



مردانی حوالی خورشید

بخشی از خاطرات امیرسرتیپ خلبان حبیب بقائی
فرمانده سابق نهاجا

ناصر پروانی



نادر تهاهد

تابستان ۱۳۹۹

سرشناسه: بقائی، حبیب

عنوان و نام پدیدآور: مردانی حوالی خورشید: بخشی از خاطرات امیرسرتیپ خلبان حبیب بقائی فرمانده سابق نیروی هوایی

ارتش جمهوری اسلامی ایران / ناصر پروانی

مشخصات نشر: تهران: سازمان بنیاد شهید و امور ایثارگران، معاونت پژوهش و ارتباطات فرهنگی، نشر شاهد، ۱۳۹۹.

مشخصات ظاهری: ۱۵۶ ص: مصور (رنگی)، ۱۴/۵*۲۱/۵ س.م.

شابک: ۲۰۰۰۰۰ ریال ۴-۹۷۱-۶۴۸-۹۶۴-۹۷۸

وضعیت فهرست نویسی: فیفا

عنوان دیگر: بخشی از خاطرات امیر سرتیپ خلبان حبیب بقائی فرمانده سابق نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران.

موضوع: بقائی، حبیب -- خاطرات

موضوع: خلبانهای نظامی -- ایران -- خاطرات

موضوع: Air pilots, Military-- Iran -- Diaries

موضوع: جنگ ایران و عراق، ۱۳۵۹-۱۳۶۷ -- خاطرات

موضوع: Iran-Iraq War, ۱۹۸۰-۱۹۸۸ -- Personal narratives

موضوع: جنگ ایران و عراق، ۱۳۵۹-۱۳۶۷ -- عملیات هوایی ایران

موضوع: Iran-Iraq War, ۱۹۸۰-۱۹۸۸ -- Aerial operations, Iranian

شناسه افزوده: پروانی، ناصر، ۱۳۵۹-، گردآورنده

رده بندی کنگره: DSR ۱۶۳۹

رده بندی دیویی: ۹۵۵/۰۸۴۳۰۹۲

شماره کتابشناسی ملی: ۷۲۷۲۲۹۸



نشرشاهد

مردانی حوالی خورشید

بخشی از خاطرات امیرسرتیپ خلبان حبیب بقائی فرمانده سابق نهجا

ناصر پروانی

صفحه آرا: آسیه هاشمی

طراح جلد: محمدامین رضاپور

ناشر: نشر شاهد

نوبت چاپ اول: تابستان ۱۳۹۹

تیراژ: ۲۰۰۰ نسخه

قیمت: ۲۰۰۰۰۰ ریال

شابک: ۴-۹۷۱-۶۴۸-۹۶۴-۹۷۸

آدرس: تهران، خیابان آیت الله طالقانی، خیابان ملک الشعراء بهار شمالی، شماره ۵،

معاونت فرهنگی و آموزشی بنیاد شهید و امور ایثارگران

تلفن: ۸۸۳۰۹۲۴۹-۸۸۳۰۸۰۸۹

مقدمه

آسمان زیباست. چه فرقی می‌کند ابری باشد یا آفتابی. وقتی دلت آفتابی باشد آسمان ابری را رنگین‌کمانی می‌کند و وقتی دلت ابری باشد آسمان و دلت همدست می‌شوند تا ببارند. قطره قطره آنقدر می‌بارد تا بر دل سنگ‌ها حک کند ماندگاری‌ها را، زیبایی‌ها را و پایداری‌ها را.

واژه واژه، نفس نفس و لحظه لحظه بر خاطرات ما حکاکی و حجاری شده پایمردی‌ها و رشادت‌هایی که بی‌مانند بودند و خواهند ماند. انگار نقش و نگاری که بر کتیبه‌های دل‌مان منقوش شده تا سال‌های سال باقی می‌ماند. انگار هر وقت دل‌مان از ناجوانمردی‌های دنیا بگیرد به سطرهای این منشور عاشقانه سر می‌زنیم.

با نوک انگشتان احساس‌مان لمس می‌کنیم نقش و نگار کنده شده بر کتیبه‌ی استواری این سرزمین درد کشیده را.

روزگار در جنگ برای ما دمنوشی فراهم کرده بود از پایداری، مردانگی و دلاوری، ایثار و خودباوری که سال‌ها در اجاق کشورمان و در آتش میهن دوستی آماده‌ی نوشیدن شد و هر کسی فتنجانی از دمنوش جنگ نوشید تا سال‌های سال مدهوش و

مسرور از پاکی‌ها و نیکویی‌های آن گردید.

کتاب جنگ ما خط به خط و جمله به جمله سفیر صلح‌خواهی و صلح‌طلبی ست. ما جنگیدیم برای رسیدن به صلح، برای رسیدن به آرامش. دفاع کردیم برای رسیدن به پایان جنگ و برای رسیدن به افراشتن پرچم سفید.

در آن هنگام که دارِ قالیچه‌ی جنگ برپا شد خون هر شهیدی همچون گره‌ای بر تار و پود سپید آن قالیچه نشست، تا از جنگ، فرش صلح و سرافرازی بافته شد. اگر چه تمام سربازهای وطن در زمان شهادت به سوی آرامش ابدی پرواز کردند و همگی به سان پرنده‌گان مهاجر از وطن‌شان به دیار ابدیت کوچ کردند. اما پرنده‌گان و خلبانان بی‌باک و متعهد ما در دفاع مقدس زیباترین و بی‌بدیل‌ترین نقش‌های پرواز را خلق نمودند.

فراتر از قدرت و ظرفیت‌های انسانی تلاش کردند و عاشقانه در پرواز دفاع کردند. کهنکشان جنگ سال‌ها مهمان ستارگان پُرفروغ و خاموش نشدنی بود که هریک ستاره‌ی بخت مادران و پدران و همسران و فرزندانی منتظر بر خاک وطن بودند. شاید از شدت نورانی و درخشندگی چشم‌های ما دیگر قادر به تماشای این ستاره‌ها با چشم‌های جسم‌مان نباشد. اما تا هستی هست آن‌ها بر آسمان دل همه‌ی ضمیرهای پاک و خداجو خواهند درخشید و چشم دل ما هر ثانیه و هر جای زمین نظاره‌گر درخشندگی و تلالو آن‌ها خواهد بود.

ناصر پروانی

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

کتاب مرادنی حوالی قدر شدید در زبانه دشمن کوهی از خاطر اسکار
دماغ دفاع قدس در غده سکن و غلغله می در طبل دفاع قدس و تعین و بعد از آن
میباشد که به عنایت قلندر و تعالی تلاوت نمودم برسم ان شاء الله را در روایت
حققت اسم از ای اله قدرانند نو فیه عنایت فرمودند که خاطرات حقیت سل
دفاع قدس را بر رسم یاد بود و ان شاء الله روایت کرد و در ظاهر بر سر سوره اول و اول حکم
زنده گان شجاع و مجر و حسین بن علی و حضرت آن در این راه به دست خالق شایسته آن و الله

صیبت تعالی

۹۹/۴/۱۴

پیش گفتار

حمد و سپاس خداوند یکتا را که توفیق داد در دوران هشت سال دفاع مقدس با توکل و بهره‌مندی از الطاف بی‌انتهایش، آنچه را در توان داشتم به حسب تکلیف الهی به انجام برسانم.

در دفاع مقدس شایستگی و لیاقت داشتم که با عزیزان و بزرگ مردانی همچون شهدای والا مقام منصور ستاری، عباس بابائی، مصطفی اردستانی، بیگ محمدی و... همراه و هم‌رزم باشم.

درود بی‌کران بر تمامی شهدای دفاع مقدس که با کردارشان مردانگی و ایثار را معنا کردند و من در روایت این رشادت‌ها ذره‌ای از بی‌کران این پامردی‌ها را توصیف نمودم.

امیدوارم به لطف خداوند مورد قبول شهدا و پیروان خط سرخ شهادت قرار گیرد.

امیر سرتیپ خلبان حبیب بقائی

فهرست مطالب

فصل اول: ورق زدن خاطرات بدون دفتر.....	۱۱
فصل دوم: وقتی روی زمین کسی منتظر توست.....	۳۳
فصل سوم: گاهی زمین کوچک است.....	۴۳
فصل چهارم: پایگاهی به نام همسرم.....	۶۹
فصل پنجم: پرواز بر موج‌های اروند.....	۷۵
فصل ششم: وقتی خدا می‌خواست باز هم بمانم.....	۸۳
فصل هفتم: نقاهت‌گاه عشق.....	۱۰۱
فصل هشتم: زمانی که خورشید اخم می‌کند.....	۱۱۹
فصل نهم: اشتیاق آخرین پرواز.....	۱۲۷
فصل دهم: آن روز آسمان ابری‌تر از ابری بود.....	۱۳۵
ضمائم.....	۱۴۷

فصل اول

ورق زدن خاطراتِ بدون دفتر

کلاس تمام شد.

شاید اون لحظه نمی‌دونستم پایان این کلاس شروع یک امتحان دائمی در زندگی باشه. امتحانی که باز هم در حین امتحان دادن داری آموزش می‌بینی و آموزش می‌دی.

انگار روزگار همیشه همینه. همیشه شبیه یه دانشگاه هستش. یه دانشگاه دائمی که وقت و بی‌وقت امتحان داره و بدون مقدمه و خبر بهت درس می‌ده و فارغ التحصیلی هیچ‌وقت اتفاق نمی‌افته، تازه نتایج نهایی امتحان رو هم یه زمان دیگه، یه جای دیگه و به یه روش متفاوت بهت اعلام می‌کنن.

یکی از افسرها اومد سمت منو بهم گفت: جناب بقایی، بابائی دنبالت می‌گشت. از در که اومدم بیرون و وارد محوطه شدم دیدم عباس با همون لبخند همیشگی منو به سمت خودش دعوت کرد. سریع رفتم سمتش دست دادم. روبوسی کردم و بغلش کردم. مثل همیشه اقیانوس آرامش بود.

لبخند عباس شبیه روزهای بهاری بود که انسان رو دعوت می‌کنه بری مهمان آغوشش بشی.

کلاً عباس شبیه خوبی‌ها بود، شبیه موج بود، شبیه پرواز، شبیه محبت، شبیه غرور و اصالت و از همه مهمتر شبیه دلسوزی و دوست داشتن.

گفت: «رفیق کجا بودی؟»

گفتم: «کلاس تفسیر قرآن و نهج البلاغه، جات خالی فضای معنوی خوبی بود. کلی صفا کردم».

گفت: «برو وسایلت رو جمع و جور کن باید جایی بریم».

گفتم: «کجا عباس جان؟»

در حالتی که سرش رو بالا به پایین تکان می‌داد گفت: «باید بریم چیزهایی که توی این کلاس یاد گرفتی رو عمل کنیم، دیگه وقت عمل هستش».

بیشتر سوال نکردم همیشه به حرفاش اعتماد داشتم. همیشه کوتاه حرف می‌زد ولی عمیق. همیشه با نگاه جوری حرفاش رو به دلت می‌نشوند که انگار بیشتر چشم‌هاش حرف می‌زنن تا لب‌هاش. معطل نکردم. سریع رفتم کوله پشتی سبز رنگم رو برداشتم چند تا وسایل مختصر اولیه رو داخلش گذاشتم.

هر بار این کوله پشتی رو برمی‌داشتم حس می‌کردم که برای یه سفر طولانی آماده‌ی آماده‌ام.

گاهی همه‌ی چیزی که آدم از دنیا می‌خواد داخل یه کوله پشتی یا توی یه دفتر

خاطرات جا می‌شه. گاهی هم وسعت دنیا برات می‌شه اندازه‌ی یه مشت، یه کتاب، یه رفیق و یا یه کوله پشتی ...

گاهی همه چیز کوچک‌تر و کمتر از اونی هست که فکر می‌کنی...
حرکت کردیم، عباس راندگی می‌کرد و توضیح می‌داد. انگار مقصد مشخصی نداشتیم یه جورایی پرسه رانی بود. ولی یقین داشتم مثل همیشه پشت حرفای ساده‌ی عباس یه دنیا برنامه و بغل بغل هدف‌های بزرگ هست و بین حرفاش که مدام می‌گفت حبیب جان! من رو بیشتر به گوش دادن ترغیب می‌کرد. عباس از نفت، صادرات و استخراج نفت می‌گفت و از اینکه در شرایط جنگی که الان داخلش هستیم و اینکه حفظ و حراست از این سیستم‌ها وظیفه‌ی مهمی برای ماست و ما نباید بزاریم برای صادرات نفت مشکلی پیش بیاد.

حرف‌های عباس با احساساتم بازی می‌کرد و حس وطن پرستی و همون دوستیم رو به شدت تحریک می‌کرد.

همیشه وقتی از مردم وطنم صحبت می‌شد کاملاً با تک تک سلول‌های بدنم این موضوع رو لمس می‌کردم که این مردم در حقیقت سلول‌های بدن من هستن و من هم یکی از میلیون‌ها سلول این آب و خاک هستم.

عباس می‌گفت: «این روزها قطره‌های نفت اون قدر به معیشت مردم ربط داره که شبیه قطره‌های خون می‌مونه».

عباس از تاسیسات نفتی صحبت می‌کرد. از ایستگاه‌های پمپاژ، از اینکه عراق نیت

داره ما رو با منهدم کردن این ایستگاه‌های پمپاژ فلج اقتصادی کنه و نزاره ما نفت مون رو صادر کنیم و در نتیجه ما رو در تامین هزینه‌های جنگ و مملکت با مشکل مواجه کنه. تا بالاخره اون آرزوی همه دنیا که زانو زدن ماست اتفاق بیافته.

رفتیم توی بیابون‌ها سمت مارون دو^۱. گاهی اوقات از پشت یک پنجره یا با عبور از جاده‌ها انگار روی ریل زمان حرکت می‌کنی، پرواز می‌کنی، خاطره‌بازی و خاطره‌سازی می‌کنی و به هرجایی که دلت می‌خواد از کوچه پس کوچه‌های ذهنت سر می‌زنی. اونقدر روی نوشته‌های دفتر خاطرات ذهنت سُر می‌خوری و بالا و پایین میری که غرق می‌شی توی استخر خاطرات.

وسط صحبت‌های عباس و لابلای جاده‌های پُر پیچ و خم فرعی و اصلی، بی‌اختیار وارد جاده‌های خاطرات کودکیم شدم.

همیشه دوران کودکی رو وقتی به یاد می‌آری بی‌اختیار لب‌هات مهمان تبسم و لبخند می‌شه و انگار تلخ‌ترین خاطرات اون دوران هم برات شیرین هستش. امّا، با وجود همه‌ی این‌ها روزی که مادرم توی آشپزخونه خونه قدیمی‌مون با آتش گرفتن چراغ خوراک‌پزی آتش گرفت هیچ‌وقت نمی‌تونه شیرین باشه. اون روز و اون حس از تلخی‌های ماندگار زندگی من بود.

خانه‌های سازمانی کارخانه سیمان اون زمان، محلی بود که در شیراز من به همراه

۱. یکی از رودخانه‌های جنوب غربی ایران است که از رشته کوه زاگرس در استان کهگیلویه و بویراحمد سرچشمه می‌گیرد و با عبور از بهبهان و آغاچاری در استان خوزستان جریان می‌یابد و به نام رود جراحی، به تالاب شادگان و در فصل‌های پرآب، به خلیج فارس می‌ریزد. ایستگاه پمپاژ نفتی هم به همین نام وجود دارد.

پدر و مادر و دو برادر و سه خواهرم زندگی بزرگی توی فضای کوچکش داشتیم.
اون روز تلخ رفته بودم سینما، انگار همش مضطرب بودم. جوری که دوستم چند بار
ازم پرسید: «حبیب خوبی؟ حواست هست؟ کجائی پسر؟ اصلا فیلم رو تماشا می کنی؟»
نتونستم صبر کنم تا فیلم تموم بشه. زدم بیرون از سینما. تمام مسیر تا خونه رو
دویدم. نفس نفس زنان رسیدم خونه.

در باز بود، هل دادم و رفتم وسط حیاط بلند فریاد زدم: «مامان، مامان، باباااا،
محمود، احمد...»

فهمیدم خبری شده.

وای خدای من.

رفتم سمت آشپزخانه که کنار حیاط بود. سیاهی و دود به همه چنگ زده بود. معلوم
بود شعله های آتش تا سقف آشپزخونه حمله کرده. انگار دل پنجره ها ترکیده بود و
شیشه های آشپزخانه همه از غصه خورد شده بود.

محمود اومد با بغض و گریه گفت حبیب مادر سوخت. تمام تنش، خودش رو توی
حوض نذاخت.

محمود اومد توی بغل من. نفس بچه بالا نمی اومد. روی صورتش سیل اشک جاری
بود. اشکاش سیاه بود، هم رنگ حال دل من.

پا برهنه، دودی، شکسته، شکسته ی غم ...

گیج بودم، انگار تنم می سوخت. هم از درون هم از بیرون. هزار تا فکر از سرم به

سرعت نور عبور می کرد. تا حالا آشپزخونه مون رو این قدر غمگین و دلگیر ندیده بودم. همسایه ها و پدرم، مادرم رو برده بودن بیمارستان. انگار وضعش اصلا خوب نبوده. اون روزها پدرم توی کارخونه سیمان کار می کرد و عصرها هم برای اینکه شرمندگی روزگار و عیال و شش تا بچه اش نشه می رفت حجره ی فرش فروشی داخل بازار تا رزق حلال برای ما فراهم کنه.

یه حس هایی توی دنیا خیلی سخته، خیلی تلخه و خیلی بغض به آدم هدیه میده. شرمندگی پدرها هم از جنس همین حس هاست. شرمندگی پدرها تفسیر بغض هستش. از اون بغض های حبابی که خودشون رو زیر سایه ی یه لبخند مصنوعی قایم می کنن. شبیه این بیت شعر:

« دیوار بغض در گلو امشب حبابی کامل است

لبخندِ نصفه نیمه ام، پشت نقابی کامل است»

خیلی وقت ها فکر می کنم و از خودم سوال می پرسم: پدرها بیشتر و زودتر پیر می شن یا مادرها؟؟؟

اما انگار این قسمت زندگی شبیه الاکلنگ می مونه. پدر، مادرها پایین میان، کوتاه میان، کوچیک میشن، بغضشون رو قورت میدن تا بچه هاشون بالا برن، بزرگ بشن و بخندن. عجب الاکلنگ تلخی داره این زندگی.

شب تلخی بود شبیه ته خیارهایی که توی باغچه ی حیاطمون بود.

بعد این حادثه برای مادرم، تمام میوه ها و صیفی جات توی باغچه تلخ بودن و

انگا، مزه‌ی همه‌ی خوشمزگی‌های دنیا بستگی به وجود کسانی داره که دوستشون داری.

اصلاً تمام طعم‌های دنیا عاریه است. این آدم‌های دوست داشتنی هستن که به طعم‌های دنیا طعم میدن. مثل یه چای از دست مادر یا یه تکه نان از دست پدر. فردای اون روز نامهربان، با بچه‌ها فوتبال بازی می‌کردیم. یه غم سنگین هم توی دلم خودنمایی می‌کرد، حواسم به هیچی نبود. آخ...

خوردم زمین، دستم شکست. بدجوری هم شکست. آمو فرج (عمو فرج) که کار شکسته بندی انجام می‌داد برای گچ گرفتن دستم اومد. کلی جیغ و داد راه انداختم. اونقدر شیطون بودم که در همون حال شکستگی دست هم از بس دست و پا زدم عمو فرج رو هل دادم داخل حوض پُر از آب حیاطمون. گچ گرفتگی دستم باعث شد تا مدت‌ها مجبور باشم خونه بمونم و نتونم به دیدن مادرم برم.

روزهای گس نبودن مادر، با درد شکستگی دستم عجب معجون تلخی شده بود. ولی مثل همه‌ی معجون‌های تلخی که روزگار برای ما تدارک می‌بیند خوردم و گذشت. صورت و بدن مادرم سوخته بود امّا، نه به اندازه‌ی دلِ ما بچه‌هاش.

من پسر بزرگ و بچه‌ی بزرگ خانواده بودم. نگهداری از دو تا برادر کوچک‌ترم و اون زمان دو تا خواهرم - بعدها یک خواهر دیگه به جمع خانواده‌ی ما اضافه شد - به

همراه اداره‌ی امور منزل، حتی رسیدگی به پدرم که همیشه با یک دنیا خستگی به خونه می‌اومد، علاوه بر مدرسه رفتن و درس خوندن به کارهای من اضافه شده بود. در اون دوران کلیه امور منزل خواسته یا ناخواسته به عهده‌ی من بود و همین موضوع باعث شد روحیه مدیریت و فرماندهی در ساختار شخصیتم نقش پُر رنگی بگیره.

البته داداش محمودم که چهارسال از من کوچک‌تر بود خیلی کمک حالم بود. هر چند بچه‌های بزرگ یه حس پدر و مادری مشترک به خواهر و برادرهای کوچک‌ترشون دارن که اون روزها این حس توی وجود من موج می‌زد. فکر می‌کنم فرقی نداره دختر باشی یا پسر، همین که فرزند بزرگ خانواده باشی در همه‌ی لحظه‌های سختی برای خواهر و برادرات هم پدری هم مادر. اونوقتا توی شیراز و محله‌ی ما یه مهندس متالوژ^۱ بود. بنام آقای مهندس منوچهری که من با برادرش دوست نزدیک بودم.

گاهی که فرصت پیدا می‌کردم ساعت‌ها می‌رفتم توی کارگاهش، کارهای ریخته‌گری و تماشا می‌کردم. همیشه از بس که عمیق و با دقت محو تماشای حرکات مهندس منوچهری می‌شدم وقتی به خودم می‌اومدم متوجه می‌شدم که ساعت‌هاست دارم به تصویر مجسم یکی از بزرگترین آرزوهایم نگاه می‌کنم. این آرزوی بزرگ چیزی نبود به غیر از مهندس متالوژی شدن.

۱. شامل بررسی خواص جامدات می‌شود و دربرگیرنده فلزات، سرامیک‌ها، پلیمرها و کامپوزیت‌ها است. علم متالورژی به‌طور عمده به فلزات و ساختار آنها می‌پردازد و در تحصیلات تکمیلی خواص و کاربرد دیگر جامدات نیز بررسی می‌شود.

نمی‌دونم آدمیزاد توی زندگیش شاید هزاران بار ذوب می‌شه و به شکل قالب‌ها درمی‌آد.

اصلاً انگار این دنیا یه کارگاه ریخته‌گری بزرگ هستش که رفتار و منش و حرکت‌های ما همه روزه ما رو ذوب می‌کنه و دوباره به شکل قالب‌هایی که زندگی برای ما طراحی کرده درمیاره. بعضی اوقات توی شکل یه قالب که زیباست می‌مونیم و برخی مواقع هم سال‌های سال یه شکل نامناسب رو از یه قالب بد با خمون عجین می‌کنیم.

من عاشق متالوژی و ریخته‌گری بودم و در رشته‌ی ریاضی درس می‌خوندم و هیچ کاری رو اندازه‌ی متالوژی و ذوب فلزات و دوباره شکل دادن به اونها دوست نداشتم. کلاس هفتم و هشتم روزهای قشنگی بود. روزهای پُررنگ دفترچه‌ی خاطراتم. انگار اون روزها مدام رو برای نوشتن خاطرات حسابی روی تن سفید دفترم فشار داده بودم. بیشتر وقتم رو در مدرسه و مسیر و حوالی مدرسه با دوست نزدیکم عباس دوران^۱ می‌گذروندم. اگرچه عباس چند وجب از من بیشتر شیطون بود. اما زوج رویایی بودیم برای شیطنتهای نوجوانی و خلق یه دنیا حوادث روزانه.

شاد، سرحال، جسور و نترس

مدرسه‌ی با صفائی هم داشتیم، بخشی از فضای مسجد جامع شیراز مدرسه‌ی ما بود و این موضوع خودش باعث می‌شد فضای مدرسه حس قشنگی رو به همه‌ی

۱. سرلشکر خلیان عباس دوران (زاده ۲۰ مهر ۱۳۲۹ در شیراز - درگذشته ۳۰ تیر ۱۳۶۱ در بغداد) از خلبانان جنگنده مک‌دانل داگلاس اف-۴، فانتوم ۲ نیروی هوایی ایران بود که در ماه‌های آغازین جنگ ایران و عراق نقش مهمی در بمباران اهداف دشمن عراقی ایفا کرد.

بچه‌ها منتقل کنه.

در و دیوار دبیرستان سلطانی اونروزها تماشا می‌کرد و می‌دید که من چقدر تلاش می‌کنم و چقدر دلم می‌خواد مهندس متالوژی بشم. بعد از اینکه بالاخره دیپلم ریاضی‌ام رو گرفتم آزمون دادم برای پذیرفته شدن در دانشگاه صنعتی شریف تهران. انگار قرار بود اون سال شش، هفت نفر پذیرش داشته باشه.

مطمئن بودم قبول می‌شم و خیلی مطمئن‌تر بودم که خدا من رو دوست داره و امکان نداره مردود بشم.

وقتی نتیجه آزمون به دستم رسید بهتر متوجه شدم که خدا همه‌ی بنده‌هاشو خیلی دوست داره و غالبا این تلاش آدم‌هاست که سبب جلو یا عقب رفتن اونها میشه. همه‌ی کسانی که مثل من توی اون آزمون شرکت کرده بودن هم بنده‌هایی بودن که خدا مثل من دوستشون داشت. اما انگار اونها از من بیشتر تلاش کرده بودن. قبول نشدم!!

نمی‌دونم شاید اون مردودی اولین شکست اجتماعی زندگی من بود. شکست شبیه دویدن دور یک زمین فوتبال بزرگ هستش که بعد از کلی نفس نفس زدن. می‌بینی رسیدی همون نقطه‌ی آغاز، حالا دیگه دسته خودت هست که بخوای خستگی به تنت بمونه یا اینکه تصمیم بگیری به خودت بگی که بدن گرم و آماده شده، برای سریعتر دویدن. من در اون زمان دوباره دویدن دور زمین زندگی رو انتخاب کردم.

با چند تا از دوستانم مشورت کردم. خودم هم خیلی فکر کردم بالاخره تصمیم خودم رو گرفتم و رفتم دانشکده‌ی افسری ثبت نام کردم. با خودم عهد کردم که با جدّیت درس بخونم و تمرین کنم. روزهای زندگی در تهران روزهای سرنوشت ساز زندگی من بود. یه خونه‌ی کوچک وسط شهر مهیا کردم و خیلی جدّی و با اشتیاق درس می‌خوندم.

اون روزها حسِ ساختن یک نردبان بلند تمام وجودم رو فرا گرفته بود. نردبانی که قرار بود پله پله با دست خودم و با همت خودم شکل بگیره. نردبانی که قرار بود بلندیش برای من از خاک تا افلاک باشه. نردبانی که قرار بود من رو از معمولی بودن به انسانی کامل تبدیل کنه.

توی بیداری‌هام پله‌های نردبان موفقیت‌م رو می‌ساختم و توی خوابم هم جاهایی که قراره به اون برسیم رو تصور می‌کردم.

حس قشنگی هستش، وقتی توی دوران مجردی پدر و مادرت میان خونه‌ات. انگار دلت می‌خواد هر چی داری و نداری رو به پاشون بریزی.

مادر و پدرم و گاهی برادر و خواهرهام بهم سر می‌زدن و من دلم می‌خواست میزبان خوبی باشم تا واژه‌ی بزرگ و مستقل شدن رو به خوبی معنا کنم.

دوره‌ی دانشکده افسری نیروی زمینی سه ساله بود و انواع دروس و فنون جنگی و تمرینات بدنی در سطح بالایی اونجا تدریس و تمرین می‌شد.

اگرچه حسرت مهندسی متالوژی گاهی توی دلم قلقلکم می‌داد. ولی شوق پرواز و

خلبانی هم کم وسوسه‌ای نبود.

هر سال معاینه خلبانی دادم و هر سه سال قبول شدم. امتحان تئوری خلبانی رو هم با موفقیت پشت سر گذاشتم.

اونروزها هر روزش به اندازه‌ی یک روز و هر شبش به اندازه‌ی یک شب بود. نه کمتر نه بیشتر!!!

انگار همه چی سرجاش بود و امید به آینده هر روز از توی لیوان زندگیم سرریز می‌شد.

جناب سرهنگ یزدان ستا که فرمانده تیپ دانشجوئی بود، غیر از درس‌های جنگی و نظامی گاهی با حرکات و رفتارش درس زندگی به ما می‌داد. فرماندهی با تدبیر و با تجربه‌ای بود.

بعضی از سال‌ها در زندگی انسان‌ها حس غریبی داره مثلاً سال‌های پایان هر دهه. ۲۰سالگی سن خاص و فوق‌العاده‌ای هست. اونقدر قوی هستی که انگار دنیا کف دستت هستش و انگار اونقدر زمان داری که می‌تونی چند صد بار دور کُره زمین رو پیاده قدم بزنی. گاهی با خودت تصوّر می‌کنی اگر بتونی خوب بپری و دستت رو حسابی دراز کنی. ممکنه بتونی ماه یا خورشید رو کف دست بگیري.

وارد دهه سوم زندگیم شده بودم و داشتم اولین روزهای بیست سالگی رو زیر دندون عمرم مزه مزه می‌کردم.

عسلِ عسل بود!!!

دوران جوانی شبیه کندوی عسل می‌مونه. هرچی که ازش بیرون بیاد شیرین شیرینه و طعم تک تک لحظه‌هاش تا همیشه یادت می‌مونه.

ریاضی، فیزیک، جبر و مثلثات من عالی بود و وقتی هم که توی دبیرستان خرد شیراز درس می‌خوندم همیشه توی درس‌های گروه ریاضی موفق بودم. ولی خب انشاء من هم به همون اندازه نخوندنی بود. همین پایه قوی در ریاضیات کمک زیادی توی دانشکده افسری کرد و سبب شد بسیار موفق‌تر از سایر همکلاسی‌هام باشم. عمران، مکانیک، نقشه‌خوانی، محاسبات مقیاس و دیده‌بانی رو با علاقه می‌خوندم و فرا می‌گرفتم.

۲۱ ساله بودم که دانشجوی خلبانی شدم. انگار این بار نوبت من بود که توی بازی آفتاب مهتاب روزگار آسمون رو نگاه کنم.

از هر صد نفر شاید دو یا سه نفر پذیرفته می‌شدن و انگار، شنا کردن توی آسمون و زمین رو یه جور دیگه نگاه کردن قسمت من شده بود. البته لازم بود با تمام توان زبان انگلیسی بخونم. خیلی تلاش می‌کردم. گاهی روزانه بیشتر از ۸ ساعت زبان می‌خوندم و تمرین می‌کردم.

پادگان قلعه مرغی^۱ تهران آموزش می‌دیدم و همراه با خوندن زبان انگلیسی سعی داشتم که توان بدنی و آمادگی جسمانی‌ام رو در بهترین حالت نگه دارم.

۱. فرودگاه قلعه‌مرغی نام نخستین فرودگاه تهران است که در دوره رضا شاه در اراضی همین روستا ساخته و بعدها پایگاه هوایی نظامی در جنوب این شهر بود. این فرودگاه در سال ۱۳۹۰ شمسی تبدیل به بوستان ولایت گردید. برخلاف تصور عده‌ای، این اولین فرودگاه ایران نمی‌باشد، چراکه فرودگاه‌هایی مانند فرودگاه مسجد سلیمان و بندرلنگه پیشتر از این فرودگاه تأسیس شده بودند.

بالاخره سولو^۱ (Solo) شدم و اجازه داشتم به تنهائی پرواز کنم. اگر چه اونوقت‌ها هر طرف شونه‌ام یه دونه ستاره بود و درجه‌ی ستوان دومی داشتم. اما ستاره‌های آرزو هام خیلی خیلی بیشتر و بزرگتر از ستاره‌های روی شونه‌هام بود. در حدی که ستاره‌های کهکشان آرزو هام قابل شمارش نبود.

حوالی سال ۱۳۵۲ برای فراگرفتن دوره‌های تخصصی‌تر خلبانی با چند چمدان پُر از آرزو و امید راهی ایالات متحده آمریکا شدم.

دوره آموزشی در آمریکا بسیار سخت و طاقت‌فرسا بود و به صورت مستمر و روزانه با معلم خلبان کار می‌کردیم و در انتها هم اگر نمی‌تونستیم بعضی استانداردهای خاص رو قبول بشیم به قول معروف وا می‌خوردیم و باید به خلبانی هواپیمای سیصد و سی^۲ (C-۱۳۰) بسنده می‌کردیم.

خاطر من هست که بسیاری از زمان‌هایی که دوستانم مشغول استراحت یا تفریح کردن بودن، من مشتاقانه درس می‌خوندم و تمرین می‌کردم. خیلی خیلی تلاش

۱. دوره‌ای از آموزش خلبانی می‌باشد که هنرآموز پس از آموزش دوره‌های زمینی و تئوری و پرواز در کنار استاد خلبان می‌تواند به تنهایی برای اولین بار پرواز کند و پس از پرواز موفقیت‌آمیز طبق یک سنت بین‌المللی در عرصه هوانوردی توسط پیشکسوتان خلبانی سطل آبی بر روی هنرآموز ریخته می‌شود.

۲. یک هواپیمای ترابری نظامی یا لجستیک با ۴ موتور توربوپراپ است که توسط شرکت لاکهید در سال ۱۹۵۴ ساخته شد و در حال حاضر در شرکت لاکهید مارتین ساخته می‌شود. این هواپیما قابلیت استفاده از انواع باندها برای پرواز و فرود را دارد. این هواپیما علاوه بر حمل و نقل نظامی، توانایی انجام انواع مأموریت‌های مختلف، از جمله حمل هوابرد، جستجو و نجات، پشتیبانی تحقیقات علمی، شناسایی آب و هوا، سوخت‌گیری هوایی، گشت دریایی و آتش‌نشانی هوایی را دارد. این هواپیما مدت‌هاست که هواپیمای ترابری-تاکتیکی اصلی برای بسیاری از نیروهای نظامی در سراسر جهان است.

کردم و نتیجه تلاش‌م رو هم در نهایت گرفتم و بعد از حدود ۲۰ ماه با موفقیت به ایران برگشتم. من موفق شدم بالاترین استانداردهای خلبانی رو پاس کنم و به همه‌ی اهدافی که داشتم برسم و خلبان هواپیماهای جنگنده بشم.

تقسیم نیروها در ستاد نیروی هوایی انجام می‌شد و من مامور شدم به پایگاه شکاری شهر دزفول.

اون زمان هرگز تصور نمی‌کردم به زمان این شهر زیبای جنوبی می‌شه شهر رشادتها، شهر تصمیم‌های بزرگ و شهر زیباترین خاطرات زندگی من. به دزفول رفتم و همراه خودم برادرم محمود رو هم بردم.

گاهی اوقات توی یک شهر یا کشوری تنها هستی یکی از اعضای خانواده می‌تونه برات نقش کل مردم شهر یا کشورت رو بازی کنه و یک برادر می‌تونه تمام آدم‌های یک شهر برات باشه. اون روزها محمود برای من پناه همه‌ی تنهایی‌هام بود.

گردان ۴۱ آموزشی به فرماندهی جناب سرگرد حسینی که فرد بسیار جدی و بااراده‌ای بود محل خدمت من و پایگاه هوایی دزفول مقر هواپیماهای اف پنج (F5) بود.

۱. یک هواپیمای جنگنده سبک مافوق صوت آمریکایی تولید شرکت نورثروپ است. اولین مدل این هواپیما با نام نورثروپ اف-۵ ای فریدم فایت‌ر در سال ۱۹۵۹ اولین پرواز خود را انجام داد و از سال ۱۹۶۲ وارد نیروهای مسلح ایالات متحده شد. مدل‌های بی، سی، دی و ئی این هواپیما هم در سال‌های بعد ساخته شدند که مدل‌های دی و ئی به جای جنگجوی آزادی از نام ببر استفاده می‌کردند. اولین پرواز «اف-۵ ئی تایگر» در سال ۱۹۷۲ انجام شد و در همین سال صادرات این هواپیما به متحدان آمریکا آغاز شد. ایران از کشورهایی بود که از سال ۱۳۴۳ تا ۱۳۵۵ تعداد زیادی از مدل‌های مختلف جنگنده اف-۵ را خریداری کرد.

البته مستشارها^۱ هم حضور داشتن و بسیاری از نکات و آموزش‌ها توسط خود اونها انتقال داده می‌شد.

فضای گسترده، درختان انبوه و محیط‌های رفاهی و ورزشی مناسب پایگاه وحدتی، محیط زندگی آرام و زیبایی رو مهیا کرده بود و جریان آموزش و یادگیری هم که عمدتاً آموزش اف چهار^۲ (F۴) بود و گاهی توسط مستشارها انجام می‌شد روز به روز به ترقی و رشد من و سایر خلبان‌ها کمک می‌کرد. بعضی وقتا هم پرواز مشترک با مستشارها داشتیم.

صبح‌های پایگاه مثال زدنی بود. انگار گاهی خداوند گوشه‌هایی از زیبایی‌های بهشت رو روی زمین به ما نشون میده. طلوع و غروب خورشید هم در پایگاه وحدتی دزفول هم از همون گوشه‌های دیدنی بهشت بود.

عصرها بعد از آموزش می‌رفتم کنار زمین والیبال داخل محوطه ورزشی پایگاه و بازی بچه‌های گردان بالائی که در حال بازی بودن رو تماشا می‌کردم.

یکی از همون روزها یه جوان خوش قد و بالا، با صورتی جدی، مصمم و مردانه که انگار شرف و غیرت زیر سایه‌ی ابروهاش جا خوش کرده بودن توجه من رو جلب کرد. با لباس پرواز بود و آستین‌های پیراهنش رو دور کمرش گره کرده بود.

۱. افرادی که برای آموزش‌های نظامی و فنی از طرف کشورهای مبدا تولیدکننده تسلیحات و ادوات به کشور مقصد فرستاده می‌شوند.

۲. اف-۴ مشهور به فانتوم می‌باشد، جنگنده/بمبافکن دو سرنشین و ۲ موتور مافوق صوت و دوربرد است که توانایی عملیات در همه شرایط آب‌وهوایی را دارد. از فانتوم به عنوان یکی از بهترین جنگنده‌های سده بیستم میلادی نام برده می‌شود.

داشت یک نفری با سه نفر مقابل بازی می کرد. این جوان حس و حرکات غریبی داشت.

با انگشت به دوستم نشونش دادم و پرسیدم: «اون کیه»؟

گفت: «اون عباس بابائی^۱ هستش. خیلی خیلی فعال و جسوره».

انگار دانشجو بود و برای همین هم از ما زودتر درجه گرفته بود.

عباس بابائی چه اسم مستحکم و با صلابتی.

برای اولین بار اسم عباس رو اونجا شنیدم.

با دقت و لذت نگاهش می کردم که چجوری تنهائی در مقابل چند نفر داره تلاش

و مبارزه می کنه. اگرچه خودم همواره روحیه تلاش و مبارزه در وجودم موج می زد اما

لذت تماشای تلاش دیگران هم زیبایی های خاص خودش رو داشت.

بعدها توی جنگ بارها و بارها وقتی عباس تصمیم بر کارهای به ظاهر نشدنی

می گرفت و با موفقیت انجامش می داد به یاد اون روز و والیبال بازی کردنش به تنهایی

با چند نفر می افتادم .

مقدمه ی آشنایی من و عباس همون زمین والیبال بود.

کم کم آشنا شدیم. گاهی توی رستوران یا محوطه های ورزشی با هم بودیم. بچه ی

قزوین بود و گاهی یه تکه کلام هایی با لهجه ی زیبائی که داشت حرف زدنش رو

۱. عباس بابایی چگنی (زاده ۱۴ آذر ۱۳۲۹ در قزوین - درگذشته ۱۵ مرداد ۱۳۶۶ در سردشت) سرتیپ خلبان نورثروپ اف-۵، اف-۱۴ و تامکت نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و معاون عملیات فرماندهی این نیرو از ۹ آذر ۱۳۶۲ تا ۱۵ مرداد ۱۳۶۶ بود.

منحصر به فرد می‌کرد. اگرچه عباس خیلی اهل صحبت کردن نبود، ولی همیشه قاطع و ساده صحبت می‌کرد.

عباس خیلی معتقد و متدین بود و همیشه طاعاتش رو به وقت انجام می‌داد. فکر می‌کنم زمستان ۱۳۵۳ بود که یه خبر مهم همه رو شوکه کرد. و ماجرا از این قرار بود که عباس از پرواز جلوی شاه و رژه هوائی^۱ سر باز زده.

جناب دهنادی اگر چه ظاهر عادی داشت ولی انسان آزاده و درستکاری بود. خیلی به عباس کمک کرد تا از گرفتاری‌های این موضوع رهائی پیدا کنه. در نهایت هم توانست باعث بشه عباس به خاطر اون نافرمانی تنبیه مختصری بشه.

حمایت‌های اون مرد دوست داشتنی باعث شد که عباس در امان بمونه تا در سال‌های بعد به عنوان یکی از تعیین‌کننده‌ترین افراد نظامی کشور باشه.

به نظرم گاهی توی زندگی یه آدم‌هایی از طرف خدا مامور می‌شن تا انسان‌های دیگه رو برای مأموریت بزرگی که در آینده دارن حفظ کنن و اون آدم‌ها هم مامور هستن تا یک جماعت یا ملت رو کمک کنن یا توی یه مسیر قرار بدن. نقش جناب دهنادی برای حفظ عباس در نیروی هوایی دقیقاً مصداق همین موضوع بود.

هر زمان که فرصت می‌کردم به شیراز شهر بچگی‌هام سر می‌زدم. دیدار پدر و مادر و خواهر و برادرهام انگار تزریق انرژی بود. پدر زحمتکش و مهربان، مادر دوست داشتنی و فداکار و خواهر و برادرهای امیدبخش، خستگی‌های آموزش‌های نظامی و

۱. رژه هوایی نوعی قدرت نمایی و حاصل آموزش‌های با کیفیت و طرح‌ریزی‌های عملیاتی بسیار قوی است.

پروازهای مکرر رو از تنم بیرون می کرد.

خونه‌های سازمانی سیمان، خونه‌های کوچک و با صفائی بودن که آدم‌هایی با دل‌های بزرگ رو درون خودشون جا داده بودن.

پدرم چندین دوست صمیمی داشت و آقای بحرانی هم از دوستان صمیمی پدرم بود که بسیار مرد با اصالت و متدینی بود.

پدرم مادرم همیشه می گفتن باید ازدواج کنم و تشکیل خانواده بدم و من که با تمام توان در حال بالارفتن از نردبان ترقی بودم همیشه می گفتم: به وقتش. بالاخره دوره‌های آموزشی دزفول تمام شد.

من به همراه خلبان‌های F5 به بوشهر منتقل شدیم و تمام سیستم‌های پشتیبانی و هواپیماهای F5^۱ نیز به بوشهر فرستاده شد و گردان ۶۳ شکاری پایگاه شکاری بوشهر^۲ شد محل خدمت جدید من.

۱. یک هواپیمای جنگنده سبک مافوق صوت آمریکایی تولید شرکت نورثروپ است. اولین مدل این هواپیما با نام نورثروپ اف-۵ ای فریدم فایتر در سال ۱۹۵۹ اولین پرواز خود را انجام داد و از سال ۱۹۶۲ وارد نیروهای مسلح ایالات متحده شد. مدل‌های بی، سی، دی و ئی این هواپیما هم در سال‌های بعد ساخته شدند که مدل‌های دی و ئی به جای «فریدم فایتر» (جنگجوی آزادی) از نام «تایگر» (ببر) استفاده می کردند. اولین پرواز «اف-۵ ئی تایگر» در سال ۱۹۷۲ انجام شد و در همین سال صادرات این هواپیما به متحده آمریکا آغاز شد. یک مدل مخصوص شناسایی از این هواپیما با نام «آراف-۵ تایگر» هم توسط نورثروپ تولید شد. ایران از کشورهایی بود که از سال ۱۳۴۳ تا ۱۳۵۵ تعداد زیادی از مدل‌های مختلف جنگنده اف-۵ را خریداری کرد. ۲. این پایگاه در سال ۱۳۴۷ به منظور پشتیبانی از نیروی دریایی در سواحل خلیج فارس بنا نهاده شد. نام این پایگاه در ابتدا شکارچی ناوها بود که پس از شهادت سید علیرضا یاسینی به نام او تغییر نام پیدا کرد. این پایگاه در دوران جنگ ایران و عراق به عنوان یکی از نقطه‌های پروازی مؤثر برای هواپیماهای جنگی و به‌ویژه

بعضی انسان‌ها شبیه قله کوه هستند، بعضی شبیه آسمان، بعضی شبیه اقیانوس، بعضی شبیه طوفان، برخی‌ها مثل رودخانه و برخی مثل باران یا رشته کوه، اما برای بعضی‌ها همیشه در طبیعت شبیه و ماندنی پیدا کرد.

در جسارت و شجاعت مثل طوفان و رودخانه، در مهربانی شبیه آسمان و باران، در گستردگی و مناعت طبع مثل رشته کوه و اقیانوس و در فعالیت و موفقیت شبیه بلندترین قله‌های کوه‌ها هستند.

انوقت‌ها اتاق شماره ۱۶ هتل ستاره بوشهر، که یک اتاق کوچک بود. انسانی رو با این خصوصیات درون خودش جا داده بود. من هم اتاق شجاع‌ترین مرد دنیا بودم. مردی که به تنهایی تمام زیبایی‌ها، لطافت‌ها، قدرت‌ها و موفقیت‌های طبیعت رو در کالبد انسانی خودش جا داده بود.

مصطفی اردستانی^۱ پسر بسیار قوی، معتقد و جسوری بود. اون یک خلبان خاص، با قدرت و اراده‌ی عجیب بود. دوستی من و مصطفی خیلی خیلی عمیق و ریشه‌دار بود. انگار از خیلی قبل همدیگه رو می‌شناختیم.

روزهای قشنگ و رویایی بود. هر دو هفته یکبار تعطیلات آخر هفته با ماشین شورلت که داشتیم می‌رفتم شیراز و گاهی هم مصطفی همسفر من می‌شد.

اف-۴ فانتوم ۲ به شمار می‌رفت.

۱. مصطفی اردستانی (زاده ۱۱ دی ۱۳۲۸ در ورامین - درگذشته ۱۵ دی ۱۳۷۳ در اصفهان) سرتیپ خلبان نورثروپ اف-۵ نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و معاون عملیات این نیرو طی سال‌های ۱۳۶۶ تا ۱۵ دی ۱۳۷۳ بود.

جاده‌ها عجیب. هم خودشون هم دلتنگی‌هاشون.
همه‌ی رفتن‌ها و اومدن‌ها رو تماشا می‌کنن. شاهد لبخندها و گاهی اشک‌ها هستن.
خاطره‌سازی‌ها و خاطره‌بازی‌ها رو نگاه می‌کنن. سال‌های سال بی‌صدا و صبور،
مستحکم و با کمترین تغییرات، رفت و آمدهای انسان‌ها رو زیر نظر دارن و فقط
تماشاچی هستن.
نمی‌دونم شاید گاهی دلِ سنگی جاده‌ها هم برای انسان‌هایی که ازشون گذشتن و
دیگه نیومدن تنگ میشه.
شاید...

فصل دوم

وقتی روی زمین کسی منتظر توست

یکی از همون تعطیلات آخر هفته که مسافر شهر خودم شیراز شدم، پدرم بهم گفت: «حبيب بايد ازدواج کنی».

بهم تکليف کرد که همسرم بايد دختر آقای بحرانی باشه. دختر آقای بحرانی شش سال از من کوچک تر بود.

می شناختمش، همبازی و همسایه دوران کودکی ...

اما ازدواج !!!

نمی دونم شاید بزرگ ترین تغییر زندگی، یا بزرگ ترین حادثه ی عمر، یا هر چیز دیگه که اسمش هست، ولی برای من معنی همراهی و همسفری داشت. مسیری رو که تا حالا تنهائی می رفتم حالا می تونستم با یک همراهِ همدل ادامه بدم.

شب تولد پیغمبر بود. یه مراسم سنتی و ساده توی شیراز برگزار کردیم و اون مراسم شد آغاز یک روش جدید در زندگی من.

انگار مسئولیت هام، دغدغه هام و دل نگرانی هام تغییر کرده بود. حالا دیگه وقتی

پرواز می‌کردم اشتیاق بیشتری برای فرود و به زمین برگشتن داشتم. انگار بیشتر از قبل حس می‌کردم روی زمین کسی منتظرم هست.

همیشه در پروازها رهاتر از رها بودم. اونقدر حس سبک باری و بی‌قیدی داشتم که گاهی حتی درون کابین کوچک هواپیمای جنگنده دلم می‌خواست حالتی بین من و ابرها و آسمون نباشه.

سال ۱۳۵۶ قدرت و مهارت خلبان‌ها و نیروی هوایی در حد قابل قبول و بالایی بود. پنج ماه از زندگی مجردی من در بوشهر می‌گذشت که متاهل شدم و با همسرم زندگی مشترک رو آغاز کردم.

روزهای اول زندگی مشترک شبیه اوایل بهار می‌مونه که برگ‌های لطیف درختان خیلی نو و رنگ سبز کم‌رنگ‌شون دل‌رباست. شاید هم شبیه باز کردن یه هدیه که از طرف یه آدم دوست داشتنی بهت داده شده.

چند ماه از زندگی مشترک من با همسرم که همدل و هم‌بانم بود می‌گذشت که نیروی هوایی تصمیم گرفت هواپیماهای F۵ رو به تبریز منتقل کنه. در نتیجه همه‌ی خلبان‌ها و سیستم‌های راداری و پروازی و سیستم‌های تعمیرکاری و نگهدارنده نیز باید به تبریز منتقل می‌شدن.

موضوع رو به همسرم گفتم.

اونم بهم گفت: «حبیب می‌دونی وقتی اومدی خواستگاری من فکر می‌کردم خلبان هواپیمای مسافری هستی و وقتی فهمیدم خلبان هواپیمای جنگنده هستی خیلی خیلی

خوشحال شدم. در صورتی که شاید همه‌ی خانم‌ها از این موضوع دلهره بگیرن». همدلی، همراهی، همزبانی و ایجاد یک دنیا خیال راحت و آرامش قلبی، هدیه عظیمی بود که همسر من می‌داد.

راهی تبریز شدیم، شرایط مملکت و مردم ملتهد و منقلب بود. هر روز از گوشه و کنار شهرها، انقلابیون حرکات جدیدی انجام می‌دادن و انگار ایران آبستن تحولات سگرفی بود.

رفتار مردم، حرکت به سمت یک تحول عظیم رو خبر می‌داد. کلاً فضای کوچه و خیابون‌ها شبیه آتش زیر خاکستر بود. نظامی‌ها عمدتاً سعی می‌کردن در مسائل سیاسی دخالت نکنن. ولی خب از یه جایی به بعد حس میهن‌دوستی و کمال‌گرایی ما هم به جوش آمد و با موج دریای مردم همراه شدیم.

چند ماه از خدمت من در تبریز گذشته بود و دوستان زیادی هم پیدا کرده بودم. خانواده‌ی آقای آیت الهی از دوستان خانوادگی ما بودن و همسرش هم دانشجوی پزشکی بود.

خاطر من هست توی شلوغی‌های اول سال، یک روز منزل آقای آیت الهی بودیم. خبر اومد که تظاهرات و درگیری گسترده‌ای حوالی مسجد و میدان شهرداری تبریز پیش اومده. خونه‌ی آقای آیت الهی هم حوالی فلکه شهرداری بود. از این خونه‌های سنتی با نماهای سنتی و حیاط بزرگ.

من اون روز مهمان آقای آیت الهی بودم.

ناگهان در رو به شدت کوبیدن. دوتا جوان انقلابی، خسته و با عجله یک نفر رو داخل آوردن که زخمی شده بود.

یه جوان لاغر اندام با موهای روشن و چشم‌های پُر از اعتماد و انگیزه. دانشجویی بود که تیر خورده بود. حال زیاد مساعدی نداشت. من کمی ترسیده بودم و با خودم فکر می‌کردم اگر نیروهای امنیتی بریزن توی خونه، چون من نظامی هستم عاقبت خیلی بدی خواهم داشت.

همسر آقای آیت الهی با همون وسایل مختصری که داشت شروع کرد به پانسمان و درآوردن تیر.

یکی از دوستان اون جوان دستش رو محکم گرفته بود و مدام صدا می زد سید، سید طاقت بیار. پیروزی با ماست.

خانم دکتر آیت الهی زخم رو شستشو داد و پای جوان دانشجو رو پانسمان کرد. من بعد از دقایقی با دلهره از خونه زدم بیرون و به سرعت دور شدم.

چند روز بعد که آقای آیت الهی رو دیدم و ازش در مورد اون جوان دانشجو سوال کردم گفت: «اون جوان سید یحیی یا با اسم مستعار رحیم صفوی^۱ هستش که با

۱. فرمانده نظامی و سیاستمدار ایرانی است که هم‌اکنون به‌عنوان رئیس پژوهشگاه علوم و معارف دفاع مقدس فعالیت می‌کند، همچنین مدرس دانشگاه امام حسین و دانشگاه عالی دفاع ملی می‌باشد. وی در طول جنگ ایران و عراق از فرماندهان ارشد سپاه پاسداران انقلاب اسلامی بود، از ۱۳۶۵ تا ۱۳۶۷ جانشینی فرمانده نیروی زمینی سپاه و از ۱۳۶۷ تا ۱۳۶۸ نیز فرماندهی نیروی زمینی سپاه را برعهده داشت. رحیم صفوی در فاصله سال‌های ۱۳۶۸ تا ۱۳۷۶ به‌عنوان جانشین فرمانده کل سپاه پاسداران فعالیت می‌کرد و برای مدت یک دهه از ۱۳۷۶ تا ۱۳۸۶ نیز فرمانده کل سپاه پاسداران بود.

چندی از دانشجویان از جمله مهدی باکری^۱ تشکلهایی ایجاد کردن و با رژیم مبارزه می‌کنن».

اون می‌گفت: «رحیم اصالتاً اصفهانی هست. ولی زبان آذری رو خوب یاد گرفته و صحبت می‌کنه».

رحیم دانشجوی رشته زمین‌شناسی دانشگاه تبریز بود. توی همون شلوغی‌ها بود که همسرم خبر مهمی رو بهم داد و من فهمیدم که به زودی پدر می‌شم.

پاییز سال ۵۶ بود که همسرم رو برای وضع حمل بردم شیراز پیش خانواده. ارادت ویژه‌ی من به نام و مرام امام حسین (ع) باعث شد که با مشورت همسرم اسم پسرمون رو حسین گذاشتیم.

پدر شدن حس چند وجهی هستش. پیچیده و شیرین و تعهد آور. از یک طرف روی شونه‌ها یک امانت بزرگ رو حس می‌کنی که انگار تا پایان زندگی همراهت هست و از طرف دیگه فکر می‌کنی باید تلاش بیشتری کنی تا بتونی

۱. مهدی باکری (زاده ۳۰ فروردین ۱۳۳۳ میان‌دوآب - شهادت ۲۵ اسفند ۱۳۶۳ جزیره مجنون) نظامی ایرانی بود که از فرماندهان ارشد سپاه پاسداران انقلاب اسلامی در خلال جنگ ایران و عراق محسوب می‌شد و فرماندهی لشکر ۳۱ عاشورا را برعهده داشت. باکری در عملیات‌های فتح‌المبین، بیت‌المقدس، رمضان، مسلم بن عقیل، والفجر مقدماتی، والفجر ۱، ۲، ۳ و ۴، همچنین عملیات خیبر حضوری فعال داشت. وی در خلال انجام عملیات بدر در روستای حریبه، بر اثر اصابت گلوله مستقیم نیروهای عراقی کشته شد، سپس گروهی داوطلب برای بازگرداندن پیکر وی اقدام کردند، که در حال بازگشت، قایق آن‌ها مورد اصابت موشک آر.پی.جی قرار گرفت و پیکر کلیه آن‌ها در ارون‌دروود مفقود گردید.

زندگی بهتری بسازی و از همه مهمتر اینکه همیشه این احساس رو داری که بخشی از وجودت یه جای دیگه‌ست.

شاید هم پدرشدن پایان همه‌ی شب‌هایی باشه که بدون فکر و خیال و دلهره می‌خوابی.

خلاصه پدربودن مرد رو قوی‌تر و محکم‌تر و مردتر می‌کنه.

تازه وقتی که پدر می‌شی ارزش واقعی پدرت رو می‌دونی و می‌فهمی که شباهت زیادی بین پدر و کوه وجود داره.

انقلاب پیروز شد.

لبخند پیروزی تازه روی صورت‌مون نقش بسته بود که تصویر تلخ جنگ صورت همه مردم را پُر از ابهام کرد.

جنگ شروع شد. بی‌رحم‌تر و دردناک‌تر از اون چیزی بود که توی کتاب‌ها خونده بودم و در فیلم‌ها تماشا کرده بودم. خیلی هم جدی‌تر از اون‌سی که در رزمایش‌ها شبیه‌سازی کرده بودیم.

پسر حسین دوساله بود و زندگی خیلی ساده‌ای با همسر و پسر داشتیم. صبح یکی از همون روزهایی که هنوز دقیق و درست معنی یک جنگ تمام عیار و درک نمی‌کردم فرمانده گردانم صدام کرد: «حبیب»!

احترام نظامی گذاشتم و گفتم: «بله قربان»
دستم گرفت.

دستاش مهربان و آرام بود. حس غریبی و ملسی داشتم. شبیه خوف و رجا بود. یکی از قشنگ‌ترین حس‌های دنیا اینه که دستت رو از پنجره بگیری زیر بارون. انگار با هر قطره انگشتات لطف خدا رو حس می‌کنه و درست نمی‌دونی این قطرات هست که انگشتات رو می‌بوسه، یا بندهای انگشتت به بارون بوسه می‌زنه.

دستای فرمانده اون روز شبیه بارون بود. کلید دفتر گردان رو گذاشت توی دستم و رفت پرواز.

از اون رفتن‌هایی که رفتن محض هستش و از اون پروازهایی که فرود نداره.

از فردای اون روز من شدم فرمانده گردان ۲۳ تبریز که هواپیماهای اف پنج (F5) رو در اختیار داشت. نمی‌دونم روزهای جنگ سخت‌تر بود یا شب‌هاش، ولی به نظرم جنگ یک دانشگاه تمام وقت ۲۴ ساعته بود که از بین دروسش، کمترین چیزی که یاد می‌گرفتی فنون نبرد بود.

انگار درس مردانگی و از خود گذشتگی سرمشق تمام صفحات جنگ بود.

گاهی اونقدر تمرین مردانگی و ایثار می‌کردیم که خیلی زود دفترچه‌ی زندگی‌مون پُر می‌شد.

گشت‌های هوایی، عملیات‌های جسته و گریخته و محافظت از خاک و میهن مشق هر شب ما بود.

اگرچه از چند ماه قبل از شروع جنگ در گشت‌های هوایی متوجه تحرکات عراق و ساخت خاکریزهاشون در نقاط مختلف شده بودیم. ولی خب لمس جنگ با علائم

جنگ بسیار متفاوت هستش.

سال ۱۳۶۱ از ستاد نیروی هوایی ابلاغ شد که برای دوره‌ی معلم خلبان باید به اصفهان برم. خبر داشتم که عباس بابائی حدود دو سال هستش فرمانده پایگاه شکاری اصفهان شده.

دوست داشتن بعضی آدم‌ها اصلاً به اندازه‌ی بودنت با اون‌ها نیست. طول و عرض و عمق این محبت هر چقدر هم کوتاه، کوچک و کم باشه، اما جنس این دوست داشتن متفاوت هستش.

من عباس رو با جنس متفاوتی دوست داشتم و با اشتیاق برای کلاس معلم خلبان راهی اصفهان شدم.

دوران قشنگی بود. با شروع دوره‌ی معلم خلبانی من در اصفهان، ارتباط کاری و دوستی من و عباس بسیار زیاد شده بود و هر لحظه بیشتر از قبل به اعماق اندیشه‌ها و افکار ایده‌آل این مردِ بدون مرز پی می‌بردم.

دوست داشتن شیفتگی میاره و شیفتگی مقدمه‌ی تسلیم و رضاست.

فرش رفاقت من و عباس روز به روز پُر نقش و نگارتر می‌شد. رفاقت شبیه بافتن قالی هستش. اولش فقط تار و پود سفید هست که روی چله‌ی زندگی کشیده شده و هر خاطره و رفتار، بین دوتا رفیق، یه نقش و نگار روی اون تار و پود می‌زنه.

هرچقدر این نقش و نگار دقیق و زیباتر باشه، ارزش اون فرش بالاتر می‌ره و هرچقدر فرش کهنه‌تر بشه گران قیمت‌تر میشه. این خاصیت فرش دستباف هست و

رفاقت هم دستبافت رفتار ماست.

علاقه‌ی من و عباس یه محبت دوطرفه‌ی بدون محیط و مختصات بود. دقیقاً شبیه
آسمون که عمق و طول و عرضش مشخص نیست. بدون مرز و خط‌کشی.

فصل سوم

گاهی زمین کوچک است.

مدال افتخاری که در محرم سال ۶۱ هجری شمسی که به یبائی همسان با محرم سال ۶۱ هجری قمری^۱ به گردن اصفهانی‌ها آویخته شد، شاید رنگ و رتبه‌ی متفاوتی با تمام افتخار آفرینی‌های دفاع مقدس داشته باشد.

۳۷۰ شهید رو در یک روز تشییع کردن. اگرچه در ۱۰ روز عملیات لشگر امام حسین(ع) و نجف اشرف قرارگاه کربلا اصفهان^۲، ۷۵۰ نفر از یگان‌های اصفهان شهید شدن و پیام تاریخی حضرت امام اون عملیات رو ماندگار کرد.

اما دست آورد عملیات محرم^۳ اصلا اون ۷۰۰ کیلومتر از خاک ایران نبود که آزاد

۱. سال وقوع واقعه عاشورا

۲. قرارگاه کربلا ابتدا به عنوان قرارگاه ارشد برای هماهنگی یگان‌های حاضر در عملیات‌های سپاه، ارتش و حتی جهاد سازندگی تشکیل شده بود. قرارگاه کربلا ابتدا به عنوان قرارگاه ارشد برای هماهنگی یگان‌های حاضر در عملیات‌های سپاه، ارتش و حتی جهاد سازندگی تشکیل شده بود.

۳. عملیات تهاجمی محدود نیروهای مسلح ایران، در خلال جنگ ایران و عراق بود، که به مدت ۱۰ روز، در آبان‌ماه ۱۳۶۱ به‌صورت مشترک توسط نیروی زمینی ارتش و سپاه پاسداران، در منطقه دهلران و موسیان انجام شد. این عملیات با هدف تصرف ارتفاعات سرکوب منطقه حمیرین و قرار گرفتن در موضع برتر تاکتیکی، طراحی و اجرا گردید، که با انجام آن، ۷۰۰ کیلومتر مربع از خاک ایران آزاد شد. همچنین ۳۰۰ کیلومتر مربع از خاک عراق نیز توسط نیروهای ایرانی تصرف گردید.

شد، بلکه سیطره‌ی روح‌های بلند و بدون قالب شهیدانی بود که زیباترین جلوه‌های انسانی رو خلق کردند.

من در روز تاریخی تشیع اون ۳۷۰ شهید اصفهان بودم و توی همون کارزار تشیع جنازه با خودم عهد کردم. هرزمان فرد اصفهانی رو دیدم که احتیاج به کمک داره فرو گذار نباشم.

اتفاقاً سال بعد با حسین پسر من که خردسال بود به سمت شیراز برای دیدار با خانواده شهید خلبان بازرگان که ورزشکارِ ورزش باستانی هم بود حرکت کردیم. یکی از خلبان‌ها در این سفر همراه من و حسین پسر من بود.

خیلی بی‌احتیاط و تند رانندگی می‌کردیم.

حسین پسر من با لحن بچه‌گانه گفت: «امروز بابا ما رو به کشتن می‌ده». زدم زیر خنده و بوسیدمش.

حدود ساعت دوازده و نیم ظهر، حوالی گچساران، ناگهان با انحراف از جاده با یک تریلی که از روبرو می‌اومد برخورد کردیم.

دیگه چیزی متوجه نشدم. ساعت‌ها بیهوش بودم.

تا اینکه گرمی یک دست رو روی پیشونیم حس کردم.

با لحن شیرین اصفهانی پرسید: «حاج آقا حال شما خوبست؟»

سوالش رو با سوال جواب دادم و گفتم: «اصفهانی هستی؟»

گفت: «بله، بفرماین».

بلندتر پرسیدم: «حسین قاسمی کجاست؟- راننده‌ی من بود- حسین پسر م
کجاست؟»

از طریق چند نفری که دورم بودن متوجه شدم راننده شکر خدا سلامت هستش و
پسر حسین فقط یک آسیب جزئی از ناحیه‌ی فک دیده.

بی‌اختیار یاد عملیات محرم و تشییع جنازه‌ی شهدای اصفهان در میدان نقش جهان
و عهد خودم با خودم افتادم.

گفتم: «پلیس راه رو صدا کنید بیاد».

از درد دنده و پا متوجه شدم شکستگی‌های زیادی دارم . افسر پلیس راه اومد.

گفتم: « من به احترام شهدا و مردم اصفهان همین الان می‌خوام رضایت بدم و این
پدرمون رو اجازه بدین بره. راضی نیستم حتی یک لحظه نگهش دارید».

افسر پلیس راه گفت: « هرچه شما بفرمائید ولی کاش صبر کنید تا عکس و
آزمایشاتون مشخص کنه چقدر آسیب دیدید؟»

با جدیت بیشتر گفتم: « اصلاً ایشون همین الان باید برن».

سریع برگه‌های رضایت رو آوردن و من در همون حال روی تخت امضاء کردم.

همون شب من رو با هلی‌کوپتر به دزفول بردن . نیمه هوشیار بودم و درد شدیدی
داشتم.

بعد از سه روز با توجه به وخامت حال، به بیمارستان نمازی شیراز اعزام شدم.
تقریباً نصف بیشتر بدنم رو گچ گرفتن . اما نه گچ گرفتگی‌ها و نه دردهای گاه و

بیگاه استخوان‌های شکسته، هیچکدام به اندازه‌ی دوری از هم‌رم‌هام و جنگ آرام نمی‌داد. ناخواسته چندین ماه از پرواز و فعالیت‌های نظامی و پرواز محروم شدم. روزها به بی‌حوصلگی و کلافگی می‌گذشت.

روزی که گچ‌ها رو باز کردم، سریع با عصا راه افتادم و خودم به تنهائی اومدم تا جلوی پلیس راه و با اتوبوس خودم رو رسوندم به پایگاه.

مستقیم با حالت لنگ لنگان رفتم داخل گردان. خلبان موسوی رو از دور دیدم. صدا زدم: «سید، سیدجان».

انگار متوجه صدای من نشد چون عجله داشت که بره پرواز. بچه‌ها دورم رو گرفتن و شروع به صحبت و شوخی کردیم. همون شب خبردار شدم که خلبان موسوی در همون پرواز مورد اصابت قرار گرفته و در هور افتاده. بعد بچه‌ها تونستن خلبان موسوی که خودش رو با نی تا صبح توی هور نگه داشته بود عقب بیارن.

اشتیاقِ پرواز، ولع هم‌قدمی با هم‌زمان، احساس دین به وطن و آب و خاک باعث شد دوران نقاهت رو به سرعت سپری کنم و بعد از چند روز آماده پرواز شدم. عادت داشتم در سرکشی‌های زمینی برای بالابردن روحیه و تقویت حس مردانگی، بچه‌هام حسین و حامد رو همراه خودم ببرم.

گاها شده بود درمسیر به ما حتی تیراندازی هم می‌شد.

بعد از مدتی به دزفول منتقل شدم که اون روزها جز نقاط و پایگاه‌های اصلی و

استراتژیک جنگ بود.

افسر عملیات پایگاه شدم.

پروازهای روزانه، درگیری‌های گاه و بیگاه و شهادت رفقا، فضای شهر رو متفاوت کرده بود. عباس از من خواست تا سه تا از بهترین خلبان‌ها رو برای دوره‌ی هواپیمای اف چهارده (F۱۴) بهش معرفی کنم.

من هم خلبان‌ها؛ خلیلی، بیطرف و ابوعطا رو معرفی کردم. بعدها دستِ خیاطِ تقدیر و لیاقتی که داشتن، برتن دوتاشون پیراهن شهادت پوشاند. چند تغییر ساختاری در گردان‌های پروازی انجام دادم و گردان‌ها رو یکی کردم. اون زمان فرمانده خلبان‌ها بودم.

همیشه این تفکر مدیریتی رو داشتم که تغییر در فرآیندها و روش کارها، تاثیر بیشتری از تغییر آدم‌ها داره. همواره سعی می‌کردم استعداد و پتانسیل نیروهام رو کشف کنم تا بتونم در جایگاه مناسب ازشون استفاده کنم.

یک روز عصر عباس از من خواست برم دفترش. من هم که همیشه مشتاق همنشینی باهاش بودم به سرعت راهی شدم. اون روز عباس مهندس اسپاری که از مهندسين شرکت نفت بود رو به من معرفی کرد. فردای اون روز من به همراه مهندس اسپاری به خوزستان و مناطق نفت‌خیز پرواز کردیم و از آسمان برخی تاسیسات نفتی و مناطق حساس رو بررسی کردیم.

من تجربه دانشکده افسری داشتم و نقشه خوانیم هم عالی بود. همیشه عادت

داشتم به مقرهای نیروی زمینی هم سر می‌زدم و رفیق‌های قدیمی دانشکده افسری رو می‌دیدم.

سرزدن به رفقای قدیمی شبیه خوندن دفترچه خاطرات می‌مونه. هر وقت که دلت بخواد و هر صفحه‌ای رو که بیشتر دوست داری بیشتر می‌خونی و روش تمرکز می‌کنی. بعد از اون پرواز که به همراه مهندس اسپیری انجام دادم به عباس پیشنهاد کردم در بین کوه‌ها نیرو بچینم. چون در مناطق کوهستانی رادار نمی‌تونه به درستی ورود هواپیماها را مشخص کنه.

عباس هم گفت: «می‌تونه روش خوبی باشه».

روز بعد گروهی از مدیریت پدافند اومدن. عباس طرح من رو برای حفاظت نقاط استراتژیک نفتی باهاشون مطرح کرده بود.

باتوجه به پروازهای مکرر به آسمان عراق من اشراف کامل به تاسیسات نفتی و زیرساخت‌های تاسیسات استراتژیک عراق داشتم. اما تاسیسات نفتی خودمون رو تا آن زمان درست نمی‌شناختم.

از روی نقشه‌ها و بازدیدهای میدانی و اون بیابان‌گردی طولانی با عباس، همچنین چند پرواز هوایی دریافتیم که مسیر خط لوله مسجد سلیمان به اهواز یا واحدهای بهره‌برداری از اهواز به امیدیه، حدود ۴۵ کیلومتری اهواز در محلی به نام کریت

کمپ^۱ تجميع ميشه. بعد به بوستر يك و دو^۲ و بعد از اون گوره^۳ كه نزديك جزيره خارك بود پمپاژ مي شه - شايد حدود ۸۰۰ هزار بشكه در روز - از سمت ديگه هم كه ايستگاه پمپاژ مارون^۲ نزديكي هاي اميديه بود روزانه بيش از ۱۶۰ هزار بشكه به پالايشگاه اصفهان فرستاده مي شد. ضمنا مارون پنج كه حدود ۲۵ هزار بشكه در روز پمپاژ مي كرد. تمام اين خطوط لوله كه به نوعي عروق قلب تپنده ي صنعت نفت كشور بود بدون پوشش محافظ و رو باز بودن و همواره در خطر حمله ي هوائي قرار داشتن. سال ۶۴ فرمانده ي پايدگاه شكاري اميديه شدم. در اون زمان يك پايدگاه بسيار حساس و سوق الجيشي به حساب مي اومد. اهميت پايدگاه اميديه از نظر مناطق جنگي، همچنين از منظر حوزه هاي نفت خيز و تاسيسات انتقال نفت بسيار بالا بود. همون روزهاي اول فرماندهي يك روز ناگهان خبر رسيد، مارون يك و دو بمباران هوايي شد. با هلي كوپتر با كمك بچه هاي هوانيروز به سرعت تا وسط آتش رفتيم. آسمان شبیه دریای سرخ بود. دريایی گداخته كه شعله ها به جای موج ها زبانه مي كشه. با اون خلبان شجاع هلي كوپتر چندين نوبت برای نجات خدمه تا ميان شعله ها رفتيم اما نشد. نشد كه بچه ها رو نجات بديم. نمی دونم شايد هفت، هشت نفر اونجا از دست رفتن و از وسط اون شعله ها ابراهيم وار پرواز كردن. شايد هم بيشتر...

۱. نام يك منطقه نفتي. ايستگاه پمپاژ نفت.

۲. نام ايستگاه هاي پمپاژ نفت .

۳. نام منطقه نفتي حوالی گناوه و محل تجميع و پمپاژ نفت به سمت نفت كش ها .

آغاچاری^۱ محل استقرار ایستگاه‌های پمپاژ قوی بود و من تازه اون روز به عمق فاجعه پی بردم که از بین رفتن این ایستگاه‌های پمپاژ می‌تونه چه آسیب جدی به اقتصاد کشور بزنه.

انگار تازه بعد متفاوتی از جنگ برام روشن شده بود. یه ماموریت عمومی بین خلبان‌ها، بچه‌های صنعت نفت، نیروی دریائی، پدافند و ... کلید خورده بود. ماموریت همه‌ی ما این بود که صادرات نفت متوقف نشه. تا در نتیجه چرخ‌های اقتصاد کشور بتونه خوب بچرخه.

ظهر بود. هوا شبیه تنور. خبر رسید چند پاترول از طرف شرکت نفت برای بازدید اومدن.

لباس سبز کار رو خیلی دوست داشتم.

بدون درجه و قید و بند.

مثل خیلی اوقات که توی پایگاه همین لباس تنم بود. اون روز هم با همون لباس بودم. به همراه یکی از پرسنل سوار پیکان سبز رنگ‌مون شدیم و رفتیم.

سادگی زیباترین آرایش دنیاست. از هر طرف و هر سمت و سو که نگاه کنی زیباست. لباس سبز ساده رو دوست داشتم. چون وقتی به تن می‌کردم. شبیه به خاک وطنم می‌شدم. بی‌آلایش و پاک، گسترده و مهربان.

۱. این شهر لرنشین از بزرگترین مناطق نفت‌خیز اما محروم ایران می‌باشد. جمعیت آن در حدود هجده هزار نفر است. آب و هوای این شهرستان در تابستان گرم و سوزان می‌باشد. دمای هوا گاه تا بیش از ۶۰ درجه سانتیگراد نیز می‌رسد.

رفتیم به سمت منطقه مارون دو، به حدود ۱۵ کیلومتری امیدیه رسیدیم.
هفت، هشت نفر اومده بودن. از نوع پوشش و ماشین‌ها و راننده‌ها مشخص بود از
مسئولین نفت هستند.

سلام کردم.

دست جمعی جواب دادن.

یکی اومد جلو و شروع به معرفی کرد. آقایان عاصمی‌پور، جهش‌ساز و ... و با دستش
هر کسی رو که معرفی می‌کرد نشون می‌داد.

مسئول بازسازی مناطق نفت خیز با یه لحن بین عصبانیت و طعنه پرسید: «فرمانده
پایگاه کیه؟»

گفتم: «یه بنده خدا».

با قدرت بیشتر و عصبانی گفت: «به نظرم باید اعدام بشه».

منم نگاهش کردم و لبخندی زدم و گفتم: «راست میگین».

چون لباس ساده و بدون درجه تنم بود، حتی شک هم نکردن که من می‌تونم
فرمانده پایگاه شکاری امیدیه^۱ باشم.

گفت: «انگار این فرمانده اصلاً متوجه نیست که اگر این ایستگاه‌های پمپاژ از بین
بره عملاً پالایشگاه اصفهان تعطیل می‌شه و کلی مشکل بنزین و گازوئیل و سوخت

۱. یکی از مناطق پدافند هوایی است. در این منطقه هواپیماهای اف-۷ نیز نگهداری
می‌شود. قبل از انقلاب ۱۳۵۷ ایران، از این پایگاه به‌عنوان پایگاه رزرو استفاده می‌شد.

هوایما برای کشور پیش میاد».

کمی باهاشون صحبت کردم و برگشتیم پایگاه. سریع با عباس تماس گرفتم و موضوع رو گزارش کردم.

اون دوره عباس در حال راه اندازی قرارگاه رعد^۱ بود.

اون شب از فکر و خیال تا صبح خوابم نبرد. با امیرغلامی^۲ تماس گرفتم و ازش برای پدافند و حفاظت این تاسیسات راهنمایی گرفتم. نیمه‌های شب یاد اون زمانی افتادم که توی ایستگاه حسینی، داخل کانکس عباس و منصور ستاری^۳ و حسن تهرانی‌مقدم^۴ با هم در حال وضو گرفتن بودن و من از ذهنم گذشت این سه نفر با هم محشور می‌شن.

۱. اولین پایه قرارگاه رعد در ۲۳ شهریور سال ۱۳۶۳ نهاده شد. بخش پدافندی قرارگاه رعد به مسئولیت شهید ستاری در اهواز و بخش آفندی، به مسئولیت شهید بابایی در امیدیه مستقر شد. فکر تشکیل این قرارگاه با فرماندهی و مسئولیت شهید بابایی جان تازه‌ای به نیروی هوایی داد. این قرارگاه تلفیقی از نوآوری و ترفند بود که شهید بابایی خودشان طراحی کردند، این روش هم تغییری در تاکتیک‌های پروازی بود و هم در اجرای نحوه عملیات، شهید بابایی به گونه‌ای عملیات‌ها را طراحی کرده بودند که کمترین آسیب به هواپیماهای ما وارد می‌شد.

۲. امیر سرتیپ براتعلی غلامی (متولد ۱۳۲۸ در اصفهان) فرمانده سابق پدافند هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران.

۳. منصور ستاری (زاده ۲۹ اردیبهشت ۱۳۲۷ در قرچک - درگذشته ۱۵ دی ۱۳۷۳ در اصفهان)، سرتیپ پدافند نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و فرمانده آن نیرو از بهمن ۱۳۶۵ تا دی ۱۳۷۳ بود.

۴. حسن تهرانی‌مقدم (زاده ۶ آبان ۱۳۳۸ تهران - درگذشته ۲۱ آبان ۱۳۹۰ ملارد) نظامی ایرانی بود، که از فرماندهان سپاه پاسداران در جنگ ایران و عراق بشمار می‌آید. آخرین سمت وی، ریاست سازمان جهاد خودکفایی سپاه پاسداران بود. او به عنوان یکی از پایه‌گذاران برنامه موشکی در سپاه پاسداران شناخته می‌شود. او در سال ۱۳۹۰ در پی حادثه انفجار زاغه مهمات واقع در پادگان مدرس به شهادت رسید.

در تماس تلفنی به غلامی گفتم: «باید توپ‌ها رو با اسکای گارد^۱ جابجا کنیم».

گفت: «حبیب این کار امریه می‌خواد».

گفتم: «امریه چیه !!! امریه من و تو هستیم. من فرمانده پایگاه تو هم فرماندهی پدافند».

خلاصه راضیش کردم.

غلامی از خارک اومده بود و عباس هم داشت کم کم قرارگاه رعد رو تشکیل می‌داد.

فردا صبح رفتم دیدن غلامی که از سال قبل باهاش آشنائی داشتم و واسطه آشنائی ما هم عباس بود. یکی از عادت‌های زیبای عباس این بود که، همیشه سعی می‌کرد همه رو با هم رفیق کنه. این رفتار هم از نظر معرفتی و هم از نظر مدیریتی عالی بود. در بسیاری از معطل‌های جنگ این رفاقت‌های ریشه‌دار کارگشا بود.

غلامی رو بغل گرفتم و بوسیدم بهش گفتم اسکای گارد رو از انباره ذخیره بیاریم. بازهم گفت: «به خدا امریه می‌خواد حبیب جان» !!!

زدم زیر خنده گفتم: «ما امریه‌ایم».

بالاخره اسکای گاردها رو مستقر کردیم.

یکی دو روز بعد عراق مارون دو رو زد. البته ما هم با اسکای گارد اولین هواپیما

۱. سامانه اسکای گارد یکی از سامانه‌های پدافندی است که علیه جنگنده‌های متخاصم، بالگردها و انواع هواگردها به جز موشک‌های بالستیک کاربرد دارد.

سوخو^۱ عراق رو زدیم.

خلبانش اسیر شد. "شاكر مُحَمَّد" خلبانِ عراقی باسوادى بود كه به اسارت گرفتیم. من با محبّت باهاش برخورد می‌کردم و توی همون سه روزی كه در پایگاه، بازداشت بود اطلاعات مناسبی ارزش گرفتم.

اطلاعاتی در مورد موصل، كركوك و شرایط این دو شهر.

ازش سوال كردم: «شاكر چرا به ما حمله كرديد».

فقط گفت: «پشیمونم».

به نظرم حرفش راست بود. چون به دلم نشست. انگار اصلاً از بابت اینکه اسیر بود و از روی ترس این حرف رو نمی‌زد.

گاهی وقتا حرف‌ها و رفتارهای آدم‌ها با توجه به شرایط تغییر می‌كنه و در حقیقت اون‌ها دارن در مقابل شرایط عكس‌العمل نشون میدن. ولی گاهی حرف‌های آدم‌ها تراوش احساسات‌شون هست و واقعیت‌ه محضه.

من به "شاكر مُحَمَّد" خیلی احترام گذاشتم. اون قدر كه روز سوم كه باید تحویلش می‌دادیم خواهش كرد كه پیش ما بمونه.

حرف‌های شاكر توی ذهنم جرقه‌ی جدیدی به وجود آورد و تصمیم گرفتم بررسی

۱. شركت سوخو بزرگترین تشكیلات هواپیماسازی روسیه است. این شركت مالكیت سهام‌های تمامی شركت‌هایی را كه برای هواپیمای سوخو قطعه تولید می‌كنند، در اختیار دارد و به همین علت بر چرخه تولید، از طراحی گرفته تا ساخت و كنترل کیفیت، نظارت كامل ایفا می‌كند. هواپیمای سوخو نه تنها خط مقدم نیروی هوایی روسیه را تشكيل می‌دهند، بلكه بخش عمده‌ای از نیروی هوایی كشورهای دیگری مانند هند، ایران، آلمان، چین و مصر نیز هستند.

میدانی کامل‌تری از منطقه کنم. حتی مناطق مربوط به ژاندارمری، نیروی زمینی و... دو سه روز چرخیدم و ضمن بررسی محیط و موقعیت سنجی، مشکلات رزمنده‌ها رو هم بررسی کردم. مثلاً متوجه شدم به بچه‌های توپخانه غذای خوب نمی‌رسه. طرح جابجائی و استقرار اسکای گارد رو برای حفاظت از تاسیسات نفتی توی ذهنم پرورش دادم و بعد از دو سه روز با عباس به طور کامل مطرح کردم.

از صحبت‌هام با شاکر محمد گفتم و از اینکه بعد از هر حمله به تاسیسات پمپاژ، از پالایشگاه اصفهان عکس می‌گرفتن تا متوجه بشن فعالیت می‌کنه یا خیر؟ از بررسی‌های میدانی این چند روزهام گفتم.

عباس به صورتم نگاه کرد و فقط یه لبخند دل‌نواز زد. عجب طعمی داشت لبخندش!!!

شیرین شیرین، دلچسپ دلچسب، عمیق عمیق
 خنده‌های عباس شبیه آفتاب بود که وقتی آسمان ابریه و خورشید از پشت ابرها سرک می‌کشه و با کوچک‌ترین نورش گرما رو به وجود می‌رسونه. وقتی خنده روی آسمون صورتش طلوع می‌کرد دلم گرم می‌شد.
 فهمیدم حسابی خوشش اومده.

زنگ زدیم به آقای آقازاده^۱ و ماجرا و طرح‌مون رو براش گفتم. یکی دو روز بعد

۱. غلامرضا آقازاده (زاده ۱۳۲۷ خوی) سیاست‌مدار، دیپلمات و مدیر ارشد اجرایی ایرانی است، که به عنوان یکی از اعضای مجمع تشخیص مصلحت نظام از سال ۱۳۷۵ تاکنون فعالیت می‌نماید. وی وزیر نفت ایران از سال ۱۳۶۴ تا ۱۳۷۶ و از سال ۱۳۷۶ تا ۱۳۸۸ رئیس سازمان انرژی اتمی ایران و معاون رئیس‌جمهور ایران بود. وی در تیر

هماهنگی‌های لازم انجام شد و رفتیم مجلس پیش آقای هاشمی^۱. آقای عاصمی پور هم از وزارت نفت همراه ما بود.

صحبت هام رو که شروع کردم گفتم: «دیر بجنبیم صادرات نفت خوابیده. حمله‌های هوایی مستمر و پُر تعداد شده. مطمئنم تا چند روز دیگه تمام تاسیسات پمپاژ رو میزنن».

آقای هاشمی خیلی آروم گفت: «پیشنهاد تون چیه؟»
گفتم: «در حداقل زمان تمام سامانه‌های اسکای گاردهای موجود در ارتش رو بیاریم جاهائی که ما جانمائی کردیم، در حوالیه امیدیه و تاسیسات پمپاژ مستقر کنیم».
سریع امریه دادن.

ظرف چند روز حدود ۵۰ قبضه اسکای گارد در مناطقی که مد نظر ما بود ساماندهی

۱۳۸۸ از این مقام استعفا داد.

۱. اکبر هاشمی بهرمانی (زاده ۳ شهریور ۱۳۱۳ در رفسنجان - درگذشته ۱۹ دی ۱۳۹۵ در تهران) مشهور به علی‌اکبر هاشمی رفسنجانی روحانی، مفسر قرآن و سیاستمدار ایرانی بود که به عنوان یکی از پرنفوذترین شخصیت‌های سیاسی جمهوری اسلامی شناخته می‌شد. او از ۲۵ مرداد ۱۳۶۸ تا ۱۲ مرداد ۱۳۷۶ چهارمین رئیس‌جمهور ایران بود و پیش از آن، وی اولین رئیس مجلس شورای اسلامی از سال ۱۳۵۹ تا ۱۳۶۸ بود. در طول جنگ ایران و عراق، رفسنجانی به عنوان نماینده رهبر در شورای عالی دفاع، فرماندهی نیروهای مسلح را برعهده داشت. وی از سال ۱۳۶۸ تا زمان فوت، ریاست مجمع تشخیص مصلحت نظام را برعهده داشت. او در همه ادوار مجلس خبرگان رهبری نمایندگی استان تهران را بر عهده داشت و از ۱۳۸۶ تا ۱۳۹۰، دومین رئیس این مجلس بود. رفسنجانی رئیس هیئت مؤسس و هیئت امنای دانشگاه آزاد اسلامی بود. او یکی از تعیین‌کننده‌ترین سیاستمداران ایران از دوران پیدایش جمهوری اسلامی و در عین حال، دوست نزدیک آیت الله سید علی خامنه‌ای و شاگرد امام روح‌الله خمینی و رازدار اسرار جمهوری اسلامی ایران نیز بود.

و مستقر شد.

عراق چند حمله هوایی رو برنامه‌ریزی و انجام داد. ما هم به کمک تجهیزات مستقر شده در مدت چند ماه تونس‌تیم حدود ۲۰ هواپیمایشون رو ساقط کنیم و بعد از چند مدت هم اوضاع آروم و عراق حمله جدیدی رو برای منهدم کردن تاسیسات پمپاژ نفت شروع نکرد.

اوضاع دیگه کاملاً داشت آروم آروم می‌شد و در ذهن همه‌ی ما حفاظت ایستگاه‌های پمپاژ دیگه کنترل شده بود تا اینکه یک روز ظهر تلفن دفتر من زنگ خورد.

خبر شوکه‌کننده‌ای بود. ایستگاه پمپاژ مارون ۲ مجدداً مورد اصابت قرار گرفته بود. گیج و آشفته شده بودم. اولش باور نمی‌کردم. ولی خب اتفاق افتاده بود. سریع حرکت کردم به سمت موقعیت و متوجه شدم که موضوع حقیقت داره.

ذهنم قفل کرده بود. فقط نگاه می‌کردم ماتریس‌هائی که توی ذهنم می‌چیدم هیچکدام به نتیجه نمی‌رسید. دیدبانی و اسکای گاردهای ما هیچ هواپیمائی رو حتی ندیده بودن که خواسته باشن مورد اصابت قرار بدن.

با عجله با آقای دانشپور در تهران تماس گرفتیم.

خیلی با تجربه و باسواد بود و کارهای طرح و برنامه عملیات رو انجام می‌داد.

گفت: «بقائی جان صبر کن، تا نیم ساعت دیگه بهت خبر می‌دم».

نیم‌ساعت دلهره، سی دقیقه تشویش و هزار و هشتصد ثانیه چرائی مهمون ذهن

من شد.

ولی بالاخره تماس گرفت و به انتظار کُشنده‌ی من پایان داد.

گفت: «شلیک توسط هواپیماهای میراژ^۱ از فاصله‌ی ۱۵ کیلومتری بوده، یعنی قبل از اینکه به تیرس پدافند و اسکای گاردها برسند شلیک کردن».

عراق تازه میراژها رو از فرانسه خریداری کرده و تحویل گرفته بود.

هواپیماهای پیشرفته‌ای بود و تا حد زیادی برای ما ناشناخته. در اون زمان تمرکز نیروی هوایی روی هواپیماهای امریکایی بود و سیستم سایر هواپیماها برای ما مبهم بود.

اگر چه بعدها در زمان جنگ عراق با کویت، همه‌ی میراژها از طرف عراق برای در امان ماندن تقدیم ایران شد، اما اون زمان بالای جون همه‌ی ما شده بودن. کوریت کمپ رو هم زد. معادله‌ی جنگ داشت برای ما پیچیده و سخت‌تر می‌شد. حتی توربین‌های پمپاژ که وسط یه فضای حفاظتی ۸۰ متری بود رو هم میراژها زد.

از حوزه‌ی بوشهر خبردار شدم که گوره رو هم با میراژها مورد اصابت قرار دادن. اوایل من خیلی با بچه‌های پدافند و اسکای گاردها درگیر شدم و بهشون خرده گرفتم. اما کم کم متوجه شدم این خربه دیگه در مقابل میراژها جوابگو نیست و باید برنامه ریزی متفاوتی کرد.

البته بچه‌های نفت به سرعت شروع به بازسازی کردند و تمام آسیب‌ها رو پوشش

۱. جنگنده‌های برتر هوایی و تهاجمی تک‌سرنشین ساخت شرکت داسو است.

دادن.

با عباس و قرارگاه رعد هماهنگ شدیم و قرار شد F۱۴ ها وارد عمل بشن. گشت‌های هوایی طولانی و محافظتی شدت بیشتری به خودش گرفت. پیشنهاد کردم دو فروند هواپیمای F۱۴ آلت^۱ با امکانات کامل و گروه پروازی برای گشت‌زنی‌های هوایی و جنگ با میراژها بیاریم و در امیدیه مستقر کنیم. عباس هم به سرعت قبول کرد. عباس گاهی خودش ۱۷، ۱۸ ساعت پرواز می‌کرد و با کمک سوخت‌گیری از بوئینگ روی آسمان بود.

با بچه‌های نفت هم هماهنگ کردم چندین کانکس و امکانات پشتیبانی که خیلی خیلی از امکانات نیروی هوایی شیک و به روزتر بود آوردن و در پایگاه مستقر کردن. حتی آب معدنی که اون زمان‌ها اصلاً نبود رو هم توی ظرف‌های مشکی رنگ برای پشتیبانی آوردن.

در همین نبردهای هوایی موفق شدیم چند تا از میراژها رو هم منهدم کنیم. دقیقاً نمی‌دونم چرا؟ اما عراق کم کم حمله رو به سمت دریا برد و نقشه جنگ و مناطق درگیر رو تاحدی عوض کرد.

اون زمان خبردار شدیم که عربستان سیستم‌های دفاعی رولند^۲ (Roland) رو از

۱. به حالت آماده باش

۲. رولند سامانه موشکی زمین به هوای کوتاه برد آلمانی-فرانسوی می‌باشد. رولند یکی از معدود سامانه‌های موشکی خارجی است که برای ارتش ایالات متحده خریداری شده است. تاکنون مدل‌های مختلفی از سامانه موشکی رولند ساخته شده است که معروف‌ترین آن‌ها عبارتند از: رولند-۱ که کنترل و هدایت آن به صورت دستی و چشمی می‌باشد در ۱۹۷۷ وارد خدمت شد. رولند-۲ که سیستم کنترل و

فرانسه خریداری و تقدیم عراق کرده.

این سیستم دفاعی کار رو برای خلبان‌های ما سخت‌تر از قبل کرده بود و عراق رو به اوضاع مسلط‌تر می‌کرد.

من از قدیم در پرواز یه عادت غیرحرفه‌ای داشتم که بارهای بار مصطفی و منصور یا عباس به من تذکر داده بودند که این کار رو نکنم.

زمانی که هدفی رو منهدم می‌کردم. در زمان صعود بعد از شیرجه، یک نیم چرخ به سمت عقب می‌زدم و هدف را نگاه می‌کردم.

بعدها متوجه شدم همین حرکت من که بدون هیچ پشتوانه‌ی تکنیکی، علمی و فقط از روی عادت انجام می‌شد باعث شکسته شدن قفل رادار و گریز از سیستم رادار رولند می‌شده.

اون روزها استفاده از تسلیحات جدید و به روز نقش پُررنگی در مشخص شدن وضعیت جنگ به خودش گرفته بود.

اگرچه ذهن‌های فعال، پشتکار و ایمان راسخ بچه‌ها، خیلی از نشدنی‌ها رو شدنی می‌کرد و موفقیت‌های خوبی در ساخت بمب‌های چند تنی پیدا کرده بودیم. اما عدم دسترسی به ادوات و تجهیزات به روز جنگی و تحریم‌های ناجوانمردانه، ما رو در دفاع همه جانبه آزار می‌داد.

جنگ روز به روز بیشتر همه‌ی ما رو شبیه خودش می‌کرد.

هدایت آن کاملاً راداری و خودکار است و در ۱۹۸۱ وارد خدمت شد. رولند-۳ با برد بیشتر و سر جنگی بزرگتر در سال ۱۹۸۸ وارد خدمت شد.

گاهی روزگار و شرایط، انسان‌ها رو اונجوری که خودش می‌خواد تربیت می‌کنه. از روح‌های پاک و لطیف، روحیه‌های جهادگر و پرتلاش می‌سازه و بعد از مدتی که به خودت می‌آی و نگاه می‌کنی می‌بینی دقیقا شبیه به همون اوضاع شدی.

همه‌ی مردم ما اون روزها شبیه دفاع شده بودن. شبیه استقامت و رشادت. آزادی و ایثار، نه تنها در میدان‌های جنگ، بلکه در تمام کوچه خیابون‌های شهرها موج می‌زد. گشت‌زنی‌های شبانه روزی باعث شد برای مدتی حمله هوائی میراژها قطع بشه. یک روز صبح رفتم پیش عباس در قرارگاه رعد. دیدن عباس همیشه حس آرامش به من می‌داد.

دلم می‌خواست هر بار که می‌بینمش بغلش کنم و از آرامش وجودش بهره‌مند بشم. توی اتاق عملیات بود.

اگر چه در باز بود در زدم.

سرش رو بالا کرد و گفت: «به به! حبیب جان، خوش اومدی بالام جان». رفتم داخل و بغلش کردم. انگار همزمان کوه و دریا و آسمان رو بغل کردم. به همون صلابت، وسعت و آرامش.

گفتم: «عباس جان یه طرحی توی ذهنم هست».

گفت: «نقشه‌ی ذهنت رو بگو ببینم».

گفتم: «من در دوره‌ی دانشکده افسری یاد گرفتم چگونه حفره روباه^۱ برای سنگر

۱. این نوع سنگر معمولا در دشت‌ها و مناطقی که پستی و بلندی قابل توجه‌ای نداشته باشد، واغلب هنگام مقابله با نیروهای زره‌ای دشمن مورد استفاده قرار می‌گیرد.

سربازها بسازیم».

گفت: «خب! می‌دونم حفره‌ی روباه چیه».

گفتم: «ما می‌تونیم شبیه همین کار رو برای تاسیسات، کنیم و یه جوری با استتار

تاسیسات جلوی دیده شدن اونها رو بگیریم».

نگاه معنی‌دار عباس جز لاینفک صورتش بود. ولی همیشه اون قدر این نگاه مهربان

بود که یه حس آرامش عجیبی به آدم القا می‌کرد.

آروم آروم با انگشتش زد روی میز کار، با آرامش و بریده بریده گفت: «فکر کنم

شدنی باشه حبیب».

بعد با انرژی بیشتری که همیشه در شروع هر کار جدیدی داشت گفت: «پس با

بچه‌های مهندسی و نفت هماهنگ کن و ببین اگر شدنی هست، معطلش نکن و یا

علی».

دوباره بغلش گرفتم و بوسیدمش.

آدم‌ها همیشه همراه خودشون ترس از دست دادن چیزهای خوب رو دارن. عباس

نعمت بزرگی بود که همیشه ته دلم دلهره‌ی از دست دادنش رو داشتم. نمی‌دونم چرا !!!

نوع فعالیت و کار ما دو تا جوری بود که نمی‌دونستیم دقیقاً کدام ما بیشتر در خطر

هست، اما چه من می‌رفتم چه عباس، از دست دادنش برام غیرقابل تصوّر بود.

راهی گچساران شدم. با مهندس علیزاده هماهنگی لازم رو انجام دادم و با کمک

تجهیزات فنی مهندس ذراتی و حدود ۳۰۰ نفر نیروی کار متخصص و غیرمتخصص

شروع به استتار دودکش‌ها و تجهیزات پمپ‌ها کردیم. دور تا دور تاسیسات رو با گونی‌های ماسه بادی دیواره می‌چیدیم. به صورتی که از دور قابل تشخیص نبود.

با پمپ‌های قوی هم گل‌پاشی به تجهیزات و دودکش‌ها رو شروع کردیم. چندین روز کار طاقت فرسا، سبب شد کلیه تجهیزات مخفی بشن و به هیچ وجه از فواصل معین قابل تشخیص نباشن.

گشت‌زنی‌های هوائی با هواپیماهای F۱۴ که دارای رادار قوی و موشک فینیکس بود هم به صورت مستمر ادامه داشت.

چندین نوبت حمله از طرف عراق انجام شد ولی هیچ یک از تاسیسات ما آسیب ندید و ترکش‌ها هم همه با کمک دیوارهای شنی دفع شد و به راحتی نفت از گچساران به گوره و سایر مقاصد تزریق شد.

همون روزها قرار شد با آقای بانکی^۱ برای بازدید سد بریم. چون نتیجه مثبت استتار تاسیسات نفتی، سبب شده بود به فکر استتار تاسیسات مهم وزارت نیرو هم بیافتیم. مثل سدها و توربین‌های عظیم.

یه روز آقای بانکی اومد تا به همراه من برای بازدید و امکان‌سنجی پوشش سدها بریم.

داخل هواپیما که نشستم آقای بانکی پرسید: «سرهنگ چقدر زمان می‌بره تا به سد برسیم؟»

۱. محمد تقی بانکی. وزیر نیرو در کابینه ی دوم مهندس موسوی

گفتم: «حدود ۱۵ دقیقه».

متوجه شدم خلبان این موضوع رو به مقر و سد اطلاع داد.

گفتم: «تبايد اطلاع می‌دادید چون شنود می‌شیم».

به محض اینکه فرود اومدیم دست آقای بانکی رو گرفتم و گفتم: «فقط با من بدو

و از محل فرود دور شو».

گفت: «چرا؟؟؟»

گفتم: «الان این‌جا رو میزنن چون شنود شدیم». باورش نمی‌شد ولی این اتفاق

افتاد.

بعد از چند لحظه رگبار هلی‌کوپترها و هواپیماها شروع شد. ولی خوشبختانه چون

ما زودتر رفتیم پای توربین‌ها جان سالم به در بردیم و با آروم شدن اوضاع شروع به

امکان‌سنجی استتار توربین‌ها و نقاط حساس سدها کردیم.

با بررسی‌های اون روز قرار شد با کمک قرارگاه مهندسی خاتم الانبیا(ص)^۱ بوسیله

۱. در آستانه اجرای عملیات والفجر مقدماتی، سپاه پاسداران اقدام به تشکیل قرارگاه خاتم‌الانبیا نمود، که در نهایت این قرارگاه به عنوان قرارگاه مشترک و نهاد نظامی بالادستی دو گروه اصلی از نیروهای مسلح ایران (سپاه و ارتش) مطرح شد. در خلال جنگ ایران و عراق و در فاصله سال‌های ۱۳۶۴ تا ۱۳۶۷ کلیه عملیات‌های گسترده نظامی، تحت نظارت عالیه قرارگاه خاتم طراحي گردید. این سلسله عملیات‌ها با فرماندهی و نظارت قرارگاه خاتم و توسط قرارگاه‌های اصلی سپاه مانند کربلا، نجف، نوح و قدس و نیز قرارگاه‌های فرعی مانند حدید، نصر، فتح و بدر، همچنین با همکاری لشکرهای پیاده و زرهی ارتش، اجرا می‌شد. در سال‌های پایانی جنگ این قرارگاه فرماندهی کلیه واحدهای رزمی و پشتیبانی رزم نیروهای مسلح اعم از سپاه، ارتش، ژاندارمری، کمیته‌های انقلاب و جهاد سازندگی را برعهده گرفت و قرارگاه‌های تابعه آن (مانند قرارگاه‌های نجف، نوح و کربلا) نیز نقش سپاه‌های عملیاتی را برعهده داشتند.

بتن آرمه دور ترانسفورماتورها و توربین‌های اساسی دیوار بتنی کشیده بشه که این کار هم به خوبی انجام شد و مثمر‌تر بود.

چند وقت بعد با عباس برای بازدید همین تاسیسات رفتیم سمت سد دز تا نقاط خطر خیز و راه‌های حمله رو بررسی کنیم. من جلوتر با توپچی اونجا صحبت کردم و عباس رو به عنوان معاون عملیات نیرو هوائی معرفی کردم. توپچی ضدهوایی از بچه‌های ژاندارمری بود. براش توضیح دادم که هواپیما به چه صورت می‌آید و چطور عمل می‌کنه و همه موارد رو براش از پشت بی‌سیم و بعدش هم حضوری شرح دادم. اما وقتی هواپیمای پشتیبانی ما که خلبانش بیگ‌محمدی بود به محدوده‌ی سد رسید در کمال تعجب دیدیم اون رو هدف گرفت و شروع کرد به سمتش تیراندازی کردن. ولی بالاخره هواپیما به سختی، سالم نشست.

من خیلی عصبانی شده بودم و باهاش درشتی کردم. شروع کردم به داد و بیداد. عباس گفت: «آروم باش حبیب‌جان».

دو دستی دستم رو بین دستاش گرفت و گفت: «به خودت مسلط باش».

گفتم: «داشت هواپیمای خودی رو می‌زد. کلی براش توضیح داده بودم».

توپچی گفت: «شما فرماندهی من نیستی و من از شما دستور نمی‌گیرم».

عباس لبخندی زد و رو کرد به من و به شوخی گفت: «راست میگه بالام جان».

بالاخره آروم شدم و شروع به کار و بررسی‌هامون کردیم. اما حادثه اون روز عباس رو به فکر انداخت که پدافند به شکل متمرکزتری عمل کنه و با کمک منصور ستاری

و غلامی در بسیاری از جاها این کار انجام شد. اون روز خلبان ما بیگ محمدی بود که سال‌های بعد در جریان عملیات توی شلمچه با هواپیما شیرجه زد به سمت هدف ولی دیگه هیچ وقت خبری ازش نشد.

گاهی بعضی‌ها یه جوری می رن که انگار لابلای برگ‌های کتاب تاریخ گم می‌شن و هرچقدر کتاب رو ورق می‌زنی و عقب و جلو میری به صفحه‌ی بودنِ اون‌ها نمی‌رسی. شهید بیگ محمدی هم با اون شیرجه با هواپیما انگار توی صفحه‌ی نام‌آوران تاریخ گم شده بود.

پس از مدتی با گشت‌های هوائی و استتار مناسب تاسیسات استراتژیک شرایط به گونه‌ای رقم خورد که حمله‌های هوائی عراق حتی با میراژها هم به تاسیسات نفتی و ایستگاه‌های پمپاژ بی‌نتیجه بود. همین موضوع باعث قطع شدن حمله‌های هوایی عراق در اون مقطع شد و این رویه سبب شد نیرو هوائی تصمیم بگیره F۱۴ ها رو از امیدیه ببره.

خلبان جواد محمدیان، خلبان آئینی، خلبان محمد نقدی، خلبان بیگ محمدی و ... به همراه پرسنل فنی هواپیماهای F۱۴ از پایگاه امیدیه رفتن.

من هم اگر چه فرمانده امیدیه بودم. اما در بسیاری از کارها و پروازها همراه با مصطفی و عباس در دزفول بودم. عراق هم جنگ نفت رو به سمت دریا و نفت کش برده بود. کم کم چهره و جغرافیای جنگ و دفاع از تاسیسات نفتی متفاوت شده بود.

فصل چهارم

پایگاهی به نام همسر

یه روز صبح قرار شد من به همراه آقای عاصمی پور و چند نفر دیگه از بچه های نفت و نیرو هوایی با کمک جت فالکون^۱ برای جانمائی مکان مناسب سوخت گیری نفت کش ها به جزیره بریم.

خبر داشتیم که چند روز قبل یک جت فالکون ر بوده شده و به کشور عراق برده شده بود.

پرواز کردیم.

ریشه مهمترین خاصیت انسان هاست.

اینکه در چه خاکی ریشه داشته باشی و تا چه اندازه به ریشه ی خودت پایبند باشی هویت انسان رو می سازه. حس ایران دوستی من همیشه بسیار قوی بود هربار که در پرواز از آسمان به خاک وطنم نگاه می کردم احساس می کردم وجود من نیز بخشی از

۱. جت شخصی سه موتوره داسو فالکون ۵۰ از ارتقای طرح داسو فالکون ۲۰ به وجود آمد. یکی از اهداف مهم ساخت فالکون ۵۰، توانایی پرواز در مسافت های طولانی همچون عبور از اقیانوس اطلس و پرواز های بین قاره ای بود.

همین خاک هستش.

اصلاً به نظر من زیبایی پرواز به همین نگاه کردن به پائین هست. کم میشه یه خلبان در زمان پرواز به بالای سرش نگاه کنه و همیشه چشم‌ها اشتیاق دارن به زمین نگاه کنن خصوصاً اگر اون خاک، خاکِ وطن باشه.

در پرواز به سمت جزیره، در مورد اون هواپیما ربائی صحبت می‌کردیم و من با خلبان‌ها بحث می‌کردم که ای کاش اون‌ها غیرت و عرق ایرانی بودن مون رو حفظ می‌کردن.

گفتم: "کاش اگر هواپیما رو هم ربودن، به کشوری غیر عراق که الان داره بی‌رحمانه زن و بچه‌ها رو می‌کشه می‌بردن".

بحث من با گروه پروازی بالا گرفت که به جزیره‌ی سیری^۱ رسیدیم.

منطقه رو بررسی کردم. چند جای مناسب رو پیشنهاد دادم برای سوخت‌گیری نفت‌کش‌ها که از نظر امنیت شرایط مناسب‌تری داشت.

قرار بود عصر برگردیم که به هواپیما اجازه پرواز داده نشد. شب رو در جزیره موندیم و صبح فردا با یک کادر پروازی متفاوت برگشتیم، از قرار مکالمات درون کابین ما

۱. نام اصلی و پارسی این جزیره «راز» است که به دلیل نزدیکی با مناطق عرب‌نشین حاشیه جنوبی خلیج فارس، اعراب از برابر عربی این نام یعنی «سری» استفاده کردند. این نام در زبان‌های اروپایی سیری تلفظ شد و از راه آن زبان‌ها به پارسی امروز رسید. این جزیره یکی از نقاط دیدنی استان هرمزگان در جنوب ایران به شکل ذوزنقه و فاقد پستی و بلندی بوده و نسبتاً مسطح است. بلندترین نقطه آن ۲۴ متر از سطح دریا ارتفاع دارد و بزرگ‌ترین ابعاد طولی و عرضی جزیره ۶/۱ و ۴/۶ کیلومتر است.

شنود شده بود و به کادر پروازی مشکوک شده بودند و همین باعث شده بود که از مرکز کادر پروازی جایگزین رو اعزام کنند.

بحث و جدل من که با غیرت تمام با کادر پروازی بالا گرفته بود و با دعوت به آرامش از سوی آقای عاصمی پور به پایان رسید. سبب شده بود نیت احتمالی اون گروه پروازی مشخص بشه.

اون روزها مرتباً رادیو عراق که در دزفول و امیدیه به خوبی شنیده می شد اعلام می کرد برای سر من، عباس بابائی و مصطفی اردستانی جایزه گذاشته و در پیامها گوینده هاش از لفظ بی شرمانه مزدوران خمینی استفاده می کردن.

همسرم!

همسرم خط موازی من در مسیر جهاد و دفاع بود. در جنگ و حمله اگر خیالت از پشتیبانی راحت نباشه مطمئناً نمیتونی مبارزه مناسبی داشته باشی.

وقتی که یک هواپیما می خواد پرواز کنه ساعتها قبل کادر فنی، مهندسی و گروه های پروازی با کنترل و تعمیرات حساب شده باعث یک پرواز بی خطر و مناسب می شن.

همسرم شبیه یک پایگاه کامل نظامی پشتیبان هواپیماهای جنگنده عمل می کرد. همیشه زندگی و روابط عاطفی من و فرزندانم رو به نحوی برنامه ریزی می کرد که جای خالی و نبودن های طولانی من تاثیر منفی روی بچه هام نذاره.

همسرم همیشه به اینکه همسر و خواهر رزمنده هست افتخار می کرد. اگرچه ما در روز اول جنگ در تبریز زندگی می کردیم. ولی سال های بعد در دزفول و امیدیه

همیشه زیر بمباران هوائی بودیم. همسرم یه رزمنده‌ی خستگی‌ناپذیر بود. می‌جنگید بدون اسلحه، بدون لباس نظامی و درجه، ولی باهدف و اشتیاق.

گرمای ۵۰ درجه دزفول، سه تا بچه خردسال و بغل بغل دلهره و نگرانی، همواره مونس روز و شب خانومم بود.

خاطرم هست در یک نوبت حدود ۶۰ هواپیمای عراقی بیش از دو ساعت دزفول رو بمباران کردن و اون روز همسرم با بچه‌هام حسین، حامد و هانیه توی پایگاه بودن. شاید اون بمباران هوایی یکی از طولانی‌ترین بمباران‌های تاریخ همه‌ی جنگ‌های دنیا باشه.

عموماً بعد از نماز صبح از منزل بیرون می‌اومدم ولی برگشتنم با خدا بود. در اون ایام خانواده‌ی من روزها و شب‌های پُر هراسی رو می‌گذروندن.

یکی از همون شب‌های پر التهاب دزفول که به خونه برگشتم. متوجه شدم حال همسرم زیاد مناسب نیست. اگرچه همسرم بسیار شجاع بود.

اما اون شب حال مناسبی نداشت.

نشستم کنارش گفتم: «عزیزم چی شده؟»

گفت: «امروز بمباران بود.»

گفتم: «می‌دونم خیلی سخته، ولی بمباران هوائی این‌جا زیاده. اگه اتفاق خاصی

افتاده به من بگو؟»

گفت: «حبیب امروز مدرسه رو زدن. حسین مدرسه بود. تا مدرسه پابره‌نه دویدم و

وقتی به بچه‌م رسیدم و بغلش کردم انگار دوباره زنده شدم».

بی‌اختیار به بچه‌هام و خواب معصومانه‌شون نگاه کردم و یکبار دیگه از ته دل فهمیدم این آرامش و خواب راحت، شاید بخش کمی‌ش مربوط به من و هم‌زمان من باشه. در حقیقت بخش عمده‌ی وجود این آرامش مربوط به شیر زنان سرزمینم بود. خاطرم هست یک روز عصر از محل کار برگشتم. رفتم داخل اتاق دیدم یه مار روی لباس‌ها خوابیده. سریع و بی‌اختیار هم‌سرم رو صدا کردم و اون خیلی شجاعانه مار رو از روی لباس‌ها دور کرد.

چند روز بعد به اصرار، حسین و حامد رو همراه خودم برای گشت‌زنی زمینی بردم. هرچند وقت یکبار گشت‌زنی زمینی رو برای جلوگیری از مورد اصابت قرار گرفتن هواپیماهای خودی توسط پدافند خودی انجام می‌دادم.

همراه با کوچولو هام به چندین جا سر زدیم. شب از نیمه گذشته بود که خسته به خونه برگشتیم. بچه‌هام ۵ و ۸ ساله بودن. من در حال عوض کردن لباس‌هام بودم که دیدم بچه‌ها رفتن روی موکت کنار اتاق خوابیدن.

همسرم پرسید: «بچه‌ها چرا روی موکت خوابیدین»؟

گفتم: «رزمنده‌ها رو امروز دیدیم که روی خاک خوابیده بودن. ما هم می‌خوایم مثل رزمنده‌ها باشیم».

در اون لحظه، تازه فهمیدم هم‌سرم چه کلاس آموزشی عاطفی زیبایی رو در خانه اداره می‌کنه و فارغ التحصیل این دانشگاه مادرانه فرزندان من بودن.

فصل پنجم

پرواز بر موج‌های ارونند

فرمانده پایگاه امیدیه بودم.

از نحوه‌ی پوشش هوائی که از ما خواسته شده بود می‌شد فهمید، ارتش و سپاه در تدارک عملیات جدیدی هستند و حجم پوشش هوایی به گونه‌ای بود که مشخص می‌کرد عملیات بزرگی در راه هست.

زمستان سال ۱۳۶۴ بود. جنگ هوائی و حفاظت از مسیر لوله‌های نفت و نفت‌کش‌ها ادامه داشت. حدود یک ماه به طور مستمر روزانه به منطقه‌ی فاو^۱ و قُفاض^۲ پرواز

۱. منطقه‌ای باتلاقی در منتهی‌الیه جنوب شرقی عراق است که میان بصره، آبادان و خلیج فارس واقع شده است. تنها شهر مهم در این منطقه، ام‌قصر است. این شبه جزیره در جنگ ایران و عراق در طی عملیات والفجر ۸ توسط نیروهای ایرانی تسخیر شد و ارتش عراق در طی سلسله عملیات توکلنا علی‌الله آن را باز پس گرفت.

۲. روستایی از توابع بخش مرکزی شهرستان آبادان در استان خوزستان ایران است که در دهستان بهمن شیر جنوبی قرار دارد.

می‌کردیم و جلسات متعدد با محسن رضائی^۱ و مرتضی قربانی^۲ داشتیم.

تمام توپخانه ارتش، پدافندها و هوانیروز در حال هماهنگی و آمادگی کامل بودن. طراحی سپاه برای عملیات پیش رو بسیار پیچیده و خاص بود. پایگاه امیدیه میزبان گروه‌های مختلف آماد و پشتیبانی و پدافندی شده بود.

قرار بود حدود ۴۰۰ قبضه توپ ضد هوایی حوالی فاو مستقر بشه تا در زمان مقرر برای عملیات مورد استفاده قرار بگیره. شبه جزیره فاو موقعیت استراتژیکی داشت و در جنگ بسیار با اهمیت بود. منصور که اون زمان مَقرش در ماهشهر بود در چینش

۱. رضایی میرقائد (زاده ۱۸ شهریور ۱۳۳۳ مسجدسلیمان) معروف به محسن رضایی، فرمانده نظامی، اقتصاددان و سیاست‌مدار ایرانی است که هم‌اکنون به‌عنوان دبیر مجمع تشخیص مصلحت نظام فعالیت می‌کند. او همچنین مدرس دانشگاه امام حسین است. وی فعالیت سیاسی را از سال‌های ابتدای دهه ۱۳۵۰ آغاز کرد، که منجر به دستگیری او توسط ساواک گردید و دوره‌ای را نیز در شهر اهواز در زندان سپری نمود. این فعالیت‌ها به پایه‌گذاری گروه منصورون انجامید. رضایی به همراه محمد بروجردی از اعضا تیم حفاظت از امام روح‌الله خمینی، پس از ورود وی به کشور بودند. پس از وقوع انقلاب ۱۳۵۷ وی از پایه‌گذاران سازمان مجاهدین انقلاب اسلامی بود، همچنین یکی از اعضای هیئت ۱۲ نفره تدوین اساسنامه سپاه پاسداران در زمستان ۱۳۵۷ بشمار می‌آمد.

۲. مرتضی قربانی (زاده ۱۳۳۶ شهرستان برخوار/اصفهان) فرمانده نظامی ایرانی است، که هم‌اکنون به‌عنوان مشاور رئیس ستاد کل نیروهای مسلح و مشاور عالی فرمانده کل سپاه پاسداران فعالیت می‌کند. وی در طول جنگ ایران و عراق از فرماندهان ارشد سپاه پاسداران بود و بنیان‌گذار و نخستین فرمانده لشکر ۲۵ کربلا و لشکر ۵ نصر بشمار می‌آید. قربانی در تمامی عملیات‌های گسترده سپاه در طول جنگ ایران و عراق حضور فعال داشت و در عملیات‌های فتح‌المبین، بیت‌المقدس، محرم و عملیات فاو نقش مهمی داشت. او تا سال ۱۳۷۶ فرماندهی لشکر ۱۴ امام حسین را برعهده داشت. آیت الله سید علی خامنه‌ای برای پاسداشت خدماتش در جنگ، سه بار نشان فتح به او اهدا کرد.

و طراحی امور پدافندی توپخانه نقش بسیار پُررنگی داشت و عملاً برنامه‌ریزی پدافند و توپخانه‌ها وظیفه منصور بود.

حس خاصی به عملیات‌ها داشتیم. در دهنم هر عملیات آماده شدن برای عبادت و به درگاه خداوند رفتن رو تداعی می‌کرد.

شبیه وقتی که می‌خوای نماز بخونی، نیت می‌کنی و شروع به وضو گرفتن می‌کنی، لباست رو مرتب و پاک می‌کنی، سجاده‌ت رو به سمت قبله پهن می‌کنی و در نهایت با گفتن اذان و اقامه آماده‌ی نماز می‌شی. انگار هر عملیاتی که اتفاق می‌افتاد ارتباط نزدیک‌تری با خدا پیدا می‌کردم. همیشه حسم به عملیات اینجور بود و آماده‌سازی قبل از عملیات هم برام شبیه مقدمات نماز شده بود. اگر هم در عملیاتی به هر علتی حاضر نبودم انگار نمازم قضا می‌شد. ولی خب لطف خداوند همیشه شامل من بود و این به اصطلاح قضا شدن نماز، در جنگ برای من به ندرت اتفاق افتاد و تقریباً در همه‌ی عملیات‌ها حضور داشتیم.

ساعت ده و ده دقیقه شب ۲۰ بهمن ۱۳۶۴ عملیات هوایی ما از خسرو آباد شروع شد.

حدود ۷۰ هواپیمای نیروی هوایی و ۷۰ هلی کوپتر هوانیروز به همراه نیروهای پیاده در عملیات شرکت داشتن. روزها و شب‌های عملیات فاو^۱ خیلی تعیین‌کننده بود.

۱. عملیات آبی خاکی تهاجمی نیروهای مسلح ایران، در خلال جنگ ایران و عراق بود که در بهمن‌ماه ۱۳۶۴ به مدت ۷۵ روز انجام شد. در این عملیات که توسط افسران ارشد ارتش جمهوری اسلامی ایران طرح‌ریزی شده بود، نیروهای سپاه پاسداران و

پروازهای مکرر مصطفی در عملیات فاو تاریخی و مثال زدنی بود. بیشتر از ۹۰ سورتی^۱ پرواز کرد. اصلاً مصطفی در فاو تمام رکوردهای مردانگی و عاشقانه جنگیدن رو جابجا کرد. مصطفی بسیاری از مرزهای انسانی رو در رشادت و جهادگری تغییر داد. من هم با توجه به اینکه فرمانده پایگاه بودم و عباس همیشه گوشزد می‌کرد خودم پرواز نکنم به هر شکلی که بود ۱۶ سورتی پرواز موفق کردم.

همیشه در تعداد پروازها و قدرت جنگندگی مصطفی اردستانی از همه‌ی خلبان‌ها یک سر و گردن بالاتر بود.

قبل از عملیات فاو به بچه‌های خلبان پیشنهاد کردم وقتی که از پایگاه امیدیه بلند شدین از روی یک امام‌زاده که مختصات جالبی داشت و حدود جاده‌ی هندیجان و ماهشهر بود زاویه بگیرید و برید برای عملیات.

خاطر من هست یک روز عباس گفت: «حبیب جان لباس شیک بپوش و عطر بزن شب قرار جایی بریم». مثل همیشه خوشحال شدم و زیاد سوال نکردم. شب اومد دنبال من.

رفتم در جاده‌های خاکی و پیچ در پیچ تا به یه امام‌زاده رسیدیم. حس تقدس خارق‌العاده‌ای داشت.

بسیج، با غافلگیری نیروهای عراقی، از اروندرود عبور کردند و شبه‌جزیره فاو در جنوب عراق را به اشغال خود درآوردند.

۱. عبارت است از هر بار به مأموریت گسیل داشتن و بازگشتن یک هواپیما، کشتی یا واحد نظامی. با هر یک رفت و برگشت اصطلاحاً یک سورتی برای آن شمارش می‌شود.

احساس می‌کردی روی ابرها راه می‌ری. بعدها متوجه شدم اون امامزاده همون نقطه خاص هوائی هست که در عملیات فاو از اونجا برای حمله زاویه می‌گرفتیم. یکبار هم از شیراز با خانواده به سمت اون امامزاده رفتیم. بچه‌هامون خیلی کوچیک بودن. تصمیم گرفتیم با همسر و سه تا بچه‌ها برای زیارت بریم.

در مسیر، باران عجیبی گرفت. اونقدر سیل‌آسا که ماشین جیپ استیشن‌مون تا کمر توی آب گیر کرد و به سختی و با کمک نیروهای امدادی خارج شدیم. آخرش هم قسمت نشد به زیارت برسیم.

البته بعدها با مصطفی اردستانی و خلبان نادری^۱ چندین بار اونجا رفتیم. عملیات فاو با همه‌ی حوادث خاصش به جلو می‌رفت. یه روز در حال پرواز بودم که دیدم پل روی ارون رو زدن. صحنه‌ی عجیب و غم‌انگیزی بود. هواپیماهای میگ بیست و پنج (MIG-۲۵)^۲ مرتباً برای عکس‌برداری از منطقه‌های عملیاتی پرواز می‌کردن.

حتی خاطر هست روز قبل از شروع عملیات، یک میگ عراقی رو برفراز پایگاه

۱. علی محمد نادری یکی از هم‌زمان و خلبانان همراه شهید عباس بابایی در طول ۸ سال دفاع مقدس و جزو ۵ خلبانی بود که افتخار همراهی با شهید بابایی در تشکیل قرارگاه رعد را داشت.

۲. هواپیمایی بسیار سریع با توانایی پرواز در ارتفاع بالا است اما مانورپذیری چندانی ندارد. در اصل برای رهگیری بمبافکن بی-۷۰ آمریکایی‌ها ساخته شد که قادر به پرواز با سرعت ۳ ماخ بود. بی-۷۰ هیچگاه تکمیل نشد و در اختیار ارتش آمریکا قرار نگرفت اما میگ-۲۵ به عنوان یک رهگیر دوربرد با سرعت فوق‌العاده در اختیار ارتش شوروی قرار گرفت.

دیدم. خیلی ترسیدم که عملیات لو رفته باشه.

سریع به عباس خبر دادم و گفتم: «گوساله دیدم».

عباس گفت: «حبیب جان! خدا با ماست».

بچه‌های لشکر ۲۵ کربلا^۱ و چند گروه دیگه بیشتر از ۶۰۰ متر شنا کردن و در

آب‌های موج‌آروند، غواص‌ها شاهکار جنگی رو خلق کردن که واقعاً بی‌بدیل بود.

اگر چه وضعیت هواشناسی و سرعت باد و موج‌های آروند همواره توسط مسئولین هواشناسی قرارگاه خاتم‌کنترل می‌شد، اما هوای سرد بهمن‌ماه جای خودش را داشت و یه جورایی مهار نشدنی بود و هیچ‌چیز جز دل‌هایی که گرم به نور خدایی بود نمی‌تونست جلوی اون سرما رو بگیره.

بعدها شبه‌جزیره‌ی فاو به تسخیر ما در اومد.

پوشش هوایی منطقه در طول حدود ۷۵ روز عملیات وظیفه‌ی اصلی ما بود و من به همراه عباس و مصطفی در طول اون هفتاد و پنج روز لحظه به لحظه و سلول به سلول ذوب در فضای عملیات بودیم.

عراقی‌ها در جنگ‌های هوایی نقشه مشخصی داشتن و سعی می‌کردن با سه

هواپیمای میراث و طعمه قراردادن یکی از سه هواپیما، هواپیماهای اف چهارده^۲ (F۱۴)

۱. لشکر ۲۵ کربلا از لشکرهای رزمی نیروی زمینی سپاه پاسداران بود، که نیروهای آن از استان مازندران و استان گلستان تامین می‌شد. این یگان در خلال جنگ ایران و عراق توسط سپاه پاسداران تحت عنوان تیپ ۲۵ کربلا تشکیل شد و نخستین فرمانده آن مرتضی قربانی بود.
۲. هواپیمای جنگنده مافوق صوتی دومتوره، دو سرنشین و با بال متحرک ساخت شرکت گرومن در آمریکا است که نخستین پرواز خود را در سال ۱۹۷۰ انجام داد و از سال ۱۹۷۴ برای خدمت در نیروی دریایی آمریکا پذیرفته شد. این هواپیما از ۱۹۷۴

جنگنده ی ما رو به تله بندازن و در حالت غافلگیری بزنن. البته گاهی هم موفق به این کار شدن.

تا ۲۰۰۶ در نیروی دریایی ایالات متحده به عنوان جنگنده برتری هوایی، هواپیمای رهگیر دفاعی و هواپیمای شناسایی تاکتیکی اصلی این نیرو خدمت کرد. اف-۱۴ بعد از اینکه در دهه ۱۹۹۰ مجهز به سامانه هدف‌گیری فروسرخ در شب و سیستم پرواز سطح پائین گردید، حملات موشکی هوا به زمین دقیقی را هم انجام داد.

فصل ششم

وقتی خدا می‌خواست باز هم بمانم

صبح بود.

صدای اذان مثل همیشه با تار دلم بازی می کرد. همیشه انگار اذان صبح رو اول با دلم می شنیدم بعد با گوش هام. هوا گرگ و میش بود و هنوز خورشید سفره‌ی مهمونی روزانه‌ش رو کامل پهن نکرده بود.

وضو گرفتم. دیدم همسرم مثل اکثر اوقات زودتر از من بیدار شده و مشغول نماز خوندن هستش.

حس غریبی داشتم.

انگار نماز طولانی‌تر از همیشه شده بود. به معنی واژه‌ها دقت بیشتری داشتم.

إهدنا صراطَ الْمُسْتَقِيمِ، همیشه دلم رو می لرزوند.

امکان نداره رزمنده باشی، بجنگی، در معرض کشته شدن قرار بگیری، خیلی جاها رو بمباران کنی و گاهی دلت از ترس خدا نلرزه و خیلی اوقات توی ذهنت در مورد کارهایی که در جنگ می کنی از خودت سوال و جواب نکنی.

اون روز صبح قبل از پریدن با هواپیما حس پرواز داشتم. به نظرم حس پریدن با حس پرواز متفاوت هستش.

حس پرواز یه جور حس رهائی و گسستن بندهای ذهنی و انسانی هست. ولی حس پریدن یک حس کاملاً فیزیکی که به واسطه‌ی دور شدن از زمین و خالی شدن زیر پاهات برات به وجود میاد.

نماز لذت بخشی بود. طعم لمس کردن محبت خداوندی رو داشت.

توام با حس پرواز و رهایی که داشتم صبحانه مختصری که همسرم آماده کرده بود رو خوردم. لباس پرواز پوشیدم.

روزهای نفس گیر عملیات فاو بود.

اومدم جلوی در مشغول بستن بند پوتین هام بودم.

انگار هانیه توی رختخوابش بیدار شده بود.

یهو جیغ زد.

دلم مثل آبشار ریخت.

گفت : بابا. بابا

دخترم دو ساله بود و صدای معصومانه اش بی واسطه مستقیم روی قلبم نشست.

به همسرم اشاره کردم که برو به بچه برس. چشم‌های نگران همسرم، همراه صدای

هانیه که رفتن من رو همراهی می کرد حال من رو دگرگون کرده بود. قرار بود هشت صبح

برای عملیات پرواز کنیم.

توی مسیر تا رسیدن به محل کار ذهنم مشوش و کلافه بود.

گاهی اوقات در یک زمان کوتاه، حجم زیادی از افکار از جلوی چشم‌های ذهنت عبور می‌کنه و انسان بدون اینکه بتونه حرکتی بکنه تماشاچی اون افکار گره در گره ذهنش می‌شه.

آماده پرواز شدم. خبر رسید پرواز کنسل شد. انگار ته دلم خوشحال شدم.

نمی‌دونم چرا!!! ولی واقعا خوشحال شده بودم.

مصطفی اومد کنارم نشست و گفت: «حبيب خوبى»؟

گفتم: «خویم مصطفیٰ جان».

گفت: «چشمات چیز دیگه‌ای می‌گه».

مصطفی بهترین و شجاع‌ترین خلبانی بود که من می‌شناختم. در حقیقت نمونه یک مرد واقعی بود هم در زندگی شخصی و خانوادگی، هم در کار و پرواز. اگر چه گاهی سیستم‌های اداری و بورکراسی نمی‌تونه اقیانوس معرفت و شجاعتی همچون مصطفی رو در خودش جای بده. طبیعی هم هست چون گاهی گسترده‌ترین ساحل‌ها هم توان هماهنگی با جزر و مد اقیانوس‌ها رو ندارند و جزر و مد سبب می‌شه نظم ساحل به هم بریزه.

مصطفی اقیانوس آرامی بود که گاهی سواحل این دنیا توان هم‌گامی با جزر و مد‌هاش، رو نداشتن.

یک روز همین اتفاق هم افتاد و وقتی سر سیستم تهویه‌ی پایگاه و اینکه سر بازها و

خانواده‌های پرسنل در عذاب بودن اون حرکت خاص رو انجام داد تا مدت‌ها از جایگاه سازمانی کنار رفت. اگرچه جایگاه انسانی و رشادت‌هاش همیشه بالاتر از ابرها بود.

هر بار که مصطفی با من صحبت می‌کرد بی‌اختیار حس تهوّر و بی‌باکی رو در من چندین برابر می‌کرد. این مرد انگار اصلاً واژه‌ای بنام ترس رو نمی‌شناخت. ترسناک‌ترین امور و عملیات‌ها براش ساده‌ی ساده بود و با لبخند مردونه‌ش به سمت‌شون می‌رفت. حدود یک ساعت بعد خبر دادن باید ساعت ۱۰ پرواز کنیم.

عباس همیشه با اینکه من خودم پرواز داشته باشم مخالف بود و می‌گفت: «اگر هواپیما رو بزنن و یا اینکه اسیرت کنن، کلی قیل و قال خبری راه میندازن که فرمانده پایگاه شکاری رو زدیم و گرفتیم».

اگر چه خودش هیچ‌وقت با اینکه معاون عملیات نیروی هوایی بود این موضوع رو مراعات نمی‌کرد و همیشه در نوک پیکان خطرناک‌ترین عملیات‌ها بود. من هم همیشه بهش می‌گفتم: «عباس جان رطب خورده منع رطب کی کُند»!!!
با همه دل آشوبی که داشتم پریدم.

سمت فاو رفتم. پرواز خوب و موفق بود. من در بال مصطفی بودم. مثل اکثر مواقع در ارتفاع خیلی کم پرواز می‌کردیم. در مسیر از اروند رد شدیم. صورت هانیه جلوی چشمم حک شده بود و صدای جیغش از گوشم بیرون نمی‌رفت. انگار عکس صورت دختر کوچولوم با اون لبخندهای کودکانه‌اش نقاشی شده بود روی شیشه‌ی جلوی هواپیما و من جای آسمون صورت هانیه رو می‌دیدم.

با خدای خودم راز و نیاز می‌کردم.

وقتی روی آسمون هستی ناخودآگاه و بی اختیار حس آسمونی بودن بهت دست
میده و انگار به خدا نزدیک‌تر هستی.

همیشه وقتی از یه ماموریت پروازی فارغ می‌شدیم و در مسیر برگشت بودم. شروع
به حرف زدن و شکر نعمت‌های بی‌انتهای خداوند می‌کردم.

حالت اضطراب داشتم. اگر چه هیچ ترسی در دلم نبود. اصلاً هر بار که برای پرواز
یا حسین(ع) می‌گفتم. یکباره تمام ترس‌ها و دلهره‌ها از وجودم خارج می‌شد.

خسرو آباد یه پیچ زدم نزدیکای ارونند، ناگهان صدای عجیب و حس حرکت به سمت
بالا با شتاب بسیار وجودم رو تسخیر کرد.

چیزی نمی‌دیدم. چیزی نمی‌فهمیدم.

صدای مصطفی انگار توی گوشم می‌چرخید ولی درست درک نمی‌کردم چی میگه!
منصور پشت رادار بود.

مصطفی می‌گفت: «حبیب رفت، حبیب خورد به نخل».

قدرت تفکر نداشتم و فقط بریده بریده صداها رو می‌شنیدم.

صدای منصور نشست روی ذهنم: «حبیب جونم، حبیب جونم! جواب بده. حبیب،
حبیب، حبیب...».

طنین صدای اسم خودم ذهنم رو در سیطره‌ی خودش گرفته بود. ولی توان پاسخ
نداشتم.

همه جا تاریک بود و فقط صداها به صورت گنگ شنیده می‌شد.

همیشه عادت داشتم هواپیما رو جوری تنظیم کنم که اگر فرمان رو رها کنم رو به آسمان بره.

انگار زمان متوقف بود و من روی ریل زمان بی‌حرکت ایستاده بودم و با چشم‌های بسته تماشاچی بودم.

ناگهان چشمام باز شد. فرمان رو گرفتم. رو به آسمون بودم.

صدای منصور تکرار شد: «حبیب جان کجائی؟» منصور از رادار بندر امام منو صدا می‌کرد.

بالاخره هوشیار شدم. جواب دادم هستم، هستم. صدای فریاد شادی منصور پیچید. خدا روشکر، خدا روشکر...

مصطفی جلوی من پرواز می‌کرد.

حالت شیرجه به سمت زمین داشتم اولین صحنه‌ای که دیدم توپ ۵۷ میلیمتری^۱ عراقی بود که داشت حرکت و تنظیم می‌کرد که مصطفی رو از پشت بزنه.

فریاد زد: «مصطفی ۵۷ داره می‌زنت. من پشت هستم».

چون بالاتر از هواپیمای مصطفی بودم بهتر می‌دیدم و به صحنه کاملاً اشرف

۱. یکی از انواع ادوات توپخانه‌ای است که برای دفاع در مقابل هواگردها و اهداف پرنده طراحی و ساخته شده است. تفاوت اصلی توپ‌های ضد‌هواپی با دیگر انواع توپ در این است که توپ‌های ضد‌هواپی به شیوه‌ای نصب شده‌اند که بتوانند به سوی آسمان شلیک کنند و ابزاری برای هدف‌گیری و شلیک سریع به سوی اهداف پر سرعت دارند.

داشتم.

یه حسی مابین عصبانیت و تعصب همه‌ی وجودم رو گرفته بود. شیرجه کردم روی توپ عراقی و از پشت رگبار بستم و با آتش موتور اومدم روی توپچی‌های توپ. تعصب خاصی روی مصطفی داشتم و اون لحظه هم فقط چند ثانیه از برخورد من با نخل می‌گذشت.

بعدها به این حرکت خودم خیلی فکر کردم. بلاتشبیه، وقتی که در جنگ خندق^۱، عمر بن عبدود توی صورت امیرالمومنین(ع) آب دهان انداخت و حضرت از روی سینه‌اش بلند شد و چند قدم رفت و دوباره برگشت تا خدایی نکرده از عصبانیت اون رو نکشته باشه.

شاید من هم باید اون لحظه اون طور تصمیم می‌گرفتم. نمی‌دونم...

بعدها در تنهائی خودم دلم برای اون توپچی عراقی خیلی سوخت.

جنگ بی‌رحمه! جنگ خلق و خوی انسان رو متفاوت می‌کنه.

جنگ نگاهت رو به زندگی عوض می‌کنه و فقط و فقط یک نیت خدائی هست که

۱. این نبرد سومین رویارویی مسلمانان مدینه و مکیان و از نبردهای مهم تاریخ اسلام است. در این نبرد حفر خندق اطراف شهر به پیشنهاد سلمان فارسی انجام گرفت. نبرد خندق به نبرد احزاب نیز مشهور است. محاصره طولانی مدت شهر یثرب (مدینه امروزی) است که توسط اعراب و قبائل یهودی صورت گرفت. تعداد مردان جنگی در این غزوه به ۱۰ هزار نفر به همراه شش هزار و چندین شتر می‌رسیده است در حالی که مدافعان مدینه تنها ۳۰۰۰ نفر بوده‌اند. این شکست باعث شد که اعراب مکه بسیاری از دارایی و اموال تجاری شام را از دست بدهند. در این غزوه حضرت علی(ع) در نبردی انفرادی عمرو بن عبدود که از خندق عبور کرده بود را شکست داد و به هلاکت رسانید.

می‌تونه چراغ سبزی برای دفاع و جنگ باشه.

من به نخل برخورد کرده بودم. به قسمت پنیرک درخت خرما و هواپیما شاخه‌های نخل رو از همون محل کنده بود. وقتی به سمت بالا پرتاب شده بودم حالت بلک اوت و فشار شتاب $9G$ 'برام به وجود اومده بود و با سیاهی رفتن چشم‌ها به بیهوشی چند ثانیه‌ای فرو رفته بودم. تا رسیدن به پایگاه منصور و مصطفی مرتب با من صحبت می‌کردن که مطمئن بشن حال طبیعی دارم.

شاخه‌های خرما رو از چپ و راست هواپیما می‌دیدم که به زیر هواپیما چسبیده بودن.

بالاخره چرخ‌ها باز شد و روی باند نشستیم. گروه پروازی به سرعت اومدن سمت من و پرسنل هم اومدن با تعجب و اشتیاق برگ‌ها رو کندن و بردن. از نظر همه این اتفاق

۱. شتاب G به معنای شتاب گرانشی زمین است که بر اجسام نیروی وارد می‌کند. در مورد هواپیماها نیز همین گونه است. وقتی هواپیما در حال Climb و صعود است، در مخالف جهت گرانشی زمین در حال حرکت بوده و شتاب جی مثبت ایجاد می‌شود و به مقداری که جی سنج نشان می‌دهد، هواپیما سنگین‌تر می‌شود و به همین دلیل است که هنگام اوج گیری، سرعت کاهش می‌یابد زیرا هواپیما باید وزنی به مراتب بیشتر را حرکت دهد. اما هنگامی که هواپیما در حال De-cend و کاهش ارتفاع است نیروی جاذبه و شتاب جی منفی ایجاد می‌شود در نتیجه سبک می‌گردد. تنها عامل موثر در تحمل شتاب جی، مقاوم بودن سازه هواپیماست. هر G برابر با ۶۰ کیلوگرم است و خلبانان هنگام مانورهای سنگین که تا ۹ جی نیز می‌رسد وزنی حدود ۵۴۰ کیلوگرم را بر روی قفسه سینه و اندام‌های خود احساس می‌کنند! در اثر ایجاد شتاب جی مثبت و سنگین‌تر شدن نسبی، خون بدن انسان نیز سنگین شده و توانایی بالا رفتن به مغز را ندارد، در نتیجه طی حالتی که به آن بلک اوت گفته می‌شود، چشمان خلبان سیاهی رفته و چنانچه این عمل ادامه یابد، امکان بیهوش شدن او نیز وجود دارد.

و زنده موندن من شبیه یه معجزه بود.

اومدم پائین. مصطفی دوید سمت من و بغلم کرد.

گفت: «من به منصور گفتم حبیب شهید شده».

وقتی که برخوردت رو با نخل دیدم دیگه ندیدمت تا وقتی که از پشت سمت به اون

ضد هوایی شیرجه زدی.

گیج بودم و به سختی روی پاهام ایستاده بودم. فقط خدا رو شکر می کردم و یا

حسین یا حسین می گفتم.

گفتم: «مصطفی صبح هانیه منو صدا زد، بچه‌ام جیغ زد».

رفتم داخل و منصور سریع تماس گرفت. انگار به عباس هم خبر داده بود. منصور

می‌خندید و با شادی می گفت: حبیب خدا رو شکر که داریمت.

گفتم: «پدر، خدا رو شکر که ما هم شما رو داریم».

با شوخی و لبخند گفت: «آخه پسر، من فقط دو سال از تو بزرگترم چرا میگی پدر»؟

مثل همیشه که صدایش می‌زد پدر و این سوال رو ازم می‌پرسید گفتم: «آخه به

موهای سفید قشنگت پدر بودن میاد».

من اکثر اوقات منصور رو پدر صدا می‌کردم.

فرمانده نیرو بود و احترام ویژه‌ای براش قائل بودیم. هربار که در آغوش

می‌گرفتمش به موهای سفید و پدراشه‌اش دست می‌کشیدم و می گفتم: «پدر بودن

برازنده تو هستش».

قدرت برنامه ریزی و هماهنگی منصور فوق العاده بود و با مهارت و قدرت خارق العاده‌ی عملیاتی عباس، نیروی هوایی در جنگ نقش تعیین کننده و بسزائی داشت. منصور با کنترل فایر و هاگ بسیاری از هواپیماهای عراق رو خصوصاً در عملیات فاو و جنگ نفت کش ها ساقط کرد.

بعد از مدتی عباس تماس گرفت و باهاش صحبت کردم.

گفت: « بالام جان نزدیک بوده به خیل شهدا بیپونده».

گفت: « شاید اگر نیم متر پائین تر برخورد می کردی به جای کنده شدن سر درخت هواپیما به زمین می خورد».

گفت: « ما با تو حالا حالا ها کار داریم دیگه نباید خودت بری عملیات و پرواز کنی». عصر برگشتم خونه.

در زدم. هانیه پرید بغلم این بار بغل گرفتن دختر دوساله ام طعم متفاوتی داشت.

موضوع رو برای همسر م و کوچولو هام تعریف کردم.

خیلی عادت نداشتم برای خانواده اتفاقات و خطرات جنگ رو تشریح کنم، چون این کار دلهره های روزانه و اضطراب های شبانه اونها رو چندین برابر می کرد.

بالاخره عملیات فاو هم در پایان فروردین ۶۵ تمام شد و تعدادی از خلبان های ما از جمله منصور آزاد و ابوالفضل اسد زاده شهید شدن.

من نوعاً آدمی بودم که احساساتم رو بیان می کردم. یک روز که در پرواز در هور صحنه های غم انگیزی دیده بودم. به خونه برگشتم.

چشمام پر از اشک بود وارد خونه شدم. همسرم از دیدن حال من خیلی ترسید.

گفت: «حبیب جان چی شده؟»

حرف نزد.

با دلهره پرسید: «مصطفی شهید شده؟؟!!»

بازم حرفی نزد.

رفتم داخل اتاق و همون جور با لباس پرواز، در رو به روی خودم بستم و تا شب

بیرون نیومدم.

وقتی بیرون اومدم از صحنه‌های هور و شهیدانی که در گل و لای هور سرفرازی

رو سرفراز کردن برایش گفتم.

تقدس دفاع مقدس همین نیّت‌های پاک و خون‌های پاک‌تری بود که برای دفاع از

ناموس و خاک وطن و مقدسات ریخته شد. مردمی که اسطوره واقعی مقاومت بودند،

و حرف به حرف، واژه‌ی مقاومت رو معنی و تفسیر کردن.

مردم صبور و خونگرم دزفول که سال‌ها سنگین‌ترین بمباران‌های هوایی و

موشک‌باران‌ها رو در ساعات طولانی تحمل کرده بودند. نمونه‌ی مقاومت جمعی و

گروهی بودن.

عمده‌ی زیرساخت‌های شهری دزفول با توجه به همین بمباران‌ها از بین رفت و

شهر روز به روز امکانات شهرنشینی کمتری داشت.

شبیبه درخت تنومندی که موریانه از داخل جسم اون رو می‌خوره و در حقیقت این

غیرت و ایستادگی مردم شهر بود که دیوارهای شهر رو سرپا نگه داشته بود.

آیت الله قاضی^۱ امام جمعه دزفول مرد ساده زیست و مردمی بود.

هربار که قرار بود عملیاتی انجام بشه و رزمنده‌ها راهی منطقه جنگی بشن می‌اومد روی پل شهر و شخصاً به مشایعت رزمنده‌ها می‌پرداخت.

عقبه‌ی بسیاری از عملیات‌های جنوب و محل اردو زدن لشگرها حوالی سد علی کله^۲ دزفول بود.

آب و هوای معتدل در فصل سرما همراه با مردم فداکار همیشه در صحنه، این شهر رو متمایز کرده بود.

خاطرم هست یک خانم دزفولی با همراهی زن‌های محل در یک مقطع زمانی دو کامیون سبزی رو در کمتر از دو روز پاک کردن، شستن و برای رزمنده‌ها سرخ و آماده طبخ کردن.

خانم‌های شهر بطور مستمر در حال پذیرایی و طبخ غذا برای رزمنده‌ها بودن. از نون کلوچه‌ای گرفته، تا سایر خوراکی‌های مورد علاقه رزمنده‌ها.

۱. آیت الله سید مجدالدین قاضی دزفولی نخستین امام جمعه دزفول و از مبارزان دوران پهلوی است. او در سال ۱۲۷۹ خورشیدی (برابر ۱۳۲۲ هجری قمری) متولد شد.

۲. تفریح‌گاه ساحل ساحلی دز که علی کله نیز نامیده می‌شود، یکی از تفریح‌گاه‌های ساحلی شهرستان دزفول است. این محل یکی از پارک‌های ساحلی طرفدار خوزستان است که هر ساله و بخصوص در فصل‌های بهار و تابستان جمعیت زیادی را از شهرها و استان‌های مجاور به سوی خود جذب می‌کند. این تفریح‌گاه در پایین‌دست سد تنظیمی دز و شمال شهر دزفول واقع شده و یکی از طرفدارترین مراکز تفریحی جنوب و جنوب غرب ایران به‌شمار می‌رود.

به نوعی دزفولی‌ها اولین موکب‌داران رزمندگان بودند و رزمنده‌ها که در حقیقت زائران کربلای جبهه‌ها بودن میهمان دزفولی‌ها.

گوشه، گوشه‌ی مناطق شهر که در مجاورت اردوگاه‌ها و محل اسکان رزمنده‌ها بود چادر زده شده بود و ساده‌ترین غذاها و خدمات رو به رزمنده‌ها می‌دادن. برکت به زیادی مال نیست. به زیادی بخشندگی انسان‌هاست و مردم دزفول برکت رو در تمام شهر جاری کرده بودن. من هرچند وقت و عموماً در مراسم‌های مذهبی به همراه خلبان‌های پایگاه به دیدار آیت الله قاضی می‌رفتم.

آیت اله سید مجدالدین قاضی دزفولی بعد از ۱۵ خرداد ۴۲ به مدت ۳۵ روز حوزه علمیه و مساجد رو به نشانه اعتراض تعطیل کرده بود.

این مرد وارسته‌ی مبارز، لطف وافر به رزمنده‌ها داشت.

خاطر من هست بعد از آزادسازی خرمشهر آیت الله صدوقی^۱ که عباس با ایشون خیلی خیلی مانوس بود. به دزفول اومد و نماز جماعت در مسجد خوند. در سخنرانش بسیار از فضائل آیت الله قاضی گفت.

عباس هرچند وقت برای دیدن آیت الله صدوقی می‌رفت و ایشان همیشه مقداری پول برای تبرک برای بچه‌های رزمنده می‌فرستاد.

یک بار محضر آیت الله قاضی بودم و حرکات ایشان رو تماشا می‌کردم، متوجه شدم برای وضو گرفتن کمک ایشان کردن. انگار ضعف بینائی داشتن.

۱. آیت الله محمد صدوقی. در روز ۸ صفر ۱۳۲۷ در یزد به دنیا آمد. وی از نسل شیخ صدوق است پدرش ملا ابوطالب و جد دوم او علامه ملا محمد مهدی کرمانشاهی بود.

در بهمن ۱۳۶۴ خبر درگذشت آیت الله غم سنگینی روی دلم نشوند.

بعضی آدم‌ها نمونه‌ی خوبی‌های دنیا و مظهر انسانیت هستن. هربار که نگاه‌شون می‌کنی متوجه می‌شی اگر تمام دنیا رو پلیدی و نیرنگ فرا بگیره باز هم میشه خوب بود و درست زندگی کرد.

اگر چه من در اون زمان فرمانده پایگاه امیدیه بودم ولی آشنائی کامل با این کهکشان سادگی و انسانیت داشتم و این به واسطه رفت و آمد بسیار من به دزفول بود.

یه عصر گرم و تنوری در دزفول حس و حال خاصی داشتم. انگار دلم می‌خواست ماموریت باشه و برم در صحنه‌ی پرواز.

ولی انگار نه !!

به خلبان جعفر داوری گفتم: امروز پرواز آموزشی من رو شما انجام بده.

خلبان داوری هم پذیرفت.

راننده من رو منزل، در پایگاه دزفول رسوند. نمی‌دونم حال و هوای دعوت‌شده‌ها رو داشتم. گمان می‌کردم لازم هست لبیک بگم. دوچرخه‌ام رو سوار شدم و اومدم تا دم در پایگاه.

جلوی درب پایگاه سوار تاکسی شدم. اندکی که رفت پرسیدم: «کجا میری؟»

با لهجه‌ی غلیظ دزفولی گفت: «پل قدیم».

گفتم: «نگه‌دار پیاده می‌شم».

اصلاً نمی‌دونستم دارم چیکار می‌کنم.

گاهی اوقات مقصد خاصی نداری و تمام مسیر برات شبیه مقصد هست و فقط و فقط قراره بری.

اصلاً هم تمایلی به رسیدن نداری.

برای ماشین‌های گذری دست تکون می‌دادم. سوار یک پیکان وانت شدم. راننده وانت من رو می‌شناخت.

سمت بازار رفت.

توی یکی از محله‌های شلوغ و کوچه‌های تو در توی وسط شهر، پیاده شدم.

انتهای کوچه‌ی روبرویی جایی که پیاده شدم پیرمردی بنام محمد بود که بساط خرده‌فروشی داشت.

گاهی می‌رفتم کنارش و باهاش گپ می‌زدم.

من رو سرکار صدا می‌زد.

از سرکوچه مقداری پرتقال گرفتم که دست خالی نباشم. وارد کوچه که شدم صدای انفجار موشک تمام گوش‌ها رو کر کرد. چند نفر خانم جلوتر بودن و فریاد می‌زدن. من هم داد می‌زدم «ترسید، نترسید... صلوات بفرستید».

دود، خاک و قسمتی هم آتش همه جا رو پُر کرده بود. دیگه چیزی متوجه نشدم.

چند ساعت بعد چشمام رو به سختی باز کردم.

انگار وزنه روی پلک‌هام گذاشته بودن.

به خودم که اومدم متوجه شدم توی بیمارستان هستم.

دستم رو چند بار مشت کردم و باز و بسته کردم. همون جور روی تخت پاهام رو تکون دادم.

درد نداشتم.

سعی کردم از روی تخت بلند شم.

ولی بدنم کوفتگی وحشتناکی داشت. جالب بود آسیب مختصری دیده بودم. ولی نه در پرواز و عملیات‌های سنگین، بلکه در کوچه پس کوچه‌های دزفول. کمی بعد در سکوت سنگین بیمارستان، صدای پاهای یک گروه رو شنیدم. انگار با پوتین رژه نظامی می‌رفتن.

صدای بچه‌های خلبان بود. برای دیدن من میومدن.

یکی به شوخی می‌گفت: «از شرِ دستوراتش راحت شدیم دیگه هی دستور نمیده». وقتی وارد اتاق شدن من سریع گفتم: «آقای داوری کورخوندی». همه زدن زیر خنده.

گفت: «سرهنک شنیدین»؟

گفتم: «بله! من چیزیم نشده فقط موج انفجار من رو گرفته».

فردا صبح مرخص شدم.

ولی حکمت اون روز، اون حالِ عجیب دعوت‌گونه و قرار گرفتن در صحنه اون مباران رو هرگز نفهمیدم.

اصلاً انگار مزه‌ی زندگی به این هست که علت بعضی از حوادث و اینکه چرا در اون لحظه خاص و در اون زمان خاص تو اونجا هستی رو نفهمی.

در جنگ خیلی اوقات در جاهایی قرار گرفتم که بعدها متوجه شدم حکمت حضور من در اون نقطه، در اون زمان خاص به چه علت بوده. انگار قصه‌ی زندگی قصه‌ی حضورهاست. در حقیقت این حضور ما در لحظات خاص هست که تعیین می‌کنه ما در چه جایگاه و مسیری قرار بگیریم.

فصل هفتم

نقاہت گاہ عشق

با عوض شدن نقاط تمرکز جنگ و تغییر جغرافیای جنگی پس از عملیات موفق فاو، به نوعی ماموریت ما در پایگاه امیدیه تغییر کرد. جنگ هوائی از سمت خلیج فارس به سمت نواحی مرزی شلمچه^۱ و جزیره فاو اومده بود. گشت‌های هوائی روزانه و بررسی‌های میدانی متعدد خبر از شکل‌گیری عملیات جدیدی داشت.

انگار اون روزها دسترسی به بصره می‌تونست نقش تعیین‌کننده‌ای برای تغییر موازنه جنگ داشته باشه و شاید با گرفتن بصره شرایط برای مذاکره و پایان جنگ ایده‌آل می‌شد.

۱. منطقه‌ای مرزی در غرب خرمشهر و مرز میان ایران و عراق و نزدیکترین نقطه مرزی به شهر بصره در کشور عراق می‌باشد، منطقه‌ای سر سبز و پوشیده از نخل و زمین‌های کشاورزی که می‌شود گفت قطعه‌ای از بهشت بود. قبل از جنگ تحمیلی ۱۸ روستا در این منطقه وجود داشته و مساحت این اراضی که از پررونق‌ترین اراضی کشاورزی و نخلستان‌های خرمشهر بود دو هزار و ۳۰۰ هکتار است، اما با وقوع جنگ تحمیلی هشت ساله این روستاها با خاک یکسان شده‌اند. بسیاری از عملیات‌های مهم جنگ ایران و عراق در این منطقه رخ داده است.

قرارگاه رعد با توجه به توان برنامه‌ریزی و عملیاتی بالای عباس و منصور، همچنین هماهنگی کامل با سپاه و بسیج نقش تعیین‌کننده و تاثیرگذاری در امور جنگ داشت. پائیز ۶۵ بود که عباس به من خبر داد آقای دکتر حیدرپور مسئول ستاد تخلیه جنگ برای هماهنگی با من به امیدیه میاد.

پرسیدم: «عباس جان موضوع چیه؟»

گفت: «خود دکتر برات مفصل توضیح میده. فقط نهایت همکاری رو باهاش کن». اینکه انسان‌هایی که بیشتر عمل می‌کنن کمتر حرف می‌زنن در وجود عباس کاملاً متبلور بود. اون روز هم کوتاه کوتاه با من صحبت کرد.

پائیز دامن خودش رو توی پایگاه پهن کرده بود. و رنگ برگ درخت‌ها و غروب کاملاً هماهنگ شده بود.

فضای پایگاه حتی در همان دوران که اوج جنگ بود بسیار زیبا و خاطره‌انگیز بود. یک روز صبح آقای دکتر حیدرپور و تیم همراهش اومدن پایگاه، دفتر کار من. انگار تمام بیمارستان‌هایی که به مجروحین جنگی خدمات می‌داد تحت نظر ستادی قرار داشت که مسئولش دکتر حیدرپور بود. نشستیم و شروع به صحبت کردیم.

گمان من قبل از جلسه این بود که احتمالاً قرار هست پشتیبانی هوایی از برخی مراکز درمان جنوب کشور رو به ما بسپارن. اما انگار قضیه متفاوت بود. آقای دکتر حیدرپور از فضا‌های موجود پایگاه می‌پرسید.

از تعداد شیلترهای^۱ خالی انبارهای ملزومات و فضاهای باز و مسیره‌های داخلی پایگاه سوال می‌کرد.

گفتم: «می‌تونم پیرسم قضیه دقیقاً چی هست و این اطلاعات به چه درد شما می‌خوره»؟

گفت: «بله سرهنگ، ما می‌خواهیم با کمک شما و استفاده از پتانسیل‌های پایگاه در یک مدت کوتاه یک نقاهت‌گاه بزرگ برای مجروحان ایجاد کنیم که بتونه جبهه‌های جنوب رو پوشش بده».

بدون مکث و محکم گفتم: «هستم».

از روی صندلی بلند شدم و دکتر حیدرپور رو دعوت کردم که به همراه هم برای بررسی میدانی امکانات پایگاه امیدیه بریم.

راه افتادیم و من تک تک فضاهائی رو که فکر می‌کردم می‌تونه کارگشا باشه نشون دادم.

در اون دوران خوزستان ناامن بود و تک و پاتک‌های روزانه و حملات هوائی جسته و گریخته به صورت متناوب اتفاق می‌افتاد.

۱. شیلتر نظامی به منظور تامین نمودن محلی برای اسکان، بدون توجه به منطقه و نوع آب و هوا مورد استفاده قرار می‌گیرد. این نوع از کانتینرها علاوه بر اینکه دارای مخازن بزرگ به منظور نگهداری و تامین مواد خوراکی و آشامیدنی افراد هستند، با توجه به درخواست هر ارگانی قابلیت سفارشی‌سازی را دارا می‌باشند، بدین معنی که قابلیت‌های اضافی نیز برای فراهم نمودن امکان زندگی در شرایط سخت در آن‌ها فراهم می‌آید. گاهی این فضاها جهت نگهداری هواپیماها ساخته می‌شوند.

اما این تجهیز و ایجاد نقاهت گاه به نظرم خبر از برنامه‌های بزرگ‌تری می‌داد. از میان همه‌ی فضاهاى موجود پایگاه، یه فضای اصلی رو انتخاب کردیم که حدود ۱۴ هزار متر بود و محوطه‌ی بزرگی هم جلوی اون بود.

اما لازم بود سریع‌تر انبارها تخلیه و آماده‌ی تجهیز بشه. بچه‌های نفت، جهاد، قرارگاه رعد و گروه بیت‌الزهرا همه برای کمک اومدن.

برنامه این بود که یک نقاهت گاه ده هزار نفری آماده و تجهیز کنیم. تیم‌های مختلف فنی، مهندسی و تمام سربازها و پرسنل پایگاه هم شروع به همکاری کردن.

در راهروها و فضاهاى قابل استفاده، سرویس‌های بهداشتی و حمام به تعداد زیاد احداث کردیم. حدود ۱۰ هزار تخت شامل تخت‌های یک طبقه و دو طبقه از اهواز ارسال شد و به دست ما رسید.

باورش سخت بود اما یکبار دیگه ثابت شد اگر نیت خدایی باشه با روحیه‌های جهادی و ایجاد هم‌افزایی نتیجه کار چندین برابر میشه.

عباس هم مثل همیشه با لباس کار، بدون درجه، وسط بسیجی‌ها و کادر، پا به پای سایر رزمنده‌ها کار می‌کرد.

پس از چند روز کار شبانه‌روزی بالاخره فضا آماده شد. صبح یکی از روزها عباس به همراه دکتر حیدرپور اومدن. از اینکه تصور ذهنی‌شون به واقعیت پیوسته خیلی خوشحال بودن.

اما مساله‌ای ذهن من رو درگیر کرده بود. بعد از اینکه دکتر حیدرپور رفت، رو کردم

به عباس گفتم: عباس جان شما دستور دادید ما هم کمک کردیم و شکر خدا کارها انجام شد. اما من ته دلم یه ترسی دارم.

گفت: « ترس؟؟ حبیب و ترس؟؟!! »

گفتم: « نه برای خودم، برای مردم، برای رزمنده‌ها. ببین عباس سقف این جا ایرانیت هستش تازه دیوارهای خیلی مستحکمی هم نداره. اگر خدایی نکرده این جا بمباران بشه چیکار کنیم؟؟!! جواب مردم رو چی بدیم؟؟!! »

عباس دستش رو گرفت به چونه‌ش.

نگاهش موج داشت. شاید هم طوفان.

ابروهای مردونه‌ش خم بیشتری برداشت. سرش رو به چپ و راست تگون داد و رو کرد به آقای صادق‌زاده گفت: «بریم».

با من خداحافظی کرد و بدون اینکه حرف دیگه‌ای بزنه سوار ماشین شد و رفت.

ذهنم درگیر بود. تا ظهر که عباس برگشت مدام از ذهنم این فکر رد می‌شد که اگر این جا بمباران هوایی بشه، یه فاجعه انسانی رخ میده.

ظهر وقتی که عباس اومد من توی محوطه جلوی نقاهت‌گاه بودم.

صدا زد: «حبیب جان، بیا برادر».

گفتم: «جانم».

گفت: «بیا سوار شو».

نشستم صندلی جلوی وانت کنار عباس. رفتیم سمت قسمت‌های جنوبی پایگاه،

یک چنینش کامل پدافندی بین درختان نخل انجام شده بود. هم موشک‌های هاگ^۱ و هم اسکای گارد.

وسط نخل‌ها از ماشین پیاده شدیم که به نظر من تک تک‌شون شبیه عباس بودن. شبیه همه رزمنده‌ها، استوار و درد کشیده و صبور. به همون صلابت و زیبایی و آرامش.

عباس گفت: «بین حبیب جان، هاگ‌ها بین نخل‌ها فعال شده، تازه F۱۴ ها هم از هوا پشتیبانی می‌کنن».

خیالم راحت شد. بی‌اختیار دست انداختم گردنش و گفتم: «از صبح مثل اسفند روی آتیش بودم. ولی الان آروم شدم.

یه لحظاتی توی زندگی غنیمت هست و بعدها دلت می‌خواد اون لحظه برگرده و زمان همون جا متوقف بشه و ثابت بمونه. همیشه حسرت می‌خوری تا زیبایی اون حس و لحظه‌ی خاص، توی تاریخ شخصی زندگیت تکرار بشه.

شاید اون لحظه یکی از زیباترین لحظات تاریخی زندگی من بود که در جغرافیای مکانی اون روزها برای من تکرار نشدنی بود.

عباس رو در آغوش گرفتم. ازش تشکر کردم و بوسیدمش.

۱. پدافند موشکی هاگ در واقع موشکی مافوق صوت است که برای مقابله با موشک و هواپیمای دشمنی مورد استفاده قرار می‌گیرد. در واقع، نوعی سامانه موشکی زمین‌به‌هوای میان‌برد برای ارتفاعات بالا، ساخت شرکت آمریکایی ریتیون است. موشک هاوک در آغاز برای نابودسازی هواگردها طراحی شد؛ ولی بعدها برای نابود کردن دیگر موشک‌ها نیز تغییراتی در طرح آن دادند.

برگشتیم مقررماندهی پایگاه.

فردای اون روز دکتر حیدرپور اومد.

گفت: «سرهنگ می‌خوایم سه چهار هزار تا دیگه تخت اضافه کنیم».

گفتم: «هستم ولی به نظرتون احتیاج هستش؟؟!!»

البته دیگه دلم قرص بود که از این نقاهت‌گاه پشتیبانی پدافند مناسبی می‌شه.

گفت: «ما قصد داریم این‌جا رو برای پشتیبانی کل شهرهای جنوب اختصاص

بدیم».

برنامه داشتن که در چند روز آینده هم یک بیمارستان صحرایی^۱ صد تخت‌خوابی

راه‌اندازی کنن.

کار جهادی شبانه‌روزی دوباره شروع شد.

بدون زمان، بدون مکان، بدون جایگاه و بدون در نظر گرفتن حد و اندازه و وظیفه و

پست و مقام. هدف فقط و فقط انجام کار به بهترین نحو بود.

شیلترهای خالی و تمام انبارها رو هم به نقاهت‌گاه اختصاص دادیم. تقریباً هر جای

پایگاه که جای خالی پیدا کردیم تخت زدیم و به تبع اون لازم بود امکانات بهداشتی

رو هم فراهم کنیم.

۱. بیمارستان سیار، یک مرکز درمانی یا یک بیمارستان کوچک با تجهیزات پزشکی لازم است که می‌توان آن را در زمان کوتاهی به مکان مورد نظر حمل و راه‌اندازی و شروع به بهره‌برداری کرد. بیمارستان سیار بایستی بتواند حداقل خدمات پزشکی و درمانی را برای بیماران یا زخمی‌ها در شرایط بحرانی همچون جنگ و بلایای طبیعی فراهم نماید.

تجهیزات اورژانس و بیمارستانی هم رسید و یک بیمارستان صحرایی صد تخت‌خوابی هم برپا شد.

روزهای اول نمی‌دونستم چرا امیدیه برای این کار انتخاب شده و با خودم می‌گفتم حتماً پیشنهاد عباس بوده...

ولی زمانی که حدود ۱۷ هزار تخت نقاهت‌گاهی در انبارها، شیلترها و تمام فضاهای مسقف آماده و تجهیز شد، تازه متوجه شدم همین توانائی انجام کار توسط همه‌ی گروه‌ها مسبب انتخاب این جا بوده.

روزهای ابتدائی دی‌ماه ۶۵ بود. از محور ابوخطیب جنوب عراق عملیات کربلای ۱۴ شروع شد و انگار هدف عملیات آماده‌سازی جبهه‌های جنوب برای فتح بصره و تغییر دادن معادلات جنگ بود.

با توجه به بعضی از موارد عمده‌تأاطلاعاتی، حدود ۴۸ ساعت بعد ایران مجبور به عقب‌نشینی شد.

انگار عملیات لو رفته بود.

بهره‌برداری از نقاهت‌گاه‌ها شروع شد. درب پایگاه کاملاً باز بود و از همه‌ی نقاط با

۱. عملیات کربلای ۴ عملیات نظامی تهاجمی نیروهای مسلح ایران در جنگ ایران و عراق بود، که در دی‌ماه ۱۳۶۵ به فرماندهی سپاه پاسداران انجام شد. این عملیات در تاریخ ۳ دی ۱۳۶۵ در محور ابوالخصیب در جنوب عراق، به صورت گسترده و با هدف آماده‌سازی مقدمات فتح بصره، توسط نیروهای مسلح ایران آغاز شد و در پی لو رفتن طرح عملیات و با تحمل تلفات انسانی در روزهای نخست، در تاریخ ۵ دی ۱۳۶۵ با عقب‌نشینی نیروهای ایرانی، پایان یافت.

هر وسیله‌ای مجروحین رو می‌آوردن. ظرف چند روز تقریباً نقاهت‌گاه پُر شد.

شرایط خاص و حساسی بود. رسیدگی، ساماندهی و دسته‌بندی مجروحین و خدمت رسانی بهداشتی و درمانی، کار و هماهنگی ۲۴ ساعته بین همه نیروها رو می‌طلبید. همه‌ی کادر و دست‌اندرکاران و حتی بچه‌های بهداری، لباس‌های مخصوص رنگی، با توجه به فعالیت‌شون پوشیده بودن.

سبز، سفید، قرمز به رنگ پرچم وطنمون.

اگرچه پرچم نماد افتخار همه‌ی ملت هست. ولی رزمنده‌ها عرق بیشتری به پرچم‌شون دارن و وقتی در جایی پرچم کشورشون به اهتزاز در میاد. احساس صلابت و پیروزی همه وجودشون رو فرا می‌گیره.

از زمان شروع ورود زخمی‌ها به نقاهت‌گاه ۷۲ ساعت تمام بیدار بودم و شاید فقط برای وضو گرفتن پوتین‌هام رو از پاهام درآوردم. آقای جهش‌ساز هم تمام وقت کنار من بود. عباس هم مرتب از قرارگاه رعد می‌اومد سرکشی می‌کرد. همه‌ی ما به همراه بسیجی‌ها و سربازها فارغ از جایگاه نظامی که داشتیم کارهایی که در اون لحظه لازم بود انجام می‌دادیم.

برای همه نحوه‌ی انتقال مجروحین اهمیت ویژه‌ای داشت. چون در روند درمان و بهبودی مجروحین تاثیرگذار بود.

آقای جلاوند که فرمانده قرارگاه سربازان بود هم به صورت شبانه‌روزی وسط کارزار بود.

فرمانده‌ها دو دسته هستند. عده‌ای جلو می‌رن و به سربازهاشون میگن بیا، گروهی هم می‌ایستن و به نیروهاشون میگن برو.

همه‌ی فرمانده‌های دور و بر من از گروهی بودن که به سربازهاشون می‌گفتن بیا. بالاخره قرار شد اولین گروه مجروحین برای درمان به شهرهای مشهد، تبریز، تهران و ... انتقال داده بشن.

سه فروند هواپیمای بوئینگ ۷۴۷^۱ برای مرحله اول آماده شد. صندلی‌های داخل هواپیما برداشته شده بود و آماده‌ی قرارگرفتن برانکاردهای مجروحین بود. با نظم خاصی اولین هواپیما پُر از مجروح شد. حدوداً ۷۵۰ نفر داخل هواپیما جا داده شدن.

عباس گفت: «حبیب‌جان هواپیمای بوئینگ ۷۴۷ اولی ساعت ۱۵:۰۶ غروب پیره که هوا تقریباً تاریک باشه».

گفتم: «اگر اجازه بدی یک ربع ساعت زودتر بره».

گفت: «باشه. مشکلی نیست».

خلبان حاجی بنده اولین پرواز رو انجام داد و اولین گروه سربازان زخمی شده رو به تبریز برد.

۱. معروف به جمبوجت هواپیمای جت چهار موتوره بزرگ مسافری است که شرکت بوئینگ می‌سازد. هواپیمای بوئینگ ۷۴۷ بعد از هواپیمای ایرباس آ-۳۸۰، دومین هواپیمای بزرگ مسافری در جهان است. تولید بوئینگ ۷۴۷ در زمان خود انقلابی بزرگ در صنعت هواپیماهای مسافری به حساب می‌آمد و برای چهل سال بزرگترین هواپیمای مسافری جهان بود.

پس از اون هم دو هواپیمای بوئینگ ۷۴۷ دیگه به سرعت این کار رو کردن و جمعا اون سه تا بوئینگ در چند ساعت حدود ۴۵۰۰ نفر رو انتقال دادن.

من به خلبانی که قرار بود مجروحین رو به مشهد ببره پیشنهاد دادم از مسیر خاصی نزدیک رامهرمز بره تا مطمئن تر و سریع تر باشه.

تا صبح فردای اون روز پروازها ادامه داشت، هواپیماهای بوئینگ ۷۰۷ و C۱۳۰ هم همین کار رو کردند.

نظم خاصی در این کار حکم فرما بود.

در کمال نظم نظامی، همه‌ی بچه‌های بسیجی سپاهی، بسیجی ارتشی، بسیجی جهادی و ... کنار هم بودن.

در کمتر از ۷۲ ساعت تمام نقاهت‌گاه‌ها تخلیه شد. حاج آقا میثمی هم در میان زخمی‌ها بود و ردای شهادت رو به تن کرد.

حتی در کلاس‌های آموزشی دانشکده افسری، یا در طول زمانی که از ابتدای جنگ تا اون روز گذشته بود. من همچنین فعالیت عظیم ترابری و انتقال مجروحین رو سراغ نداشتم.

انتقال تعداد بسیار زیادی مجروح به شهرهای مختلف، اون هم از طریق هواپیما مستلزم نظم و برنامه‌ریزی و قدرت اجرایی بالائی بود که به لطف خداوند و تلاش بی‌وقفه انجام شد.

از طرفی هم انگار پرده‌ی حجاب الهی روی پایگاه پهن شده بود و در تمام مدت

انتقال‌ها هیچ حمله هوایی صورت نگرفت.

با وجود اینکه عراق همیشه سعی داشت مسیر و معابر انتقال رو مختل کنه اما در طول اون ۷۲ ساعت هیچ اتفاقی نیافتاد.

عراق از قبل هم بخشی از مسیر راه آهن رو بمباران کرده و از بین برده بود. درسته که وظیفه چشم دیدن، وظیفه گوش شنیدن، وظیفه دست و پا حرکت کردن هست. اما وقتی که خداوند بخواد نه گوش دشمن می‌شنید و نه چشم‌هایش می‌دید. البته یک هواپیما خالی C۱۳۰ که از شیراز برای انتقال به سمت نقاهت‌گاه پایگاه امیدیه بلند شده بود، در مسیر با توجه به نقص فنی به کوه برخورد کرد.

قبل از پروازش من خیلی با خلبانش صحبت کردم و سعی کردم قانعش کنم که نیاد. اما نیاز به هواپیما و شرافت اون خلبان دلیر باعث شد پرواز کنه.

در پایگاه امیدیه و در مقاطع خاص ما همواره میزبان بسیجی‌ها و رزمنده‌ها بودیم. هتل ستاره، باشگاه و رستوران، در بسیاری اوقات در اختیارشون بود. ما هم نهایت همکاری در پذیرایی و آماده کردن امکانات رفاهی رو داشتیم. حتی در مقاطع زمانی، روزانه گروهی می‌آمدن و بیشتر از دو تن فالوده بین رزمنده‌ها پخش می‌کردن.

حس هم‌دلی، هم‌زبانی، هم‌عهدی و همراهی در گوشه گوشه‌ی جنگ موج می‌زد.

پس از چند روز در ۱۹ دی‌ماه، عملیات کربلای پنج^۱ آغاز شد.

۱. عملیات نظامی تهاجمی از سوی نیروهای مسلح ایران، علیه نیروهای ارتش عراق، در جریان جنگ ایران و عراق می‌باشد. این عملیات ششمین عملیات نیروهای نظامی ایران برای فتح بصره محسوب می‌شود. نیروهای ایرانی عملیات را در محور شلمچه به منطقه‌ای موسوم به کانال ماهی، به صورت گسترده در تاریخ ۱۹ دی ۱۳۶۵ با

محور شلمچه و کانال ماهی کارزار اصلی جنگ بود. هدف باز هم فتح بصره و بازپس گیری خاک وطن بود.

حملات سنگین هوائی ما و فعالیت بسیار زیاد هوانیروز به نیروهای زمینی و سپاه کمک ویژه‌ای می‌کرد.

بمباران هوائی مواضع عراقی‌ها در محدوده‌های درگیر و وظیفه اصلی هواپیماهای ما و پایگاه امیدیه بود.

موفقیت در عملیات کربلای پنج که به فاصله دو هفته از عقب نشینی کربلای ۴ اتفاق افتاد بسیار چشم گیر بود. اُسرا و مجروحین زیاد عراق، همراه با آزاد سازی ۱۵۰ کیلومتر خاک ایران و تصرف قسمتی از جاده شلمچه و شهرک دوعیجی سبب شد تا بصره که نبض صادرات و پالایش نفت عراق بود به نوعی در محاصره قرار بگیرد. کربلای پنج که با رمز یا زهرا(س) شروع شده بود حس و حال غربی داشت و همراه با پیروزمندانه بودن درس‌های اخلاقی و رشادت‌های ویژه‌ای رو در دفترچه‌ی خاطرات جنگ ثبت کرد.

فرماندهی سپاه پاسداران آغاز نمودند. عملیات کربلای ۵ با فاصله ۱۵ روز پس از عملیات کربلای ۴ انجام شد. این عملیات پرهزینه‌ترین و پرتلفات‌ترین عملیات این جنگ بود و از آن به عنوان آغازی بر پایان جنگ ایران و عراق یاد می‌شود. در نتیجه این عملیات، نیروهای نظامی ایران اگرچه از دستیابی به هدف اصلی عملیات، یعنی تسخیر شهر بصره، بازماندند با این حال توانستند حدود ۱۵۰ کیلومتر از منطقه اشغال شده شلمچه را آزاد و قسمت‌هایی از جنوب عراق را نیز به تصرف خود درآورند. در انتهای عملیات کربلای ۵ خطوط پدافندی ایران در نزدیکی پتروشیمی عراق ایجاد گردید. از این عملیات به عنوان عملیات محاصره بصره نیز نام می‌برند.

هواپیماهای F۱۴ ما نبرد تمام عیاری رو در کربلای پنج، بر فراز شلمچه داشتن و تعداد زیاد از هواپیماهای عراقی رو ساقط کردن.

من، مصطفی و عباس بسیار پرواز کردیم. من در بسیاری از پروازهام در کربلای پنج تونستم آسیب‌های جدی به تسلیحات و مواضع عراقی‌ها بزنم.

مکالمات رادیو مدتی بود ممنوع شده بود. چون یکبار که با عباس سایت بهبهان بودیم، پشت رادار شنیدم افسر عراقی گفت: «شکراً شکراً».

گفتم: «عباس گچساران رو زدن».

عباس گفت: «نه حبیب از کجا می‌گی؟»

گفتم: «شنیدم رادار عراق گفت شکراً، شکراً».

بعد از چند دقیقه خبر رسید و حرف من رو تأیید کرد.

گفتم: «عباس جان! همین جور که ما حرف‌های اون‌ها رو شنیدیم آن‌ها هم مکالمات مارو می‌شنون».

همون روز تصمیم گرفتیم مکالمه بدین صورت رو ممنوع کنیم.

یکی از روزهای کربلای پنج من روی خط پرواز راه می‌رفتم و مستقیم از روی خط هماهنگی‌های لازم رو انجام می‌داد. هواپیمای مصطفی برگشت.

مثل همیشه به سرعت پیاده شد و سوار بر هواپیمای دیگری که آماده و بمب بسته شده بود به سرعت تیک آف (Take off) کرد و پرید.

۱. مرحله‌ای از پرواز است که در آن هواپیما در حال تغییر از حرکت بر روی زمین به پرواز در آسمان می‌باشد که معمولاً از روی باند پرواز شروع می‌شود. بالون‌ها،

اونقدر سریع و بالادرنگ که افسری که مامور برداشتن اسکرین^۱ دهانه F۵ بود، فرصت اینکار رو پیدا نکرد.

مصطفی با اسکرین پرید.

با وجود ممنوعیت مکالمات به ناچار باهاش تماس گرفتیم و گفتم: «مصطفی اسکرین برداشته نشده».

گفت: «چند دقیقه فرصت دارم»؟

گفتم: «خیلی کم. کمتر از پنج دقیقه».

به سرعت دور زد.

چون هواپیما با اون حالت کمتر از چند دقیقه می‌تونست پرواز کنه.

از طرفی هم با اون حجم از بمب که زیر هواپیما بسته شده بود نشستن در باند فرودگاه ممنوع و بسیار خطرناک بود.

سریع دور زد و بمب‌ها رو در کنار پایگاه با فاصله ریخت و به سلامت به زمین نشست.

مصطفی جلوه‌های خاصی رو از مهارت و شجاعت خلبان به ظهور می‌گذاشت.

یکبار هم با هواپیمای عراقی که دنبال هواپیمای مصطفی بود از روی خط پرواز ما

عبور کرد.

هلیکوپترها و هواپیماهای عمود پرواز نیازی به باند پرواز برای برخاست ندارند. برخاست عکس عمل فرود می‌باشد.

۱. پوششی که در زمان خاموش بودن موتورهای هواپیما جهت جلوگیری از ورود پرندگان و اشیا بر روی دهانه موتورها می‌گذارند.

گاهی می‌شد روزانه چندین پرواز انجام می‌داد. مثلاً برای هماهنگی‌های عملیات فاو ده‌ها بار با هم به قفاض رفتیم.

عباس هم که عموماً با بونانزا ۹۶۱۴^۱ به ماموریت‌های غیرجنگی‌اش می‌رفت. البته بسیاری از جاها رو با ماشین می‌رفت و سعی می‌کرد کمتر پرواز کنه.

خلبان‌های هادیان عموماً خلبان پروازهای عباس بود.

سال ۶۶ من فرمانده پایگاه شکاری دزفول^۲ شدم. البته از قبل ارتباط ویژه‌ای با این پایگاه داشتم و خلبان‌ها و اکثر پرسنل پایگاه وحدتی با من کاملاً آشنا بودن.

فضای زیبا و وسیع، مردم خون‌گرم و مهربان و چهار فصل دل‌انگیز دزفول، اون شهر رو جدا از شرایط خاص جنگ، بسیار دوست‌داشتنی کرده بود.

کربلای پنج با موفقیت به پایان رسیده بود و بمب‌های سنگین ما آسیب جدی به ارتش عراق زده بود.

هوانیرو و سپاه تاثیر بسیار شگرفی در عملیات کربلای ۵ داشتند.

۱. یک هواگرد از نوع Civil هواگرد چندمنظوره ساخت شرکت بیج گرفت است. هواگرد بیج گرفت بونانزا نخستین پروازش را در ۲۲ دسامبر ۱۹۴۵ میلادی انجام داد. این هواگرد در سال ۱۹۴۷ میلادی رسماً معرفی گردید و از سال ۱۹۴۷ تاکنون تولید شده‌است. در مجموع، تعداد بیش‌تر از ۱۷۰۰۰ فروند از این هواگرد ساخته شده‌است.

۲. پایگاه چهارم شکاری یا پایگاه هوایی وحدتی یکی از پایگاه‌های شکاری نیروی هوایی ارتش است که در استان خوزستان و در شهرستان دزفول قرار دارد. در این پایگاه هواپیماهای اف-۵ نگهداری می‌شود. این پایگاه به عنوان یک پایگاه ضربتی و واکنش سریع عمل می‌کند و وجود اف-۵های ضربتی دلیل بر این است که این پایگاه عمدتاً به عنوان اولین واکنش دهنده به تهاجمات هوایی دشمن محسوب می‌شود.

فصل هشتم

زمانی که خورشید احم می کند

روزهای جنگ یکی پس از دیگری می‌گذشت و هر لحظه آّبستن حوادث و اتفاقات جدید و خارق‌العاده‌ای بود. بمباران‌های هوایی و موشک باران شهرها و مناطق جنگی هم پیوسته ادامه داشت.

یکی از روزهای فروردین ۶۶ بود که عملیات کربلای هشت^۱ کلید خورد. ناگهان خبر رسید عراق بمباران سنگینی در شلمچه انجام داده و من برای بررسی اوضاع سریع به سمت شلمچه پرواز کردم.

خیلی دوست داشتم چیزی رو که می‌بینم باور نکنم. اما واقعیت داشت. خدای من! موزائیکی زده بودن. قدم به قدم، وجب به وجب، صحنه‌های عجیبی بود. انگار به یه دشت پر از لاله‌های واژگون رو از بالا نگاه می‌کنی.

۱. عملیات نظامی نیروهای مسلح ایران در جنگ ایران و عراق بود، که در محور شلمچه به کانال ماهی، به صورت نیمه گسترده در مدت ۴ روز، از تاریخ ۱۸ فروردین ۱۳۶۶ تا ۲۱ فروردین ۱۳۶۶ به فرماندهی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، بر علیه نیروهای ارتش عراق، انجام شد.

تعداد شهدا بیشتر از تصور من بود. بعدها متوجه شدم محمدحسن طوسی^۱ قائم مقام لشکر ۲۵ کربلا هم در بین خیل شهدای اون منطقه بوده.

حس بدی داشتم. حالم منقلب شده بود. اشک می ریختم و به سمت پایگاه بر می گشتم انگار دستام رو با طناب بستن و عزیزانم جلوی من آزار دیدن و من نتونستم کاری بکنم.

مستقیم رفتم پیش عباس. حال خراب من باعث نگرانی عباس شد.

سریع پرسید: «چی شده حبیب جان»؟

گفتم: «عباس بچه ها رو قتل عام کردن».

اون شب عباس و خلبان رستمی شیفت آلت (Alert) بودن. عباس که لباس پرواز تنش بود و دست های من رو توی دستش گرفته بود. دست منو فشرد و دوید به سمت خط پرواز و هواپیما.

شبیه صاعقه ای که این بار از زمین به آسمون میره، پرید و رفت.

روز شرف الشمس^۲ بود.

من روی خط پرواز منتظر موندم تا عباس برگشت.

۱. سردار شهید محمدحسن طوسی قائم مقام فرماندهی لشکر ۲۵ کربلا در دروان دفاع مقدس است.

۲. شرف الشمس اصطلاحی است که در قرون اخیر در ایران رواج یافته و برخی آن را سنگ انگشتی زرد رنگ و برخی دیگر دعایی منسوب به حضرت علی ع می دانند. مروجان آن معتقدند که در روز ۱۹ فروردین و در ساعتی خاص و با آدابی خاص حروف و نشان هایی (که نام خداوند در ادیان مختلف می باشد با حروف ابجد) را بر روی سنگ حکاکی می کنند که مدعی اند اثری دارد.

توی تمام زندگیم عباس رو این جور عصبی و بی قرار ندیده بودم. کلاه رو که از سرش برداشت. دیدم چشماش غرق اشک و موهای عرق کرده اش توی صورتش ریخته و بلند بلند حرف می زد. انگار در خورشید طوفان شده بود.

گفتم: «عباس جان من خودم بهت خبر دادم آروم باش».

انگار توی ذهن عباس این بود که عدم پوشش مناسب هوایی و تمرکز هواپیماها روی نفت و خلیج، سبب شده عراق از این موضوع استفاده کنه و بتونه اینجور آسیب بزنه.

البته چیزی رو مشخص و صریح به زبان نمی آورد.

حال غم انگیزی بود.

همه ی جمعی که روی خط پرواز کنار عباس بودیم حالت بهت زدگی داشتیم.

عباس سوار ماشین شد و بی درنگ رفت پایگاه بوشهر. اون زمان ها و اون روزهای سرخ و طلائی، من، یا عباس رو هر روز می دیدم. یا اینکه حداقل چند بار در طول روز تلفنی صحبت می کردیم.

ولی این اولین و آخرین باری بود که نزدیک به سه روز، حتی تلفنی هم با عباس حرف نزدیم.

حس خاصی بود. یه جور حرمت دوستانه، یه جور دلگیری توام با محبت.

بعضی آدم های توی زندگیت شبیه همه ی دنیات هستن. وقتی دلش ازت می گیره انگار همه ی دنیات گرفته شده.

زمانی هم که خوشحال هست انگار همه‌ی زندگی و دنیا بهت می‌خنده و گاهی هم که باهم سرسنگین هستین گویی تمام دنیا و روزگار روی دلت و سرت سنگینی می‌کنه.

به نظرم وقتی دو نفر همدیگر رو خیلی دوست دارن و از هم دل‌گیر می‌شن. اونی که عاشق‌تره اول برای آشتی کردن پیش قدم می‌شه. این موضوع هیچ ربطی هم به اینکه تقصیر با کدوم هست نداره.

محبت هر حصاری رو می‌شکنه. حتی حصار غرور.

من و عباس خیلی حرف‌هامون رو هم به دلیل کار و مکالمات راداری، هم به دلیل اینکه خوب همدیگر رو می‌فهمیدیم، کوتاه و مختصر به هم می‌زدیم.

مثلاً به هواپیمای میگ ۲۵ می‌گفتیم گوساله. یا خیلی اصطلاحات دو نفره‌ی دیگه. بعد از سه روز تلفن دفترم زنگ خورد.

عباس بود.

پیش‌دستی کرد، نشون داد معرفتش وسیع‌تره.

گفت: «سلام حبیب جان».

گفتم: «جانم، سلام».

بغض‌گلوئی هر دو ما رو نوازش می‌کرد و خیلی آبروداری کرد که نترکید.

گفت: «من شما رو خیلی دوست دارم».

گفتم: «من چاکرتم. اومدم پیشت».

عباس گفت: «دلتنگتم حبیب».

سریع حرکت کردم رفتم سمت شیراز. فروردین بود و فصل میوه‌های نوبرانه. مستقیم رفتم سمت خیابان داریوش و چند نوع میوه نوبرانه گرفتم و راه افتادم سمت بوشهر.

شب ساعت ۱۰ به بوشهر رسیدم. بعد از پرس و جو متوجه شدم عباس اون شب آلت هست.

زود پیداش کرد.

لبخندش شبیه آفتابِ حوالی ظهرِ یه روز برفی بود. انگار سردی دلم و گرفتگیِ حالم رو عوض کردم. بغلش کردم. همدیگر رو بوسیدیم. همون حس همیشگی. شاید هم قوی‌تر.

حس دوست داشتن بی‌مرز، تمام وجودم رو فرا گرفته بود.

گفت: «چه کردی بالام جان. این همه میوه چرا؟»

گفتم: «برای شما گرفتم».

خندید و گفت: «رفیق شیرازیِ مهربون من».

کمی از میوه‌ها رو شستم و بقیه رو بین نگهبان و بچه‌های اونجا پخش کردیم.

عباس اون شب برام کلی صحبت کرد.

از شرایط تجهیزات جنگ و این‌که با توجه به تحریم هیچ تسلیحاتی به ما فروخته

نمی‌شه. می‌گفت بعضی از ادوات جنگی مثل موشک فینیکس^۱ رو باید حتی المقدور ذخیره کنیم.

گفت: «باید در کلاس‌ها و آموزش‌ها بچه‌های خلبان رو ببریم به سمت اینکه بیشتر از مسلسل یا MV استفاده کنن».

وقتی با خوشحالی از اینکه خلبان پیروان^۲ چند روز پیش تونسته ۲ هواپیما میراژ رو با کمک مسلسل و مهارتش در جنگ هوائی مجبور به شیرجه در آب کنه چشماش برق می‌زد.

من هم گفتم: «خبر دارم و بسیار لذت بردم از این موضوع».

ما در جنگ یاد گرفتیم که بسیاری از قطعات رو لازم به خرید نداریم و میشه با نوعی مهندسی معکوس و تکنیک‌های خاص، مثل پره‌های چندم موتور هواپیما رو تعمیر و جایگزین کرد.

پایگاه اصلی هواپیماهای F۱۴ اصفهان بود. ولی با توجه به درگیری‌های هوائی بر سر نفت‌کش‌ها در خلیج فارس و سمت خارک و اندکی بندرعباس، یک گردان هوائی F۱۴ به بوشهر منتقل شده بود.

اون زمان هواپیماهای عراق عمدتاً از مسیر کویت به سمت خارک و اسکله‌ها حمله

۱. موشک هواپه‌هوای مجهز به رادار دوربرد است که در جنگنده‌های اف-۱۴ نصب و استفاده می‌شود. این موشک تا حدود ۱۶۰ کیلومتر برد، حداکثر سرعت ۵ ماخ، وزن ۴۵۰ تا ۴۷۰ کیلوگرم و قطر ۳۸۰ میلی‌متر دارد.
۲. امیرسرتیپ خلبان محمد اسماعیل پیروان (۱۳۳۰ ه‌ش، مشهد) از خلبان‌های تاثیرگذار در جنگ ایران و عراق.

می‌کردن. عباس و خلبان رستمی عموماً آلرت بودن و مخابرات و پشتیبانی پدافند
 قرارگاه رعد هم با حضور ستاری و غلامی در حال انجام وظیفه بود.

فصل نهم

اشتیاق آخرین پرواز

تابستان سال ۱۳۶۶ بود که با مساعدت‌های انجام شده تعدادی از فرماندهان نیروهوایی به همراه خانواده عازم حج تمتع شده بودند.

مصطفی هم با همسرش رفت.

خانم حکمت همسرعباس هم رفت و قرار بود عباس هم به اون‌ها ملحق بشه.

با توجه به شرایط خاص پایگاه دزفول و اینکه من تازه فرمانده پایگاه دزفول شده بودم، من به اون سفر نرفتم.

روزهای ابتدائی مرداد ماه بود. دمای هوای شهر دزفول و پایگاه به ۵۰ درجه می‌رسید. حتی شب‌ها گرمای طاقت‌فرسائی داشت.

نصفه شب تلفن منزل زنگ خورد.

بچه‌هام خواب بودن.

تلفن رو سریع برداشتم، عباس بود.

گفت: «سلام حبیب جان».

خندید و گفت: «چرا بیداری؟!»

گفتم: «بیدارم که تلفن شما رو جواب بدم».

گفت: «خوبی برادر؟ اهل و عیالت خوبن؟»

گفتم: «خوبن. منم صدای شما رو که می‌شنوم خوبِ خوبم».

گفت: «می‌خوام برم همدان وسیله داری؟»

احساس کردم منظورِ عباس اینه که با من بیا.

لحن بیانش اینطور بود.

منم سریع گفتم: «شرط داره عباس جان. باید منو با خودت ببری».

تلفن رو قطع کردیم و من منتظر اومدن عباس شدم.

از زیباترین حس‌های دنیا انتظاره؛

انتظار دیدن یک دوست...

انتظار تمام شدن یک جنگ...

انتظار رسیدن به هدف...

اگر چه «الانتِظَارُ أَشَدُّ مِنَ الْمَوْتِ»^۱ ولی انتظاری که برای رسیدن به مطلوب باشه

می‌تونه بسیار لذت‌بخش باشه.

ساعت حدود چهارصبح عباس رسید. با آقای دربندسری اومده بود.

انگار به محض قطع کردن تلفن حرکت کرده بود.

۱. (رنج) انتظار سخت‌تر از مرگ است. این جمله را در موردی گویند که کسی انتظار کسی یا خبری را بَرَد.

با اشتیاق و خوشحالی دعوتش کردم به داخل منزل.

آروم صحبت می‌کردیم که بچه‌ها بیدار نشن.

شب خاصی بود.

صدای اذان صبح با دل هر مومنی بازی می‌کرد. شبیه افتادن قطره‌ی آب از شیری

که چکه می‌کنه توی حوض وسط حیاط به دلِ آدم تلنگر می‌زد.

به عباس گفتم: «کاش با ملیحه خانم رفته بودی».

گفت: «این‌جا کار داریم حبیب جان».

گفتم: «جای مصطفی هم خیلی خالیه».

گفت: «خدا خواسته الان مصطفی اون‌جا باشه و من و تو این‌جا».

عباس اون شب یه جور خاصی حرف می‌زد.

رفتم داخل آشپزخانه چند تا تخم مرغ نیمرو کردم و آوردم و شروع به خوردن

صبحانه کردیم.

بعد هم سریع و آماده شدم و رفتیم به سمت خط پرواز.

آفتاب داشت کم کم از شرق پایگاه سرک می‌کشید و طلوع می‌کرد.

گرگ و میش هوا پُر از خوف و رجاء بود.

دلَم حالت نیم‌بندی داشت. هم از کنار عباس بودن شاد بودم. هم از طرفی حرفاش

و نوع حرکاتش به دلَم دلهره می‌داد.

به سمت همدان پرواز کردیم.

خلبان پرواز ما خلبان هادیان بود و عباس کنارش نشسته بود. من هم پشت سرشون نشسته بودم.

ارتفاع زیادی نداشتیم و یه جورایی حرکات هواپیما مطابق با جاده‌ی زمینی بود. با لبخند و طعنه به هادیان گفتم: «همدان مستقیم هست چرا چپ و راست می‌ری؟»

هادیان با چشم اشاره کرد که عباس داره هواپیما رو کنترل می‌کنه. حرکات عباس عجیب و دلهره‌آور بود. یه نوع حالت خلسه عاشقانه داشت. که کاملاً هم هوشیار بود.

انگار قرار بود اتفاقی بیافته.

رسیدیم همدان.

عباس توی راه چند بار گفت و وقتی رسیدیم هم تکرار کرد.

می‌گفت: «حبیب! جای مصطفی خیلی خالیه».

منم گفتم: «عباس جان! اگه مصطفی نیست. خدای مصطفی هست و با ماست». تا عصر مشغول کارهای هماهنگی و اداری و بازدید بودیم. شب قرار شد خلبان‌ها همه جمع بشن، قرار بود عباس صحبت کنه.

مثل همیشه حرفاش رو با آیه‌ای از قرآن شروع کرد. اما اون شب از نظر من لحن عباس شبیه وصیت کردن بود.

سفارش نماز اول وقت و اینکه همه‌ی کارها و امور باید برای خدا باشه رو چندین

بار در جملاتش تکرار کرد.

من صدای عباس رو می‌شنیدم و کلماتی رو که بیان می‌کرد و جسته و گریخته درک می‌کردم. اما از شدت دلهره نمی‌تونستم روی حرفاش تمرکز کنم.

صحبت‌هاش تمام شد و از خلبان‌ها خواست که برن سرِ کار و وظیفه‌شون. بعد من رو صدا زد. یه گوشه‌ی دنج رفتیم.

از شدت دلهره صدای قلبم رو به خوبی می‌شنیدم. انگار قلبم بیرون پیراهنم می‌زد. گفت: «حبیب جان! تو خیلی زحمت کشیدی. رفیق شفیق من بوده و هستی». دستم رو گرفته بود و صحبت می‌کرد.

گفت: «حبیب، من تمام تلاشم رو برای سربلندی اسلام و ایران کردم». بعد در مورد آموزش قرآن به سلما دخترش صحبت کرد و از بار مسئولیت زندگیش که روی دوش ملیحه بوده برام گفت.

یه دفترچه‌ی کوچک داشت. که کارهای روزمره و بعضی نکات مهم رو داخلش یادداشت می‌کرد.

از جیب پیراهنش دفترچه رو در آورد. ورق زد و به من بعضی نکات رو نشون داد. با دلهره گفتم: «عباس چرا این حرفا رو می‌زنی؟!». گفت: «فقط گوش کن».

هر بار که با عباس حتی تلفنی صحبت می‌کردم. یا نگاهش می‌کردم در هر حالی که بودم آرامش می‌گرفتم.

اما این بار خودِ عباس هم نمی‌تونست آروم کنه.

گفت: «گفتم که بهت یه وام ۸۰۰ هزار تومنی بَدَن».

گفتم: «من وام نمی‌خوام این حرفا چیه می‌زنی برادر؟!»

اون شب تا خود صبح پلک نزدِم. حرکات عباس، حرفاش و لحنِ رهایی که داشت، از ذهنم چیزی رو می‌گذروند که جرات فکر کردن بهش و بیانِش رو نداشتم. بالاخره صبح شد.

صبح زود عباس منو صدا کرد و گفت: «حبیب آماده شو. باید با هم جایی بریم». سریع آماده شدم و حرکت کردیم. رفتیم شیروان و در مرکز پدافند با امیر غلامی و سایر رزمنده‌ها نشست برنامه‌ریزی جنگی برگزار کردیم. عباس رو به غلامی کرد و گفت: «توپ و ضدهوایی و اسکای گارد همه باید فردا شلمچه باشه.»

من گفتم: «عباس این چند روز طول می‌کشه».

سرش رو آورد سمت گوشم و آروم گفت: «چیزی نگو، می‌دونم ولی اینجوری می‌گم که حداقل تا دو سه روز دیگه برسن».

بعد از جلسه برگشتیم همدان توی مسیر زیاد صحبت نکردیم.

بالاخره از چیزی که می‌ترسیدم پیش اومد. عباس منو صدا زد.

گفت: «شما باید بری دزفول».

گفتم: «من همین جا در خدمت شما هستم».

لبخندی زد و دستش رو گذاشت روی شونه‌ام با آرامش و لحنی مهربان گفت: «راه ما از هم جداست».

دلم شبیه سقوط آزاد خلبان‌ها ریخت.

گفتم: «عباس من کنارت می‌مونم».

گفت: «شما فرماندهی پایگاه دزفولی باید سر جایگاهت باشی».

گفت و برای انجام کارهایش رفت.

من هم رفتم سمت اتاقم در مهمان‌سرای همدان.

انگار به بچه‌ها سفارش کرده بود، شرایط رو به گونه‌ای کنن که با من مجدد روبرو نشه.

من اومدم جلوی ورودی مهمان‌سرا نشستم تا موقع خروج عباس رو ببینم.

بعد از ساعتی با ماشین اومد. بلند شدم که برم سمتش. دستش رو از ماشین بیرون کرد و با سر و دست اشاره کرد که برو.

اون آخرین باری بود که چشم‌های مهربونش رو دیدم.

نیمه مرداد ۶۶ اون سال روز عید قربان بود، با خلبان نادری به منظور شناسائی با یک فروند هواپیما F۵ از تبریز پرواز کرد و پس از انجام عملیات توسط ضد هوایی، در مرز، از ناحیه سر مجروح و شهید شد.

حق به حق دار رسید.

ولی شهادت عباس ۳۷ ساله موج عجیبی در دل رزمنده‌ها داشت. تمامی فرمانده‌های ارتش و سپاه از خبر شهادت عباس که اسطوره‌ی صلابت و سادگی بود متقلب شدن.

فصل دهم

آن روز آسمان ابری تر از ابری بود

بعد از کربلای پنج و پیروزی‌های قاطعانه ایران، عراق به بمباران‌های شیمیائی به صورت پراکنده رو آورد.

درگیری‌های پراکنده در شلمچه و فاو و مناطق غرب و عملیات‌های موردی متعدد، شرایط رو روز به روز برای خلبان‌های پایگاه شکاری دزفول سخت‌تر می‌کرد. از طرفی استمرار جنگ و تداوم صحنه‌های فجیع و پرکشیدن رفقا، بی‌قراری‌های من رو تشدید می‌کرد.

چند مرتبه که در حال پرواز بودم، بمباران شیمیائی توسط هواپیماهای عراقی رو به چشم خودم از آسمون دیدم.

یک روز در مقر گُلف، آقای هاشمی و محسن رضائی از من خواستند تا پروازی به روی شلمچه و چند نقطه غرب کنم و گزارشی از نقاط مرزی و جاده‌های منتهی به اهواز بدم. من در هنگام پرواز صحنه‌های دلخراش و دل‌آزاری رو از ناجوانمردی‌های دشمن دیدم و از بمباران‌های شیمیایی گزارش کردم.

اواخر اسفند ۱۳۶۶ عملیات والفجر ۱۰^۱ در مناطق حلبچه، سردر بندی خان و سلیمانیه عراق شکل گرفت.

شاید بزرگترین فاجعه انسانی جنگ و عظیم‌ترین جنایت رژیم بعث در منطقه حلبچه و بمباران شیمیائی که حدود ۵۰۰۰ کشته بی‌گناه رو در برداشت، رخ داد.

نیروی هوائی و سپاه تمرکز دفاعی رو از مناطق جنوب و فاو به سمت غرب مثل نوسود و سلیمانیه عراق آورده بودن.

اگر چه در عملیات کربلای ۱۰^۲ حدود ۱۲۰۰ کیلومتر خاک عراق تصرف شد، اما کمی بعد بخشی از مناطق عراق در جنوب فاو رو که در اختیار ما بود از دست دادیم. جنگ در کردستان شرایط خاص و متفاوتی داشت. به دلیل کوهستانی بودن، نقش هوانیروز پُررنگ‌تر از قبل بود و در بسیاری از مناطق کوهستانی که امکان پرواز هواپیما نبود هلی‌کوپترها نقش تعیین‌کننده‌ای بر عهده داشتن.

صحنه‌های دلخراش بمباران‌های شیمیائی، شستشوی اجساد با ماشین‌های

۱. این عملیات در تاریخ ۲۴ اسفند ۱۳۶۶ به منظور تصرف شهر حلبچه و بخش‌هایی از خاک عراق و دستیابی به یک برتری سیاسی، طراحی و اجرا شد و در تاریخ ۲۹ اسفند ۱۳۶۶ با تصرف منطقه‌ای به وسعت ۱۰۲۰۰ کیلومتر مربع شامل شهرهای حلبچه، خرمال، بیاره و طوبله از سوی نیروهای ایرانی، پایان پذیرفت. در این عملیات ارتش عراق، اقدام به بمباران شیمیایی حلبچه نمود، که به کشته شدن حدود ۵ هزار نفر از افراد غیرنظامی انجامید.

۲. این عملیات تهاجمی گسترده سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، در خلال جنگ ایران و عراق بود، که به مدت ۱۱ روز، در بهار ۱۳۶۶ در حوالی روستای ماووت، در استان سلیمانیه، عراق توسط نیروی زمینی سپاه پاسداران و با مشارکت نیروهای اتحادیه میهنی کردستان عراق انجام شد.

آتش‌نشانی، افزایش تعداد اسرا و شهدا اگر چه سبب می‌شد عزم دفاع ملی ما راسخ‌تر و قوی‌تر بشه، اما این نکته قابل کتمان نبود که از دست دادن انسان‌های کامل و شایسته‌ای همچون عباس بابائی و سایر شهداء ضایعه جبران‌ناپذیر و دردناکی بود که به صورت فرسایشی روی روحیه همه‌ی ما تاثیر می‌گذاشت.

امام جام زهر را سرکشید و قطعنامه مورد پذیرش ایران قرار گرفت. چند روز بعد در روزهای ابتدائی مرداد ۶۷ خبر رسید منافقین هجوم سراسری رو از مسیر سرپل ذهاب آغاز کردن و از مرز عراق وارد ایران شدن. انگار به سمت کرخه پیش‌روی کرده بودن.

قرارگاه رعد را به سرعت در پایگاه شکاری همدان تشکیل دادیم. من، منصور و مصطفی بدون فوت وقت، هماهنگی‌های لازم رو کردیم و موشک‌های ضد رادار هم در پایگاه شکاری همدان فعال شدن. هواپیماها از پایگاه دزفول، همدان و مهرآباد تهران برای بمباران مواضع سازمان مجاهدین خلق و نیروهای نفوذی شروع به پرواز کردن.

فانتوم‌ها و سایر هواپیماها در مدت چهار روز حدود ۱۲۰ سورتی پرواز انجام دادن. من و مصطفی مثل همیشه در صف اول پرواز و حمله بودیم. در همون چهار روز بیشتر از ۳۶۰ هزار پوند بمب بر مواضع منافقین بارید.

در نهایت با قدرت برنامه‌ریزی علی صیاد شیرازی^۱ و هماهنگی سپاه و هوانیرو

۱. علی صیاد شیرازی (۲۳ خرداد ۱۳۲۳ - ۲۱ فروردین ۱۳۷۸) فرمانده اسبق نیروی زمینی ارتش جمهوری اسلامی ایران و عضو شورای عالی دفاع ملی بوده‌است. او

و پشتیبانی خیره‌کننده نیروی هوایی با محوریت قرارگاه رعد، نسخه‌ی عملیات مرصاد^۱ پیچیده شد و چند هزار کشته و منهدم شدن تجهیزات جنگی، نتیجه هجوم ناجوانمردانه منافقین برای آن‌ها بود.

خیلی از رزمنده‌ها، خلبان‌ها، بچه‌های جهاد و فنی مهندسی و تمام کسانی که سال‌ها در جنگ زندگی کردن و جنگیدن حال و هوای جبهه‌ها و عملیات‌ها همچون نقشی ماندگار بر صفحه زندگی‌شون نقش بسته و گذر زمان نتوانسته اون حس و حال‌ها رو کمرنگ کنه.

اگرچه چهره‌ی شهرها، خیابان‌ها، کوچه‌ها و حتی پایگاه‌ها تغییر کرده بود. اما مسیر قلب‌های رزمنده‌ها و خیابان‌ها و شاهراه‌های دلشون مثل قبل بود و همه به سمت مقصد شهادت متمایل بودن.

مسیر، مسیر عشق بود و هدف تا همیشه سربلندی ایران و پیروزی اسلام.

فرهنگ شهادت طلبی در تک تک سلول‌های همه‌ی مردم آب و خاک ایران

زاده روستای کبودگنبد شهرستان درگز استان خراسان رضوی بود. صیاد شیرازی از فرماندهان جنگ ایران و عراق بود. او، پس از ۳۲ سال خدمت در یگان‌های مختلف نیروی زمینی ارتش، در تهران و مقابل درِ منزلش، به دست اعضای سازمان مجاهدین خلق ترور شد.

۱. عملیات مرصاد یا عملیات فروغ جاویدان نام نبردی است که توسط سازمان مجاهدین خلق طرح‌ریزی شد و میان جمهوری اسلامی ایران و سازمان مجاهدین خلق در اواخر جنگ ایران و عراق، در سال ۱۳۶۷ درگرفت. فرماندهی نیروهای ایرانی در این عملیات بر عهده صیاد شیرازی و فرماندهی مجاهدین خلق در این ماجرا مسعود رجوی بود. پس از چند روز درگیری در نهایت نیروهای ارتش ایران بر سازمان مجاهدین خلق پیروز شدند. تعداد زیادی در این نبرد کشته شدند.

نهادینه شده بود. ولی حس مرگ، حس منحصر به فردی هست. در نظر من مرگ یکی از زیباترین مخلوقات خداوند هستش. چون مرگ می‌تونه پایان خیلی از جدائی‌ها باشه، مرگ می‌تونه پایان بسیاری از دردهای بی‌درمان باشه، مرگ می‌تونه انتهای خیلی از بی‌عدالتی‌ها باشه و از همه مهمتر مرگ می‌تونه آخر قصه‌ی همه‌ی نرسیدن‌ها و انتظارها باشه.

دی‌ماه سال ۱۳۷۳ بود و چندین سال از جنگ می‌گذشت. منصور و مصطفی زیباترین لحظات کنار هم بودن رو برای من می‌ساختن. نمی‌شد مثلث ما تشکیل بشه و از عباس حرف نزنیم.

منصور فرمانده‌ی نیروی هوایی ارتش بود و مصطفی هم معاون عملیات نیرو، من هم از همون سال ۶۶ فرمانده پایگاه شکاری دزفول بودم.

اون روز به یاد موندنی که هیچ‌وقت یادم نمیره، توی پایگاه شیراز موقع دیدن سان جلوی همه منصور من رو بغل کرد و بوسید.

گفتم: «منصور زشته جلوی پرسنل و سربازها».

گفت: «برادریم، دوستیم».

حس عجیبی داشت.

من هم حال غریبی داشتم. یاد روزهای قبل شهادت عباس و آخرین دیدارمون توی همدان بودم.

منصور گفت: «حبیب جان برو دزفول».

گفتم: «منصور! حال خوب نیست، خواب بدی دیدم».

دلَم می‌خواد برم توی کوه‌های زاگرس تا از همه چیز بی‌خبر باشم.

اصلاً از ذهنم گذشت که از نیروی هوایی بیرون برم. از بس که فکر اون کابوس ذهنم رو آزار می‌داد.

خواب دیده بودم که آسمان ابری و انگار خون پاشیده شده.

صحنه‌ی سقوط هواپیمائی رو دیدم و جابجا کردن جنازه‌ها.

سه شنبه صبح منصور از مقر فرماندهی نیرو هوایی تهران به من زنگ زد.

قرار بود شورای فرماندهان، اواخر هفته آینده در دزفول تشکیل بشه.

خندیدم و گفتم: «منصور این هفته نرو کیش. هفته بعد بیا دزفول براتون ظرف هم هدیه خریدم».

منصور هم با خنده گفت: «این هفته کیش هستیم، هفته آینده خدمت شما».

گفتم: «نمی‌خواستم بگم، من خواب بد دیدم. لطفاً این سفر رو نرو. اصلاً آگه بری منم باهات میام».

گفت: «حبیب جان! هرچی قسمت باشه همون می‌شه. ما مامور به انجام وظیفه هستیم».

توی عالم رفاقت خیلی خودمونی گفتم: «منصور! جانِ مادرت نرو».

مثل همیشه با اون حس پدرا نه‌ای که داشت، اون لحظه آرومم کرد.

خداحافظی کردیم و تماس رو قطع کردیم.

عصر همون روز که دلشوره امانم رو بریده بود به مصطفی زنگ زدم. بعد از سلام علیک و احوالپرسی گفتم: «مصطفی من خواب بد دیدم این سفر رو نرید».

مصطفی که رهاتر از همه‌ی ما بود. چند بیت شعر خوند و آخرش هم بهم گفت: «الخيرُ فی ما وَّقع»^۱.

دو روز برزخی برای من گذشت.

پنج‌شنبه از نماز صبح به بعد دیگه توی حال خودم نبودم. دقیقه‌ها نمی‌گذشت.

انگار ساعت‌ها روی دور کم‌کاری افتاده بود.

خبر داشتیم، منصور و مصطفی به همراه خلبان یاسینی^۲ و شجاعی^۳ و چند نفر دیگه با جتِ استار به کیش رفتن. بعدها فهمیدم اون روز منصور در سخنرانی مراسم افتتاحیه‌ای که در کیش بوده، از آینده‌ی نیروی هوایی و مسیر رو به رشدش صحبت کرده و بعد، از کیش به سمت اصفهان پرواز می‌کنن.

نزدیکای غروب بود. حالم اصلا و ابدا دست خودم نبود. هوا ابری و گرفته بود. دقیقا شبیه دل من. رفتم سمت انتهای پایگاه و از شدت بی‌قراری رفتم وسط زمین‌های

۱. مفهوم این عبارت آن است که هر اتفاقی که برای انسان رخ می‌دهد، خیر او در همان است.

۲. سید علیرضا یاسینی (زاده ۱۵ فروردین ۱۳۳۰ در آبادان - درگذشته ۱۵ دی ۱۳۷۳ در اصفهان) سرتیپ خلبان اف-۴ فانتوم نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و معاون هماهنگ‌کننده و رئیس ستاد آن نیرو از ۱۰ اسفند ۱۳۷۲ تا ۱۵ دی ۱۳۷۳ بود. ۳. سرلشگر احمد شجاعی از هم‌زمان شهید ستاری و در حادثه سقوط هواپیما به شهادت رسید.

زرعی. انتهای پایگاه سوار کمباین شدم. نمی‌فهمیدم چیکار دارم می‌کنم. فقط دلم می‌خواست زمان سپری بشه.

انگار توی دلم غوغا بود. همش منتظر شنیدن خبر بدی بودم. برگشتم خونه، مغرب بود، نماز خوندم.

به همسرم گفتم: «من می‌رم داخل اتاق بخوابم».

گفت: «حبیب چرا این قدر بی‌قراری؟»

سرم رو تکیه دادم و حرفی نزد.

هواپیمای منصور و مصطفی ساعت حدود ۱۰: ۸ از اصفهان به سمت تهران پرواز می‌کنه. البته خلبان از صبح در حال پرواز و بسیار خسته بوده. کمتر از بیست دقیقه بعد به دلیل مشکل درب، هواپیما مجبور به برگشت به سمت اصفهان می‌شه و چون ارتفاع اصفهان حدود ۵۰۰۰ پا و ارتفاع تهران حدود ۳۸۰۰ پا هست و قاعدتا ارتفاع بر مبنای تهران تنظیم شده بود ذهن خلبان در مورد نشستن در اصفهان به جای تهران درست عمل نمی‌کنه. همین موضوع سبب سقوط در حوالی جاده نائین و یزد می‌شه و هواپیما در اون هوای ابری که دید مناسبی نداشته حدود ۲۰ کیلومتری فرودگاه اصفهان به زمین می‌خوره.

تلفن زنگ خورد.

از خواب پریدم و دویدم سمت تلفن.

آقای قشقائی بود. با اشک و آه فریاد زد: «منصور رفت، مصطفی رفت ...».

باورم نبود که خوابم تعبیر شده باشه. بی اختیار تلفن رو قطع کردم.
سریع با اضطراب زنگ زدم پُست فرماندهی.
خبر واقعیت داشت.

گاهی در زندگی از وقوع اتفاقی می ترسی و دلهره داری. اما همون اتفاق در همون زمان که باید بیافته، می افته. سال های سال افسوس و حسرت می خوری که چرا نتونستی یا نشد که جلوی وقوعش رو بگیری. نمی دونم شاید به قول مصطفی در آخرین جمله اش، که به من گفت، واقعا، الخیر فی ما وقع.

سالروز تولد هانیه دخترم بود. ۶ بهمن ۷۳ که با اعتماد رهبری به من فرمانده نیروی هوایی ارتش شدم.

خیلی ها مثل من نمی دونستن نیروی هوایی بدون عباس، بدون منصور، بدون مصطفی و بدون همه خلبان و پرسنلی که دیگه بین ما نبودن به کجا خواهد رسید.
اما وقتی هواپیمای صاعقه^۱ که ساخت کشور خودمون بود پرواز کرد و من از روی خط پرواز به عنوان فرمانده نیروی هوایی نظاره گر پروازش بودم. تا حدی جواب سوال اون روز خودم رو به خودم دادم، که شاید پرنده ها از آسمان برن، اما مسیر پرواز و پرواز همیشه باقی خواهد ماند.

۱. صاعقه هواپیمای جت جنگنده ساخت ایران است. در این هواپیما از بدنه هواپیمای اف-۵ استفاده شده است. تفاوت ظاهری این هواپیما با اف-۵ وجود دو سکان عمودی V شکل است که برای ایجاد توانایی لازم برای مانورپذیری بهتر جنگنده صورت گرفته است. هواپیمای جنگنده صاعقه، احتمالاً ۱۰ تا ۱۵ درصد بزرگ تر از هواپیماهای اف-۵ است.

خیلی‌ها بعد از جنگ از من این سوال رو کردن و صدها بار از ذهن خود من این سوال عبور کرد. که واقعا پیروز و فاتح اصلی جنگ تحمیلی کدوم کشور بوده؟
 زمانی که در ششم مهرماه سال ۷۶ از آقای سنائی و سورنا^۱ فرزند منصور و من برای طراحی و ساخت هواپیمای آذرخش تقدیر شد و من از توی جایگاه به پرچم سرافراز کشورم که در نهایت آرامش، اقتدار و صلح به اهتزاز درآمده بود نگاه می‌کردم با تک تک سلول‌های بدنم "جاء الحق و ذهب الباطل إن الباطل كان زهوقا"^۲ را حس کردم.

پایان

۱. سورنا ستاری معاون علمی و فناوری رییس جمهور در دولت یازدهم و فرزند سرلشگر شهید منصور ستاری .
 ۲. قرآن کریم ، آیه ۸۱ سوره اسرا. (حق آمد و باطل نابود شد آری باطل همواره نابودشدنی است)

ضمائم



جمعی از خلبانان (شهید اردستانی - شهید بیگ محمدی و حبیب بقایی)



مراسم پرواز و رونمایی هواپیمای جنگنده آذرخش (حبیب بقایی - سورنا ستاری - مرحوم سنایی در محضر رهبری)



سفر به پاکستان (آقای شهیدی سفیر ایران - حبیب بقایی)



حجت الاسلام شهیدی - حبیب بقایی



آمادگی پرواز - ایالت متحده آمریکا



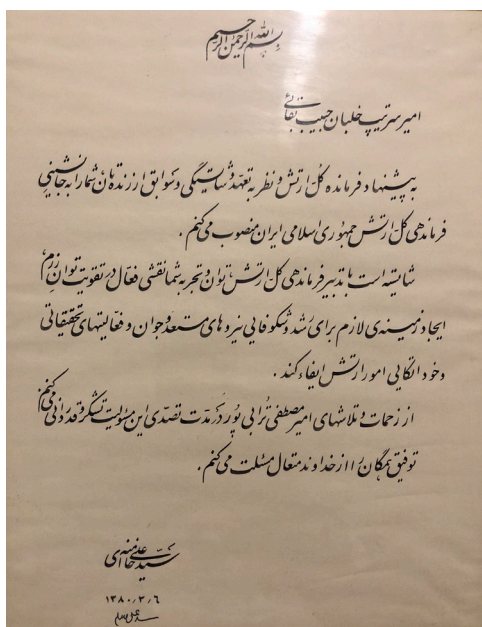
حبیب بقایی و احمد ختک فرمانده نیرو هوایی پاکستان



بازدید از پاکستان و تصمیم برای ساخت موتور هواپیما



آمادگی پرواز - دزفول - حبیب بقایی



حکم



در محضر رهبری

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

تیمسار سرتیپ خلبان حبیب بقائی

نیروی هوائی ارتش جمهوری اسلامی ایران در دوران پانزده ساله اخیر و بویژه در طول جنگ تحمیلی افتخارات بیشماری در دفاع از انقلاب کبیر و میهن عزیز خود به دست آورده و بحق، درخشیده است. نقش شهدای بزرگوار نیروی هوائی در پیشرفت همه جانبه این نیرو و فداکاریها و ایثارگریهای آن بسی آشکار و تعیین کننده است، و در این میان تأثیر مدیریت شجاعانه و مبتکرانه و سرشار از تلاش و پیگیری شهید عزیز سر لشکر منصور ستاری انکار ناپذیر است.

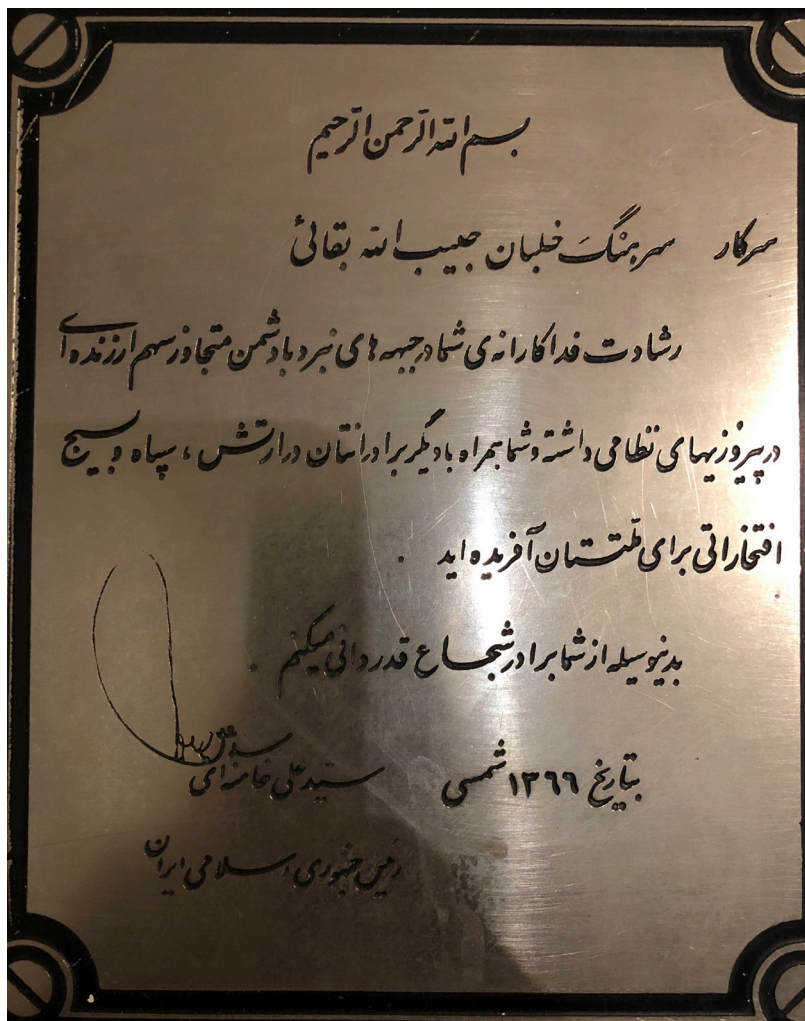
اکنون همراه با تجلیل و سپاس فراوان از آن عزیز و دیگر همکاران عالیمقام و شهیدش شما را که شخصیتی برجسته در نیروی هوائی و برخوردار از لیاقت و مدیریت و ایمان و اخلاصی پرشور و شجاعتی تحسین انگیز می باشید به فرماندهی نیروی هوائی ارتش جمهوری اسلامی ایران منصوب می کنم.

انتظار دارم که در هر دو بخش: افزایش کارآئی آن نیرو و سازندگیهای همه جانبه‌ای که در زمان فرمانده فقید آغاز شده است، تلاش و کوششی قوی و همراه با نوآوری مبذول دارید و روحیه انقلابی و معنوی‌ای را که بعمدالله همواره بر آن نیرو حاکم بوده کاملاً تقویت نمایید.

توفیق شما و دیگر همکارانتان و همه‌ی کارکنان نیروی هوائی را از خداوند متعال مسئلت می کنم.

سیدعلی خامنه‌ای
فرمانده
۱۳۷۳/۱۱/۶

حکم



تقدیر توسط آیت الله خامنه‌ای رئیس جمهور وقت



جمعی از خلبانان پایگاه شکاری دزفول



آمادگی پرواز - حبیب بقایی - آمریکا



سرلشکر شهبازی - آزاده شهید لشکری - حبیب بقایی



صف شهدا - شهید ستاری - حبیب بقایی - شهید اردستانی - شهید یاسینی و ...



شهید ستاری - شهید اردستانی - حبیب بقایی



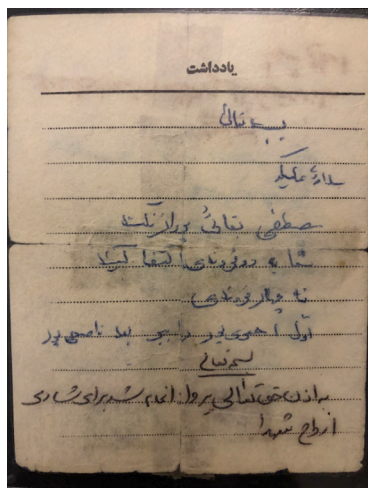
شهید ستاری - حبیب بقایی



شهید ستاری - حبیب بقایی



دریافت نشان از رهبری با حضور محسن رضایی، سرلشکر شهبازی، سرلشکر فیروز
آبادی، شهید ستاری



دست‌نوشته شهید عباس بابایی:

مصطفی بقایی پرواز نکند

شما به دو فروندی اکتفا کنید

اول احمری پور را ببر بعد ناصحی پور

پاسخ حبیب بقایی:

بسمه تعالی

به اذن خدای متعال پرواز انجام شد برای شادی روح شهید

شهید بابایی زمانی که فرمانده قرارگاه رعد بود مکرر تاکید داشت حبیب بقایی که فرمانده پایگاه امیدیه بود شخصا پرواز نکند و این دست‌نوشته را قبل از عملیات کربلای ۵ نوشت و به شهید مصطفی اردستانی داد ولی حبیب بقایی با توجه به نیاز پرواز می‌کردند.

