تعدادی هواپیمای ناشناس در نوار مرزی ترکیه مشاهده شده‌اند که او اظهار می‌کند هواپیماها متعلق به ترکیه است.

فانتوم‌ها به صورت فرمیشن 4 تایی با فاصله 500 پا از یکدیگر، در ارتفاع پایین از شهر مرزی زاخو گذشتند و وارد خاک عراق شدند. در این هنگام ارتفاع خود را به پایین‌ترین سطح ممکن رسانده

و به مسیر خود روی نوار مرزی ترکیه ادامه دادند.



در منتهی الیه شمال غرب عراق فانتوم‌ها در فاصله 90 مایلی هدف، با دوفروند تانکر سوخت‌رسان 707 که به تعبیری از فرودگاه لارناکا قبرس و به تعبیری از فرودگاهی در ترکیه برخاسته بودند و با خارج شدن از خطوط بین‌المللی، خود را به آن جا رسانده بودند، برخورد می‌کنند و در ارتفاع 20000 پایی از آنها سوختگیری می‌کنند و دوباره ارتفاع خود را کم و در حدود 30 متری زمین پرواز می‌کنند و به طرف نخستین نشانه زمینی به پیش می‌روند که در این لحظه به نقل از خود سرتیپ براتپور (لیدر عملیات) دستگاه‌های ناوبری جنگنده‌شان از کار می‌افتد و وقتی موقعیتی که دستگاه‌ها نشان می‌دهند با نقشه مقایسه می‌کند نشان دهنده موقعیت واقعی نبود که ایشان با کابین عقب که افسر کنترل رادار بودند صحبت می‌کند و می‌گوید:

- سرتیپ براتپور: ظاهرا دستگاه ناوبری من ایراد دارد می‌توانی بگویی که دستگاه شما کجا را نشان می‌دهد؟
- خلبان کابین عقب: (با خون سردی می‌گوید) تل‌آویو.
- سرتیپ براتپور: پس برویم آن جا را بزنیم!
- خلبان کابین عقب: (با لهجه شیرازی) ها بریم!

به هر صورت پس از گذشتن از آخرین نشانه زمینی، سرتیپ براتپور راه اصلی را پیدا می‌کند و با علامت او، از هر دسته 4 فروندی فانتوم‌ها، یک فروند جدا می‌شود و گروه سوم را تشکیل می‌دهد. در همین حین یکی از خلبانان یک موضع پدافندی که در نقشه اولیه پیش بینی نشده بود را می‌بیند و به دلیل این که مبادا در مسیر برگشت مزاحم شود به آن حمله و آن را نابود

می‌کند.
هواپیماها به هدف می‌رسند:

- گروه اول به فرماندهی سرتیپ فرهادپور در ساعت 7.45 به پایگاه اول حمله می‌کند.
- گروه دو در ساعت 7.50 به پایگاه دوم حمله می‌کند.
- گروه سوم به فرماندهی سرتیپ براتپور به سمت پایگاه سوم (اصلی) حمله می‌کند در حالی که هنوز گروه سوم به پایگاه اصلی نرسیده بودند، دو گروه دیگر کار خود را تمام کرده بودند. زیرا آنها فاصله کمتری نسبت به این پایگاه داشتند.

دود ناشی از انفجار هواپیماها و انبارها، تمامی فضا را پر کرده بود و پدافند و موشک‌های زمین به هوای دشمن از هر طرف برای سرنگونی فانتوم‌ها شلیک می‌کردند. سرتیپ براتپور با دیدن این اوضاع، تصمیم می‌گیرد بجای این که از مسیر از پیش تعیین شده به پایگاه سوم حمله کند، با گردش به سمت راست از سمت مخالف به آنها حمله ور شود که بدین ترتیب موفق به غافلگیری آنها می‌شود.

پایگاه دشمن از استتار خیلی خوبی برخوردار بود، به شکلی که حتی رنگ سقف آشیانه‌ها نیز به رنگ زمین بودند و روی ادوات نیز به خوبی پوشانده شده بود. هنگامی که گروه سوم به فرماندهی سرتیپ براتپور به روی پایگاه می‌رسند، عراقی‌ها که فکر نمی‌کردند خلبانان ایرانی جسارت و توانایی لازم جهت حمله به آن جا را داشته باشند، کاملاً غافلگیر شدند.

آنها که مشغول کارهای زومره بودند ابتدا تصور کردند که هواپیمای خودشان است که به سمت آنها می‌آید، همچنین به دلیل تغییر سمتی که داده شده بود لوله‌های توپ‌های ضد‌هواپی آنها نیز سمت مخالف را نشانه گرفته بود و به اصطلاح دیوار آتش آنها در سمت دیگری بود.

فانتوم‌ها با رسیدن به بالای پایگاه، شیرجه رفته و تمامی بمب‌های خود را رها می‌کنند و پایگاه را به جهنمی از آتش تبدیل می‌کنند به طوری که در بعضی از نقاط به دلیل ارتفاع کم فانتوم‌ها، زبانه آتش به ارتفاع هواپیماها نیز می‌رسید.

تمامی بمب‌ها روی هواپیماها و آشیانه‌ها با دقت فرو ریخته شد و تقریباً تمام اهداف از پیش تعیین شده را نابود کردند، سپس با گردشی به سمت مخالف، فانتوم‌ها از محل دور می‌شوند.

در این مرحله یکی از هواپیماها به خلبانی سرتیپ خلبان شهید محمود خضرای آسیب می‌بیند که سریعاً خود را از معرکه دور می‌کند. در همین برگشت، سرتیپ براتپور روی جاده بین المللی عراق - اردن متوجه یک تریلی حامل محموله نظامی می‌شود که گویا از بندر عقبه در خاک اردن بارگیری کرده و به عراق وارد شده بود. بی‌درنگ با هواپیما به سمت تریلی شیرجه می‌رود و با مسلسل هواپیما آن را هدف قرار داده و منفجر می‌کند. سپس بلافاصله ارتفاع را کم کرده و پس از تماس با فرکانس قراردادی با تانکرهای سوخت رسان، به سوی آنها پرواز می‌کنند.

در این لحظه تانکرهای سوخت‌رسان در همان منطقه (قسمت غربی خاک عراق) در ارتفاع پایین و خارج از دید رادار دشمن در حال گشت زنی و منتظر فانتوم‌ها بودند تا مرحله سوم سوخت‌گیری انجام شود.

سرتیپ براتپور برای یک لحظه متوجه سوخت هواپیمای خود می‌شود و می‌بیند که به حداقل خود رسیده و تانکرها را نیز نمی‌بیند و این به دلیل آن بود که در راه بازگشت برای انهدام تریلی اقدام کرده بود. از طرفی برای این که سکوت رادیویی را نیز نشکند و دشمن را متوجه خود و دیگر هواپیماها نکند، با توکل بر خداوند مسیری که قرار بود هواپیماهای جنگنده از آن جا به

تانکرها برسند را در پیش می‌گیرد و به راه خود ادامه می‌دهد تا این که سرانجام از راه دور یکی از تانکرها سوخت رسان را می‌بیند.

در این لحظه سوخت هواپیما به حداقل خود رسیده بود و ایشان برای این که مبادا تانکرها را گم کند، چشم از آنها بر نمی‌دارد.

سرانجام با کمک خداوند تمامی فانتوم‌ها به محل سوختگیری رسیده و با خون‌سردی و احتیاط سوختگیری می‌کنند. پس از این که کار سوختگیری به پایان رسید و تمامی شکاری‌ها سوختگیری کردند، تانکرها بلافاصله وارد خاک ترکیه شدند و از مسیر بین‌المللی آنکارا - تهران به ایران بازگشتند.

هواپیماهای فانتوم نیز از قسمت شمالی عراق، روی نوار مرزی و از همان راه اولیه با تمام سرعت، به سمت وطن بازگشتند.

تعقیب همه جانبه از سوی دشمن:

صدام که تازه متوجه شده بود چه ضربه مهلکی را از خلبانان شجاع ایرانی خورده است به تمام دسته های پروازی اش دستور داده بود هرطور که شده هشت هواپیمای ایرانی را سرنگون کنند.

مسیر بسیار خطرناک شده بود و هواپیماهای عراقی به دنبال هواپیماهای ایرانی بودند و سعی داشتند تا هواپیماهای ایرانی از مرز خارج نشده اند، آنها را سرنگون کنند. غافل از اینکه با مردانی رو در رو شده اند که آوازه مردانگی شان در تمام دنیا پیچیده است.

جنگنده‌های ایران که متوجه این امر شده بودند سرعت خود را چند برابر کردند و خود را به مرز ایران رساندند. در آن سوی مرز، جنگنده‌های ایران که برای حفاظت هواپیماهای اف 4 مشغول گشتزنی بودند منتظر بودند تا اگر هواپیمایی از دشمن در آسمان ایران اسلامی ظاهر شود آن را سرنگون کنند. خلبانان عراقی که شجاعت تیزپروازان ما را به خوبی درک کرده بودند جرات آمدن به خاک ایران را نداشتند و ناکام و ناامید به پایگاه‌های خود بازگشتند.

در حالی که خلبان شماره 2 گروه پروازی شاهین که از درون قیف حاصله از انفجار بمبهای هواپیمای جلویی یعنی لیدر خود عبور کرده بود، در میان ترکش و قطعات پرتاب شده در 24 نقطه از زیر بال و بدنه هواپیما دچار پارگی و سوراخ شد که خوشبختانه گلوله‌ای یا موشکی به او اصابت نکرده بود تا در لحظه برخورد، انفجار ایجاد کند و هواپیما را از پرواز بازدارد.

این هواپیمای آسیب دیده با درایت لیدر دسته پروازی، سرهنگ محمود اسکندری به سوی فرودگاه پالمیرا در خاک کشور سوریه هدایت شد و اجازه فرود اضطراری برای او گرفته شد و خلبان (شهید خضایی و خلبان باقری) که بسیار عصبی بود در آنجا بدون چرخ، هواپیما را با دماغه نشانده و هر دو لاستیک چرخها ترکیدند و سرانجام هواپیمای بدون چرخ متوقف شد و گروهی از کارکنان فنی ایرانی که برای احتیاط در این فرودگاه به منظور تعمیر و نگهداری موارد اضطراری حضور داشتند آن را به درون یکی از آشیانه های فرودگاه برده و به تعمیر آن پرداختند.

سایر خلبانان این گروه پروازی با جنگ و گریز با هواپیماهای مامور مراقبت مسلحانه عراقی، سرانجام خود را به فضای ارومیه رساندند و پس از سوختگیری نهایی در آسمان وطن، خود را به پایگاه هوایی همدان رساندند و سالم در خانه خود فرود آمدند و با افتخار از انجام یک ماموریت استراتژیک هوایی از هواپیماهای خود پایین آمده و فرمانده پایگاه که خود نیز در هواپیمای شماره 2 از دسته پروازی الوند به عنوان فرمانده کل گروه پروازی در انجام ماموریت حضور داشت با سرافرازی، گزارش ماموریت موفقیت‌آمیز را به فرمانده نیروی هوایی، سرهنگ خلبان جواد

فکوری تقدیم کرد و بی درنگ فرمانده نیرو به خدمت فرماندهی کل قوا رسید و گزارش نهایی را تقدیم کرد.

عقابان بازگشتند:

خوشبختانه فانتوم ها توانستند خود را به مرز رسانده و همه در محل مقرر سوختگیری چهارم را انجام دهند و تلاش عراقی ها برای سرنگونی آنها نیز بی نتیجه ماند. فانتوم ها بعد از سوختگیری، همگی به پایگاه شهید نوژه همدان برگشتند.



پرسنل نگهداری که در آخرین لحظات بازگشت فانتوم ها، از موضوع حمله با اطلاع شده بودند، با هیجان درباره چگونگی این عملیات سخن می گفتند و چون چیزی درباره جزئیات آن نمی دانستند، به سراغ جانشین فرمانده پایگاه رفته و نگرانی خود را در مورد سلامتی گروه پروازی ابراز می داشتند.

پرسنل پایگاه که از عملیات شجاعانه خلبانان مبهوت مانده بودند، بی صبرانه در انتظار بازگشت همه خلبانان دقیقه شماری می کردند. سرانجام چرخ های اولین گروه فانتوم ها باند فرودگاه را لمس می کند و پرسنل گردان پرواز و نگهداری، با چشمانی اشکبار که حاکی از دیدار دوباره خلبانان بود و با فریاد الله اکبر و قربانی کردن گوسفند، به استقبال آنها می روند.

پرواز نتیجه داده بود. خلبانان شجاع بعد از چهار ساعت و چهل دقیقه پرواز با سرعت بالا و طی مسافت 1000 کیلومتر با چهار نوبت سوختگیری در مسیر رفت و برگشت، موفق شده بودند غیرممکن را ممکن کنند و ضربه مهلکی به پیکر نیروی هوایی عراق وارد آورند.

نتایج عملیات:

بعد از عملیات مشخص شد که خسارت ها، بیشتر از پیش بینی ها بود:

- 48 فروند هواپیماهای شکاری - بمب افکن (شامل میگ 21 - میگ 23 - سوخو 20 - سوخو 22 - توپولف 16 و میراژ) منهدم و یا آسیب جدی دیده است.

- 3 آشیانه بزرگ هواپیما، 2 دستگاه رادار و چندین پناهگاه بتونی هواپیما، به طور کلی تخریب شده است.

بعد از این عملیات غرورآفرین، فرمانده پدافند هوایی عراق از سوی صدام برکنار شد. نامبرده بعداً اعدام شد ولی منابع عراقی خبر خودکشی او را اعلام کردند.

این عملیات تاثیر بسزایی در روحیه رزمندگان اسلام داشت، به طوری که چند ماه بعد عملیات موفق ثامن الائمه انجام شد و در پی آن نیز عملیات موفق طریق القدس و بیت المقدس با موفقیت کامل و بازهم با پشتیبانی مناسب نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، انجام شد.

دیدار با امام (ره):

سه روز پس از این عملیات، در تاریخ 1360/1/18 بدون هیچ تشریفاتی، کلیه خلبانان شرکت کننده در این عملیات به حضور حضرت امام خمینی (ره) رفتند.



نور شادی و رضایتمندی در چهره امام (ره) به وضوح مشاهده می‌شد به طوری که یکی از نزدیکان امام گفتند: تا به حال ایشان را به این خوشحالی ندیده بودند.

پس از موفقیت کامل در این عملیات، سیمای جمهوری اسلامی نیز برای نخستین بار سرود خلبانان را پخش کرد تا بدین شکل تقدیری کوچک از این دلاوران شود.

تیزپروازی که بعدها آسمانی شدند:

- سرلشکر خلبان شهید حسین خلعتبری مکرّم
- سرتیپ خلبان شهید محمود خضرای
- سرگرد خلبان شهید علی خسروی
- سرگرد خلبان شهید عبدالله رضایی

پایانی موفقیت آمیز:

با توجه به این که در طول دفاع مقدس، آمریکائی‌ها حتی قطعات یدکی هواپیماهایی را که خودشان ساخته بودند در اختیار ایران قرار نمی‌دادند، می‌توان عملیات حمله به اچ 3 را یکی از بزرگ‌ترین و قاطع‌ترین عملیات هوایی جهان قلمداد کرد که خلبانان شجاع ایران توانستند با چیزی حدود 5 ساعت پرواز، چهار بار سوختگیری هوایی و طی مسافتی بالغ بر 1000 کیلومتر در سکوت مطلق هوایی، حماسه‌ای خلق کنند که نه تنها سردمداران عراق و همپیمانانش، بلکه هیچ یک از کارشناسان غربی هم فکر آن را نمی‌کردند.

حمله ایران به پایگاه هوایی الولید، موفقیت‌آمیزترین عملیات علیه یک پایگاه هوایی از سال 1967 است و شاید هیچگاه در تاریخ جنگ‌های هوایی، 8 فروند هواپیما نتوانند این چنین خسارت سنگینی را به دشمن تحمیل کنند. در جریان این عملیات حدود 80 درصد نیروی هوایی عراق به طور کامل نابود شد و تا یکسال بعد از آن نتوانست مأموریت مهمی انجام دهد.

موضوع جالب دیگر این است که در جریان جنگ خلیج فارس (1991) نیروی دریایی ایالات متحده مأمور حمله به الولید شد و در جریان بمباران الولید، سه فروند F-14D نیروی دریایی ایالات متحده، هدف موشک‌های سام 6 قرار گرفتند و ساقط شدند!

عملیات فانتوم‌ها

عملیات اچ 3 یکی از بزرگ‌ترین عملیات‌های هوایی دنیاست که به نام فانتوم‌ها ثبت شده است. فانتوم‌های ایرانی طی یک عملیات پیچیده و تحسین برانگیز در 4 آوریل 1981 (فروردین 1360) پایگاه هوایی الولید در مجموعه اچ 3 واقع در غرب عراق، در نزدیکی مرز این کشور با اردن را بکلی نابود کردند.



در مجموع بیش از 48 هواپیمای عراقی که بیشتر آنها بمب افکنهای روسی (میگ 23، سوخو 20، تیو 16، تیو 22) بودند در این عملیات از بین رفتند. حمله به اچ 3 از لحاظ فنی یکی از پیچیده ترین عملیاتهای هوایی جهان بشمار می رود و از نظر دستاوردهای نظامی نیز با توجه به نابودی کامل 48 هواپیمای دشمن در رده بزرگترین و موفقترین عملیاتهای نظامی جهان قرار می گیرد. این عملیات در 1981 یعنی زمانی که نیروی هوایی ایران از برتری بی چون و چرای بر نیروی هوایی عراق برخوردار بود به انجام رسید.

هیچ کارشناس نظامی تا آنوقت تصور نمی کرد که پایگاههایی که در غربی ترین نقطه خاک عراق و در نزدیکی مرز این کشور با اردن واقع شده است روزی هدف حمله جنگنده های ایرانی قرار گیرد. هواپیماهای ایرانی برای بمباران این پایگاه می بایست از مرزهای شرقی عراق وارد شده و پس از گذشتن از آسمان بغداد و بسیاری از شهرهای دیگر که تأسیسات پدافندی موثری داشتند به اچ 3 می رسیدند و پس از انجام عملیات دوباره از همین مسیر باز می گشتند.

در تمام طول مسیر جدای از موشک های زمین به هوا و توپ های ضد هوایی، هواپیماهای رهگیر عراقی نیز وجود داشتند که در صورت حمله، با توجه به برتری تعداد آنها نسبت به هواپیماهای مهاجم ایرانی بدون شک ادامه عملیات را برای هواپیماهای ایرانی غیرممکن می ساختند. عبور جنگنده های ایرانی از عرض کشور عراق و رسیدن به دورترین نقطه خاک این کشور مسئله ای نبود که از چشم رادارهای عراقی پنهان بماند.

با توجه به این مسائل احتمال یک حمله ی غافلگیرانه از طرف ایران منتفی و غیرممکن انگاشته می شد. اما در آن سوی جریان، افسران نیروی هوایی ایران باور دیگری داشتند. خلبانان ایرانی مصمم بودند تا این عملیات را به هر طریق ممکن به انجام رسانند. بدین ترتیب پایگاه هوایی نوژه ی همدان آستان یکی از رویدادهای بزرگ جنگ شد. در این پایگاه افسران نیروی هوایی به طراحی یکی از شگفت انگیزترین و جسورانه ترین حملات هوایی تاریخ پرداختند. تامکت های ایرانی بیشتر در پشت مرزها به پشتیبانی هواپیماهای در عمق رفته می پرداختند.

تنها نمونه های دیگر برای عملیات اچ 3، عملیاتی هایی بود که نیروی هوایی اسرائیل در جنگ های 1967 و 1973 موفق به انجام آن شده بود. در ژوئن 1967 طی جنگ های شش روزه، اسرائیلی ها بخش اعظم نیروی هوایی مصر را روی زمین از میان برداشتند.

در اکتبر 1973 نیز، طی جنگ های بیست روزه (که اعراب آنرا جنگ رمضان و اسرائیلی ها آنرا جنگ یوم کیپور نام نهادند) نیروی هوایی اسرائیل موفق شد بسیاری از هواپیماهای مصری را روی باند فرودگاه از میان بردارد.

در همین سال چهار فانتوم اسرائیلی ساختمان ستاد مشترک ارتش سوریه را در قلب دمشق با خاک یکسان کردند (که البته فقط دو تای آنها سالم به پایگاههایشان بازگشتند).

حال ایرانی ها می رفتند تا عملیاتی را به انجام رسانند که در صورت موفقیت به یک اسطوره در تاریخ جنگ های هوایی بدل می شد. در طراحی عملیات به گونهای عمل شد که در وهله اول به یک داستان علمی، تخیلی بیشتر شباهت داشت تا یک عملیات هوایی در شرایط جنگ واقعی. قرار بود 8 فانتوم، از فرودگاهی در شمال غرب کشور به پرواز درآیند.

این هواپیماها باید از کوهستان های مرزی عراق و ترکیه و در ارتفاعی پایین پرواز می کردند و پس از طی مسافتی طولانی بر روی خط مرزی عراق و ترکیه (که احتمالاً در مواقعی نیز مستلزم تجاوز به حریم هوایی ترکیه بوده است) خود را به اچ 3 برسانند. فانتومها پس از فروریختن بمب هایشان بر سر هواپیماهای عراقی می بایست از همان مسیر قبلی به پایگاه های خود باز می گشتند.

عملیات باید کاملاً غافلگیرانه انجام می‌شد و فانتوم‌ها تا لحظه‌ای که بر فراز اچ 3 ظاهر می‌شدند نباید هیچ نشانه‌ای از یک حمله هوایی را آشکار می‌کردند. در راه بازگشت مسلماً عراقی‌ها که دیگر از حمله آگاه شده بودند هواپیماهای خود را بدنبال فانتوم‌ها می‌فرستادند و هواپیماهای ایرانی در اینجا نیز باید در صورت درگیری خود را حفظ می‌کردند.

در تمام طول مسیر هواپیماها می‌بایست در ارتفاع پایین (20 تا 30 متری) پرواز می‌کردند تا از دید رادارهای دشمن پنهان بمانند. در حالت عادی، پرواز در ارتفاع پایین به قدرت و مهارت بسیاری نیازمند است اما پرواز در ارتفاع پایین بر فراز منطقه‌ای کوهستانی تقریباً به کاری غیرممکن می‌ماند که تنها از عهده خلبانانی برمی‌آید که دارای مهارت و قدرت عکس العمل بالایی باشند.

عملیات اگر فقط همین مشکلات را هم داشت به اندازه کافی غیرممکن به نظر می‌رسید اما مسئله دیگری وجود داشت که مهمترین چالش پیش روی عملیات بود. هیچ هواپیمایی به علت محدودیت سوخت نمی‌توانست چنین مسیر طولانی را رفته و بازگردد. پس در حین عملیات و بر فراز آسمان عراق که نفوذ با جنگنده‌ها هم در آن به اندازه کافی دشوار بود می‌بایست یک بویینگ برای رساندن سوخت به فانتوم‌ها با آنان همراه می‌شد.

آیا یک بویینگ می‌توانست خود را از دید رادارها مخفی کند؟ سرعت بویینگ بسیار کمتر از سرعت هواپیماهای جنگنده است بنابراین فانتوم‌ها نمی‌توانستند همراه این هواپیماهای غول پیکر حرکت کنند و در تمام طول مسیر از آن در برابر جنگنده‌های عراقی محافظت کنند، حال اگر بویینگ در هر مرحله از عملیات توسط عراقی‌ها هدف قرار می‌گرفت تکلیف فانتوم‌ها چه بود؟ اصولاً آیا یک بویینگ 707 شانس برای گذشتن از مرز عراق و رسیدن به نقطه‌ای که باید سوختگیری در آن انجام می‌شد را داشت و یا در همان مراحل آغاز عملیات هدف هواپیماهای رهگیر عراقی قرار می‌گرفت؟



طبق برنامه‌ریزی عملیات، پس از اولین نوبت سوختگیری هواپیمای مادر باید صبر می‌کرد تا فانتوم‌ها عملیاتشان را بر فراز اچ 3 انجام دهند و در راه بازگشت (که این بار دیگر عراقی هوشیار شده بودند) دوباره عملیات سوختگیری هوایی را انجام می‌داد. در هر مرحله‌ای از عملیات امکان داشت واقعه ناخوشایندی برای هواپیمای سوخت‌رسان که ذاتاً بیدفاع بود رخ دهد و می‌دانیم که سرنوشت فانتوم‌ها با سرنوشت بویینگ کاملاً گره خورده بود.

علیرغم تمامی این مشکلات و برغم اینکه چنین عملیات جسورانه‌ای تا بحال توسط هیچ کشوری در جهان انجام نشده بود افسران ایرانی به اجرای آن مصمم بودند. در نهایت پس از بررسی‌ها و برنامه‌ریزیهای دقیق، روز سرنوشت ساز فرا رسید.

فانتوم‌ها روز قبل، از پایگاه نوژه به پایگاهی در ارومیه پرواز کرده بودند. روز عملیات هر هشت هواپیما در دو گروه چهار تیمی از باند فرودگاه برخاستند و از شمال شرق و از فراز کوه‌های آرات وارد منطقه مشترک مرزی عراق و ترکیه شدند و در ارتفاع پایین بر فراز کوهستان‌های این منطقه به سمت غرب عراق حرکت کردند. در جایی بسیار دورتر در فرودگاه لارناکا در قبرس یک هواپیمای بویینگ 707 متعلق به هواپیمایی ملی ایران (هما) ساعتی قبل وارد فرودگاه لارناکا شده بود و طبق برنامه ریزی قبلی آماده می‌شد تا بدون مسافر به تهران باز گردد.

قبل از آنکه هواپیما باند فرودگاه را ترک کند دو مامور اطلاعاتی ایران که همراه مسافری این پرواز همان روز وارد قبرس شده بودند به داخل کابین خلبان رفتند و با خلبان هواپیما به گفتگو نشستند. خلبان نمی‌توانست چیزی را که می‌شنود باور کند. انجام چنین کاری دیوانگی محض بود، شانس موفقیت چیزی در حد صفر جلوه می‌کرد و کاملاً غیرممکن به نظر می‌رسید. طراحان عملیات با خود چه فکری کرده بودند؟ این نقشه به فیلمنامه‌های هالیوودی شباهت داشت و فقط با جادوی سینما و روی پرده نقره‌ای امکان تحقق داشت.

حتی خیال‌بافت‌ترین فیلمنامه نویسان هالیوودی نیز تاکنون جرات طراحی چنین عملیاتی را به خود نداده بود. او حتی بیاد نداشت که در فیلم‌های سینمایی هم چنین چیزی دیده باشد. از نظر او انجام اینکار مطلقاً غیرممکن بود. جدای از این مساله او یک خلبان غیرنظامی بود و هیچگاه تصور نمی‌کرد که روزی در یک عملیات نظامی نقشی داشته باشد.

اما اکنون، در کمال ناباوری خود را در بطن یکی از شگفت‌انگیزترین نبردهای هوایی جهان می‌یافت که همه چیز آن به عملکرد او بستگی داشت. دقایقی بعد بویینگ 707 هواپیمایی ملی ایران، پس از اطلاع مسیر خود به برج مراقبت فرودگاه لارناکا از زمین برخاست و ظاهراً به سمت تهران و در واقع بسمت یکی از سرنوشت‌سازترین جنگ‌های هوایی دنیا شتافت.

برنامه‌ریزی عملیات به طرز دقیقی صورت گرفته بود و در ساعتی مشخص هواپیمای بویینگ می‌باید بر فراز کوهستان‌های مرزی ترکیه و عراق با فانتوم‌ها ملاقات می‌کرد. هواپیمای سوخت رسان در تماس با فرودگاه‌های قبرس و آنکارا وانمود کرد که مسیرش را گم کرده و در حال مسیریابی مجدد است.

در ساعت مقرر تانکر سوخت رسان با فانتوم‌ها در همان نقطه پیش بینی شده روبرو شد. فانتوم‌ها توانسته بودند با سکوت رادیویی و پرواز در ارتفاع پایین خود را از دید رادارهای عراقی پنهان دارند. ظاهراً چندین بار هواپیماها در رادارهای عراقی و ترکیه‌ای ظاهر می‌شوند اما عراقی‌ها تصور می‌کنند هواپیماها متعلق به نیروی هوایی ترکیه است که مشغول گشت‌زنی در طول مرزهایشان هستند.

این اشتباهی بود که کنترل‌های زمینی ترکیه نیز مرتکب شدند. هر هشت هواپیما که سوختشان پس از طی مسیری طولانی در حال اتمام بود به طور منظم عملیات سوخت‌گیری هوایی را انجام دادند و با شتاب به سوی هدفی رهسپار شدند که بی‌صبرانه انتظارشان را می‌کشید.

هواپیمای بویینگ نیز با احتیاط کامل مشغول گشت‌زنی در طول مسیر شد تا در بازگشت، دوباره عملیات سوخت رسانی به فانتوم‌ها را انجام دهد. در آنسو فانتوم‌ها در ارتفاعی پایین و در

حالتی که خلبانان آن می توانستند کوچکترین حرکتی را روی زمین با چشم غیرمسلح ببینند به سمت اچ 3 در حرکت بودند.

ساعتی بعد هر هشت هواپیما ناگهان بر فراز پایگاه ظاهر شدند. پرسنل پایگاه که با توجه به دور بودنشان از مرزهای شرقی هیچگاه تصور نمی کردند هدف هیچ نوع حمله ای قرار گیرند در ابتدا به تصور اینکه هواپیماها خودی هستند شروع به تکان دادن دستهایشان کردند.

بر فراز پایگاه، فانتومها ارتفاعشان را افزایش دادند و پس از تقسیم شدن به دو گروه چهارتایی به سمت هدف شیرجه رفتند. لحظاتی بعد بمبهای چهار فانتوم اول، به صورت یک ردیف منظم روی هواپیماهایی که بر روی باند قرار داشتند فرود آمد و تمامی آنها را در همان لحظات اولیه عملیات نابود کرد.

دیگر هیچ هواپیمایی نمی توانست از باند فرودگاه بلند شود. فانتومهای گروه دوم نیز دو مجتمع راداری را در قلب پایگاه مورد حمله قرار دادند و سپس با خیال راحت به درهم کوبیدن آشیانه های هواپیما و توپهای ضد هوایی پرداختند. در چند دقیقه پرسنل پایگاه در جهنمی از آتش که از همه جا شعله می کشید بدام افتاده بودند. در برابر دیدگان ناباور آنها پایگاه اچ 3 با تمامی ابهت و نفوذ ناپذیرباش در زیر آتش سنگین فانتومهای ایرانی به تلی از خاکستر بدل شده بود.

فانتومها که تمامی دفاع ضد هوایی پایگاه را از بین برده بودند اینبار در ارتفاع پایین بر روی خرابه های آن به شکار سربازانی مشغول بودند که اغلبشان حتی یونیفورمهایشان را بر تن نکرده بودند و بی هدف به اینسو و آنسو می دویدند. توپهای فانتومها با سیلی از رگبار گلوله به سمت هر هدف جنبنده ای شلیک می کردند و باند فرودگاه مملو از اجساد سربازانی بود که روی بازمانده های خرابه ها افتاده بودند.

فانتومها که دیگر چیزی برای نابود کردن باقی نگذاشته بودند به سرعت صحنه عملیات را ترک کردند. پشت سر آنها تلی از خاکستر بجا مانده بود که تا چند دقیقه پیش پایگاه هوایی الولید نام داشت.

جایی که قرار بود مکانی امن برای هواپیماهای عراقی باشد. روی باند فرودگاه و در آشیانه هایی که آتش از آنها زبانه می کشید تکه پاره هایی از آهن و فولاد بچشم می خورد که زمانی بر صحنه آسمان ایران با نخوت و غرور به پرواز درمی آمدند و بمب هایشان را فرو می ریختند. تمامی آن پرنده های پر غرور که دیرزمانی باعث افتخار ارتش عراق بودند اکنون درمانده و متلاشی شده در میان شعله های آتش به دور شدن فانتومهایی نظاره می کردند که بسوی پایگاه هایشان باز می گشتند.

در بازگشت، فانتومها باز به همان شیوه پیشین خود را از دید رادارهای عراقی پنهان کرده و در نقطه موعود پس از سوختگیری دوباره، پرواز خود را به سمت ایران ادامه دادند.

هواپیمای سوخت رسان که ماموریتش به اتمام رسیده بود با خروج از نوار مرزی عراق و ترکیه از طریق آسمان ترکیه به تهران بازگشت.

قبل از عبور فانتومها از مرز عراق دفاع ضد هوایی این کشور که متوجه هواپیماهای ایرانی شده بود به سمت آنها آتش گشود و یکی از هواپیماها مورد اصابت قرار گرفت به گونه ای که دیگر نمی توانست تا رسیدن به پایگاه به پرواز خود ادامه دهد، پس به عنوان حسن ختام نمایش و برای تکمیل کردن کلکسیون کارهای عجیب و غریب این عملیات، در وسط جاده های اتوموبیلرو در آذربایجان غربی به زمین نشست.

بقیه هواپیماها بدون هیچ آسیبی عملیات را به پایان بردند. در طول عملیات طی چند نوبت هواپیماهایی ایرانی برای منحرف کردن توجه عراقیها از فانتوم‌هایی که بسمت اچ 3 در حال پرواز بودند چندین عملیات ایزدایی را روی خاک دشمن انجام دادند. هنگام بازگشت نیز همین کار تکرار شد و هواپیماهای ایرانی با حملات ایزدایی شکاریهای دشمن را بدنبال خود می‌کشیدند و سپس به سمت ایران می‌گریختند.

در ابتدا عراقیها که کاملاً غافلگیر شده بودند تصور کردند که حمله از جانب اسرائیلی‌ها صورت گرفته است. با توجه به نزدیکی اسرائیل به اردن و اینکه در سال 1967 نیز اسرائیلی‌ها فرودگاه‌های این کشور را بمباران کرده بودند احتمال اینکه حمله از جانب اسرائیلی‌ها صورت گرفته باشد بسیار محتملتر بنظر می‌رسید تا اینکه هواپیماهای ایرانی توانسته باشند چنین مسیر طولانی را طی کنند و علیرغم وجود پدافند هوایی عراق در دو نوبت بر فراز آسمان این کشور سوختگیری هوایی را انجام داده باشند.

اما پس از مدتی عراقیها دریافتند که هدف یکی از جسورانه‌ترین عملیات‌های هوایی تاریخ جهان قرار گرفته‌اند. حمله به اچ 3 در نوع خود بی‌نظیر بود.

پیش از این همانگونه که اشاره شد اسرائیلی‌ها در جنگ‌های 1967 و 1973 توانسته بودند عملیات‌های شگفت‌انگیزی انجام دهند اما نکته ای که نباید از نظر دور داشت این است که بعد مسافتی آن عملیات‌ها بسیار کوتاه‌تر از عملیات اچ 3 بود بگونه‌ای که اسرائیلی‌ها هیچگاه مجبور به سوختگیری هوایی در قلب خاک دشمن نبودند.

در مورد حمایت‌های اطلاعاتی و تکنولوژیکی آمریکا از اسرائیل نیز در جنگ‌های 67 و 73 فقط همین نکته بس که در 1973 امریکایی‌ها در تمام بیست روزی که جنگ ادامه داشت با برقراری یک پل هوایی از پرتغال به اسرائیل سیلی از تجهیزات جنگی و لوازم یدکی هواپیماها را بسوی اسرائیل سرازیر کردند به طوری که در همین هنگام زمانی که شش فانتوم اسرائیلی توسط موشک‌های سام روسی در آسمان سوریه سرنگون شدند امریکایی‌ها بی‌درنگ این هواپیماها را جایگزین کردند تا برتری هوایی ارتش اسرائیل بر اعراب همچنان حفظ شود.