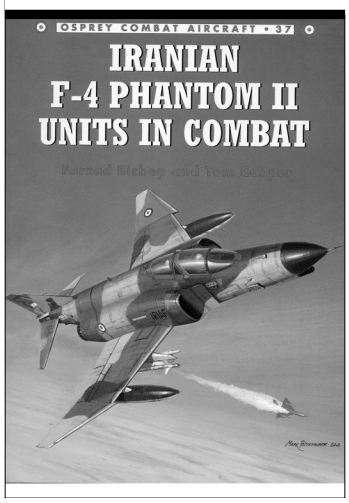
هواپیماهای "اف-۴" ایران در جنگ تحمیلی

نویسندگان: فرزاد بی شاپ و تام کوپر

معرفی و نقد: محمود یزدان‌فام*

Farzad Bishop and Tom Cooper, Iranian F-4 Phantom II Units in Combat, Oxford: Osprey Publishing, 2003, P. 100.



۱. مقدمه

جنگ ایران و عراق یکی از طولانی ترین جنگ ها در قرن بیست بود. این به لحاظ ماهیتی جنگی متعارف و منطقه‌ای محسوب می شود که دو طرف اصلی آن ایران و عراق- از تمام توان و ظرفیت نظامی خود برای رسیدن به پیروزی و مقابله با طرف مقابل بهره گرفتند. در این جنگ هر سه نیروی کلاسیک زمینی، دریایی و هوایی دو کشور درگیر بودند و آنها در جهت رسیدن به هدف همدیگر را یاری می کردند. نیروهای مسلح دو کشور به لحاظ نوع سلاح های سازمانی، رهنامه نظامی و راهبردهای جنگی و عملیاتی با یکدیگر متفاوت بودند. به طور کلی ارتش عراق با توجه به شاخص های فوق بیشتر یک ارتش شرقی محسوب می شد و ارتش ایران نیرویی کاملاً غربی بود. جدا از تحولاتی که انقلاب اسلامی در نیروهای مسلح ایران به وجود آورد و یا تأثیر ضرورت های جنگی در گرایش بیشتر عراق به تهیه برخی از سلاح های خود از کشورهای غربی، رویارویی این دو کشور در عمل به معنای رویارویی دو نوع سلاح تولیدی در دو بلوک شرق و غرب بود. هر چقدر عملکرد نیرویی مبتنی بر سلاح و فن آوری بود این تفاوت بیشتر آشکار می شد. در نیروی هوایی و نیروی دریایی تفاوت مزبور آشکار بود. نیروی هوایی دو کشور جدا از نیروی انسانی فعال در این حوزه عرصه رویارویی سلاح ها و هواپیماهای تولیدی غرب در برابر هواپیماهای تولیدی شرق بود. فانتوم های ایران در برابر میگ ها، سوخوهای روسی و میراژهای فرانسوی قرار داشت و نبرد آنها نشان دهنده میزان کارآیی آنها در برابر یکدیگر بود.

یکی از موثرترین جنگ افزارهای موجود در خدمت ارتش ایران هواپیمای جنگنده فانتوم بود. در دو دهه ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ هواپیمای اف ۴ با فن آوری پیشرفته تر هم به بازار آمد. این هواپیما نتیجه دانش بشری پیشرفته در حوزه هواپیماسازی بود و در دهه بعد هم همچنان توانایی خود را نشان داد و تا آغاز قرن جدید یک پنجم از ۵۱۰۰ هواپیمای تولیدی در نیروی هوایی کشورها در حال خدمت بود. آنها به سلاح های فراوانی مجهز هستند و از ظرفیت بالایی برخوردارند. اما جدا از پیچیدگی این هواپیما و توانایی تسلیحاتی آن چیزی که موجب شگفتی تحلیل گران و ناظران شده است عملکرد این هواپیما در ایران و در دوره بعد از انقلاب اسلامی است که روابط تولیدکننده و مصرف کننده به صورت کامل قطع شد. در طول جنگ ایران و عراق هواپیماهای فانتوم ۲ نه تنها به صورت موثری فعال بودند، بلکه از سوی خدمه هواپیماها به شکل بسیار فعالی پابرجا نگه داشته شدند. ارتش ایران

* عضو هیئت علمی پژوهشکده مطالعات راهبردی

بعد از اسرائیل بیشترین تعداد از این هواپیماها را در اختیار داشت.

هر چند در مورد تاریخ خدمات و توسعه انواع هواپیماهای فانتوم مقالات و کتاب های زیادی به رشته تحریر درآمده است، اما عملکرد آنها در جنگ ایران و عراق به صورت راز سر به مهر باقی مانده است و در این مورد کتاب و مقالاتی چندانی منتشر نشده است. کتاب حاضر می کوشد گوشه ای از توانایی ها و عملکرد خلبانان ایرانی را در استفاده از ظرفیت ها و فن آوری های پیچیده این هواپیماها در جنگ ایران و عراق تشریح کند. برخی از خدمه و خلبانان این هواپیماها همچنان در قید حیات هستند و می توانند در گشوده شدن این راز سر به مهر به ما کمک کنند. اهمیت موضوع در مورد ایران بیشتر است. پیروزی انقلاب اسلامی و تحولات بعد از آن موجب شد که روابط ایران و آمریکا قطع شود و اراده خدمات پشتیبانی به این هواپیماها از سوی آمریکا منتفی گردد. در این حالت پرسش این بود که آیا جنگ افزارهای پیشرفته آمریکایی از جمله هواپیماهای فانتوم ۲ می توانند عملیاتی باقی بمانند؟ و در جنگ ایران و عراق که به شدت مورد نیاز ایران بود به پروازهای خود ادامه دهند و مأموریت هایشان را به خوبی به سرانجام برسانند؟ در مورد تحویل این هواپیماها به ایران و تجهیز آنها در دوره بعد از انقلاب شایعه های زیادی وجود دارد.

۲. محتوای کتاب

در این کتاب نویسنده سعی می کند ضمن بررسی این موضوعات در یک روند تاریخی عملکرد نیروی هوایی ایران را با تأکید بر توانایی های هواپیماهای فانتوم ۲ توضیح دهد. او تشریح می کند که ایرانیان چگونه بدون ارتباط با تولیدکنندگان این هواپیماها توانستند در جنگ با عراق از آنها استفاده کنند. در این راستا روایت های گوناگون و دست اولی از اقدامات خلبانان ایران ارائه می شود. این روایت ها نشان می دهند خلبانان ایرانی در چه شرایطی به چنین اقدامات غیرقابل باوری دست زده اند. وقتی جنگ تحمیلی آغاز شد آنها همه مسایل و مشکلات را به کنار نهاده و متأثر از وطن پرستی و آموخته های تجربی خود به دفاع از میهن خود پرداختند.

این کتاب از یک مقدمه و پنج فصل تشکیل شده است. در این پنج فصل نویسنده می کوشد بر اساس روند سیر حوادث و رویدادها، تحولات جنگ و نقش و عملکرد نیروی هوایی ایران به ویژه هواپیماهای فانتوم ۲ را تشریح کند. فصل نخست به توان نیروی هوایی و جایگاه فانتوم ۲ در آن می پردازد. حوادث آغازین جنگ و هجوم عراق به ایران موضوع مباحث فصل ۲ است. حملات متقابل ایران به اهداف عراق و بمباران پایگاه های هوایی عراق و زیرساخت های این کشور مباحث فصل ۳ را تشکیل می دهد. دو فصل ۴ و ۵ به حوادث هوایی ایران و عراق در دوره ۶ ساله بعد از بیرون شدن نیروهای عراقی از خاک ایران و ورود نیروهای غربی به خلیج فارس و درگیر شدن ایران با آنها اشاره دارد. در دو پیوست آن عملیات های موفق این هواپیماها در جدول و مشخصات هر یک از این هواپیماها بیان شده است. در زیر به اختصار محتوای فصول آن طرح می شود.

ایران سال ۱۳۵۹، در آستانه تهاجم نظامی عراق به ایران ۵۲۰ فروند هواپیمای جنگنده مدرن داشت که اغلب آنها به تازگی دریافت شده بودند. یک صد هواپیمای ترابری، و حدود ۶۰ فروند بالگرد، جنگ افزارهای دیگر نیروی هوایی ایران بودند. کارکنان نیروی هوایی ایران ۱۰۰۰۰۰ نفر بود که ۵۰۰۰ خلبان کیفی آموزش دیده سرمایه گرانقدری برای آن محسوب می شد.

در جریان انقلاب اسلامی روند نوسازی نیروی هوایی ایران متوقف شد. ماهیت ضدآمریکایی انقلاب اسلامی دیگر اجازه نداد که روابط و پیوندهای گذشته ایران و آمریکا در زمینه های گوناگون از جمله تأمین و تجهیز نیروی هوایی ایران پابرجا بماند. زمامداران جمهوری اسلامی ایران بر این باور بودند که ایران دیگر نیازی به هواپیماهای آمریکایی و خدمات پرهزینه بعد از فروش را ندارد. استقلال ایران نباید خدشه دار شود. در سایه فضای ضدآمریکایی و استقلال خواهی به وجود آمده برخی از قراردادهای تسلیحاتی دو کشور از جمله خرید هواپیماهای پیشرفته اف ۱۶ از آمریکا لغو شد.

اما با آغاز تهاجم گسترده عراق به خاک ایران، مقامات سیاسی ایران دریافتند که نیروی هوایی و تجهیزات پیشرفته و نیروی انسانی آموزش دیده آن می تواند نقش مهمی در مقابله با تجاوز دشمن ایفا کند. نیروی هوایی در آغاز جنگ

و بعد از آن به نیرویی تأثیرگذار در دفاع از کشور تبدیل شد و هواپیماهای فانتوم و به ویژه هواپیماهای اف ۴ جایگاه ارزشمند خود را به دور از هرگونه شک و شبهه‌ای نشان دادند.

در آغاز جنگ، ایران سه نسخه متفاوت از فانتوم ۲ به نام‌های F-4Ds29، F-4Es162 و RF-4Es را در خدمت داشت که ستون فقرات نیروی هوایی ایران را شکل می‌دادند.

اف-۴دی نخستین نوع از فانتوم بود که بین سال‌های ۱۹۶۸ تا ۱۹۷۰ به ایران ارسال شد و تا ۱۹۸۰، ۲۹ فروند از آنها در خدمت بودند که در دو یگان در پایگاه شهید نوژه نزدیک همدان استقرار داشتند. این هواپیماها به بمب‌های هدایت‌شونده لیزری و رادار و سیستم هشداردهنده (RHAWS) مجهز هستند. هواپیماهای اف-۴ای با نیازهای ایران سازگاری بیشتری داشتند. هواپیماهای اف-۴ای در پایگاه‌های مهرآباد تهران، بوشهر و بندرعباس مستقر بودند. نوع سوم از فانتوم ۲ به هواپیماهای فانتوم شناسایی یا آراف-۴ای معروفند که بین سال‌های ۱۹۷۱ تا ۱۹۷۹ به ایران ارسال شدند و به برخی از تجهیزات بسیار پیشرفته مجهزند. از این هواپیماها ایران تنها ۱۶ فروند در اختیار دارد. آنها ابتدا توسط نیروی هوایی آمریکا هدایت می‌شدند و سپس به نیروی هوایی ایران واگذار گشت. در کل در طول دهه ۱۹۷۰ سه نوع از هواپیماهای اف-۴ به ایران تحویل داده شد و سیستم انواع قدیمی این هواپیماها ارتقاء سیستم داده شدند. هواپیماهای شناسایی مأموریت‌هایی را در مرزهای ایران و شوروی در راستای نیازهای آمریکایی‌ها انجام می‌دادند. برخی از این هواپیماها در انجام مأموریت‌های خود دچار آسیب شده و از رده خارج شدند. بعد از پیروزی انقلاب اسلامی ایران از مجموع ۱۹ تا ۲۰ هواپیمای شناسایی تنها ۱۱ تا ۱۲ فروند از هواپیماهای آراف-۴ای عملیاتی بودند.

همه یگان‌های فانتوم ۲ ایران تحت نظر فرمانده دفاع هوایی ایران بودند. همچنین این فرماندهی چهار اسکادران F-14As و ۱۲ اسکادران Fs/F-5A/E را تحت کنترل داشت.

در سال ۱۹۸۰ زیرساخت‌های لازم برای پشتیبانی از هواپیماهای فانتوم ۲ هنوز کامل نشده بود. یک بخش از این تأسیسات پشتیبانی در فرودگاه مهرآباد قرار داشت. هر چند در دهه ۱۹۷۰ ایران تلاش کرد که این زیرساخت‌ها را به سرعت به پایان برساند اما تا زمان انقلاب تنها زیرساخت‌های اف-۴ها کامل بودند. به رغم فقدان زیرساخت کامل برای تعمیر و نگهداری فانتوم ۲ و تجهیزات آنها، ایران از این هواپیماها در دهه‌های ۱۹۷۰ و به ویژه ۱۹۸۰ بهره فراوانی برد. در زمان انقلاب برخی از قطعات این هواپیماها به ویژه سیستم پیشرفته رایانه ای آن ناپدید شد و جمهوری اسلامی ایران با مشکلاتی روبرو بود. با شروع جنگ تغییراتی در پایگاه‌های هواپیماهای اف-۴ای به وجود آمد. در بهار ۱۹۸۱ برخی از هواپیماها برای حمایت نزدیک از نیروها به پایگاه وحدتی اعزام شدند. هرچند در جریان انقلاب چند فروند از هواپیماها آسیب دیدند و تعدادی از کارکنان آن به ویژه در جریان کودتای نوژه دستگیر و یا با مشکلاتی روبرو شدند اما شرایط فنی فانتوم‌های ایرانی اساساً بعد از انقلاب همچنان خوب ماند و آنها در زدن ضربه به دشمن و حمایت از نیروهای خودی موثر بودند. در آغاز جنگ، ۸۰ درصد از توان هوایی ایران قادر به پرواز بودند. خلبانان و کارکنان نیروی هوایی با توجه به شرایط و نیازهای جدید پست سازمانی خود را تغییر داده و با تأکید بر وفاداری به وطن، خودشان را با شرایط جدید سازگار ساختند.

اما هنوز نیروی هوایی از شوک تغییر نظام سیاسی به طور کامل رهایی نیافته بود، رژیم صدام به صورت گسترده پایگاه‌های نیروی هوایی را به همراه سایر تأسیسات و زیرساخت‌های حیاتی کشور هدف حملات گسترده خود قرار داد. عراق در دو موج با ۱۹۲ و ۶۰ فروند به ۸ پایگاه اساسی نیروی هوایی ایران حمله کرد. تعدادی از هواپیماهای اف ۴ که در فرودگاه مهرآباد در بیرون از آشیانه پارک شده بودند آسیب دیدند. اما در کل راهبرد عراق در از بین بردن نیروی هوایی ایران در یک حمله غافلگیرانه به نتیجه نرسید و نیروی هوایی ایران در این حمله آسیب چندانی ندید. نخستین اقدام نیروی هوایی ایران پس از چند دقیقه با هواپیمای فانتوم بود که هواپیماهای میگ ۲۳ را تحت تعقیب قرار دادند.

هر چند هنوز نیروی هوایی ایران درگیر حملات هوایی گسترده عراق به پایگاه‌های نیروی هوایی و نبردهای ناشی از گشت هوایی بودند، اما کارکنان و خلبانان نیروی هوایی در دو پایگاه نوژه و بوشهر تمهیدات لازم را برای انجام حمله تلافی جویانه گسترده به عراق را تدارک دیدند. آنها دو

ساعت بعد از حمله گسترده عراق به ایران، آماده انجام نخستین مأموریت خود علیه عراق شدند و دو تا از مهمترین پایگاه‌های عراق به نام پایگاه الرشید در جنوب بغداد و شعیبه در نزدیکی بصره را که محل استقرار هواپیماهای میگ ۲۱، میگ ۲۳ ام اس و میگ ۲۳ بی ان بودند، بمباران کردند.

با گذشت چند ساعت از حمله عراق به ایران، فرماندهان سه پایگاه هوایی بوشهر، نوژه و مهرآباد در همان روز حمله عراق تشکیل جلسه دادند و ضمن بررسی طرح‌های گوناگون در مورد دادن پاسخ قاطع به حملات عراق، در بمباران همه پایگاه‌های نیروی هوایی عراق مصمم بودند. با خروج از شوک حمله گسترده عراق به ایران، نیروی هوایی ایران ۱۴۰ فروند هواپیمای جنگی خود را برای حمله به اهدافی در داخل عراق آماده کرد. صدها بمب و موشک بر هواپیماها سوار شدند و خلبانان نسبت به طرح حمله توجیه شدند. در این حمله ۱۲۰ فروند فانتوم ۲ و ۲۰ فروند اف۵ای/اف از پایگاه تبریز و وحدتی دزفول شرکت داشتند. آنها با عبور از خط پدافندی عراق مراکز مهم و پایگاه‌های نیروی هوایی عراق را به شدت بمباران کردند. در این حمله ایران سه فروند فانتوم که دو مورد آنها اف۴ای بود به همراه چهار نفر از اعضای نیروی هوایی را از دست داد.

بعد از حمله موفقیت آمیز بیش از ۱۴۰ فروند هواپیمای ایران به اهداف عراقی، نیروی هوایی ایران کوشید تا در روز بعد نیز عملیات هوایی ایران تکرار شود. بار دیگر هواپیماهای فانتوم ۲ ایران از پایگاه‌های مهرآباد، بوشهر و نوژه پرواز کردند و علاوه بر پایگاه‌های هوایی عراق تأسیسات نفتی عراق در موصل و زبیر را بمباران کردند. حملات هوایی ایران در روز سوم جنگ نیز ادامه یافت و این بار اهداف عراقی در نزدیکی کوت هدف حمله قرار گرفت. در روزهای بعد هم این حملات با شدت کمتری تداوم یافت و خلبانان ماهر و شجاعی چون دوران، یاسینی، محققی و اقدام با استفاده از هواپیماهای فانتوم اهداف زیادی را در داخل عراق و جبهه‌های جنگ هدف قرار دادند. آنها در اطراف آبادان و خرمشهر به نیروهای زرهی عراق حمله کرده و تلفات زیادی را بر آنها وارد کردند. آنها بارها در آسمان عراق با هواپیماهای میگ ۲۵ عراق درگیر شدند و از این درگیری‌ها سرفراز بیرون آمدند.

درآمدهای نفتی در دوره جنگ برای هر دو کشور و تأمین نیازهای جنگی و پشتیبانی از نیروهای مسلح در جنگ اهمیت حیاتی داشت. ایران به دلیل سواحل گسترده در خلیج فارس و دوری از عراق در وضعیت مناسبی در صدور نفت داشت. با آغاز جنگ مسیر خلیج فارس برای صدور نفت عراق بسته شد و این کشور نفت صادراتی را از طریق خط لوله ترکیه و سوریه و حامیان عرب خود به بازارهای جهانی ارسال می کرد. نیروی هوایی ایران در صدمه زدن به این خطوط نقش اساسی داشت.

هواپیماهای اف-۴ و اف-۵ ایران بارها پل ها و تأسیسات نفتی و خطوط انتقال نفت عراق به ترکیه را هدف حملات ویرانگر خود قرار دادند و بارها در قطع ارسال نفت عراق به ترکیه موثر بودند. برای نمونه یک بار فرمانده ارشد نیروی هوایی ارتش با ۱۸ نفر از خلبانان فانتوم در جلسه‌ای تصمیم گرفتند که با ۹ فروند هواپیما به تأسیسات نفتی عراق حمله برند. هواپیماهای شناسایی آراف-۴ای هدف ها را شناسایی کردند و تنها مشکل در انجام این مأموریت دوری هدف و نیاز به سوخت بود. سوخت گیری در آسمان کرمانشاه انجام شد و با همه خطراتی که داشت این هواپیماها به هدف نزدیک شدند و ضمن عبور از خط آتش گسترده نیروهای عراق به هدف نزدیک شدند و هدف های مورد نظر را بمباران کردند. اما سوخت آنها برای بازگشت به مرزها کافی نبود. آنها با انجام اقدامات تاکتیکی مثل رها کردن مخزن سوخت اضافی به منظور کاهش وزن و افزایش سرعت، پرواز در سطح پائین خود را به خاک ایران رساندند و آنها به دلیل اینکه سوخت کافی برای رسیدن به پایگاه خود نداشتند به رغم همه خطراتی که داشت در وسط جاده‌ای به زمین نشستند.

آنها مأموریت های سخت و پرمخاطره دیگری را در طول جنگ انجام دادند که حمله به بغداد یکی از آنها بود. هنوز از آغاز جنگ یک ماه نگذشته بود که فرماندهی نیرو بمباران کاخ های ریاست جمهوری و مقر حزب بعث در بغداد را ارائه کرد. خلبانان موضوع را بررسی و هواپیمای فانتوم در پایگاه مهرآباد برای شناسایی آماده پرواز شد. خلبان بهرام یکانی از خلبانان برجسته نیروی هوایی این مأموریت را با همه مخاطرات انجام داد. وی ضمن عبور از خطوط پرآتش ضدهوایی و موشک های سام به بغداد رسید. دو هواپیمای میگ به دنبال آن بودند اما او توانست مأموریت

شناسایی را به خوبی انجام دهد و با انجام مانورهای ماهرانه از دسترس هواپیماهای عراقی خارج شود. چهار روز بعد از برگشت یکانی از مأموریت شناسایی هواپیماهای فانتوم ایران آماده انجام مأموریت شدند. آنها برای رسیدن به اهداف خود باید از خطوط مختلف آتش عبور می کردند. اطراف بغداد به دلیل اینکه اغلب صنایع و مراکز مهم نظامی و سیاسی عراق در آنجا قرار داشت به شدت حفاظت می شد. یکی از هواپیماهای ایرانی اف ۴دی هدف موشک سام یا موشک میگ ۲۳ قرار گرفت و خدمه آن دستگیر شدند. اما هواپیماهای دیگر توانستند با جستن از آتش ضدهوایی و موشک های دشمن اهداف عراقی را بمباران کنند و به آنها آسیب جدی وارد سازند. آنها در این حملات ضمن درگیر شدن با ضدهوایی و موشک های زمین به هوای عراقی با هواپیماهای میگ هم درگیر می شدند.

یکی دیگر از اهدافی که در اوایل جنگ هدف حملات هوایی ایران قرار گرفت سامانه های پرتاب موشک های کرم ابریشم عراق در سواحل خلیج فارس بود. عراق با استقرار چند سامانه موشکی در شبه جزیره فاو کشتی های در حال رفت و آمد به بندر امام خمینی در شمال خلیج فارس را هدف حمله قرار می دادند. خلبانان ایرانی مأموریت یافتند که این سامانه موشکی را به همراه برخی دیگر از تأسیسات برقی بصره را هدف حمله قرار دهند. خلبان اقدام و خلبان یاسینی این مأموریت را به عهده گرفتند. هواپیمای خلبان یاسینی در حین انجام مأموریت بر فراز خاک عراق هدف حمله موشکی قرار گرفت که با انجام مانوری مانع اثابت کامل آن به هواپیما شد و توانست هواپیمای صدمه دیده را با تنی زخمی به خاک ایران بیاورد و زمانی که هواپیما فرود آمد، بدن یاسینی غرق در خون بود.

حملات ایران صرفاً علیه مراکز و تأسیسات نظامی و صنعتی در داخل عراق نبود، فانتوم ۲ ایران در جلوگیری تجهیزات و جنگ افزارهای دشمن در جبهه های جنگ نیز قابل توجه بود. برای نمونه در همان ماه های اول جنگ چندین بار تانک ها و توپخانه عراق را در جبهه های جنگ هدف هوایی قرار داده و به آنها آسیب جدی رسانده و مانع اساسی در پیشروی آنها در خاک ایران ایجاد کرد. منطقه جوفیر در نزدیکی اهواز شاهد حمله هواپیماهای ایرانی به زرهی و توپخانه عراق بود که مطمئناً در به تأخیر انداختن پیشروی آنها به سوی آبادان و خرمشهر موثر بود. هرچند نمی توان آن عملیات را کاملاً موفق ارزیابی کرد.

هواپیماهای فانتوم ۲ علاوه بر مشارکت در بمباران هدف های داخل عراق و انهدام زیرساخت های عراقی و جنگ افزارهای این کشور در جبهه های جنگ در عرصه دریایی هم فعال بودند. آنها بعد از تثبیت نسبی اوضاع جبهه ها دست به طراحی عملیات های جدیدی زدند. یکی از مهمترین عملیات هایی که در آن نیروی هوایی و دریایی به صورت مشترک به مواضع نیروهای عراقی حمله کردند، عملیات مروارید است. در این عملیات انهدام دو سکوی البکر و العمیه عراق در قسمت شمالی خلیج فارس هدف بود. هواپیماهای اف ۴ در این عملیات فعال بودند. آنها ضمن پشتیبانی از شناورهای نیروی دریایی با هواپیماهای عراقی درگیر شدند و سه فروند از میگ ۲۳ عراقی ساقط کرده و بیش از ۱۲ موشک و قایق تورپدو عراقی را منهدم کردند. در این روز یک فروند از هواپیماهای ایرانی نیز از بین رفت.

طرح حمله به زمین فوتبال بدره که از آن به عنوان پایگاهی برای بالگردهای عراقی استفاده می شد در دستور کار پایگاه نوژه قرار گرفت. فانتوم های ایرانی برای حمله به این پایگاه آماده شدند. در رأس این گروه خلبان احمدبیگی بود. هواپیماهای آنها از مرز گذشته و به آسمان پایگاه عراقی رسیدند. این پایگاه به شدت با موشک های ضدهوایی سام ۷ حفاظت می شد. هواپیماهای ایرانی به هدف حمله کرده و چندین بالگرد موجود در این پایگاه را از بین برده و به آنها آسیب جدی زدند. در این هنگام بود که هواپیمای احمدبیگی هدف موشک قرار گرفت و آتش گرفت که به هنگام سقوط خلبان آن با استفاده از چتر نجات بیرون پرید و دستگیر شد.

چند ماه بعد از آغاز جنگ و متوقف شدن نیروهای عراقی در جبهه های جنگ نیروهای زمینی ایران درصدد انجام عملیات هجومی علیه نیروهای عراقی برآمدند. عملیات هویزه طراحی و به اجرا درآمد. در این عملیات فانتوم های دو پایگاه نوژه و بوشهر شرکت داشتند. آنها به کرار نیروی زرهی و توپخانه عراق را در منطقه هدف حملات گسترده خود قرار داده و تلفات سنگینی را بر آنها وارد آوردند و به نیروی زمینی ایران فرصت دادند که مواضع

خود را در منطقه تحکیم و نیروهای خود را دوباره سازماندهی کنند.

پشتیبانی هواپیماهای ایران از عملیات نیروی زمینی در ماه‌ها و سال‌های بعد ادامه یافت. هواپیماهای اف ۴ ایران از عملیات‌های ثامن‌الائمه برای شکستن حصر آبادان، طریق‌القدس برای آزادی سوسنگرد، فتح‌المبین و بیت‌المقدس برای آزادی خرمشهر با توان بیشتر ادامه یافت. نیروی هوایی مواضع نیروهای عراقی را در منطقه و پشت جبهه بارها بمباران کرد. در دو ماه دسامبر و نوامبر ۱۹۸۱ بیش از ۲۰ فروند میگ و سوخوی عراقی هدف قرار گرفته و نابود شدند. در عملیات فتح‌المبین بخشی از توان دو پایگاه نوژه و بوشهر برای حمایت و پشتیبانی سریع و نزدیک به پایگاه وحدتی در نزدیکی دزفول منتقل شد. در این عملیات نیروی هوایی حملات گسترده‌ای به نیروی زرهی دشمن داشت و در یک مورد یک هنگ توپخانه عراق را به طور کامل نابود کرد.

در اواسط آوریل ۱۹۸۲ نیروهای عراقی در وضعیت بسیار بدی قرار داشتند. آنها اعلام کردند که حاضرند نیروهای خود را از خاک ایران بیرون بکشند. در ۳۰ آوریل ایران عملیات بزرگ خود را با نام بیت‌المقدس برای آزادی خرمشهر آغاز کرد و در طول سه هفته توانست این شهر مهم را از دست نیروهای عراقی آزاد نماید.

با تداوم جنگ و افزایش تلفات عراق از طریق بمباران‌های هوایی، این کشور سامانه دفاع ضد هوایی خود را تقویت کرد. این کشور در اطراف بغداد چندین خط دفاعی با انواع توپ‌ها و موشک‌های ضدهوایی ایجاد کرده بود که عبور از آنها بسیار پرمخاطره بود. در آن زمان مطرح بود که عراق ۹۰۰۰ قبضه موشک ضدهوایی سام در سراسر کشور داشت در حالی که یکی از خلبانان عراقی اعلام کرد که رقم واقعی آنها ۱۸۰۰۰ قبضه است. خلبانان ایرانی در مواجهه با موشک‌های سام از تاکتیک افزایش سرعت و تغییر جهت ناگهانی و هدایت آنها به سوی منبع گرما و منحرف کردن آنها استفاده می‌کردند که هر یک از آنها به مهارت زیاد و قبول خطرات احتیاج داشت.

با وجود خطرات گسترده‌ای که برای هواپیماهای ایرانی وجود داشت خلبانان ایرانی عملیات‌های زیادی در طول جنگ انجام دادند. آنها با پرواز برفراز عراق و عبور از چندین خط ضدهوایی دشمن اهداف خود را بمباران می‌کردند. بمباران پالایشگاه کرکوک در مارس ۱۹۸۲ و خود شهر بغداد در فوریه ۱۹۸۳ از مأموریت‌ها و عملیات‌های به یاد ماندنی نیروی هوایی ایران در طول جنگ بوده است.

حکومت عراق با ایجاد شبکه گوناگون و چند لایه پدافند ضدهوایی در اطراف بغداد آن را دژی غیرقابل نفوذ اعلام و تبلیغ می‌کرد. این کشور در پی برگزاری اجلاس سران کشورهای غیرمتعهد در بغداد بود تا از این طریق وجهه بین‌المللی خود را تقویت و ایران را بیش از پیش منزوی نماید. ایران تنها زمانی می‌توانست مانع برگزاری چنین جلسه‌ای در بغداد شود که آن را ناامن نشان دهد. این مهم بر عهده نیروی هوایی گذاشته شد. خلبانان ایرانی با پذیرش تمام مخاطرات این مأموریت را با موفقیت انجام دادند و این پیام را به جهانیان اعلام کردند که بغداد شهر امنی نیست. پیام ارسال و اثر لازم بر مخاطبین خود گذاشت: در فوریه ۱۹۸۳ محل اجلاس سران کشورهای غیرمتعهد از بغداد به دهلی هند انتقال یافت.

عنوان آخرین فصل کتاب "پایان غم‌انگیز" است. در این فصل نویسنده مروری اجمالی به رویدادها و فعالیت‌های هواپیماهای فانتوم بعد از بیرون کردن نیروهای عراقی از خاک ایران دارد. در اواسط جولای ۱۹۸۲ نیروهای سپاه عملیاتی را به منظور رسیدن به بصره در جبهه جنوب و نیروهای ارتش در جبهه میانی و شمال عملیات محرم و مسلم‌بن عقیل را انجام دادند که هیچکدام از آنها به طور کامل به اهداف مورد نظر نرسیدند. در این عملیات‌ها هواپیماها و بالگرد ایران فعال بودند و جنگ زمین به هوا و جنگ هوایی نیز در جریان بود در این عملیات‌ها تلفاتی به نیروهای عراقی وارد آمد و برخی از جنگنده‌ها و بالگردها هم دچار آسیب شدند. در این جنگ دست کم یک فروند فانتوم ۲ و دو فروند اف۵ ایران سقوط کردند.

بعد از پیروزی انقلاب ایران و قطع روابط با آمریکا، این کشور دیگر حاضر نبود قطعات مورد نیاز هواپیماهای ایران را به ایران بفروشد. موقعی که هواپیماها با مشکلی روبرو می‌شدند، تعمیر و نگهداری آنها بسیار سخت و دشوار بود. متخصصان ایرانی شروع به ساخت و تعمیر این هواپیماها کردند. آنها توانستند در سال ۱۹۸۳ رایانه‌های سیستم پشتیبانی را تعمیر کنند. آنها با بهره‌گیری از برخی

سلاح های تازه خریداری شده ایران، تاکتیک های خود را در برابر سامانه دفاعی عراق تقویت کرده و توانستند چندین سایت موشکی سام عراق را با موفقیت از بین ببرند. تا پایان فوریه ۱۹۸۳، ۲۵ فروند هواپیمای عراقی هدف قرار گرفت و سرنگون شد که چند مورد از آنها توسط فانتوم ۲ انجام شد.

در این سال بار دیگر نیروهای زمینی ایران عملیات نسبتاً گسترده‌ای را آغاز کردند که از سوی نیروی هوای پشتیبانی می شد. هواپیماهای فانتوم در سرکوب نیروی زرهی و توپخانه دشمن نقش خوبی را ایفا کردند، هرچند دستاوردهای زمینی در این عملیات نیز چشم گیر نبود. از تابستان ۱۹۸۳ نیروی هوایی عراق حملات خود را به کشتی های حامل کالا به مقصد بنادر ایرانی را افزایش داد و بر حملات خود به داخل ایران عمق بیشتری بخشید. این حملات موجب شد که نیروی هوایی ایران برای انجام عملیات های متقابل تحت فشار قرار گیرد.

بر اساس معدود گزارش های منتشر شده، سال ۱۹۸۴ سال بسیار بدی برای نیروی هوایی ایران بود. نه تنها توان هوایی آن تقویت نشد، بلکه در اثر استهلاک قطعات و آسیب دیدن هواپیماها توان به تحلیل رفت. این در حالی بود که عراق هواپیماهای پیشرفته بیشتری را از فرانسه دریافت نمود و قدرت هوایی خود را به شدت تقویت کرد. نیروی هوایی ایران برای صرفه جویی در توان خود تاکتیک پروازی خود را تغییر داد و کوشید با دو فروند هواپیما عملیات مورد نظر را انجام دهد. در حالی که نیروی هوایی عراق در هر عملیات چندین هواپیما را به پرواز درمی آورد که شانس بیشتری برای انجام موفقیت آمیز عملیات داشتند.

در سال ۱۹۸۳ عراق پنج فروند هواپیمای سوپراتاندارد فرانسوی دریافت کرد که بر روی آنها موشک های اگزوسه نصب می شد. آنها در مارس ۱۹۸۴ عملیاتی شدند و مأموریت هایی را علیه کشتی های ایرانی در خلیج فارس به انجام رساندند که در آغاز جنگ نفتکش ها نقش مهمی داشت. در همین سال آنها استفاده از خط هوایی فهد را که به عربستان تعلق داشت، آغاز کردند و عراق منطقه جنگی جدید را در خلیج اعلام نمود تا بتواند منطقه بیشتری را در شمال خلیج فارس در کنترل خود داشته باشد.

حملات عراق به پایانه صادرات نفت ایران در خلیج فارس به شدت افزایش یافت. نیروی هوایی ایران به دفاع از پایانه نفتی خارک پرداخت و بارها و بارها با هواپیماهای عراقی بر فراز آب های خلیج فارس درگیر شد و مانع از رسیدن آنها به اهداف مورد نظر شد. افزون بر هواپیماهای عراقی یک بار نیز هواپیماهای ایرانی با هواپیماهای سعودی درگیر شدند. این کشور به تازگی هواپیماهای پیشرفته اف ۱۵ از آمریکا دریافت کرده بودند. در یک مورد درگیری هوایی هواپیماهای سعودی که با هواپیماهای آواکس راهنمایی می شدند، به هواپیمای ایرانی آسیب رسانده و آن را سرنگون کردند. با وجود این فانتوم ۲ در سال ۱۹۸۴ تا مارس ۱۹۸۵ به اسکورت نفتکش ها و کشتی های ایرانی در خلیج پرداخت و از حریم هوایی ایران در برابر تجاوزات عراق محافظت به عمل آورد. به خصوص آنها در اسکورت شناورهای ایرانی از خارک به بنادر ایران در شمال خلیج فارس نقش موثری را ایفا کردند.

در فوریه ۱۹۸۶ نیروی هوایی ایران از عملیات نیروی زمینی در شبه جزیره فاو پشتیبانی به عمل آورد. هواپیماهای فانتوم ۲ ایران به سه پاسگاه هوایی و هوانیروز عراق حمله کرده و چندین هواپیما و بالگرد مستقر در آنها را منهدم کردند. اما در برگشت دو فروند از این هواپیماها به شدت آسیب دیده و سقوط کردند. میراژهای دریافتی از فرانسه توان عراق را در هوا تقویت کرده بود. آنها با فن آوری بسیار پیشرفته با خطر اندکی به هدف نزدیک شده و آن را مورد حمله قرار می دادند.

در سال های پایانی جنگ نیروی هوایی عراق به انواع و اقسام هواپیماهای پیشرفته فرانسوی و روسی مجهز شده بود. این کشور به رغم تلفات هوایی بسیار بالایی که در جنگ داشت بیش از آغاز جنگ هواپیما در اختیار داشت. این هواپیما با حمایت عربستان سعودی و اطلاعات دریافتی از آمریکا بیش از پیش به عملیات می پرداختند و در زدن اهداف ایرانی در خلیج فارس موفق تر عمل می کردند. در این سال های دیگر نیروی هوایی عراق نبود که عمل می کرد، آنها از سوی دو ابرقدرت، فرانسه و کشورهای منطقه به شدت حمایت تاکتیکی و اطلاعاتی می شدند. با وجود این نیروی هوایی ایران همچنان کنترل آسمان خلیج فارس در اختیار داشت و با گشت زنی مانع تحرکات عراق در منطقه می شد.

از سال ۱۹۸۷ فعالیت های آمریکا در خلیج فارس

افزایش یافت و این کشور اطلاعات بیشتری را در اختیار رژیم عراق قرار داد. آنها با ارائه اطلاعات بسیار ارزشمند در شکست عملیات کربلای ۴ و جلوگیری از پیشروی بیشتر نیروهای ایرانی به سوی به بصره در عملیات کربلای ۵ نقش موثری ایفا کردند. به تدریج بر نیروهای آمریکایی در خلیج فارس افزوده شد و تنش میان ایران و آمریکا شدت بیشتری یافت. نیروی هوایی ایران علاوه بر تداوم حملات خود علیه اهداف عراقی ناگزیر بودند در برابر نیروی دریایی و هوایی آمریکا در منطقه از حاکمیت ایران در خلیج فارس دفاع نمایند. برای نمونه در ۸ اوت یک فروند اف ۴ ایران از پایگاه بوشهر با دو فروند هواپیمای اف ۱۴ امریکا که از ناو کانستلیشن (Constellition) برخاسته بودند، مقابله کرد. آنها دو فروند موشک اسپرو به سوی او شلیک کردند که یکی از آنها ناقص عملکرد کرد و دیگری نیز از سوی ایرانیان منحرف شد.

در بهار ۱۹۸۸ مشخص شد که ایران به سختی می تواند به جنگ ادامه بدهد. اقدامات تهاجمی ایران با بن بست روبرو شده بود. در حالیکه عراق از موضع دفاعی بیرون آمده و حالت تهاجمی به خود گرفته بود. اطلاعات ارائه شده از سوی آمریکا نقش مهمی در تغییر وضعیت جبهه ها ایفا کرد. عراق با استفاده از فرصت پیش آمده به شبه جزیره فاو حمله کرده و به سرعت آن را بازپس گرفت. نیروهای ایرانی که در حال عقب نشینی بودند نیاز به پشتیبانی داشتند. نیروی هوایی با بمباران مواضع عراق در فاو این فرصت را فراهم آورد تا آنها بتوانند از این منطقه با هزینه کمتری عقب بیایند. حملات آنها به مناطق دیگر ادامه یافت و بسیاری از مناطقی که ایران طی چند سال به دست آورده بود، پس گرفت. جمهوری اسلامی ایران در ۱۹ جولای ۱۹۸۸ قطعنامه ۵۹۸ سازمان ملل را پذیرفت و جنگ ایران و عراق بعد از هشت سال به پایان رسید.

به طور کلی سه نوع هواپیمای فانتوم ۲ ایران در طول خدمات گسترده ای را برای پیشبرد اهداف ایران در جنگ و جلوگیری از اقدامات نیروی هوایی و زمینی عراق انجام دادند. در دو سال نخست جنگ این هواپیماها بیشترین سورتی پرواز را داشتند و در مابقی شش سال جنگ نیز در حد توان شان فعال بودند. آنها در جلوگیری از هجوم نیروهای عراقی در سال نخست جنگ و پشتیبانی را نیروهای خودی در انجام عملیات نقش مهمی را ایفا کردند. این هواپیماها با پرواز بر فراز عراق و بمباران زیرساخت های نظامی، اقتصادی و صنعتی عراق در تضعیف توان پشتیبانی آن از جبهه های جنگ نقش موثری را ایفا کردند. نیروی هوایی ایران با استفاده از نیروی متخصص و خلاق خود این هواپیماها را تعمیر، نگهداری و از آنها در راستای اهداف نظامی خود استفاده کرد و با وجود صدماتی که در طول هشت سال جنگ متحمل شدند، همچنان ستون فقرات نیروی هوایی ایران را تشکیل می دهند.

۳. سخن پایانی

این کتاب به بررسی اجمالی بخشی از نیروی هوایی ایران در جنگ ایران و عراق می پردازد و تلاش ها و خلاقیت ها و اقدامات متهورنه خلبانان ایرانی را در دفاع از کشور و مقابله با تجاوزات دشمن به اختصار شرح می دهد. نویسنده که خود یکی از این خلبانان فداکار ایران در طول جنگ است و از نزدیک درگیر جنگ بوده اطلاعات با ارزشی از توان هوایی ایران، مشخصات و ظرفیت های فانتوم ۲، خلبانان و عملکرد آنها در طول جنگ دارد کوشیده است که به سبک تاریخی روند تحولات را در قالب زمان رویدادها بیان کند و تصویری از حوادث و اقدامات هواپیماهای فانتوم ۲ ترسیم نماید. این کتاب به دلیل اشراف نویسنده بر موضوعات و رویدادها و نقل داستان وار حوادث از جذابیت خوبی برخوردار است.

در همین حال تعلق خاطر نویسنده به بخشی از نیروی هوایی ایران موجب شده است که نقش و عملکرد سایر یگان ها و هواپیماهای ایران در جنگ نادیده گرفته شود و یا به سرعت از حوادث مربوط به آنها عبور شود. بررسی همه جانبه نقش نیروی هوایی ایران از یک سو و توجه دقیق به توان نیروی هوایی عراق می توانست در نشان دادن جایگاه نیروی هوایی ایران در جنگ بسیار مناسب تر باشد. نویسنده به نیروی هوایی عراق به شکل حاشیه ای پرداخته است. بررسی توان و ظرفیت های آن در نشان دادن توان و عملکرد نیروی هوایی ایران ضروری به نظر می رسد. این کتاب حاوی عکس های متعددی از خلبانان و هواپیماهای ایرانی است که در دفاع از ایران همه خطرات را به جان خریده و با تمام وجود در راه اعتلا و پیروزی آن کوشیده اند.