



عقاب تیز پرواز

نشست سران جنبش عدم تعهد را یدک کشیده بود. عباس، با شور و شوق وصف ناپذیری در آخرین روز ماه مبارک رمضان سال ۱۳۶۱ به منظور سربلندی وطن عزیزمان، از کودک دلبند و همسر فداکار چشم پوشی می‌کند، و به پرواز ابدی می‌رود، تا به جهانیان ثابت کند که بغداد برای هیچ کس شهر امنی نیست.

روزی که در رسانه‌های داخلی اعلام شد تلاش‌های دیپلماتیک به منظور متقاعد کردن وزیران خارجه کشورهای عضو جنبش عدم تعهد برای جا به جایی نشست سران جنبش از بغداد به مکان امنی ثمر بخش نبوده، ناگهان عباس دوران همچون شیر غران، با لحن شیرین محلی خود فریاد برآورد «صدام غلط کرده... مگر ما مرده‌ایم... به او اجازه نخواهیم داد کنفرانس غیر متعهدها را در بغداد برگزار کند». و دیری نپایید که این سنگر نشین جنگنده شکاری‌های نیروی هوایی که پیش از آن ناوچه‌های نیروی دریایی دشمن و اسکله‌های انتقال نفت عراق را به قعر آبهای نیلگون خلیج فارس فرستاده بود، در آن صبحگاه تاریخی با جانفشانی بی نظیر، دیوارهای آتشین اطراف بغداد را یکی پس از دیگری فرو ریخت و خواب صدام و حامیان بین‌المللی او را آشفته کرد، روحش شاد و راهش پر رهرو باد.

اکنون حدود ۳۲ سال از آخرین پرواز و عروج آسمانی سرلشکر خلبان شهید عباس دوران گذشته است. ولی کارشناسان امور نظامی دنیا نمی‌دانند حماسه بی نظیر او را در دوران هشت سال دفاع مقدس، با چه معیاری بسنجند. اگر چه این سلحشور و قهرمان ملی در کسوت سربازی فداکار در قالب نیروی مقتدر هوایی جمهور اسلامی ایران حضور داشت، اما یک بسیجی به تمام معنی بود که جامه عشق به تن کرد. چرا که «بسیج مدرسه عشق است»، و آن همه حماسه‌های ارزنده و بی نظیر را جز عشق سببی نیست.

عباس دوران برای این که از خود اسطوره‌ای ماندگار در مقاومت و رشادت ملت عزیزمان بسازد، عباس گونه مأموریتی به ظاهر ناممکن پذیرفت و به علقمه زد، که به قول پیشکسوتان نظامی کشورمان از حوزه‌های متعارف نظامی فراتر رفت و زمین لرزه‌ای سیاسی در بغداد به پا کرد که سرانجام ابعاد بین‌المللی به خود گرفت. چه عباس دوران ما در کنار رودهای دجله و فرات در دل دشمن رفت، و نمایندگان کشورهای جنبش عدم تعهد را از سرزمین بین‌النهرین پراکنده کرد، و به موقعیت سیاسی جمهوری اسلامی ایران اصالت و اعتبار دو باره بخشید.

مادران شهیدان عباس دوران، عباس بابایی، حسین خلعتبری، علی رضا یاسینی، محمود اسکندری، مادر منصور، و سایر مادران مکرماه‌های شهدای گرانقدر و مظلوم این سرزمین، همچون ام‌البنین (س)، چه نیکو نام‌هایی برای فرزندان خود برگزیده بودند. همه آن‌ها همچون فرزندان حضرت فاطمه زهرا (س) به دین‌شان و به میهن‌شان و به مقتدای‌شان وفادار ماندند، و ذره‌ای تردید به دل پاک‌شان راه ندادند، و در کربلای قرن پانزدهم هجری به خیل کاروان عاشورائیان پیوستند. این مادران افتخار آفرین، سوگند یاد کرده بودند که فرزندان‌شان، مانند فرزندان ام‌البنین (س) هیچ وقت به خیمه‌ها برنگردند، و ابا الفضل گونه در کنار رود فرات مردانه شهید شوند، تا سرزمین شیر پرور ایران برای همیشه ماندگار و سربلند بماند.

لحظه‌ای سرنوشت ساز در زندگی عباس دوران زمانی فرا می‌رسد که رژیم بعث عراق که در برابر مقاومت جانانه و شور انگیز جوانان فداکار ایران اسلامی در جبهه‌های نبرد زمینی، هوایی و دریایی به شکست مفتضحانه و به بن بست نظامی رسیده بود، و برای کسب حمایت‌های همه جانبه دولت‌های جهان، میزبانی





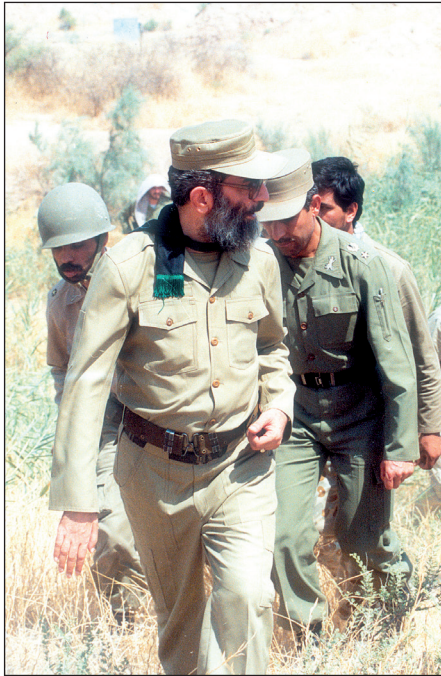
سخنان تاریخی بنیانگذار جمهوری اسلامی در جمع پرسنل نیروی هوایی

دیدار تاریخی پرسنل و خلبانان سلحشور نیروی هوایی با بنیانگذار جمهوری اسلامی حضرت امام خمینی (ره) در نوزدهم بهمن ۱۳۵۷، نماد ولایت‌مداری و پیوند ناگسستنی نیروهای مسلح با رهبری و مردم در بستر انقلاب شکوهمند اسلامی است. هر چند این پرسنل عزیز هنگام ورود حضرت امام (ره) به ایران در دوازدهم بهمن مسئولیت برقراری نظم فرودگاه مهرآباد را بر عهده داشت، اما آن دیدار تاریخی مفاهیم ارزنده‌ای را عینیت بخشید که به مرور زمان در دوران هشت سال دفاع مقدس به روشنی تجلی یافت. کاروان سالار انقلاب اسلامی در آن دیدار، با ایراد بیانات کوتاهی، خلبانان و سایر پرسنل نیروی هوایی را سربازان امام عصر (عج) توصیف کردند که افتخار به بلندای تاریخ جاودانه خواهد ماند. این بیانات را با هم می‌خوانیم:

دوازدهم

و سفارت شوروی. ما می‌خواهیم که مملکت خودمان را خودمان تعمیر کنیم نه یهودی‌ها و اسرائیل. ما می‌خواهیم مملکت‌مان را آزاد کنیم. اختناق در مملکت ما نباشد. ما می‌خواهیم ارتش ما آزاد باشد. اسرائیل در آن تصرف نکند، آمریکا در آن تصرف نکند. درود بر شما که قدر نعمت خدا را دانستید و به دامن قرآن پیوستید. درود بر شما که ترک کردید حکومت طاغوت را و به حکومت الله پیوستید. من امیدوارم که سایر اشخاصی که در آن خدمت هستند، آن‌ها هم وظیفه خودشان را بفهمند و به ملت پیوندند. ما صلاح همه شما را می‌خواهیم. ما می‌خواهیم که شما آزاد باشید. ما می‌خواهیم که مملکت را شما مستقل کنید. ما می‌خواهیم که دیگران نباشند. دست اجانب کوتاه باشد. خداوند نصرت به همه شما عنایت کند. این نهضت را حفظ کنید تا انشاء الله به آخر نقطه و نهایت قیام یک حکومت عدل انسانی اسلامی به جای یک حکومت طاغوتی. والسلام علیکم ورحمة الله وبرکاته.

اعوذ بالله من الشیطان الرجیم. بسم الله الرحمن الرحیم. درود بر شما سربازان امام عصر سلام الله علیه. همان طور که فریاد زدید تاکنون در خدمت طاغوت بودید. طاغوتی که تمام هستی ما را ساقط کرد. طاغوتی که خزاین ما را تهی کرد. طاغوتی که ما را برده خارجی‌ها کرد، و از امروز در خدمت امام عصر سلام الله علیه و در خدمت قرآن کریم هستید. قرآن کریم که سعادت همه بشر را بیمه کرده است. قرآن کریم که هرکس در زیر بیرق آن واقع بشود در دنیا و آخرت سعید است. قرآن کریم که آزادی و استقلال را توصیه کرده است. ما همه تابع قرآن کریم و تابع موازین اسلام و قواعد اسلام هستیم. ما همه از شماها، روحانیت از شماها تشکر می‌کند. امیدواریم که با هم و با پیوستگی به هم بتوانیم این طاغوت‌ها را تا آخر از بین ببریم و به جای آن یک حکومت عدل اسلامی برقرار کنیم که مملکت ما برای خودمان باشد و همه چیز ما به دست خودمان باشد. ما می‌خواهیم که سرنوشت ما را خودمان تعیین کنیم نه سفارت آمریکا



درآمد

مقام معظم رهبری حضرت آیت الله سید علی خامنه‌ای در زمان تصدی مسئولیت ریاست جمهوری اسلامی ایران، به مناسبت عملیات موفقیت آمیز و غرور آفرین سرلشکر شهید خلبان عباس دوران طی پیامی این عملیات حماسی را برگ زرین جدیدی از افتخار و شرف رزمندگان جوانمرد ایران اسلامی در صحیفه پر حادثه جنگ تحمیلی توصیف نمودند. متن پیام به این شرح است:



پیام قدردانی مقام معظم رهبری از عملیات غرور آفرین شهید عباس دوران

جمهوری اسلامی ایران
دفتر ریاست جمهوری

بسم الله الرحمن الرحيم

گزارش عملیات موفقیت آمیز هوایی در تاریخ ۱۳۶۱/۴/۳۰ جهت انهدام هدف‌های نظامی - اقتصادی در قلب قلمرو دشمن بعثی، که به شهادت خلبان شجاع و سربلندما، سرکار سرهنگ عباس دوران انجامید، برگ جدیدی از افتخار و شرف در صحیفه پر حادثه جنگ تحمیلی و جانفشانی‌های رزمندگان جوانمردمان افزود. بی شک خاطره رشادت‌های غرور انگیز تیز پروازان رشید و دلیر نیروی هوایی و دیگر جانبازان ایثارگرم‌ان، داستان راستان تاریخ انقلاب اسلامی خواهد بود و برای فرزندان اکنون و آینده این مرز و بوم حماسه‌های فراموش نشدنی. با تقدیر از پاکبازی شهید سرهنگ خلبان عباس دوران و دیگر شهدای خلبان، این فرزندان شجاع ایران اسلامی. برای بازماندگان و یاران هم‌مرزم آنان صبر شکیب و پیروزی و کامیابی آرزومندم.

سید علی خامنه‌ای

رئیس جمهوری اسلامی ایران

۱۳۶۱/۵/۲



درآمد

بغداد با کمک‌های تسلیحاتی قدرت‌های شرق و غرب به دژ نفوذ ناپذیر تبدیل شده و رژیم عقلی در این زمینه تبلیغات مذبوحانه و دامنه داری را به راه انداخته بود که ایران توان نا امن کردن پایتخت عراق را ندارد. لذا نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی پس از دریافت تصمیم نهایی نظام جمهوری اسلامی مبنی بر اقدام نظامی به عنوان آخرین راه حل برای جلوگیری از برگزاری همایش جنبش عدم تعهد در بغداد کار تدارک طرح عملیات بیسابقه‌ای را آغاز کرد. آنگاه پس دو هفته بحث و بررسی در ستاد نیروی هوایی، یک خلبان شجاع و فداکار شیرازی را به نام سروان عباس دوران که بهترین تجربه رزم هوایی را در دو سال اول دفاع مقدس کسب کرده بود برای اجرای این طرح برگزیده شد. عباس پس از آگاهی از جزئیات این مأموریت بی نظیر، هم‌زمان شایسته خود را برگزید و در سحرگاه عید فطر سال ۱۳۶۱ با پرنده آهنین خود به سوی جاودانگی به پرواز درآمد. او در دفتر یادداشت‌های خود در آستانه این پرواز ملکوئی نوشته بود: «نود درصد احتمال بازگشت وجود ندارد». پس برای آگاهی از مراحل زندگی این راد مرد قهرمان بیابید با ما همگام شوید:

شهید عباس دوران از ولادت تا شهادت

تدوین: حسن خامه یار

کودکی فردی مهربان و بخشنده و دارای روحی بزرگ و ایده‌های والائی بود، و هرچه در اختیار داشت در میان دوستانش تقسیم می‌کرد، و این ویژگی‌ها در سال‌های جوانی ابعاد بیشتری نسبت به خانواده و دوستان نمایانگر شد. در برابر خانواده بسیار فروتن و بردبار بود و هیچ گاه از جاده ادب و نزاکت خارج نمی‌شد. همیشه به فکر پیشرفت و موفقیت خانواده‌اش بود. او انسانی مذهبی و کم حرف، و در عین حال هوشمند بود و هر سخن قانع کننده‌ای را به معنای واقعی کلمه می‌پذیرفت.

نگاه شهید عباس دوران به انقلاب اسلامی

شهید خلبان عباس دوران به پیروزی انقلاب اسلامی به رهبری امام خمینی (ره) و تسریع در تحقق آرمان‌های انقلابی مردم علاقه چشمگیر داشت و همواره این سخن را تکرار می‌کرد که پیروزی انقلاب باعث از بین رفتن خود خواهی‌ها، زشتی‌ها، ذلت‌ها، زورگوئی‌ها، ناجوانمردی‌ها خواهد شد. زیرا راه انقلاب اسلامی به خدا ختم می‌شود، و هر حرکتی در راه خدا به طور مسلم پیروز است. عباس بر این باور بود که انقلاب اسلامی که به رهبری فقیه عادل و عالیقدر در راه اعتلای اسلام و با حضور امت مسلمان و شهید پرور به وجود آمده است، بزرگترین نعمت خدائی برای این کشور و این ملت است. پس چه خوب

هنر خلبانی و پرواز با هواپیماهای بونانزا، تی. سی ۴۱ و تی. سی ۳۷ گردید. در یکی از تمرین‌های ورزشی بر اثر برخورد با زمین از ناحیه پای چپ مصدوم گشت و به مدت ۲ ماه از برنامه پروازی باز ماند. پس از بهبودی دوباره آموزش خلبانی را از سر گرفت و در سال ۱۳۵۲ پس از دریافت نشان خلبانی به ایران بازگشت و به عنوان خلبان هواپیمایی «اف - ۴» در پایگاه یکم شکاری تهران و سپس در پایگاه سوم شکاری (شهید نوژه همدان) مشغول انجام وظیفه شد.

در خصوص ویژگی‌های اخلاقی و معنوی و دلبستگی‌های عباس دوران برخی از اعضای خانواده و بستگان نقل کرده‌اند که ایشان از مراحل

● در خصوص ویژگی‌های اخلاقی
● و معنوی و دلبستگی‌های ملی
● عباس دوران برخی از بستگان
نقل کرده‌اند که ایشان از مراحل
کودکی فردی مهربان و بخشنده
و دارای روحی بزرگ و ایده‌های
والائی بود. او انسانی مذهبی
و در عین حال هوشمند بود
و هر سخن قانع کننده‌ای را
می‌پذیرفت

شهید عباس دوران فرزند محمد ابراهیم دوران روز بیستم مهر ماه سال ۱۳۲۹ در محله سر دزک شیراز در یک خانواده مذهبی در شهر تاریخی و قهرمان پرور شیراز دیده به جهان گشود، و با آمدن این نوزاد شادای و شور خانه کوچک و با صفای خانواده را پر کرد. پدر و مادر با شوق فراوان نام حضرت ابو الفضل العباس (ع) را بر نوزاد نو رسیده خویش نهادند، و مادر به تربیت فرزند بر مبنای اصول و اعتقادات دینی همت گماشت، تا جوان شجاع و برومندی تقدیم جامعه کند. او دومین فرزند خانواده‌ای بود که هفت فرزند پسر و یک دختر داشت. آنگاه نسیم دل انگیز ایمان دست این نوجوان را گرفت و به سوی دبستان صدرا... دبیرستان سلطانی... و مسجد بغدادی رهنمون کرد. عباس پس از گذراندن مراحل شیرین کودکی و نوجوانی در زادگاهش، و طی مرحله دبستان، در سال ۱۳۴۸ موفق به اخذ مدرک دیپلم طبیعی از دبیرستان سلطانی شیراز شد. در همان سال به استخدام مرکز فرماندهی آموزش هوایی شیراز درآمد، و در سال ۱۳۴۹ به دانشکده خلبانی نیروی هوایی راه یافت و پس از گذراندن دوره مقدماتی پرواز در ایران در سال ۱۳۵۱ برای تکمیل دوره خلبانی به آمریکا اعزام شد.

عباس دوران ابتدا در پایگاه لکلند دوره تکمیلی زبان انگلیسی را گذراند و سپس در پایگاه کلمبوس در ایالت می سی سی پی موفق به آموختن

کجایی؟ چرا جواب نمیدی؟ پاسخی نشنید، به طرف اتاقش آمد و در زد و پرسید: عباس، چرا درو بستی؟
عباس آهسته گفت: نرگس تنهام بذار... حالم خوش نیست.
همسر: می‌خواهی بریم دکتر؟
عباس: نه می‌خوام یک کم استراحت کنم. تنهام بذار.

همسرش هیچ وقت او را تا این حد غمگین و بی حوصله ندیده بود. نتوانست از او دست بکشد. از پشت در گفت: عباس درو باز کن؟ حالا چرا در رو به روی خودت بستی؟ می‌خواهی بگم پدرت بیاد؟ می‌خواهی داداشت رو خیر کنم؟ با کسی حرفت شده؟ آخه دلم ترکید، حرف بزنی! در رو باز کن؟ عباس با پرخاش گفت: «نه، گفتم نه! تنهام بذار می‌خوام کمی استراحت کنم».

همسرش آرام و قرار نداشت. مدام جلوی در اتاق قدم می‌زد و دل شوره داشت. عباس استراحت مختصری کرد و سپس آلبوم عکس‌هایش را گشود. به عکس‌های پروازی‌اش خیره شد. عکس‌هایی که از کالج آمریکا که با جو آستین آمریکایی استاد خلبانش گرفته بود. عکس‌های بچه‌های دانشکده. عکس‌های اولین پرواز سلو و آخرین عکس در یک رزمایش هوایی که به دریافت یک قبضه اسلحه مفتخر شده بود.

می‌خواست این عکس را از آلبوم بیرون آورد و ریز ریز کند. همین عکس باعث اخراج او شده بود. نگاهی به اسلحه که به دیوار آویخته شده بود انداخت. ای لعنتی! آن را باعث همه بدبختی‌هایش می‌دانست، تاکنون گلوله‌ای هم از آن شلیک نکرده بود، تاکنون جان حیوان و پرنده‌ای را نگرفته بود و فقط به عنوان دکور از آن نگهداری می‌کرد.

سرانجام عباس با التماس همسرش در اتاق را باز کرد و ماجرای اخراجش از نیروی هوایی را برایش بازگو کرد. نرگس در حالی که همه چیز را از دست رفته می‌دید، برای روحیه دادن به عباس با لهجه شیرین شیرازی گفت: عباس حالمو راحت شدی! ناراحت نباش. خواست خدا این بوده و مطمئن باش در این کار حکمتی است. تو چیزی رو از دست ندادی. این کار نشد، یک کار دیگه. تو این مملکت تنها چیزی که فراونه کاره!

چند روزی از این جریان گذشت و عباس در یک شرکت داروسازی مشغول به کار شد، اما دل در گرو پرواز داشت. او حسابدار شرکت شده بود و هیچ علاقه‌ای به شغل تازه‌اش نداشت. روزی در حال نوشتن شعری در دفتر خاطراتش بود که صاحب داروخانه سر رسید و به شعری که بر صفحه کاغذ نوشته بود نگاه کرد:

چه خوش است حال مرغی که قفس ندیده باشد
چه نکوتر آن که مرغی ز قفس پریده باشد
پروبال ما شکستند و در قفس گشودند
چه رها چه بسته مرغی، پروبال شکسته باشد.
صاحب داروخانه لبخندی زد و با نگاه معنا داری

عباس دوران بر این باور بود که انقلاب اسلامی که به رهبری فقیه عادل در راه اعتلای اسلام و با حضور امت مسلمان و شهید پرور به وجود آمده، بزرگترین نعمت خدائی برای این کشور است. پس شایسته است برای ریشه کنی استکبار جهانی کاری کنیم که دست نیاز به سوی ابر قدرت‌های غارتگر دراز نکنیم

هنوز چند ماه از آغاز ازدواج عباس نمی‌گذشت که در اجرای لایحه قانونی مربوط به تعدیل پرسنل سازمان ارتش، توسط تیم پاکسازی در فهرست کارکنان تبدیلی قرار گرفت و از خدمت برکنار شد. یکی از اتهامات او دریافت نشان و اسلحه شکاری از مسئولان وقت بود که به علت جدیت در انجام وظیفه به او پیشکش شده بود و این مدال لعنتی باعث بدبینی جمعی متظاهر و سرانجام باعث اخراج او از نیروی هوایی شد.

عباس دوران مدت کوتاهی از نیروی هوایی دور شد، اما او عاشق پرواز بود. پرواز تمام زندگی‌اش بود. آن روز پس از رهایی، همچون پرنده‌ای شکسته بال برای آخرین بار از پایگاه خدا حافظی کرد و راهی بیابان شد. حال خوشی نداشت. گذشته زندگی‌اش در تصاویر ذهنی مبهم و درهم و برهم همچون تابلویی در پیش چشمانش نقش بسته و تمام افکارش را به خود معطوف کرده بود. بدون اینکه بخواهد بی هدف مسیر نامعلومی را طی می‌کرد. به این می‌اندیشید که انسان‌ها چه ناعادلانه متهم می‌شوند و این اقدام را در مورد

خود نوعی بی انصافی و بی رحمی پنداشت. می‌اندیشید چرا گروهی از انسان‌ها به راحتی فدای امیال و غرض ورزی گروه دیگری می‌شوند. به این می‌اندیشید چرا گروهی بازیچه دیگران قرار می‌گیرند. اما جواب مناسبی برای آن نمی‌یافت.

انقلاب اسلامی تازه پیروز شده و شیرازه امور به هم ریخته بود. در آن شرایط گوش شنوایی به اعتراضات نبود و اکثر افراد تقریباً با یک چوب رانده می‌شدند. البته در این موارد کسی مقصر نبود و معمولاً نفس هر انقلابی چنین است که ارزش‌های هر نظام پیشین برای حاکمیت جدید ضد ارزش محسوب می‌شود. آن روز وقتی عباس به خود آمد که دید مسافت زیادی را بی‌هدف پیموده است. وقتی به منزل رسید، به اتاق مطالعه رفت و در راه روی خود بست. همسرش چند بار او را صدا زد: عباس، عباس،

است که برای ریشه کنی استکبار جهانی کاری کنیم که دست نیاز در زمینه‌های اقتصادی و صنعتی به سوی ابر قدرت‌های غارتگر دراز نکنیم. شایسته است در همه امور به خصوص در تعمیرات و ساختن قطعات یدکی هواپیماها تا رسیدن به درجه خود کفائی خودمان کوشش کنیم. باید ثابت کنیم که یک مسلمان متعهد هیچ گاه زیر بار زورگویی و چپاول گری غارتگران جهانی نخواهد رفت.

خلبان محمود اسکندری هم‌رزم شهید عباس دوران که در سحرگاه روز سی‌ام تیر سال ۱۳۶۱ به اتفاق یکدیگر به وسیله جیب نظامی به سوی آشیانه هواپیماها می‌رفتند تا در دقایق آتی عملیات حمله به الدوره را آغاز نمایند، با لبخند به عباس گفت: «الحق که قدر تو رو نمی‌دونن، سوار جیب شو بریم». عباس با شنیدن این جمله به یاد روزهای بعد از پیروزی انقلاب اسلامی افتاد. به یاد روزهایی که همه در تلاش بودند تا از دستاوردهای انقلاب پاسداری نمایند. اما عده‌ای مغرض، تنگ نظر و از خدا بی خبر هم وجود داشتند که در صدد ایجاد تنش و بحران در جامعه بر آمده بودند، و با داعیه اسلام خواهی در حقیقت تیشه به ریشه اسلام و انقلاب می‌زدند و این عوام فریبی را کمتر کسی می‌دانست. چرا که با پیروزی انقلاب همه چیز دستخوش آشفتگی و بی نظمی شده بود.

گروه‌های چپگرا و منافق با شعار ایجاد ارتش بی طبقه توحیدی به آشوب و اغتشاش و نا امنی دست زده بودند، گروهی با انحلال ارتش و گروهی با ایجاد ارتش خلقی و گروهی نیز با خصومت شخصی قصد ترور شخصیتی مسئولان، فرماندهان و خلبانان را داشتند که عباس یکی از آنان بود که به ناحق دچار ترور شخصیت شده بود.



شهید دوران هنگام دریافت گواهینامه قبولی در پایان دوره آموزشی

وقتی شهرهای نفت شهر و
مهران بمباران شدند و چند تن
از هموطنان بی گناه به شهادت
رسیدند، عباس دوران بیدرنگ
خود را به پایگاه شکاری شیراز
رساند و از فرمانده پایگاه
تقاضای ملاقات کرد. به او گفت:
من خلبانم... من با پول این ملت
به خارج رفته‌ام... من آمده‌ام تا
در صورت نیاز از این کشور در
مقابل بیگانه دفاع کنم...

سخت افسرده شد. چرا که آرزو داشت در این بحران نقش مؤثرتری داشته باشد. حدود دو ماه از آغاز کارش نگذشته بود که نامه‌ای سراسر خواهش و تمنا به یکی از فرماندهان مافوق خود نوشت و از او خواست تا از نفوذ خود نزد فرماندهی نیرو استفاده کند تا بار دیگر اجازه پرواز به او بدهند. در بخشی از نامه عباس چنین آمده است: پرواز تمام وجود من است. همچون پرنده‌ای شکسته بال و آشیان گم کرده‌ام و اگر در این شرایط بحرانی نتوانم ایفای نقش کنم، در حقیقت آدم بی مصرفی خواهم بود و عن قریب است که ضعف بر من چیره گردد و دچار پوچی شوم... اینک دشمن دزدانه به خانه و کاشانه‌مان تجاوز کرده و این حق طبیعی صاحب خانه است که به دفاع جانانه از خانه‌اش برخیزد... اگر اجازه پرواز به من داده شود مطمئن باشید که تلاش خواهم کرد فرد مؤثری در جنگ باشم! چند روزی از ارسال نامه‌اش نگذشته بود که پاسخ نامه را دریافت کرد. در حاشیه نامه آمده بود: با توجه به نظریه پزشکی، به علت نقص جسمانی و عمل جراحی پلاتین در ساق پا قادر به شرکت در فعالیت‌های عملیاتی نمی‌باشند. به او پیشنهاد شد تا در فعالیت‌های ستادی همچون گذشته تلاش نماید. هر چند که در آن لحظات متقاعد شد، اما دست از تلاش برای پرواز برنداشت و سرانجام او پیروز و موفق شد و به جمع خلبانان شکاری پایگاه پیوست.

بار دیگر موقعیت و فضای خوبی برای عباس ایجاد شده بود. دیگر از درد پا گله و شکایتی نداشت و اگر دردی به او عارض می‌شد حتی به صمیمی‌ترین همکارانش بروز نمی‌داد و ترجیح می‌داد حتی با نزدیک‌ترین بستگان خود نیز در میان نگذارد. چرا که هر آن ممکن بود با بیان آن از پرواز باز بماند و این برایش خیلی گران تمام می‌شد، که او هرگز چنین نمی‌خواست.

عباس دوران در میان دوستان و همزمانش از احترام زیادی برخوردار بود و جسارت و جرأتش در پروازها زیاندار شده بود. در رزمایشی که در یکی از پایگاه‌ها به منظور آمادگی هوایی به اجرا در آمد، مقام اول شیرجه زدن و رها کردن بمب

دوران این بار به گریه افتاد و خود را معرفی کرد و گفت: من خلبانم... من با پول این ملت به خارج رفته‌ام... من آمده‌ام تا در صورت نیاز از این کشور در مقابل بیگانه دفاع کنم... خواهش می‌کنم منو با فرمانده عملیات و یا فرمانده پایگاه ارتباط بدهید...

دژبان که از صداقت و صراحت لهجه عباس متأثر شده بود، با دفتر فرمانده پایگاه تماس گرفت و گوشی تلفن را دست عباس داد. او خودش را معرفی کرد و خواهش کرد تا تماس تلفنی او را با فرمانده پایگاه ارتباط بدهد. پس از لحظاتی با تقاضایش موافقت شد. از این که بار دیگر فضای پایگاه پروازی را می‌دید، حال خوشی به او دست داده بود. آن روز با یک جیب به رانندگی یک افسر جوان به سمت دفتر فرماندهی رفت. پس از صحبت با فرمانده پایگاه نسبت به نحوه و حکم اخراجش

از نیروی هوایی اعتراض کرد و خواهان بازگشت به محل کارش شد و در این گزارش تأکید کرد هنوز دلایل اخراج برایم مشخص نیست، اما احساس می‌کنم در این شرایط که دشمن حملات ناجوانمردانه‌ای را به نقاط مرزی کشورم آغاز کرده، آماده‌ام تا با تمام وجود به مقابله با هواپیماهای دشمن بپردازم. او در این نامه تصریح کرد برای من و امثال من هزینه‌های سنگینی پرداخت شده. من با پول و سرمایه این مردم دوره خلبانی دیده‌ام تا در صورت لزوم از جان و مال و حیثیت این مردم دفاع کنم. چرا باید با یک اتهام واهی و بی اساس کنار گذاشته شوم؟ عباس در بخش دیگری از گزارش خود یادآور شد اگر به گزارش من ترتیب اثر ندهند، به مقامات بالاتر شکایت کرده و اعاده حیثیت خواهم نمود. اعتراض نامه عباس تقدیم فرمانده پایگاه گردید. فرمانده پس از مطالعه گزارش به عمق احساسات عباس پی برد و به او قول داد شخصا پیگیر موضوع خواهد بود. عباس با دنیایی از امید و آرزو پایگاه هوایی را ترک کرد. انتظار او زمان زیادی به درازا نکشید و پس از بررسی گزارش عباس و دو نفر از همکاران او طی دستور العملی که از طریق آجودانی ستاد مشترک ارتش صادر شد، باز خرید تعداد سه نفر از افسران نیروی هوایی لغو گشت و عباس به خدمت بازگشت، و مراتب در دستور کار درج گردید.

شهید عباس دوران پس از بازگشت به پایگاه خود را به فرماندهی معرفی کرد. فرمانده ضمن معرفی او به معاونت عملیات، دستور داد شغل دفتری و ستادی به او واگذار شود. عباس از این اقدام



گفت: هنوز دلت اونجاست؟ فراموش کن، هر چه بود تمام شد. اما عباس در درون با خود می‌گفت: چه طوری می‌تونم فراموش کنم، پرواز همه وجودم است، همه عشم و همه زندگیم بود و هست!

نگاه شهید دوران به تحرکات دشمن پیش از آغاز جنگ

از ماه‌های آخر سال ۱۳۵۸ تا اوایل سال ۱۳۵۹ تحرکات زیادی در آن سوی مرزها آغاز شده بود که هر روز به دامنه آن افزوده می‌شد. اخبار تجاوز هوایی خلبانان بعثی در شهرهای مرزی نقل هر مجلسی شده بود. در سومین ماه از سال ۱۳۵۹ هواپیماهای رژیم بعثی شهر مرزی مهران را بمباران کردند و عباس ناامیدتر از گذشته ناظر حرکت هواپیماهایی بود که همه روزه بر فراز آسمان میهن می‌گذشتند. برای او جنگ بیهوده و غیر انسانی بود. فکر می‌کرد جان انسان‌های بیگناه بدون دلیل فدای امیال و غرض ورزی قدرتمندان و استعمارگران می‌شود. به عقیده او جنگ نوعی بازی بود، بازی برای آزمایش سلاح‌های مدرن و فروش آن به دولت‌های ضعیف و بی‌پناه و در ازای آن غارت منابع نفتی کشورهای حوزه خلیج فارس. وقتی برای بار دوم شهرهای نفت شهر و مهران بمباران شدند و چند تن از هموطنان بی‌گناه به شهادت رسیدند، عباس بیدرنگ خود را به پایگاه شکاری رساند و از فرمانده پایگاه تقاضای ملاقات کرد، اما با تقاضای ملاقاتش موافقت نشد. او از دژبان پایگاه خواهش کرد، و خواست تا کلمه‌ای با همکاران خلبانش صحبت کند، اما به او گفته شد در شرایط فعلی کسی به سخنان او گوش نمی‌دهد.



هم دو ناوچه زد. یکی از آن‌ها که هنوز منهدم نشده بود، با یک موشک دیگر من کاملاً منهدم شد. بعد از این که سه فروند منهدم شدند، سه فروند ناوچه اوزای دیگر در حالت جمع داشتند از منطقه دور می‌شدند که ما هر سه آن‌ها را دیدیم. کابین عقب من نتوانست روی آن‌ها قفل کند و با یک موشک به پایگاه برگشتیم».

شهید دوران در یادداشت‌های خود ادامه می‌دهد: «بعد از نشستن در مینی بوس حامل بچه‌های خلبان، و در مسیر گردان پرواز، بحث سر زدن ناوچه‌ها و انهدام آن‌ها بود. من گفتم همین الان تا آن‌ها دور نشده‌اند حاضرم پرواز کنم و خلعتبری هم حاضر شدم. بدون این که به فرمانده عملیات یا پست فرماندهی اطلاع دهیم هواپیمای رزرو پرواز قبلی را برداشته و بلند شدیم. زیرا انجام هماهنگی‌ها وقت گیر بود و امکان داشت ناوچه‌ها تغییر موقعیت دهند. سه فروند ناوچه عراقی از هم جدا شده بودند. یکی زیر اسکله البکر پناه گرفته بود، و یکی دیگر در حال فرار بود. مسیر رفتن را از ارتفاع پست رفتیم. بلافاصله یکی از آن‌ها را که در حال فرار بود، با دو موشک منهدم کردم، و بعد منطقه را گشتم. از سومی هیچ خبری نبود. بنابراین رفتم سراغ آن یکی که زیر اسکله بود و یک موشک رها کردم که درست به عقب آن اصابت کرد. بعد دوباره رفتم دیدم که کاملاً منهدم نشده و موشک باقی مانده را به آن زدم و ایستادم و نتیجه کار را دیدم. از شش ناوچه عراقی پنج ناوچه منهدم شد و یکی هم پا به فرار گذاشته یا خود را زیر یکی از اسکله‌ها خوب استتار کرده بود. مثل پرواز قبل با ۱۵۰۰ پوند بنزین در پایگاه نشستیم. نیروی دریایی هم با هلی کوپتر انهدام ناوچه‌ها را نظارت می‌کرد. بعد از اتمام کار، شب از تلویزیون شنیدم که گفته بودند قهرمانان آب‌های نیلگون خلیج فارس پنج ناوچه اوزای عراقی را منهدم کردند. مهم نیست، به هر حال هدف یکی است. نجات میهن».

شهید عباس دوران در جریان دفاع مقدس حماسه‌های بزرگ و به یادگار ماندنی زیادی آفرید. او با همکاری خلبان شهید حسین خلعتبری در روز هفتم آذر ماه سال ۱۳۵۹ در یک عملیات هوایی - دریایی موسوم به عملیات «مروارید» که از سوی نیروی هوایی و نیروی دریایی طراحی شده بود از پایگاه هوایی بوشهر بلند شدند و در همان دقایق اولیه پنج فروند ناوچه عراقی را که از اسکله‌های نفتی العمیه و البکر در شمال خلیج فارس محافظت می‌کردند، با موشک هدف قرار داد، و آن‌ها را به قعر آب‌های نیلگون خلیج فارس فرستاد. در این عملیات شایسته‌ترین خلبانان پایگاه همچون شهید سید علی رضا یاسینی و شهید حسن طالب مهر نیز شرکت داشتند.

شهید عباس دوران و این دسته از خلبانان فداکار و جان بر کف از آغاز تا پایان عملیات به طور مرتب به پایگاه برمی‌گشتند، و با هواپیمای مسلح و آماده دیگری پرواز می‌کردند و عملیات را تا تحقق اهداف نهایی ادامه می‌دادند. با وجودی که مسئولان رادار زمینی پایگاه بوشهر از عباس می‌خواستند به علت وجود تعداد زیادی هواپیمای دشمن در آسمان منطقه، عملیات «مروارید» را نیمه تمام رها کند، و به پایگاه بازگردد عباس نمی‌پذیرفت و با رشادت تمام تا انهدام آن دو اسکله به نبرد ادامه داد.

در یادداشت‌های به یادگار مانده از شهید عباس دوران در خصوص عملیات «مروارید» که نشان از شجاعت بی نظیر و ابتکار عمل او دارد چنین آمده است: «نیروی دریایی در اولین روز از ماه آبان سال ۱۳۵۹ فراگ آورد که سه ناوچه عراقی در حال حمله به جزیره خارک می‌باشند. بعد از بریف، ضرابی هم خود را به عنوان توپ کاور در دسته پروازی گذاشت. در ۱۰ مایلی هدف ارتفاع گرفتیم. من یک ناوچه دیدم که کابین عقب به سختی بر روی آن قفل کرد، آن را زدیم. یاسینی

به هدف را از آن خود کرد. همکاران خلبانش از این که با او هم پرواز می‌شدند، احساس غرور می‌کردند و او نیز در مقابل به آنان عشق می‌ورزید. ماه شهریور به تدریج نزدیک می‌شد و فصل گرما رو به پایان بود و دشمن نیز هر روز بر تحرکات خود در مناطق مرزی می‌افزود. عباس در نتیجه مأموریت‌های گشت و شناسایی که بر فراز مناطق مرزی انجام می‌داد، طی گزارشی به مقام‌های پایگاه از حمله قریب الوقوع ارتش عراق به سرزمین ایران اسلامی خبر داد. او همواره تأکید می‌کرد که دشمن در صدد حمله گسترده علیه ایران است، اما نمی‌دانست چرا به گزارش‌های او توجه نمی‌شود.

شرکت مستقیم عباس دوران در دفاع مقدس

با حمله سراسری هواپیماهای نظامی ارتش رژیم حزب بعث عراق به تعدادی از پایگاه‌های هوایی و تأسیسات جمهوری اسلامی در بعد از ظهر روز ۳۱ شهریور سال ۱۳۵۹ و آغاز جنگ تحمیلی، عباس دوران در مقام افسر خلبان شکاری و معاونت عملیات ستاد فرماندهی پایگاه سوم شکاری شهید نوزده همدان سرگرم خدمت به میهن اسلامی بود، و در این امر خطیر سر پا نشناخته و به دفاع از کیان جمهوری اسلامی و تمامیت ارضی ایران برخاست. شهید دوران در نخستین عملیات نیروی هوایی که دو ساعت پس از حمله سراسری عراق به ایران صورت گرفت شرکت کرد، و در آسمان غرب کشور از هواپیماهای خودی پشتیبانی و مراقبت به عمل آورد. در آن عملیات حدود دویست فروند از انواع هواپیماهای شکاری، جنگنده و بمب افکن، پشتیبانی، سوخت رسانی، شنود و رهگیری از پایگاه‌های هوایی همدان، تبریز، دزفول و بوشهر بلند شدند و مراکز مهم و حیاتی عراق را بمباران کردند، و سالم به خاک میهن بازگشتند. نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی دوباره در روز اول مهر ماه سال ۱۳۵۹ در عملیاتی با شرکت ۱۴۰ فروند هواپیمای جنگنده بمب افکن مراکز نظامی و پایگاه‌های هوایی عراق را بمباران کرد، که شهید عباس دوران یکی از خلبانان جان برکف این پروازها بود. صدام معدوم در آن شرایط هرگز فکر نمی‌کرد که خلبانان ایرانی بتوانند در یک روز این تعداد هواپیما از زمین بلند کنند.

- بخشی از نامه عباس دوران به فرماندهی پایگاه شیراز چنین:
- پرواز تمام وجود من است. همچون پرنده‌ای شکسته بال و آشیان گم کرده‌ام و اگر در این شرایط بحرانی نتوانم ایفای نقش کنم، در حقیقت آدم بی مصرفی خواهم بود

شصت پرواز گشتی رزمی عباس دوران در دو ماه اول جنگ

هموطنان غیور میزان فداکاری و تواضع شهید عباس دوران در راه دفاع از سرزمین مقدس اسلامی را هرگز فراموش نخواهند کرد. با وجودی که دو ماه از آغاز جنگ تحمیلی گذشته بود این شهید گرانمایه همچنان به دور از خانه و خانواده در پایگاه هوایی بوشهر بسر می برد، و به طور مرتب به عملیات می رفت. در این خصوص در خاطرات این شهید آمده است: «پیش از یک ماهه که با تکرار پروازهای بی وقفه حماسی عرصه را بر دشمن زبون تنگ ساخته ایم و این تنها بخشی از فعالیت های پایگاه شکاری بوشهر است که من نقش کوچکی در آن داشته ام. نظیر چنین عملیاتی توسط بچه های خلبان در پایگاه های دیگر به مراتب بیشتر از این صورت می گیرد. امروز وقتی به خونه رسیدم، به محض این که در حیاط را باز کردم پاکت نامه ای از لای در روی زمین افتاد. نامه نرگس بود، همسرم. مدت سی تا چهل روز است که همسرم نرگس را ندیده ام و به کلی چهره اش را از یاد برده ام، از نامه اش، پیدا بود که او نیز همین احساس را نسبت به من دارد، چه کنم دست خودم نیست».

یکی از خلبانان هم‌رزم شهید عباس دوران درباره ابتکار عمل ها و رشادت های او در دوران چنین نقل کرده است: «در یکی از نبردهای کم نظیر هوایی که ایشان فرماندهی یک دسته دو فروندی «اف - ۴» را به عهده داشت، برای جلوگیری از تجاوز هوایی ۹ فروند هواپیمای میگ ۲۳ پیشرفته دشمن از زمین پایگاه بوشهر بلند شد. دقیقی بعد در حالی که رادار کنترل زمینی به او هشدار داد که به پایگاه بازگردد، تا مورد اصابت قرار نگیرد، عباس مثل همیشه به هشدارهای رادار زمینی توجه ننموده و با ابتکار عمل و مهارتی وصف ناپذیر با جنگندها مهاجم در آسمان خوزستان درگیر شد، و پس از سرنگونی دو فروند میگ عراقی و وادار نمودن بقیه هواپیماها به فرار از آسمان خوزستان به پایگاه بازگشت».

به درستی که خلبان شهید عباس دوران همواره در عملیات جنگی پیشگام بود و برای دفاع از میهن اسلامی و حراست از آسمان کشور لحظه ای آرام و قرار نداشت. شکی نیست که این نبرد درخشان هوایی در فهرست آمارها و رکورد درگیری های هوایی جهان بانام پر آوازه عباس دوران به ثبت رسیده است. چرا که او دارای سابقه پروازی درخشان و توانایی فوق العاده در کنترل هواپیما در وضعیت های استثنایی و پیش بینی نشده بوده است. همچنین در مجوز تیم پزشکی که برای ایشان صادر شده آمده است که عباس دوران از سلامت کامل جسمی و داشتن سلامت کامل روحی برخوردار بوده و شرکت ایشان در عملیات رزمی بلا مانع است. همچنین شهید عباس دوران از اعتقادات ملی و مذهبی محکم و ریشه دار برخوردار بوده است.

خلبانان هم‌رزم و برخی از فرماندهان توانمند پایگاه های شکاری که عباس دوران در آن ها خدمت کرد معتقدند که ایشان هنگام پرواز با کمک خلبان و مأمور رادار صحبت نمی کرد. و همواره تذکر می داد که اگر از مسیر منحرف شده و یا عدم تعادل در هواپیما بروز کرده با من صحبت کنید و مواظب اطراف باشید. همچنین بسیاری از خلبانان هم‌رزم از زبان او شنیده بودند که اگر روزی هواپیمای من دچار سانحه شد، هرگز آن را ترک نخواهم کرد و به وسیله آن به قلب دشمن می کوبم. لذا آگاهان معتقدند که قدرت تمرکز روحی این خلبان پر آوازه در پروازهای جنگی مثال زدنی بوده و ایشان در نهایت سلامت عقل و جسم و با آگاهی از درک ارزش شهادت و دستیابی به فیض شهادت، جنگنده سانحه دیده اش را به یکی از ساختمان های دولتی رژیم بعث عراق کوبید.

نامگذاری خیابانی در شیراز به نام عباس دوران

در پی پیروزی های بی‌پایی رزمندگان اسلام در جبهه های نبرد حق و باطل در سال ۱۳۶۰ مخصوصاً در عملیات ثامن الائمه و نیز در پی پیروزی در عملیات بیت المقدس در خرداد ماه سال ۱۳۶۱

● شهید عباس دوران در نخستین

● سال دفاع مقدس حماسه های

● بزرگ و به یادگار ماندنی آفرید.

● او با همکاری خلبان شهید

حسین خلعتبری در روز هفتم

آذر ماه سال ۱۳۵۹ در یک

عملیات هوایی - دریایی موسوم

به عملیات «مروارید» پنج فروند

ناوچه عراقی را به قعر آب های

نیلگون خلیج فارس فرستاد

که با کمک خلبانان سلحشور نیروی هوایی تحقق یافت، و موجب شکست استراتژی نظامی عراق و ناکامی در تحقق اهداف از پیش تعیین شده از سوی استکبار جهانی و موجب بروز تزلزل در ترکیب رژیم بعثی عراق شد، مسئولان سیاسی و نظامی شهر شیراز تصمیم می گیرند به پاس رشادت ها و دلاوری های خلبانان جان بر کف، عباس دوران در عملیات های یاد شده، یکی از بلوارهای این شهر را که مقابل پایگاه هوایی شیراز قرار دارد به نام ایشان نامگذاری کنند. لذا در یکی از روزهای بهاری سال ۱۳۶۰ طی مراسم باشکوهی با حضور جمعی از مقامات کشوری و لشکری از عباس دوران دعوت می شود تا در مراسم مزبور شرکت نماید و او نیز می پذیرد و در محل برگزاری مراسم حضور می یابد. معمولاً تا آن روز تنها پس از شهادت رزمندگان اسلام نام شان زینت بخش خیابان ها و میادین و کوچه های سایر شهرهای ایران می شده است. تا آن روز سابقه نداشت که مسئولان در زمان حیات کسی نام مکانی را به نام او نامگذاری کرده باشند. لذا عباس دوران اولین کسی بود که قبل از شهادت نام خیابانی به نام این خلبان رشید نقش بست. از آنجا که عباس ضربات کوبنده و مهلکی بر دشمن بعثی وارد کرده بود، و همیشه مورد تهدید منافقین بوده، این گروهک تروریستی وطن فروش که همیشه حامی دشمنان ملت مسلمان ایران بوده تصمیم می گیرد عباس دوران را در این مراسم ترور کند. اما هوشیاری و مراقبت دست اندرکاران برگزاری مراسم مزبور، توطئه منافقین ناکام می ماند. همچنین عباس دوران به خاطر رشادت های کم نظیری که در سال های اول جنگ از خود بروز داده بود از درجه سروانی به درجه سرهنگی ارتقا یافت. شهید گرانقدر عباس دوران در همان روزی که یکی از خیابان های شیراز را به نام او نامگذاری کردند و به پاس جانفشانی های او حواله زمینی را به او پیشکش کردند به خبرنگاران حاضر در



پیکر دشمن زبون وارد شود، و از رسیدن نیروهای کمکی به محور خرمشهر جلوگیری به عمل آید. خلبانان جان برکف میهن اسلامی بعد از کسب اطلاعات لازم و تهیه نقشه‌های پروازی، تصمیم گرفتند در یک عملیات هماهنگ و گسترده هوایی عقبه دشمن از جمله ستون‌های نیروهای کمکی و تجهیزات آن‌ها از ارتفاع بالا بمباران نمایند. طرح عملیات در روز ۲۹ اسفند سال ۱۳۶۰ به مورد اجرا گذاشته شد و عباس دوران به عنوان فرمانده دسته پروازی انتخاب و ۱۵ تن از خلبانان ورزیده و تیز پرواز نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران نیز انتخاب شدند. بعد از بریف لازم توسط دوران، همگی به پرواز درآمدند و با هدایت او مواضع و راه‌های امداد رسانی دشمن را به شدت بمباران کردند. شکی نیست که این حرکت با اهمیت نقش بسزایی در زمینه سازی فتح خرمشهر داشت.

نقل شده که یکی از دوستان شهید عباس دوران روزی از او پرسید آیا تاکنون امام زمان (عج) را با چشم دیده‌ای؟ عباس در جواب به او چنین گفت: «امام زمان را با چشم ندیده‌ام. ولی معجزات آن بزرگوار را با چشم بصیرت به روشنی دیده‌ام. زیرا هرگاه در کابین هواپیما می‌نشیم به امام زمان (عج) متوسل می‌شویم. به همین دلیل بارها دیده‌ام موشک‌های دشمن که بطرف هواپیمای من رها می‌شدند، از دو طرف هواپیما می‌گذشتند، و هیچکدام آن‌ها نه عمل می‌کردند، و نه به هواپیما اصابت می‌کردند. معمولاً موشک‌های عراقی دارای دو چاشنی هستند که یکی موقع نزدیک شدن به هواپیما و دیگری هنگام برخورد با هواپیما عمل می‌کنند».

شهید عباس دوران پس از گذراندن مراحل تحصیل و آموزش و دریافت مدرک خلبانی با نمرات عالی تصمیم به ازدواج و تشکیل خانواده می‌گیرد، و در روز ۲۲ تیر ماه سال ۱۳۵۸ بانویی صبور و شایسته‌ای را به نام نرگس خاتون دلیر روی فرد به عقد خود درمی‌آورد. عباس هنگام خواستگاری به خانواده همسرش توضیح داده بود: «من یک خلبان ساده

خلبانان جان بر کف نیروی هوایی، ارتباطی به مصاحبه صدام با خبرنگار بی. بی. سی. نداشت. خلبانان تیز پروازی همچون عباس دوران، علی رضا یاسینی و حیدریان پس از دریافت دستور مسئول عملیات پایگاه هوایی بوشهر با پرنده‌های آهنین خود از زمین برخاستند، و چند دقیقه بعد نیروگاه برق بصره را با خاک یکسان کردند، و سالم به پایگاه خود مراجعت کردند، و با این عملیات متهورانه تو دهنی دندان شکنی به صدام زدند.

عباس دوران: بیش از یک ماهه که با تکرار پروازهای بی‌وقفه حماسی عرصه را بر دشمن زبون تنگ ساخته‌ایم و این تنها بخشی از فعالیت‌های پایگاه شکاری بوشهر است که من نقش کوچکی در آن داشتم. نظیر چنین عملیات‌هایی توسط بچه‌های خلبان در پایگاه‌های دیگر به مراتب بیشتر از این صورت می‌گیرد

یادی از زبان یاد آوران

برخی از هم‌زمان سرلشکر شهید عباس دوران نقل کرده‌اند که روزی ایشان طبق دستور فرماندهی پایگاه مأموریت یافت پل ارتباطی را که روی یکی از رودخانه‌های جنوب عراق قرار داشت و به وسیله آن انواع تجهیزات نظامی و کمکی به لشکریان ارتش بعث در جبهه ارسال می‌شد منهدم نماید. عباس هنگام پرواز و در آستانه حمله ملاحظه می‌کند که یک خودروی سواری شخصی در حال گذر از روی پل می‌باشد. او برای این که آسیبی به خودروی غیر نظامی نرساند، پل را دور می‌زند، و وقتی مطمئن می‌شود کسی روی پل نیست، آن را با موشک منهدم می‌کند. این حرکت بیانگر اوج انسان دوستی

است که در روح بزرگ عباس دوران وجود داشت.

در آستانه اجرای عملیات بیت المقدس به منظور آزاد سازی خرمشهر، دشمن زبون به تحرکات گسترده‌ای دست زده بود و به طور مستمر سرباز و تجهیزات نظامی به جبهه خرمشهر اعزام می‌کرد. لذا از سوی کارگزاران نیروی هوایی تدبیری اندیشیده شد تا ضربات مهلکی بر

مراسم با زبان ساده چنین گفت: «دلم نمی‌خواهد از سختی‌ها با همسرم حرفی بزنم. دلم می‌خواهد وقتی خانه می‌روم جز شادی و خنده چیزی با خودم نبرم. نه کسل باشم، نه بی‌حوصله و خواب آلود تا دل همسرم شاد شود. اما چه کنم؟ نسبت به همه چیز حساسیت پیدا کرده‌ام. معده‌ام درد می‌کند. دکتر می‌گوید فقط ضعف اعصاب است. چه طور می‌توانم عصبانی نشوم؟ وقتی بلوار نزدیک پایگاه هوایی را به نام من نامگذاری کردند، غرور و شادی را در چشمان همسرم دیدم. خانواده‌ام هم خوشحال شده بودند. حواله زمین را که دستم دادند، من فقط به خاطر دل همسرم گرفتم، و به خاطر او و مردم که این همه محبت دارند و خوبند، پشت تریبون رفتم. ولی همین که پایم به خانه رسید، دیگر طاقت نیاوردم. حواله زمین را پاره کردم و ریختم زمین. دوست ندارم برخی از افراد جامعه فکر کنند که ما پرواز می‌کنیم و می‌جنگیم تا شجاعت‌های ما را ببینند و به ما حواله خانه و زمین بدهند؟ در جریان جنگ جهانی دوم وقتی آمریکایی‌ها به ژاپن حمله کردند، بعضی از خلبان‌های ژاپنی کار شگفت‌انگیزی کردند. آن‌ها هواپیماهای خود را به ناوها و ناوشکن‌های آمریکا در سواحل ژاپن کوبیدند و جنگ افزارهای متجاوزان آمریکایی را به هوا فرستادند و خودشان هم کشته شدند. آن‌ها مردم میهن خویش را دوست داشتند. گمان نکنید آن‌ها با این عملیات متهورانه به خودکشی دست زدند».

تو دهنی خلبانان پر افتخار ایران به صدام

هم‌زمان شهید عباس دوران نقل کرده‌اند که صدام معدوم روزی در گفت و گویی با خبرنگار رادیو بی. بی. سی. در بغداد خلبانان ایرانی را تحقیر کرده بود. او ادعا کرده بود که حاضر است به هر خلبان ایرانی که تا ۵۰ مایلی نیروگاه برق بصره نزدیک شود برابر حقوق یک سال خلبان نیروی هوایی عراق را به او جایزه دهد.

شایسته است جزئیات این خبر را از زبان خبرنگار مزبور بخوانیم: «من امروز با آقای صدام حسین رئیس جمهور عراق، مصاحبه داشتم و او با اطمینان کامل از وجود پدافند قدرتمند هوایی در حراست از نیروگاه‌ها، تأسیسات و دیگر مراکز اقتصادی عراق در برابر حملات خلبانان ایرانی سخن گفت. باوجودی که تا آن لحظه هنوز مصاحبه او را تنظیم و پخش نکرده بودم، خبر رسید که خلبانان نیروی هوایی ایران نیروگاه برق بصره را منهدم کرده‌اند. اکنون جنوب عراق در خاموشی فرو رفته و باطری چراغ قوه در بازارهای عراق نایاب شده است. چون با توجه به خسارت سنگینی که به نیروگاه برق بصره وارد آمده است جنوب عراق تا چند روز آینده در خاموشی قرار خواهد داشت. البته هنوز فرصتی پیش نیامده تا از صدام پرسیم جایزه خلبانان ایرانی را چگونه تحویل خواهد داد؟».

البته عملیات انهدام نیروگاه برق بصره توسط



ابتدا قبول نکردند وقتی اشک از چشمانم جاری شد و متوجه درخواست مکرر من شدند پیکر عباس را به زمین گذاشتند. سرم را روی تابوت گذاشتم بوی عباس و حضور او را احساس کردم... گفتم عباس سلام... خیلی خوش آمدی... قدمت روی سرم... همه منتظر بودند و بعد از گذشت ۲۲ سال آن لحظه برای من به یاد ماندنی بود».

نرگس خاتون همسر شهید دوران نقل کرده که همسرش در مدت دو سال اول جنگ بیش از ۱۲۰ پرواز عملیات برون مرزی داشته که چنین آماری در تاریخ جنگ‌های دنیا بیسابقه است او با اشاره به آخرین پرواز همسرش گفت: «آخرین بار که قرار شد عباس به عملیات بمباران پالایشگاه دوره برود، پسرمان امیر رضا حدود هشت ماه و نیم سن داشت. در آن سحرگاه طبق معمول صحبت خاصی نداشتیم و مانند همیشه که عباس به ما مأموریت می‌رفت صحبت کردیم. بعد که به شهادت رسید متوجه شدم که به یکی از دوستانش گفته بوده که احتمالاً این آخرین پرواز من است و می‌خواهم در صورتی که به پایگاه برگشتم اولین کسی باشید که خانواده‌ام را خبر کنید. در مرحله آغاز جنگ عباس دوران در پایگاه بوشهر خدمت می‌کرد. از او دعوت کردند تا به تهران برود و به کارهای اداری بپردازد، ولی او نپذیرفت و به همدان رفت. چرا که از پشت میز نشستن بیزار بود و دوست داشت همیشه در تکاپو و پرواز باشد. عباس همیشه آرام و محبوب بود و در میان هشت فرزند خانواده و سایر اقوام از محبوبترین افراد بود. شجاع بودن عباس باعث شده بود که دوستان شوخ طبعش به او بگویند که همیشه جوراب شانس می‌پوشد و به عملیات می‌رود. آخرین عملیات رزمی او که به گفته بسیاری از صاحب نظران سیاسی و نظامی بسیار با اهمیت بود هنوز هم ناشناخته مانده است. میان نیروهای دشمن نیز شناخته شده بود. به گونه‌ای از

رهایی سرزمینش مردانه بجنگد. او فشارهای زیادی را تحمل کرد. ولی در جبهه ماند تا ماندگار شود».

مادر شهید عباس دوران در شرح حال زندگی فرزندش چنین می‌گوید: «هنوز محله سر دزک شیراز را به یاد دارم. وقتی قهرمان قصه ما به دنیا آمد، شور و شادی خانه کوچک و با صفای ما را پر کرد. پس از گذشت چند سالی این کودک به نوجوان شجاع و رشیدی تبدیل گشت که جوانان محل همیشه چشم به او دوخته بودند، تا خورشید وار صحن و سرای دل‌شان را روشن کند. عباس پس از دریافت مدرک دیپلم می‌خواست افسر شود. می‌خواست با استعداد خدادادی و ایمان سرشارش، افتخاری برای سرزمین پنهان ایران باشد. پس از گذاراندن دوره خلبانی در آمریکا و احراز رتبه ممتاز در سال ۱۳۵۱ به آغوش ایران بازگشت. وقتی دشمنان از خدا بی‌خبر جنگ را بر کشورمان تحمیل کردند، عقاب

باسمه تعالی
شماره ۱ / دسامبر ۱۳۸۸

به ۲۴ نفر افسران خلبان شویحه زین‌علی پایگاه ششم شکار، بعثت ابراز شادان و یادگاری در مطبات رزی، تحت تدبیر ایران روان به حرکت یک دقیقه تمام، کلاسیک بعنوان جامعه آمیزه

مدرک نامه شماره ۶۰۷/۱۵۰-۶۰۷/۱۵۱-۶۰۷/۱۵۲ معاونت مستقیم

مدرک کارگرفتن مساعین اداری فرمانده نیروی هوایی

رئیس دایره سرکارگرفتن افسران - فرمانده

ردیف	درجه	رتبه	نام	نشانی	ردیف	درجه	رتبه	نام	نشانی
۱	سرتیپ	خلبان	محمد بن حسینی	تهران	۲۳	سرتیپ	خلبان	عباس	تهران
۲	سرتیپ	خلبان	ابراهیم کاظمی	تهران	۲۴	سرتیپ	خلبان	علیرضا مهرزانی	تهران
۳	سرتیپ	خلبان	علیرضا تنکی	تهران	۲۵	سرتیپ	خلبان	کورت حدیدیان	تهران
۴	سرتیپ	خلبان	علیرضا سنی	تهران	۲۶	سرتیپ	خلبان	محمد عربی پوربهنس	تهران
۵	سرتیپ	خلبان	رضا حسینی	تهران	۲۷	سرتیپ	خلبان	حسین علی‌سی	تهران
۶	سرتیپ	خلبان	مبارک دوران	تهران	۲۸	سرتیپ	خلبان	نصرت‌الله عزیزی	تهران
۷	سرتیپ	خلبان	فرماندهی پنهانی	تهران	۲۹	سرتیپ	خلبان	جمشید زهره	تهران
۸	سرتیپ	خلبان	محمد اله کتان	تهران	۳۰	سرتیپ	خلبان	محمد پیرپسا	تهران
۹	سرتیپ	خلبان	اصغر سعید مومنان	تهران	۳۱	سرتیپ	خلبان	رضا ایلینو	تهران
۱۰	سرتیپ	خلبان	حسین نظری	تهران	۳۲	سرتیپ	خلبان	محمد علی غویه	تهران
۱۱	سرتیپ	خلبان	عباس صفا زاده	تهران	۳۳	سرتیپ	خلبان	سید علی عزیزیان	تهران
۱۲	سرتیپ	خلبان	فرماندهی	تهران	۳۴	سرتیپ	خلبان	شیرعلی آزادگان	تهران
۱۳	سرتیپ	خلبان	فرماندهی	تهران	۳۵	سرتیپ	خلبان	محمد اسماعیل پوروز	تهران
۱۴	سرتیپ	خلبان	امدادان تره‌مند	تهران					
۱۵	سرتیپ	خلبان	اسماعیل عسگری	تهران					
۱۶	سرتیپ	خلبان	علی غازی	تهران					
۱۷	سرتیپ	خلبان	محمد علی امینی	تهران					
۱۸	سرتیپ	خلبان	ابوالفضل امینی	تهران					
۱۹	سرتیپ	خلبان	سید محمد آقا میرزایی	تهران					
۲۰	سرتیپ	خلبان	حسین علی‌نوری	تهران					
۲۱	سرتیپ	خلبان	عبدالصالح رضایی	تهران					

فرماندهی

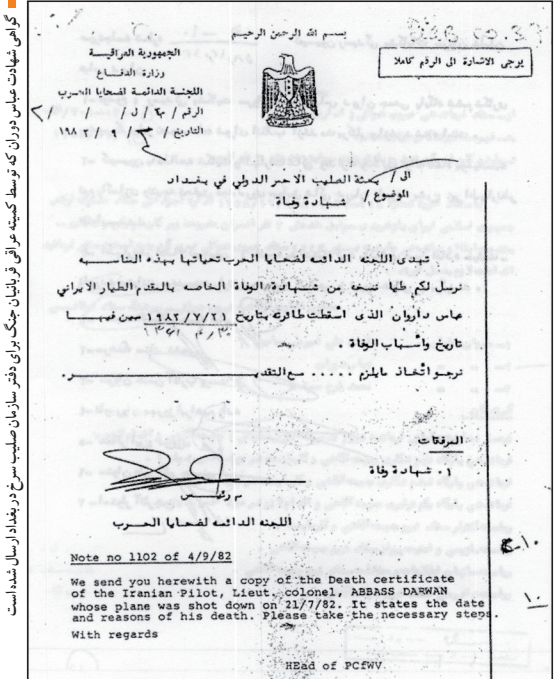
عباس دوران در سحرگاه ۳۰ تیر ماه همان سال با جنگنده دوست داشتنی «F4-E3» خود آسمان بغداد را جولانگاه جنگنده‌های ایرانی قرار داد و با بمباران پالایشگاه دوره طلسم امن بودن پایتخت عراق را شکست. او در یک حرکت شجاعانه، عزت و غرور و خشم انقلابی ملت ایران را به نمایش گذاشت

تیز پرواز و خلبان بی‌باک قصه ما تجاوز به حریم ناموس وطن را تاب نیاورد و مردانه به میدان جنگ رفت. عباس در عملیات دریایی چند ناو عراقی را منهدم می‌کند، و چون موشک‌هایش تمام می‌شود به پایگاه بوشهر بر می‌گردد، و در حالی که هم‌زمانش او را به استراحت دعوت می‌کنند، دوباره به سوی دشمن بال می‌گشاید و در عرض ده روز اغلب ناوها و ناوچه‌های دشمن را نابود می‌کند. تا جایی که به او لقب مرد آهنین نیروی هوایی دادند».

مادر سرلشکر شهید عباس دوران می‌افزاید: «زمانی که پدرش بیمار بود و عباس از بوشهر و از همدان به شیراز می‌آمد، بیدرنگ به عیادت پدرش می‌شتافت و سپس به پایگاه بازمی‌گشت. او بی‌اندازه به پدر و مادر و خانواده و به اقوام علاقمند بود. وقتی پس از ۲۲ سال پیکر عباس را در تهران تشییع می‌کردند آن لحظه برایم خیلی با ارزش بود. خواهش کردم تابوت را روی زمین بگذارند.

هستم و زندگی من روی آسمونه. من یک نظامی و تابع دستورات هستم». چنین سخنی را در آن برهه اغلب خلبانان و فرماندهان یگان‌های سپاه پاسداران که گویا رؤیای شهادت در سر داشتند، هنگام رفتن به خواستگاری بیان می‌کردند. سرانجام مراسم ازدواج عباس دوران شامگاه ۱۷ آبان همان سال در باشگاه افسران نیروی هوایی شیراز برگزار گردید، و این زوج جوان دو روز بعد زندگی جدید و ساده‌شان را در پایگاه هوایی محل خدمت در بوشهر آغاز کردند، و دیری نپایید که خداوند متعال فرزندی پسر به نام امیر رضا به این خانواده ارزانی داشت.

امیر رضا دوران تنها یادگار این خلبان شهید و گرانقدر می‌گوید: «من خاطره‌های زیادی درباره پدرم شنیده‌ام که همه آن‌ها ارزنده و بیاد ماندنی است. مثل عملیات نا امن کردن شهر بغداد در شرایط استثنایی، مانند جلوگیری از تشکیل اجلاس غیر متعهدها و یا زمانی که اسرائیل به لبنان حمله کرد. شنیده‌ام پدرم اولین خلبانی بود که برای نبرد با صهیونیست‌های متجاوز اعلام آمادگی کرد. از طریق رسانه‌ها شنیده‌ام که پدرم در دوران دفاع مقدس حدود ۱۲۰ پرواز جنگی داشته است و این رقم برگ زرینی است که پدرم در تاریخ حماسه و مقاومت مردم ایران زده است. ایشان در یکی از پروازها گفته بود اگر هواپیما بال نداشته باشد خودم بال در آورده و بر سر دشمن می‌کوبم و هرگز تن به اسارت نمی‌دهم. با این وصف پدرم یک قهرمان ملی است. زمانی که تصمیم به عملیات شهادت طلبانه گرفت که با داشتن من و مادرم احساس خوشبختی می‌کرد. اما او به خواسته دیگری می‌اندیشید. پروازهای پدرم به قدری زیاد بود که می‌توانست به تهران بیاید و پشت میز بنشیند و برای سایر خلبانان دستور پرواز صادر کند. اما او از جنگ فرار نکرد، و خواست در پایگاه بماند و برای



- در کارنامه عباس دوران آمده
- است: شرکت در عملیات برون
- مرزی و بمباران پایگاه الرشید بغداد. درگیری با ۹ فروند هواپیمای دشمن و سرنگونی یک فروند میگ در آسمان خوزستان. شرکت در حماسه ناوچه پیکان و انهدام پنج ناوچه اوزای عراق. بمباران پالایشگاه کرکوک و انهدام پل‌های مواصلاتی و بمباران مراکز تجمع دشمن در جبهه غرب

بغداد، هنگام بازگشت، هواپیمای لیدر مورد اصابت موشک دشمن قرار گرفت. اگر چه شهید دوران اجازه پرش و ترک هواپیما را به هم‌زمش منصور کاظمیان خلبان کابین عقب داده بود، اما شخصا با وجودی که می‌توانست با استفاده از چتر نجات سالم فرود آید، صاعقه وار خود و هواپیمای سانحه دیده‌اش را بر متجاوزان کوبید و بدین ترتیب یک حماسه تاریخی و به یاد ماندنی در تاریخ هشت سال دفاع مقدس آفرید. عباس با روحی بلند و عاشقانه، به وسعت آسمان‌ها پرکشید، تا از نزدیک شاهد جمال الهی باشد و در کنار سایر شهدا و بندگان برگزیده بنشیند. چرا که ایشان بارها به هم‌زمانش گفته بود: «بعثی‌ها آرزوی اسارت مرا به گور خواهند برد».

جزئیات مأموریت حمله به پالایشگاه دوره

یک هفته از ابلاغ مأموریت مهم و سرنوشت ساز حمله به پالایشگاه دوره عراق به پایگاه سوم شکاری همدان می‌گذشت و بحث‌های داغی بین شهید خضرابی فرمانده پایگاه و شهید علی رضا یاسینی معاون عملیات درباره چگونگی و نحوه اجرای این عملیات در جریان بود. معاون عملیات که یکی از قهرمانان جنگ بود، پس از محاسبه فراگ پروازی از جمله تعداد هواپیمای شرکت کننده در عملیات، محل هدف، زمان و ساعت انجام عملیات، مسیر رفت و برگشت، اجرای چنین عملیاتی را در فاصله ۴۰۰ کیلومتری از پایگاه تا بغداد با توجه به شبکه پیچیده و گسترده پدافندی و وجود موشک‌های سام ۶ و سام ۷ و رولاند فرانسوی، انواع آتشبارهای ضد هوایی در طول مسیر، بازگشت خلبانان شرکت کننده در این عملیات را چیزی شبیه به معجزه می‌دانست. از این رو بحث‌های زیادی بین آن دو صورت گرفت و ساعات زیادی به طول انجامید. شهید یاسینی برای گزینش خلبانان ویژه و نخبگان، فهرستی از شاخص‌ترین خلبانان جنگی در همه پایگاه‌ها را به همراه سابقه فعالیت و مأموریت‌های جنگی‌شان تهیه و تسلیم فرمانده پایگاه نمود. در صدر این فهرست نام خود و در ردیف دوم نام عباس دوران

که این شهیدان فقط به دوره جنگ ارتباط دارند. مردم این خاطرات را همیشه در زندگی‌شان نگه دارند. چون امثال عباس دوران‌ها زیاد بودند، دلم می‌خواهد مردم اینها را فراموش نکنند».

جلوگیری از برگزاری کنفرانس جنبش عدم تعهد در بغداد

در تابستان سال ۱۳۶۱ صدام رئیس معدوم رژیم بعثی عراق که بغداد را دژ نفوذ ناپذیر عنوان کرده بود بر لزوم برگزاری کنفرانس سران جنبش عدم تعهد در بغداد پافشاری می‌کرد، و اصرار داشت این نشست هرچه باشکوه‌تر برگزار شود. ولی عباس دوران در سحرگاه ۳۰ تیر ماه همان سال با جنگنده دوست داشتنی «F4-E3» خود آسمان بغداد را جولانگاه جنگنده‌های ایرانی قرار داد و با بمباران پالایشگاه دوره طلسم امن بودن پایتخت عراق را شکست. عباس در یک حرکت وصف ناپذیر شجاعانه ضمن به نمایش گذاشتن عزت و غرور و خشم انقلابی ملت ایران جنگنده سانحه دیده‌اش را به یکی از ساختمان‌های وزارت دفاع عراق کوبید، و خواب را در آن سحرگاه تاریخی از سر صدام پریشان کرد، و دیری نپایید که دبیرخانه جنبش عدم تعهد در پی این عملیات تصمیم گرفت محل برگزاری کنفرانس را از بغداد به دهلی نو جا به جا کند. این عملیات از نظر سیاسی برای جمهوری اسلامی بسیار مهم و غرور آفرین بود.

عباس دوران در آن سحرگاه فراموش ناشدنی که رهبری دسته پروازی دو فروندی را به عهده داشت به همراه سه تن دیگر از برگزیده‌ترین خلبانان نیروی هوایی و با اراده‌ای پولادین به پالایشگاه دوره یورش برد و بمب‌هایش را بر قلب حاکمان جنگ افروز عراق فرو ریخت و پس از نمایش قدرتی بی نظیر و شکستن دیوار صوتی در آسمان



عراقی‌ها زهر چشم گرفته بود، که آرزو داشتند او را اسیر یا شهید کنند».

نرگس خاتون دلیر روی فرد اضافه کرد: «دقیقا سه سال تمام با هم زندگی کردیم. در این مدت عمده‌ترین خصوصیات عباس را در ایمان قلبی او شناسختم. مهربانی‌اش.. صبور بودنش.. و در خیلی موارد سکوت او را دیدم که الان بعد از گذشت این سال‌ها وقتی به این خصوصیات فکر می‌کنم واقعا تحت تاثیر قرار می‌گیرم. آخرین دیدار مثل همیشه یک دیدار معمولی بود. چون پروازهایش کم نبودند. ولی آخرین بار بر خلاف دفعات گذشته خیلی صبح زود عازم مأموریت شد. البته من خبر نداشتم که مأموریت چه بوده. فکر می‌کردم پرواز عادی، مثل پروازهای قبلی است. دو سال از جنگ گذشته بود و فکر نمی‌کردم به این زودی او را از دست بدهم. من یک ایمان خاصی به او پیدا کرده بودم. عباس اینجور نبود که بنشیند و از مأموریتش تعریف کند که من اینجور بودم و مأموریت‌م چنین بود. اکنون با گذشت سال‌ها که پی بردم او چه کار بزرگی کرده است احساس غرور می‌کنم. مخصوصا الان که بیشتر اوقات گریه‌هایم از شادی است. هرگز فکر نمی‌کردم که روزی بقایای جسد او را بیاورند. چون گفته بودند جسد با هواپیما متلاشی شده است. تائید فوت هم توسط صلیب سرخ به دستم رسیده بود. هرگز به خواب هم نمی‌دیدم که یک چنین روزهایی در زندگی‌ام تکرار شود. وقتی شنیدم حس غریبی به من دست داد. واقعا خوشحال شدم که بقایای پیکر ایشان بعد از سال‌ها بر می‌گردد. اکنون احساس می‌کنم عباس را بهتر می‌شناسم.. افتخار می‌کنم که همسرم یک قهرمان ملی است».

همسر شهید دوران ادامه می‌دهد: «روزی که رفتم ستاد معراج و بقایای پیکر ایشان را دیدم، با وجودی که خیلی ناراحت بودم، گریه‌هایم، گریه‌های خوشحالی بود. چون صحنه‌ای بود که آدم نمی‌تواند به زبان بیاورد. روزی که از نیروی هوایی خبر دادند و قرار بود برویم ستاد معراج. خانواده‌های همه خلبانان آمده بودند. من آن شب تا صبح خوابم نمی‌برد و یک اضطراب خاصی داشتم. احساس می‌کردم که دارم دوباره عباس را می‌بینم. حدود ساعت چهار یا پنج صبح که از خواب بیدار شدم دیگر خوابم نبرد. وقتی رفتم آنجا دیدم امیر رضا، مادر، برادر و خواهران ایشان هم آمده‌اند. گفتند می‌خواهید تابوت را باز نکنیم. ولی امیر رضا گفت که دوست دارد بقایای پیکر پدرش را ببیند. وقتی باز کردند از پوتین و چیزهای دیگر و یک کیسه خاک که از آنجا پر شده بود من حضور عباس را احساس کردم، و یک آرامش صد در صد پیدا کردم. بعد از ورود بقایای پیکر ایشان دلم می‌خواست میان مردم فریاد بزنم که شهدا همه‌شان مردان بزرگی بودند. اینها را فراموش نکنید. مردم باید به کارهایی که اینها کردند فکر کنید. اینها واقعا از همه چیزشان گذشتند. برای این که راحت زندگی کنید و امنیت داشته باشید، اینها از جوانی‌شان گذشتند. فکر نکنید

در حالی که فرمانده پایگاه همدان و معاون عملیات به عباس چشم دوخته بودند، عباس نگاهش را از قاب عکس امام (ره) که لبخند بر چهره داشت بر گرفت و لبخندی زد و گفت: من آماده‌ام! شهید خضرای که اشک در چشمانش جمع شده بود و به وجود چنین خلبانانی افتخار می‌کرد گفت: پس حاضرید مسئولیت عملیات را به عهده بگیرید

پس از این که بحث بر سر انتخاب خلبان هواپیمای شماره ۲ مطرح شد، شهید خضرای فرمانده پایگاه همدان گفت: بهتر است که موضوع را با عباس دوران در میان بگذاریم. چرا که بنا به نوع مسئولیتش باید ایشان از انجام این مهم که توسط این پایگاه صورت می‌گیرد با اطلاع باشد. لذا با دعوت از دوران که در مسئولیت جانشین معاون عملیات پایگاه انجام وظیفه می‌کرد جلسه سه نفری بین شهید خضرای، شهید یاسینی و شهید دوران تشکیل شد. در این جلسه فرمانده پایگاه ابتدا شرایط کشور را برای حاضرین تشریح کرد و ضرورت اجرای عملیات منحصر به فردی را که بر طبق فراگ پروازی به پایگاه محول شده بود، با توجه به شرایط منطقه لازم دانست. او توضیحات جامعی هم در خصوص عملیات داد. عباس که مشتاقانه به صحبت‌های فرمانده پایگاه گوش می‌داد پرسید در حالی که نقاط حساس و حیاتی در حاشیه و داخل شهر بغداد وجود دارد، به چه منظور پایگاه الدوره به عنوان هدف انتخاب شده است؟

سرهنگ یاسینی از فرمانده پایگاه اجازه خواست تا به پرسش عباس دوران پاسخ گوید. فرمانده سرش را به علامت موافقت تکان داد و گفت: نظیر چنین

به چشم می‌خورد. سرهنگ یاسینی طی یادداشتی خطاب به فرمانده پایگاه درباره خود نوشت: «نظر به حساسیت موضوع، من برای اجرای این عملیات آمادگی کامل دارم و با توجه به این که بیش از ۳ بار در حومه شهر بغداد مأموریت برون مرزی داشته‌ام شناخت خوبی نسبت به مسیر و رفت و برگشت و محل استقرار موشک‌ها و توپ‌های ضد هوایی دشمن در منطقه دارم. در صورتی که فرمانده پایگاه صلاح بداند داوطلبانه آماده‌ام تا لیدری دسته پرواز را بر عهده گیرم و یکی از خلبانان شرکت کننده در عملیات باشم».

نفر دوم لیست پیشنهادی سرهنگ خلبان عباس دوران بود. معاون عملیات پایگاه درباره سابقه فعالیت‌های سه ساله عباس از آغاز جنگ تا به آن روز نوشت: «شرکت در عملیات برون مرزی و بمباران پایگاه الرشید بغداد. درگیری با ۹ فروند هواپیمای متجاوز دشمن و سرنگونی یک فروند از هواپیماهای میگ در آسمان خوزستان. شرکت در حماسه ناوچه پیکان و انهدام پنج ناوچه اوزای عراق در جریان عملیات مروارید. بمباران پایگاه کرکوک و انهدام پل‌های مواصلاتی و بمباران مراکز تجمع دشمن. بمباران مکرر مواضع دشمن در جبهه‌های غربی و ده‌ها ساعت پرواز گشت و شناسایی در منطقه از جمله فعالیت‌های عباس دوران از آغاز جنگ تاکنون بوده است. شهید یاسینی در پایان یادداشت یادآور شد که عباس دوران تاکنون در مجموع حدود ۱۰۵ ساعت پرواز موفق جنگی را در کارنامه فعالیت‌های عملیاتی خود ثبت کرده و در مقایسه با دیگر عزیزان خلبان، رکورد بیشترین پرواز برون مرزی را از آن خود ساخته است. فرمانده عملیات در گزارش خود یادآور شد با این سابقه درخشان و زحمات طاقت فرسایی که سرهنگ دوران متقبل شده و فداکاری‌های کم نظیر او واگذاری این مأموریت به او را منصفانه نمی‌دانم. هر چند که یقین دارم در صورت ابلاغ بلافاصله داوطلبانه آن را با آغوش باز پذیرا می‌شود».

پرسشی برای من هم مطرح بوده و باعث شده تا برای گرفتن پاسخ به ستاد تهران مراجعه کنم و پاسخ سؤال مورد نظر را دریافت نمایم. موقعیت و شرایط هدف برای بمباران به نحوی مورد گزینش و طرح ریزی عملیاتی قرار گرفته که آثار حاصل از حملات هوایی از دید خبرنگاران رسانه‌های گروهی جهان که در یکی از هتل‌های مشرف به پایگاه الدوره بغداد مستقر می‌باشند پوشیده نماند و با انجام عملیات، دفاع هوایی قدرتمند مورد ادعای صدام حسین زیر سؤال برود و مقام‌های کشورهای که قرار است در کنفرانس غیر متعهدا شرکت کنند به نا امنی بغداد پی ببرند. لذا پایگاه الدوره به دلایل ذیل انتخاب گردیده است. همجواری آن با پایگاه الرشید که هیچ تردیدی در مورد حضور دفاع هوایی عراق با داشتن انواع هواپیماهای شکاری میراژ در این پایگاه را اذهان سران غیر متعهدا باقی نمی‌گذارد. دود آتش حاصله از مواد خام و فرآورده‌های نفتی این پایگاه پس از بمباران ساعت‌ها مشتعل خواهد بود و بخش وسیعی از آسمان شهر بغداد را خواهد پوشاند و از دید خبرنگاران رسانه‌های گروهی پوشیده نخواهد بود. علاون بر آن بازتاب وسیعی در جهان خواهد داشت و اثرات این بمباران در کوتاه مدت قابل مهار نیست که این خود سند زنده و آشکاری برای موفقیت عملیات خواهد بود.

سپس از عباس دوران پرسید با توجه به تجربه ای که دارید و چندین بار روی بغداد پروازهای عملیاتی داشته‌اید نظرتان در خصوص اجرای این عملیات چیست و برای اجرای آن کدام یک از خلبانان را پیشنهاد می‌کنید؟ عباس دوران لحظه ای سکوت کرد و سپس از پنجره اتاق به هواپیمایی که در حال برخاستن از باند پروازی بود چشم دوخت. افکار درونی اش ندا می‌داد اگر من در مسئولیت جانشین معاون عملیات باشم کدام یک از بچه‌ها را برمی‌گزینم؟ عباس در جایگاهی بود که باید تصمیم می‌گرفت، برای همین سیمای یکایک همکاران خلبانش از مقابل دیدگانش گذشتند. رضا، سیروس، حمد الله، ناصر، تورج، محمد، کریم، علی رضا، فریدون، منصور. رضا یک بچه یک ماهه دارد، ناصر تازه ازدواج کرده است، محمد خانمش غریبه است و با محیط نظامی آشنایی ندارد، منصور مجرد است و با پدر و مادر و خواهرش زندگی می‌کند، حسین خانمش بیمار است و در بیمارستان بستری است. هر کدام مشکلی دارند، به کدام یک از بچه‌های خلبان بگویم که با پذیرش این مأموریت نامه رفتنش را امضا کند؟

در حالی که فرمانده پایگاه و معاون عملیات به عباس چشم دوخته بودند، عباس نگاهش را از قاب عکس امام (ره) که لبخند بر چهره داشت و بر دیوار مقابل نصب شده بود بر گرفت، لبخندی زد و گفت: من آماده‌ام! شهید خضرای که اشک در چشمانش جمع شده بود و به وجود چنین خلبانانی افتخار می‌کرد گفت: «با این وصف حاضرید



مراسم بازگشت پیکرهای خلبانان شهید از عراق در مرز شلمچه



منصور: ولی قربان من حاضر نیستم هواپیما را ترک کنم.

عباس: گفتم وقت تعارف نیست، آماده باش. عباس پس از این که از آمادگی کامل همکار خلبانش برای پریدن از هواپیما آگاه شد اعلام کرد: آماده؟ منصور: آماده‌ام قربان.

عباس: حالا دسته ایجکت انفرادی رو بکش.

منصور که از قبل حالت پرش به خود گرفته بود، به طور خود کار آماده خروج از کابین شد. اما ناگهان بر اثر انفجار کپسول‌های راکت زیر صندلی پران، کاناپی هواپیما با صدای خشکی که ناشی از عمل کردن راکت‌های زیر صندلی هواپیما از درون کابین بود، منصور کاظمیان را با سرعت سرسام آوری به بیرون هواپیما پرتاب کرد.

در آن لحظه عباس حال و هوای دیگری داشت. از یک طرف به سرنوشت نامعلوم همکار خلبانش که تا این لحظه او را به خوبی در انجام فرامین یاری کرده بود می‌اندیشید و از طرف دیگر به وضعیت بد هواپیمای متلاشی شده و سرنوشت نامعلوم خود. اندکی سمت گرفت تا از وضعیت همکارش با خبر شود و پس از اطمینان از اینکه چتر نجات سایه‌ای از امید بر سر همکارش گستراند تا حدودی آسوده خاطر شد.

سرانجام تلاش خلبان جسور برای سالم به مقصد رساندن هواپیما به نتیجه نرسید. او در آخرین تماس با محمود اسکندری خلبان هواپیمای شماره دو اعلام کرد: هواپیما آتش گرفته و دچار اماندگی شدید شده. کابین عقب به دستور من هواپیما را ترک کرد، اما من حاضر به ترک هواپیما نیستم. می‌رم به سمت هدف ثانویه.

محمود که پس از عملیات موفقیت آمیز روحیه‌اش دو چندان شده بود و با خوشحالی و به سرعت و با غرور در حال ترک آسمان بغداد بود، با شنیدن پیام

همکارش متعجب شد و چهره درهم کشید

محمود: شماره یک، پیام مفهومی نبود، تکرار کن، کدام هدف ثانویه، هنگام توجیه به چیزی اشاره نشده بود. کجایی؟

عباس: ۲۰ درجه به راست.. ساعت ۷ بامداد.. کمی

● خبر حمله دو فروند جنگنده ● بمب افکن ایرانی به پالایشگاه ● دوره در جنوب شرقی بغداد بر ● روی خط تلکس خبرگزاری‌های ● معتبر جهان خود نمایی کرد ● و باز تاب گسترده‌ای روی ● محافل سیاسی جهان به ویژه ● بر کشورهای عضو جنبش عدم ● تعهد گذاشت

هنوز مسافت چندانی طی نشده بود که بار دیگر بخشی از دم هواپیما مورد اصابت موشک قرار گرفت و منصور فریاد زد: دوباره زدند.

نشان‌دهنده‌ها از وضعیت بد هواپیما خبر می‌دهند. فشار به پایین‌ترین حد رسید.. سیستم روغن هیدرولیک کار نمی‌کند... منصور نگاهی به بال هواپیما کرد و گفت: بخشی از بال هواپیما آتش گرفته چه دستوری می‌دهید قربان؟

عباس: در حالت صد درصد پس سوز می‌زارم، شاید بتونه ما رو تا جایی برسونه.

عباس با استفاده از پس سوز بر سرعت هواپیما افزود اما اثری نداشت. هواپیما در میان شعله آتش می‌چرخید. بخش دیگری از دم هواپیما نیز در حال سوختن بود. بوی سوختن اجزای هواپیما هوای نامطلوبی را در درون کابین ایجاد کرد و تنفس را برای آنان مشکل ساخت.

منصور: قربان، هواپیما تعادل خودش را از دست داده، چه دستوری می‌دهید؟

عباس: می‌تونی ایجکت کنی؟

منصور: شما چی قربان؟

عباس: من قبلاً بهت گفته بودم، نمی‌خوام تن به اسارت یعنی‌ها بدم.

منصور: پس من هم کنارتون می‌مونم.

عباس: نه، این کارو نکن. شانس نجات تو به مراتب بیشتر از منه. در صورت اسارت با تو کاری ندارند.

مسئولیت عملیات را به عهده بگیرید؟
دوران سرش را به نشانه موافقت تکان داد و گفت:
«با همه مخاطراتی که به آن اشاره داشتید، بله قربان
آماده‌ام».

سپس فرمانده پایگاه نامه لاک و مهر شده‌ای را که چیزی جز فراگ پروازی نبود به عباس تحویل داد. در حالی که شهید یاسینی خود را برای انجام این عملیات مهم و سرنوشت ساز آماده می‌کرد، خبر ورود تعدادی از هواپیماهای دشمن متجاوز به حریم هوایی ایران از طریق رادار پایگاه اعلام شد. شهید یاسینی سریع به صورت داوطلبانه به مقابله با هواپیماهای دشمن برخاست که در این درگیری موفق به سرنگونی یک فروند هواپیمای دشمن شد. اما هواپیمای او به هنگام مراجعت هدف موشک قرار گرفت و در حالی که هواپیما از کنترل او خارج شده بود، به صورت اضطراری با چتر نجات فرود آمد و این عملیات باعث شد تا نتواند عباس دوران را در حمله به پالایشگاه دوره همراهی کند. چرا که استانداردهای پروازی بعد از آن سانحه به او اجازه شرکت در چنین عملیاتی را نمی‌داد. سرانجام لیدری دسته پرواز را عباس دوران شخصاً به عهده گرفت.

خبر حمله دو فروند جنگنده بمب افکن ایرانی به پالایشگاه دوره در جنوب شرقی بغداد بر روی خط تلکس خبرگزاری‌های معتبر جهان خود نمایی کرد و بازتاب گسترده‌ای روی محافل سیاسی جهان به ویژه بر کشورهای عضو جنبش عدم تعهد گذاشت. عملیات بی نظیر «منصور» یاوه گویی یک روز پیش صدام را که در مصاحبه خبری از وجود امنیت بی نظیر در بغداد برای میزبانی اجلاس سران غیر متعهدها خبر داده بود، نقش بر آب کرد. لذا اغلب دولت‌های جهان از همان لحظه به نا امن بودن بغداد پی بردند.

لحظاتی از بمباران اهداف از پیش تعیین شده نگذشته بود که عباس دکمه رادیو را فشرد و محمود اسکندری خلبان شماره دو را صدا زد و موقعیت او جوینا شد.

محمود در پاسخ به سؤال عباس فریاد زد: ما موفق شدیم... الله اکبر...

محمود پیوسته الله اکبر می‌گفت و در پوست خود نمی‌گنجید. در حالی که دو هواپیما با سرعت هر چه تمام می‌کوشیدند خاک دشمن را ترک گویند، ناگهان صدای برخورد موشک به بخشی از بال راست هواپیمای شماره یک، عباس را به خود آورد. هواپیما ناگهان بر اثر برخورد موشک عراقی‌ها حدود ده متر به سمت بالا پرتاب شد.

منصور کاظمیان خلبان کابین عقب فریاد زد: ما رو زدند.

عباس دستور داد: کوچک‌ترین تغییر در نشان دهنده‌ها را به من گزارش کن و هر چه می‌گم عمل کن.

منصور: چشم قربان.

منصور در حال گزارش چگونگی سیستم‌ها بود و

● عباس دوران در آن ثانیه‌های
● واپسین، و با چشم بصیرت
● زندگی کوتاه خویش را بازنگری
کرد. این زندگی کوتاه همچون
صفحه سینما از مقابل دیدگانش
گذشت و همچنان که هواپیما با
سرعت برق به پیش می‌تاخت،
روح او نیز به آسمان‌ها عروج
کرد، تا کنار شهداء و اولیا و
صدیقین جای گیرد

وصیتنامه نا نوشته عباس دوران

از شهید عالی مقام سرلشکر عباس دوران وصیت نامه کتبی به دست نیامده است. ولی بستگان نقل کرده‌اند که ایشان هرگاه به شیراز می‌آمد و به دیدار پدرش می‌شتافت، به طور شفاهی پدر را وصی خود مورد خطاب قرار می‌داد و می‌گفت: «اگر روزی به درجه پر افتخار شهادت نائل آمدم شما که پدرم هستید اختیار همه وسائل را که از خودم به جا می‌ماند خواهید داشت. شما قیم فرزند کوچک من می‌باشید. از تنها پسر عزیزم به همان تربیت و کیفیت که در تعلیم و تربیت من زحمت کشیدی درباره او نیز کوشا باشید. با همان روحیه زهد و تقوایی که در شما سراغ دارم و درباره من عمل کرده‌اید نسبت به فرزندم نیز عمل نمایید. از لحاظ اعتقادات دینی و تعهدات مکتبی و آموزش و پرورش او کوتاهی ننمایید تا زمانی که از او یک عباس دوران دیگر بسازید. به سایر اعضای خانواده سفارش می‌کنم پس از شهادتم اشک غم و اندوه نریزند. زیرا من به خاطر خدای خود، و تعهدات دینی و وجدانی، اسلامی و به فرمان امام امت و برای پیروزی حق بر باطل افتخار شهادت پیدا می‌کنم. بر حسب آیات قرآن کریم من نمرده‌ام و زنده هستم. به برادرانم بگوئید که من همیشه در میان شما خواهم بود.

بقایای پیکر پاک امیر شهادت طلب نیروی هوایی، سرلشکر خلیبان عباس دوران پس از گذشت ۲۰ سال غربت توسط کمیته جستجوی مفقودین در روز دوم مرداد ۱۳۸۱ به میهن بازگشت، و سه روز بعد طی مراسم رسمی باشکوهی با حضور مسئولان کشوری و لشکری، خانواده شهید و بستگان در میدان صبحگاه ستاد نیروی هوایی بر دوش هم‌زمان خلبانش تشییع شد. سپس پیکر مطهر این شهید برای خاکسپاری با یک فروند هواپیما سی ۱۳۰ به زادگاهش شیراز منتقل شد، و در دهم مرداد همان سال در قبرستان دارالرحمه به خاک سپرده شد. این سند پر افتخار در تاریخ معاصر ایران اسلامی و در شهر قهرمان پرور شیراز همیشه ماندگار خواهد بود. عباس دوران هنگام شهادت ۳۲ سال سن داشت و امیر رضا دوران تنها یادگار ایشان است. ■

همچنین هواپیماهایی که از پایگاه‌های دیگر به خاک دشمن یورش برده‌اند، وضعیت مناطقی در داخل خاک عراق چند بار قرمز شده است. همچنین در آن لحظات در خصوص فعالیت هوایی دشمن و حملات آن‌ها به برخی از نقاط داخل کشورمان گزارش‌های متعددی به پست فرماندهی واصل شد که چندان مهم نبوده است. شکی نیست که سرهنگ خلیبان عباس دوران در آن عملیات و پس از حمله په پالایشگاه الدوره بغداد، به راحتی می‌توانست با استفاده از صندلی پران و با استفاده از چتر نجات، هواپیماي سانحه دیده را ترک کند. او دستور ترک هواپیما را به کابین عقب خود داد، اما همان طور که از قبل گفته بود حاضر نشد تا باقی عمرش را به اسارتی تلخ بسپارد. در حالی که با غرش سهمگین هواپیماي خود و بمباران پالایشگاه الدوره و شکستن دیوار صوتی بر فراز شهر بغداد، پایتخت عراق را نا امن و عرصه تاخت و تاز خود قرار داده بود، خبرنگاران رسانه‌های بین‌المللی را شگفت زده کرده بود، همچنان می‌کوشید هواپیمايش را به یکی از تاسیسات مهم عراق که فاصله چندانی با محل برگزاری اجلاس سران غیر متعهدها نداشت بگوید.

با وجودی که بمب و فشنگی در اختیار نداشت، این بار خود را به بمبی در کابین هواپیما تبدیل کرد تا نوع رسالت فداکاری‌اش را در مورد ایران عزیز را به نمایش بگذارد، و با آخرین ضربه به وسیله تنها سرمایه‌اش که جانش بود، اوج اخلاص و ایثار و از جان گذشتگی را به نسل‌های آینده نشان دهد. عباس خواست تا زمانی که ایران سرفراز همیشه زنده است، زنده بماند.

بود گاهی که مردی آسمانی

به جانی سرفراز لشکری را

نهد جان در یکی تیر و رهاند

زنگ تیره روزی کشوری را

عباس که دیگر نه بمب و نه مسلسلی در بساط داشت، با غرش سهمگینی کوشید خود را به سمت ساختمان محل برگزاری اجلاس که در اتاق جنگ پایگاه همدان با کدی به عنوان هدف ثانویه بر روی نقشه برای خود با خودکار قرمز ضربدر کشیده بود برساند. ولی هواپیما تعادلش را از دست داده بود و به سختی کنترل می‌شد. در حالی که با هر دو دست استیک فرمان را به سمت خود می‌کشید تا سر هواپیما را در افق نگه دارد و از سقوط و شیرجه آن به سمت زمین جلوگیری نماید، همچنان به سمت یکی از تاسیسات مهم عراق در نزدیک محل اجلاس به پیش تاخت. در آن ثانیه‌های واپسین، و با چشم بصیرت زندگی کوتاه خویش را بازنگری کرد. این زندگی کوتاه همچون صفحه سینما از مقابل دیدگانش گذشت و همچنان که هواپیما با سرعت برق به پیش می‌تاخت، روح او نیز به آسمان‌ها عروج کرد، تا کنار شهداء و اولیا و صدیقین جای گیرد.



بالا.. من در ۵۰ مایلی جنوب بغداد به سوی محل برگزاری اجلاس سران در حرکت هستم.

نگرانی در پایگاه هوایی همدان

تا آن ساعت هیچ یک از مسئولان عملیات پایگاه همدان نمی‌دانستند چه اتفاقی خواهد افتاد و نتیجه مأموریت عباس دوران و همراهانش چه خواهد شد. فرمانده و مدیر عملیات و کسانی که با نحوه اجرای عملیات هوایی آشنایی دارند، به خوبی می‌دانند که برای مدیران و طراحان و هدایت کنندگان این گونه عملیات، دشوارترین دقیق از هنگامی آغاز می‌شود که هواپیماها را طبق برنامه به سوی اهداف گسیل می‌دارند، حال باید در انتظار بمانند تا پس از مدتی به تدریج با تماس دوباره از طریق رادار و پست‌های شنود از خبر سلامت و بازگشت به موقع آنان آگاه شوند. این حالت انتظار، سنگین‌ترین فشارهای روحی را به افرادی که در پست‌های فرماندهی و مراکز کنترل مشغول انجام وظیفه هستند وارد می‌سازد و بی‌صبری و اشتیاق آمیخته با تشویش پنهان به جان آدمی چنگ می‌اندازد و تا پایان عملیات لحظه‌ای آرام و قرار باقی نمی‌گذارد.

معمولاً فرماندهان پایگاه و معاونان علمیات در این گونه مواقع دائم با محاسبه سرعت و مسافت، زمان رفت و برگشت هر دسته پروازی را معین و با در نظر گرفتن ساعات برخاستن هواپیماها سعی می‌کنند زمان مراجعت هر یک از دسته‌های پروازی را محاسبه و زمان تقریبی عبور آنان از مرز و اخذ تماس مجدد را تعیین کنند. دیده بان‌های منطقه و افسران رابط پدافند هوایی مستقر در پست فرماندهی موظفند زمان‌های تقریبی خروج هواپیماها از مرز و بازگشت‌شان را بیدرتنگ به ستادهای فرماندهی مخابره نمایند. پست شنود و رادار خبر داد که از لحظه خروج هواپیماهای عباس و هم‌زمانش و



عباس دوران یک قهرمان ملی است

گفت و گو با حجت الاسلام و المسلمین شیخ سعید نصیر الاسلامی
معاون تبلیغات و روابط عمومی عقیدتی - سیاسی نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران

دوره‌ها

حماسه دوران دفاع مقدس حاصل شجاعت‌ها، دلاوری‌ها، همیاری‌ها و دوستی‌های سرشار از معنویت رزمندگان ایران اسلامی در جنگ تحمیلی است. تجلیل از مقام شامخ شهیدان گرانقدر آن قهرمانان و اسوه‌های ایثار و فداکاری یکی از سنت‌های اصیل پیامبر اکرم (ص) و اهل بیت (ع) است. نسل حاضر باید بداند اگر امروز کشورمان از نظر سیاسی، اقتصادی و فرهنگی به جایگاه بالایی در منطقه صعود کرده، مرهون کسانی است که در جبهه‌ها در مقابل دشمنان تا دندان مسلح ایستادند و مقاومت کردند. هر شهیدی که نامش در کوچه، خیابان و سنگ مزار وجود دارد، الگو و اسوه و مایه پویایی جامعه است. شهید عباس دوران، شهید صیاد شیرازی و دیگران هر کدام در جای خودشان اسوه هستند، مهم آن عصاره آسمانی است که در وجود آن‌ها نهفته است و زندگی را برای خود و هموطنان‌شان و بشریت عطر آگین کرده است. حجت الاسلام و المسلمین نصیر الاسلامی معاون تبلیغات و روابط عمومی نیروی هوایی در گفت و گو با شاهد یاران، نقش شهید عباس دوران و سایر شهدای نیروی هوایی را در جنگ تحمیلی تشریح کرده است.

و آرایش نظامی به خود گرفته بودند اقدام به شناسایی تحرکات دشمن کرد. این نیرو علاوه بر انجام عملیات‌های گوناگون و مشترک با نیروهای زمینی و دریایی و سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و نیروهای بسیجی، در عملیات مستقل برون مرزی نیز حضور فعال داشته و با هدف‌هایی که از قبل تعیین می‌شده، به تأسیسات دشمن آسیب جدی وارد می‌کرده است.

این خلبانان نیروی هوایی بودند که محاصره اقتصادی را شکستند، زیرا دشمن می‌خواست که نفت از جزیره خارک صادر نشود. این خلبانان غیور بودند که کشتی‌های حامل نفت را تا تنگه هرمز همراهی کردند و به دشمن اجازه ندادند تا قدرت اقتصادی ایران را در برابر استکبار جهانی بشکنند. افتخار دیگر نیروی هوایی این است که به رهنمودهای امام (ره) که فرموده بودند «اگر جنگ ۲۰ سال دیگر هم طول بکشد ما ایستاده‌ایم» لیبک گفتند، و خود را روی پا نگه داشتند. به طوری که امروزه نیز یک قدرت برتر منطقه است که این برتری حاصل و رزیدگی و تجربه خلبانان ماست. اگر برخی از قدرت‌های منطقه تجهیزات و امکانات و پول فراوان دارند، اما آن قدرت معنوی را که بتوانند با آن بجنگند، ندارند. امروزه اقتدار اصلی منطقه در اختیار نیروی هوایی جمهوری اسلامی ایران است. اکنون که فناوری مدرن به برکت دانشمندان ایرانی به دست آمده، باعث شده نیروی هوایی در زمینه پدافند و هم در آفتاب دید وسیعتری به تحولات منطقه نگاه کند.

عنایت دارید که نیروی هوایی ماه‌ها قبل از آغاز جنگ وارد جنگ شد. یعنی ما خلبان عزیزی همچون سرلشکر شهید حسین لشکری را داریم که حدود ۱۸ سال در اسارت بعثی‌ها به سر برد، و حضرت مقام معظم رهبری ایشان را سید الاسراء ایران نامیدند. نیروی هوایی در درگیری با ضد انقلاب محلی در کردستان، به ویژه در شهر پاوه یا در شهرهای مرزی، از جمله نیروهای پیشگام در برخورد با عناصر ضد انقلاب و تجزیه طلب بوده است. عملکرد خلبانان جان بر کف در زمینه سرکوب ضد انقلاب و آرام کردن اوضاع کردستان بسیار اثر بخش بوده است. نیروی هوایی از چند ماه قبل از آغاز جنگ تحمیلی که آمریکا و صدام برای جلوگیری از گسترش دامنه انقلاب اسلامی تحرکاتی را آغاز کرده بودند

- شهید دوران هرگاه برای سوار شدن به هواپیما پای در رکاب می‌گذاشت، دندان‌های خود را می‌فشرد و با تعصب و غیرت نسبت به کشور و جمهوری اسلامی ایران وارد کابین می‌شد.
- حاضر نبود حتی یک لحظه ببیند که کشور و ناموس ملت ایران خدای ناخواسته تحت تجاوز سربازان کشورهای دیگر و یا بیگانگان قرار گرفته باشد

با توجه به این که سالگشت شهادت خلبان عباس دوران را به تازگی پشت سر گذاشته‌ایم و امروز در هفته دفاع مقدس به سر می‌بریم بفرمایید که نقش تعیین کننده نیروی هوایی را در جنگ تحمیلی چه گونه ارزیابی می‌کنید؟

در بحث نیروی هوایی و بحث دفاع مقدس همان طور که در مطبوعات و رسانه‌ها مطرح شده است و بنده هم بعضی از مسائل را تکرار کرده‌ام، نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، در بسیاری از زمینه‌ها از جمله در مرحله انقلاب اسلامی و دوران دفاع مقدس عمدتاً یک نیروی پیشگام بوده است. خوشنامی و پیشگامی نیروی هوایی به مرحله قبل از آغاز جنگ تحمیلی باز می‌گردد. نیروی هوایی از بدو شروع انقلاب اسلامی تا لحظه ورود حضرت امام خمینی (ره) به ایران در روز ۱۲ بهمن سال ۱۳۵۷ و در زمینه حفظ و حراست از ایشان درخشش بسیار خوبی داشته است.

همچنین در بیعت تاریخی نیروی هوایی با حضرت امام (ره) در روز ۱۹ بهمن همان سال که یک بیعت ماندگار ارتش به شمار می‌رود، نقش خیلی زیبایی ایفا کرده است. این بیعت که در تاریخ معاصر کشورمان به ثبت رسیده است برگ زرین و طلایی بر دوش پرسنل فداکار نیروی هوایی به شمار می‌آید. افزون بر حضور نیروی هوایی در مرحله انقلاب اسلامی، می‌توان گفت که این نیرو یکی از پیشگام ترین نیروهای مسلح کشورمان در بحث دفاع مقدس بوده است.



و سرطان و یا هر جور دیگر از دنیا می‌رویم. اما اگر کسی مثل شهید عباس دوران که با شهادت از دنیا می‌رود، برای دیگران افتخار و الگو و اسوه می‌شود. اینها هم بودنشان برای کشور و برای ملت نمونه بود و الان که شهید شده‌اند، شهادتشان برای ما ماندنی شده است. به این دلیل که آنان جان‌شان را با خدا معامله کردند. بدون تعارف خودشان را فدایی انقلاب و وطن کردند. چون خود را فدای خدا کردند همیشه ماندنی شدند. آن چه برای خداست می‌ماند و آن چه برای غیر خداست فانی است. برای خلبانان و جوانان ما الگو بودند که ان شاء الله بتوانیم به آنها تاسی خوبی داشته باشیم.

در حال حاضر افرادی همچون شهدای دوران دفاع مقدس در نیروی هوایی وجود دارد؟

شاید در اذهان بعضی از افراد ساده لوح، یا شاید در اذهان بیگانگان این تصور وجود داشته باشد که اگر امروزه خدای نکرده اتفاقی بیافتد، دیگر امثال شهید عباس بابایی‌ها و شهید عباس دوران‌ها و شهید یاسینی‌ها در نیروی هوایی پیدا نشوند. من تأکید می‌کنم که هرگز چنین نیست. شما در جریان جنگ نفتکش‌ها که خلیج فارس پیش آمد، و اولین ناو آمریکایی که وارد خلیج فارس شد، ملاحظه کردید که اولین افرادی که با حضرت امام (ره) مکاتبه کردند، خلبانان نیروی هوایی بودند. آن‌ها اعلام کردند که ما با تمام وجود و با آخرین قطرات خون‌مان حاضریم از کربلا و کشورمان و انقلاب‌مان دفاع کنیم. این آمادگی را کتباً به محضر حضرت امام (ره) رساندند. امروزه دشمنان خوب می‌دانند که اگر هر حرکت نسنجیده‌ای انجام دهند، افرادی همچون دوران‌ها و بابایی‌ها فراوانند. منتهی بستگی به نیاز دارد تا وارد میدان شوند و رشادت مردانگی و غیور مردی خودشان را به منصفه ظهور برسانند. امروزه شاید شرایط روزگار اقتضا نکند، ولی الان در بحث تمرینات و آموزش‌های تاکتیکی آن چه که باید باشد ما بحمد الله افراد غیور، مؤمن، متدین و مخلص که ولایتمدار هستند و فدایی رهبری هستند، خدا را شکر در نیروی هوایی کم نداریم و دشمن هم از همین می‌ترسد.

است. شهید دوران برای خلبانان جوان ما و برای عزیزانی که اکنون گام در جای پای شهید دوران می‌گذارند یک اسطوره واقعی است. آن چه از احوالات این شهید از زبان هم‌زمان ایشان شنیده‌ایم، هر گاه برای سوار شدن به هواپیما پای در رکاب می‌گذاشت، دندان‌های خود را می‌فشرد و با تعصب و غیرت نسبت به کشور و جمهوری اسلامی ایران وارد کابین هواپیما می‌شد. حاضر نبود حتی یک لحظه ببیند که کشور و وطن و ناموس ملت ایران خدای ناخواسته تحت تجاوز سربازان کشورهای دیگر و یا بیگانگان قرار گرفته باشد.

نهایتاً شهید دوران برای ما یک افتخار و یک اسطوره خاص است که امروزه جوانان ما به راهکار ایشان نگاه می‌کنند. شهید دوران واقعا فهمیده بود که برای حفظ استقلال و تمامیت ارضی جمهوری اسلامی چه کار باید کرد. همه شهدای دوران دفاع مقدس این چنین بودند. از نظر فرهنگ شهادت و بحث شهید، خلبانان ما آموزه‌های قبل از شهادت را آموخته بودند. فهمیده بودند رسول اکرم، پیامبر عظیم‌الشان (ص) اسلام فرموده‌اند که «ان فوق کل بر، بز حتی یقتل المرء فی سبیل الله». یعنی هر خوبی یک خوبی بالاتری دارد. یک برتری بالاتری دارد، مگر مرگ در راه خدا که هیچ برتری ندارد. لذا خلبانان جان بر کف نیروی هوایی این راهکار انتخاب می‌کنند. من معتقدم که شهید عباس دوران به این جمله شریف پیامبر اکرم (ص) کاملا اعتقاد داشت.

خلبانان عزیز و غیور ما شهادت را که طبق فرمایشات امیر مؤمنان علی بن ابی طالب (ع) «اشرف الموت» است، انتخاب کردند. نه تنها شهید عباس دوران بلکه همه شهدای ما در دوران دفاع مقدس زبان حال و پیام مولای متقیان، امیر مؤمنان را خوب شنیدند و آویزه گوش قرار دادند. امام چنین فرموده است: «ان الله کتب القتل علی قوم والموت علی آخرین». بالاخره خداوند مرگ هر کس را تقدیر کرده است. برای بعضی افراد شهادت را که «اشرف الموت» است قرار داده و مرگ طبیعی را برای امثال من قرار داد، که فردایی فرا می‌رسد و در بستر بیماری و تصادف

در زمان جنگ و آغاز مرحله دفاع مقدس هم ساعاتی پس از تهاجم ناجوانمردانه رژیم بعثی عراق به میهن‌مان، قبل از این که هر اقدامی از سوی سایر نیروهای مسلح دیگر صورت بگیرد، و همه نیروهای مسلح عزیز و با ارزش و محترم هستند، اما در تاریخ ثبت شده که خلبانان غیور نیروی هوایی در اقدامی جوانمردانه از پایگاه‌های هوایی غرب کشور از زمین بلند شدند و اولین پاسخ دندان شکن را به تهاجمات ناجوانمردانه عراق دادند. ساعاتی از بمباران شهرهای ایران نگذشته بود که خلبانان جسور و غیور اولین پاسخ را به متجاوزان دادند. این خلبانان به رغم کمبودها و نبود امکانات، در طول سالیان دفاع مقدس با همه توان در برابر دشمن زبون ایستادند و مردانه مقاومت کردند. خلبانان عزیز نیروی هوایی در زمان جنگ، صرفنظر از تهدیدها و تحریم‌هایی که با آن رو به رو بودیم واقعا مردانه ایستادند و پشتیبانی جبهه‌ها را به عهده گرفتند. ترابری نیروی هوایی و ستاد پشتیبانی نیز با امکانات فراوانی که در اختیار داشتند در اختیار رزمندگان قرار گرفتند. پایگاه‌های پشتیبانی کننده مثل دزفول مثل پایگاه پنجم شکاری امیدیه برای پشتیبانی جنگ، برای تخلیه شهدا و مجروحین بسیار زیبا وارد عمل شدند. خلبانان در مرحله دفاع مقدس چنان اقدامات جانانه انجام دادند که روند جنگ را تغییر دادند. در تاریخ جنگ ثبت شده که خلبانان نیروی هوایی با جنگنده بمب افکن‌های خود به شکار تانک‌ها می‌رفتند، و در همه عملیات‌ها کشتن درخشیدند. اگر نبود پشتیبانان نیروی هوایی و هواپیماهای بمب افکن و خلبانان ما شاید بعضی عملیات‌ها مثل والفجر، مثل عملیات بیت المقدس و غیره به آن نتیجه خوبی که رسیدند، هرگز نمی‌رسیدند. بعد از جنگ هم خلبانان نیروی هوایی اقدامات خوبی انجام دادند که در جای خود محفوظ و ماندنی است.

● اگر کسی مثل شهید عباس
● دوران که با شهادت از دنیا
● می‌رود، برای دیگران افتخار و
● الگو و اسوه می‌شود. آن‌ها هم
● بودنشان برای کشور و برای
● ملت نمونه بود و الان که شهید
● شده‌اند، شهادتشان برای ما
● ماندنی شده است. به این دلیل
● که آنان جان‌شان را با خدا معامله
● کردند. بدون تعارف خودشان را
● فدایی انقلاب و وطن کردند

اکنون شهید عباس دوران با آن عملیات حماسی و بی نظیری که انجام داد چه جایگاهی در نیروی هوایی دارد؟

امروزه شهید دوران را به عنوان شهید نیروی هوایی قلمداد نمی‌کنیم. چه شهید دوران یک قهرمان ملی است. اما شکی نیست که از افتخارات نیروی هوایی

نوزه همدان همه ساله برگزار می‌گردد. به مناسبت اولین عملیات هوایی پاسخ به تهاجم رژیم پیشین عراق و در تجلیل از افتخارات عملیات ۱۴۰ فریادی مراسم ویژه‌ای در طول سال در تهران و سایر شهرستان‌ها برگزار می‌گردد. در این مراسم شکوهمند، شخصیت‌های لشکری و کشوری شرکت می‌کنند، و از مقام شامخ شهدای این عملیات بی‌نظیر تجلیل و قدردانی به عمل می‌آید.

در ایام خاصی در طول سال از مزار شهدای عزیز و شاخص نیروی هوایی غبار رویی می‌کنیم. به هر حال این برنامه‌ها و فعالیت‌ها در حد امکان در نیروی هوایی به مورد اجرا گذاشته می‌شود. یکی از ویژگی‌های شاخص و بسیار زیبای فرمانده محترم نیروی هوایی این است که نسبت به شهادت و خانواده‌های محترم شهداء ارادت خاصی دارد. در رفع گرفتاری‌ها و مشکلات و معضلات خانواده شهداء و مسائل این چنینی پیشگام است.

می‌توانم بگویم که فرمانده محترم نیروی هوایی، ریاست محترم اداره عقیدتی - سیاسی و دایره ایثارگران و شهداء در اغلب جمع‌ها از خانواده‌های محترم شهداء در تهران و خارج از تهران سرکشی و دلجویی به عمل می‌آید. این دیدارها هم تسکین خاطر است، و هم تا آن جایی که در حد توان و بضاعت نیرو باشد که بحمد الله در این زمینه خیلی خوب درخشانده، اقدامات خوبی انجام شده است. ضمن این که در برنامه‌ها و سخنرانی‌های روحانیونی که تحت امر اداره و سازمان عقیدتی سیاسی هستند، برنامه بیان احادیث و روایات و بیان خاطرات شهداء مطرح می‌شود. یک برنامه بسیار زیبا که ما داریم، هر هفته مجلس زیارت عاشوراء برپا می‌کنیم، و ثواب آن تقدیم یکی از شهدای نیروی هوایی می‌شود. در پایگاه‌های نیروی هوایی به مدت سه دقیقه قبل از اذان از یکی از شهدای نیروی هوایی به صورت پاورپونت تصویر و وصیت نامه و آن چه که به یاد داریم و به جا مانده است را به نمایش می‌گذاریم. بحمد الله اقدامات خوبی صورت می‌گیرد و فرهنگ شهادت با نیروی هوایی بیگانه نیست.

در حقیقت تجلیل از شهدای نیروی هوایی و سایر نیروهای مسلح، تجلیل از یاران امام خمینی (ره) است. اگر هر بخشی از مراحل جنگ را موشکافی کنیم، ملاحظه خواهیم کرد هر عملیاتی که توسط ارتش، سپاه و بسیج در طول دفاع مقدس صورت گرفته است، حماسه آفرینی خلبانان نیروی هوایی در کسب پیروزی و روحیه بخشیدن به رزمندگان در آن نقش مؤثر داشته است. چه نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی در دوران دفاع مقدس در شجاعت، پیشدستی و خط شکنی نیروی زنده و قهرمان جبهه‌ها بوده است. خلبان غیور و جان بر کف همچون شهید عباس دوران با گذشتن از مرز و عبور از پدافند زنجیره‌ای، و آتشبارهای سنگین و رادارهای دقیق دشمن خطوط تدارکاتی دشمن را می‌شکستند و اهداف را منهدم می‌کردند، و در واقع به سایر نیروهای سطحی عظمت و امید به پیروزی می‌بخشیدند. ■

مردم دنیا شاهد هستند که در مانورها و رزمایش‌ها پیشرفت‌های خوبی داشته‌ایم. بنده می‌خواهم عرض کنم که بالاتر از همه اینها، در نیروی زمینی فرهنگ شهدایی همچون صیاد شیرازی را داریم. در نیروی هوایی فرهنگ شهدایی همچون شهید عباس دوران و شهید عباس بابایی و امثال آن‌ها را داریم. امروزه حضور این گونه افراد در ارتش فراوان است و در یک قله والایی قرار دارند.

● امروزه شهید دوران را به عنوان شهید نیروی هوایی قلمداد نمی‌کنیم. چه شهید دوران یک قهرمان ملی است. اما شکی نیست که از افتخارات نیروی هوایی است. شهید دوران برای خلبانان جوان ما و برای عزیزانی که اکنون گام در جای پای شهید دوران می‌گذارند یک اسطوره واقعی است

معاونت تبلیغات و روابط عمومی عقیدتی - سیاسی نیروی هوایی ارتش، در زمینه زنده نگه داشتن یاد و خاطرات خلبانان شهید دوران دفاع مقدس چه نقشی دارد؟

سازمان عقیدتی - سیاسی به عنوان یک اداره تابع نیروی هوایی وظیفه سنگین تقویت ساختار معنوی کارکنان و پرسنل را به عهده دارد. یکی از زیر شاخه‌های فرهنگ ایثار و شهادت، زنده نگاه داشتن یاد و نام شهدای گرانقدر است. در این راستا اقدامات ویژه‌ای را مثل تجلیل از خانواده‌های محترم شهدای نیروی هوایی را انجام می‌دهیم. مراسم بزرگداشت شهدا همیشه در پایگاه‌های نیروی هوایی برگزار می‌شود. همچنین به یاد خلبانان شهیدان مان مراسم مثل سالگرد روز ۳۱ شهریور ۱۳۵۹ در پایگاه شهید

منطقه خاورمیانه در حال حاضر شاهد تحولات و دگرگونی‌های غیر قابل پیش بینی است. بفرمایید که نیروی هوایی با توجه به تهدیدات احتمالی، تا چه میزان می‌تواند از استقلال و ثبات و امنیت کشورمان حراست کند؟

در بخش توان نظامی آن چه قابل بیان می‌باشد این است که ما بحمد الله و به حول و قوه الهی از توانمندی خوبی در منطقه برخورداریم. از توانمندی بالایی برخوردار هستیم. در بحث توان دفاعی می‌خواهم عرض کنم آن چه در منطقه و دنیا برای ما مطرح است نوع جنگنده‌های ما و نوع موشک‌های ما و نوع سلاح‌های ما نیست. آن چه دشمن را به تسلیم وامی‌دارد، که از رویارویی با نیروی قدرتمندی در منطقه به نام ایران خودداری کند، یا ما را مخالف خود بداند و بنامد و ما را به چالش بکشد، فرهنگ مبارزاتی ماست. به طور عام همه رزمندگان ما و بخصوص خلبانان نیروی هوایی اعتقادی به نام دفاع، به نام ایثار، به نام شهادت و به نام جان باختن در راه خدا دارند، که شاید بعضی از ارتش‌های دنیا فاقد آن هستند.

به طور تأکید، می‌گویم که بالاترین و برترین ارتش در دنیا که زیر پرچمی به نام لا اله الا الله و محمدا رسول الله قرار دارد، و این پرچم با شعار شهید و شهادت و ایثار مزین شده است، پرچم جمهوری اسلامی ایران است. این پرچم سرانجام روزی دشمن را وادار به تسلیم می‌کند. شاید توان تسلیحاتی و تجهیزاتی رژیم گذشته عراق چند برابر ما بوده است، اما ملت ما با برخورداری از فرهنگ شهادت، فرهنگ ایثار و از خودگذشتگی، ولایت‌پذیری، پیروی از رهبری دینی، همه مردم پای کارزار رفتند، و این ارزش‌ها توانستند مقاومت ما را در برابر دشمن تا دندان مسلح به نقطه اوج خوبی برسانند.

امروزه هم شرایط این گونه است. امروزه بحمد الله نیروی هوایی از جهت فرهنگ معنوی در یک جایگاه بسیار بالا قرار دارد. ما تجهیزات خوبی داریم. همه



درآمد

اولین نامه شهید عباس دوران به همسرش که در مهر ماه سال ۱۳۵۹، یعنی در اولین روزهای حمله تجاوزگرانه عراق به جمهوری اسلامی ایران نوشته است، دارای نکات ارزنده و قابل تأمل است. این نکات امروز برای برای مسئولان کشور، کارمندان دولت، دانشجویان و سایر اقشار جامعه ابعاد کاربردی دارد. اگر نیاز اصلی انقلاب اسلامی، در آن روزها دفاع نظامی در مقابل دشمن تا دندان مسلح خارجی بود. شاید امروز ابزارهای دفاعی متفاوت شده باشد. و گرنه دفاع در برابر همه گونه تهدیدهای فزاینده داخلی و خارجی همچنان باقی است. امروز که ایران اسلامی با سخت ترین تحریم های اقتصادی و تهاجم فرهنگی رو به روست، داشتن مردان شریفی چون شهید عباس دوران یک ضرورت اجتناب ناپذیر است. پس بیایید با هم این نامه را بخوانیم و مردان آسمانی را الگو و سرمشق راه خود قرار دهیم:



بازخوانی اولین نامه شهید خلبان عباس دوران به همسرش پس از آغاز جنگ

آوردیم دیدیم لای انگشت هایمان کپک زده است. مهنز مواظب خودت باش... این حرفها را نزدم که ناراحت بشی... بالاخره جنگ است و وضعیت مملکت غیر عادی... نمی شود توقع داشت، چون یک سال است ازدواج کردیم و یا چون ما همدیگر را خیلی دوست داریم، جنگ و مردم و کشور را رها کرد و آمد نشست توی خانه. از جیب این مردم برای درس خواندن امثال من خرج شده است. پیش از جنگ زندگی راحتی داشتیم و به قدری خودمان خوشی کردیم و خوش بخت بودیم. به قول بعضی از بچه های گردان خوب خوردیم و خوابیدیم الان زمان جبران است. اگر ما جلوی این پست فطرت ها نایستیم چه بر سر زن و بچه و خاکمان می آید؟... بگذریم. از بابت شیراز خیالت راحت آنجا امن است. کوه های بلند اطرافش را احاطه کرده و اجازه نمی دهد هواپیماهای دشمن خدای ناکرده آنجا را بزنند. درباره خودم هم شاید باورت نشه، اما تا به حال هر مأموریتی انجام دادم سر زن و بچه های مردم بمب نریختم. اگر کسی را هم دیدم دوری زدم تا وقتی آدمی نبوده ادامه دادم. لابد خیلی تعجب کردی که توی همین مدت کوتاه چه طور شوهر ساکت و کم حرفت به یک آدم پر حرف تبدیل شده خودم هم نمی دانم. به همه سلام برسان به خانه ما زیاد سر بزن. مادرم تو را که می بیند انگار من را دیده. سعی می کنم بیایم تو را هم ببینم. همه چیز زود درست می شود. دوست دارم خیلی زیاد. مواظب خودت باش.

همسرت عباس - مهر ماه ۱۳۵۹

رفت و از خستگی خوابم رفت. می دانی این زن و شوهر چه لیلی و مجنونی هستند. پروانه طفلک از قبل هم لاغرتر شده و مهرزاد کوچولو هم سرخک گرفته و پشت سرش هم اوریون. پروانه خانم معلوم بود یک دل سیر گریه کرده. به علی زنگ زدم و گفتم علی فکر کنم پروانه خانم مریضی مهرزاد را بهانه کرده و حسابی برات گریه کرده است. علی خندید و گفت: حسود چشم نداری توی این دنیا یکی لیلی من باشه؟

دلم این جا گرفته. عینکم رو زدم و همان طور با لباس پرواز و پوتین هایی که چند روز واکس نخورده نشستم تا آفتاب کم کم طلوع کنه. یاد آن روزی افتادم که آورده بودمت اینجا تو رستوران مثل ریسکس، نمی دونم شاید سالگرد ازدواج یکی از بچه ها بود. اگر پروانه خانم و بچه ها توی این یکی دو روز راهی شیراز شدند برایت پول می فرستم. خیلی فرصت کم می کنم به خونه سر بزنم. علی هم همینطور حتی فرصت دوش گرفتن رو هم ندارم. دوش که پیشکش پوتین هایم را هم دو سه روز یکبار هم وقت نمی کنم از پایم خارج کنم. علی که اون همه خوش تیپ بود رفته موهایش رو از ته تراشیده. من هم شده ام شبیه آن درویشی که هر وقت می رفتیم چهار راه زند آنجا نشستیم بود. بچه های گردان یک شب وقتی من و علی داشت کم کم خوابمون می برد دست و پایمان را گرفتند و انداختند توی حمام و آب را هم روی مان باز کردند. اولش کلی بد و بی راه حواله شان کردیم. اما بعد فکر کردیم خدا پدر و مادرشان را بیاموزد. چون پوتین های مان را که در

خاتون من... مهنز خانم گلم سلام... بگو که خوب هستی و از دوری من زیاد بهانه نمی گیری... برای من نبودن تو سخت است ولی چه می شه کرد. جنگ، جنگ است و زن و بچه هم نمی شناسد. نوشته بودی دلت می خواهد برگردی بوشهر. مهنز به جان تو کسی اینجا نیست همه زن و بچه های شان را فرستادند تهران و شیراز و اصفهان. علی هم (سرلشکر خلبان شهید علی رضا یاسینی) امروز و فرداست که پروانه خانم و بچه ها را بیاورد شیراز. دیشب یک سر رفتن آن جا. علی رضا برای مأموریت رفته بود همدان از آن جا تلفن زد آرت. من تازه از مأموریت برگشته بودم می خواستم برای خودم جای بریزم که گفتند تلفن. علی گفت مهرزاد مریضه و پروانه دست تنه است. قول گرفت که سر بزنم گفت: نری خونه مثل نعش بیفتی بعد بگی یادم

● مهنز مواظب خودت باش... این حرفها را نزدم که ناراحت بشی...
● بالاخره جنگ است و وضعیت مملکت غیر عادی... نمی شود توقع داشت، چون یک سال است ازدواج کردیم و یا چون ما همدیگر را خیلی دوست داریم، جنگ و مردم و کشور را رها کرد و آمد نشست توی خانه. از جیب این مردم برای درس خواندن امثال من خرج شده است



نگاهی به حماسه‌های بی نظیر سر لشکر شهید عباس دوران در دوره دفاع مقدس در گفت و شنود با خلبان آزاده امیر سرتیپ دوم منصور کاظمیان مهابادی هم‌رزم شهید

شجاعت عباس دوران بی نظیر بود

از پایگاه‌های هوایی درگیر جنگ منتقل شوم که مسئولان نیروی هوایی مرا به پایگاه همدان منتقل کردند. در سال ۱۳۵۹ موقعی که به پایگاه بوشهر منتقل شدم، آنجا با شهید بزرگوار عباس دوران آشنا شدم و از آن پایگاه با هم دو پرواز عملیاتی انجام دادیم که هر دوی آن‌ها موفقیت آمیز بود. البته از قبل نام ایشان را شنیده بودم چون به خاطر پروازهای زیادش معروف شده بود.

- موقعی که شهید دوران عازم
- انهدام اسکله‌های البکر و العمیه
- بود، مأمور رادار پایگاه به علت وجود انبوه هواپیماهای دشمن از عباس خواست به پایگاه برگردد، ولی او هیچ توجهی نکرد و به مسیرش ادامه داد. عباس آن جا به من گفت منصور بی خیال می‌رویم و عملیات را انجام می‌دهیم

امکان دارد به آن دو عملیات اشاره کنید؟
در حقیقت اولین مأموریت جنگی من به عنوان کمک خلبان شهید عباس دوران، بمباران اسکله‌های

سرتیپ در ابتدای گفت و شنود بفرمایید در چه سالی به نیروی هوایی پیوستید و چگونه با شهید عباس دوران آشنا شدید؟

به نام خدا.. من سرتیپ دو خلبان منصور کاظمیان در سال ۱۳۵۱ به نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران پیوستم و در سال ۱۳۵۳ به منظور تکمیل دوره آموزش خلبانی به آمریکا اعزام شدم و آنجا روی هواپیماهای «تی ۴۱» و «تی. سی ۳۷» آموزش دیدم. در سال ۱۳۵۵ پس از بازگشت به میهن مأموریت یافتیم با هواپیماهای فانوم اف ۴ پرواز کنم. در آن زمان مرکز آموزش خلبانان کابین عقب (کمک خلبان) اف ۴ در تهران قرار داشت. پس از پایان دوره شش ماهه در تهران به پایگاه هوایی بندر عباس معرفی شدم و تا زمان آغاز جنگ تحمیلی در آن پایگاه خدمت کردم. در پی آغاز جنگ تحمیلی تقاضا کردم به پایگاه‌های همدان، دزفول و بوشهر منتقل شوم تا بتوانم به نحو مطلوب و فعال در صحنه‌های دفاع مقدس حضور داشته باشم. چون در آن مقطع پایگاه هوایی بندر عباس عملیاتی نبود. با این وصف بیشترین مأموریت‌های من در سال اول جنگ در پایگاه هوایی دزفول بود که فاصله زیادی به جبهه جنوب نداشت. پس از گذشت مدت چند ماه، یعنی در اوایل سال ۱۳۶۰ تقاضا کردم به یکی

درآمد

زمانی که صدامیان بعضی برای میزبانی اجلاس سران کشورهای عضو جنبش عدم تعهد در بغداد از شوق بال در آورده بودند، دو فروند جنگنده اف ۴ نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در سحرگاه سی‌ام تیر سال ۱۳۶۱ بر فراز حریم هوایی بغداد بال گشودند و پلایشگاه دوره در جنوب شرقی پایتخت عراق را نشانه رفتند و همه بمب‌های خود را روی هدف خالی کردند، و چنان وحشتی در دل صدامیان و حامیان او به وجود آوردند که سران جنبش عدم تعهد پذیرفتند بغداد جای امنی برای برگزاری اجلاس مزبور نیست. اما هواپیمای شهید سرلشکر عباس دوران مورد اصابت موشک ضد هوایی دشمن قرار گرفت و از تعادل خارج شد. خلبان جان بر کف از قبل تصمیم گرفته بود از این پرواز تاریخی و از این عملیات متهورانه باز نگردد، مگر که به اهدافش رسیده باشد. سرانجام عباس دوران در این عملیات به درجه رفیع شهادت ارتقاء یافت و کمک خلبان او سرتیپ دوم منصور کاظمیان به اسارت دشمن درآمد، و پس از گذشت حدود هشت سال به آغوش میهن بازگشت. آقای کاظمیان در گفت و شنود اختصاصی با شاهد یاران چگونگی عملیات حمله به پلایشگاه دوره را از مرحله برنامه ریزی تا اجرای آن بر فراز آسمان بغداد و تا شهادت عباس دوران شرح داده است که با هم می‌خوانیم:

برای اینکه موشک‌های پیشرفته‌ای که قدرت‌های شرق و غرب در اختیار ارتش عراق قرار داده بودند نتوانند هواپیماهای ما را رهگیری کنند. معمولاً در چنین مواردی با هواپیماهای دشمن در ارتفاع بالا درگیری هوایی پیش می‌آمد و بر آن‌ها چیره می‌شدیم. چون خلبانان عراقی از درگیری مستقیم هوایی با خلبانان ایرانی به شدت وحشت داشتند. به طور مثال یک بار که به اتفاق عباس مشغول گشت هوایی بودیم یک هواپیمای دشمن را دیدیم و به تعقیبش پرداختیم. تا مرز دنبالش رفتیم و آنجا دیگر بنزین کم آوردیم و مجبور شدیم برگردیم. حتی نتوانستیم به پایگاه خودمان همدان برویم و مجبور شدیم در پایگاه دزفول بنشینیم.

اشاره کردید که قدرت‌های بزرگ همه گونه سلاح پیشرفته در اختیار صدام قرار داده بودند. جناب‌عالی به عنوان یک خلبان با تجربه که همزمان با عباس پرواز می‌کردید بیشتر از موشک یا هواپیمای پیشرفته دشمن نگرانی داشتید؟ یا اصلاً چنین نگرانی وجود نداشت؟

بدون شک شهید عباس دوران آدمی بود که هیچ وقت ترس در دل او راه نمی‌یافت. هرگاه من با ایشان پرواز داشتم وجود چنین روحیه در عباس دوران را از نزدیک لمس کرده بودم. خلبانان دیگری هم که با عباس پرواز می‌کردند از شجاعت و دلیری او تعریف می‌کردند. اصلاً برای او مهم نبود که دشمن به هواپیماهای پیشرفته یا موشک‌های پیشرفته مجهز شده باشد. ما خلبانان ایرانی هرگز درباره امکانات و تسلیحات پیشرفته عراق فکر نمی‌کردیم. در زمان جنگ تنها چیزی که به آن فکر می‌کردیم چگونگی آزاد سازی میهن‌مان بود. فقط تلاش می‌کردیم دشمن را از خاک پاک ایران بیرون کنیم.

به یاد دارم در یکی از آن پروازهای چهار دسته‌ای که برای بمباران مواضع عراق در جریان عملیات فتح المبین همراه شهید دوران بودم، هواپیماهای میزبان عراقی به سمت ما آمدند و ایستگاه رادار زمینی هم به ما هشدار داد و از ما خواست مأموریت را کنسل کنیم و به پایگاه برگردیم. ولی عباس از بازگشت به پایگاه خودداری کرد و به پیشروی ادامه داد. وقتی به اطراف خود نگاه کردم دیدم هواپیمای خودی وجود ندارد. همه هواپیماهای دسته پروازی همراه به دستور مسئول رادار به پایگاه برگشته بودند. وقتی بمب‌های خود را روی سر عراقی‌ها خالی کردیم، هنگام بازگشت رادار هواپیما را چک کرد دیدم هواپیماهای خودی در مسیر بازگشت به پایگاه حدود ۳۰ تا ۴۰ مایل جلوتر از ما هستند. چون آن‌ها به دستور رادار عمل کردند، ولی شهید عباس دوران اصلاً به دستور رادار عمل نمی‌کرد. آقای بیژن عاصم هم شیرازی بود و هر دو با لهجه شیرین شیرازی با هم صحبت می‌کردند. روزی عباس به عاصم گفت «چه طوری کاکو... او مدیم بمب بگذاریم و برگردیم دو باره».

خوشبختانه ما رفتیم و مأموریت‌مان را انجام دادیم و هیچ مشکلی هم پیش نیامد و سالم به پایگاه برگشتیم.

عباس آدمی بود که هیچ وقت ترس در دل او راه نمی‌یافت. هرگاه با ایشان پرواز داشتم وجود چنین روحیه در او را از نزدیک لمس می‌کردم. خلبانان دیگری هم که با عباس پرواز می‌کردند از شجاعت و دلیری او تعریف می‌کردند. اصلاً برای او مهم نبود که دشمن به هواپیماهای پیشرفته یا موشک‌های پیشرفته مجهز شده باشد

غیر از حمله به اسکله‌های البکر و العمیه در چه عملیاتی همراه عباس شرکت داشتید؟

در آغاز سال ۱۳۶۱ شهید عباس دوران از پایگاه هوایی بوشهر و من از پایگاه هوایی بندر عباس به پایگاه هوایی همدان منتقل شدیم. در عید نوروز همان سال عملیات فتح المبین به مورد اجرا گذاشته شد که ما از پایگاه همدان به صورت دو دسته چهار فروندی به سوی آسمان جنوب پرواز کردیم و نیروهای دشمن را مورد حمله هوایی قرار دادیم. معمولاً شهید عباس دوران و شهید سید علی رضا یاسینی لیدر (فرماندهی) این دسته‌ها را بر عهده داشتند، من در اغلب آن پروازها خلبان کابین عقب شهید دوران یا شهید یاسینی بودم که از ارتفاع ۴۶ هزار پا مواضع عراقی‌ها را بمباران می‌کردیم و بر می‌گشتیم.

علت اینکه در چنین ارتفاعی پرواز می‌کردید چیست؟

البکر و العمیه در شمال خلیج فارس بود. زمانی که من و عباس با هواپیمای فانتوم به سوی اسکله‌های مزبور پرواز می‌کردیم و یک هواپیمای اف ۴ که در ارتفاع بالا پرواز می‌کرد و در برابر هواپیماهای دشمن که خیلی زیاد بودند، از ما پشتیبانی به عمل می‌آورد. آقای بیژن عاصم مسئول رادار زمینی پایگاه بوشهر در آن لحظات با ما تماس گرفت و خواست مأموریت را کنسل کنیم. به ما گفت چون در آن مسیر هواپیماهای عراقی زیادی در آسمان منطقه دیده شده‌اند و احتمال دارد شما را بزنند، بهتر است برگردید.

شهید دوران چه پاسخی به او داد؟

عباس دوران هیچ پاسخی به مأمور رادار پایگاه نداد و به مسیرش ادامه داد. کمی که جلوتر رفتیم دوباره بیژن عاصم از عباس خواست مأموریت را کنسل کند و به پایگاه برگردد. ولی عباس به تقاضای او ترتیب اثر نداد. اما در آن شرایط یک فروند هواپیمای اف ۴ که برای پشتیبانی از ما در صورت بروز درگیری هوایی آمده بود با درخواست مأمور رادار، مأموریت را نیمه کاره رها کرد و به پایگاه بازگشت. اما دوران گفت منصور می‌رویم و عملیات را انجام می‌دهیم که خوشبختانه عملیات موفقیت آمیز بود و صحیح و سالم به پایگاه برگشتیم.

جواب ندادن شهید عباس دوران به درخواست

مسئول رادار پایگاه را چگونه تفسیر می‌کنید؟

بیانگر این است که بی خیال ما مأموریت‌مان را ادامه می‌دهیم. منظورش این بود که شما در کار من دخالت نکنید. من کارم را انجام می‌دهم. در همان حال خلبان هواپیمای پشتیبانی با عباس تماس گرفت و به او گفت اگر شما حاضر نیستید برگردید من به پایگاه برمی‌گردم. عباس در جواب به خلبان هواپیمای مزبور گفت اگر مایل هستید اجازه دهید ما بیایم از شما پشتیبانی کنیم؟



جمعی از خلبانان غیور نیروی هوایی که اغلب به شهادت رسیده‌اند. شهید عباس دوران نفر سوم ایستاده از سمت چپ

سوی امیدیه به پرواز درآمد و عباس با همان هواپیما به همدان بازگشت تا این مأموریت را انجام دهد. تا جایی که ذهنم کمک می‌کند، در شامگاه ۲۹ تیر ۱۳۶۱ دستور مأموریت این عملیات به پایگاه هوایی همدان ابلاغ شد. در آن شب من آماده پایگاه بودم و تا صبح نخوابیدم. بیه همین خاطر فردای آن روز در منزل استراحت می‌کردم که شهید دوران، تلفنی تماس گرفت و گفت ساعت پنج بعد از ظهر بیا پست فرماندهی. خیلی خوشحال شدم و فهمیدم مأموریت داریم، و زودتر از بقیه رفته پست فرماندهی. وقتی به پست فرماندهی رسیدم شهید عباس دوران که در آن پرواز هم‌رزم من بود، به همراه شهید یاسینی مسئول عملیات پایگاه، شهید خضرای فرمانده پایگاه، خلبان اسفندیاری، خلبان خسروشاهی، خلبان توانگریان و خلبان باقری، به اتفاق هم به پست فرماندهی آمدند، و در مورد چگونگی انجام عملیات با هم بحث و رایزنی کردند. در نتیجه این جلسه قرار شد سه فروند هواپیمای جنگنده تا لب مرز با همدیگر پرواز کنند و وقتی به لب مرز رسیدند، یکی از هواپیماها به پایگاه برگردد، و دو فروند دیگر با ارتفاع خیلی پایین وارد خاک عراق شوند. این یک نوع حرکت فریبکارانه است. یعنی وقتی سیستم رادار عراق هواپیماها را بر فراز مرز رهیایی کرده و لحظاتی بعد نشان دهد که هواپیماها برگشته‌اند، این خود یک نوع فریب دشمن تعبیر می‌شود. صحبت‌های اصلی و کلی که در آن جلسه تمام شد.

در حقیقت دستور مأموریت‌های هوایی به صورت لاک و مهر شده از تهران با هواپیمای مخصوص می‌آمد و مسئول پست فرماندهی، فرمانده پایگاه و مسئول عملیات تصمیم می‌گرفتند که کدام خلبان‌ها را انتخاب کنند. برای این مأموریت هم ما شش نفر انتخاب شده بودیم که معمولاً خلبان‌های

● شهید دوران، آدم بسیار آرام و محبوب بود. در عین حال بسیار دل و جرأت داشت. به گونه‌ای که هر نوع مأموریتی که به او محول می‌شد با آگاهی از این که درصد کشته شدن در آن زیاد است، آن را با جان و دل می‌پذیرفت. او همیشه در این گونه مأموریت‌های خطرناک پیشقدم بود.

بفرمایید که تصمیم نهایی برای حمله به پایگاه الدوره به منظور نا امن جلوه دادن بغداد و جلوگیری از برگزاری اجلاس جنبش عدم تعهد توسط چه کسی گرفته شد؟ آیا جنابعالی در آن جلسه تصمیم‌گیری هم حضور داشتید؟ این تصمیمی بود که توسط دولتمردان اتخاذ شد. من مدت‌ها بعد آگاه شدم که تصمیم‌گیری مستقیم نیروی هوایی نبوده است. اخیراً برخی از مقام‌های کشوری فاش کردند که برای جلوگیری از برگزاری اجلاس سران کشورهای غیر متعهد در بغداد با برخی از دولت‌هایی که ادعای دوستی با ایران را داشتند تماس گرفتند و از آن‌ها درخواست کردند که در اجلاس مزبور شرکت نکنند. نمایندگان آن دولت‌های خارجی در پاسخ گفتند که ما در اجلاس بغداد شرکت می‌کنیم، اما در عین حال از موضع ایران هم پشتیبانی به عمل می‌آوریم. چون دولتمردان نتوانستند با تلاش‌های سیاسی و دیپلماتیک اجلاس بغداد را لغو کنند. مأموریت نا امن جلوه دادن بغداد به نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران داده شد.

به یاد دارم در آن زمان شهید بزرگوار سید علی رضا یاسینی به منظور پیگیری اجرای این مأموریت چند بار از همدان به تهران آمد. شهید یاسینی یک هفته پیش از مأموریت حمله شهید عباس دوران به بغداد، در یک عملیات برون مرزی مورد اصابت موشک هواپیمای عراقی قرار گرفت و نتوانست در آن پرواز شرکت نماید. احتمال داشت شهید یاسینی این مأموریت را بجای عباس دوران انجام می‌داد. چون شهید عباس دوران تا پیش از موعد اجرای مأموریت حمله به بغداد، در پایگاه هوایی امیدیه خدمت می‌کرد و از رزمندگان شرکت کننده در عملیات رمضان پشتیبانی به عمل می‌آورد. همانگونه که می‌دانید عملیات حمله شهید دوران به بغداد با عملیات رمضان مصادف بود. لذا عباس دوران با توجه به شجاعتی که داشت برای اجرای عملیات مزبور بهترین گزینه شناخته شد، و یک هواپیمای اف ۴ مخصوص از همدان به

در مدتی که با عباس دوران همکاری می‌کردید، ویژگی‌های اخلاقی او را چگونه یافتید؟

شهید عباس دوران، آدم بسیار آرام و محبوب بود. اما در عین حال بسیار دل و جرأت داشت. به گونه‌ای که هر نوع مأموریتی که به او محول می‌شد با آگاهی از اینکه درصد کشته شدن در آن مأموریت زیاد است، آن مأموریت را با جان و دل می‌پذیرفت. او همیشه در این گونه مأموریت‌های خطرناک پیشقدم بود. در زمان عملیات رمضان شهید دوران به درخواست خودش برای پشتیبانی هوایی و عملیات جنگی به پایگاه امیدیه رفته بود که برای عملیات بغداد یک هواپیما رفت و ایشان را به همدان آورد. عملیات رمضان که شروع شد عراق احساس کرد دارد شکست می‌خورد و برای اولین بار بمباران شهرها را آغاز کرد. یعنی خیلی راحت می‌آمد و اهدافش را در شهرها می‌زد. به طور مثال در روز جهانی قدس هواپیماهای عراقی به راهپیمایان حمله کردند، و تعداد زیادی از زنان و کودکان را به خاک و خون کشیدند. یک مدرسه را هم در کرمانشاه بمباران کردند که جمعی از دانش آموزان شهید شدند. آن موقع پدافند شهرها ضعیف بود و نیروی هوایی از امام (ره) خواست که مقابله به مثل کند و شهرهای عراق را بزند. اما امام (ره) مخالفت کردند، و گمان کنم که روزنامه‌های وقت این موضع انسانی امام را تیتیر کردند که امام (ره) گفته‌اند ما نمی‌خواهیم مردم بی گناه عراق را بکشیم. با این مسئله من حس کردم به زودی باید یک مأموریت مهم به پایگاه ما محول شود. اتفاقاً همان روزها می‌خواستند مرا به یک مأموریت آموزشی شش ماهه اعزام کنند، ولی قبول نکردم و گفتم باشد بعد از جنگ. چون اگر می‌رفتم آموزش مأموریت‌های جنگی را از دست می‌دادم.

در جریان عملیات رمضان صحبت از تلاش رژیم بعث عراق برای میزبانی کنفرانس سران جنبش عدم تعهد در بغداد مطرح شد. طبق عرف دیپلماتیک، ریاست کنفرانس را رئیس کشور میزبان که صدام معدوم باشد به عهده می‌گرفت. خب طبیعی بود جمهوری اسلامی ایران که صدام را متجاوز می‌دانست نباید اجازه می‌داد که چنین شخصی ریاست جنبش عدم تعهد را به عهده گیرد. مقام‌های جمهوری اسلامی ایران اعلام کردند که عراق یک کشور متجاوز است و بغداد نا امن است، و اجازه واگذاری ریاست جنبش عدم تعهد به صدام را نمی‌دهند. ولی رژیم عراق به شدت تبلیغ می‌کرد و می‌گفت که بغداد از نظر هوایی و زمینی کاملاً امن است و در آسمان بغداد یک پرندۀ هم جرأت پر زدن را ندارد. خیلی روی امنیت بغداد مانور می‌دادند. البته شاید بیراه هم نمی‌گفتند. چون خطوط آتش و پدافند خیلی زیادی در اطراف بغداد ایجاد کرده بودند و انواع و اقسام موشک‌ها را شوروی و فرانسه در اختیارشان گذاشته بودند.



در شهید هم‌رزم علی رضا یاسینی و عباس دوران



و حالت نمای هواپیما در حال گردش است. در صورتی که سمت نما باید ثابت ایستاده باشد. مکانیک‌ها گفتند امکان ندارد این دستگاه در عرض چند دقیقه اصلاح شود. شما می‌توانید پرواز نکنید. ولی عباس دوران گفت: در هوای صاف و بدون ابر نیازی به استفاده از این وسیله را نداریم. توکل بر خدا می‌کنیم و می‌رویم

سر باند و به عنوان هواپیمای شماره ۳ آماده پرواز می‌شویم. آن موقع بود که من صد در صد مطمئن شدم که بازگشتی در کارم نیست.

در اصل من و شهید عباس دوران هواپیمای شماره یک بودیم و شماره ۳ هواپیمایی بود که قرار بود ما را تا لب مرز برساند و به پایگاه برگردد. ساعت حدود پنج و ۴۵ دقیقه بود که اول هواپیمای شماره دو پرید و شماره سه رفت روی باند که اشکالی فنی برای آن پیش آمد و نتوانست بپرد. همین طور که روی باند بود ما هم رفتیم روی باند برای پریدن و صبر نکردیم از باند خارج شود، چون وقتی نبود. طوری حرکت کردیم که وقتی از زمین کنده شدیم

من گفتم الان است که چرخ‌های ما بخورد به شماره سه. حتی هواپیمای شماره دو هم فکر کرد ما می‌خوریم به هم و منفجر می‌شویم. اما خدا را شکر که بدون حادثه بلند شدیم و با سرعت کم و ارتفاع خیلی زیاد پرواز را شروع کردیم. این حالت تا مرز ادامه داشت. از جنوب شرق ایلام و کرمانشاه وارد عراق شدیم. هوا گرگ و میش بود. وقتی از روی ایلام گذشتیم چراغ‌های شهر هنوز روشن بود. مرز را که رد کردیم سرعت‌مان را تا هزار کیلومتر در ساعت افزایش داده و ارتفاع‌مان را به ۱۰ تا ۱۵ متری زمین کاهش دادیم. از روی دکل‌ها و کابل‌های برق فشار قوی را می‌گذشتیم. هنوز خیلی از مرز نگذشته بودیم که یک موشک زمین به هوای سام ۷ به سمت هواپیمای شماره دو شلیک شد. من به آن‌ها گفتم که موشک برای شما فرستادند. خوشبختانه موشک به آن‌ها نرسید و در هوا منفجر شد. به هر حال در آن سینه دم افتخار آفرین من و شهید عباس دوران سوار بر پرنده آهنین خود گشته و راهی بغداد شدیم تا عملیاتی غیر ممکن را ممکن کنیم. سهم دوران از این پرواز شهادت بود و سهم من اسارت.

گویا در آن مرحله با مشکلات عدیده‌ای از جمله کمبود قطعات رو به رو بودید؟

شک ندارم. علتش هم این بود که آمریکا به ما لوازم یدکی نمی‌داد، و بچه‌ها خودشان قطعات را تعمیر می‌کردند. قطعه هم عمر مفید دارد، و بعد از آن احتمال خرابی هست.

مأموریت‌های سنگین را خود شهید یاسینی انتخاب می‌کرد. شهید علی رضا یاسینی در جلسه به خلبانان گفت این مأموریت مخصوص شماست، و هیچکس نباید چیزی بداند، حتی اگر مشکلی فردا پیش آمد نباید کسی بداند و یک روز عملیات به تاخیر می‌افتد اما خلبان‌ها نباید تعویض شوند. خلبانان کابین‌های جلو و عقب با هم صحبت‌های خصوصی انجام دادند. شهید دوران به من گفت که شما بیشتر حواست به هواپیماهای دشمن باشد که به ما حمله نکنند. اگر زمانی هواپیما دچار سانحه شد و نتوانستیم به پروازمان ادامه دهیم، شما به تنهایی اجکت کن و من به مأموریتم ادامه می‌دهم، و اگر توفیقی باشد شهید می‌شوم. معمولاً سیستم پرش فانٹوم طوری است که کابین جلو اگر آن را فعال کند اول خلبان کابین عقب می‌پرد و بعد خلبان کابین جلو با فاصله ۵۷ صدم ثانیه می‌پرد اما کابین عقب اختیار دارد که یا خودش را اجکت کند یا هر دو خلبان را. یعنی دو وضعیتی است. سیستم اجکت یک اهرمی است تقریباً شبیه ترمز دستی ماشین که حدود یک متر باید کشیده شود.

جلسه حدود ساعت هفت تمام شد و همگی بلند شدیم و به خانه‌های خود رفتیم برای استراحت. در پایگاه به برخی از بستگان تلفن زدم و بدون این که از مأموریت فردا چیزی بگویم با آن‌ها خدا حافظی کردم. بعد هم رفته خانه و با دو خواهر و برادرم که پیش من بودند خدا حافظی کردم. البته باز هم از عملیات چیزی نگفتم.

روز سیم تیر ۱۳۶۱ مصادف بود با روز ۳۰ ماه مبارک رمضان و آن شب مشخص نبود که فردا روزه است یا عید فطر. به هر حال در آن شب از خواب بلند شدم و سحری خوردم و بعد از نماز صبح همراه شهید عباس دوران به پایگاه رفتم. ابتدا قرار بر این بود که مأموریت ساعت ۵ و ۳۰ دقیقه آغاز شود، آن هم بدون تماس با برج مراقبت و سیستم رادار. چرا که اصرار داشتیم سکوت رادیویی کاملاً رعایت شود تا از طرف عراقی‌ها شنود نگردد. فقط یک فرکانس داخلی بین سه فروند هواپیما تنظیم شده بود. ساعت ۵ صبح عباس همراه سایر خلبانان با یک دستکاه خودروی جیب آمد در منزل و مرا همراه خود برد. رفتیم به ستاد گردان و از آنجا به اتاق چتر و کلاه. چتر و کلاه را برداشتیم و به سمت هواپیما حرکت کردیم. در آن لحظه احساس کردم با این پرواز دیگر به خانه بر نمی‌گردم و اسیر عراقی‌ها می‌شوم. ولی صد درصد مطمئن نبودم. همین طور که به سمت هواپیما حرکت می‌کردم گفتم: خدایا اگر واقعاً قراره برنگردم کاری کن هواپیما یک اشکال جزیی داشته باشد.

وقتی به آشیانه‌ها رسیدیم، مکانیک‌های هواپیما به ما خوش آمد گفتند. شهید دوران در اطراف هواپیما به گشت زدن و چک کردن بمب‌ها و دستگاه‌های بیرونی هواپیما پرداخت. من هم داخل کابین‌ها رفته تا دستگاه‌های داخلی را چک کنم. من و عباس مشغول بررسی بودیم که متوجه شدم سمت نما

● در آن سینه دم تاریخی و
● افتخار آفرین من و شهید عباس
● دوران سوار بر پرنده آهنین
● گشته و راهی بغداد شدیم تا
● عملیاتی غیر ممکن را ممکن
● کنیم. ما خلبانان هواپیمای
● شماره یک دسته پروازی بودیم
● که از روی دکل‌ها برق فشار قوی
● می‌گذشتیم. سهم عباس از آن
● پرواز شهادت بود و سهم من
● اسارت

در آستانه آغاز عملیات و در آن سحرگاه که عباس دوران به خانه‌تان آمد و شما را با خودروی جیب به پایگاه برد واقعاً چه احساسی داشتید؟ همان گونه که به این نکته اشاره کردم، گویا از آغاز جنگ تحمیلی به من الهام شده بود که من شهید نمی‌شوم و زنده می‌مانم. شاید از چند روز قبل از آغاز آن عملیات به من الهام شده بود که روزی به اسارت دشمن در خواهم آمد. ولی یک روز پیش از آغاز عملیات، زمانی که در پست فرماندهی جمع شده بودیم تا درباره پرواز صحبت کنیم اولین نفری که وارد پست فرماندهی شد من بودم. یکی از دوستان ما به نام منصور شورچه در آنجا حضور داشت. ایشان شاهد زنده است و می‌تواند گواهی دهد. از او پرسیدم منصور مأموریت کجاست؟ گفت بغداد است!

به او گفتم پس فردا صبحانه را در بغداد می‌خوریم! منصور گفت نه این حرف را نزنید اگر فکر می‌کنید این جوری می‌شود من حاضرم بجای شما پرواز کنم.

به او گفتم این تقدیری است که نوشته شده. سرنوشت من این است که صبحانه را در بغداد صرف کنم. هیچ برو و برگرد هم ندارد. در طول شب قبل از عملیات درباره این مسئله فکر می‌کردم. خانه خلبان باقری در پایگاه همدان نزدیک خانه من بود. وقتی عباس دنبال ما آمد خلبان باقری لباس



لحظه‌ای که به صفحه دستگاه سیستم کنترل هواپیما که رو به روی من قرار داشت، نگاه کردم دیدم صفحه سیاه شد و من به هوا پرتاب شدم. چون همه آن حوادث در عرض چند ثانیه روی داد به طور دقیق نمی‌دانم چه گونه از درون هواپیما به بیرون پرتاب شدم.

با این وصف شما هم در آن لحظه سرنوشت ساز تصمیم گرفته بودید که دستگیره اجکت دو نفره را بکشید تا هر دو از هواپیما به بیرون پرتاب شوید. این طور نیست؟

من چنین تصمیم گرفته بودم... ولی شهید عباس دوران به من گفته بود اگر احساس کردید که قادر به ادامه پرواز نیستیم و خواستید اجکت شوید و به بیرون هواپیما پرتاب شوید این کار را بکنید و به من کاری نداشته باشید. شما هر تصمیمی که می‌خواهید بگیرید برای خودتان اتخاذ کنید. در آن ثانیه‌های آخر با خودم گفتم چرا باید عباس در هواپیما بماند و شهید شود. بهتر است او را هم اجکتش کنم. به هر حال تقدیر چنین بود که ایشان شهید شود و بنده به اسارت بعضی‌ها درآیم.

چگونه توانستید از سه دیوار آتشی که عراقی‌ها قبل از پالایشگاه ایجاد کرده بودند عبور کنید؟

در واقع برنامه ما این بود که از جنوب شرقی شهر وارد بغداد شویم و پالایشگاه دوره را بزیم و مستقیم از روی شهر بگذریم و بیایم ایران. اگر نتوانستیم پالایشگاه را بزیم، هدف بعدی ما نیروگاه اتمی عراق در غرب بغداد بود. از فاصله بیست کیلومتری بغداد دیوار آتش شروع شد و انواع و اقسام موشک‌ها بود که در هوا به سوی ما می‌آمد و ما از میان آن‌ها می‌گذشتیم. چند دیوار آتش بود و هر کدام را که رد می‌کردیم به دیوار بعدی می‌رسیدیم. پلی بود که باید بعد از رد کردن آن می‌پیچیدیم. من پایین را نگاه کردم

معمولا خلبانان این گونه عملیات‌ها را رئیس بخش عملیات پایگاه انتخاب می‌کرد که در آن برهه شهید علی رضا یاسینی بود. به یاد دارم در همان جلسه توجیهی که درباره آن مأموریت عملیاتی که آخرین پرواز من و عباس دوران بود، بحث و تبادل نظر می‌کردیم شهید یاسینی به حضار گفت: «در حال حاضر بجز عباس دوران خلبانی در نیروی هوایی وجود ندارد که بتواند از عهده این مأموریت برآید». شهید یاسینی تشخیص داده بود که اخلاق بنده و شهید دوران خیلی به هم نزدیک است و به همین دلیل مرا به عنوان کمک خلبان این شهید بزرگ انتخاب کرد. شهید یاسینی به من و عباس می‌گفت شما هم شجاع هستید و هم آدم‌های آرام و محبوب و راحت با هم می‌روید و مأموریت‌ها را انجام می‌دهید و بر می‌گردید.

در آن جلسه به شهید یاسینی گفتم: من که برای شرکت در این پرواز اعتراضی نکرده‌ام. شهید یاسینی گفت: خیر من برای اطلاع شما

گفتم که کسی برای اجرای این مأموریت بهتر از شما و عباس را نیافته‌ام.

به هر حال دل زدید به دریا و تسلیم تقدیر الهی شدید؟

دقیقا همین طور بود، من در پایگاه هوایی همدان، بدون رعایت نوبت، بیشترین پروازها را داشتم.

اشاره کردید که شهید دوران هنگام پرواز به شما گفت در صورت بروز سانحه شما خودتان را اجکت کنید و او حاضر نیست از چتر نجات استفاده کند تا بعضی‌ها او را اسیر کنند. بفرمایید که در لحظه برخورد موشک، عباس شما را اجکت کرد و خود به پرواز ادامه داد؟

ببینید، از فاصله ۲۰ کیلومتری جنوب شرقی بغداد تا پالایشگاه دوره از سه دیوار آتشی گذشتیم. در آستانه ورود به آسمان پالایشگاه عباس به من گفت: منصور موتور سمت راستمون آتش گرفته است. به بیرون نگاه کردم و به او گفتم: مسئله‌ای خاصی نیست، همچنان که فعلا کاری از دست ما ساخته نیست. بهتر است به پرواز ادامه دهیم و بمب‌ها را روی پالایشگاه خالی کنیم. بعد که برای دور زدن از شهر گذشتیم موتور سمت راست را خاموش می‌کنیم و با یک موتور به پرواز به سمت ایران ادامه می‌دهیم. وقتی بر فراز پالایشگاه رسیدیم و بمب‌ها را خالی کردیم من قشنگ دیدم یک موشک رولاند فرانسوی به صورت قوسی به سمت هواپیمای ما در حرکت است. فراموش نکنم وقتی بمب‌ها را ریختیم با آینه به اطراف نگاه کردم تا ببینم چه خبر شده دیدم پالایشگاه در آتش می‌سوزد و دود غلیظی از آنجا به آسمان بلند شده است. در عین حال آتش، هواپیمای ما را هم از دم تا نزدیک کابین عقب فرا گرفته است. در آن لحظه ناخود آگاه دستم را به سوی دستگیره اجکت دو نفره دراز کردم. در

پروازش را هم به تن نکرده بود، یونیفورم نظامی را همراه خود آورد خانه من و آنجا به تن کرد و به اتفاق عباس دوران به پست فرماندهی حرکت کردیم.

پس صبحانه خوبی در ساختمان وزارت دفاع عراق در بغداد صرف کردید؟

بله همین طور بود... اتفاقا سی‌امین روز ماه مبارک رمضان، یا یوم الشک بود که بیش از ظهر عید فطر را اعلام کردند.

حال که هواپیمای شماره ۳ دچار نقص فنی شد و نتوانست پرواز کند، گویا طرح فریب رادارهای عراقی هم منتفی شد؟

معمولا به خاطر این که مصرف سوخت هواپیما کم باشد، با ارتفاع بالا و سرعت کم پرواز می‌کردیم. یعنی با ارتفاع ۱۵ هزار پا و سرعت ۳۵۰ مایل به سمت بغداد حرکت کردیم. وقتی به مرز رسیدیم به خاطر اینکه رادارهای عراق ما را ردیابی نکنند، ارتفاعمان را به ۱۰ تا ۱۵ متری زمین رساندیم و سرعتمان را به خاطر اینکه از برد موشک‌های «سام - ۷ استرلا» در امان باشیم به ۴۵۰ مایل افزایش دادیم. وقتی از مرز گذشتیم در یک لحظه دیدم که عراقی‌ها موشک سام به طرف هواپیمای شماره ۲ پرتاب کردند. به خلبان آن گفتم مراقب باشید موشک براتون پرتاب کردند. خوشبختانه موشک به سرعت هواپیما نرسید و در ۳۰۰ متری هواپیما منفجر شد. بعد از مدتی از دستگاه‌های رادار داخل هواپیما متوجه شدم که رادارهای عراق ما را ردیابی کرده‌اند، و این موضوع را به شهید دوران اطلاع دادم.

عباس گفت: مسئله‌ای نیست. خلبانان هواپیمای شماره ۲ هم به ما هشدار دادند که شناسایی شده‌ایم. ولی شهید دوران با شوخی خطاب به آن‌ها گفت: می‌فرمائید که من بروم زیر زمین پرواز کنم!

- از فاصله ۲۰ کیلومتری جنوب شرقی بغداد تا پالایشگاه دوره از سه دیوار آتشی گذشتیم. در آستانه ورود به آسمان پالایشگاه عباس به من گفتم: منصور موتور سمت راستمون آتش گرفته است. به بیرون نگاه کردم و به او گفتم: مسئله‌ای خاصی نیست، همچنان که فعلا کاری از دست ما ساخته نیست. بهتر است به پرواز ادامه دهیم و بمب‌ها را روی پالایشگاه خالی کنیم

شهید عباس دوران این مأموریت را داوطلبانه پذیرفت یا به عنوان بهترین خلبان متعهد و با تجربه به صورت گزینشی برای اجرای آن انتخاب شد؟

قبل از پرواز پیش بینی کرده بودید که روز سی ام تیر صبحانه را در بغداد میل می کنید. بفرمایید که پذیرایی عراقی ها از شما چگونه بود؟

همان گونه که پیشتر به آن اشاره کردم مرا پس از اسارت به ساختمانی که به وزارت دفاع شان ارتباط دارد بردند. پس از گذشت ۱۵ روز به اداره استخبارات ارتش منتقل کردند و ۴۵ روز در یک سلول یک در دو متری تنها بودم. هر روز هم بازجویی و یک دست شکنجه بود. اغلب هم شکنجه های روانی. عراقی ها خیلی عصبانی شده بودند و بازجویی آن ها فقط روی اهداف این عملیات متمرکز بود. من هم اظهار بی اطلاعی می کردم و می گفتم غیر متعهدها دیگر چیست؟ حتی چند وقت بعد که مرا به اردوگاه بردند یکی از سرهنگ های شان آمد و به بچه ها گفت به کاظمیان بگویید شانس آوردی. ما باید تو را اعدام می کردیم چون عملیات شما سیاسی بود، نه نظامی و تو اسیر جنگی نبودی. بنابر این عملیات برای صدام خیلی گران تمام شد. به ما خیلی سخت گذشت.

در مجموع چند خلبان اسیر در عراق داشتیم؟
عراقی ها ۵۲ خلبان ایرانی را به اسارت گرفته بودند، که نصف شان را مخفی نگه داشته و به صلیب سرخ معرفی نکرده بودند. آن ها را بیش از دیگران شکنجه می کردند. سعی می کردیم در اوقات فراغت خودمان را سرگرم کنیم تا کمتر سخت بگذرد. کلاس های آموزشی دایر می کردیم و هر کسی چیزی بلد بود به بقیه یاد می داد. من آنجا آلمانی یاد گرفتم. در سال ۱۳۶۹ آزاد شدم اما پیکر مطهر شهید عباس دوران را بیست سال بعد تحویل دادند. دو استخوان از پایش، کمی از استخوان فک، قسمتی از پوتین و زیپ لباسش که فلزی بود. پلاکش هم زنگ زده بود.

سرتیپ به عنوان آخرین سؤال به طور خلاصه بفرمایید که شهید عباس دوران را چه جور آدمی یافتید؟

عباس آدم عجیبی بود. خیلی کم حرف، اما بسیار مرد شجاع و نترس بود. او در دو سال اول جنگ رکورد پرواز و عملیات را شکسته بود و می توانست به عملیات نرود و بگوید من پروازهایم را کرده ام و بقیه بروند. اما همیشه پیشقدم و داوطلب بود. شهید دوران با آگاهی در این عملیات شرکت کرد. فرماندهان پایگاه هوایی برای هر طرح عملیاتی درصد ریسک را مشخص می کنند. ریسک این عملیات ۹۵ درصد بود. یعنی تنها ۵ درصد احتمال برگشت وجود داشت. ما هرگز برای مسائل دنیوی نرفتیم بجنگیم. اگر به خاطر پول و درآمد رفته بودیم راه های خیلی آسان تری برای ثروت اندوزی وجود داشت. پس من وظیفه خود می دانم که بگویم که شهید عباس دوران چه کسی بوده است. جوان ها و مردم باید این مسایل را بدانند. الان هم علاقمندی من پرواز است. چون آدم را از زمین جدا می کند، و به یاد خدا و معنویت می اندازد. ■

عباس دوران آدم عجیب و خیلی کم حرف بود. اما بسیار شجاع و نترس. در دو سال اول جنگ رکورد پرواز و عملیات را شکسته بود و می توانست به عملیات نرود و بگوید من پروازهایم را کرده ام و بقیه بروند. اما همیشه پیشقدم بود. او با آگاهی از ریسک ۹۵ درصدی، در این عملیات شرکت کرد. فقط پنج درصد احتمال بازگشت وجود داشت

هوایم در حالی که آتش گرفته بود به طرف شهر می آمد که ناگهان از داخل آن چتری بیرون پرید و بعد از مدتی که هوایم جلوتر رفت، منفجر شد.

هوایم شماره دو چه سرنوشتی داشت؟
هوایم شماره ۲ هم به شدت مورد اصابت گلوله بعثیها قرار گرفت. با این که خیلی گلوله خورده بود، اما خلبانان آن توانستند خودشان را به مرز برسانند. وقتی به پایگاه رسیدند و مکانیک ها آمدند تعداد گلوله ها را بشمارند نتوانستند و نوشتند بی نهایت.

در اردوگاه جزئیات و پیامدهای عملیات را از برخی از هموطنان اسیر پیگیری کردم. آن ها گفتند قبل از این که شما به بغداد نزدیک شوید آژیر قرمز به صدا در آمد و دقایقی بعد دود غلیظی آسمان بغداد را فرا گرفت. روزنامه های دولتی عراق فردای آن روز تاریخی، عکس قطعات هوایم سانحه دیده را که نزدیک یکی از میدان های شهر بغداد به زمین خورده بود چاپ کردند. مشخصات شهید عباس دوران که این حماسه بزرگ و بی نظیر را افریده بود از پوتین و دستکش او مشخص بود. آنجا برای من قطعی شد که همزم فداکارم به شهادت رسیده است.

دیدم همه ماشین ها ایستاده اند و مردم دارند بالای سرشان یعنی به ما نگاه می کنند. معلوم بود آژیر خطر کشیده بودند. اول هوایم شماره دو پل را رد کرد و پیچید و ما هم پشت سرش پیچیدیم. به پایگاه که رسیدیم عراقی ها از اطراف پایگاه موشک های «سام ۷ استرلا» به سوی ما شلیک کردند. من هم با دستگاه پارازیت هوایم مشغول از کار انداختن رادارهای دشمن شدم تا دستم موشک به ما اصابت نکند. بر فراز پایگاه که رسیدیم با موفقیت کامل بمب ها را تخلیه کردیم و در حال برگشت بودیم که من یک لحظه برگشتم به پایگاه نگاه کنم دیدم هوایم از دم تا پشت سر من آتش گرفته است. سریع به شهید دوران گفتم که هوایم آتش گرفته آماده باشید بپریم بیرون. وقتی پریدم بیرون بیهوش شدم و هنگامی که به هوش آمدم خود را درون وزارت دفاع عراق یافتیم که پزشکی داشت لبم را که پاره شده بود بخیه می کرد. در آن لحظه گفتم: خدایا من تو هوایم بودم اینجا کجاست؟ بعد از مدتی مأموران عراقی لباس پروازم را بیرون آوردند و دشداشه به تن کردند و مرا به بیمارستان بردند، و پس از گذشت مدتی دوباره به وزارت دفاع بازگرداندند.

از آنها پرسیدم: جناب دوران کجاست؟ گفتند: از هوایم نپرید و کشته شد. من باور نکردم چون معلوم نبود که آن ها راست می گویند. ولی خیلی دنبال این مسئله بودم که سرنوشت عباس برای من روشن شود. در وزارت دفاع عراقی ها حدود ۱۵ روز از من بازجویی به عمل آوردند و شکنجه کردند، و بعد از آن به سازمان امنیت شان تحویل دادند، و از آنجا به اردوگاه منتقل کردند. در اردوگاه سربازی وجود داشت که کمی انگلیسی بلد بود. از من پرسید تو همان خلبانی هستی که هوایم را روی پایگاه زدند؟

گفتم: بله چه اندازه از این موضوع خبر داری؟ او گفت: بعد از این که پایگاه بمباران شد،





گفت و گو با امیر سرتیپ خلبان حسین چیت فروش

مشاور عالی فرمانده نیروی هوایی و جانشین سازمان موزه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس

عباس دوران آگاهانه شهادت را پذیرفت

درآمد

بی تردید سرلشکر خلبان شهید عباس دوران یکی از شهدای شاخص دوره هشت سال دفاع مقدس است و باید که یاد و خاطره او را از زبان سایر پیشکسوتان نیروی هوایی برای نسل حاضر و نسل‌های آینده زنده نگه داریم. سرتیپ خلبان حسین چیت فروش که در سال ۱۳۵۴ به نیروی هوایی پیوست و مدتی مسئولیت فرماندهی گردان‌های نگه داری پایگاه هوایی دزفول را به عهده داشت از رشادت‌ها و جانفشانی‌های شهید دوران شناخت دارد. چرا که خلبان چیت فروش در دوران هشت سال دفاع مقدس با هواپیماهای خفاش بر فراز محورهای نبرد میان رزمندگان اسلام و متجاوزین عراقی پرواز می‌کرده و از صحنه‌های گوناگون اطلاعات نظامی جمع‌آوری می‌کرده است. نامبرده همچنین یکی از هم‌زمان شهید عباس بابایی به شمار می‌رود که در تشکیل قرارگاه «رعد» به همراه ایشان نقش ارزنده‌ای ایفا کرده است. ایشان همچنین در پایه‌گذاری یک تشکیلات بسیجی و انقلابی در درون نیروی هوایی نقش بسزایی بازی کرده است. سمت‌های ایشان پس از توقف جنگ: وابسته نظامی جمهوری اسلامی در چین، مشاور عالی فرمانده کل ارتش و مسئول مجتمع صنایع (اوج نهاجا) بوده که در زمان خدمت ایشان و با همکاری نیروی هوایی، هواپیمای جنگنده صاعقه تولید شد، و مدتی بعد به تولید انبوه رسید، سپس این نهاد به وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح واگذار گردید. حسین چیت فروش حدود پنج سال ریاست دفتر مطالعات و تحقیقات نیروی هوایی را بر عهده داشت. شاهد یاران با توجه به شناختی که آقای چیت فروش از شخصیت شهید گرانقدر عباس دوران دارد به پای گفت و شنود با ایشان نشست که با هم می‌خوانیم:

اجازه دهید بحث‌مان را از نیروی هوایی آغاز کنیم. این نهاد ضمن این که از قبل از پیروزی انقلاب پیشگام بود، در دوران دفاع مقدس هم بیشترین دیدارها را با حضرت امام (ره) داشت. بفرمایید که مواضع اصولی و عملکرد نیروی هوایی از چه چیزی ناشی می‌شود؟

از نظر پژوهشی، قبل از این که شهید عباس دوران را به عنوان یک چهره شاخص در دوره هشت سال دفاع مقدس بشناسیم، ابتدا باید ساختار نیروی هوایی را شناخت. لازم است در درجه اول مجموعه‌ای به نام نیروی هوایی را بازکاوی کنیم که تاریخ و جامعه عصر حاضر بیشتر به آن نیاز دارد، و بعد شخصیت عباس دوران را بازنگری کنیم. زیرا اگر این زمینه ایجاد

قبل از این که شهید دوران را به عنوان یک چهره شاخص در هشت سال دفاع مقدس بشناسیم، ابتدا باید ساختار نیروی هوایی را شناخت. لازم است اول مجموعه‌ای به نام نیروی هوایی را بازکاوی کنیم که تاریخ و جامعه عصر حاضر بیشتر به آن نیاز دارد، و بعد شخصیت عباس دوران را بازنگری کنیم. زیرا اگر این زمینه ایجاد نشود عباس دوران ناشناخته می‌ماند

نشود عباس دوران ناشناخته می‌ماند. نیروی هوایی را باید چنان شناخت که یک نیروی اقتدار تاکتیکی هوایی، یا یک مجموعه تشکیلاتی است که می‌تواند با مأموریت واکنش سریع و چند برابر سرعت صوت خود را به نقطه تهدید برساند، و رفع تهدید کند. نیروی هوایی ابزاری دارد... ساختاری دارد... آموزشی دارد... سابقه‌ای دارد که باید خود را با سرعت ما فوق سرعت صوت به نقطه تهدید برساند.

اصولاً طولانی‌ترین تاریخ جنگ، و تعداد جنگ‌هایی که در این منطقه روی داده، سرزمین ایران داشته است. ما باید با تاریخ کشورمان در این خطه جنگ خیز آشنا شویم. چرا که تاریخ پیوسته در حال تکرار است. حدود نود سال پیش کشوری به نام عراق در این نقطه جغرافیایی توسط چرچیل نخست وزیر وقت انگلیس به وجود آمد. لغت و کلمه عراق را چرچیل با پیشنهاد مشاورانش انتخاب کرد. نود سال است می‌گوییم عراق. قبل از آن می‌گفتیم بین النهرین. این سرزمین قبل از بین النهرین بخشی از خاک ایران بود. در پانصد سال گذشته دست کم حدود ۲۴ جنگ خونین داشته‌ایم. خرمشهر سه بار اشغال شده است. این بار چهارم بود که در جریان جنگ تحمیلی اشغال شد. ولی در جنگ اخیر از موشک پراکنی، بمب و هواپیما استفاده شده است.

به نظر شما چه تفاوت‌ها و چه مشترکاتی بین هشت سال دفاع مقدس و سایر جنگ‌های چند دهه اخیر دنیا وجود دارد؟



سازمانی، چه ارگانی، چه تشکیلاتی برود تهدید را شناسایی کند و خبر بیاورد و به مسئولان و به مقامهای بالاتر، به شورای عالی دفاع، به شورای امنیت ملی، به ستادهای کل نیروهای مسلح گزارش دهد؟ این خلبان نیروی هوایی است که با امکاناتی که در اختیار دارد باید

برود از مرز عکس بگیرد. برود شناسایی کند

و بیاید بنویسد. دلایل ما چیست؟ به همین دلیل نیروی هوایی قبل از شروع جنگ بیش از ۱۷ خلبان شهید داده است.

در نتیجه همین شناساییها بود که هواپیمای سرلشکر خلبان شهید حسین لشکری را زدند، و حدود بیست سال او را در اسارت نگه داشتند. به چه دلیل حسین لشکری سید الاسراء می شود؟ چون هواپیمای او قبل از جنگ به زمین افتاده بود. نیروهای دشمن قبل از جنگ وارد خاک ما شده بودند. شهید باستانی را دو ماه قبل از جنگ در منطقه عین خوش در خوزستان زدند و شهید کردند. چون گردانهای زمینی عراق آرام آرام داشتند وارد کشورمان می شدند. می خواهم بگویم که نیروی هوایی تشکیلاتی است که با اقتدار از فضا دارد با مأموریت واکنش سریع وارد عمل می شود. این توانایی را دارد. ابزار و امکانات لازم را دارد که برود نگاه کند، عکس بگیرد، فیلم بگیرد، و در اختیار مسئولان قرار دهد تا تصمیم نهایی بگیرند.

ظهر روز ۳۱ شهریور سال ۱۳۵۹، وقتی صدام عفلقی با پیروی از عملکرد نیروی هوایی رژیم صهیونیستی در جریان جنگهای اعراب و اسرائیل، تهاجمش را با ۱۹۲ فروند هواپیما به ایران آغاز کرد، و ۱۹ پایگاه و سایت را مورد حمله قرار داد،

عباس دوران قبل از مطرح شدن موضوع کنفرانس غیر متعهدها در بغداد یکی از اشخاصی بود که بیشترین مأموریت‌های ویژه جنگی را داوطلبانه انجام داده. سخت‌ترین مأموریت‌ها را انجام داده است. چون همیشه داوطلب بوده است. یک آدم جسور و شجاع و توانمندی که برای آمادگی دفاعی در نیروی هوایی یک شخصیت ویژه پیدا کرده است

ببینید اگر بخواهم مثال بزنم شاید مناسب بدانم به جنگ‌های اعراب و اسرائیل و جنگ انگلیس و آرژانتین اشاره کنم. در جنگ مجمع الجزایر فایکلند که حدود ۱۱ هزار کیلومتر از انگلیس فاصله دارد، دولت آرژانتین در سال ۱۹۸۲ اعلام کرد که این جزایر به آن کشور تعلق دارد که انگلیس آن را اشغال کرده است. آرژانتین در همان سال این جزایر را از اشغال انگلیس‌ها آزاد ساخت و ضمیمه سرزمین خود کرد. ولی انگلیس‌ها برای حفظ منافعشان و اشغالگری‌شان به حرکت درآمدند و با ارتش آرژانتین درگیر شدند. در این درگیری چند فروند از ناوها و زیردریایی‌های انگلیس مورد اصابت قرار گرفت و منهدم شد. یکی از افتخارات بزرگ نیروهای مسلح و نیروی دریایی انگلیس داشتن ناو بزرگ و هواپیمایر شیفیلد بود. آرژانتین که یک کشور آمریکای جنوبی است زد و ناو شیفیلد و چند ناو دیگر ابر قدرت انگلیس را به قعر دریا فرستاد. در آن درگیری حدود ۳۰۰ افسر و پرسنل نیروی دریایی انگلیس نیز کشته شدند.

این جا می خواهم به نقش نیروی هوایی در جنگ‌ها تأکید کنم. در اوج جنگ و درگیری در مجمع الجزایر فایکلند، وقتی برای انگلیس افتضاح به بار آمد و نیروی مسلح یک ابر قدرت در آستانه سقوط قرار گرفت، جنگ تبدیل شد به جنگ هوایی. جنگی که برنده مطلق آن آرژانتین بود به وسیله نیروی هوایی انگلیس شکست خورد. آن جا وقتی نیروی هوایی به فریاد نیروی دریایی می‌رسد، برنده جنگ در نهایت امر انگلیس می‌شود. من با این مثال خواستم نقش تعیین کننده نیروی هوایی تاکتیکی و رزمی را بیان کنم.

مثال دیگر جنگ‌های اعراب و رژیم صهیونیستی است. ملاحظه کنید که چهار کشور عرب، یعنی مصر، سوریه، اردن و عراق چه جمعیت و چه قدرتی دارند. رژیم صهیونیستی در جنگ پنج روزه ژوئن سال ۱۹۶۷ و در جنگ اکتبر سال ۱۹۷۳ با قدرت نیروی هوایی، در عرض چند ساعت جنگ را به نفع خود تمام کرد. وقتی نیروی هوایی اسرائیل وارد عمل می‌شود، ظرف چند ساعت اعراب را شکست می‌دهد. شکست‌های پی در پی اعراب از اسرائیل در چهار جنگ در تاریخ به ثبت رسیده است. اسرائیل در جنگ ژوئن سال ۱۹۶۷ در برابر توان نیروهای زرهی و زمینی اعراب قدرت نداشته است. ولی وقتی اقتدار هوایی به میدان می‌آید چهار کشور شکست می‌خورد. قدرت نیروی هوایی را این گونه باید واکاوی کنیم.

شایسته است به این نکته نیز اشاره شود. از شش ماه قبل از آغاز جنگ، یعنی از فروردین تا شهریور ماه سال ۱۳۵۹ بیش از ۷۳۶ بار به کشورمان تجاوز مرزی شده است. خب چه

نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی در همان روز و در کمتر از ۳ ساعت پاسخ دندان شکنی به صدام داد. فردای همان روز مردم جهان دیدند و شنیدند که چه افتضاحی برای رژیم بعثی عراق به وجود آمده است. چرا...؟ چون در آن روز بیش از ۱۵۳ فروند هواپیمای ایرانی رفتند و پایگاه‌ها و تأسیسات نظامی عراق را بمباران کردند. نه فقط در روزهای اول، دوم، سوم، چهارم، و دهم جنگ. بلکه این عملیات همه روزه تکرار شد. صدام و نیروهای مسلح عراق خیال کرده بودند کار ایران تمام شده است. صدام در مصاحبه با خبرنگاران گفته بود اگر ایرانی‌ها نتوانند مقاومت کنند من درجه نظامی‌ام را از دوشم بر می‌دارم.

در روز ۳۱ شهریور که مورد تجاوز قرار گرفتیم. هنوز نیروهای سطحی در کشور آماده نشده بودند. نیروهای انقلابی و مردمی آماده نشده بودند. تنها نیرویی که می‌توانست خود را به سرعت به میدان معرکه برساند، نیروی هوایی بود. چون نیروی زرهی دشمن بسیار قوی است، جنگی به نام جنگ تانک‌ها رخ می‌دهد. همین نیروی هوایی می‌آید تانک زنی می‌کند. هواپیما به سلاح آر. پی. جی. تبدیل می‌شود. خلبانان و پرسنل فنی در آن شرایط حساس همکاری کردند و ساختار نیروی هوایی را دگرگون کردند، تا خلبان بتواند چهار راکت، تعدادی بمب بردارد و با سرعت برود و جلوی پیش روی دشمن را بگیرد.

با این وصف نیروی هوایی ساختاری دارد که هم می‌تواند برود عقبه دشمن را بزند. هم برود پل‌ها و پالایشگاه‌ها را بزند. برود انرژی‌شان را بزند. برود پایگاه‌های هوایی‌شان را بزند. این ساختار عظیم نیروی هوایی، شهدای ویژه‌ای هم دارد. حالا داوطلب می‌طلبید. وقتی می‌بیند کشور اسلامی، حکومت نوپای اسلامی، یک کسی که حضرت امام (ره) به عنوان مقتدا و ولایت مردم حکم می‌کند، فتوا می‌دهد، امر می‌کند، خلبانان ولایت مدارانه و داوطلبانه پیرو امام‌شان حرکت می‌کنند. حال یکی از آن شهدای شاخص، شهید عباس دوران است که تا قبل از مطرح شدن

● شهید دوران در اوج قدرت نمای
● کشورهای دنیا حماسه‌ای
● بی نظیر آفرید، تا کنفرانس
غیر متعهدها در بغداد برگزار
نشود. مخصوصاً می‌گوییم تا
در صفحه تاریخ به یادمان
بماند که فرانسوی‌ها آخرین
تکنولوژی‌شان را که موشک
رولاند باشد، دور بغداد چیدند
تا هیچ هواپیمایی نتواند حریف
شود. ولی عباس همه آن
حصارها را شکست

ارزیابی‌تان از آخرین عملیات شهید عباس دوران که از برگزاری اجلاس سران جنبش عدم تعهد در بغداد جلوگیری کرد و سرانجام به شهادت رسید چیست؟ کلاً طرح این عملیات چه گونه به مورد اجرا گذاشته شد.

شهید عباس دوران همیشه داوطلب مأموریت‌های ویژه بود. از نظر تاریخی سایر مأموریت‌های ایشان تقریباً این گونه بوده است. ولی عملیات حمله به پالایشگاه الدوره که موجب جا به جایی کنفرانس جنبش عدم تعهد در بغداد شد بازتاب جهانی داشت و سر و صدای زیادی کرد. زدن یک پل خاص، یک پالایشگاه خاص، یک پادگان خاص، یک نیروی ویژه، کمتر از آن نیست. چون در یک بحث کلان در یک موضوع سیاسی باید پیامدهای آن را ارزیابی کرد. چون همه راهکارهای دولت و رایزنی‌های سیاسی وزارت امور خارجه در سطح جهان برای عدم برگزاری کنفرانس غیر متعهدها در بغداد صورت گرفت و نتیجه نداشت، تصمیم گرفته شد که این عملیات توسط شهید دوران به مورد اجرا گذاشته شود.

تاریخ گواه است که همه کشورهای عربی، همین عربستان، همین کویت و سایر کشورهای آفریقایی همه موافق صدام بودند. همه سیستم‌های اداره کننده شبکه‌های تبلیغاتی جهان بر وفق مراد صدام حرکت می‌کردند. به بغداد آمدند و راهکارهای جدید نظامی ایجاد کردند. آمدند انواع تجهیزات نظامی‌شان را در پادگان الرشید بغداد مستقر کردند. چون خلبان‌های ایرانی به طور موفق از ارتفاع خیلی پست، یعنی زیر ده متری روی سطح زمین پرواز می‌کردند، و هیچ پدافندی قادر نبود این‌ها را شکار کند، فرانسوی‌ها آمدند دو نوع موشک ویژه جدید ضد هوایی کوروتال و رولاند به بغداد دادند. این همه رینگ پدافندی قوی در بغداد و اطراف بغداد مستقر کردند. یعنی پروازهای میگ ۲۳ را با میگز ۲۵ با میگز تقویت کردند. پدافند سام ۲ و ۶ و ۷ را با موشک‌های کوروتال و رولاند فرانسه تقویت کردند. این اقدام

داریم، اگر یاسینی داریم، اگر بابایی داریم، اگر این همه خلبان داریم، اگر اقتدار هوایی داریم، ولی هیچ ادعایی نداریم. خدا توفیقی داده و ما این لباس را به تنمان کرده‌ایم. ممکن است نبض این راهکار در لوح زرین هر جوانی از ما نزدیک‌تر باشد، بهتر باشد، بالاتر باشد. باکری ممکن است از همه ما استادتر باشد. بیاناتی دارد که در طول تاریخ قابل استفاده است. همه شهدای ما شهید همت، شهید زین الدین، شهید صیاد شیرازی، همه اینها در جایگاه خودشان نبض لوح زرین الهی و در محکمه الهی و نزد حضرت حق جای خودشان را دارند.

می‌خواهم بگویم که غرور ما یک توفیق الهی است که الان در این لباس جلوه‌گر شده است.

خب این مجموعه سوپرایتندارها که تحویل دشمن داده می‌شود، به خلبان‌های عراقی فرصت آموزش را نمی‌دهد. عراق با تعداد حدود ۳۲۵ فروند هواپیما وارد جنگ شد و ما حدود ۴۰۰ فروند داشتیم. ولی عراق با حدود ۶۰۰ - ۶۵۰ فروند جنگ را تمام کرد. در آن برهه حتی یک پیچ به ما ندادند. در پایگاه هوایی دزفول فرمانده گردان تعمیر و نگهداری بودم. گاهی کار فرمانده یک گردان هواپیمای تاکتیکی «اف - ۵» برای یک پیچ خروسکی لنگ بود. ولی اکنون افتخار ما این است که هواپیمای جنگی «صاعقه» را می‌سازیم. وقتی جنگ نفتکش‌ها راه می‌افتد، عراقی‌ها علاوه بر داشتن هواپیماهای میگ و سوپراتاندارد، می‌آیند

در هواپیماهای جت فالکون نیز بمب تعبیه می‌کنند تا راه ورود آذوقه و صدور نفت این ملت را که منبع استراتژی‌شان شده، قطع کنند. در آن لحظات سرنوشت ساز همین عباس دوران‌ها می‌آیند و با قدرت ایمان، با تجهیزات جنگی و تکنولوژی‌ها که غربی‌ها و شرقی‌ها آورده‌اند به مقابله بر می‌خیزند و تأثیر آن‌ها را خنثی می‌کنند. روزی یکی از خلبانان قهرمان نیروی هوایی به نام حسین خلیلی دو فروند از هواپیماهای سوپر ایتندار را سرنگون می‌کند. یعنی این شکار با یک ویژگی خاص به تور او می‌خورد. یک روز بعد از ظهر به شهید یاسینی التماس کردند که نرو پرواز. چون در عملیاتی که صبح همان روز انجام شد تیر خورده بود و بعد از ظهر خیلی جلو نرفت. این بیانگر تفکر بسیجی و انقلابی این جوانان است که آن‌ها را به پرواز می‌برد.

موضوع برگزاری کنفرانس غیر متعهدها در بغداد یکی از اشخاصی بود که بیشترین مأموریت‌های ویژه جنگی را داوطلبانه رفته و انجام داده است. یا می‌شود گفت که سخت‌ترین و ویژه‌ترین مأموریت‌ها را بالاتر از هم‌زمان هم‌دوره خود انجام داده است. چون همیشه داوطلب بوده است. یک آدم جسور بوده است، داوطلب بسیار شجاع و توانمندی که برای آمادگی دفاعی در نیروی هوایی یک شخصیت ویژه پیدا کرده است. زمانی که دشمن در جنگ به بن بست رسید، قدرت‌های شرق و غرب انواع جنگ افزارهای پیشرفته در اختیار صدام قرار دادند. بفرمایید که خلبانان غیور نیروی هوایی چه گونه توانستند بر این جنگ افزارها چیره شوند؟

وقتی نیروی هوایی کشورمان توانست دشمن را زمین گیر کند، مراکز مطالعاتی و تحقیقاتی عراق چه کار کردند؟ نشستند بررسی کردند که چه کار باید کرد. هراسان رفتند با فرانسه قرارداد هفت میلیاردی خرید هواپیمای سوپراتاندارد باموشک اگزوست و هلی کوپترهای سوپر فرلون را امضاء کردند، و این مجموعه را به سرعت وارد میدان جنگ خلیج فارس کردند. در این مرحله جنگ نفتکش‌ها آغاز شد. برای چه این کار را کردند؟ تا آذوقه، نان، گندم که وارد می‌شد، به دست مردم ایران نرسد. لذا ریشه جنگ نفتکش‌ها از این جا شروع شد.

ولی تفکر انقلاب را ببینید. اگر ما عباس دوران



شهادت بود این مأموریت را پذیرفت. ما بهشت و جهنم، خوبی و بدی را خودمان رقم می‌زنیم. چگونه داریم زندگی می‌کنیم و کجا می‌خواهیم برویم؟ عباس داوطلب شد و عروج کرد. در این گفت و گو به کسی که لحظه‌ای دارد می‌رود تا برنگردد، احترام می‌گذارم. از کسی که تا لحظه شهادت ۳۲ سال عمر کرد تجلیل و قدردانی به عمل می‌آورم.



بینید وقتی عباس در آن سحرگاه می‌خواهد از خانه به سمت شیلتر پرواز بیرون آید، ناکهان امیر رضا کودک شیرخوار و هشت ماهه او گریه می‌کند، ولی عباس از او رویگردان می‌شود، تا مبدا دچار لرزشی عاطفی گردد. از روز قبل می‌دانست که امکان دارد بر نگردد. گرچه تا آن لحظه بالاترین پروازهای برون مرزی را داشته است، اما می‌دانست که آن پرواز از سخت‌ترین و پیچیده‌ترین پروازهای اوست. بیدرنگ پرواز کرد و چیدمان فازهای اول و دوم و سوم سکویهای موشکی کروتال و رولاند را پشت سر گذاشت. دژ محکم بغداد را که خبرنگاران بین المللی عنوان کرده بودند هیچ قدرتی نمی‌تواند آن را تسخیر کند، به راحتی توسط عباس دوران فرو ریخت، و اهداف از پیش تعیین شده را منهدم کرد.

نقل شده که عملیات دریایی «مرورید» هم یکی از عملیات کیفی شهید عباس دوران بوده که در جریان آن اسکله‌های نفتی البکر والعمیه و تعدادی از ناوچه‌های دشمن را منهدم کرده است....

به این نکته اشاره کردم که شهید عباس دوران تا قبل از عملیات ویژه بمباران پالایشگاه الدوره بغداد همیشه یک خلبان ورزیده بوده که مأموریت‌های ویژه انجام می‌داده است. آری، در جنگ دریایی هم می‌توان گفت قهرمان جنگ دریایی، عباس دوران بوده است. دریا یعنی هدف‌های متحرک. یعنی شنواری که روی آب حرکت می‌کند. وقتی خلبان می‌خواهد شیرجه بزند، و هدفی را مورد حمله قرار دهد، باید زاویه شیرجه‌اش به میزان یک درجه، دو درجه، سه درجه، یا پنج درجه، تغییر پیدا بکند. چون تارگت و هدف دریایی متحرک و در حال حرکت است و تغییر پیدا می‌کند. از خلبان مهارت خاصی می‌طلبد که عباس دوران یکی از قویترین خلبانانی بود که در این گونه عملیات مهارت خاصی به دست آورده بود.

در عملیات دریایی معروف «مرورید» که روز

لشکرهای عراقی در خاطرات‌شان نوشته‌اند که خلبانان ایرانی در جبهه جنوب برای ما دام گسترانده بودند.

با این وصف شهید عباس دوران در اوج قدرت‌نمایی کشورهای دنیا حماسه‌ای بی نظیر آفرید، تا کنفرانس غیر متعهدها در بغداد برگزار نشود. مخصوصاً می‌گویم تا در صفحه تاریخ به یادمان بماند که فرانسوی‌ها چه کمک‌هایی که به صدام نکردند. خلبانان ما از چپ زمین می‌رفتند بیرون تا هیچ راداری نتواند آن‌ها را بگیرد. فرانسوی‌ها آخرین تکنولوژی‌شان را که موشک رولاند باشد، آوردند دور بغداد چیدند تا هیچ هواپیمایی نتواند حریف شود. تبلیغات دامنه داری به راه انداختند که ساختمان کنفرانس غیر متعهدها نزدیک پادگان هوایی الرشید است. به کمک کارشناسان انگلیسی، مدرن‌ترین و آخرین مدل موشک را در آن جا مستقر کردند. ولی شهید عباس دوران همه آن حصارها را شکست و از برگزاری نشست غیر متعهدها در بغداد جلوگیری کرد. وقتی در مذاکرات سیاسی به بن بست رسیدیم، راه حل نظامی را جایگزین کردیم. چون جا به جایی کنفرانس غیر متعهدها دیگر راه حل سیاسی نداشت.

عنایت و لطف الهی سرانجام نصیب عباس دوران می‌شود. شهید یاسینی داوطلب بود. اما یک روز قبل هواپیمای او سانحه می‌بیند و ایجت می‌کند و نمی‌تواند برود. شخص دیگری که عاشق

وقتی عباس دوران در آن سحرگاه می‌خواهد از خانه به سمت شیلتر پرواز بیرون آید، ناکهان امیر رضا کودک شیرخوار و هشت ماهه او گریه می‌کند، ولی عباس از او رویگردان می‌شود، تا مبدا دچار لرزشی عاطفی گردد. از روز قبل می‌دانست که امکان دارد بر نگردد

را به دنیا نشان دادند و ثابت کردند که الآن پدافند بغداد از مسکو قوی تر شده است.

واقعیت امر هم چنین بود. یعنی هیچ پرنده‌ای قادر به نفوذ به شهر بغداد نبود. این را به دنیا نشان دادند تا بتوانند کنفرانس را میزبانی کنند، و بارها هم قدرت پدافندشان را تست کردند. از لحاظ سیاسی هم مسئولان سیاسی کشور راهکارهای دیپلماتیک موجود را رفته بودند. بعد وزارت امور خارجه از طریق

شورای امنیت ملی به این نتیجه رسیده بود که جا به جایی کنفرانس غیر متعهدها از بغداد به مکانی دیگر فقط راهکار نظامی می‌خواهد. لذا فرماندهی نیروی هوایی و مسئولان کشوری در جلسات گوناگونی در ستاد و در پست فرماندهی نیروی هوایی، پیوسته این موضوع را بررسی و پیگیری کردند. این طور نبود که یک شبه یک مأموریت را به یک خلبان بدهند و به او بگویند برو این عملیات را اجرا کن. طرح‌های مختلفی برای این کار بررسی شد و خلبان‌های متعددی برای اجرای این عملیات در نظر گرفته شدند. مسئولان نیروی هوایی، توان و تجربه خلبان‌ها را ارزیابی کردند. عباس دوران هم به دلیل این که یک خلبان فوق العاده موفق بود برگزیده شد. در زمان خود جزء تیمی قرار می‌گیرد که قادر بوده به خوبی مأموریت‌های ویژه و بسیار سخت را انجام بدهد، و ایشان هم برای شرکت در این مأموریت داوطلبانه اعلام آمادگی می‌کند.

می‌دانید مقام معظم رهبری، یا سایر مقامهای کشور درباره کار عباس دوران چه گفتند؟ بینید گفته‌اند کاری که دوران کرد چند لشکر نمی‌توانست بکند. در هر روزی که از جنگ می‌گذشت همین قضیه بوده است. اگر بخوایم دقیق بنویسیم، نیروی هوایی در یک سال اول جنگ حدود ۹۰ خلبان شهید داده است. در روزهای اول جنگ، چون نیروهای عراقی به پایگاه هوایی دزفول نزدیک شده بودند، فرمانده وقت نیروی هوایی دوبار به پایگاه آمد، و کتا نوشت که پایگاه دزفول را تخلیه کنید.

تصور کنید خلبانان با حرکتی انقلابی، مثل تصمیم عباس دوران، تصمیم شهید فهمیده، هم خون شدند. هم قسم شدند. گفتند ما پایگاه را تخلیه نمی‌کنیم و تا آخرین نفس می‌جنگیم. در جبهه غرب کرخه چیزی به نام جنگ تانک‌ها شکل گرفت. یعنی هواپیمای جنگی «اف - ۵» شده آر. بی. جی. و تانک زنی می‌کند تا نیروهای زرهی ما در جبهه مستقر شوند و اقدام کنند. فرماندهان



تا خودشان را به این کاروان برسانند. نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در سه ماهه اول جنگ، با پروازهای روزانه همه تأسیسات نفتی، پادگان‌ها و پل‌های ارتباطی عراق را بمباران کرده بود. هر کدام از این عملیات جای بحث دارد. ولی حمله به پایگاه‌های «H۳» موسوم به پایگاه‌های الولید در عمق خاک

هفتم آذر ماه سال ۱۳۶۰ به مورد اجرا گذاشته شد، نیروی هوایی با دست توانای شهید عباس دوران و با کمک شهید علی رضا یاسینی، و شهید حسین خلعتبری، چند ناوچه اوزای دشمن را زدند و به قعر دریا فرستادند. شهید دوران در دریا هم پیوسته آدم شناخته شده و زنده‌ای بود. مأموریت‌های دریایی کار آسانی نیست. آدم‌های زنده و ماهر و شجاع می‌طلبند. کوبیدن سکوهای البکر و العمیه، پشتیبانی از کاروان‌های تجاری دریایی برای عبورشان تا تنگه هرمز بخشی از مأموریت‌های شهید عباس دوران بود. اصولاً در جنگ دریا و سرکوب هدف‌های متحرک یکی از مهارت‌های دوران بوده است.

اشاره کردید که قدرت‌های جهان انواع موشک و هواپیمای پیشرفته در اختیار رژیم عراق گذاشتند. ولی خلبان‌های جان بر کف توانستند این دیوارها را بشکنند و از این موانع بگذرند و به بغداد برسند. می‌خواهم پرسیم که آیا این تکنیک ابزار بود که برتری خلبانان ایرانی را ثابت کرد یا شجاعت و عشقی که به میهن داشتند به این مأموریت رفتند؟

ابزار و تکنیک و آموزش در سرتاسر دنیا وجود دارد. عراقی‌ها برترین ابزار جنگی را داشتند. ولی در جبهه اسلام ابزار و تکنیک و آموزش در اختیار قدرت ایمان قرار می‌گیرد. عشق به پرواز به تنهایی معنا ندارد. باید مکتب عاشورایی وجود داشته باشد تا آدم انگیزه شهادت را از آن جا بگیرد. یک مقتدایی مثل حضرت امام (ره) باشد و فرمان بدهد تا همه عاشقانه، عاشق شهادت و داوطلب شهادت باشند. در دوران دفاع مقدس به روشنی دیدید، از یک نوجوان ۱۳ ساله‌ای که می‌رود خود را زیر تانک منفجر می‌کند، گرفته تا یک خلبان که یک ابزار مهم جنگی در دستش قرار دارد. ابزاری که چند برابر سرعت صوت سرعت دارد.

همه رزمندگان ما با انگیزه ایمان در این جنگ شرکت کردند. این جا خلبان باید تکنیکی را بیافریند تا خود را به هدف برساند. او دیگر دیوانه وار عاشق شهادت است. عشقش رسیدن به درجه رفیع شهادت است. دیگر مرگ برای این افراد اصلاً مفهوم ندارد. وقتی تجاوز را دیدند، رهبر را دیدند، موضوع عاشورا و کربلا را دیدند، همه این ارزش‌ها در داخل کابین خلبان قدرت ایمان ایجاد می‌کند و سرانجام خودشان به زیبایی، به راحتی و با لبخند به آغوش شهادت می‌شتابند. چون قاطعانه ارزش شهادت را دیده‌اند. هم‌زمان خویش را دیدند که پیوسته رفتند و برنگشتند. این گونه افراد پاک دل و جان برکف در حال حاضر هم داوطلب شهادت هستند و برای رسیدن به درجه رفیع شهادت سر و دست می‌شکنند. حتی اشخاص دیگری هم رزرو هستند. منتظر می‌مانند

هنوز امیر خلبان براتپور فرمانده این عملیات زنده است. اگر با او به گفت و گو بنشینید، به شما خواهد گفت که فقط به خاطر ایمان و عشق به میهن در این عملیات شرکت کرده است. به شما خواهد گفت که جنگ ما جنگ کفر و ایمان بود. هر کس که در این جبهه حضور دارد، در واقع در جبهه ایمان حضور داشت. این برتری ایمان است. این قدرت ایمان است که در ابزاری تجلی می‌یابد، و در عمق خاک دشمن حماسه می‌آفریند. شهید عباس دوران هم یک شهادت کاملاً آگاهانه داشت. اگر بخواهیم شخصیت دوران را بازکاوی کنیم، می‌شود گفت که او یک شخصیت خاص داشت. ممکن است چهره‌اش، محاسنش، طرز لباس پوشیدنش، گشتنش، صحبت کردنش، به گونه‌ای باشد. اما وقتی عنایت الهی در وجود این بنده عزیز خدا زنده شد، به یکی از افراد برگزیده تبدیل گشت. راه میان بُر پیمود و خروشان خود را به قله شهادت رساند. آگاهانه و داوطلبانه شهادت را جستجو کرد. در سحرگاه روز عید فطر و در آستانه پرواز به سوی بغداد وقتی بچه هشت ماهه‌اش گریه می‌کند، صورتش را از او بر می‌گرداند تا تردیدی در دل خود ایجاد نشود. در همان واپسین لحظات خداحافظی با همسرش اتفاقات ناگهانی رخ می‌دهد که می‌کوشد تردید و دو دلی در درون خود ایجاد نشود. اینها نمونه‌ای است که ما به حق می‌توانیم بگوییم عباس راه الهی پیمود... واقعا عباس یک شبه ره صد ساله پیمود... راهی که می‌تواند برای خیلی از جوان‌های ما، برای خیلی از رزمندگان ما، برای خیلی از افسران ما، الگو و سرمشق باشد. تقاضای این افراد الهی چه بود؟ آن‌ها خواهان حکومت مکتبی و الهی و ولایت فقیه بودند.

به عنوان یکی از پیشکسوتان نیروی هوایی بفرمایید اگر تاریخ تکرار شود، امثال شهید عباس دوران، شهید عباس بابایی، شهید حسین لشکری، و شهید حسین خلعتبری خواهیم داشت؟

● شهید عباس دوران هم یک شهادت کاملاً آگاهانه داشت. اگر بخواهیم شخصیت دوران را بازکاوی کنیم، می‌شود گفت که او یک شخصیت خاص داشت. ممکن است چهره‌اش، محاسنش، طرز لباس پوشیدنش، گشتنش، صحبت کردنش، به گونه‌ای باشد. اما وقتی عنایت الهی در وجود این بنده عزیز خدا زنده شد، به یکی از افراد برگزیده تبدیل گشت

عراق و در مرز اردن یکی از شاهکارهای ارزنده و بی نظیر در تاریخ جنگ‌های هوایی دنیاست. خلبانان فداکار نیروی هوایی با بیش از چهار ساعت و ۵۰ دقیقه پرواز در خاک دشمن سه کشور را در نوردیدند، و به مرز اردن رسیدند، و هم‌زمان سه پایگاه نیروی هوایی عراق را بمباران کردند.



الدوره بغداد را چنین تشریح کرده است. او می‌گوید: وقتی عباس همه بمب‌ها را رها کرد. همه گلوله‌ها را شلیک کرد، به من گفت: منصور پیر بیرون. به او گفتم: من هم می‌خواهم همراه تو در کابین بمیرم.

ولی عباس درنگ نکرد و منصور کاظمیان را از کابین پرت می‌کند بیرون. به شیوه‌ای که من به تنهایی می‌خواهم شهید شوم. ببینید چه قدر عالی کار کرد عباس که در تاریخ زنده ماند. یعنی عباس منشور شهادت را از قبل امضاء کرده بود. سپس خود را به یک بمب عظیم تبدیل کرد. امیدوارم بتوانیم ادامه دهنده راه شهدای مان باشیم. تاریخ نگاران نوشته‌اند کسی که ماه‌ها نتوانسته از رختخواب بلند شود، بلند می‌شود می‌نشیند. به اطراف خیره می‌شود. به گونه‌ای خیره می‌شود که اطرافیان متوجه می‌شوند که بیمار حالت خاصی پیدا کرده است. دارد چیزی را می‌بیند. متوجه می‌شوند انگار کسی دارد وارد می‌شود. بیمار ناگهان می‌گوید السلام علیک یا سیدی یا ابا عبد الله الحسین (ع)... چهره‌های ویژه و ماندگار این گونه می‌میرند. من این داستان را با مرگ یک خلبان مورد مقایسه قرار دادم. باید به فرزندان خویش یاد بدهیم که خلبان‌ها چه گونه می‌میرند؟ شما گمان می‌کنید وقتی یک خلبان که لباسش را می‌پوشد، یعنی مرگش تمام است؟ خیر، این اولین راه تکامل اوست.

به هر حال همان گونه که این نکته اشاره کردم که ایران در یک منطقه جنگ خیز واقع شده است، بدون شک یک کشور توانمند، اقتدار هوایی می‌خواهد. به قدرت بازدارندگی نیاز دارد. روزی که عملیات را شروع کردیم، این قدرت ۳۰ درصد بوده است. اکنون تجربه گرانی کسب کرده‌ایم دیدید وقتی که ریگی تروریست می‌آید تا از آسمان کشور رد شود، در ظلمت مطلق با اشاره یک جوان خلبان ما به سادگی تسلیم می‌شود. خلبان در آن ظلمت ۲۰۰ گلوله شلیک می‌کند. تهدید می‌کند و هواپیمای حامل ریگی را به صورت کلاغ پر در می‌آورد. هواپیما را در پایگاه بندر عباس به زمین می‌نشانند، و آن شرور تروریست بین المللی را از آن بیرون می‌آورد، و تحویل نیروهای امنیتی می‌دهد. اگر این تجربه دفاع مقدس نبود خلبان نمی‌توانست با آن دقت و ظرافت مدیریت کند.

این نسل جوان تربیت شده و آموزش دیده چه قدر عالی و دقیق اقدام می‌کند. می‌گوید هواپیما سقوط نکند. از آسمان کشور خارج نشود. چند برابر صوت باید سرعت داشته باشد تا بتواند به هواپیمایی که در حد صوت در حال پرواز است

را آزاد بگذارد. بر شمشیر تکیه می‌کند و ایستاده می‌افتد و می‌میرد. بنابراین این قهرمانان ایستاده می‌میرند نه در رختخواب. شهید عباس دوران و همزمان جان بر کف او هم این گونه بوده‌اند. شهید دکتر چمران هم این گونه بوده است. ایشان یکی از نخبگان فیزیک در آمریکا بوده است. وقتی شیعیان لبنان به او نیاز پیدا می‌کنند، آمریکا را ترک می‌کند و می‌رود جنبش امل را در جنوب لبنان تشکیل می‌دهد. امام موسی صدر این داستان را در کتابش نوشته است. شهید چمران در حالت عرفانی اش دعا می‌کند که خدایا هنگام مرگ به من رحم کن. به من کمک کن. از تو می‌خواهم در لحظه مرگ مرا تنها نگذار. ببینید این مانند همان لحظه‌ای است عباس دوران به منصور کاظمیان خلبان کابین عقب می‌گوید از هواپیما پیر بیرون! چون من نمی‌خواهم پیرم. بعد منصور می‌گوید من نمی‌خواهم تو را تنها بگذارم. ولی عباس در نهایت امر اهرم ایجکت را می‌کشد و منصور را به فضا پرتاب می‌کند. این نشان می‌دهد که قهرمانان و عارفان این گونه می‌میرند.

امیر منصور کاظمیان پس از آزادی از اسارت بعضی‌ها چگونگی عملیات حمله به پالایشگاه

● به حق می‌توانیم بگوییم عباس
● راه الهی پیمود... واقعا عباس
● یک شبه ره صد ساله پیمود...
راهی که می‌تواند برای خیلی
از جوان‌های ما، برای خیلی
از رزمندگان ما، برای خیلی
از افسران ما، الگو و سرمشق
باشد. تقاضای این افراد الهی
چه بود؟ آن‌ها خواهان حکومت
مکتبی و الهی و ولایت فقیه
بودند

الآن همه جوانان نیروی هوایی عباس دوران هستند. اکنون اگر جوانی آمده و لباس پرواز به تن کرده، و زیر تابوت دوست هم‌زمش قرار گرفته و مرحله آخر شهادت را دیده، ما اصطلاحاً می‌گوییم ستوان یکم، ستوان دوم، سروان و شادروان. این را هر روز تست کردند و دیدند که از گردان‌ها و دسته‌های پروازی ۱۱ نفره ۱۰ نفرشان شهید شده‌اند. خلبان‌های جوانی که فرمانده گردان بوده و در یک مانور رزمی شهید شده‌اند اکنون یکی‌شان در استان فارس دفن است. یکی دیگر در ساری مازندران دفن است. بعد خلبان رزرو می‌آید و پرچم خلبان پیشین را به دست می‌گیرد و پرواز می‌کند. یعنی همه این افراد، عباس دوران زمان هستند. دوران را دیده‌اند که سرانجام باید داوطلب شهادت باشند. اکنون اینها نشسته‌اند آموزش می‌بینند، پرواز می‌کنند، تمرین می‌کنند و آماده هستند. اصلاً جای شکی نیست. ما آن موقع تجربه نداشتیم. حالا تجربه هشت سال دفاع مقدس را داریم. آن موقع این اندازه شناخت از مکتب نبود، حالا این همه شناخت از مکتب و از این شهدا و از این راه پیدا شده است. پس الآن هم وقتی به چهره این بچه‌ها نگاه می‌کنیم، می‌بینیم که همه اینها عباس دوران هستند...

آیا واقعا عباس دوران شهادت را پذیرفته بود و نمی‌خواست تن به اسارت دهد؟

ببینید قهرمانان چگونه می‌میرند؟ فرض کنید یک قهرمان ماه‌ها در بستر بیماری خوابیده است. لحظه مرگ یکی از فرماندهان را که در جنگ موفق بوده و فتوحاتی داشته صدا می‌کند. نمی‌تواند بلند شود و بنشیند. تقاضا می‌کند او را از رختخواب بلند کنند. کمک می‌کنند تا بایستند. بعد می‌گوید شمشیرم را که زمانی با آن می‌جنگیدم بیاورید. شمشیرش را به دست او می‌دهند. می‌گوید من



● مراسم تجلیل از خلبانان شهید نیروی هوایی



ماجراجویی عباس خیلی زیباست. بعد دانش آموزان کف می‌زنند و مدرسه تعطیل می‌شود. اکنون این گونه داستان‌ها در مرکز مشاورین مقام معظم رهبری مطرح است. چون وقتی نام عباس به میان می‌آید، از مراحل دانش آموزی او واکاوی می‌کنند ببینند معلم دینی او و اشعاری که می‌گفته، و حالت‌های ماجراجوانه‌اش چه گونه بوده است. این داستان نشان می‌دهد که عباس دوران از مراحل نوجوانی تا امین کننده امنیت و نجات بوده است. اگر ما الان با اقتدار پشت میزهای مان نشستیم، این امنیت از برکت خون شهدا است و عباس دوران یکی از آنهاست. **جایی اعلام کرده بودید که اسنادی از ساواک درباره نقش خلبانان و پرسنل نیروی هوایی در دوران انقلاب به نیروی**

هوایی رسیده است. امکان دارد راز بخشی از این اسناد را فاش کنید؟

در اسناد ساواک مطالب فراوان و خیلی جالب که به نیروی هوایی در دوره قبل از انقلاب تعلق دارد، توسط وزارت اطلاعات در اختیار نیروی هوایی قرار گرفته است. این اسناد به زودی در موزه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس گذاشته می‌شود تا در اختیار علاقمندان قرار گیرد. به طور مثال در سندی که در روز پنجم بهمن سال ۱۳۵۷ صادر شده پیش‌بینی شده که امکان دارد تعدادی از خلبانان نیروی هوایی از پایگاه‌های بندر عباس و فارس و از کجا و کجا بلند شوند و بیایند نقاطی را در تهران بمباران کنند. این سند نشان می‌دهد

آن چه باعث شد که ارتش و کلیه نیروهای مسلح به ویژه نیروی هوایی در مقابل رژیم طاغوت بایستند، ولایت مداری است. نیروی هوایی حرکت می‌کند تا این اتفاقات و کشتارهایی که در سایر کشورهای منطقه شاهدش هستیم، در این کشور به برکت وجود موضوعی به نام مرجعیت و رهبری و ولایت فقیه، اتفاق نیفتد. این ریشه‌های ولایت مداری در نیروی هوایی ایران است

و آسمان کشور را طی می‌کند برود و آن شرور را بگیرد. نهادهای کشور، اطلاعات هوایی هدفمند، ولایت مدار و ولایت محور می‌خواهد. تجلیل از شهید دوران می‌طلبد که راهکار او را بازکاوی کنیم.

در هر صورت عباس دوران همانند صاحب اسمش ابا الفضل العباس (ع) اکنون در کربلاست. فرض کنید اگر مکتبی را بچینیم که خیمه‌ها و رود علقمه و سپاهیان امام حسین (ع) در آن مشخص باشد (کسانی که کربلا مشرف شده‌اند می‌توانند این صحنه را با نگاه نظامی بسنجند)، هر کسی که بخواهد وارد این مجموعه بشود، باید از گذرگاه ابا الفضل العباس (ع) بگذرد. مادر شهید دوران چه نیکو نامی برای فرزندش انتخاب کرده بود. **گفته شده که از خانواده شهید عباس دوران هم شناخت دارید. در صورت امکان کمی در این زمینه توضیح دهید.**

اول باید با نگاهی متفاوت دید چه نوع خانواده‌ای است که چنین انسانی را تقدیم جامعه کرده است. چه پدری؟ چه مادری؟ چه شغلی؟ چه شخصیتی داشته است؟ اگر این مسائل را بررسی کنیم امکان دارد اخلاق و رفتارمان نسبت به همدیگر خیلی بهتر بشود. اول این که خانواده شهید دوران یک خانواده کاملا ساده بود که به این مقام عالی رسید. خداوند به ما توفیق دهد قهرمانان خود را بشناسیم. ما دائم می‌گوییم ابا الفضل العباس، کربلا. به نظر من اگر عباس دوران را نشناسیم هرگز حضرت ابا الفضل (ع) را نخواهیم شناخت. اگر این فداکاری دینی را شناختیم، اگر این مادر و این خانواده و این خانه و کاشانه را شناختیم در زندگی موفق خواهیم بود.

دوم این که عباس دوران از کودکی خصلت ماجراجویانه داشت. دانش آموز باهوش مدرسه سلطانی بود. در یکی از روزهای سرد زمستان، مدیر و ناظم مدرسه به رغم فضای سرد و بارانی به دانش آموزان فشار آوردند که باید در مدرسه باشید. خب همه به حرف مدیر و ناظم گوش کردند. باران آمده بود و روی سقف ساختمان کلنگی کلاس که از این حصیرها و تیرها چوبی بود، باران جمع شده بود. به ذهن عباس دوران و حبیب بقایی (امیر بقایی فرمانده پیشین نیروی هوایی، اکنون جزء گروه مشاورین مقام معظم رهبری است) می‌رسد که مدرسه را تعطیل کنند. هنگام زنگ تفریح عباس پا روی شانه‌های امیر بقایی می‌گذارد و می‌رود بالا و با چوبی که نوکش تیز بوده حصیر سقف را سوراخ می‌کند، و آب باران جمع شده شرشر در کلاس راه می‌افتد. بعد می‌رود دفتر مدیر مدرسه و می‌گوید این گونه بچه‌ها را زیر باران در مدرسه نگه می‌دارید. این هنر و این

که عوامل ساواک پیوسته تحرکات خلبانان نیروی هوایی را رصد می‌کردند. بعد توضیح داده‌اند که معاونت عملیات این جا چه کسی بود. از مسعود اقدام اسم برده شده است. ساواک می‌دانست که او از لیدرهای انقلابی و مخالفت رژیم طاغوت است که در زندان خاش هم دارد زندانیان را لیدر می‌کند. امیر زندیان، معاون نظامی سازمان عقیدتی سیاسی نیروهای ارتش بود. اکنون نیروهای مسلح از تجربیات او استفاده می‌کنند. او یک نیروی ویژه است. مثل یک مرجع، امام زندانیان فارس بود. همه این افراد ولایت مدار آن زمان بودند. آن چه باعث شد که ارتش و کلیه نیروهای مسلح به ویژه نیروی هوایی در مقابل رژیم طاغوت بایستند، ولایت مداری است. نیروی هوایی حرکت می‌کند تا این اتفاقات و کشتارهایی که در سایر کشورهای منطقه شاهدش هستیم، در این کشور به برکت وجود موضوعی به نام مرجعیت و رهبری و ولایت فقیه، اتفاق نیفتد. این ریشه‌های ولایت مداری در نیروی هوایی ایران است.

بعد ساواکی‌ها آمدند دیدار پرسنل نیروی هوایی با امام (ره) را در روز ۱۹ بهمن سال ۱۳۵۷ تکذیب کردند. بیت امام (ره) رسماً پیام داد و اعلام کرد که دیدار پرسنل نیروی هوایی یک حقیقت انکار ناپذیر است. روز بعد سخنان امام و تصاویر این دیدار در روزنامه‌ها منتشر شد. لذا فرایند ۱۹ بهمن حرکتی است که در روز ۲۲ بهمن به اوج رسید و در آن روز تاریخی فرماندهان نیروی هوایی و همه ارتش به ملت پیوستند. ■



با شهادت عباس دوران، قهرمانی را از دست دادیم

گزارش لحظه به لحظه چگونگی شهادت عباس دوران در گفت و گو با
امیر سرتیب دوم بازنشته خلبان اکبر توانگریان هم‌رمز شهید

دآآمد

سرتیب دوم بازنشته خلبان اکبر توانگریان در سال ۱۳۲۹ در شهر شهید پرور اصفهان تولد یافت و در سال ۱۳۴۸ به دانشکده خلبانی نیروی هوایی ارتش پیوست و دو سال بعد برای ادامه دوره آموزش خلبانی روی هواپیمای فانتوم «اف-۴» به آمریکا اعزام شد، و از آن جا با شهید سرلشکر خلبان عباس دوران آشنا شد، و این همراهی در دو سال اول دفاع مقدس و تا پیش از شهادت عباس ادامه داشت. اکبر توانگریان در طرح عملیات حمله به پایگاه السدوره بغداد، خلبان کابین جلو هواپیمای ذخیره بوده و پس از آن در سمت‌های فرمانده گردان در پایگاه‌های هوایی همدان و بوشهر و فرماندهی پایگاه هوایی چابهار به نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران خدمت کرده است. نامبرده پس از توقف جنگ تا سال ۱۳۷۴ مسئولیت هدایت دانشگاه خلبانی اصفهان را بر عهده داشت و از آن مدت تا سال ۱۳۷۷ مسئولیت جانشینی منطقه هوایی شهید بابایی را به دست گرفت. همچنین ایشان در شرکت هواپیماسازی ایران «هسا» که در شاهین شهر اصفهان هواپیمای مسافربری ۱۴۰ نفره تولید می‌کرده نقش فعال داشته و پرواز این هواپیمایها را تست می‌کرده است، و مدتی هم در مرکز آموزش خلبانی شرکت هواپیمایی ملی ایران «هما» دانشجویان خلبان غیر نظامی را آموزش می‌داده است. شاهد یاران با توجه به این که این خلبان پیشکسوت نیروی هوایی، شهید عباس دوران را از نخستین مرحله آموزش خلبانی تا مراحل جنگ و دفاع مقدس همراهی کرده فرصت را مغتنم شمرد تا به بازگویی خاطرات ناگفته ایشان بنشیند:

سرتیب، حال با این مقدمه بفرمایید چگونه و در چه سالی با شهید عباس دوران آشنا شدید؟
در سال ۱۳۴۸ که وارد دانشگاه خلبانی شدم با حدود یک ماه اختلاف شهید عباس دوران هم از شیراز آمد و استخدام شد، و از آن جا ما در کنار هم قرار

گرفتیم. کلاس‌های زبان را با هم بودیم. آموزش‌های نظامی را با هم بودیم. با فاصله‌ای خیلی کمی با همدیگر به آمریکا رفتیم. چون آن موقع کسانی که نمره خوب می‌آوردند در قالب تیم‌های شش نفره به آمریکا می‌فرستادند. اما من و عباس با یک تیم به آمریکا نرفتیم، و آن جا هم کلاس شدیم. چون کلاس‌های آموزشی در آمریکا به گونه‌ای بود که هر وقت تعداد بیست تا بیست پنج نفر وارد کالج می‌شدند، کلاس تشکیل می‌دادند. ما ابتدا به ایالت تگزاس رفتیم، و آن جا من و عباس حدود سه ماه و نیم در کلاس زبان با هم بودیم. بعد از آموزش زبان ما را در پایگاه‌های مختلف آموزش خلبانی پخش کردند که باز با هم بودیم. پس از پایان مرحله آموزش زبان، منتقل مان کردند به پایگاه کولومبوس در ایالت می‌سی‌سی‌پی که یکی از سخت‌ترین و مشکل‌آفرین‌ترین پایگاه‌های آموزش خلبانی در آمریکا بود. در آن زمان میزان افرادی که از آن پایگاه فارغ التحصیل می‌شدند کمتر از ده درصد بود.

دلایل و ملاک انتقال عباس دوران به آن پایگاه چه بود؟

معمولاً قبل از این که دانشجویان رشته خلبانی ایرانی به آمریکا اعزام شوند، پایگاه‌ها بر اساس امکانات و ظرفیت‌های موجود دانشجو می‌پذیرفتند. پایگاه‌های آموزشی آمریکا نیز متقابلاً میزان ظرفیت پذیرش خود را به نیروی هوایی اعلام می‌کردند، و دوستان اسم ما را می‌نوشتند و به آن‌ها می‌دادند. یعنی قبل از این که به آمریکا اعزام شویم برگه‌هایی را که «اوردر» نامیده می‌شد، و نام پایگاه مورد نظر در آن قید شده بود، تحویل ما می‌دادند و می‌گفتند به آن پایگاه بروید. خوب در اوردرهای من و عباس نوشته شده بود پایگاه کولومبوس. بعضی از بچه‌ها وقتی این اوردر را دیدند که در آن کولومبوس نوشته شده است گفتند ما دیگه قبول بشو نیستیم. این پایگاه از

درباره خصوصیات اخلاقی
عباس من خیلی حرف دارم
بازگو کنم. اما بسیاری از حرف‌ها
را نمی‌شود گفت. متأسفانه به
دو دلیل عمده نمی‌توان خیلی
از حرف‌ها را بازگو کرد. یکی
این که سال‌هاست که از خاتمه
جنگ گذشته و نسل امروز
وقتی این حرف‌ها را می‌شنود،
فکر می‌کند که من افسانه
تعریف می‌کنم

نظر سختگیری به قدری شهرت داشت که بچه‌ها از خود ایران شیوه تدریس در آن را شنیده بودند. ولی به هر حال هر کس یک توانمندی و استعدادی دارد که باید آن جا برود و آموزش ببیند و امتحان دهد. متأسفانه آن جا به علت رفتار ناشایست بعضی از بچه‌های ایرانی یک نوع تبعیض و غرض ورزی و ذهنیت منفی روی معلم خلبان‌های آمریکایی گذاشته بود، و مسئولان پایگاه بسیج شده بود که به ایرانی‌ها اجازه ندهند خلبان بشوند. این رفتار ناشایست تاثیر سوء روی مسئولان پایگاه گذاشته بود، ولی ما شرایطی را به وجود آوردیم و به نوعی پرواز کردیم که جای هیچ بهانه‌ای برای آقایان نمی‌ماند. گروهی از دانشجویان ایرانی که در آن کلاس‌ها آموزش را شروع کردیم فقط من بودم و عباس دوران. بقیه بچه‌ها در کلاس‌های دیگری بودند. این کلاس‌ها با اختلاف پانزده روزه یا یک ماهه تشکیل می‌شد و همه با هم نبودیم.

می‌خواهم بگویم که انتخاب آن پایگاه سخت و طاقت فرسا به خاطر استعداد و توانمندی عباس دوران نبود. بلکه از شانس خوب ما بود که آموزش‌مان را آن جا

- عباس نسبت به سایر بچه‌های
- همدوره یک آدم کاملا متفاوت
- بود. در آمریکا چیزی را که یک بار به او می‌گفتند به خوبی یاد می‌گرفت و به آن عمل می‌کرد. به یاد دارم معلم سؤال می‌کرد، و عباس مستقیم می‌رفت پرواز می‌کرد. معلم متحیر مانده بود. معلم عباس تا آخرین مرحله دوره آموزشی همراه او بود

قرار گرفتیم که به سادگی نمی‌توانستیم به خارج از کشور سفر کنیم. خصوصا این که بخواهیم بمانیم و زندگی کنیم. آمریکایی‌ها این مسئله را به خوبی می‌دانستند. بچه‌هایی که به طرق مختلف خودشان را وا زدند، یا این که از پرواز عقب ماندند، ابتدا از سیستم نیروی هوایی و ارتش بیرون رفتند و بعد به آمریکا مهاجرت کردند. این امکان بیشتر برای افراد وامانده وجود داشت تا این که خود آمریکایی‌ها پیشنهاد کنند. آمریکایی‌ها به خوبی می‌دانستند که ما نظامیان نمی‌توانیم و مجاز نیستیم در آمریکا بمانیم. اصولا قراردادی که بین دو کشور بسته شده بود، این مسائل در آن لحاظ شده بود که این خلبانان باید در محیط کنترل شده و تحت نظارت آموزش ببینند و برگردند. مطلب دیگر این است که عباس دوران هرگز چنین آدمی نبود که بخواهد از میهنش جدا شود و در آمریکا بماند و زندگی کند.

استخدام در نیروی هوایی در آن سال‌ها چه جاذبه‌ای برای عباس دوران داشت؟

به یاد دارم در آن سال‌ها که در نیروی هوایی استخدام شدیم، افرادی که مدرک لیسانس و دیپلم داشتند، فراوان بودند و زمینه اشتغال هم خیلی کم بود. اما بعضی از تخصص‌ها هم وجود داشت و این گونه نبود که هر کس به راحتی بتواند وارد نیروی هوایی شود. من آماری را بازگو می‌کنم که شاید برای شما و خوانندگان جالب باشد. این آمارها را همان موقع به ما می‌گفتند که از میان صد هزار نفری

آموزش ادامه دهند. با این وصف افراد عقب مانده به ایران باز می‌گشتند، و در ایران بستگی داشت در کدام مقطع آموزش‌شان دهند. حال بچه‌ها یا به طور کامل از دسته خلبانی بیرون می‌رفتند، یا امکان داشت بروند خلبان هلکوپتر یا خلبان هواپیماهای سبک شوند. ولی من و عباس دوران هیچ کدام از این مشکلات را نداشتیم و توانستیم پا به پای بقیه خلبانان با نمرات بالا قبول شویم.

دیدگاه آموزگاران آمریکایی نسبت به خلبانان ایرانی چگونه بود؟

این عکسی را که شما چاپ می‌کنید، اولین هواپیمای آموزشی عباس دوران بود که هواپیمای تی ۴۱ می‌باشد. معلم مسنی که میان من و عباس ایستاده از آموزگاران بسیار کار کشته و با تجربه است. ما در دوره آموزشی کمتر با معلم‌های جوان برخورد داشتیم. سن اغلب آن‌ها بالای شصت سال بود. زمانی که با آن‌ها پرواز می‌کردیم، به عبارت دیگر زمانی که آن‌ها با ما پرواز می‌کردند، احساس یک پیر پرندۀای را داشتند که می‌خواستند به بچه‌های خود درس پرواز بدهند. مثل تاتی، تاتی، ما را می‌برند پای پلکان هواپیما برای پرواز. گام‌های اول پرواز را که نمی‌شناختیم، آن‌ها دلسوزانه تلاش می‌کردند تا ما هنر خلبانی را یاد بگیریم. بسیار با ذوق و شوق به ما آموزش می‌دادند. طبیعتا رفتار ما در فراگیری پرواز در نحوه آموزش آن‌ها بسیار تاثیر گذار بود. اگر معلم احساس می‌کرد، چیزی را که می‌گوید ما می‌فهمیم و انجام می‌دهیم، طبیعتا او هم تشویق می‌شد و ادامه می‌داد. کارش را توسعه می‌داد و چیزهای بیشتری به ما می‌آموخت.

من و عباس در مرحله اولیه آموزش هیچ مشکلی با پرواز نداشتیم. اگر اشتباه نکنم اسم معلم عباس دانیل بود که با او پرواز کرد. عباس زود هنگام «سولو» شد. «سولو» به بچه‌های با هوش گفته می‌شود که خوب می‌فهمند، و بایستی ظرف ۱۵ ساعت که با هواپیما تی ۴۱ پرواز کنند، تا بعد بتوانند به تنهایی هواپیما را به پرواز ببرند، و چرخ‌های بزنند و برگردند بنشینند. عباس دوران سر زمان مقرر از این آزمون سر بلند بیرون آمد. بدون هیچ اشکالی پروازش را انجام داد و در مرحله بعد به هواپیمای دیگری منتقل شد.

حالا که به هوش و استعداد شهید عباس دوران اشاره کردید بفرمایید تا چه اندازه واقعیت دارد که معلم‌های آمریکایی با توجه به استعداد و مهارت عباس تلاش کردند تا ایشان را به عنوان یک خلبان ماهر ترغیب کنند در آمریکا باقی بماند؟

در مرحله پیش از انقلاب اسلامی، نظامیان برای خارج بودن و خارج زندگی کردن با یک سری محدودیت‌ها مواجه بودند. از وقتی که در دانشکده خلبانی استخدام شدیم، طبیعتا تحت پوشش حفاظتی

شروع کردیم. البته درباره خصوصیات اخلاقی عباس من خیلی حرف دارم که بازگو کنم. اما بسیاری از حرف‌ها را نمی‌شود گفت. چون متأسفانه ما دو دلیل عمده داریم که نمی‌توانیم خیلی از حرف‌ها را بازگو کنیم. یکی این که سال‌ها از خاتمه جنگ گذشته و نسل امروز ما وقتی این حرف‌ها را می‌شنود یا اتفاقاتی را که افتاده بازگو می‌کنیم، بیشتر فکر می‌کنند که ما افسانه تعریف می‌کنیم، تا این که واقعیت داشته باشد. دوم این که شرایط جامعه ما به مقدار زیادی به سمت و سوی مسائل اقتصادی و امرار معاش کشیده شده است. شاید به میزان زیادی که مردم آن برهه در مقایسه با شرایط امروز واقعا آرمان‌گرا بودند... بفرمایید که عباس در آموزش و فراگیری فنون خلبانی چگونه بود؟

شهید عباس دوران نسبت به سایر بچه‌های همدوره یک آدم کاملا متفاوتی بود. در آمریکا چیزی را که یک بار به او می‌گفتند به خوبی یاد می‌گرفت. می‌فهمید و به آن عمل می‌کرد. به یاد دارم معلم سؤال می‌کرد، و عباس جواب نمی‌داد. مستقیم می‌رفت عمل می‌کرد و معلم متحیر مانده بود. از نظر تئوری نه این که بلد نباشد، ولی خیلی به درس‌های تئوری اهمیت نمی‌داد و فقط به درس‌های عملی بیشتر اهمیت می‌داد. گاهی با بعضی از معلم‌ها چند پرواز انجام می‌دادیم و آخرین پرواز را به معلم دیگری واگذار می‌کردند، تا او هم روی ما ارزیابی کند. ولی معلم عباس تا آخرین مرحله دوره آموزشی همراه او بود، و او را به هیچ معلم دیگری واگذار نکرد. یعنی عباس تا آخر با معلم اصلی خود پرواز می‌کرد. مخصوصا در هواپیماهایی که پایه دوم پروازمان بود. در واقع ما در آمریکا با سه نوع هواپیما پرواز می‌کردیم. اولین هواپیما تی سی ۴۱ نامیده می‌شد، که حدود ده بیست ساعت با اینها پرواز می‌کردیم. بعد ما را می‌بردند با جت دو موتور مادون صوت که تی سی ۳۷ نامیده می‌شد، و اصل قضیه آموزش ما با این هواپیما بود. بعد که حدود هشتاد تا صد ساعت با این هواپیما پرواز می‌کردیم، می‌رفتیم روی هواپیمای جت دو موتور مافوق صوت تی ۳۸ پرواز می‌کردیم و سرانجام فارغ التحصیل می‌شدیم. به این شرط که تمام مراحل را بر اساس معیارهای استانداری که از سوی آمریکایی‌ها برای همه یکسان بود گذرانده باشیم. یعنی این طور نبود که ما خارجی هستیم و به ما امتیاز بدهند.

عمده همکلاسی‌های ما آمریکایی، نروژی، آلمانی و ویتنامی بودند. تعداد اندکی هم از کشورهای عربی میان ما وجود داشتند. اما استانداردهای آموزشی برای همه یکسان بود. هیچ تبعیضی وجود نداشت و باید ما پا به پای همه آن‌ها بالا می‌آمدیم. براساس قوانین و مقررات آمریکایی‌ها اگر تعدادی از دانش‌آموختگان از برخی از پروازها رد می‌شدند، برای آن‌ها به مدت یک ماه یا یک ماه و نیم کلاس‌های فوق العاده برپا می‌کردند که به آن «واش بک» می‌گفتند. اگر این عقب ماندگی خلبانان تکرار می‌شد، در نهایت امر از کلاس اخراج می‌شدند، و نمی‌توانستند به فراگیری



سمت راست شهید دوران و سمت چپ سرتیپ توانگریان و در میانشان آموزگار خلبانی

دوره آموزشی با فاننوم «اف» - ۴» در فرودگاه مهرآباد تهران دایر می‌شد، و در این دوره هم که حدود یک سال طول کشید در کنار عباس بودم و بعد تقسیم شدیم. عباس به شیراز انتقال یافت و من هم به همدان منتقل شدم و تا سال ۱۳۵۷ از هم جدا بودیم. در تابستان همان سال هر دو به پایگاه هوایی بوشهر منتقل شدیم تا جنگ تحمیلی شروع شد

دوم جمله «بلند آسمان جایگاه من است»، ذهن ما را به خود مشغول کرده بود.

نقل شده وقتی شهید عباس دوران به خواستگاری رفت، همین سخن را به خانواده همسرش گفت که «خانه من روی آسمونه»...

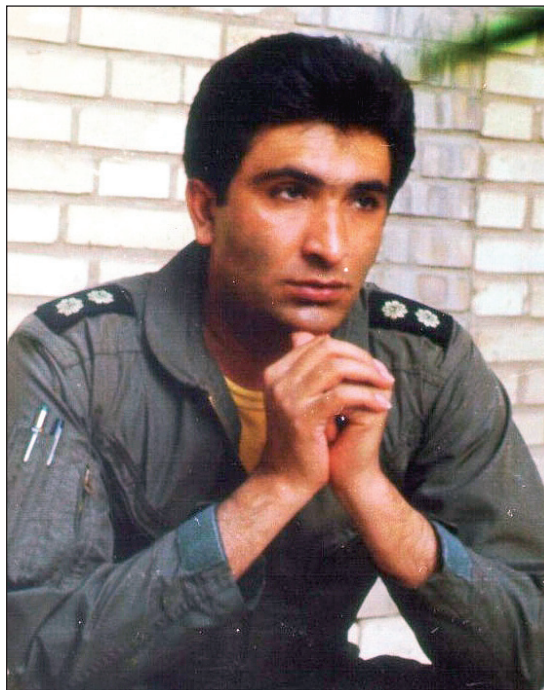
آفرین... من الآن ۴۲ سال است که دارم پرواز می‌کنم. وضعیت زندگی همچنان به همین شکل ادامه دارد. یعنی بحث پرواز و بحث در هوا زندگی کردن یک شاخصه عمومی برای همه خلبانان دارد که دل‌شان نمی‌خواهد به زمین برگردند.

اجازه دهید برگردیم به ایران... دوره آموزشی‌تان در آمریکا تمام شد و عباس دوران به ایران بازگشت...

بله آمدیم ایران و پرواز با هواپیمای جنگنده «اف» - ۴ را آغاز کردیم...

به اتفاق همدیگر به ایران برگشتید؟

آری، با هم آمدیم. وقتی که وارد تهران شدیم، به عباس گفتم حال که حدود یک سال و نیم از خانواده دور بوده‌ایم، اول بیا برویم سری به خانواده‌هایمان



که تقاضای استخدام خلبانی می‌شدند در نهایت یک نفرشان خلبان می‌شد. ببینید در آن موقع با چه مکانیزمی این تعداد متقاضی را غربال می‌کردند، و بچه‌های خلبان انتخاب می‌شدند. اگر شما هر وقت به مرکز آموزش‌های هوایی که امروز مرکز شهید خضری نامیده می‌شود، می‌رفتید یک صف طولانی را ملاحظه می‌کردید که انتهای صف معلوم نبود. همه برای خلبانی آمده بودند. این صف گام اول بود که به تدریج ریزش پیدا می‌کرد. بحث سلامتی جسمی و روحی متقاضی خلبانی مهمترین امتیاز بود. آزمایشات پزشکی که در آن موقع از ما می‌گرفتند، بسیار دشوار بود. از مغز سر تا نوک ناخن پا به دقت بررسی می‌شد. اگر سالم بودیم پذیرفته می‌شدیم.

از طرف دیگر چه انگیزه‌ای باعث می‌شد که ما وارد نیروی هوایی شویم؟ به یاد دارم که من شخصا و همه بچه‌های آن دوره تقریبا شرایطی را داشتند. دیپلم گرفته بودم و می‌خواستم به سربازی بروم. در صورتی که درسم بسیار خوب بود امتحان کنکور دادم و قبول نشدم. بعد که خود را به نظام وظیفه معرفی کردم گفتند سن شما کم است و فعلا نمی‌توانید به سربازی بروید. بیکار بودم و هر کاری که می‌خواستم انجام دهم، مثل الآن لازمه‌اش داشتن کارت پایان خدمت بود. در حقیقت خلبانی رویایی بود که من از کلاس دوم ابتدایی در سر می‌پروراندم. روزی معلم از من سؤال کرد می‌خواهید چکاره شوید؟ به او گفتم می‌خواهم خلبان شوم. بعد معلم و همه هم‌کلاسی‌ها خندیدند. واقعا خلبانی برای ما رؤیای دست نیافتنی بود.

می‌خواهم به شرایطی اشاره کنم که همان شرایط را نیز شهید عباس دوران داشته است. در آن برهه رادیو ارتش روزانه ساعت هشت شب به مدت ۹۰ دقیقه برنامه پخش می‌کرد و من این برنامه را از دست نمی‌دادم. به آن گوش می‌دادم. شبی که در کارخانه قند مشغول کار بودم، رادیو ارتش را شنیدم که درباره خلبانی و استخدام خبر می‌دهد. از هم شیفتی خود پرسیدم که رادیو چی گفت؟ او گفت که درست متوجه نشده است. داد و بیداد بر سر او راه انداختم که تو چرا گوش ندادی. بعد به خودم گفتم هر چی رادیو گفت گذشته است. روزنامه‌ها روز بعد آگهی ارتش را چاپ می‌کنند. لذا صبح اول وقت رفتم روزنامه خریدم و دیدم در تیتربالای صفحه نوشته شده است «بلند آسمان جایگاه من است». سه کلمه دیگر نیز زیر آن نوشته شده بود: «شغل پر افتخار... آینده درخشان... حقوق مکفی...».

شاید باور نکنید که ما جامعه خلبانان نیروی هوایی، هیچ یک از ما به آن سه جمله مزبور اصلا توجه نمی‌کردیم. اما آن جمله «بلند آسمان جایگاه من است» خیلی اثر گذار بود و کار خودش را می‌کرد. روزنامه را از روزنامه فروشی گرفته بودم و تا خانه می‌دویدم. مانند کسی که در کنکور شاگرد اول شده است. یکی این که این شغل به میزان زیادی روی ما تاثیر روانی داشت. مطلب

بزنیم و برگردیم. تو برو شیراز پیش خانواده‌ات. من هم می‌روم اصفهان پیش خانواده‌ام. اگر اشتباه نکنم سه شنبه شب یا چهارشنبه شب بود. به عباس گفتم که روز شنبه برمی‌گردیم تهران و خودمان را به ستاد نیروی هوایی معرفی می‌کنیم. عباس گفت من فردا می‌روم خودم را معرفی می‌کنم. من در آن حال فکر کردم اگر فردا می‌رفت ستاد و می‌گفت من آمده‌ام، حتما از او می‌پرسیدند خب با چه کسی برگشتی؟ و او هم می‌گفت با توانگریان می‌گفتند پس کجاست؟ امکان داشت برای من نقطه منفی یا قرمز بگذراند و درست هم نبود. به هر حال عباس مرا مجبور کرد که هر دو در تهران بمانیم. منتهی شانس می‌آوردیم این بود که صبح روز بعد که به ستاد رفتیم و خود را معرفی کردیم گفتند کلاس‌ها یک ماه دیگر شروع می‌شود، فعلا به مرخصی بروید و یک ماه دیگر بیایید. می‌خواهیم این را بگویم که ماندن ما در تهران با اصرار عباس خیلی به نفع‌مان تمام شد. و من این یک ماه مرخصی را مدیون عباس می‌دانم که از روز اول اصرار داشت خودمان را معرفی کنیم.

در کلاس دوره آموزشی با هواپیمای «اف» - ۴ در تهران باز هم در کنار هم بودید؟

آری، دوره آموزشی با فاننوم «اف» - ۴ در فرودگاه مهرآباد تهران دایر می‌شد و آن جا هم با هم بودیم. این دوره حدود یک سال طول کشید و بعد تقسیم شدیم. عباس به شیراز انتقال یافت و من هم به همدان منتقل شدم. از هم جدا شدیم و تا سال ۱۳۵۷ از هم جدا بودیم. در تابستان همان سال هر دو به پایگاه هوایی بوشهر منتقل شدیم و تا دو سال بعد از آغاز جنگ تحمیلی آن جا بودیم.

این همه سال که با شهید عباس دوران زندگی کردید، از نظر اعتقادی او را چه گونه یافتید؟

عباس آدم کم حرف بود. به قول خودمان سرش در کار خودش بود. اهل سیاست بازی نبود اصلا وارد این مقوله‌ها نمی‌شد. در حقیقت ما در اوج انقلاب به بوشهر منتقل شدیم. تظاهرات و قیام مردمی همه جا را فرا گرفته بود. به یاد دارم در آن موقع چند یگان از نیروی زمینی و هوای شیراز را به پایگاه بوشهر فرستادند تا به اصطلاح خودشان اعتراضات خلبانان و پرسنل پایگاه را سرکوب کنند. چون بچه‌های انقلابی پایگاه بوشهر زیاد بودند و تظاهرات زیادی راه می‌انداختند. یعنی برای کنترل پایگاه از شیراز کمک گرفته بودند. عباس دوران وقتی این صحنه‌ها را می‌دید، زیر لب به رژیم طاغوت ناسزا می‌گفت. چون آن موقع اختناق وجود داشت.

نیروی هوایی یکی از نهادهای پیشگام در انقلاب بود. بفرمایید که این گرایش در بین خلبانان و پرسنل نیروی هوایی از کجا ناشی شده بود؟

در دوره آموزشی اولیه که در سن جوانی و با انرژی سرشار به یک کشور به اصطلاح آزاد اعزام شدیم، آن جا خیلی تحت تاثیر فعالیت‌های سیاسی انقلابیون کشورمان قرار گرفتیم. فعالیت‌های



زود به انقلاب پیوستند، و بوشهر یکی از پایگاه‌هایی بود که در انقلاب و در جنگ خیلی خوب عمل کرد. اجازه دهید پردازیم به نقش شهید دوران در جنگ و دفاع مقدس. وقتی جنگ شروع شد عباس در کدام پایگاه خدمت می‌کرد؟

وقتی جنگ آغاز شد شهید عباس دوران در پایگاه هوایی بوشهر خدمت می‌کرد. ساعت دو بعد از ظهر هواپیماهای عراقی آمدند و بمب‌های شان را در فضای باز پایگاه ریختند و فرار کردند. ما بیدرنگ پرواز کردیم. این که چه کسی اول پرواز کرد، چه کسی دوم پرواز کرد اینها بحث ثانویه است. می‌خواهم بگویم از همان ابتدای کار که پروازها را شروع کردیم، کار عباس دوران از بی نظیرترین کار پروازی بچه‌های خلبان پایگاه بوشهر بود. رفتار عباس قبل از جنگ نشان نمی‌داد که این بچه این قدر دلاور باشد... اصلا نشان نمی‌داد... این جا می‌رسم به حرف‌هایی که اصلا نمی‌شود گفت. من فکر نمی‌کنم هیچ کدام از بچه‌های ما آرامشی را که عباس داشت، آن‌ها هم داشتند. اوایل جنگ بود و روزی نبود که ما خلبانی را از دست ندهیم. در اوایل جنگ هیچ یگانی که بتواند جلوی پیشروی لشکر عراق را بگیرد، وجود نداشت. باید ما خلبانان نیروی هوایی و تفنگداران دریایی خرمشهر می‌گرفتیم. کس دیگری وجود نداشت. روزی نبود که ما هواپیمایی را از دست ندهیم.. شهیدی را از دست ندهیم..

طبیعتا شرایط به این سادگی که امروز زیر کولر نشسته‌ایم و داریم با یکدیگر حرف می‌زنیم نبود. این استرس در وجود آدم بود که آیا فردا هستم یا نیستم؟ اما کسی که از همه آرام‌تر به نظر می‌رسید عباس دوران بود. اصلا انگار نه انگار که جنگ است. ما ادعا می‌کردیم که ترس در وجودمان نیست. ولی اذعان می‌کنم تنها چیزی که هرگز در وجود عباس راه پیدا نکرد، ترس بود. ما خیلی با هم پرواز می‌کردیم. تو بال هم می‌رفتیم و می‌آمدیم.

در چارچوب یک دسته یا یک فروند؟

معمولا یک فروندی با هم نمی‌رفتیم. ولی در چارچوب یک دسته پروازی خیلی با هم پرواز کردیم. تا زمانی که با هم در پایگاه هوایی بوشهر بودیم، ندیدم که عباس عقب نشینی کرده باشد. برای بعضی از بچه‌ها اتفاق می‌افتاد و ایجکت می‌کردند، و طبق قانون مدتی در اختیار بیمارستان قرار می‌گرفتند. یا مسائلی پیش می‌آمد که یک هفته یا دو هفته کنار می‌رفتند. اما عباس دوران اصلا انگار نه انگار که دارد جنگ می‌کند که برود استراحت کند. ماهیت واقعی عباس دوران در جنگ برای من مشخص شد. خصوصا وقتی دیدیم اتفاقات غیر طبیعی دارد اتفاق می‌افتد. به طور مثال روزی من و عباس پرواز دو فروندی با هم پرواز می‌کردیم. رفتیم جایی را در خاک عراق زدیم و برگشتیم. پدافند عراق ما را دیده بود و هواپیما بلند کرد تا ما را تعقیب کند. از روی آبادان رد شدیم آمدیم بندر امام نشستیم. عباس در سمت چپ جلو پرواز می‌کرد و من در سمت راست عقب‌تر پرواز می‌کردم. یعنی تو بال هم بودیم.

روز ۳۱ شهریور که هواپیماهای عراقی آمدند و بمب‌های شان را در فضای باز پایگاه ریختند و فرار کردند. ما بیدرنگ پرواز کردیم. از همان ابتدای کار که پروازها را شروع کردیم، کار عباس دوران از بی نظیرترین کار پروازی بچه‌های خلبان پایگاه بوشهر بود. فکر نمی‌کنم هیچ کدام از بچه‌های خلبان آرامشی را که عباس داشت، آن‌ها هم داشتند

جا می‌خواست بیرون بجهد و آن موقع این اتفاق تاریخی روی داد. به همین دلیل دیدیم بچه‌های نیروی هوایی زودتر از دیگران به انقلاب پیوستند. در حالی که شاه روی پرسنل نیروی هوایی خیلی حساب باز کرده بود، ولی اینها در روز ۱۹ بهمن کارستان کردند. نزد امام رفتند و به انقلاب پیوستند. به قول معروف کمر رژیم را در آن روز شکستند. در دوران انقلاب زمزمه‌هایی در پایگاه بوشهر به گوش می‌رسید و حاکی از این بود که امکان دارد خلبانان را درگیر یک سری مسائل داخلی کنند. مانند حمله به تظاهرات مردمی در تهران و از این صحبت‌ها که ما حواسمان جمع بود.

یعنی نیروی هوایی با هواپیما برود و مردم را سرکوب کند؟

آری، چنین طرح‌هایی را در سر می‌پروراندند. ولی ما واقعا هوشیار بودیم. رفتاری که در نیروی هوایی داشتیم باعث شده بود که آقایان برونند و تغییر عقیده بدهند، و طرح‌هایشان را عوض کنند. این بحث مخصوص عباس دوران نیست. همه خلبانان گروهی عمل می‌کردند. یک نفر نبود که بخواهد سردمدار باشد، یا عباس نفر دوم باشد. همه مثل هم فکر می‌کردند. همه پایگاه‌ها در سایه این شرایط خیلی

سیاسی و تبلیغاتی که در آمریکا وجود داشت چشم و گوش ما را خیلی باز کرد. به طور مثال همزمان که ما آن جا بودیم دانشجویان ایرانی در جلوی ساختمان سازمان ملل متحد عکس‌های زاغه نشینان و حلبی آبادی‌های ایران را به نمایش می‌گذاشتند. از طرف دیگر عکس‌های جشن‌های دو هزار و پانصد ساله شاهنشاهی را که با چه هزینه‌های سرسام آوری برگزار کرده بودند به نمایش می‌گذاشتند. دانشجویان آن جا می‌نشستند و تحصن می‌کردند و روزه سیاسی می‌گرفتند. اعتصاب غذا و امثال اینها را داشتند. ما همه این فعالیت‌ها را می‌دیدم. اینها چیزهایی نبود که در ایران وجود داشته باشد. حتی صحبتش هم جرم بود. وقتی آن جا این مبارزات را دیدیم، طبیعتا به میزان زیادی تحت تاثیر قرار گرفتیم و چشم و گوشمان باز شد.

روزی که زمزمه‌های انقلاب آغاز شد، آن زخم‌های زیر پوست کم کم خود را نشان داد. بیشتر بچه‌های نیروی هوایی چه خلبان و چه غیر خلبان و فنی‌های ما که به آمریکا می‌رفتند و دوره می‌دیدند، بچه‌های پدافند ما که می‌رفتند دوره می‌دیدند، با این شرایط آشنا می‌شدند و بعد که برمی‌گشتند، تازه واقعیت‌ها را درست و آشکار می‌دیدند. من چرا از بچه‌های انقلابی شدم؟ به دلیل این که در آشیانه مهرآباد دیده بودم برای خاندان سلطنتی مصالح ساختمانی و خاک و سنگ و چوب از خارج می‌آمد. می‌پرسیدم اینها مال کیست؟ می‌گفتند برای کاخ اشرف است. از کجا آمده است؟ از فرانسه آمده است.

ملاحظه فرمایید که برای ساختمان سازی خاک ما را قبول نداشتند. مردم عادی که این مسائل را نمی‌دیدند. ولی خلبانان می‌دیدند. طبیعتا به فکر می‌رفتیم خانواده‌ای که خاک ایران را برای ساختمان سازی قبول ندارد چگونه باید بر ما حکومت کند؟ همه این مسائل تأثیر گذار بود. چرا چون خلبانان اینها را می‌دیدند. من می‌دیدم. عباس دوران می‌دید. بچه‌ها در مهرآباد می‌دیدند. لذا فشار و اختناق مانند فزنی بود که یک جا فشرده شده بود و یک



در چنین هوای آلوده کمی رفتیم بالا و اطراف را نگاه کردم دیدم عباس تو بال من نیست. عباس کجائی؟ گفت دارم میام تو برو. وقتی دو خلبان با هم حرف می‌زنند، شنود دشمن فوری می‌گیرد و عکس العمل نشان می‌دهد. لذا مجبور بودیم در سکوت مطلق پرواز کنیم. دیدم عباس نیست. از میان آبادان و خسرو آباد وارد خاک عراق شدم نگاه کردم دیدم عباس نیست.

به سمت راست دور زدیم که بیام به سمت هدف دیدم عباس نیست. عراقی‌ها هم ما را نشانه گیری کرده بودند و مرتب ضد هوایی شلیک می‌کردند. چون زیاد نمی‌توانستم پائین بروم در حدود ۳۰ متری زمین پرواز می‌کردم. با این حال به سمت آسمان ایران برگشتم باز دیدم عباس نیست. گفتم عباس کجائی؟ گفت دارم میام تو برو. اصولاً یک دقیقه برای خلبان خیلی مهم است. چند دقیقه‌ای گذشت و نگران شدم. اما صدای عباس را می‌شنیدم.

سرانجام وقتی مطمئن شدم که عباس وارد خاک کشورمان شده است آرامش گرفتم، و دو باره گفتم عباس کجائی؟ گفت دارم میام. گفتم کجا میایی به من موقعیت بده؟ گفت پشت سرت هستم برو. گفتم باشه و آمدیم نشستیم زمین. چون عباس به من چیزی نمی‌گفت از کمک خلبان او پرسیدم چکار کردید؟ گفت عباس آن جایی که گفت بروم بالا و شما گفتمی به بیا پایین، حدود چهل تا پنجاه ثانیه‌ای که رد شد آمد بالا سرعتش را هم کم کرد.

فرض کنید ما آن جا پانصد و پنجاه نات یا شصت نات سرعت می‌گرفتیم که با حدود هزار کیلومتر مساوی است، تا با این سرعت بتوانیم دشمن را سریع بزنیم و کمترین زمان در منطقه دشمن باشیم. کمک خلبان عباس گفت: وقتی او در ارتفاع هزار و پانصد یا بالای زمین با سرعت سیصد و پنجاه نات قرار گرفت، بمب‌ها را زد و مسیر را با این ارتفاع و با این سرعت طی کرد و بعد دور زده و به آسمان خودی برگشت.

در پایگاه پیاده شدم و هواپیمای خودم را نگاه کردم دیدم ۱۲ گلوله به آن اصابت کرده است. با خود گفتم که هواپیمای عباس باید سوراخ سوراخ شده باشد. من که با این ارتفاع و با این سرعت پرواز می‌کردم ۱۲ گلوله خوردم، چه رسد به عباس که مثل هلولی پوست کنده جلوی دشمن بوده است. ولی در پایگاه دیدم که حتی یک گلوله هم به هواپیمای عباس اصابت نکرده است. خیلی تعجب کردم. همه خلبان‌هایی که آن جا حاضر شده بودند از رفتار عباس شگفت زده شدند. چه جوری می‌شود از عباس که جواب سؤال دو دوتا چهارتا را نمی‌دهد، پرسید که راز سالم برگشتن به پایگاه چیست؟

به خاطر سابقه رفاقت و دوستی که با هم داشتیم راحت‌تر با هم حرف می‌زدیم. از عباس پرسیدم داستان چیست؟

گفت: هیچی نیست؟

یک لحظه روی سیستم نشاندهنده هواپیما فرکانسی را دیدم که نشان می‌داد یکی از هواپیمای دشمن ما را تعقیب می‌کند. بیرون که نگاه کردم هواپیمای میگ ۲۳ را دیدم که از سمت چپ ما جلو رفت. من فهمیدم که خلبان عراقی آمده ما را بزند و هول شده و با سرعت زیاد از ما جلو زد و رفت. به عباس گفتم: عباس سمت چپ خود را دیدی؟ عباس که وضعیت هواپیمای میگ ۲۳ را دید، خلبان عراقی را به باد مسخره گرفت و گفت این هم دلش خوشه خلبانه!

عباس طوری برخورد کرد که انگار نه انگار که خلبان عراقی آمده او را بزند. در همان لحظه در حال بررسی کیفیت پرواز خلبان عراقی بود.

بعد عباس گفت: آخر به این آدم که این جوری پرواز می‌کند می‌توان گفت خلبان؟

با این وصف عباس دوران هنگام پرواز چه قدر ریلکس بود. چه قدر شجاع و نترس بود.

● تنها چیزی که در وجود عباس
● راه پیدا نکرد، ترس بود. ما
● خیلی با هم پرواز می‌کردیم. تو
● بال هم می‌رفتیم و می‌آمدیم.
تا زمانی که با هم در پایگاه
بوشهر بودیم، ندیدم که عباس
عقب نشینی کرده باشد. برای
بعضی از بچه‌ها اتفاق می‌افتاد
و ایجکت می‌کردند. اما عباس
دوران اصلاً انگار نه انگار که
دارد جنگ می‌کند

با هواپیمای میگ دشمن درگیر نشدید؟

خیر، دور زد و رفت ما هم به پایگاه برگشتیم. عباس چنین بچه‌ای بود.

روزی در پرواز دیگری با هم رفتیم گمرگ خرمشهر را بمباران کنیم. چون عراقی‌ها در گمرگ مستقر شده بودند. معمولاً در فصل تابستان هنگام عصر هوا در خوزستان دم می‌کند، و دید خلبان کم می‌شود. یعنی هنگام عصر جلوی خودمان را نمی‌دیدیم. اگر در ارتفاع بالا پرواز کنیم، خب رادار دشمن موقعیت ما را تشخیص می‌دهد، و ما را هدف موشک قرار می‌دهد. اگر در ارتفاع پائین و روی سطح زمین پرواز کنیم زمین را نمی‌بینیم و امکان دارد با دکل‌ها و کابل‌های برق فشار قوی برخورد کنیم. چه کار کنیم چه کار نکنیم؟

عباس گفت من بالاتر می‌روم. به او گفتم نه صبر کن. در بعضی از پروازها عباس لیدر بود و من در کنار بال هواپیمای او پرواز می‌کردم. از نظر کیفیت و مهارت تقریباً هم سطح بودیم. به او گفتم نه بالا نرو چون من پایین‌تر آمده‌ام. بالاخره ما باید بین موشک‌ها و ضد هوایی‌های دشمن یکی را انتخاب می‌کردیم. من گلوله‌های ضد هوایی را انتخاب کردم. چون به سادگی نمی‌توان در برابر موشک کاری کرد.

گفتم: به من بگو.

گفت: باور نمی‌کنی.

گفتم: حالا تو بگو.

گفت: وقتی من پرواز می‌کنم یک هاله‌ای دور مرا می‌گیرد که نه کسی مرا می‌بیند و نه کسی می‌تواند مرا بزند.

واقعا اعتقاد عباس چنین بود...

شهید دوران تا چه میزان به کمک‌های خداوند ایمان داشت و توسط چه کسی حفاظت می‌شد؟

هرگز چیزی نمی‌گفت... بچه خیلی کم حرفی بود... خیلی سر به زیر بود... خیلی آرام بود...

در روایات مربوط به دوره دفاع مقدس زیاد نقل قول شده که اغلب فرماندهان امدادهای غیبی را دیده‌اند. ولی تاکنون از امدادهای غیبی برای خلبانان جان بر کف نیروی هوایی کمتر مطلبی مطرح شده است. اگر جنابعالی در این زمینه خاطره‌ای دارید بازگو بفرمایید؟

این داستانی که از شهید عباس دوران نقل کردم نمونه‌ای از امدادهای غیبی است، و فکر می‌کنم تا آخرین روز حیات همراه او بود. من اعتقادات و باورهای عباس دوران را قبول کرده بودم. چون با همدیگر زیاد پرواز می‌کردیم. یا پروازهایی که او می‌رفت من می‌دانستم که به چه منطقه خطرناکی به مأموریت رفته است. مورد زیاد داشتیم که من و عباس با هم پرواز می‌کردیم. در یکی از آن عملیات‌ها چند هواپیما را هنگام حمله به یک هدف از دست دادیم. عباس دوران در آن پرواز چهار فروندی لیدر ما بود. علی سمیعی در آن دسته پروازی خلبان شماره دو بود. من خلبان هواپیمای شماره سه و جانشین لیدر بودم. شهید شریف غلامیان و شهید کریم رزاقی خلبان کابین عقب او بود که تو بال من بودند. دشمن در آن روز ۱۵ موشک زمین به هوا به سمت این دسته چهار فروندی شلیک کرد، که

به نظر شما موضع دشمن بعد از شهادت عباس تغییر نکرد؟

آخرین پرواز عباس که به شهادت او انجامید داستان جداگانه‌ای دارد و در این گفت و گو کاری به آن ندارم. اما بی تردید عملیات بمباران پالایشگاه الدوره دشمن را در وادی سردرگمی فرو بُرد. باید این حقیقت را آشکار کرد که فرماندهان جنگ عراق آرزو داشتند عباس را زنده اسیر کنند. اگر آن‌ها عباس را زنده اسیر گرفته بودند شرایط کاملاً فرق می‌کرد. از یک طرف می‌خواستند عباس را از دور خارج کنند. ولی خیلی دل‌شان می‌خواست از دور خارج شدن عباس با اسارت او همراه باشد. زیرا کاری که عباس کرد، هیچ کس هم نکرد، و هیچ کس نمی‌کند، مگر این که واقعا به یک جایی رسیده باشد که احساس کند الآن وظیفه‌ام فقط این است. این کاری بود که عباس کرد. وقتی داشتم از اتاق چتر بیرون می‌رفتم می‌دانستم عباس می‌خواهد چه کار کند. به آقای منصور کاظمیان خلبان کابین عقب گفت: منصور یه وقت مرا ایجکت نکنی!

در ستاد فرماندهی پایگاه؟

خیر، در اتاق تجهیزات پرسنل بود. (امیر توانگریان در آن عملیات خلبان هواپیمای رزرو بود). وقتی برای پرواز کلاه‌ها را برداشتیم و آمدم بیرون به کاظمیان گفتم: منصور اگر اتفاقی روی داد اهرم ایجکت را بکش. اهرم چیزی است که اگر خلبان کابین عقب آن را برای ایجکت کردن بکشد هردو خلبان کابین جلو و عقب به بیرون پرتاب می‌شوند. در هرگونه سوانح هوایی فقط معلم (لیدر) مجاز است که از این اهرم استفاده کند.

و عباس به منصور اجازه نداد اهرم را بکشد...

من در همان لحظه که از اتاق تجهیزات پرسنل بیرون می‌آمدم، دستور عباس دوران به منصور کاظمیان را شنیدم و آمدم از منصور پرسیدم: عباس چه گفت؟ منصور گفت: از من خواست او را ایجکت نکنم! در آن موقع من فرمانده گردان همان پروازی بودم که عازم مأموریت بغداد بود.

به منصور گفتم: اهرم را بکش..

هنوز کلمات عباس را مو به مو در ذهن دارم. این سخن برای ارزیابی بحث ظاهری قضیه نیست. میخواهم ماهیت درونی عباس برای خوانندگان روشن شود.

آدمم به عباس گفتم: عباس دیوانه نشو. برای چه از منصور خواستی اهرم ایجکت را نکشد؟ باز به کاظمیان گفتم: من دستور می‌دهم اهرم ایجکت را بکش.

به عنوان فرمانده گردان دستور دادید؟

عباس گفت: اگر اهرم را بکشد من بدون چتر پائین می‌آیم.

من که مطمئن بودم عباس این کار را می‌کند، دوباره گفتم: عباس دیوانه نشو. یعنی چه؟

عباس گفت: تو می‌دانی در بدن من یک سری آهن آلات وجود دارد.

زمانی که عباس به پایگاه شیراز منتقل شده بود،

این که عباس می‌گفت من در این پروازها حفاظت می‌شوم من پذیرفته بودم. چون مأموریت‌هایی که می‌رفت، فوق العاده بود. کارهایی او واقعا خارق العاده بود و با حساب‌های علمی جواب نمی‌داد. عباس قبول داشت که سیستمی او را حفاظت می‌کند که زور هیچ کس به او نمی‌رسید

در آن عملیات دو خلبان درخشیدند. یکی شهید عباس دوران و دیگری شهید حسین خلعتبری بود. عباس و حسین در شلیک موشک ماوریک بی نظیر بودند. همیشه هر دو با هم می‌پریدند. اگر ما در یک شیرجه دو موشک ماوریک می‌توانستیم بزنیم، خیلی هنر کرده بودیم. اما عباس در یک شیرجه همزمان سه فروند موشک به سوی دشمن شلیک می‌کرد. واقعا می‌گویم که عباس در عملیات هوایی از موثرترین بچه‌های نیروی هوایی بود. در آن عملیات ۱۳ هواپیما و ۱۱ ناوچه دشمن را منهدم کردیم که بیشترین فعالیت را عباس داشت.

با این وصف دشمن حتماً عباس را شناخته بود؟ به هر حال آمار و ارقام ما را داشتند. می‌دانستند که عباس بیشترین پرواز را انجام می‌دهد.

دشمن از طریق شنود راداری عباس را شناسایی کرده بود؟

شکی نیست که صداها را ما از طریق ایستگاه‌های شنود ضبط می‌کردند. کم و بیش هویت خلبانان را شناسایی کرده بودند که این صدای کیست و الآن چه موقعیتی دارد.



یکی کنار هواپیمای شهید غلامیان منفجر شد و دُم هواپیمای او کنده شد.

عباس دوران به محض دیدن این صحنه در جا خشک شد، و همین طور به درون آسمان عراق پیش می‌رفت. ما به این حالت می‌گوییم «فیکسیشن» گرفت. نگاه کردم دیدم دُم هواپیمای شماره دو هم افتاد پائین. خب عباس الآن باید بمب را بزند و برگردد... عباس برگرد... عباس برگرد...

عباس سرانجام با داد و بیداد من به هوش آمد و گفت هان. گفتم برگرد! بالاخره عباس را از آن منطقه عملیات بیرون آوردم و به او گفتم برو امیدیه بنشین. چون بنزین نداشت تا خود را به بوشهر برساند. بعد از سوختگیری وقتی به پایگاه بوشهر آمد پرسیدم عباس چی شده بود؟

گفت: انگار در این دنیا نبودم... جای دیگری بودم... نه می‌شنیدم... نه می‌دیدم... نه می‌فهمیدم کجا هستم. وقتی داد کشیدی ناگهان به خودم آمدم... هان... چی...

از این اتفاقات برای همه خلبانان ما افتاده است. چیزی که با حساب‌های علمی و به قول معروف دو تا چهارتا جواب نمی‌دهد. این که عباس دوران می‌گفت من در این پروازها حفاظت می‌شوم من این بحث را پذیرفته بودم. چون مأموریت‌هایی که می‌رفت، فوق العاده بود.

این گونه مسائل غیر طبیعی را می‌توان خارق العاده تعبیر کرد...

واقعا خارق العاده بود. با روشی که از نظر سرعت و ارتفاع کم پرواز می‌کرد و اوج می‌گرفت برای ما تعجب آور بود. عباس واقعا قبول داشت که سیستمی او را حفاظت می‌کند که زور هیچ کس به او نمی‌رسید. ما می‌گوییم تا کاسه ما لبریز نشود اتفاقی نمی‌افتد. او به این باور ایمان قلبی داشت.

هنگام خدمت در پایگاه بوشهر در عملیات دریایی با شهید عباس دوران هم پرواز داشتید؟

چون بوشهر در کنار دریای خلیج فارس قرار دارد، یکی از شرح وظایف مأموریت‌های پایگاه هوایی بوشهر حفاظت از آبراه خلیج فارس و به خصوص جزیره خارک و بندر امام (ره) بود. در برنامه عملیات «مروارید» که هدف آن انهدام اسکله‌های البکر و العمیه بود چهل و هشت ساعت پرواز داشتیم. این عملیات بیشتر به فیلم‌های جنگی در ارتباط با جنگ جهانی دوم شباهت داشت. آن‌ها واقعا فیلم بود. ولی ما آن را در منطقه به واقعیت تبدیل کردیم. زمانی که بچه‌های نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی حمله را شروع کردند، نیروهای دریایی و هوایی عراق بسیج شدند تا آن جا را از دست ندهد. ما از آسمان اسکله‌ها را می‌زدیم و نیروی دریایی دشمن از پائین می‌رفت آن جا را حفظ کند. هواپیماهای عراقی هم وارد میدان شدند تا هواپیماهای ما را بزنند.



عباس با نصف سرعت من و ده برابر ارتفاع من و در دید همه موشک‌ها و رادارهای دشمن و چه و چه حتی یک گلوله هم به او برخورد نکرد. همه اینها نشان می‌داد که این بچه با کجاها در تماس است. این است که شخصیت عباس را کمتر شناختند. عباس بالاتر از این حرف‌هاست که من بخوام او را بالا ببرم. یا کسی مثل من بخواد او را بالا ببرد. عباس از شبی که فردای آن می‌خواست آن پرواز را انجام دهد لباس دیگری داشت. از همان شب یک دشمنانه سفید به تن کرده بود.

مانند لباس احرام یا لباس شهادت؟

همین طور است. من بعد از شهادت‌ش هم او را دیده‌ام. با او صحبت هم کرده‌ام. خوشا به حالش. پس از شنیدن خبر شهادت عباس، جنابعالی و سایر هم‌زمان ایشان در پایگاه چه واکنشی نشان دادید؟

وقتی آن دسته دو فروندی پرواز کردند و رفتند، من درون کاروان کوچکی که در کنار باند قرار دارد رفتم نشستم و منتظر بازگشت‌شان شدم. بالاخره بعد از گذشت مدتی که باید صدایشون را بشنوم، صدای محمود اسکندری با بیسیم آمد. پرسیدم عباس کجاست؟ با یک حالت سردی جواب داد می‌آید. من فهمیدم که دیگر نمی‌آید. کسی که سال‌ها با او زندگی کردید و یک برگ زرینی در تاریخ جنگ و تاریخ ایران را دارید از دست می‌دهید... چنین کسی را که می‌دانستم تن به اسارت نمی‌دهد و شهید خواهد شد، چه طوری توصیف کنم؟ من ولو شده بودم کف کاروان. طبیعتا یاسینی هم همین طور. واقعا مانده بودیم که چه کار باید بکنیم. انگار من و یاسینی در یک فضای لایتناهی گم شده بودیم. عباس رفته بود، ولی ما گم شده بودیم. به هر حال مسیری را پیمود که دلش می‌خواست.

امروز به جوان‌هایی که با ذوق و شوق به نیروی هوایی می‌پیوندند می‌گوییم که ما یک سمبل... یک قهرمان را از دست دادیم. پس بیایید او را الگو و سرمشق خود قرار دهید... ■

چنین کسی را که می‌دانستم تن به اسارت نمی‌دهد و شهید خواهد شد، چه طوری توصیف کنم؟ عباس رفته بود و انگار من و یاسینی در یک فضای لایتناهی گم شده بودیم. مسیری را پیمود که دلش می‌خواست. امروز به جوان‌هایی که با ذوق و شوق به نیروی هوایی می‌پیوندند می‌گوییم که ما یک سمبل... یک قهرمان را از دست دادیم. پس بیایید او را الگو و سرمشق قرار دهید

فیض شهادت را داشت؟

خودش خوب می‌دانست... همه بچه‌ها وقتی می‌رفتند پرواز احتمال شهادت را می‌دادند... به ندرت می‌توان کسانی را پیدا کرد... میان بچه‌ها کسانی بودند که می‌فهمند روزشان است... عباس هم می‌دانست که روزش هست یا نیست... من تا آن روز اشک عباس را ندیده بودم. تا جاری شدن اشک او را دیدم دستانم را بالا آوردم و گفتم: باشد اجازه می‌دهم و اجازه دادم. باز تا پیش از آخرین پروازی که نهایتا به شهادتش انجامید، پرواز کرد. با آن آخرین پرواز کاری که کرد و زد به ساختمان اجلاس جنبش عدم تعهد که دنیا را متحیر کرد.

ارزیابی نهایی شما از شخصیت عباس چیست؟

عباس چهره پنهان داشت. خیلی افراد دیدگاه اشتباه و غلط در مورد عباس داشتند. می‌گویند اگر می‌خواهید کسی را بشناسید یا با او به مسافرت بروید یا در کنار او زندگی کنید. من هر دو تعامل را با عباس داشتم. بچه‌ای درون گرا بود. در درونش با چه کسی سروکار داشت؟ واقعا فقط خودش می‌دانست. اما آن چه که من در این پروازها از عباس دیده بودم، به آن اشاره کردم. در ارتفاع پنجاه متری زمین گلوله خوردم و

آن جا در جاده تصادف کرد که در بدن او مقداری پلاتین کار گذاشتند.

عباس ادامه داد: اکبر تو میدونی من اگر ایجت کنم تا موقعی که به زمین برسم خرد می‌شوم. دوم اگر من اسیر عراقی‌ها شوم معلوم نیست که آن‌ها با من چه می‌کنند. من تحمل یک دقیقه‌اش را هم ندارم. این جا بود که زبان من بسته شد. در آن لحظه بود که من خدا خدا کردم که عباس فردا نیاید. بحث این است که من با توجه به موقعیت و پستی که داشتم و پروازها دست من بود، خیلی تلاش کردم عباس را حفظ کنم. فرمانده گردانی بودم که دلم نمی‌خواست عباس پرواز کند.

دلیل انتخاب عباس از بین این همه خلیان چه بود؟ اجازه دهید من به این نکته نپردازم. شاید جزء صحبت‌هایی است که گفته نشود بهتر است. ولی من به نوبه خود تمام تلاش‌م را کردم که عباس را به عنوان یک سمبل... یک قهرمان... یک نماد ایرانی شجاع حفظ کنم... باید بگویم گریه عباس را هیچ کس ندید. حتی خانواده‌اش ندیدند. اشک عباس را کسی به غیر از من ندید.

بیشتر در چه لحظاتی و در چه ساعاتی گریه می‌کرد؟

وقتی شهید علی رضا یاسینی و شهید عباس دوران به همدان منتقل شدند، با یکی دو ماه اختلاف من هم به همدان منتقل شدم. دوباره در پایگاه همدان پیش هم بودیم. من در آن جا فرمانده گردان بودم و عباس در عملیات بود. یاسینی هم معاون عملیات پایگاه بود. مدیر عملیات عباس بود. و من فرمانده گردان بودم. نهایتا پروازها را باید من برنامه ریزی می‌کردم و به عباس اجازه نمی‌دادم پرواز کند. تا آن موقع اگر اشتباه نکنم صد و چهار پرواز کرده بود.

عباس گفت: اکبر اجازه بده پرواز کنم. گفتم: من راست و پوست کنده به تو می‌گویم که تو پروازت را کرده‌ای. بچه‌ها حالا حالا باید بدونند تا به تو برسند. پس تو کارت را کرده‌ای.

با شهید محمود خضایی فرمانده پایگاه و شهید یاسینی معاون عملیات چنین صحبتی نکردید که عباس پرواز نکند؟

با آن‌ها جور دیگری صحبت کردم. یک مقدار بحث تاکتیکی و طراحی جنگ دارد که اینجا جای گفتن ندارد. به عباس گفتم: اجازه نمی‌دهم پرواز کنی. حمله فتح المبین نزدیک بود. و ما چند روز متوالی می‌رفتیم لشکر احتیاط عراق را که در فکه مستقر شده بود می‌زدیم. یعنی روزانه با ۲۴ فروند هواپیما می‌رفتیم و عراقی‌ها را می‌زدیم. ولی اجازه نمی‌دادم عباس پرواز کند.

عباس روزی آمد و پرسید: اکبر به من اجازه پرواز نمی‌دهی؟

گفتم: تو کارت را انجام داده‌ای... کافی است... عباس به گریه افتاد. چون تا آن روز اشک دوران را ندیده بودم دلم برای او سوخت، و مجبور شدم اجازه پرواز به او بدهم.

می‌خواهید بگویید که عباس آرزوی رسیدن به



■ **نگاهی به زندگی سرشار از شجاعت و رشادت شهید عباس دوران**
در گفت و شنود با امیر سرتیب دوم خلبان بازنشسته ستاد سیاوش مشیری هم‌رزم شهید

ترس، از رو به رو شدن با عباس وحشت داشت

● در خانواده عظیم نیروی هوایی، خیل خلبان‌های بسیار خوبی داشتیم. به طور مثال از یک دسته پروازی ۲۳ یا ۲۴ نفره که با همدیگر استخدام شده بودیم، فکر کنم فقط ۳ نفرمان زنده ماندیم. اکثریت بچه‌ها شهید و یا آزاده شدند.

کردستان افزایش یافت و تا ماه‌های نزدیک جنگ ادامه پیدا کرد. در آن زمان لحظه به لحظه حرکت عراق را دنبال می‌کردیم و می‌دانستیم که جنگی در شرف وقوع است، ولی تاریخ آن را نمی‌دانستیم که چه روزی شروع می‌شود. چرا که می‌دانستیم که جنگی در شرف وقوع است؟ چون می‌دیم که صدام همه گونه ابزارها را برای آغاز جنگ فراهم کرده است. به هر حال در روز ۳۱ شهریور سال ۱۳۵۹ جنگ شروع شد. در خانواده عظیم نیروی هوایی، خیل خلبان‌های بسیار خوبی داشتیم. به طور مثال از یک دسته پروازی ۲۳ یا ۲۴ نفره که با همدیگر استخدام شده بودیم، فکر کنم فقط ۳ نفرمان زنده ماندیم. اکثریت بچه‌ها شهید و یا آزاده شدند.

بعد که بحمد الله رب العالمین انقلاب به پیروزی رسید از همان برهه دسیسه‌های استکبار جهانی شروع شد. حرکت‌های مذبوحانه آن‌ها در غرب، جنوب، شرق، و شمال کشور با عناوین مختلف آغاز شد که بیشترین درگیری ما در منطقه کردستان بود. خب پایگاه همدان به دلیل نزدیکی که با استان کردستان دارد، درگیری‌هایش از سایر پایگاه‌های دیگر بیشتر بود. لذا ما در آن برهه لحظه به لحظه تحركات عراق را دنبال می‌کردیم. در سال ۱۳۵۷ که با شهید عباس دوران آشنا شدید، انقلاب اسلامی در آستانه پیروزی بود. فعالیت‌های ایشان را در انقلاب چگونه ارزیابی می‌کنید؟ آیا در انقلاب هم حضور داشت؟

در آن موقع که از نظر سنی جوان بودم تازه وارد خدمت نیروی هوایی شده بودم، و درجه ستوان دومی داشتم، پروازها بسیار زیاد بود. زمان طاغوت بود و هر کس سرش به کار خودش گرم بود. زیاد تماس آن چنانی نسبت به همدیگر نداشتیم. چرا که عباس حدود هفت یا هشت سال از من ارشدتر بود. یعنی اختلاف سنی هفت، هشت ساله با همدیگر داشتیم. شرایط کاری جوری بود که شاید خیلی وارد این بحث‌ها نمی‌شدیم. من در ادامه بحث به این مطلب خواهم رسید که فکر و نگرش شهید عباس دوران نسبت این قضایا چگونه بوده است؟ بعد از پیروزی انقلاب، درگیری‌ها در منطقه

امیر سرتیب دوم خلبان سیاوش محمود مشیری از خلبانان برجسته دوران دفاع مقدس در روز هشتم بهمن ۱۳۳۲ در خیابان شیخ هادی تهران و در یک خانواده مذهبی به دنیا آمد. مراحل تحصیلات ابتدایی را در دبستان نادر و متوسطه را در دبیرستان‌های الهی و علامه گذراند، و در سال ۱۳۵۲ موفق به دریافت دیپلم شد. آقای مشیری در اواخر خرداد ۱۳۵۳ به استخدام رسمی نیروی هوایی درآمد. و پس از طی نمودن دوره آموزش زبان انگلیسی و آموختن پرواز مقدماتی با هواپیمای یونانزا در پایگاه قلعه مرغی به دریافت سردوشی موفق گردید، و در همان سال عازم ایالت تگزاس آمریکا شد و به مدت دو سال روی هواپیماهای جت جنگنده فانتوم «اف-۴» آموزش دید. سپس در پایگاه لکلند پرواز با هواپیمای ملخدار «تی. سی-۴۱» را فرا گرفت. در پایان این دوره نشان خلبانی ممتاز را بر سینه نهاد. سرتیب مشیری در مرداد ۱۳۵۶ با درجه ستوان دومی به کشور بازگشت، و در پایگاه سوم شکاری همدان مشغول به خدمت شد. با آغاز تحركات دشمن یعنی در آن سوی مرزها مأموریت‌های پروازی ویژه خلبان مشیری شروع شد. مشیری در پاسخی دندان شکن به تجاوز رژیم یعنی که روز ۳۱ شهریور سال ۱۳۵۹ صورت گرفت در اولین عملیات پرواز رزمی که ۱۴۰ فروند جنگنده بمب افکن نیروی هوایی در آن شرکت داشتند، در کابین عقب سروان عبد العظیمی حضور داشت، و پایگاه هوایی کرکوک را بمباران کرد. در اواخر همان سال به پایگاه ششم هوایی بوشهر انتقال یافت و تا سال ۱۳۶۷ در همان جا خدمت کرد.

سرتیب مشیری علاوه بر خدمات رزمی به جانشینی فرمانده گردان پایگاه، معاون هماهنگ کننده و مشاور نظامی دایره عقیدتی سیاسی پایگاه بوشهر را بر عهده داشت. او پس اصابت چند فروند شناور عراقی در آب‌های خلیج فارس، به پایگاه نهم شکاری بندر عباس انتقال یافت و در مقام فرمانده گردان و مشاور نظامی ریاست عقیدتی سیاسی این یگان مشغول به خدمت شد. ایشان از آغاز رسمی جنگ تا پایان دوره دفاع مقدس بیش از پنجاه سورتی بمباران در عمق خاک دشمن و روی نیروهای متجاوز انجام داده که بیش از ۲۵۰۰ ساعت پرواز گشت رزمی، پوشش هوایی و اسکورت توأم با سوختگیری هوایی در شب و روز با جنگنده فانتوم در دفتر افتخارات رزمی خود به ارمغان دارد. سرتیب خلبان مشیری افزون بر داشتن افتخار هم‌رزمی با شهید گرانقدر عباس دوران هم اینک به عنوان آموزگار خلبانی و کارشناس دفتر تحقیقات و مطالعات نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران که مشغول تدوین تاریخ جنگ می‌باشد، به گفت و گوی تاریخی نشستیم. حال با توجه به سوابق دیرینه این خلبان ورزیده و شناختی که از شهید دوران دارد به بیان دیدگاه‌های ایشان رفتیم:

امیر در ابتدای گفت و گو بفرمایید چگونه و در چه سالی با شهید عباس دوران آشنا شدید؟ در اواخر تابستان سال ۱۳۵۷ در پایگاه شکاری همدان بود که اولین بار با شهید عباس دوران افتخار آشنایی را داشتم. این آشنایی زیاد طول نکشید. چرا که ایشان حدود چند ماه بعد به پایگاه هوایی بوشهر انتقال یافت. در سال ۱۳۵۷ حرکت‌های زیبای این عزیزان را برای پیروزی انقلاب شکوهمند اسلامی ایران تجربه کردیم. و

حال که نیروی هوایی وقوع جنگ را پیش بینی کرده بود، آیا حمله عراق در روز ۳۱ شهریور نیروی هوایی را غافلگیر کرد یا آمادگی مقابله را داشت؟

ما کتاب‌های گوناگون و روزنامه‌های مربوط به آن زمان را داریم که در آن نوشته شده که دو هفته بعد از آغاز جنگ، بنی صدر رئیس جمهور وقت به پایگاه هوایی همدان آمد تا سخنرانی کند. یک خبرنگار از او سؤال کرد که شما غافلگیر نشدید؟ بنی صدر گفت: «ما از دو ماه قبل می‌دانستیم جنگ می‌شود و عراقی‌ها قصد تجاوز دارند».

در واقع ما از این جهت غافلگیر شدیم که ساعت شروع جنگ را نمی‌دانستیم. ولی از جهت دیگر آمادگی درگیری را داشتیم. ما در نیروی هوایی چند تا موضوع را در نظر داشتیم. حتی پیشنهاد کردیم حال که امکان دارد جنگ بشود، اجازه دهید ما حمله را شروع کنیم. یعنی حمله پیش‌دستانه و بازدارنده‌ای بکنیم. مسئولان به ما گفتند که ما در حکومت اسلامی یک چنین چیزی را نداریم. اسلام می‌گوید که شما بروید قوی شوید برای یک موقعی که لازم است برای شما درگیری پیش بیاید. شما حق دفاع دارید و حق جنگ ندارید. لذا ما حمله پیش‌دستانه انجام ندادیم.

گویا روش امام علی (ع) در جنگ‌های جمل و صفین و روش امام حسین (ع) در نهضت کربلا نیز چنین بود.

دقیقا همین طور است. لذا وقتی شما به اوضاع آن زمان نگاه می‌کنید، می‌بینید که خب در یک کشوری که در آن انقلاب شده که معمولا هر انقلابی یک مختصات دارد. همین الان اگر شما دقت کنید می‌بینید در کشور مصر که به اعتقاد من هنوز انقلاب نشده و تازه دارد ورطه انقلاب می‌شود. مختصات یک انقلاب چنین است که معمولا سران حکومت قبلی کنار می‌روند. مثل حسنی مبارک کنار می‌رود. عناصر و وزیرانی که

با او هستند کنار می‌روند. حال چرا می‌گوییم که هنوز در مصر انقلاب نشده؟ چون وقتی در یک کشور انقلاب می‌شود ساختار سیستم میلیتاریسم آن متحول می‌شود.

اگر خاطرتان باشد انقلاب ما به گونه‌ای بود که حتی خیلی افراد می‌خواستند ارتش نباشد. خدا رحمت کند امام راحل را (ره) که گفتند اگر قلمی و زبانی درباره ارتش حرف بزنند، خیانت کرده است. ایشان بودند که این مطلب را بیان کردند، تا هیچ کس چنین صحبتی را درباره ارتش نکند. چرا؟ چون بچه‌ها در نهاد ارتش خدا را در نظر می‌گیرند، و این مسئله در ارتش جمهوری اسلامی ثابت شده است. شهید عباس بابایی استخدام بعد از انقلاب نبود. از زمان طاغوت به نیروی هوایی پیوسته بود. ولی ما دیدیم که چه عظمتی آفرید. شهید حسین لشکری و شهید عباس دوران و دیگران همه در زمان طاغوت استخدام شده بودند. لذا امام این پیش را داشتند و متوجه شدند که این بچه‌ها این گونه‌اند، و اجازه ندادند کسی بر ضد ارتش قلم فرسایی کند. اما در کشورهای دیگر که انقلاب می‌شود، می‌بینید ساختار سیستم ارتش آن کشور به هم می‌ریزد.

در کشور ما چون خیلی از عناصر ارتشی در زمان طاغوت وابسته به شاه بودند و حرکت‌های غیر مردمی انجام داده بودند، از کشور رفته بودند. این نشان می‌دهد که به نوعی مدیریت ارتشی نداشتیم. تقریبا تا رده سرهنگ از سیستم ارتشی ما خارج شده بود. به طور مثال فرمانده یگانی که قبلا سرلشکر بوده الان شده سرگرد. یعنی تقریبا پنج شش درجه پایین‌تر. تجربه‌اش هم در حد گردان نیست و حال می‌خواهد یک لشکر را اداره کند. به این ترتیب ما برای جنگ آماده بودیم. اما مدیریتی برای جنگ نداشتیم. لذا وقتی به اوضاع آن روزگار نگاه می‌کنید، می‌بینید حرکتی را که می‌خواستیم انجام دهیم یک حرکت احساسی بود. حساب شده نبود.

مطلب دوم، یادتان باشد که فرمانده کل قوا در آن موقع چه کسی بود؟ بنی صدر بود! او نشان داد که حرکتش با نظام نبود. با انقلاب همگام نبود. چرا که اگر بود، در سمت خود مانده بود. شما اگر بیشتر موشکافی کنید می‌بینید که او یک آدم غیر نظامی بود، و نمی‌توانست به عنوان یک فرمانده خط مشی درستی را به ما بدهد. در هر صورت، جنگ شروع شد و خیلی از عزیزان که سر از پا نمی‌شناختند، در جنگ شرکت کردند. هر کس با ابزاری که با آن کار می‌کرد وارد جنگ شد. یک خلیبان با هواپیمایش... یک توپچی با توپ خودش و به همین ترتیب...

● شهید لشکری، شهید بابایی و شهید عباس دوران و دیگران همه در زمان طاغوت استخدام شده بودند. لذا امام این پیش را داشتند که این بچه‌ها این گونه‌اند، و اجازه ندادند کسی بر ضد ارتش قلم فرسایی کند. اما در کشورهای دیگر که انقلاب می‌شود، ساختار ارتش آن به هم می‌ریزد

نیروی هوایی در اولین روز آغاز جنگ بر خلاف سایر نیروها یک واکنش منسجم و قدرتمند به تجاوزگران نشان داد. دلیل این انسجام چه بوده است؟

در این بحث لازم می‌دانم به چند موضوع در مورد جنگ اشاره کنم. اولاً، ارتش با فرمایش حضرت امام (ره) ثبات یافته بود. نیروهای زمینی، هوایی و دریایی داشتند کارشان را انجام می‌دادند. منتهی به رغم این که فرماندهان رفته بودند دیگر از آن آموزش‌ها خبری نبود. مقداری وقفه ایجاد شده بود. از طرف دیگر درگیری در کردستان موجب شده بود که مقداری از صحنه مسائل عملیاتی و رزمی دور بمانیم. چون کردستان بخشی از کشورمان است، نمی‌توانستیم برخوردی کار کنیم. فقط می‌خواستیم جوری رفتار کنیم مانند پدری که بچه‌اش را دعوا می‌کند تا از او جدا نشود. کردستان این حالت را داشت.

ولی جنگ این‌گونه نبود. دشمن خارجی به ما حمله کرده بود، و ما هم باید دفاع می‌کردیم. ارتش خیلی از فرماندهانش را از دست داده بود، و در عین حال دوست داشت قوام و قدرت خودش را داشته باشد. ولی چون مدیریت نداشت کمی نابسامان بود. سپاه که قبل از جنگ تأسیس شده بود هنوز به انواع اسلحه مجهز نشده بود. حالا بخشی از کارمان آموزش بود برای سپاه که عزیزان نیروی زمینی این کار را می‌کردند.

قضیه دیگر این است که نیروی زمینی مان تا آن لحظه به منطقه اعزام نشده بودند. چرا؟ چون نمی‌خواستیم حرکتی انجام دهیم که عراق را





طاغوت برای ما معنایی نداشت و هیچ گونه آزادی عملی نداشتیم. حال شما لحاظ کنید در چنین شرایطی چگونه باید به سراغ جنگ می‌رفتیم. حساب کنید فرماندهان ارتش رفته‌اند. تیمسارها رفته‌اند، سرهنگ‌ها رفته‌اند. حالا رسیده به سروان و سرگرد... البته سرگردها در مقطعی بودند که مسئولیت فرماندهی داشتند اما این مدیران و اجرا کننده‌ها سروان و ستوان بودند. حال این سروان به خود اجازه می‌دهد جای آن تیمسار تصمیم بگیرد. طرح ریزی کند و عملیات انجام دهد. جنگ موجب شده بود که شما یک درجه دار نظامی اگر مانده‌ای یعنی چه؟ یعنی تعهد به نظام داری که مانده‌ای. و گرنه تو هم مثل دیگران می‌توانستی بروی. این تعهد به جنگ و دفاع از میهن موجب شده بود که درجه دار نظامی بیاید و طرح ریزی کند و ابتکار عمل نشان دهد. آنهم چه طرح‌های عظیمی را اینها انجام دادند.

بنابر این می‌بینید که در دوران جنگ، چون عباس دوران‌ها ستاره‌های آسمان انقلاب بودند. فقط عباس نبود، شهید یاسینی خدا بیمارز بود، شهید حسین خلعتبری بود، شهید سعید هادی بود، شهید مفتخری بود، شهید دژپسند بود، خلبان‌های زیادی شهید شدند.

به هر حال جنگ تا سال ۱۳۶۰ به همین گونه پیش رفت. ما در منطقه جغرافیایی همدان شمال غرب و غرب کشور را پوشش می‌دادیم. یعنی هر چه هدف در داخل خاک عراق نزدیک این منطقه وجود داشت، در چارچوب مأموریت‌های پایگاه همدان بود. در بُرد نزدیک‌تر، به پایگاه تبریز می‌رسید. آن هم از لحاظ جغرافیایی در شمال غرب کشور قرار دارد. و شمال عراق در اختیار آن پایگاه بود. معمولاً خلبانان پایگاه تبریز مسافت‌های نزدیک را با هواپیمای «اف - ۵» که برد کمتری داشت انجام می‌دادند. مسافت دور را معمولاً از پایگاه همدان با هواپیما «اف - ۴» انجام می‌دادند. از طرف دیگر منطقه جغرافیایی پایگاه بوشهر بیشتر مناطقی مثل فاو، مثل امّ القصر، مثل ناصریه و سایر مناطق جنوب عراق را هدف قرار می‌داد.

عباس دوران علاوه بر عملیات دریایی، در عملیات فتح المبین و عملیات بیت المقدس که عملیات سطحی بودند خیلی موفق عمل کرد. اگر به ظاهر ایشان خیره می‌شدید، احساس می‌کردید یک بنده خدایی را نگاه می‌کنید که ظاهر ساده‌ای دارد. تصویری در ذهن تان می‌آید که این آدم اهل مسجد است. با رفیق شفیق خود شهید حسین خلعتبری دائم شوخی می‌کرد

ما هم اطاعت می‌کردیم. فکر نکنید هواپیماهای «اف - ۱۴» که فقط ایران و آمریکا داشتند، آن‌ها را ما خریداری کردیم. آن‌ها را آمریکا به ما داد... چرا؟ چون ما ژاندارم او در منطقه بودیم و این ژاندارم لازم بود مسلح باشد تا بتواند خوب نگهداری بدهد. روزی تیمسار طوفانیان مسئول خرید ارتش آمده بود آمریکا. یک سری از عناصر عضو هیئت نظامی همراه طوفانیان با ما آشنا بودند. سرهنگ حسین زرپور از خلبان‌هایی بود که پسر شاه را آموزش خلبانی می‌داد، از بستگان یکی از دوستان دوره آموزش خلبانی در آمریکا بود. با ایشان صحبت کردم و پرسیدم که چه طور شد این هواپیماها را گرفتیم؟ حسین زرپور گفت چرا می‌گویی گرفتیم؟ ما عددی نیستیم که بگیریم. آمریکا آن را به ما داده است.

این سخن را از خود نمی‌گویم. این گفتار کسی است که آمده بود هواپیماهای «اف - ۱۴» را تحویل بگیرد. لذا ما هیچ نبودیم. می‌خواهم بگویم که نیروی هوایی در زمان طاغوت نیروی هوایی شاهنشاهی خوانده می‌شد و هیچ گونه استقلالی از خود نداشت و به کلی وابسته به آمریکا بود که با پیروزی انقلاب به یک نیروی بی‌پشتوانه تسلیحاتی مبدل شد. در مجموع باید گفت، نیروی هوایی یک نیروی استراتژیک است که این تعریف در زمان

تحریک به حمله کنیم. ولی وقتی آن‌ها حمله کردند، ما باید زمان به دست می‌آوردیم تا لشکریان ما خودشان را از مناطق شرق، شمال و مرکز کشور به منطقه غرب کشور برسانند، و با عراق رو در رو شوند.

از طرف دیگر هنوز ما بسیج را به آن معنا تشکیل نداده بودیم. اگر هم بود هنوز عناصری نداشت. لذا اگر هم داشت هنوز آموزش کیفی ندیده بودند. لذا همه این مسائل به زمان نیاز داشت، و همین قضایا موجب شد تعهدی که نیروی هوایی داشت، بار مسئولیت سنگین دفاع از کشور را در برابر تجاوز دشمن به عهده گیرد. لذا تنها نیرویی که در آن موقع منسجم عمل کرد، و به خاطر تجربه درگیری‌هایی که قبلاً در کردستان داشت و با آمادگی بیشتری در جنگ با دشمن شرکت کرد، نیروی هوایی بود، و تاوان سنگینی هم پرداخت کرد.

اگر روند جنگ را از روز اول نگاه کنید، می‌بینید که پایگاه شکاری همدان در روز اول جنگ دو شهید تقدیم کرد. شهید محمد صالحی و شهید خالد حیدری که این عزیزان در چارچوب پاسخ به حمله روز اول عراق به کشورمان هواپیماهایشان به زمین خورد و شهید شدند. لذا جنگ موجب شده بود که هر خلبانی در جنگ شرکت کند، و این وضعیت باعث شده بود که ما از یک طرف خیلی از عزیزانمان را از دست بدهیم. اما از طرف دیگر خیلی از خورشیدها طلوع کرد. یعنی عناصر زیادی مثل شهید عباس دوران، مثل شهید حسین خلعتبری، مثل شهید محمود خضرائی، مثل شهید علی رضا یاسینی شکفته شدند. عباس دوران و حسین خلعتبری هر دو روحیه خاصی داشتند. اینها از هیچ دشمنی و خصمی پروا نداشتند. همیشه مشتاق بودند که به دشمن حمله‌ور شوند. این‌ها شهیدایی بودند که شاید اگر بحثی مطرح می‌شد که بخواهیم نمره‌ای بالایی به آن‌ها بدهیم زیاد در نظر نبودند. ولی واقعا جنگ این‌ها شکوفا کرد. و این‌ها بهترین نوع عملیات را در دوران دفاع مقدس انجام دادند.

می‌خواهید بگویید که جنگ امثال شهید عباس دوران را بارور کرد؟

می‌خواهم همین را بگویم و این یک حقیقت انکار ناپذیر است. ببینید در زندگی افراد اتفاقاتی می‌افتد که بعضی از آن‌ها نقطه عطف می‌شود. یعنی آدم‌ها را یک دفعه متحول می‌کند. من این مطالب را به عنوان پیش زمینه می‌گویم تا به تدریج به بازگو نمودن خاطرات خویش با شهید عباس دوران برسیم. در خصوص چگونگی بارور شدن خلبانان نیروی هوایی در دوره هشت سال دفاع مقدس به یک نکته اشاره می‌کنم. ببینید ما در زمان طاغوت به طور مطلق هیچ گونه طرح ریزی و ابتکار عمل ملی نداشتیم. یعنی آمریکا طرح می‌داد و تصمیم می‌گرفت. آمریکا بود که برنامه ریزی می‌کرد و ما فقط اجرا کننده بودیم. به قول یکی از دوستان ما فقط YES SIR می‌گفتیم. هر چه آمریکا می‌گفت،

است. زیرا طول این هواپیما ۱۸ متر است و این اندازه برای آن کسی که می‌خواهد ضد هوایی استفاده کند بهترین هدف است. هدف هرچه کوچکتر باشد رصد کردنش مشکل‌تر است. بعد هم بچه‌ها یکی پس از دیگری به ایشان تبریک گفتند و تشریف آوردند برای برنامه بعدی کارشان که معاونت عملیاتی پایگاه همدان بود.

با این وصف پروازهای عمده نیروی هوایی از سال ۱۳۶۱ شروع شد. عملیات فتح المبین، عملیات بیت المقدس. قبلا ما عملیات ثامن الائمه و طریق القدس را داشتیم که به فراخور حالمان آن جا کارمان را انجام می‌دادیم. اما عملیات فتح المبین در حقیقت نقطه عطف بود. چرا...؟ چون اگر محدوده عملیات فتح المبین را از لحاظ جغرافیایی و طول و عرض آن را اندازه گیری کنید، می‌بینید که این عملیات در فضای بسیار زیادی انجام شد. غنیمت‌هایی که گرفتیم، اسرایی که گرفتیم، خیلی زیاد بوده است. و بعد از آن عملیات بیت المقدس هم همین طور بود. اولین بار بود که ما با پروازهای بسیار عملیات منسجم انجام می‌دادیم. قبلا عملیاتمان در ارتفاع پایین انجام می‌شد، ولی در عملیات فتح المبین پروازها در ارتفاع بالا بود. روزانه ۲۴ فروند هواپیما از پایگاه همدان حمله می‌کرد به منطقه چنانه و شوش که عملیات فتح المبین در آن انجام می‌شد. در آن عملیات شهید دوران یا شهید یاسینی و عزیزان دیگری هم بودند مثل جناب توانگریان که معمولا به عنوان لیدر دسته پروازی بودند. هر دفعه هشت فروند هواپیما منطقه عملیات را بمباران می‌کردند.

لیدر باید در این گونه پروازها خیلی اعتماد به نفس داشته باشد، خیلی باید خونسرد عمل کند. باید به گونه‌ای رفتار کند که ما اصطلاحا به دسته پروازی «فلایت» می‌گوییم. یعنی خلبانان باید کنار هم باشند و از یکدیگر دور نشوند. چرا...؟ چون عراق موشک‌های برد بلند سام ۲ و سام ۳ در اختیار داشت، و این موشک‌ها تا حدود ۶۰ هزار پا برد داشتند، و هواپیماهای ما را که در حدود ۴۲ و ۴۳ هزار پایی پرواز می‌کردند به راحتی می‌توانستند بزنند. ما از دستگاهی به نام دستگاه جنگ الکترونیک استفاده می‌کردیم تا عراقی‌ها نتوانند ما را بزنند. اولاً تعداد این دستگاه‌ها کم بود و به همین علت برای هر دسته پروازی بیش از یک دستگاه استفاده نمی‌کردیم. ولی اگر پروازهای هواپیماهای ما فلایت نبودند و به هم نزدیک نبودند، و هر هواپیمایی از هواپیمای دارنده دستگاه جنگ الکترونیک جدا می‌شد، عراقی‌ها به راحتی می‌توانستند آن را بزنند. لذا باید رهبری می‌کردیم که خلبانان با یکدیگر درست کار کنند. وظیفه بعدی لیدر بمباران هدف است. چون منظور از این پروازها زدن هدف است، تا نیروی زمینی ما را هدایت و رهبری کند. لذا یک لیدر نقش بسزایی را بازی می‌کرد و شهید عباس



بود. من حالا نمی‌توانم به طور دقیق تاریخ بگویم. شاید حدود یک ماه، دو ماه، یا شش ماه بعد، روزی دیدم که شهید یاسینی از درجه سروانی به درجه سرهنگ دومی ارتقاء یافت. شهید خضرائی هم در آن موقع جاننشین نداشت. در پایگاه مطرح شد که شهید یاسینی قرار است به جانشینی شهید خضرائی منصوب گردد. شاید بعد از گذشت حدود یک هفته یا دو هفته دیدیم که چند خلبان را به دفتر فرماندهی دعوت کردند، و آن جا بود که شهید عباس دوران را از درجه سروانی به درجه سرهنگ دومی ارتقاء دادند. گفتند یک درجه به خاطر رشادتهای ایشان که انجام داده و دوم به خاطر موقعیتی که قرار است ایشان در این پایگاه داشته باشد.

آن جا بود که تازه فهمیدم که عباس بیش از یک صد پرواز جنگی و بیشترین تعداد سورتی پرواز عملیات گشت رزمی را انجام داده است. صد پرواز جنگی با هواپیمای «اف - ۴» کار بسیار خاص

● در زمان طاغوت هیچ گونه
● طرح ریزی و ابتکار عمل ملی
● نداشتیم. آمریکا طرح می‌داد
● و تصمیم می‌گرفت و ما فقط
● اجرا کننده بودیم. به قول
● یکی از دوستان ما فقط YES
● SIR می‌گفتیم. گمان نکنید
● هواپیماهای «اف - ۱۴» که فقط
● ایران و آمریکا داشتند، آن‌ها
● را ما خریداری کردیم. آن‌ها را
● آمریکا به ما داد. چون ژاندارم او
● در منطقه بودیم

شهید دوران وقتی در پایگاه‌های هوایی بوشهر و امیدیه بود، در مأموریت‌های دریایی خوب عمل کرد. چه شد که ایشان را دوباره به پایگاه همدان انتقال دادند تا عملیات سطحی انجام دهد؟

سیستم نیروی هوایی با آغاز سال ۱۳۶۱ تصمیم گرفت تغییر و تحولی در جابجایی خلبان‌ها داشته باشد. مسئولان نیروی هوایی گفتند یک سری از بچه‌ها از پایگاه همدان تشریف ببرند بوشهر و یک سری دیگر از پایگاه بوشهر بیایند پایگاه همدان. تا مسئولان از لحاظ ایده و برنامه ریزی بتوانند ابتکار عمل نشان دهند و به مورد اجرا بگذارند. هم این که تحول در اهداف را هم بسنجند. هم این که بدانند که بچه‌های بوشهر چگونه عمل می‌کنند. چون هر لحظه امکان داشت دلایلی به وجود آید که بچه‌ها از پایگاه همدان بروند بوشهر.

معمولا خلبان پایگاه بوشهر روی آب پرواز می‌کرد، و من که در پایگاه همدان خدمت می‌کردم تا آن روز روی آب پرواز نکرده بودم. خب ممکن است به قول معروف دریا زده شوم و در آن جا کار دست خودم بدهم. برای این که چنین مشکلاتی پیش نیاید، این تحول انجام شد. در این جا به جایی، سه نفر از این عزیزان بزرگوار که هر سه شهید شدند، تشریف آوردند پایگاه همدان. شهید علی رضا یاسینی، شهید عباس دوران، شهید حسین خلعتبری. جمعی از بچه‌های همدان هم مثل ناصر رضایی، جعفر عمادی و سیروس باقری، تشریف بردند پایگاه بوشهر.

وقتی شهید دوران تشریف آوردند همدان، خب من قبلا ایشان را دیده بودم. او با درجه سروانی آمد. من دیدم که ایشان با شهید یاسینی یکه تاز هستند. یعنی خودشان اصلا دنبال انجام مأموریت می‌گردند. شهید محمود خضرائی که فرمانده پایگاه همدان بود خیلی دارای عزت نفس و احترام خاصی بود. شهید خضرائی که به ایشان حاج محمود هم می‌گفتند، دیدم خیلی عزت نفس دارد. من با شهید خضرائی میانه خیلی گرم و دوستی صمیمانه داشتم. به این نکته هم اشاره کنم بد نیست. شهید خضرائی یک آدم واقعا انقلابی، یا یک آدم درویش صفت در مسائل مردمی بود، و ارتباط نزدیک هم با شهید چمران داشت اگر خاطرتان باشد شهید چمران اوایل انقلاب وزیر دفاع شد و شهید خضرائی را به عنوان نفر وزارت دفاع در نیروی هوایی گذاشت. لذا شهید خضرائی پس از گذشت مدتی به فرماندهی پایگاه همدان منصوب شد، و به همین دلیل کوشید ارتباط خیلی خوبی با همه خلبان‌ها داشته باشد. او سعی می‌کرد مأموریت‌ها به نحو احسن رهبری و مدیریت بشود و توسط این عزیزان به مورد اجرا گذاشته شود. از یک طرفی دلش نمی‌خواست شهید یاسینی و شهید دوران را از دست بدهد. همه بچه‌ها را دوست داشت.

مدتی نگذشته بود که شهید دوران به همدان آمده

می خواندم. ایشان سرهنگ دوم شده بود و من هنوز ستوان یکم بودم. ناگهان گفت: «مشیری آدم یک هواپیما بردارد و برود و موشک‌ها و بمب‌هایش را بر سر دشمن خالی کند».

عباس دوران یک خلبان متخصص بود. به او نمی‌آمد که این طوری سخن بگوید. نمی‌شود موشک، بمب، راکت و فشنگ را با همدیگر قاطی کرد. من با خود فکر کردم او چرا این را می‌گوید؟ گفت: «اینها را بردارید و بروید بزنید... با موشک بزنید... هواپیمای شان را بزنید... تانک‌شان را بزنید... پادگان‌شان را بزنید... حالا یک تیر هم به تو اصابت کرد و افتادی شهید شدی. اگر نه زنده ماندی خودت را با هواپیما بزنی به آن‌ها و از بین ببری».

وقتی این دیدگاه‌های عباس را شنیدم عمق وجود ایشان برای من بیشتر شناخته شد.

خاطره دیگر این است که روزی در جریان عملیات فتح المبین همراه عباس دوران به مأموریت رفتیم. خب ما خیلی پرواز می‌کردیم. در آن پرواز عباس لیدر دسته بود و من کمک خلبان او که در کابین عقب نشسته بودم. به رغم این که ما لیدر هستیم و داریم دسته پروازی را رهبری می‌کنیم من باید اطلاعات منطقه نبرد را بگیرم. در هواپیما یک نوع دستگاهی داریم که اطلاعات راداری منطقه را کنترل می‌کرد. این دستگاه اطلاعات منطقه را می‌گیرد و به صورت بصری روی صفحه نشان می‌دهد و به صورت سمعی در گوشی می‌آید که رادارها و پایگاه‌های موشکی دشمن تا چه اندازه فعال هستند. به محض این که دستگاه را روشن کردم صداهای گوش خراش در گوشی من و عباس پیچید. یک صدایی می‌گفت: غارغارغار، ررررر... یک صدایی می‌گفت جیر جیر جیر جیر... چون منطقه عملیات شلوغ بود و هم انواع موشک‌های سام وجود داشت و هم هواپیماهای دشمن در آن جا پرواز می‌کردند و اجازه نمی‌دادند که ما حمله کنیم.

وقتی شهید دوران با درجه سروانی تشریف آوردند همدان، من دیدم که ایشان با شهید یاسینی یکه تاز هستند. یعنی خودشان دنبال انجام مأموریت می‌گردند. شهید محمود خضرای فرمانده پایگاه همدان که یک آدم واقعا انقلابی بود و ارتباط نزدیک هم با شهید چمران داشت دلش نمی‌خواست شهید یاسینی و شهید دوران را از دست بدهد

نفر اول کیست که ثبت نام کرده است؟
گفتم: برای من فرق نمی‌کند.

گفت: اگر بدانید شاید کمی شوکه شوید!
گفتم خب کیست؟

گفت: نفر اول عباس دوران است.

آنجا دیدم که نه فقط من نسبت به شهید دوران این تصور و ذهنیت را دارم، بلکه رئیس دفتر عقیدتی سیاسی هم به همین ترتیب این تصور را دارد. بعد آقای مرتضوی به من گفت: آقای عباس دوران آدم خاصی است! قدر ایشان را بدان!
آن جا بود که من به فکر فرو رفتم که عباس دوران چه شخصیتی دارد؟ و چگونه است؟
چه خاطراتی از شهید دوران برای شما به یادگار مانده است؟

روزی در کنار عباس در اتاق آلرت نشسته بودم. هواپیماهای مسلح به انواع موشک و بمب آماده پرواز بودند که اگر دشمن قصد حمله هوایی کرد ما بلافاصله بلند شویم و اجازه ندهیم وارد کشور شود. عباس دوران در اتاق آلرت کمی راه رفت. من هم قرآن در دست گرفته بودم و ترجمه‌اش را

دوران یکی از آن‌ها بود.
شخصیت و اخلاق و رفتار شهید عباس دوران را چگونه دیدید؟

در حقیقت شهید عباس دوران علاوه بر عملیات دریایی، در عملیات فتح المبین و بعد از آن عملیات بیت المقدس که عملیات سطحی بودند خیلی موفق عمل کرد، و خوشبختانه کار به همین ترتیب جلو رفت. در خصوص شخصیت شهید دوران، چنانچه به ظاهر ایشان خیره می‌شدید، احساس می‌کردید یک بنده خدایی را نگاه می‌کنید که ظاهر ساده‌ای دارد. فرض کنید صورت ظاهری ایشان، لباس پوشیدن ایشان، مثلا اگر محاسنی گذاشته باشد، یک تصویری در ذهن تان می‌آید که این آدم اهل مسجد است، یک آدم این گونه‌ای است. عباس دوران یک آدم عادی بود. درست یادم نیست الان. شاید مثل همه صورتش را هم تیغ می‌زد. ولی بچه شیراز بود، و خیلی شوخ طبع بود. با بچه‌ها خیلی مزاح می‌کرد. از جمله رفیق شفیق ایشان شهید حسین خلعتبری بود، و دائم با یکدیگر شوخی می‌کردند.

من وقتی ایشان را می‌دیدم در ذهنم این تصور پیش می‌آمد که چه گونه می‌شود یک آدمی که عادی هست و از عادی هم شاید کمی عادی‌تر باشد، خیلی اهل مزاح و شوخی و جُک گفتن هم هست؟ چگونه می‌شود این تعداد سورتی پرواز را انجام داده باشد؟ چه گونه می‌شود که این آدم این طور عشق می‌ورزد به وطن؟ من دنبال می‌کردم که بینم چگونه آدمی است؟ تلاش می‌کردم تا شخصیت درونی این آدم را بشناسم.

اگر یادتان باشد جنگ در یک برهه دچار وقفه شد. یک حالتی پیش آمد که عملیات مسکوت ماند. وقتی قرار شد نیروهای زمینی ما وارد عراق بشوند، شایع شد که خیلی از رزمنده‌های بسیجی می‌گویند حرام هست وارد خاک عراق بشویم. از سوی دیگر اسرائیل که هر چند مدت یک بار حرکت‌های مذبحخانه انجام می‌دهد در همان برهه به لبنان حمله کرد و جنوب آن کشور را به اشغال خود درآورد. این حرکت موجب شد که دنیای اسلام اعلام کند اگر کسی می‌خواهد با اسرائیل بجنگد بفرماید. در آن برهه در ایران هم این بحث مطرح شد و خیلی افراد ثبت نام کردند تا بروند با اسرائیل بجنگند.

این قضیه بعد از حمله سال ۱۹۸۲ اسرائیل به لبنان اتفاق افتاد...

احتمالا.. وقتی این قضیه پیش آمد و من هم مثل دیگران، حالا شاید قصدم ادا در آوردن بود رفتم ثبت نام کنم. ثبت نام در دفتر عقیدتی سیاسی انجام می‌شد. وقتی رفتم آن جا حاج آقا مرتضوی رئیس عقیدتی سیاسی پایگاه که آدم محترمی بود و خیلی با هم دوست بودیم، مرا دعوت کرد با هم چای بخوردیم. او به من گفت: آقای مشیری شما نفر اول نیستید که ثبت نام کردید.

گفتم: خیلی خب، باشد.

وقتی خواستم با او خدا حافظی کنم و به سرکارم برگردم، آقای مرتضوی گفت: نمی‌خواهید بدانید



شهیدان عباس دوران و علی رضا یاسینی نقرات دسته در دیف دوم

و نه از راننده اتوبوس خواسته بود بیاید پایگاه. من مانده بودم. این کار دقیقا رشته فکری مرا نسبت به شخص شهید دوران کامل کرد که این یک آدم روحانی و خدا هم این گونه کمک می کند. او برای ملت، برای امت، برای کشور دارد کار می کند و این جور آدم، خدا مهرش را به دل دیگران می اندازد. و این نقطه عطف بود در فکر من برای شناخت این شهید بزرگ.

● **یک جوری دوست داشتیم به**
● **عباس دوران خدمت کنیم. به این**
● **نتیجه رسیده بودم که ایشان آدم**
بسیار متواضع است ولی ظاهرش
با باطنش فرق می کند.. ظاهرش
یک آدم عادی اما باطنش پُر
است.. یک آدم مذهبی است..
آدمی که ارتباط قوی با خدا
دارد.. بنابراین این دوست داشتیم به
ایشان خدمت کنیم

بفرمایید که عباس دوران در چه محیطی پرورش یافته بود؟

اولا من یک موضوع را برای شما روشن کنم که شهر شیراز دومین قطب قهرمان پرور میهن، مخصوصا در زمینه نیروی هوایی است. خلبان های خیلی خوبی از شهر شیراز داشتیم. یکی از شهدای گران قدر ما که خدا او را رحمت کند شهید ابراهیم بازرگان، بچه شیراز بود. بعضی ها مثل شهید یاسینی که بچه شیراز نبود، همسرش شیرازی بود. ما هر وقت با عباس دوران فوتبال بازی می کردیم، و کمی عرصه بر او تنگ می شد و به او فشار می آمد، سرش را بلند می کرد و سینه سپر می کرد. ها چیه؟ چی میگي شما؟ می گفت من بچه گود عربان هستم ها! گود عربان محله خاصی در شیراز است. عباس قد کوتاهی داشت. شاید هم قد و قواره من بود. من همیشه شجاعت و فروتنی را در عباس می دیدم.

وقتی عباس دوران در کنار شما بود چه طور بود؟ مهربان و فروتن بود. اما برای دشمن چه گونه بود؟ چنین بود که اکنون عرض می کنم. روزی در گردان پروازی نشستیم بودیم. شهید خضرائی که فرمانده پایگاه بود داخل شد و بچه ها به احترام ایشان بلند شدند. همین طور که درباره مسائل مختلف صحبت می کردیم، شهید خضرائی گفت بچه ها شنیده اید که صدام اعلام کرده می خواهد کنفرانس جنبش عدم تعهد را در بغداد برگزار کند؟

بچه ها گفتند: آری، شنیده ایم، ولی به او اجازه نمی دهیم.

خضرائی گفت: آخه صدام اعلام کرده که بغداد بعد از مسکو دومین شهر امن دنیاست.

خدا رحمت کند شهید دوران را... ناگهان از جا بلند شد و گفت: صدام غلط کرده است. حالا به او نشان خواهیم داد.

به نام ترس در فرهنگ این مرد وجود نداشت. لذا نمی خواست هیچ چیزی موجب بشود که او نتواند عملیاتش را به طور کامل انجام دهد، یا تأخیری حاصل بشود. یا مثلا روشش را تغییر دهد.

اتفاقا چندی پیش آقا زاده شهید دوران را دیدم که برای خودش مردی شده و شاید سی ساله شده باشد. آن موقع که همراه پدر و مادر در پایگاه همدان زندگی می کرد چهار دست و پا راه می رفت. به یاد دارم عباس در روزهای آخر حیات برای این که خدشه ای در انجام مأموریت هایش وارد نشود، تصمیم گرفت همسر و فرزندش را به شیراز بفرستد. این داستان خیلی جالب است. عباس خواست پرواز کند و من افسر پست فرماندهی بودم. از من پرسید: ساعت چند است؟

گفتم: ساعت ده صبح است.

گفت: بچه های من قرار است با اتوبوس بروند شیراز. گفتم: خیالت راحت باشد من این کار را انجام می دهم.

چیز مهمی از من نخواستند بود که انجام بدهم. ولی من یک جوری دوست داشتیم به ایشان خدمت کنیم. به این نتیجه رسیده بودم که ایشان آدم بسیار متواضع است ولی ظاهرش با باطنش فرق می کند.. ظاهرش یک آدم عادی اما باطنش پُر است.. یک آدم مذهبی است.. آدمی که ارتباط قوی با خدا دارد.. بنابراین این دوست داشتیم به ایشان خدمت کنیم. به یاد دارم رفته منزل ایشان و به همسرشان گفتم که شما به سلامتی عازم شیراز هستید و آماده باشید یک وسیله نقلیه هماهنگ کنیم و بیاید شما را به شهر ببرد تا از آن جا عازم شیراز بشوید.

آدم پست فرماندهی و به یکی از شرکت های تعاونی مسافری زنگ زدم و گفتم مسافری در پایگاه داریم و قرار است به شیراز برود. صاحب شرکت گفت یک لحظه صبر کنید. راننده اتوبوس این جاست و من گوشی را می دهم با ایشان صحبت کنید.

معمولا ما کاری با راننده نداریم. شرکت تعاونی می گوید این بلیت شما و بفرمایید سوار شوید.

آقای راننده گوشی را گرفت و گفت سلام علیکم بفرمایید. من خودم را معرفی کردم و گفتم من ستوان فلانی از نیروی هوایی هستم. در پایگاه هوایی مسافری داریم به این شکل.

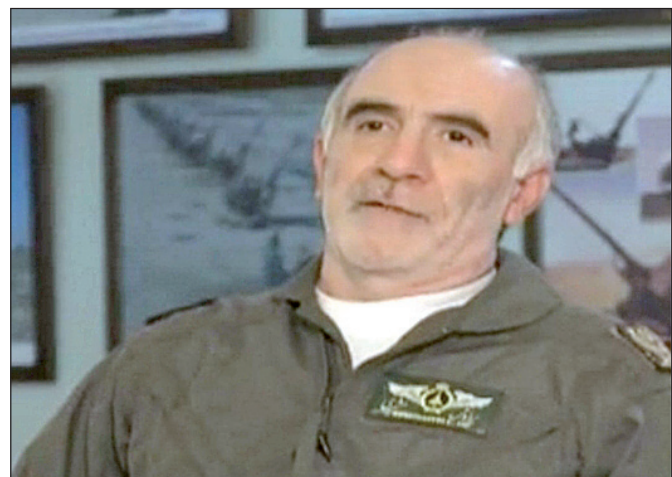
ایشان گفت من در خدمت شما هستم. کجا بیایم؟ گفتم ما باید بیایم نه شما بیایید. گفت نه مشکلی نیست. گفتم ما پایگاه هوایی هستیم. گفت ساعت چند آن جا باشیم؟

من باورم نشد. راننده مسافرها را از شهر همدان سوار کرد و آمد پایگاه و همسر عباس را سوار کرد و حرکت کرد به سوی شیراز. نه چنین قضیه ای رسم بود، و نه شهید دوران پول اضافه ای داده بود،

ناگهان عباس فریاد کشید و با لفظ عامیانه گفت که آن دستگاه را خاموش کن. ابتدا کمی تعجب کردم که چرا این گونه سخن می گوید. ولی بعد متوجه شدم که چرا دستور داد دستگاه را خاموش کنم. چون هیچ چیزی جلودار انجام عملیات نبود و احساس می کرد آن سر و صدا تمرکز انجام عملیات بهتر را از ایشان می گیرد. عباس در انجام عملیاتها و زدن خط، از هیچ مسئله ای ترس نداشت. به هر حال مبارزان را با موفقیت انجام دادیم و سالم به پایگاه برگشتیم.

در جلساتی که در اتاق آلت تشکیل می شد ایشان خیلی حرمت سایر همکاران را رعایت می کرد. شهید خضرائی یک آدم مذهبی و شاخصی بود. می دیدم که عباس خیلی حرمت ایشان را نگه می دارد. من هم میان مذهبی ها بودم و با همه دوست بودم. وقتی عباس این لفظ را در کابین گفت یک دفعه یادش افتاد که من کمک خلبان او هستم. خب من هم به او گفتم چشم و دستگاه را خاموش کردم. من سوگند یاد می کنم که این قضیه عین واقعیت است. ببینید کلاه ما خلبانان سفید است. وقتی ایشان متوجه شد من کابین عقب هستم، دیدم کلاه ایشان از شدت شرم قرمز شده است. خدا را گواه می گیرم که من چنین احساس کردم.

معمولا هر وقت از پرواز بر می گشتیم عباس دوران، چون هم در کابین جلو بود، و هم درجه سرهنگی داشت، محبت می کرد که اول من از کابین پایین بیایم. معمولا توقف می کرد در کابین جلو و می گفت شما بفرمایید پایین. خیلی تعارف می کرد. آن روز وقتی از عملیات برگشتیم دیدم یک دفعه سریع از هواپیما آمد پایین و من هنوز کمر بندم را باز نکرده بودم. دیدم دوید و رفت. بعد هم از من عذر خواهی کرد. در کابین که بودم با خودم فکر می کردم و می گفتم خدایا چرا از من خواست دستگاه را خاموش کن. از نظر من عباس یک خلبان متخصص بود. ولی من هنگام پرواز باید تشخیص می دادم که اگر تهدیدی وجود دارد فوری خلبانان دسته پروازی را خبر می کردم. می خواهم این را به خوانندگان بگویم که ترس، از رو به رو شدن با عباس دوران وحشت داشت. اصلا چیزی





دیدار ما در تهران است. فکر می‌کرد نیروی هوایی عراق شق القمر می‌کند. فکر می‌کرد ارتش ایران خوابیده است. فکر می‌کرد نیروهای سپاه و بسیج مردمی ما در صحنه نیستند. فکر می‌کرد همه ضد انقلاب هستند. وقتی آمده بود با این دیوار محکم و این در بسته رو به رو شد، به این ور آن ور زد که بتواند جنگ را متوقف کند. بتواند پایان آتش بس بدهد. و بعد ببینیم چه کار می‌توانیم بکنیم تا جنگ پایان یابد. سران کشورهای مختلف هم به رهبری ضیاء الحق رئیس جمهوری پیشین پاکستان به ایران آمدند و موضوع آتش بس را پیشنهاد دادند. خدا رحمت کند حضرت امام را که وقتی به ایشان گفتند صدام اعلام آتش بس کرده فرمودند: خیر... چرا؟ چون طرف ما یک انسان آزاده و سالم نیست یک دیوانه است، و هر آن ممکن است که جنگ را دوباره شروع کند.

به هر حال وقتی بحث نا امن سازی بغداد مطرح شد، جستجو برای انتخاب خلبانان ورزیده برای اجرای این مأموریت آغاز گردید. معمولاً فرمانده هوایما یا خلبان کابین جلو حق دارد کمک خلبان کابین عقب را انتخاب کند. خدا حفظ کند آقای (سرتیپ دو آزاده) منصور کاظمیان را که با شهید عباس دوران همفکر و همزبان بود. همدیگر را خوب درک می‌کردند. در برنامه‌های پروازی بچه بسیار صبور و دانشمند و خلبان جسوری است. ایشان به عنوان خلبان کابین عقب آقای دوران انتخاب شد.

نفر دسته پروازی دوم مرحوم آقای محمود اسکندری یکی از خلبانان شاخص نیروی هوایی بود که بعدها بر اثر تصادف رانندگی به رحمت خدا رفت. محمود اسکندری چیزی کمتر از عباس دوران نداشت. بسیار جسور و شجاع بود. در دوران دفاع مقدس پروازهای فوق العاده‌ای انجام داده بود. یکی از پروازهای ایشان انهدام پلی بود که عراق روی رودخانه اروند احداث کرده بود، تا اگر ایران به طور ناگهانی حمله کرد، نیروهای عراقی بتوانند به راحتی از این پل عقب نشینی کنند. ما برای انهدام این پل شاید حدود هفت یا هشت هوایما از دست داده بودیم. اما سرانجام مرحوم محمود اسکندری و آقای اکبر زمانی رفتند و این پل را زدند و منهدم کردند. من به شما بگویم اگر عملیات موفق بیت المقدس موفق شد، به این دلیل است که پل عراقی‌ها روی اورند منهدم شد. اگر نیروی هوایی این پل را منهدم نکرده بود، عراقی‌ها می‌توانستند هم نیروی کمی بدهند و هم از آن جا فرار کنند. معمولاً در عرف ارتش و نیروی هوایی، مخصوصاً خلبان‌ها نیست که بگویم چه کردیم. چون تکلیف است. آدم وقتی تکلیفش را انجام می‌دهد نمی‌گوید من چه کار کردم. این افتخارات باید برای نسل‌های کنونی و آینده زنده بماند...

همین است. اگر الان این افتخارات گفته می‌شود به این دلیل است که خدا حفظ کند مقام معظم رهبری را که تأکید کرده‌اند که این کارها را انجام بدهید. به هر حال محمود اسکندری نفر دسته دوم شد. یک دسته پروازی را فلایت می‌نامیم. یک فلایت دو فروندی. یک فروند هوایمای سومی را هم به

عباس برای هر عملیاتی آمادگی داشت. اگر به قرآن توجه کنید می‌بینید تأکید شده که «أشداء علی الکفار رحماء بینهم». یعنی عباس این گونه بود. با بچه‌های درجه دار، مهربان، معلم، رفیق، دوست، شوخ طبع، مردمی و نوع دوست بود. ولی در عرصه پرواز برای سرکوب دشمن بسیار جدی، دقیق و هوشمند و انعطاف ناپذیر بود

می‌داد، می‌گفت: بچه‌ها شما این‌ها را خوب می‌دانید. روزمره‌ها را نمی‌گفت. فقط تأکید می‌کرد که ما داریم می‌رویم بجنگیم و بمباران کنیم. در آن منطقه این موشک‌ها و این سلاح‌ها را دارد. حواستان جمع باشد. اگر دیگران یک ساعت بریف داشتند، ایشان ۲۰ دقیقه داشت. مهمترین تأکید او توکل به خدا بود. فرماندهی پایگاه و یا مسئول عملیات پایگاه پیش بینی کرده بود که در صد بازگشت خلبان در این پرواز عملیاتی خیلی کم است یا امکان بازگشت اصلاً وجود ندارد؟ چون مأموریت، مأموریت خاصی بود، دقیقاً عباس دوران برای اجرای آن انتخاب شد. وقتی او انتخاب شد، از پایگاه امیدیه به همدان بازگشت و بحث درباره جزئیات عملیات آغاز شد.

اگر یادتان باشد ما پارسال میزبان کنفرانس سران جنبش عدم تعهد بودیم، و تهران تعطیل شد. در این کنفرانس تحولی حاصل شد که ارزشمند بود. زمانی که قرار شد کنفرانس در تهران برگزار گردد اسرائیل می‌گفت من نمی‌گذارم برگزار شود. خط و نشان‌هایی هم کشیده بود. آمریکا هم یک چیزهایی می‌گفت. خدا رحمت کند امام (ره) را که فرموده بود: «آمریکا هیچ غلطی نمی‌تواند بکند» و همان هم شد. پس برگزاری کنفرانس در تهران خیلی مهم بود. خوب از طرف دیگر در آن زمان صدام مغلوب جنگ شده بود. صدام وقتی جنگ کرد در هفته اول اعلام کرد که من سه روزه می‌آیم تهران را می‌گیرم. گفت:

شهید خضرایسی گفت: اتفاقاً باید کاری کنیم تا کنفرانس در بغداد برگزار نشود. چند روز بعد شنیدم که تعدادی از خلبان‌های پایگاه همدان از جمله شهید عباس دوران به پایگاه امیدیه مأمور شده‌اند. چون می‌خواستیم اهداف دورتری را در عمق خاک عراق بزینم. فاصله پایگاه بوشهر بیشتر بود و امیدیه نزدیکتر بود به منطقه. بعد از یکی دو روز خبردار شدیم که نامه‌ای از وزارت امور خارجه آمده و می‌خواهند کاری انجام بدهیم تا بغداد نا امن شود و کنفرانس جنبش عدم تعهد در آن جا برگزار نشود. این نا امنی صورت نمی‌گیرد مگر که نیروی هوایی وارد عمل شود. خب چه کسی در نیروی هوایی باید عمل می‌کرد؟ خلبان بود. قرعه هم به نام چه کسی افتاد؟ به نام عباس دوران دوران افتاد.

شهید دوران شخصاً داوطلب این مأموریت شد یا پایگاه ایشان را انتخاب کرد؟
هم خودش داوطلب بود و هم سیستم پایگاه یک چنین برنامه‌ای را در دستور کار داشت.
بنابر این عباس این آمادگی را داشت؟
عباس برای هر عملیاتی آمادگی داشت. اگر به قرآن توجه کنید می‌بینید تأکید شده که «أشداء علی الکفار رحماء بینهم». یعنی عباس این گونه بود. با بچه‌های ستوان یک، ستوان دو، مهربان، معلم، رفیق، دوست، شوخ طبع، مردمی و نوع دوست بود. ولی در عرصه عملیات چه بود؟ در پرواز برای سرکوب دشمن بسیار جدی، دقیق و هوشمند و انعطاف ناپذیر بود.
این طور که بیان می‌فرمایید عباس یک خلبان بسیار جدی و شجاع بود، خلبان‌های کابین عقب هم که با ایشان پرواز می‌کردند چنین شجاعتی را داشتند؟

این یک واقعیت است. شما اگر می‌خواهید در جاده‌های ناهموار و خطرناک به مسافرت بروید، ترجیح می‌دهید در کنار یک راننده خوب بنشینید، تا خیالتان راحت باشد. راهکارمان در نیروی هوایی هم مثل همین است. خیلی از خلبان‌ها چون بالاخره باید این راه را می‌رفتند دوست داشتند با عباس پرواز کنند. معمولاً در بریف پروازی یک سری مسائل روزمرگی را توجیه می‌کردیم. اما وقتی عباس به عنوان لیدر دسته، بریف پروازی را شرح

هم بزیم. منصور آماده باش برای پریدن به بیرون. از او پرسیدم: بکشم کی هندل را؟ (دستگاهی داریم در کابین عقب که کی هندل نامیده می‌شود. اگر کی هندل را بکشیم کابین عقب می‌پرد بیرون و کابین جلو را هم می‌پراند بیرون. اگر نکشیم فقط کابین عقب می‌پرد و کابین جلو سر جایش می‌ماند، و باید کابین جلو خودش بیپرد).

عباس گفت: منصور بفرما پیر بیرون خدا حافظ. منصور می‌گوید: من پریدم بیرون که اسیر شدم و بعد از گذشت هشت سال به میهن برگشتم. چند روز بعد دیدم در روزنامه‌های عراق نوشته‌اند: عباس دوران خود و هواپیمایش را به یک ساختمان دولتی وزارت دفاع عراق زد و ۲۰۰ نفر را در دم هلاک کرد. ببینید این اقدام بیانگر همان حرفی که عباس چند ماه پیش در اتاق آلت به من زده بود. گفته بود که آدم یک هواپیما بردارد و زیرش همه جور اسلحه قرار دهد و خود و هواپیمایش را به دشمن بکوبد. شاید این اقدام مصداق آیه شریفه «من المؤمنین رجال صدقوا ما عاهدوا الله علیه» باشد. من در برج مراقبت منتظر بودم که خلبانان برگردند. بعد خبر موفقیت حمله را از طریق رادار به بچه‌های مراقب پرواز دادند. دقایقی بعد مرحوم اسکندری تماس گرفت و گفت تک فروندی داریم بر می‌گردیم. این تک فروندی داریم بر می‌گردیم حاکی از این است که دیگر عباس دورانی وجود ندارد.

ارزیابی نهایی ما از این عملیات نشان داد که این دو هواپیما به میزان ۸۰ درصد نباید بر می‌گشتند. هواپیمای محمود اسکندری که برگشته بود، به اصطلاح خودمان می‌گوییم آبکش شده بود. سوراخ سوراخ شده بود. هنوز ترکش‌های موشک در بدن آقای باقری خلبان کابین عقب که خدا او را شفا دهد وجود دارد و نمی‌توانند به آن‌ها دست بزنند. اگر دست بزنند بدن آلوده می‌شود.

به یاد دارم در آن لحظه همه چیز یک دفعه در ذهنم نقش بست. سال ۱۳۵۷ که برای اولین بار عباس را دیدم. سال ۱۳۶۰ که به پایگاه آمد. دیگر نتوانستم در برج بمانم و آمدم پایین و قدم زنان به سمت گردان آمدم. دیدم هواپیمای آقای اسکندری آمد و نشست زمین. آن گاه رفته به گردان و دیدم بچه‌ها به هم ریخته‌اند. از همه بدتر خدا رحمت کند شهید حسین خلعتبری را دیدم که خیلی به هم ریخته بود. خدا رحمت کند شهید یاسینی را که آن‌ها با یکدیگر غول پایگاه بودند. بالاخره خدا رحمت کند آقای خضرابی را که هم خیلی به هم ریخته بود. ایشان برای این که انسجام بچه‌ها را حفظ کند، سعی می‌کرد ظاهر را حفظ کند و بچه‌ها ناراحت نباشند. بچه‌ها جمع شدند دور هم و به یکدیگر تسلیت می‌گفتند. بعد مسئولان عقیدتی سیاسی آمدند و عزیزان دیگری آمدند و گفتند که عباس اولین خلبان نبود که شهید شد و حتماً آخرین نفر هم نخواهد بود. جنگ ادامه دارد و معلوم نیست تا چه زمان طول می‌کشد. لذا ما باید روحیه سلحشوری را حفظ کنیم. من به آن‌ها گفتم عباس گریه نمی‌خواهد. شهید گریه نمی‌خواهد. شهید رهرو می‌خواهد. و همه میثاق بستند که هر کدامشان یک عباس بشوند. ■

حمله به بغداد بیانگر سخنی است که عباس چند ماه پیش در اتاق آلت به من زد. گفته بود که آدم یک هواپیما بردارد و زیرش همه جور اسلحه قرار دهد و خود و هواپیمایش را به دشمن بکوبد. شاید این اقدام مصداق آیه شریفه «من المؤمنین رجال صدقوا ما عاهدوا الله علیه» باشد. دقایقی بعد مرحوم اسکندری با برج مراقبت تماس گرفت و گفت تک فروندی داریم بر می‌گردیم. یعنی عباس دورانی دیگر وجود ندارد

این جا وقتی خلبان می‌خواهد داخل باند بشود، ما یا باید توسط رادار به او مجوز بدهیم یا اگر مثل آن پرواز که مأموریت فوق سری بود با رادیو ساینس، یعنی بی صدا به او مجوز می‌دادیم. در این حالت یک چراغ نور افکن لیزری (گان لایت - یعنی چراغ اسلحه) داریم که به سمت هواپیما می‌گیریم. اگر می‌خواهیم وارد باند نشود قرمز می‌زنیم. اگر می‌خواهیم وارد باند بشود سبز را می‌زنیم. که من این چراغ را به سمت آن‌ها گرفتم و علامت چراغ سبز دادم که شما می‌توانید از زمین بلند شوید و پرواز کنید. این آخرین دیدار من با شهید عباس دوران و مرحوم محمود اسکندری بود.

سرانجام فلیت دو فروندی پرواز کردند و رفتند. مرحوم اسکندری سالم برگشت ولی عباس برنگشت. پس از گذشت حدود یک ساعت که اطلاع پیدا کردید عباس سانحه دیده در آن لحظه فضای پایگاه چه گونه شده بود؟

همان گونه که به خصوصیات عباس دوران اشاره کردم و گفتم که ترس از رو به رو شدن با عباس وحشت داشت، در حقیقت خشم و غضب ملت ایران در آن روز تاریخی در بمب‌های هواپیمای عباس دوران جمع شده بود. تنها عطشی که ایشان داشت، دشمن را بزند و منکوب کند. عباس دوران هیچ وقت چنین نبود که بگوید من این کار کردم. دوست داشت آحاد مردم ایران را شریک حرکاتش کند. عباس بغض گلوی مردم ایران شده بود که به بمب تبدیل شد و روز ۳۰ تیر سال ۱۳۶۱ برد آن بر سر متجاوزان بعثی خالی کرد.

آقای منصور کاظمیان نقل می‌کند که وقتی به پایگاه الدوره حمله می‌کنند و بمب‌های خود را می‌زنند، به عباس می‌گوید که هواپیما آسیب دیده چه کار باید کرد؟ عباس به او گفت دو تا بمب دیگر هم دارم بگذار اینها را

نام هواپیمای رزرو گذاشتند کنار این فلیت. خلبانان قبل از پرواز می‌آیند و توجیه پروازی را انجام می‌دهند و می‌روند هواپیما را روشن می‌کنند. سر باند که می‌آیند اگر هواپیمای اصلی مشکل نداشته باشد، هواپیمای رزرو بر می‌گردد و می‌رود پارک می‌کند. اگر نه هر کدام از هواپیماهای فلیت مشکل پیدا کرد، هواپیمای رزرو می‌آید جزء پرواز.

آقای توانگران خلبان هواپیمای رزرو بود؟ درست است. آن سه فروند رفتند سر باند و دیدند که دو هواپیمای فلیت مشکل ندارند و نهایتاً پرواز کردند و رفتند و آقای توانگران که خلبان هواپیمای رزرو بود برگشت به پارکینگ.

در آن ماجرا بنده به عنوان کسی که اینها را مجاز برای پرواز می‌کند انتخاب شدم برای برج مراقبت. معمولاً مرسوم است وقتی پرواز می‌خواهد انجام بشود خلبان، هواپیمایی را که روشن می‌کند، با رادیو تماس می‌گیرد و به برج می‌گوید که من هواپیما را روشن کردم و می‌خواهم بیایم اول باند. اصطلاحاً این مسیر خزش را می‌گویند، تا کسی کنیم. کسی که در برج مراقبت نشسته می‌گوید شما مجازید تا کسی کنید و بیایید اول باند. بعد که اول باند می‌آید یک سری چک دارد انجام می‌دهد و باز درخواست می‌کند وارد باند بشود. تیک آف و پرواز کند.

آخرین پرواز شهید عباس دوران چون فوق سری بود، قرار شد با برج مراقبت و عناصر مراقبتی پرواز مطلقاً صحبت رادیویی نشود. بنده که اطلاعات کامل داشتم که هواپیمای شهید دوران در کدام آشیانه پارک است، هواپیمای مرحوم اسکندری کجا پارک است، هواپیمای سوم هم کجاست، آن‌ها با دوربین نگاه می‌کردم. برج مراقبت معمولاً در یگانی در ارتفاع بالا، و بر منطقه پروازی اشراف دارد، با دوربین دیدم که آن سه فروند که آماده پرواز بودند پشت سر هم آمدند سر باند. چون من خودم پرواز می‌کنم می‌دانستم که اینها چه ساعتی وارد باند می‌شوند. وقتی یک هواپیما آماده پرواز می‌شود، خلبان محفظه بالای سرش را به نشانه آمادگی برای ورود به باند می‌بندد. در آن لحظه خلبان‌ها محفظه‌ها را بستند و به یکدیگر علامت ok دادند. قرار شد که همین علامت را کابین عقب آقای اسکندری به سمت من بگیرد. من هم با دوربین نگاه کردم دیدم این طوری شد، و رفتند وارد باند شدند.





درآمد

امیر سرتیب محمود ضرابی یکی از پیشکسوتان نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی و از همزمان شهید عباس دوران در سال ۱۳۴۵ از دبیرستان خوارزمی میدان بهارستان تهران دیپلم ریاضی دریافت کرد، و در همان سال به نیروی هوایی پیوست. سپس کلاس زبان و دوره آموزشی مقدماتی پرواز را در مرکز آموزش‌های نیروی هوایی شهید بزرگوار محمود خضرابی گذراند و به آمریکا اعزام شد. امیر ضرابی به عنوان خلبان هواپیمای فانتوم «اف - ۴» در سال ۱۳۴۹ به ایران بازگشت و در پایگاه‌های هوایی مهرآباد، شیراز و بوشهر همراه خلبانان عزیزی چون شهید عباس دوران و شهید علی رضا یاسینی و شهید حسین خلعتبری سرگرم دفاع از استقلال و تمامیت ارضی ایران اسلامی گشت. شاهد یاران بر اساس شناختی که این رزمنده دوره دفاع مقدس از شهید بزرگوار عباس دوران دارد به پای گفت و شنود با ایشان نشست که با هم می‌خوانیم:

کنکاشی در شناخت ماهیت شهید عباس دوران در گفت و گو با
امیر سرتیب خلبان محمود ضرابی هم‌رزم شهید

عباس از جنس ایثار و عشق بود

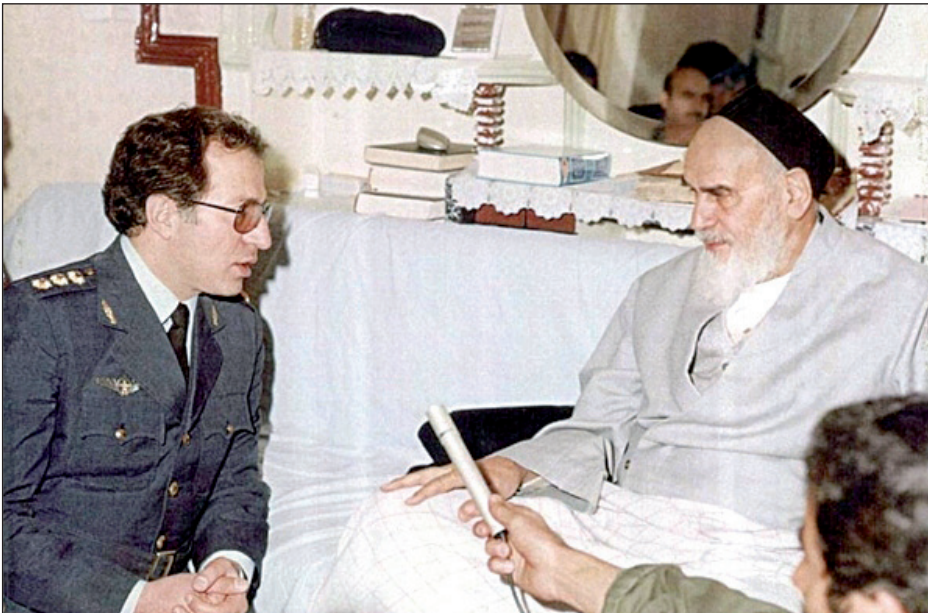
در چه سالی به نیروی هوایی پیوستید و چه گونه با شهید عباس دوران آشنا شدید؟
بند تا جایی که می‌دانم، زمانی که خداوند انسان‌ها را به عنوان موجودات زنده در کره زمین آفرید بر هیچ کس منت نگذاشت. اما وقتی آن‌ها را مسلمان آفرید گفت من بر شما منت می‌گذارم که شما مسلمان هستید. امت رسول خدا (ص) هستید. و من افتخار می‌کنم که یک ایرانی مسلمان هستم. سرباز این سرزمین هستم. اصالتا کرمانی هستم و در یک خانواده پر جمعیت ده نفره به دنیا آمدم که نفر چهارم خانواده هستم. پس از بازگشت به ایران به عنوان خلبان ابتدا در پایگاه مهرآباد با هواپیمای فانتوم «اف - ۴» پرواز می‌کردم. فانتوم به معنای شیخ است. سپس برای عملیات مدتی به شیراز رفتم و از آن جا به بوشهر منتقل شدم. چون پایگاه بوشهر پایگاه ششم شکاری خوانده می‌شود، گردان‌های پروازی آن جا به نام‌های گردان‌های ۶۰ و ۶۱ و ۶۲ خوانده می‌شود و من در گردان ۶۱ بودم. در بوشهر شهیدان بزرگوار سید علی رضا یاسینی و عباس دوران و حسین خلعتبری هم با ما بودند. بعدها که یاسینی شهید شد، پایگاه بوشهر را به نام پر افتخار ایشان نامگذاری کردند. ایشان بچه آبادان و بسیار بزرگ منش بود، و سعه صدر داشت. در سال‌هایی که مشغول پرواز در بوشهر بودیم، انقلاب اسلامی به پیروزی رسید و دو سال بعد جنگ ناخواسته بر ما تحمیل شد.

نحوه آشنایی و همکاری‌تان با شهید عباس دوران پایگاه بوشهر چه گونه بوده است؟
در آسمان بوشهر در حال پرواز بودیم که جنگ بر ما تحمیل شد. ساعت چهارده و پنج دقیقه روز ۳۱ شهریور ۱۳۵۹ هواپیماهای عراقی به کشورمان حمله کردند. ولی دیری نپایید که جنگنده‌ها و شکاری‌های نیروی هوایی ارتش از پایگاه‌های مهرآباد، تبریز، همدان، دزفول و بوشهر به حمله هوایی عراق پاسخ دادند و عملاً آن روز وارد جنگ شدیم. این جنگ هشت سال ادامه داشت و با پذیرش قطعنامه شورای امنیت سازمان ملل متحد پایان پذیرفت و دشمنان به مذلت و زشتی که هرگز فکر آن را نمی‌کردند رسیدند.

● شهید عباس دوران از
● خصوصیات اخلاقی والایی
● برخوردار بود. انسان بسیار آرام
و کم حرف و شجاعت کم نظیری
داشت. اگر چه از نظر ظاهری
تنومند نبود، ولی انسان دلاور
بود. در باطن یک انسان فوق
العاده با شهامت که به خودباوری
رسیده بود. شکی نیست هر
انسانی که لباس مقدس سربازی
به تن می‌کند یک رسالت
انسانی و الهی دارد

شهید عباس دوران از خصوصیات اخلاقی والایی برخوردار بود. انسان بسیار آرام و کم حرف و شجاعت کم نظیری داشت. اگر چه از نظر ظاهری تنومند نبود، ولی انسان دلاور بود. در باطن یک انسان فوق العاده با شهامت که به خودباوری رسیده بود. شکی نیست هر انسانی که لباس مقدس سربازی به تن می‌کند یک رسالت انسانی و الهی دارد. روزی که وارد دانشکده خلبانی شدیم و چند سال بعد خلبان شدیم، هرگز فکر نمی‌کردیم قرار است روزی شهید شویم... اسطوره شویم... یا قهرمان شویم... و در نظر ملت ایران این قدر ارزش پیدا کنیم. گفتیم به سربازی می‌رویم و ستوان یک و ستوان دو یا سروان و نهایتاً شادروان می‌شویم. ولی شادروان نشدیم و ماندیم و راهمان را ادامه دادیم.

عباس دوران هم یکی از این خیل خلبانان جان بر کف بود که به فیض شهادت نایل آمد. چون او خیلی به پرواز علاقه داشت. نمی‌خواهم بگویم عباس دوران تافته جدا بافته بود. اما عباس قطره‌ای بود که به اقیانوس پیوست و جاودانه شد. ممکن است خلبان یا کهنه سرباز نیروی هوایی چون بنده بخوام از جامعه جدا بمانم. آنگاه مانند قطره‌ای می‌شوم که زود از بین می‌روم و هیچ کس هم مرا نخواهد شناخت. اما اگر به اقیانوس بیوندم جاودانه می‌شوم. در مراسم معرفی کتاب «ستارگان نیروی هوایی» نوشته خلبان دکتر احمد مهرنیا، دختر آزاده سرفراز یوسف احمد بیگی در سخنانی گفت که صد و چهل



حالت آماده باش به سر بردم. امکان داشت هر لحظه به ما دستور داده شود تا روی هدف پرواز کنیم و به کسی اجازه ندهیم برای تمامیت ارضی کشورمان مزاحمت ایجاد کند. این تنها زمانی بود که ما چراغ زرد را روشن دیدیم. قرمز نشد تا این که جنگ تحمیلی روی داد.

جنگ تحمیلی آن گونه که تاریخ نوشته است سران شش کشور بزرگ صنعتی جهان در جزیره گوادلوپ گردهم آمدند، و صدام را که یک آدم ماجراجویی بود، طی یک سناریوی از پیش طراحی شده فریب دادند تا به جمهوری اسلامی ایران حمله کند. صدام را شارژ کردند و به او گفتند که الآن وقت آن رسیده که به ایران حمله کنی. چون در ایران انقلابی شده و شاه فرار کرده و فرماندهان را اعدام کرده‌اند، و کشور دچار هرج و مرج شده و حساب و کتاب ندارد. تو اگر سریع وارد عمل شوی در عرض دو هفته به وارد میدان آزادی تهران می‌شوی و آن جا سخنرانی می‌کنی. صدام مفلوک هم اعلام کرد که من سردار قادسیه هستم، و فکر می‌کرد با لشکر کشی به ایران بیدرنگ امپراتور خواهد شد. ولی دیری نپایید که چند سال بعد عکس لحظه اعدام او را در رسانه‌های دنیا دیدید که این سردار بی سپاه، امپراتور بی سرزمین و پادشاه بی تاج و تخت به دست سرنوشت قانون مستضعفان جهان اعدام شد و برای همه آدمیانی که بخواهند علیه واقعیت‌ها و باورهای مردم جهان زورگویی و گستاخی کنند عبرت شد. هنوز هم عراق نا آرام است و نمی‌خواهم بگویم که اینها در حق ملت ایران جفا کرده‌اند.

نسبت به جنگ تحمیلی و تجاوز صدام به کشورمان چه دیدگاهی دارید؟

همانطور که می‌دانید جنگ به منظور ناتوان کردن جمهوری اسلامی و از بین بردن نظام جمهوری اسلامی، یک سناریوی از پیش طراحی شده بود. دشمنان هدف‌شان این بود که اگر بتوانند این جمهوری نوپای اسلامی در منطقه نماند. چرا...؟

● **عباس دوران هم یکی از این خیل خلبانان جان بر کف بود که به فیض شهادت نایل آمد. چون او خیلی به پرواز علاقه داشت. نمی‌خواهم بگویم عباس دوران تافته جدا بافته بود. اما عباس قطره‌ای بود که به اقیانوس پیوست و جاودانه شد. می‌خواهم بگویم که این خلبان‌ها از جنس ایثارند. جنس ایثار یعنی عشق**

آیا خلبانان و پرسنل نیروی هوایی در آن لحظات سرنوشت ساز آمادگی رویارویی با دشمن متجاوز را داشتند؟

ببینید، هر یک از پایگاه‌های نیروی هوایی مرکزی دارند به نام مرکز فرماندهی که در آن جا چراغ‌هایی به رنگ سفید و نارنجی و قرمز وجود دارد. وقتی وضعیت سفید باشد، یعنی هیچ خبری نیست. وقتی چراغ نارنجی باشد، حالت احتیاط و آماده باش را می‌رساند. ولی وقتی چراغ قرمز روشن شود، یعنی حالت جنگ است. بعضی از پرسنل می‌گفتند که ما حدود ۴۵ سال در نیروی هوایی هستیم و هرگز ندیدیم چراغ قرمز روشن شود. در دوره‌ای که صدام نائب رئیس جمهور عراق بود، مدتی چراغ زرد روشن شد. چون صدام گفته بود که اجازه نمی‌دهد کشتی‌های ایرانی و پرچم ایران وارد یا ارونند رود شوند. ولی ارتش در آن زمان با اقتدار رفت و از نیروی دریایی پشتیبانی کرد. ناخدا بایندر با اقتدار از تنگه کارون وارد ارونند شد و هرگز کسی نتوانست به ما نگاه چپ کند.

به یاد دارم در آن موقع که با درجه ستوان دو بودم یکی دو روز در کابین عقب هواپیمای «اف - ۴» در

و هفت تن از فرزندان شهیدان و آزادگان نیروی هوایی نام این خلبانان زنده یاد را روی دست بالا برده‌ایم و به آن‌ها لوح تقدیر داده‌ایم. یعنی پدران شما قهرمانان بزرگی بودند که در تاریخ ایران جاودانه شدند. خداوند به شما فرزندان شهدا لطف کرد زمانی به دنیا آمدید که این شانس را پیدا کردید تا بتوانید رسالت خود را به عنوان یک سرباز در نظام مقدس جمهوری اسلامی انجام دهید. پدران شما که شهید یا آزاده شدند یا اسطوره، یا قهرمان شدند، به پاس فداکاری آنان بود که این ملت جاودانه گشت.

این سخن نشان می‌دهد که ما خلبانان و سربازان نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران مشروعبیت‌مان را از مردم داریم. جنگی بر مردم تحمیل شد و ما سربازان ناگزیر شدیم در جنگ شرکت کنیم و دشمن را از وطن بیرون کنیم. شما خبرنگاران هم وظیفه سنگینی به عهده دارید. باید فرهنگ مقاومت و پایداری را به نسل‌های بعدی برسانید.

شهدای زیادی مثل عباس دوران و علی رضا یاسینی و شهدای دیگر داریم. مثل ابراهیم امیدبخش شهید گمنام داریم. ایشان جوانترین خلبان لیدر نیروی هوایی بود که با لیدر دسته پروازی چهار فروندی عملیات برون مرزی انجام داد. ایشان در حمله به تأسیسات نفتی و کارون‌های انتقال نفت از کویت به عراق در منطقه مرزی صفوان حماسه بی نظیری آفرید. چون ما پالایشگاه‌ها و مخازن نفتی عراقی‌ها را زده بودیم، کویتی‌ها نفت تحویل عراقی‌ها می‌دادند. قهرمان تمام عیار ما منوچهر محقق و ابراهیم امیدبخش منطقه مرزی صفوان را به آتش کشیدند. می‌خواهم بگویم که این خلبان‌ها از جنس ایثارند. جنس ایثار هم یعنی عشق. در دنیا هر کسی می‌تواند عاشق دیگری باشد، اما ایثارگر نباشد. اما هر ایثارگری قطعاً باید عاشق باشد. یکی از رسم و رسوم ایثارگری این است که جنس ایثارگر باید از جنس شهادت باشد. اگر شما بخواهید پرواز کنید تا نشان فتح بگیرید، و بعد فرمانده یک قسمت شوید، راه را درست نیامده‌اید. از همت گرفته تا خرازی تا زین الدین تا ستاری تا بابایی این عزیزان به جبهه نرفتند تا نام‌شان را روی اتوبان بگذارند. اینها جاودانه‌هایی بودند که ماندند، تا نسل‌های آینده بدانند ایران به وسیله ایثارگری آن‌ها باقی ماند. چرا...؟ چون آنها شهید شدند.

با این وصف اگر ما ایستادگی نمی‌کردیم چه می‌شد؟ بی تردید امروز این آسایش و این آرامش و این بزرگی و عظمت را در تاریخ نداشتیم. گاهی که به مسافرت می‌روم دوستان خارجی وقتی مرا می‌بینند می‌گویند: از ایران آمده‌اید؟ از سرزمین هوش آمده‌اید؟ اگر شما دشمن خشنی هستید، اما بدانید که ایران خیلی بزرگ است. یعنی این گونه به آدم احترام می‌گذارند. احترام خاصی در جهان داریم. من امیدوارم که شرایط ما در آینده در سطح بین الملل خیلی بهتر از این خواهد شد. چرا...؟ چون شایستگی آن را داریم.

به بهترین هوایمای پیشرفته جهان مجهز و مسلح باشند، و به او حمله شود خیلی افت داشت. این خیلی زشت است. ما بایستی صف اول جبهه و مقاومت باشیم. چه کسی جلوی پیشروی دشمن را بگیرد؟ وظیفه ما بود. لذا ساعت ۱۶ بعد از ظهر همان روز اولین واکنش خلبانان ایرانی از پایگاه‌های مرزی به خاک عراق شروع شد. فردای آن روز ارتشی وجود نداشت که جلو پیشروی زمینی دشمن بگیرد. نیروی هوایی وارد عمل شد. آن چه که در این هشت سال به عنوان خلبان نیروی هوایی جمهوری اسلامی ایران انجام داده‌ایم وظیفه سربازی بوده است. هیچ گونه ادعایی نداریم و هیچ متنی هم بر کسی نداریم. این مردم ایران هستند که بر ما منت می‌گذارند و به ما «ارتش برای ملت» می‌گوید. در دوران انقلاب مردم می‌گفتند «ملت فدای ارتش» و ما جواب می‌دادیم «ارتش فدای ملت». این شعاری بود که ما از روز اول جنگ سر دادیم و گفتیم ارتش پاسدار نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران است. ببینید در هیچ جای دنیا هیچ تسلیحاتی نمی‌تواند در برابر آن جنگ با عظمت ایستادگی کند. نیروی هوایی کارآمد و کلاسیک، دوره دیده و با برنامه ریزی دراز مدت و بر خورداری از تجهیزات و مهمات پیشرفته، با یک دست جلوی جنگ را گرفته و با دست دیگر در جبهه داخلی به خلبانان آموزش می‌داد. حال نیروهای ارتش و سپاه و بسیج و نیروهای مردمی حضور داشتند. ستاد جنگ‌های نا منظم شهید چمران هم فعال بود. ولی مهمتر از همه اتحاد و یکپارچگی داشتیم. می‌خواهم بگویم که ما از این کثرت به وحدت و یکپارچگی رسیدیم. بنابراین نیروی هوایی اعتقادش بر این بود که اگر می‌خواهید پرواز موفقیت آمیز داشته باشید، باید در مرحله اول ایمان و در مرحله دوم وحدت داشته باشید. اگر این دو عامل را داشته باشید، قابلیت پرواز خواهید داشت. ساعت ۱۴ و ۵ دقیقه در پایگاه هوایی بوشهر بمب زدند و بلافاصله وارد نبرد شدیم. فکر می‌کردیم این جنگ یکی دو هفته یا یکی دو ماه بیشتر طول نمی‌کشد. ولی نهایتاً هشت سال طول کشید. این جنگ هشت ساله چنین قهرمانان و اسطوره‌های را نمایان کرد. اگر دقت کنید، ملاحظه خواهید کرد که هیچ کدام از خلبانان از دیگری کم ندارند. چه جاودانه‌ها، چه مفقودین. چه آزادگان و چه آنهایی که زنده مانده‌اند، هیچ کدامشان از دیگری کم ندارند. با بسیاری از آن‌ها که نام‌شان را دارید و با آن‌ها صحبت کرده‌اید یا خاطرات‌شان را بازگو کرده‌اید، همه اینها شهدای زنده ما هستند.

ما در دوره جنگ با قلب‌مان با مردم صحبت می‌کردیم. وقتی به پایگاه بوشهر و ترابری‌ها می‌رفتیم از ما پشتیبانی می‌کردند و به ما بنزین می‌دادند. می‌پرسیدند جنگ تا چه زمان طول می‌کشد؟ می‌گفتیم تا زمانی که شما ما را حمایت و پشتیبانی کنید جنگ را ادامه می‌دهیم. در نمازهای جمعه برای مردم سخنرانی می‌کردیم. مردم می‌پرسیدند ای

هستند. بزرگ هستند. بسیار پرکار و مسئولیت پذیر هستند. ما به خارجی‌ها احتیاج نداریم کار خودمان را می‌کنیم. آن‌ها هم کار خودشان را بکنند.

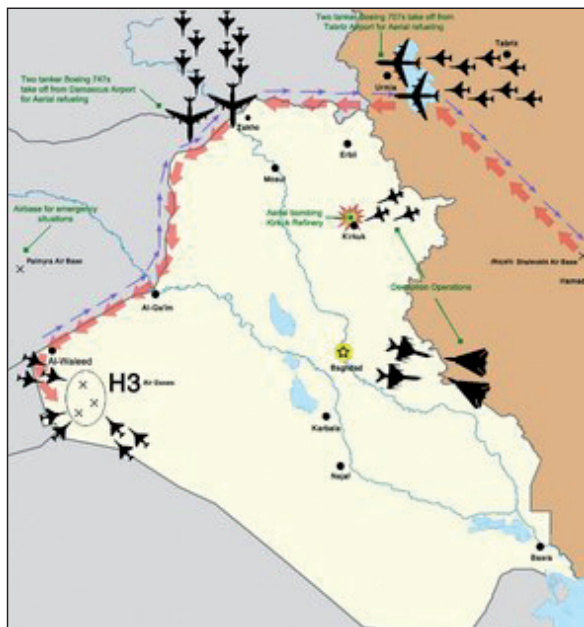
آیا در میان خلبان‌ها و پرسنل نیروی هوایی با شروع جنگ نگرانی هم وجود داشت؟

به یاد دارم وقتی جنگ در ساعت ۱۴ و پنج دقیقه روز ۳۱ شهریور شروع شد، در اتاق عملیات بودم. از مهرآباد تماس گرفتند. در آن برهه من و جناب سرهنگ ابراهیم کاکاوند مسئول عملیات بودیم، و دو گردان را یکی کردیم. شهید سرتیپ خلبان مهدی دادپی فرمانده پایگاه بوشهر بود و امیر سرتیپ خلبان فریدون صمدی که زنده و حاضر است جانشین ایشان بود. ساعت دو و پنج دقیقه دیدم دو هوایمای روسی تیره رنگ دو بمب را در زمین پایگاه بوشهر انداختند و رفتند. این اقدام از نظر یک خلبان به این معناست که زمین دهان باز کند و در آن فرو رود. من شخصا احساس کردم بازوی مرا گرفته‌اند و می‌کوبند. لحظه‌ای احساس کردم اگر زمین دهان باز کند و در آن فرو روم حقم است.

چرا چنین احساسی به شما دست داد؟

در اصلاح فرهنگ عامیانه امروزی، حمله هوایی عراق به کشورمان از نظر یک خلبان جنگی که

- به یاد دارم یک شب دستور
- پرواز جنگی آمد و همین عباس
- دوران به من گفت: محمود چرا
- عزا گرفته‌ای؟ گفتم: ساعت دو
- و نیم نصف شب است و دستور
- پرواز آمده که برید تانک و نفربر
- بزیند نیروی زمینی می‌خواهد
- پیشروی کند. عباس گفت:
- من می‌روم. گفتم: امروز دو بار
- پریدی. او گفت: اشکال ندارد
- باز هم می‌پریم



نقشه مسیر هوایمهای نیروی هوایی در حمله به پایگاه الولید در مرز اردن

چون شما الان دارید می‌بینید که چه آتش افروزی که در جهان اسلام نمی‌کنند. البته بهار عربی که نشأت گرفته از همان حرکتی است که توده‌های مسلمان ما با دست خالی کردند، و معمار کبیر انقلاب (ره) به آن‌ها آموخت که «شما می‌توانید». اکنون ملت‌های مسلمان به این باور رسیده‌اند که می‌توانند کاری بکنند. این باور که از روز ۱۵ خرداد سال ۱۳۴۲ پایه گذاری شده بود در بیست و دوم بهمن سال ۱۳۵۷ به بار نشست و در روز ۳۱ شهریور سال ۱۳۵۹ جنگی بر ما تحمیل شد که ما در آن زمان در بوشهر بودیم.

چرا کسانی که از جنگ صدام حمایت کردند تاکنون نمی‌خواند از تاریخ و سرگذشت صدام درس و عبرت بگیرند و همچنان ایران را تهدید می‌کنند؟

معمولاً نشستن بر روی کرسی‌های صدارت با داشتن ابزار زر و زور و تزویر کور می‌شوند. «زر» یعنی ثروت، «زور» یعنی قدرت تهاجمی و «تزویر» یعنی ریاکاری و دورویی. عین آیه منافقین که حضرت احدیت در قرآن کریم به حضرت پیامبر (ص) فرموده است، و در مورد ایران هم مصداق دارد. وقتی ایران را قدرتمند می‌بینند دنبال کارشان می‌روند. یکی از افتخارات شاه (پیشین) اردن این است که در لحظه آغاز جنگ، همراه صدام توپ را کشید و گلوله توپخانه به سمت ایران شلیک کرد. سران و پادشاهان کشورهای پان عربیسم وقتی بر صندلی صدارت می‌نشینند، کر و کور می‌شوند. ظاهراً خاصیت این صندلی این است که آدم را کر و کور می‌کند. من نمی‌خواهم به کسی جسارت کنم. اما شما در کسوت خبرنگار علاقمند هستید بگوئید شهدای ما چه حماسه‌هایی به وجود آوردند که این نظام مقدس پابرجا ماند. شما زینب گونه می‌خواهید حرکتی کنید که بزرگان و مصلحان دینی ما در امتداد تاریخ چنین حرکتی کردند. این انقلاب در امتداد حرکت تاریخی حضرت علی ابن ابی طالب و حسین بن علی علیه السلام و آن چه در کربلا اتفاق افتاد، قرار دارد. ما نیز جلوی قدرت زر

و زور و تزویر ایستاده‌ایم. مگر حسین بن علی (ع) چه گفت؟ نهی از منکر کرد! حسین گفت: شمشیرها اگر با کشتن من دین جدم پا برجا می‌ماند، من برای شهادت حاضر هستم. نگاه کنید وقتی دنیا دچار زر و زور و تزویر می‌شود چه تغییرات و نوساناتی روی می‌دهد؟ آن‌ها الان در بحرین چه می‌کنند؟ در سوریه چه می‌خواهند؟ در یمن چه کار کردند؟ به رئیس آن پناهندگی دادند. در تونس چه کار کردند؟ به بن علی پناهندگی دادند. قدرت‌های جهان فقط حافظ منافع خودشان هستند. من به عنوان یک سرباز ایرانی تا لحظه‌ای که زنده هستم حاضریم هر جا که کشورم نیاز داشته باشد مؤثر باشیم. تا لحظه مرگ و شهادت حضور فعال داشته باشیم. به دلیل این که ایران سرزمین مادری من و وطن من است. در حال حاضر به هر کجا نگاه کنیم می‌بینیم آدم‌های ما به اندازه کافی در نظام مقدس جمهوری اسلامی فعال

کار آزموده و هم‌رمز یک کار شجاعانه است. باید آن طرف چیزی وجود داشته باشد که انسان این ایثار و فداکاری را با آن تعویض کند. شما خلبان امروز می‌گوئید من باید ساعت دو بعد از ظهر به خانه بروم. ولی عباس تا ساعت دوازده شب در شیلتر منتظر پرواز می‌نشینید. به عشق چه چیزی می‌نشینید؟ می‌نشینید که اضافه کار بگیرید؟ به عشق این می‌نشینید که من می‌خواهم شهید شوم! می‌خواهم در نظام مقدس جمهوری اسلامی چیزی را احیا کنم تا نسل‌های آینده بگویند که پایداری و مقاومت نتیجه این فداکاری و این عشق بوده است. می‌خواهی خود را راضی کنی این رفتار و این کار ما و برای آن درآمد اضافه کاری است. ماندن ایران و ماندن این نظام عظمت می‌خواهد و عباس این گونه فکر می‌کرد.

این روحیه فداکاری و ایثارگرایانه عباس دوران از چه چیزی ناشی شده بود؟

من فکر می‌کنم در نتیجه روحیه سلحشوری او بود که می‌خواست کارهای منحصر به فرد انجام دهد. عباس هنگام دوره آموزشی روزی به شیراز آمد و همراه چهار تن از دوستانش سوار ماشین آریا شاهین شدند، و به بازدید از تخت جمشید رفتند. در مسیر راه تصادف کردند و سه نفرشان جابه جا کشته شدند. ولی عباس زنده ماند. اما چه عباسی؟ به شدت آسیب دید. تکه پاره شده بود. در استخوان دست و پا و ران و خیلی از اعضای بدنش پلاستین کار گذاشتند و گچ گرفتند. اما زنده ماند. حال که زنده مانده بود می‌خواست به همدوره‌هایش بگوید که من از شما عقب نیفتادم. لذا وقتی در جنگ این شهامت و این رشادت‌ها را از خود نشان داد، یکبار از درجه سروانی به درجه سرهنگ دو و بعد سرهنگ تمام ارتقاء یافت. یعنی درجه سروانی و سرهنگی را روی

و با هوش مثل مرحوم بهرام هوشیار، قاسم علی قاسمیان و عبدالعلی قاسمیان مثل ایزد ستا داشت، که در ستاد کل عملیات حضور داشتند. ستادی که توسط این آقایان اداره می‌شد باعث شده بود بهترین طرح‌ها از دست این مجموعه بیرون بیاید. چون ما مجری بودیم به ما می‌گفتند این هدف را با این نوع بمب بزن، و ما هم می‌رفتیم می‌زدیم. مهم این بود که چه طرحی بیرون بیاید. طرح شهید فکوری این بود که همه پلایشگاه‌های دشمن را بزنیم. مراکز سوخت‌شان را بزنیم. ذخایرشان را بزنیم. پایگاه‌ها را بزنیم تا هواپیما نتواند بلند شود. پل‌های ارتباطی‌شان را بزنیم.

در همان دو هفته اول جنگ بسیاری از تجهیزات آن‌ها در خاک خوزستان دفن شد. بعدها لودر و بولدزهای غنیمتی از جبهه عراق آوردند که تا آن لحظه پلاستیک‌های بسته بندی روی آن‌ها کنده نشده بود. اما چون خالی از بنزین بود گذاشته بودند و فرار کرده بودند.

به یاد دارم یک شب دستور پرواز جنگی آمد و همین عباس دوران به من گفت: محمود چرا عزا گرفته‌ای؟

گفتم: ساعت دو و نیم نصف شب است و دستور پرواز آمده که بروید تانک و نفربر بزنید نیروی زمینی می‌خواهد پیشروی کند.

عباس گفت: من می‌روم. گفتم: امروز دو بار پریدی.

گفت: اشکال ندارد باز هم می‌پریم.

هوایم‌ای عباس دوران را در آن ساعت مجهز کردیم و سوار شد و رفت. شاید برای اولین بار بود که سیستم برق یک هوایم‌ای «اف - ۵» در پرواز آن شب از بین رفت. عباس ساعت دو و نیم بامداد با حالت اضطراری به بوشهر بازگشت و سالم به زمین نشست.

در پایگاه مینی بوسی داشتیم که موتور آن خیلی سر و صدا می‌کرد. روزی همراه تعدادی خلبان در مینی بوس نشسته بودیم و به طرف آشیانه هواپیما که ضد موشک بود حرکت می‌کردیم، بچه‌ها گفتند که محمود (سرتیپ محمود ضرابی) دوباره سفیر مرگ را فرستاده است. چشم بچه‌ها بسته و همه گوش به زنگ بودند بینند محمود سراغ چه کسی خواهد رفت که به پرواز بفرستد. عباس ناگهان از میان بچه‌ها برخاست و گفت: محمود کسی را نفرست پرواز من خودم دوباره می‌پریم.

گفتم: آخه خسته‌ای.

گفت: نه محمود جان خسته نیستم می‌پریم.

دوباره رفت داخل هواپیما نشست و رفت منورها را زد و بعد میشین انجام شد. این کار عباس از دیدگاه من به عنوان یک سربازی با تجربه و

سرباز این جنگ تا چه زمان ادامه دارد؟ می‌گفتیم تا زمانی که شما از ما حمایت کنید. وقتی به مردم می‌گفتیم ما باند زخم نیاز داریم، کامیون کامیون ملحفه سفید برای ما می‌آوردند تا بتوانیم جنگ را ادامه دهیم. دنیا پشت سر دشمن بود ولی ما خیلی تنها بودیم... ما در غربت جنگیدیم... ما در تنهایی جنگیدیم... دنیا علیه ما دست به کار شده بود. آن‌ها می‌خواستند جلوی دین ما بایستند، و ما با همه باورهای مان جلوی دنیای آن‌ها ایستادیم. و امروزه سرنوشت این طور است.

● **عباس یکبار از درجه سروانی**

● **به سرهنگ دو و بعد سرهنگ**

● **تمام ارتقاء یافت. یعنی درجه**

سروانی و سرهنگی را روی

دوش خود ندید. میزان شهامت

و رشادت‌های عباس خیلی بالا

بود. بعد که سرهنگ تمام شد،

از پایگاه بوشهر به سمت پایگاه

شهید نوژه رفت تا به خلبانان

آن پایگاه روحیه بدهد. باز

طاعت نیاورد و آن پرواز معروف

نا امن سازی بغداد را انجام داد

در اولین واکنش به تهاجم رژیم بعثی عراق چند دسته هواپیما از پایگاه بوشهر به پرواز درآمد، و آیا جنابعالی با شهید عباس دوران پرواز داشته‌اید؟

من با عباس دوران زیاد پریدم. عباس هم مثل بقیه خلبانان از روز اول در واکنش به تجاوز علفی‌ها پرواز کرد. من چون خلبان قدیمی و سرگرد بودم لیدر دسته بودم، و آن‌ها شماره دو و سه و چهار بودند. در دو دسته پروازی که به خاطر دارم یاسینی، سعیدی، منوچهر محقق، عباس دوران و اکبر توانگریان و بختیاری با من بودند. هشت فروندی به خاک عراق حمله کردیم. یک دسته چهار فروندی پایگاه هوایی ام‌القصر را بمباران کرد، و دسته چهار فروندی دیگر پایگاه هوایی الشعیبه را بمباران کرد. در عملیات دیگری یک دسته چهار فروندی که من لیدر بودم همراه عباس دوران، رضا سعیدی و منوچهر محقق از بوشهر بلند شدیم و نیروگاه برق الحارثیه را زدیم. پس از گذشت حدود ۳۳ سال از این حمله، عراقی‌ها می‌گویند که استان بصره هنوز برق ندارد. چون نیروگاه بکلی از بین رفت.

وقتی شما در موقعیت خوب قرار می‌گیرید، و با هشت فروند هواپیما و با یک انگشت کاری می‌کنید که چند میلیارد از بین می‌رود. یعنی کاری که چند لشکر زمینی باید طی چند سال انجام دهد. در نیروی هوایی در ابتدای جنگ بزرگ مردی به نام امیر سرلشکر خلبان شهید جواد فکوری فرمانده نیروی هوایی داشتیم که بسیار آدم طراح و خوش فکر بود. نیروی هوایی خیلی بچه‌های ارشد



شماره چهار من شهید بزرگوار ابو الفضل مهريار و کابین عقب او محمود شادمان بخت بود. ابو الفضل به من گفت: محمود ما را زدند چه کنیم؟ گفتم: بپرید بیرون. بیرون پریدند و چترهای شان هم باز شد. اما بعضی‌های ناجوانمرد بدون رعایت هرگونه قانون و مقرراتی، خلبانان ما را ناجوانمردانه از زمین به رگبار بستند و هر دو در آسمان شهید شدند! جنگ قانون و مقرراتی دارد. فرهنگی دارد. آن‌ها به عنوان یک اسیر جنگی در اختیار شما قرار می‌گیرند و تخلیه اطلاعاتی می‌کنند و سال‌ها نزد خودتان نگاه می‌دارید. چرا ناجوانمردانه به شهادت می‌رسانید؟

آن گونه که دشمن به کشتی‌های تجاری و نفتکش‌های ایران حمله می‌کرد، آیا شما هم با نفتکش‌ها و کشتی‌های تجاری عراق درگیری داشتید؟

وقتی به بندر ام القصر حمله کردیم، عراقی‌ها ناتوان شدند و همه شناورهای دریایی آن‌ها به زیر آب رفتند. فعالیت اقتصادی دریایی شان بکلی متوقف شد. صدور نفت از خلیج فارس با نفتکش نداشتند. کور شده بودند. مبادلات تجاریشان از طریق کویت، اردن و ترکیه صورت می‌گرفت. چون خطوط زمینی انتقال نفت داشتند. همه دنیا به دشمن کمک می‌کرد. تا جایی که حافظه من یاری می‌کند و تاریخ می‌نویسد عراقی‌ها از روز شروع جنگ حتی یک لیتر نفت نتوانستند از خلیج فارس و تنگه هرمز صادر کنند. اما برعکس و این نکته مهم است که یک دوست خبرنگار به من گفت حتی شیر خشک بچه‌ها که از خارج با کشتی وارد می‌شدند در طول دوران جنگ قطع نشد. حمل و نقل و مبادلات دریایی و بازرگانی مان برقرار بود. صادرات نفت مان برقرار بود. حوادث زیادی را پشت سر گذاشته‌ایم. شهدای بسیاری را تقدیم کرده‌ایم. اما آن مسئولیتی که باید انجام می‌دادیم هرگز برای ما رکن دوم نبود. شما یقین داشته باشید که نیروی هوایی ما همیشه در آماده باش صد درصد به سر می‌برد، تا در عرض پنج دقیقه هواپیمای شکاری مان روی آسمان باشد.

از دیدگاه من به عنوان یک هم‌رزم، کار عباس، کار شجاعانه است. باید آن طرف چیزی باشد که انسان این ایثار و فداکاری را با آن تعویض کند. خلبانان ساعت دو بعد از ظهر به خانه می‌رفتند. ولی عباس تا ساعت دوازده شب در شیلتر منتظر پرواز می‌نشست. به عشق چه می‌نشیند؟ می‌نشیند که اضافه کار بگیرد؟ به عشق این می‌نشیند که من می‌خواهم شهید شوم!

سبز می‌بینیم. سپس اشعه را روی آن می‌گذاریم و قفل می‌کنیم و با فشار دکمه سر موشک ماوریک شکسته می‌شود و دوربین موشک هدف را می‌بیند و صفحه رادار به یک صفحه تلویزیون تبدیل می‌شود. موشک بلافاصله شیرجه می‌کند و دنبال هدف می‌رود. این موشک وقتی شیرجه می‌کند در جسم هدف فرو می‌رود و بعد منفجر می‌شود. حال اگر جسم هدف از فولاد یک سانت و دو سانت هم باشد برای موشک مهم نیست. نور آن به هر کس برخورد کند کور می‌کند. صدایش به هر کسی برخورد کر می‌کند. نور سفید حادث از آن اگر به مردها برخورد عقیم می‌شوند. این نوع موشک کاربرد خیلی خوبی داشت.

به یاد دارم وقتی هلیکوپترهای نیروی دریایی برای نجات بچه‌های ناوچه پیکان وارد عمل شدند، تا بچه‌ها را که روی آب دست و پا می‌زدند نجات دهند. وقتی آن‌ها را بالا می‌آوردیم می‌دیدیم عراقی هستند. ولی هیچ وقت آن‌ها را رها نمی‌کردیم. یا این که بالا بیاریم و بعد ببینیم عراقی هستند و دوباره بندازیم‌شان پایین. تعداد زیادی‌شان برای درمان در بیمارستان‌های بوشهر و امیدیه و جاهای دیگر بستری کردیم.

همچنین به یاد دارم وقتی در دو دسته پروازی هشت فروندی به ام القصر حمله کردیم، خلبان

دوش خود ندید. میزان شهامت و رشادت‌های عباس خیلی بالا بود. بعد که سرهنگ تمام شد، از پایگاه بوشهر به سمت پایگاه شهید نوژه رفت تا به خلبانان آن پایگاه روحیه بدهد و با آن‌ها تعامل کند. در پست‌هایی به عنوان فرمانده عملیات باقی بماند. باز دلش طاقت نیاورد و آن پرواز معروف بمباران پالایشگاه دوره و نا امن سازی بغداد و جلوگیری از برگزاری کنفرانس غیر متعهدها در بغداد را انجام داد.

جناب‌عالی و شهید عباس دوران در عملیات معروف «مروارید» برای انهدام اسکله‌های البکر و العمیه در شمال خلیج فارس و همچنین انهدام نیروی دریایی عراق شرکت داشتید. داستان چیست که رادار زمینی پایگاه وضعیت منطقه را نا مناسب اعلام کرد و از دسته پروازی خواست به پایگاه برگردد، ولی عباس برنگشت و عملیات را ادامه داد؟

نیروی هوایی سلاحی به نام موشک ماوریک روی هواپیمای «اف ۷» داشت. این موشک هوشمند است و به طور خودکار هدایت می‌شود. یعنی با وزن اولیه مثل بمب معمولی به هدف نمی‌خورد، یا به وسیله هواپیما هدایت نمی‌شود که هدف را جست و جو کند. وقتی خلبان هدف را تشخیص داد، موشک ماوریک را روی چهار گیت قفل و رها می‌کند، و موشک به وسیله اشعه خودی مانور می‌دهد و بالا و پایین می‌رود تا به برخورد کند. فرماندهان نیروی دریایی و نیروی هوایی در سال دوم جنگ برنامه عملیات مشترکی را به نام عملیات «مروارید» به پایگاه بوشهر دادند تا آن را به مورد اجرا بگذاریم و نیروی دریایی عراق را از کار بیندازیم. عراقی‌ها در مجموع هفت فروند ناوچه اوزای ساخت روسیه داشتند که در طول دو هفته همه آن‌ها را به قعر دریای خلیج فارس فرستادیم. همه آن‌ها توسط عباس دوران، حسین خلعتبری، علی رضا یاسینی بختیاری، نمکی، سلیمانی آذر، بنده حقیر و دیگران با استفاده از موشک هوشمند ماوریک به زیر آب رفتند. یاد همه آن‌ها به خیر.

در آن عملیات ما نیز یک سانحه داشتیم. دلاور مرد دریادلی مثل ناخدا همتی فرمانده ناوچه پیکان ما بود. شهید بزرگوار کاپیتان شریفی افسر رابط روی ناوچه بود که هنگام برگشت توسط نیروهای دشمن به آن‌ها حمله شد و این ناوچه به زیر آب رفت. زمانی که درگیر جنگ هوایی بودیم، اوزاهای عراقی که در کنار اسکله‌های البکر و العمیه خود را استتار کرده بودند، در همان لحظه ناوچه پیکان را منهدم کردند. خود آن‌ها نیز لحظاتی بعد توسط خلبانان سلحشور نیروی هوایی زیر آب رفتند. بعد که شناورهای نفربر عراقی وارد میدان معرکه شدند تا نفرات‌شان را از آب بگیرند، توسط بچه‌های نیروی هوایی بوشهر به زیر آب رفتند.

معمولا خلبان کابین عقب، رادار موشک ماوریک را در حالت گردش نگه می‌دارد و بعد که ما روی آب می‌پریم هر جسمی را که در حال حرکت باشد مانند دانه برنج سفید روی صفحه رادار با رنگ



شهید عباس دوران در گفت‌وگو با خبرنگار سیما در مرکز شیراز

عباس همیشه می گفت: «کاکو ما هستیم». از شجاعت وصف ناپذیری برخوردار بود. هیچ ادعایی نداشت. روزی همسرش از او خواسته بود برای فرزند هشت ماهه اش امیر رضا پوشک خریداری کند. عباس گفته بود خانم برای خرید پوشک افراد زیادی هستند و من کارهای مهمتری دارم. ایران را باید نگه داریم. فوق العاده شجاع و سلحشور بود. ایران را دوست داشت. آدم بذله گویی بود. در دوستی ها ثابت قدم بود. خیلی آرام و متین و باوقار بود. هرگز منم منم نمی کرد. در دوره ای که از سوئیس هواپیما می گرفتیم عباس از جبهه جدا شد تا نفسی بکشد. به عنوان کارشناس به سوئیس اعزام شد تا ببیند هواپیماهای آن ها چه وضعیتی دارند. وقتی برگشت از او پرسیدم عباس چه طور بود؟ گفت: مرا فرستادند آن جا تا آب خنک بخورم و بگردم. نگفت رفتن هواپیما تست کردم. عباس دوران اهل شعار دادن نبود. خیلی بچه خالص و مخلصی بود. یک نفر ممکن است در بعد مذهبی خیلی قوی باشد. نمی خواهم در مورد عباس بزرگ نمایی کنم. عباس بابائی، عباس دوران، رضا یاسینی، حسین خلعتبری، مفتخری، روستا، دژپسند، مسعود محمدی، کدخدایی به اندازه کافی بزرگ هستند. فکر می کنم باستانی اولین خلبان شهید نیروی هوایی در عملیات برون مرزی است. چرا که عملیات برون مرزی زیاد بزرگی داشتیم. یکی حمله به مجموعه پایگاه های الولید در غرب عراق در مرز اردن بود. یکی حمله به پالایشگاه السدوره بود که عباس دوران محل کنفرانس سران غیر متعهدها را تغییر داد. یکی شرکت در عملیات والفجر هشت بود. یکی ثامن الحجج بود. یکی حرکت های انتقامی یک دو و سه بود. یکی عملیات شیخ یک، دو سه بود. همه اینها بخشی از افتخارات نیروی هوایی است.

عباس دوران اهل شعار دادن نبود. خیلی بچه خالص و مخلصی بود. یک نفر ممکن است در بعد مذهبی خیلی قوی باشد. نمی خواهم در مورد عباس بزرگ نمایی کنم. عباس بابائی، عباس دوران، رضا یاسینی، حسین خلعتبری، مفتخری، روستا، دژپسند، مسعود محمدی، کدخدایی به اندازه کافی بزرگ هستند. فکر می کنم باستانی اولین خلبان شهید نیروی هوایی در عملیات برون مرزی است. چرا که عملیات برون مرزی زیاد بزرگی داشتیم. یکی حمله به مجموعه پایگاه های الولید در غرب عراق در مرز اردن بود. یکی حمله به پالایشگاه السدوره بود که عباس دوران محل کنفرانس سران غیر متعهدها را تغییر داد. یکی شرکت در عملیات والفجر هشت بود. یکی ثامن الحجج بود. یکی حرکت های انتقامی یک دو و سه بود. یکی عملیات شیخ یک، دو سه بود. همه اینها بخشی از افتخارات نیروی هوایی است.

در جریان عملیات «مروارید» وقتی با همکاری نیروی دریایی تصمیم گرفتیم کاری را انجام دهیم و به همه اهدافمان رسیدیم، به ستاد نیروی هوایی گزارش کار دادیم. ستاد به ما جواب داد آن چه که می خواستید تحقق یافت. ما به همین خاطر لباس رزم پوشیدیم. وقتی کسی از من می پرسد شما چند بار پریدید؟ می گویم پرسش شما مثل این است که از ماهی بپرسید چه قدر در آب شنا کرده ای؟ خاصیت خلبان این است که همیشه پرواز کند. بر کسی هم هیچ متنی نداریم.

همه ما بچه های روستایی هستیم که ما را به دانشگاه خلبانی فرستادند و آموزش دادند. بعد به آمریکا فرستادند و دوره عالی دیدیم تا چه کار کنیم؟ به این ملت خدمت کنیم. و حرف آخر دو بیت شعر از خودم است. به اسم من عبد الله خدا بنده:

اگر جایی دیدید امیر سرافراز ایران زمین
که بر نام تو باد صد آفرین (دورانها، یاسینها)
همیشه بود عشق تو در جهان
به گوش و به دل در زمین و زمان
چو ایران نباشد تن من مباد.

بدین بوم و بر یک تن زنده مباد ■

از نظر من عباس دوران را به این دلیل به پایگاه همدان فرستادند، تا با درجه سرهنگ تمام یک کار عملیاتی انجام دهد. تا بچه های آن جا با روحیه و نوع کارآمدی این مرد دلاور آشنا شوند، و کارهای عملیاتی بهتری داشته باشد. معمولاً گاهی بچه های بندر عباس به ما ملحق می شدند، گاهی بچه های خلبان ستاد نیروی هوایی به بوشهر می آمدند. چون در بعضی از پایگاه های هوایی ما مثل دزفول و تبریز هواپیماهای «اف - ۵» داشتیم. در پایگاه های دیگر مثل همدان و بوشهر «اف - ۴» داشتیم. امیدیه پایگاه مادر نبود و از آن به عنوان یک پایگاه کمکی استفاده می شد.

چه خاطره شیرین و ناگفته ای از همرزمان عباس دوران دارید؟

شهید عباس دوران آدم خیلی خوش مشربی بود. وقتی با لهجه شیرین شیرازی صحبت می کرد. لغت کاکو از دهانش نمی افتاد. چون به صورت شبانه روز در پایگاه بوشهر عملیات بود، همه خانواده ها را از آن جا تخلیه کرده بودیم. همسران خلبان ها نبودند که دست کم لباس پرواز آن ها بشویند. به یاد دارم وقتی عباس پس از گذشت حدود ۸۰ یا ۹۰ روز لباس سربازی را از تن خارج کرد، گویی آدمی درون لباس وجود دارد. لباس از بس که عرق میکیده بود صاف ماند. لباس بچه های زیادی همچون محمد سبزواری، طالب مهر، رضا عسکری و امید بخش و دیگران این گونه بود. دلاور مردانی زیادی در پایگاه حضور داشتند. اما چون جوان بودند وقتی وارد اتاق عملیات می شدند، به افسران ارشد ادای احترام نظامی می کردند. اما وقتی یاسینی، دوران، توانگریان، نمکی بختیاری، اعظمی از در وارد می شدند من جلوی آن ها می ایستادم و به آن ها احترام می کردم. چون بزرگواری زیادی در آن ها می دیدم. برای این که فوق العاده بودند.

فرمانده محترم نیروی هوایی سرتیپ خلبان امیر شاه صفی که انسان بسیار وارسته و پرکاری است و همه جا مورد وثوق است، روزی خدمت فرماندهی کل قوا بودند. فرمانده کل قوا از ایشان پرسیدند: شاه صفی شما چرا چراغ خاموش کار می کنید؟

وقتی ریگی معدوم می خواست با هواپیما از این کشور به آن کشور فرار کند. دو هواپیمای شکاری «اف - ۴» هواپیمای او را مورد تعقیب قرار دادند، و آن را مجبور به فرود اضطراری در پایگاه بندر عباس کردند که این جرثومه فساد این گونه دستگیر و به دست قانون سپرده شد و اعدام گردید. این یکی از افتخارات نیروی هوایی در زمان صلح است. فرمانده کل قوا از این کار به عنوان یک کار عظیم و بزرگ بارها یاد کرده اند.

به برتری و اقتدار نیروی هوایی در دوره دفاع مقدس اشاره کردید. بفرمایید زمانی که دولت های شرق و غرب انواع هواپیما و جنگ افزار پیشرفته در اختیار دشمن قرار داد، آیا نیروی هوایی توانست برتری خود را ادامه دهد؟ چندی پیش کتابی به نام «نبرد آسمان» اثر خلبان فضل الله جاویدنیا منتشر شده است. همچنین خلبان دیگری به نام عطا معصومی را داریم. اگر این کتاب را مطالعه کنید ملاحظه خواهید کرد که آن دو بزرگوار اولین خلبانانی هستند که هواپیماهای سوپرایتنادر و آگذاری فرانسه به عراق را روی آسمان خلیج فارس زدند. یعنی در عرض یک هفته سه فروند از این هواپیماهای عراق را به قعر آب های نیلگون خلیج فارس فرستادند، و دشمنان انقلاب اسلامی فهمیدند که اگر تکنولوژی مدرن هم داشته باشند، حریف ما نخواهند بود. چرا...؟ چون ما میثاق خون بسته بودیم... ما برای بقای آن چه که به آن باور داشتیم می جنگیدیم... همه دنیا به عراقی ها کمک کردند تا ما را از گردونه حیات خارج کنند و بگویند ما آقای دنیا هستیم. حال که شهید عباس دوران یکی از خلبانان قهرمان و موفق جنگ دریایی بود، به چه دلیل او را از پایگاه بوشهر به همدان منتقل کردند؟





دوآمد

«آن شب که تو رفتی زمان و زمین در مقابل چشمانم سیاهی رفت، هیچ حال خوشی نداشتم، فکر نمی‌کردم به این زودی از من آنقدر فاصله بگیری که من مجبور شوم روزی برایت نامه بنویسم. هر جنگنده‌ای که بر فراز آسمان شیراز عبور می‌کند چشم می‌دوزم به این امید که شاید این بار تو باشی، اما چه انتظار بیهوده‌ای، دیروز پس از مدتی بی‌خبری مصاحبه‌ات را از تلویزیون دیدم، احساس کردم چه قدر لاغر شده‌ای آن قدر مسحور تو بودم که نمی‌فهمیدم چه می‌گویی، دوست داشتم مصاحبه‌ات آن قدر طولانی بود که می‌توانستم بیشتر نگاهت کنم گفتم که به محض رسیدن برایت تلفن می‌زنم. ولی شش هفته از رفتنت می‌گذرد و برام تلفن نزدی، فکر نکنم این قدر بی‌معرفتی که منو فراموش کرده باشی». این بخشی از نامه نرگس خاتون دلیر روی فرد به همسرش شهید عباس دوران می‌باشد که در اوایل جنگ نوشته شده است. این نامه نشان می‌دهد که عباس با آغاز جنگ تحمیلی سراز پا نمی‌شناخته و در راه دفاع از میهن اسلامی، و به خاطر مسئولیت شناسی، مدت‌های طولانی از همسر و فرزندش دور بوده است. شاهد یاران به منظور آشنا نمودن خوانندگان با زندگی این خلبان شجاع و سلحشور به پای گفت و شنود با این همسر فداکار نشست که با هم می‌خوانیم:

کنکاشی در زندگی شخصی یک خلبان.

در گفت و گو با نرگس خاتون دلیر روی فرد همسر سرلشکر شهید عباس دوران

هیچ کسی نمی‌توانست مانع پرواز عباس شود

صحبت کرد. آن گاه مادرم جریان را با پدرم در میان گذاشت و پدرم هم گفت که مسئله‌ای نیست چون ما همسایه هستیم تشریف بیاورند با همدیگر آشنا شویم. بار دوم که آمدند و صحبت کردند، خانواده‌ام با این ازدواج موافقت کردند و قرار گذاشتند که مسئله را پیگیری کنند. دیگر طوری شده بود که ما در خرداد سال ۱۳۵۸ با هم آشنا شدیم و روز ۲۲ تیر ماه همان سال به عقد هم درآمدیم. می‌خواهم بگویم که از دومین خواستگاری تا روز عقد حدود یک ماه بیشتر طول نگشید.

وقتی به عقد همسری دوران در آمدم، آخرین مرحله دبیرستان را می‌گذراندم و داشتم امتحان آخر سال را می‌دادم. در روز ۱۷ آبان همان سال هم جشن عروسی‌مان را برگزار کردیم، و زندگی مشترک‌مان از همان تاریخ شروع شد. شهید دوران در آن زمان در پایگاه هوایی بوشهر خدمت می‌کرد. مراسم ازدواج سنتی بود. گاهی که به آن روزها فکر می‌کنم، شگفت زده می‌شوم که چه گونه این آشنایی به این شکل و همه کارها به این سرعت پیش رفت. منظورمان این است که قبل از خواستگاری و

دوران، روزی او که همراه یکی از برادرهایش که به خانه‌شان می‌رفت، مرا در کوچه دیده بود، ولی من او را ندیده بودم. خانواده دوران پیش از خانواده ما در آن محل سکونت داشتند. وقتی مادرشان برای اولین بار به خواستگاری‌ام آمد، ما حدود شش ماه بود که به آن محله نقل مکان کرده بودیم. خانه‌های آن جا حدود پنج یا شش سال بود که ساخته شده بودند. اولین بار که به خواستگاری آمدند، مادرم به ایشان جواب رد دادند.

چرا مخالفت کردند؟

مخالف بودند که دخترشان را به عقد یک نظامی بیه ویژه به یک خلبان در آورند. به هر حال از اولین خواستگاری حدود پنج یا شش ماه گذشت، و مجدداً مادرشان آمد درب منزل و با مادرم

- شهید دوران آدمی ساکت و آرام بود. آن قدر پر حرف نبود.
- از کسانی بود که شاید اگر از او سؤالی نمی‌پرسیدند، حرف نمی‌زد. جزء مردهای خیلی شلوغ نبود که بخواهد زیاد صحبت کند.

گفت و گو از آرزو مهبودی

در ابتدای گفت و گو خودتان را معرفی کنید و از محل تولدتان و چگونگی ازدواج‌تان با شهید عباس دوران بگویید....

من نرگس خاتون دلیر روی فرد، اهل شیراز و همسر شهید سرلشکر خلبان عباس دوران هستم. این نام در شناسنامه‌ام چنین ثبت شده است. ولی خانواده از مراحل کودکی مرا همیشه مهناز صدا می‌کردند. خود شهید دوران هم مرا مهناز صدا می‌کرد. عباس در خرداد ماه سال ۱۳۵۸ به خواستگاری‌ام آمد و از آن روز با هم آشنا شدیم. آشنایی ما با یکدیگر به صورت خواستگاری سنتی بود.

عباس همراه خانواده‌اش به خواستگاری‌تان آمد؟

دقیقا همین طور است. همراه پدر و مادرش به خواستگاری‌ام آمده بود. ما دو خانواده در همسایگی هم زندگی می‌کردیم، و خانه پدری من با خانه ایشان سه خانه فاصله داشت. درب خانه ما حیاط دار بود، و منزل خانواده شهید دوران در ساختمانی بود که حدود سه یا چهار پلاک آن طرف‌تر قرار داشت. گویا به گفته شهید عباس

عقد رسمی هرگز عباس را ندیده بودید؟

خیر قبل از خواستگاری هرگز او را ندیده بودم. روز خواستگاری هم همراه مادرشان آمدند. به این نشان که محل خدمت عباس در بوشهر بود و روزهای چهارشنبه می آمد شیراز و دو باره عصر جمعه به بوشهر بازمی گشت. این برنامه هفتگی عباس بود. روزی که همراه مادرش به خواستگاری ام آمد روز جمعه و شاید حدود ساعت سه و نیم بعد از ظهر بود، و در آن لحظه طبق معمول برای چند دقیقه در حضور پدر و مادرم همدیگر را دیدیم، و دوباره عازم بوشهر شد.

در آن دیدار کوتاه چه صحبت‌هایی میان‌تان رد و بدل شد؟

شهید دوران آدمی ساکت و آرام بود. آن قدر پر حرف نبود. از کسانی بود که شاید اگر از او سؤالی نمی پرسیدید، حرف نمی زد. جزء مردهای خیلی شلوغ نبود که بخواهد زیاد صحبت کند. پدرم پرسید که محل کار ایشان کجاست و بعد عباس توضیح داد که در سال ۱۳۴۷ وارد دانشگاه افسری شده و دوره مقدماتی خلبانی را گذرانده و حدود شش هفت ماه بعد به آمریکا اعزام شده و در سال ۱۳۵۱ به ایران بازگشته است. عباس به طور خلاصه درباره برنامه کار و زندگی توضیح داد که مکان و زمان خدمت او کجاست و در حال حاضر در بوشهر سکونت دارد. صحبت‌ها فقط در همین حد بود.

در مدت نامزدی‌تان هم بایکدیگر رفت و آمد نکردید؟

در تیرماه سال ۱۳۵۸ که با عباس دوران عقد کردم، پدرم در تیرماه سال بعد در سن ۵۴ سالگی سگته کرد و به رحمت خدا رفت. پدرم در آن

نمی دانم چه حسی بود! تا همین الان هم برای من جای سؤال است که چه برنامه‌ای در کار بود؟ چه گونه بود که هم پدرم و هم مادرم در همان جلسه اول که شهید دوران را دیدند به او علاقمند شدند. حتی خودم هم همین احساس را پیدا کردم. پدرم خدا بیامرز در همان جلسه اول که عباس را دید گفت که این مرد زندگی است. مرد خیلی خوبی است

زمان روی این مسائل خیلی تعصب داشت. لذا در دوره نامزدی‌مان بیرون رفتن با عباس در کار نبود. دیدارهای مان قبل از عقد در منزل پدرم اتفاق می افتاد. حتی بعد از عقد هم بیرون رفتن به آن شکل نبود. گاهی در منزل همدیگر را می دیدم. وگرنه بیرون رفتن خیلی محدود بود. چون خود عباس هم فرصت بیرون رفتن نداشت. روزهای چهارشنبه از بوشهر می آمد و عصر جمعه باز می گشت. بعضی مواقع روزهای پنجشنبه می آمد. ولی خب وقتی می آمد منزل ما بود. برای صرف ناهار یا شام یک روز در منزل ما بود. گاهی من می رفتم منزل آن‌ها. ولی قبل از عقد دیدار در بیرون از منزل نداشتیم. در آن دو یا سه روزی که در شیراز بود، همه صحبت‌هایمان را در آن مدت کوتاه در منزل می گفتیم.

موقعی که ازدواج کردید برای شما سخت نبود که بروید بوشهر و در شهر غربت زندگی کنید؟ شرط نکرده بودید که در شیراز بمانید؟

خیر آن طور نبودم. با وجودی که به خانواده‌ام وابستگی داشتم، ولی این مسئله را پذیرفته بودم. چون عباس قبلاً گفته بود که در بوشهر زندگی می کند، من پذیرفتم و خانواده‌ام هم پذیرفتند. بیشتر به این نکته اشاره کردم اولین بار که عباس به خواستگاری آمد، مادرم مخالفت کرد. می گفت دخترم می خواهد درس بخواند و ادامه تحصیل بدهد و شوهر نمی کند. وقتی عباس شش ماه بعد دوباره به خواستگاری آمد من پذیرفتم و از آن لحظه مخالفت‌ها تمام شد.

چه شد که سرانجام پدر و مادرتان پذیرفتند دخترشان را به یک خلبان بدهند؟

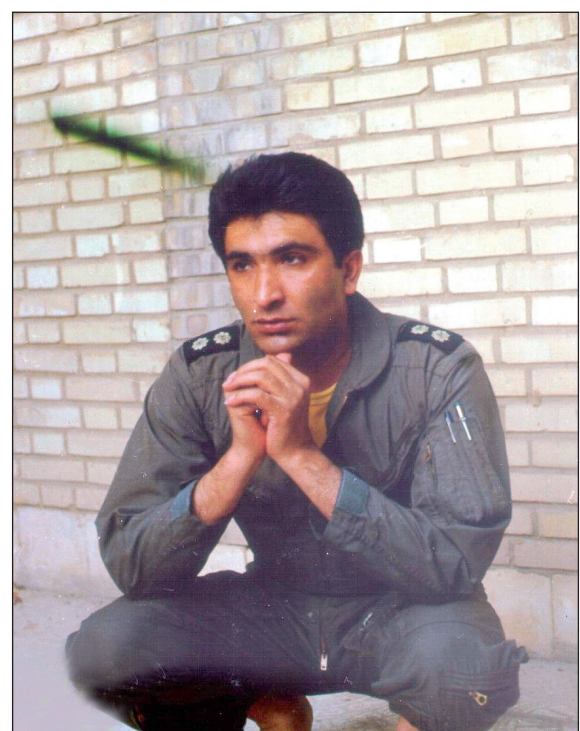
نمی دانم چه حسی بود! تا همین الان هم برای من جای سؤال است که چه برنامه‌ای در کار بود؟ چه گونه بود که هم پدرم و هم مادرم در همان جلسه

اول که شهید دوران را دیدند به او علاقمند شدند. حتی خودم هم همین احساس را پیدا کردم. پدرم خدا بیامرز در همان جلسه اول که عباس را دید گفت که این مرد زندگی است. مرد خیلی خوبی است. شاید بیش از یک ساعت او را ندیده بود. آن زمان مثل حال حاضر نبود. این همه اظهار نظر نبود. من هم کمی دختر خجالتی بودم و نمی توانستم در مورد ایشان با پدر و مادرم صحبت کنم. ولی پدرم از همان جلسه اول از عباس خوش آمد. مشخص بود که مرد خوب و صادق است.

الآن با گذشت همه این سال‌ها وقتی که به زندگی‌ام فکر می کنم می بینم انگار خداوند یک قراردادی را به دست ما سپرده بود. انگار آن عقد یک قرارداد بود. انگار قرار است ازدواجی صورت بگیرد و من همسر خلبانی بشوم که یک سال بعد جنگ شروع بشود، و سپس یک بچه به وجود بیاید که به عنوان یادگار از ایشان برای من بماند. گاهی احساس می کنم این برگی که خداوند به من داده برگ مأموریت بود. یعنی همه چیز با آن همه سختگیری‌ها و فکری‌هایی که پدر و مادرم برای من داشتند، سریع پیش رفت. سرگذشت این ازدواج باورنکردنی و خیلی ساده این گونه بود.

شاید اگر این را بگویم خیلی صحیح نباشد. ولی حسم به من می گوید که شاید من یکی از بندهای خاص خدا هستم که این مأموریت را به من داده است. بعضی مواقع می گویم که قطعاً همین است و غیر از این نمی تواند باشد. این که یکی بیاید خواستگاری یک نفر و بعد جواب رد به او بدهند، بعد از شش ماه دوباره بیاید و موافقت کنند و به این سرعت نامزدی یک ماهه و یک ازدواج به این صورت و به این سرعت صورت بگیرد. فکر می کنم که خداوند یک برگ مأموریت سه ساله به دست من داده بود. در واقع یک زندگی مشترک دو سال و شش ماه. چون من چهار ماه عقد بسته در خانه پدرم بودم و هنوز زیر یک سقف نرفته بودم تا زندگی را شروع کنم. عباس هم میان شیراز و بوشهر در رفت و آمد بود و بعد از گذشت چهار ماه جشن عروسی‌مان را گرفتیم. در آن دو سال و شش ماه یک سال بعد از ازدواج‌مان هم جنگ شروع شد که دوباره از هم دور شدیم.

شما فکر کنید چند ماه اول جنگ ما از هم دور بودیم. زندگی ما به آن شکل نبود. ولی عشق و علاقه و دوست داشتن یکدیگر که بین ما وجود داشت، انگار که سالیان سال با هم زندگی کرده بودیم. انگار از قبل همدیگر را می شناختیم. اکنون که به این موضوع فکر می کنم می بینم احساس من در آن زمان به این شکل بوده است. گاهی فکر می کنم این شاید نتیجه خودخواهی من باشد که این گونه فکر می کنم که برگ مأموریت از طرف خدا داشتم. یک ازدواج به این شکل و بعد یک یادگار از عباس بماند. گاهی این گونه فکر می کنم





گفته بود که فردا صبح پرواز دارد و صبح زود باید برود و ماشین دنبال او می‌آید. ولی نمی‌دانستم که این پرواز به این شکل محرمانه است. بعد از شهادت فهمیدم که این پرواز به چه منظور بوده است.

چون جوان بودید که همسران را از دست دادید، بحث ازدواج برای شما پیش نیامد؟ یا این که به خاطر خجالت از خانواده همسران و به خاطر خانواده خودتان و به خاطر پسران ازدواج نکردید؟

مسئله ازدواج بعد از شهادت اگر بخواهد پیش بیاید دیگر نمی‌توان به آن ازدواج گفت. اگر کسی خاطرات زندگی عمیقی با همسرش داشته باشد، یک زندگی دوباره را نمی‌تواند باور کند. در ظاهر ممکن است از تنهایی بیرون بیاید، و یک یار و همدمی کنار داشته باشد، ولی نمی‌توان به آن زندگی گفت. من با همسرم ازدواج سستی داشتم، و رابطه زناشویی به قدری عمیق بوده که احساس نمی‌کنم فقط سه سال زندگی کردم. درست است که زندگی مشترکمان خیلی کوتاه بود، ولی پس از گذشت ۳۲ سال حس آدمی این را به او نمی‌گوید. اکنون حدود ۳۴ سال از ازدواجمان گذشته است. ولی هنوز هم این حس در درون من وجود دارد. حتی در کارهای روزمره زندگی‌ام، هنوز حضور عباس را در کنارم حس می‌کنم. احساس می‌کنم زنده است.

حال عشق بزرگ کردن پسر، همین امر خود به خود در زندگی انسان عشق می‌آفریند. امیدواری می‌آفریند. خوشوقتی من این بود که دارم پسر

و می‌دانستی. ولی چون خیلی ایشان را دوست داشتم هرگز فکر نمی‌کردم روزی او را از دست بدهم. با وجودی که می‌دانستم تعدادی زیادی از دوستان ایشان هواپیماهایشان زمین خورد و شهید شدند، ولی فکر نمی‌کردم که این اتفاق هم برای عباس بیفتد. خب طبیعی است آدم در ابتدای امر خیلی ناراحت می‌شود و گاهی می‌گوید خدایا چرا من؟ چرا این گونه؟ ولی خدا به مرور زمان به او کمک می‌کند.

به هر حال این سرنوشت من بوده. هر قدر بخواهم حرف بزنم، باز این سرنوشت من بوده که من با یک خلبان ازدواج کنم و بعد از آن جنگ شروع شود و بعد او را از دست بدهم، و این افتخار را داشته باشم که بگویم همسر فلانی هستم. بعدها

وقتی که آدم به این مسائل فکر می‌کند، خیلی به خود می‌بالد که من زن یک خلبانی بودم که این قدر شجاع بوده و این همه پرواز می‌رفته است.

دوباره عملیات‌ها و مأموریت‌های برون مرزی چیزی هم به شما می‌گفت؟

شهید دوران هیچ وقت از پروازهایش و مأموریت‌های خود شکایت نمی‌کرد و ناراضی نبود. هیچ وقت در مورد برنامه‌هایش که امروز چند پرواز دارد و یا این که چگونه شد در خانه صحبت نمی‌کرد. قهرمان بودن عباس را بعد از شهادت او متوجه شدم. از دوستان می‌شنیدم که زیاد پرواز می‌کند.

از آخرین عملیات ایشان که حمله به بغداد بود، شما در جریان نبودید؟

خیر، از آخرین پرواز ایشان هم در جریان نبودم.

- این سرنوشت من بوده. هر قدر بخواهم حرف بزنم، باز این سرنوشت من بوده که من با یک خلبان ازدواج کنم و بعد از آن جنگ شروع شود و او را از دست بدهم، و این افتخار را داشته باشم که بگویم همسر فلانی هستم. بعدها وقتی که آدم به این مسائل فکر می‌کند، خیلی به خود می‌بالد که من زن یک خلبانی بودم که این قدر شجاع بوده است

که من قطعاً انتخاب شده بودم. جالب است که شما از این زاویه به موضوع زندگی نگاه می‌کنید. ولی من از زاویه دیگر می‌پرسم: اکنون احساس نمی‌کنید که از داشتن یک زندگی معمولی محروم مانده‌اید؟

خیر، چون به این معتقدم که سرنوشت همه کارها به دست خدا است. یعنی تا خدا نخواهد هیچ اتفاقی نمی‌افتد. من به این مسئله خیلی معتقد هستم. الان هم همین طور هست. در آن شرایط سنی وقتی عباس دوران به شهادت رسید، من ۲۲ ساله بودم و پسر امیر رضا هشت ماه و نیم داشتم. زندگی خیلی سختی بود. حتی تصورم هم خیلی سخت است. همین الان که به آن روزها فکر می‌کنم خدا را سپاسگذارم. خداوند به رغم همه سختی‌هایی که پشت سر گذاشتم کمک کرده است. وقتی دختری در آن سن جوانی با داشتن یک کودک شیرخوار شوهرش را از دست داده است، کار ساده‌ای نیست. از دست دادن عباس یک طرف قضیه است. دائم در این فکر بودم که چه خواهد شد؟ سرنوشت کودکم چه خواهد بود؟ من چه سرنوشتی خواهم داشت؟ بدون عباس چه گونه باید زندگی کنم؟

معمولاً پس از این که کسی از دنیا می‌رود، چه شهید شود و چه به مرگ طبیعی فوت کند، بازمانده او راحت نیست. مسائل و مشکلاتی پشت سر این قضیه به وجود می‌آید. رفتن همسر یک طرف و سختی‌ها و اختلاف سلیقه‌های خانوادگی هم یک طرف قضیه. وقتی من در سن ۲۲ سالگی با یک کودک در یک شهر غریب زندگی می‌کردم، ناگهان افرادی پیدا شدند که می‌خواستند برای من تصمیم بگیرند. انگار نظر تو خیلی برای آنان مهم نیست. ابتدا همراه همسر در بوشهر زندگی می‌کردیم، و قبل از این که پسر من که به دنیا بیاید، عباس را به پایگاه نوژه همدان منتقل کردند. بعد از این که امیر رضا به دنیا آمد و وسایلم را جمع کردم و از بوشهر به همدان رفتم. در زندگی در کنار عباس استقلال صد در صدی داشتم. ولی به هر حال اینها طبیعی است. شاید در آن زمان من فکر نمی‌کردم که طبیعی باشد، و خیلی به من سخت گذشت. دوران سختی را گذراندم. ولی این مسائل وقتی یکی فوت می‌کند قطعاً به وجود می‌آید.

الآن همه آن سختی‌ها تمام شده است. ولی از همه بدتر تنهایی که برای من مانده قابل تعریف نیست. آدم گاهی احساس می‌کند به او احتیاج دارد. الان که فرزندم بزرگ شده و ازدواج کرده و سروسامان گرفته است. من هنوز حس همان حس ۲۲ سالگی است که شهید دوران را از دست دادم. این حس در دورنم وجود دارد. پس از شهادت عباس گاهی پیش می‌آمد که بگویم خدایا چرا من؟ چرا این اتفاق باید برای من بیفتد؟ برخی از افراد به من می‌گفتند که شوهرت خلبان بوده



ازدواج کنم، تا الآن با افتخار و سربلندی بگویم که من همسر شهید عباس دوران هستم. وقتی نام شهید دوران را از تلویزیون یا رادیو یا سخنرانی می‌شنوم، تنم می‌لرزد. یک حالت عجیبی به من دست می‌دهد. به رغم همه سختی‌های گذشته شنیدن نام شهید دوران برای من خیلی خوشایند است. در آن اوایل به این راحتی‌ها نبود ولی به مرور زمان خدا کمک کرد. سرنوشت و تقدیر من از اول این طور بوده است.

اگر شهید دوران نبود امکان داشت زندگی من طور دیگری باشد. فرض کنید اگر همسر یک خلبان ناشناس می‌شدم ولی در بستر بیماری یا در تصادف رانندگی فوت می‌کرد. به هر حال وقتی خدا خواست که به او درجاتی را عنایت کند، به من هم همین طور درجاتی را عطا کرد. به هر حال من الآن زنده هستم و زندگی را ادامه می‌دهم و آن تاج افتخاراتی که روی سر من هست مرا به زندگی امیدوار می‌کند. شاید به این سادگی نباشد. اگر به تنهایی ام فکر کنم، در کنار آن به آن همه افتخارات بزرگ هم فکر می‌کنم. چون می‌بینم ارزش آن افتخارات خیلی بیشتر است. اگر زن یک آدم عادی بودم و شوهرم را از دست داده بودم هرگز نمی‌توانستم بگویم زن چه کسی بوده‌ام. درست است که تنها هستم و زندگی خیلی سخت است، ولی خداوند در کنار این تنهایی‌ها خیلی چیزهای دیگری برای من جایگزین کرده است. آدم همان طور که به چیزهای منفی فکر می‌کند باید به چیزهای مثبت هم فکر کند.

من هم مانند سایر انسان‌ها هستم. اکنون من حدود ۵۲ یا ۵۳ سال سن دارم. با گذشت این همه سال هنوز به آینده می‌نگرم، و نمی‌خواهم به عقب برگردم. به خود می‌گویم که همیشه باید به جلو نگاه کنم. ولی گاهی لازم می‌شود خاطرات گذشته‌اش را بازنگری کند. ممکن است چند قطره اشک هم بریزد. گاهی پیش آمده که وقتی به گذشته

شغل و ازدواج پسرم شدم. دائم اتفاقات خوشایند در زندگی‌ام وجود داشت. نه این که شهید دوران فراموش شود. از یک طرف او حضور داشت و از طرف دیگر اتفاقات خوب می‌افتاد که این مسئله امیدواری خاصی در زندگی بعد از شهید دوران ایجاد می‌کرد.

بزرگ کردن پسرم خود یک نوع عشق بود. شهید دوران نبود ولی این عشق بود. چون مدت زندگی‌ام خیلی کم بود، به هر حال خیلی خوشحال بودم. این هم جزء معجزات خدا بود که به من یک فرزند ارزانی داشت. می‌توانست به من فرزند ندهد و عباس هم شهید شود. آن موقع من چه کار می‌کردم؟ آن موقع حسرت می‌خوردم که شوهرم یک مرد قهرمان بوده و حالا یک یادگاری از او نمانده است. این حسرت همیشه به دل می‌ماند. ولی خب عشق فرزند، عشق کمی در زندگی من نبود. از خداوند مسئلت دارم به همه فرزندان طول عمر دهد.

ازدواج امیر رضا دوران چه تحولی در زندگی تان به وجود آورد؟

گفتم که عشق امیر رضا در زندگی من یک عشق خاصی بود. بعد از همه سختی‌ها، بزرگترین اتفاق خوب و زیبایی که در زندگی من روی داد شب عروسی پسرم بود. البته در همان شب هم حضور عباس را احساس کردم. جالب این جاست که یکی دو نفر دیگر هم گفتند که ما هم حضو شهید دوران را حس می‌کردیم. خدا کمک کرد که پسرم خوب بزرگ شد و خودش هم بچه خوبی بود. بچه‌ای نبود که آزار و اذیتی برای من دست و پا کند. چون وقتی او را با سایر بچه‌ها جامعه مقایسه می‌کنم می‌بینم پسر فوق العاده خوبی بود. این از کمک‌های خداوند بود که واقعا به آن ایمان دارم. وقتی کسی شهید می‌شود خدا هیچ وقت خانواده‌اش را تنها نمی‌گذارد. در سخت ترین شرایط دست‌شان را می‌گیرد و به آن‌ها کمک می‌کند. درست است که ما عباس را در کنارمان نداریم. ولی همیشه فکر می‌کنیم که سایه یک شخصی بالاتر از عباس روی زندگی ما هست، و من به این خیلی معتقد هستم.

از نظر اعتقادی خیلی متعصب و خشک نیستم، ولی از نظر ایمان قلبی قوی هستم. به این مسائل خیلی معتقدم. همیشه فکر می‌کنم که زندگی من مثل یک مأموریت بوده. مثل خلبانی بوده که برگ مأموریت به دست او می‌دهند و به پرواز می‌رود. احساس می‌کنم خداوند برگ مأموریتی به من داد که با شهید دوران

شهید بزرگ می‌کنم. حال بزرگ‌ترین اتفاقی که در زندگی من رخ داد، ازدواج پسرم بود. درست است که ازدواج پسرم امیر رضا خیلی سخت گذشت، ولی یک اتفاق خیلی بزرگ و خوشایندی در زندگی من بود. این که آدم پسرش بزرگ شده و وسامان گرفته است مایه خوشوقتی است.

● وقتی خدا خواست به او درجاتی
● را عنایت کند، به من هم درجاتی
● را عطا کرد. به هر حال من الآن
زنده هستم و زندگی را ادامه
می‌دهم و آن تاج افتخاراتی که
روی سر من هست مرا به زندگی
امیدوار می‌کند. شاید به این
سادگی نباشد. اگر به تنهایی ام
فکر کنم، در کنار آن به آن همه
افتخارات بزرگ هم فکر می‌کنم.
چون می‌بینم ارزش آن افتخارات
خیلی بیشتر است

در آن ۳۰ سال گذشته تنهایی برای شما سخت نبود؟ اکنون نیز که پسران ازدواج کرده و زندگی مستقلی را آغاز کرده است، تنهایی برای شما سخت نیست؟

خیر، این گونه نشد. مطمئن هستم اگر در زندگی من اتفاقی می‌افتاد، شاید به هر کسی پناه می‌بردم. چون به هر حال این زندگی اولیه است. ممکن است زنی با یک شخصی دو روز زندگی کرده باشد، و دو روز هم زن و شوهر بوده باشند. بعد چه اتفاقی می‌افتد؟ معمولا آدم‌ها، شخصیت‌های خاصی دارند که نمی‌توانند بپذیرند. من یکی از کسانی هستم که خیلی احساساتی هستم. خود شهید دوران هم از نظر روحی این جور بود. اوایل تنهایی خیلی سخت بود. ولی به هر حال عشق به فرزندم مرا در زندگی سرگرم کرد. نه این که جای خالی عباس را برای من پر کرده باشد، ولی به هر حال مشغول شدم. سرگرم بزرگ کردن پسر، مدرسه رفتن و دانشگاه رفتن و انتخاب



نداشت. با افراد خاصی از جمله شهید علی رضا یاسینی رفت و آمد داشتیم. چون همسر ایشان شیرازی بود و بعد از ازدواج با ایشان بیشتر ارتباط داشتیم. در مهمانی‌ها یا در مراسمی که در پایگاه برگزار می‌شد دیگران را هم می‌دیدیم و با آن‌ها سلام علیک داشتیم، ولی به خانه‌های همدیگر رفت و آمد نمی‌کردیم.

چند مدت در بوشهر زندگی کردید؟

در آبان ماه سال ۱۳۵۸ که ازدواج کردم، مستقیماً به پایگاه بوشهر منتقل شدم، و تا زمانی که پسرم به دنیا آمد آن جا بودم. حدود دی ماه سال ۱۳۵۹ بود که شهید دوران را به پایگاه نوزه همدان منتقل کردند، که به آن جا نقل مکان کردیم.

چرا با آغاز جنگ به شیراز برگشتید؟

چون اغلب خلبانان با آغاز جنگ تحمیلی، خانواده‌هایشان را به شهرهای خودشان فرستادند، من هم حدود سه ماه به شیراز آمدم. بعد از گذشت مدتی که خانواده‌ها به محل سکونتشان برگشتند، من هم برگشتم پایگاه. البته اصرار زیاد داشتیم که برگردم، ولی شهید دوران مخالفت می‌کرد. چون به هر حال جنگ بود و هواپیماهای عراقی مرتب می‌آمدند و پایگاه‌ها را می‌زدند و عباس هم همیشه در حال پرواز بود. دائم مأموریت بود. داوطلبانه به پرواز می‌رفت. از یک هواپیما که پیاده می‌شد، سوار هواپیمای دیگری می‌شد. به همین خاطر به من می‌گفت به پایگاه نیاید. من شیراز بودم که کمی وضعیت بهتر شد، و بعد از گذشت سه ماه که اغلب خانواده‌ها برگشتند پایگاه من هم به عباس پیوستم.

وقتی شما در بوشهر باردار بودید، تصمیم نداشتید به شیراز برگردید؟

البته شهید دوران مخالفتی نداشت که مدتی در شیراز بمانم و کنار خانواده‌ام وضع حمل کنم. ولی من شخصاً دوست نداشتیم او را تنها بگذارم. با وجودی که کمتر به خانه می‌آمد، اما دوست داشتیم

مدتی از ارتش کنار گذاشته شده بود. علت برکناری او چه بوده است؟

بعد از ازدواج ما شایع شده بود، اشخاصی که در زمان شاه در خارج از کشور دوره آموزشی دیده‌اند، خیلی مثبت نیستند. به همین دلیل عده‌ای را برکنار کرده بودند. ولی بعد از گذشت چند ماه نامه آمد که نام عباس دروان به اشتباه در لیست گنجانده شده بعد از او اعاده اعتبار شد و بر سر کارش بازگشت. وقتی این مسئله پیش آمده بود، عباس خیلی ناراحت شده بود و می‌گفت شغلم را دوست دارم. اگر روزی صدای هواپیمای نظامی بشنوم، تردیدی نیست که اثر منفی روی من می‌گذارد. ولی خب آدم‌هایی بودند که اشتباه فکر می‌کردند. نمی‌دانم شاید می‌خواستند خوب‌ها را هم کنار بگذارند. ولی خدا خواست که عباس به نیروی هوایی برگردد، و این همه از خود گذشتگی از خود در این جنگ به یادگار بگذارد.

شما به عنوان یک دختر جوان که ازدواج کردید، و از خانواده دور شدید، و زندگی مشترک‌تان را با شهید دوران در پایگاه هوایی بوشهر آغاز کردید، آن جا شرایط برایتان چه طور بود؟

شرایط خیلی خوب بود. چون در همان زمان کوتاه آشنایی بین من و شهید دوران عشق و علاقه خاصی به وجود آمده بود. آن قدر این عشق و علاقه در زندگی ما حکمفرما بود که با آن که من دختر اول خانواده بودم و خیلی وابسته به خانواده و مخصوصاً پدرم بودم، با این حال وقتی رفتم بوشهر به من سخت نگذشت. چون زندگی با مردی را آغاز می‌کردم که مرد رؤیاهایم بود. فوق العاده مهربان بود. او مرا دوست داشت و من نیز او را دوست می‌داشتیم. عشق عمیقی بین ما به وجود آمده بود.

در پایگاه هوایی با همسایه‌ها هم در ارتباط بودید؟

خیر، شوهرم شهید دوران با همه خلبانان ارتباط

خیره می‌شوم، واقعا گریه می‌کنم. بالاخره دلم برای شهید دوران تنگ می‌شود و می‌گویم کاش می‌شد یک لحظه می‌توانستم او را ببینم. آرزو داشتم خدا یک برنامه‌ای را پیاده می‌کرد تا او زنده شود و من پنج دقیقه او را ببینم. به این گونه مسائل خیلی فکر می‌کنم. در کنار آن چیزهای مثبت، خیلی سخت به نظر می‌رسد که آدم همسرش را از دست بدهد، و شهید یک بار شهید می‌شود.

شوهر من وقتی بمب‌هایش تمام شدند، هواپیمایش را به ساختمان اجلاس غیر متعهدها زد و به آسمان‌ها عروج کرد. ولی همسر یک شهید که فرزند دارد، روزانه چند بار شهید می‌شود. او در زندگی هر روز دارد شهید می‌شود. به هر حال زندگی خیلی سخت است و به همین سادگی‌ها نیست. اکنون همه سختی‌ها را پشت سر گذاشته‌ام. درست است که تنها زندگی کردم. ولی خدا را سپاسگذارم که یک پسر خوب بزرگ کرده‌ام. در کنار کمک‌های فراوان خدا سر و سامان گرفته است. این نعمت‌ها حس خوبی به آدم می‌دهد تا سپاسگذار باشد.

- جنگ بود و هواپیماهای عراقی
- مرتب می‌آمدند و پایگاه‌ها را
- می‌زدند. عباس هم همیشه در
- حال پرواز بود. داوطلبانه به پرواز
- می‌رفت. از یک هواپیما که پیاده
- می‌شد، سوار هواپیمای دیگری
- می‌شد. به همین خاطر به من
- می‌گفت به پایگاه نیاید. من
- شیراز بودم که کمی وضعیت بهتر
- شد، و بعد از سه ماه که اغلب
- خانواده‌ها به پایگاه برگشتند من
- هم به عباس پیوستم

عباس دوران چندمین فرزند خانواده بود؟

شهید دوران پسر دوم خانواده بود. ایشان هفت برادر و یک خواهر دارد. عباس روز بیستم مهرماه سال ۱۳۲۹ متولد شد و من متولد دوازدهم تیرماه سال ۱۳۳۸ هستم. فرزند سوم خانواده هستم که دو برادر بزرگ‌تر از خود دارم. چون دو خواهر و چهار برادر هستیم، من دختر اول هستم.

شغل پدرتان و شغل پدر شهید دوران چه بود؟
پدران من و شهید دوران، هر دو بازاری بودند و شغل آزاد داشتند. مادرهایمان هم خانه دار بودند. وقتی شهید دوران به خواستگارتان آمد، چند سال از استخدام او در نیروی هوایی گذشته بود؟
شهید دوران در سال ۱۳۴۸ به استخدام نیروی هوایی ارتش درآمد، و دوره آموزشی او در آمریکا در سال ۱۳۵۱ پایان یافت و به ایران بازگشت. در سال ۱۳۵۸ هم با من ازدواج کرد.

نقل شده که شهید دوران بعد از پیروزی انقلاب



■ مادر و خواهر شهید عباس دوران

می‌داد، فکر نمی‌کنم عباس آدمی بوده باشد که مانعی را بر سر راه خود ببیند. اگر او می‌خواست این گونه نباشد همه مأموریت‌های پروازی‌اش را برای من تعریف می‌کرد. یا به من می‌گفت که پروازی خطرناک در پیش دارد، و من دارم می‌روم و امکان بازگشت وجود ندارد. من هیچ وقت از شهید دوران نشنیدم که بگوید من می‌روم و ممکن است برنگردم. ولی همیشه تکرار می‌کرد که شهادت را بر اسارت ترجیح می‌دهد. یک روز قبل از مأموریت به دوستانش هم گفته بود که من فکر می‌کنم این آخرین پرواز من باشد. نگاه کنید به دوستانش گفته بود ولی به همسرش نگفت. هیچ سفارشی نکرده بود. کارهای نیمه کاره را به گونه‌ای انجام داده بود. انگار واقعا می‌دانسته که برای آخرین بار دارد پرواز می‌کند. یک روز قبل از شهادت به بازار رفت و کلی مواد غذایی و آذوقه برای منزل خریداری کرد که این حرکت ناگهانی برای من عجیب بود.

یک نوع آمادگی ذهنی داشتید که امکان دارد عباس روزی به مأموریت برود و دیگر برنگردند؟
خیر، هرگز در این باره آمادگی ذهنی نداشتم. ولی چون جنگ مقداری طولانی شد، این اتفاق در دومین سال جنگ برای شوهرم پیش آمد. به هر حال زیاد پرواز می‌کرد. گمان کنم مسئولان نیروی هوایی به دلیل پروازهای زیاد عباس، تصمیم گرفتند او را به تهران منتقل نمایند که او موافقت نکرد. گفت: من به تهران نمی‌روم و پشت میز نشستن برای من خسته کننده است. پرواز را دوست دارم و می‌خواهم به مردم خدمت کنم. همیشه به من می‌گفت که از پول این مردم من دوره دیده‌ام و خلیبان شده‌ام. گاهی به من می‌گفت: آیا می‌دانید از پول این مردم و این کشور چه قدر برای ما خرج کردند و ما را فرستادند آمریکا تا دوره ببینیم؟ من هرگز نمی‌توانم عقب نشینی کنم. یکی می‌گوید نمی‌خواهم پرواز کنم و نمی‌رود. من هم می‌گویم پس چه کسی برود؟ چه کسی از کشور دفاع کند؟ روزی عباس که در مورد نوع مأموریت صحبت می‌کرد، به او گفتم بیاید مدتی برویم تهران و شما استراحت کنید. اما قبول نکرد.

عباس همیشه به من می‌گفت که جنگ به زودی تمام می‌شود. از اوایل جنگ تا زمان شهادت این جمله را تکرار می‌کرد که جنگ به زودی تمام می‌شود. نمی‌دانم چه فکر می‌کرد. شاید می‌خواست به من آرامش بدهد. ولی بیاید بگوید که من دارم به پرواز خطرناک می‌روم و ممکن است این اتفاق بیفتد، نه، هرگز چیزی نمی‌گفت. هرگز چنین مسائلی را در خانه بیان نمی‌کرد. من هم هرگز فکر نمی‌کردم که روزی شوهرم را به دلیل پروازهای زیادش از دست بدهم. با وجودی

خدا هم چنین قدرتی را به کسی نمی‌دهد که مانع شهادت کسی بشود. فرض کنید اگر خدا هم این قدرت را به کسی می‌داد، فکر نمی‌کنم عباس آدمی بوده باشد که مانعی را بر سر راه خود ببیند. اگر او می‌خواست این گونه نباشد همه مأموریت‌های پروازی‌اش را برای من تعریف می‌کرد. یا به من می‌گفت که من دارم می‌روم و امکان بازگشت وجود ندارد

از نظر من خصوصیات مثبت یک مرد در او نهفته بود. نمی‌توانم بگویم که صد در صد انسان کامل بود. چون در این دنیا بجز امامان معصوم (ع) هیچ کس و در هیچ چیزی مطلق و کامل نیست. ولی می‌توانم نمره بالا به عباس بدهم. مطمئن هستم اگر ما تا امروز با هم زندگی می‌کردیم، یک زندگی فوق العاده خوب و عاشقانه‌ای داشتیم.

به رغم گذشت ۳۲ سال؟

همین طور است. اگر زمان به عقب برگردد و دوباره یک دختر ۱۹ ساله بشوم که تازه می‌خواهم ازدواج کنم، مطمئن باشم دوباره عباس دوران را انتخاب می‌کنم.

به این فکر نمی‌کنید که هرگز نمی‌توانستید بگذارید که عباس شهید شود؟

این آرزویی بیش نیست. هرگز چنین فکر نمی‌کنم که این قدرت را داشته باشم. خدا هم چنین قدرتی را به کسی نمی‌دهد که مانع شهادت کسی بشود. فرض کنید اگر خدا هم این قدرت را به کسی

در خانه‌ام باشم. جایی باشم که همسرم هست. با وجودی که او را کمتر می‌دیدم، اما او به من آرامش می‌داد. در کنار شوهرم خیلی احساس آرامش می‌کردم.

وقتی خبر باردار شدن‌تان را با همسرتان در میان گذاشتید چه واکنشی نشان داد؟

هر دو همزمان از بارداری من آگاه شدیم. زمانی بود که هر دو به آزمایشگاه رفته بودیم. وقتی جواب آزمایش را گرفتیم عباس خیلی خوشحال شد. چرا که آرزو داشت هرچه زودتر پدر شود. به داشتن فرزند پسر علاقه داشت، و به زبان نمی‌آورد، و من هم نمی‌دانستم که بچه پسر است یا دختر. البته در آن زمان سونوگرافی وجود نداشت، ولی از اخلاق و رفتار عباس مطمئن شدم که او پسر دوست دارد، و خداوند فرزند پسر به او ارزانی داشت.

موقع زایمان عباس هم حضور داشت؟

من در یکی از بیمارستان‌های شیراز وضع حمل کردم، و شهید دوران هم حضور داشت. بعد از این که امیر رضا دو ماهه شد به پایگاه همدان منتقل شدیم. مادر و برادرم به بوشهر آمدند، و به جمع آوری وسایلم و انتقال آن به همدان کمک کردند. با وجودی که فاصله میان بوشهر و همدان خیلی زیاد بود، در آن شرایط سخت و با داشتن یک نوزاد دو ماهه از راه زمینی به همدان رفتیم. گمان کنم در اواخر ماه‌های دی یا بهمن بود که اسباب کشی کردیم، ولی از این که زن در کنار شوهرش هست آرامش داشت.

در همدان هم شهید دوران به طور دائم در حال پرواز و مأموریت بود؟

کمتر همدیگر را می‌دیدیم. گاهی که عباس به خانه می‌آمد، امیر رضا خواب بود و او را نمی‌دید. اگر چه در ظرف ۲۴ ساعت شبانه روز او را نمی‌دیدم، او همین که او بود، احساس آرامش داشتم که در خانه‌ام هستم، و جایی زندگی می‌کنم که شوهرم حضور دارد.

داستان قابل توجه این است که روزی همراه عباس به اتاق آلرت پایگاه رفته بودید. این حرکت نشان می‌دهد که تفکرات بسته‌ای نداشته است.

برای همه پرسنل خیلی عجیب بود. در پایگاه پیچیده شده بود که عباس دوران خانمش را به اتاق آلرت برده است. من ابتدا تردید داشتم و فکر می‌کردم شوخی می‌کند. چون حالت آماده باش در پایگاه برقرار بود بالش و پتو برداشتیم و رفتیم در اتاق آلرت خوابیدیم. فکر کنم اولین زنی بودم که همراه شوهرش یک شب در اتاق آلرت خوابیده بودم.

متوجه شده بودید که شهید دوران روحیه خاصی داشت و به قول پسرش آدم ترس بود؟

واقعا همین طور بود. آدم مهربان و فداکار بود.



همه پرواز می‌کند؟ به همین خاطر دشمن هم او را شناخته بود.

پس به همین دلیل عراقی‌ها برای سر عباس دوران جایزه تعیین کرده بودند....

البته این مطلب را با گوش خود نشنیده بودم. ولی گویا خیلی افراد از رادیو شنیده بودند که صدام این طور گفته بود. چون عباس توسط دشمن شناخته شده بود، فکر می‌کنم چنین چیزی وجود داشته است. گاهی فکر می‌کنم اگر این مطلب واقعیت داشت و اگر بعضی‌ها او را اسیر می‌گرفتند، قطعاً او را از بین می‌بردند. به هر حال در زمان مبادله اسراء به تهران رفتم و شرایط خیلی سختی را در آن جا گذراندم.

● گویا خیلی افراد از رادیو شنیده بودند که صدام برای سر عباس جایزه تعیین کرده بوده است. ● چون عباس توسط دشمن شناخته شده بود، فکر می‌کنم چنین چیزی وجود داشته است. ● گاهی فکر می‌کنم اگر این مطلب واقعیت داشت و اگر بعضی‌ها او را اسیر می‌گرفتند، قطعاً او را از بین می‌بردند

با سرتیپ خلبان منصور کاظمیان هم‌رمز شهید دوران در همان پرواز که اسیر شده بود دیدار داشتید و ایشان درباره چگونگی شهادت همسران مطلب تازه‌ای نگفتند؟

گفتند که عباس هنگام پرواز به ایشان توصیه کرده بود اگر عراقی‌ها هواپیمای ما را زدند شما کاری به من نداشته باشید و بپرید بیرون. خب ایشان بنا به دستور عباس دوران که لیدر آن پرواز بود، بیرون پرید و اسیر شد و بعد از ۲۰ سال به کشور بازگشت. همین اطلاعات را که ما شنیده بودیم ایشان هم شنیده بود.

پس از شهادت عباس و بازگشت تان به شیراز زندگی بدون عباس را چه گونه آغاز کردید؟

وقتی به شیراز برگشتم، و هر چه زمان بیشتر می‌گذشت خدا کمک کرد تا بالاخره زندگی طبیعی از سر گرفته شد. البته من تا دو سال بهت زده بودم. تا دو سال از نظر روحی و روانی حال خوبی نداشتم و گوشه نشین شده بودم. افسردگی شدید داشتم. به گونه‌ای که در سرم چند جای خالی به وجود آمده بود و دکتر می‌گفت به دلیل حالت عصبی است. تا دو سال دوست نداشتم هیچ جایی بروم. خانه داشتم و در آن زندگی می‌کردم. ولی بیشتر با مادرم و در خانه پدری‌ام بودم. دوست نداشتم مهمان به خانه‌شان بیاید یا من به مهمانی بروم. بعد از گذشت دو سال خدا کمکم

لحظه به من نگفتند که عباس شهید شده است. عصر همان روز برنامه‌ای ترتیب دادند که همه دوستان عباس همراه همسران‌شان به منزل ما آمدند و در بسته بندی چمدان‌هایم کمک کردند و همان روز مرا به شیراز منتقل کردند. در شیراز به مدت ده روز فکر می‌کردم واقعا عباس اسیر شده است. پس

از گذشت ده روز شهادت قطعی عباس را نیروی هوایی اعلام کرد، و از آن روز مراسم سوگواری شروع شد.

تا آن روز شما همچنان در حالت بهت و ناباوری بودید؟

این طور نبود که نخواهم شهادت ایشان را قبول کنم. زمانی که می‌خواستند برای شهید دوران مراسم تشییع برگزار کنند، یک عده از بانوان نهادها آمدند از من پرسیدند که با برگزاری مراسم موافقم. منتظر بودند که مخالفت کنم. به هر حال به این نتیجه رسیده بودم که شهادت عباس واقعیت دارد و من نباید با برگزاری مراسم مخالفت کنم.

مراسم بدون پیکر شهید عباس دوران و به صورت نمادین برگزار شد؟

همین طور است. مراسم بعد از نماز جمعه شهر که در آن زمان حاج آقای حائری شیرازی امام جمعه بودند برگزار شد. از من لباس عباس را خواستند تا در قبر بگذارند که من حالم خیلی بد شد و قبول نکردم. فکر کنم یک کتاب دعا یا چیز دیگری بود که در قبر گذاشتند.

این قبر ۲۰ سال خالی بود؟

بله خالی بود. تا زمان مبادله اسراء هنوز درصد خیلی کمی امید داشتم. زمان مبادله اسراء که فرا رسید هراسان همراه پسرمد آمدم تهران و به خانه شهید یاسینی رفتم تا شاید آن جا کسی پیدا شود و خبر درستی به من بدهد. دائم می‌گفتم نکند خبری باشد. چون به هر حال عباس پروازهای برون مرزی زیادی داشت. به گفته بچه‌های نیروی هوایی عباس دوران تنها خلبانی بوده که در ۲ سال اول جنگ ۱۲۰ پرواز برون مرزی داشته است. حتی می‌گفتند که در جنگ هفت ساله ویتنام خلبانی نبوده که در آن ۷ سال ۱۲۰ پرواز برون مرزی داشته باشد. وقتی یک خلبان ایرانی اسیر می‌شد رادیو بغداد با او مصاحبه می‌کرد. از او می‌پرسیدند در فلان پایگاه کدام خلبان بیشتر از



که دو سال از جنگ گذشته بود اما هرگز به این مسائل فکر نمی‌کردم.

قبل از آخرین پرواز به هیچ وجه چیزی به شما نگفت و رفت؟

به یکی از دوستانش گفته بودم. عصر روز قبل از شهادت به همان کسی که با من نسبت فامیلی داشت گفته بود که فکر می‌کنم این آخرین پرواز من باشد. عصر همان روز که از پنجره آپزخانه به محوطه پایین نگاه می‌کردم آن‌ها را دیده بودم که با همدیگر گپ می‌زدند. عباس به او گفته بود فکر می‌کنم این آخرین پرواز من باشد. اگر فردا اتفاقی رخ داد، دوست دارم شما که با مهناز نسبت فامیلی دارید بروید در خانه و به او خبر دهید.

بامداد فردا مانند یک روز معمولی، عباس پرواز کرد و رفت، و من هرگز فکر نمی‌کردم که دیگر نمی‌آید. خب به هر حال کودک شیرخوار داشتم و صبح زود بیدار شده بودم. بعد از آن ناهار تهیه کردم و بچه‌ام را شستم و به او غذا دادم. امیر رضا در روروک بود که ناگهان زنگ خانه به صدا درآمد.

دقیقا چه ساعتی زنگ خانه را زدند؟

فکر کنم حدود ساعت ۹ صبح بود. امیر در روروک بود و من رفتم درب خانه را باز کردم. دیدم پسر عموی مادرم با لباس پرواز پشت در ایستاده است. ناگهان جا خوردم. چون عادت نداشتم وقتی عباس خانه نیست بیاید در خانه ما را بزند. در یک لحظه دلم فرو ریخت. به او تعارف کردم و داخل منزل شد و گوشه‌ای نشست و نرم نرم برای من داستان سرایی کرد.

پرسیدم چه شده؟

گفت که عباس اسیر شده است.

بیدرنگ گریه کنان بر سر خود کوفتم.

پرسیدم که آیا می‌توانم با او حرف بزنم؟

از حال خودم بی خود شده بودم. به شدت گریه می‌کردم. پاهایم سست شده و روی زمین نشستم. امیر هم همین طور داشت گریه می‌کرد. در همان



امیر بازی می‌کرد با همان زبان محلی با او صحبت می‌کرد. خیلی امیر رضا را دوست داشت. اسم او را هم عباس انتخاب کرد. برای آینده پسرش خیلی چیزها می‌گفت. از جمله که جنگ به زودی تمام می‌شود، و زمانی که امیر می‌خواهد به مهد کودک و مدرسه برود، می‌رویم تهران و اولین سال تولد او را جشن می‌گیریم و همه را دعوت می‌کنیم.

مادران برای فرزندان امیر رضا چه کارهایی کرد؟

مادرم در نگهداری امیر خیلی به من کرد. به هر حال همه بودند، ولی کارهای مادرم استثنایی بود. خدا کند حلالم کرده باشد. امیر را خیلی دوست داشت. تا ده روز قبل از فوت ایشان که اول سال نو بود، امیر رضا و همسرش به دیدن مادرم آمدند و

به آن‌ها عیدی داد و برای موفقیت آن دو دعا کرد. مادرم در مراسم ازدواج پسرم به قدری هیجان زده شده بود که نگران بودم نکند اتفاق ناگواری برای او بیفتد. به همه هشدار می‌دادم که مادرم از فرط خوشحالی هیجان زده شده و خدا کند اتفاق بدی برای او نیفتد. مادرم همه وقت برای موفقیت امیر دعا می‌کرد. الهی شکر که امیر به خوبی بزرگ شد. الهی شکر که امیر دانشگاه را تمام کرد. الهی شکر که امیر شغل خوب دارد. الهی شکر که الان همسر خیلی خوب دارد. در جشن عروسی امیر رضا آرزو می‌کرد ای کاش عباس هم حضور داشت. ولی در کنار خوشحالی مادرم، مرتب گریه‌های او را هم شاهد بودم.

اشاره کردید که حضور شهید دوران را در زندگی احساس می‌کنید. آیا پیش آمده که خواب او را هم دیده باشید؟

آری، گاهی عباس را در خواب می‌بینم. در این مدت ۳۰ سالی که از شهادت او می‌گذرد، خواب‌های خیلی خوبی خیلی خوبی از او دیده‌ام. ضمن این که بعضی از خواب‌ها به نوعی یک ندا بوده‌اند. به طور مثال در یکی دو تا از این خواب‌ها احساس غریبی داشتم. آن برخورد در خواب به گونه‌ای بوده که انگار با بی‌زبانی از من تشکر می‌کرده است. ولی طوری نبوده که زیاد خواب ایشان را دیده باشم. شنیده‌ام آن‌هایی که برای همدیگر خیلی عزیز هستند، وقتی از دنیا می‌روند کمتر به خواب عزیزان‌شان می‌آیند. شاید این به خاطر حالتی است که بعد از خواب ایجاد می‌شود و امکان دارد آدم را ناراحت کند. ولی به

کرد تا از آن حال و هوا خارج شدم. مادرم در آن دوره دو ساله خیلی برای من زحمت کشید و به من و به امیر رضا خیلی محبت کرد. آن مدت کوتاه زندگی من با عباس مانند سناریوی یک فیلم است. انگار یک صحنه است. انگار آن شخص نقشش را قشنگ بازی کرد و رفت. البته نقش واقعی و نه مثل یک هنرپیشه. آن قدر عباس دوست داشتنتی شده بود، و در دل همه جا باز کرده بود و همان نقش واقعی‌اش را در زندگی ایفا کرده بود، که مادرم هیچ وقت حتی در زمان زنده بودن‌شان این مطلب را به زبان نیاورد. مادرم را در روز دهم فروردین همین سال از دست دادم. مادران همیشه شما را در این مدت حمایت کرد؟

همیشه گریه می‌کرد. وقتی کسی در مورد عباس حرف می‌زد یا یک خاطره یا یک فیلم یا یک برنامه در تلویزیون اجرا می‌کرد، مادرم ناراحت می‌شد و گریه می‌کرد. یک پوستر بزرگ از عباس با هواپیمایش در خانه مادرم بود که همیشه به رگم همه سختی‌ها و در زمان زندگی تنهایی در آن خانه و گرفتاری‌ها و مریضی‌اش، به من می‌گفت: «موقعی که تنها هستم با عباس حرف می‌زنم. به او می‌گویم تو خودت واسطه باش تا امیر رضا موفق بشود، و ازدواج خیلی خوب داشته باشد. عباس تو خودت کمک کن.»

مادرم همیشه به تصویر عباس خیره می‌شد و با

گاهی که این جا نشسته‌ام با
عکس‌های عباس حرف می‌زنم
و از خود بی خود می‌شوم.
احساس می‌کنم دارم با عباس
زنده حرف می‌زنم. به قدری
این حرف زدن‌هایم عمیق
است و برای او تعریف می‌کنم
که احساس می‌کنم زنده است
و واقعا دارم برای او تعریف
می‌کنم. آنگاه تحت تأثیر قرار
می‌گیرم و گریه می‌کنم

زبان عامیانه با او حرف می‌زد. به من می‌گفت من همه چیز را از عباس می‌خواهم. یعنی او را واسطه قرار می‌داد تا خدا کمک کند. حساس می‌کردم مادرم بیش از همه با شهادت عباس ناراحت شد. چون به هر حال هم دامادش را از دست داد، و هم من که عزیز دامادش بودم تنها شدم. به مرور زمان رشد و پرورش امیر رضا که پدرش نیست ببیند، برای مادرم خیلی سخت بود. برای خودم هم سخت بود. ولی مادرم اکثر مواقع به زبان می‌آورد. چون عباس امیر رضا را خیلی دوست داشت و زمانی که شهید شد هشت ماهه بود. کارهای عجیب و غریبی با امیر رضا می‌کرد. زمانی که با

قدری حضور عباس را در زندگی احساس کردم، که درصد آن بیش از شمارش خواب‌هایی هست که از او دیده‌ام و این عین واقعیت است.

گاهی که تنها در خانه هستم با عکس عباس حرف می‌زنم. از این عکس که جلوی شما قرار دارد، خاطره خیلی خوبی دارم. این عکس به زمانی تعلق دارد که عباس یک درجه تشویقی گرفته بود و در جنگ کمی زودتر درجه سرگردی به او داده بودند. چون این عکس را در زمان بارداری من در بوشهر گرفته به این دلیل آن را فقط در خانه گذاشتم. در خانه قدیمی‌مان از عباس عکس‌های زیادی داشتم. ولی چون متقاضیان عکس‌های عباس زیاد بودند، از چند سال پیش تصمیم گرفتم عکس کم‌تری به در و دیوار بزنم.

یک قطعه عکس بیشتر نگذاشته‌اید. شاید از نظر روحی و روانی برای شما بهتر باشد؟

گاهی که این جا نشسته‌ام با عکس‌های عباس حرف می‌زنم و از خود بی خود می‌شوم. احساس می‌کنم دارم با عباس زنده حرف می‌زنم. به قدری این حرف زدن‌هایم عمیق است و برای او تعریف می‌کنم که احساس می‌کنم زنده است و واقعا دارم برای او تعریف می‌کنم. آنگاه تحت تأثیر قرار می‌گیرم و گریه می‌کنم. بعد هم خودم را آرام می‌کنم. می‌روم و صورتم را می‌شویم یک لیوان آب می‌نوشم و به خودم می‌گویم که به هر حال زندگی ادامه دارد.

چه خاطرات ناگفته از شهید دوران دارید؟

خاطرات که خیلی زیاد است. خواستم وقت شما کمتر گرفته شود و حرف‌های تکراری نباشد. ولی خاطرات زندگی سه ساله من به قدری زیاد است

من آدمی نیستم که به رغم گذشت زمان، نخواهم با کسی درباره زندگی همسرم شهید عباس دوران حرف بزنم و یا مصاحبه کنم. شاید برای دیگران حرف‌های تکراری و خسته کننده باشد. ولی برای خودم تکراری نیست. برای خودم مقداری خوشایند است. حرف زدن در این مورد با گذشت این همه سال هنوز برای من شیرین است. خدا را شکر می‌کنم که زندگی کوتاه و سه ساله من با یک مرد صالح و خوب بوده است. این خیلی مهم است که انسان یک زندگی کوتاه ولی پُر پیمانانه‌ای با چنین مردان خدایی داشته باشد، تا این که بخواهد زندگی ۵۰ ساله و ۶۰ ساله داشته باشد، و هیچ چیز نداشته باشد. یعنی یک شوهر دکوری داشته باشد که فقط اسمش همسر باشد، یا یک مرد بی مسئولیتی باشد. ولی من اولی را داشتم. یعنی یک زندگی پُر محتوایی را داشتم. با این که کوتاه بود، ولی خدا را شکر پُر پیمانانه بود.

انشاء الله سایه‌تان بالای سر امیر رضا دوران و نوه‌های آینده‌تان مستدام باشد.

اکنون تنها عشقم در زندگی یگانه فرزندم است. خب انسان آرزوهای زیادی در دل دارد. آرزو داشتم امیر رضا کلمه بابا را بر زبان بیاورد. ولی به سنی نرسیده بود که بخواهد اسم بابا را صدا کند. اصلا بابا را حس نکرده بود. هیچ چیز یادش نیست. فقط عکس دیده و خاطرات شنیده است. خدا را شکر که به تازگی زندگی تشکیل داده و در آینده بابا می‌شود. از نظر من همه اینها عشق است. پسر هم مانند من یک ازدواج سنتی داشت. نه این که اگر غیر از این بود مخالف بودم. این طور نبود که خودش انتخاب کند و بیاید به من بگوید که فلانی را انتخاب کردم. من هم آدمی نبودم که بخواهم مخالفت کنم. ولی قسمت او این گونه نبود و نشد. ازدواجش یک ازدواج سنتی بود. عین ازدواج من و عباس. انشاء الله زندگی‌شان ۱۲۰ سال دوام داشته باشد. این گونه بود که ما تعریف خانواده همسرش را شنیدیم و بعد زنگ زدیم و رقتیم خواستگاری و دختر و پسر به توافق رسیدند. خانواده بسیار خوبی هستند. عروسم هم دختر خیلی خوبی است، و نسبت به شهیدمان ارادت خاصی دارند. و سرانجام مراسم ازدواج پسرم خیلی خوب برگزار شد.

پس الان هم پسر دارید هم دختر دارید؟

خدا را سپاسگذارم که از شهید دوران به من یک پسر داده و حالا با گذشت زمان اضافه کرده است. هم پسر را دارم و هم یک دختر را خدا به من داده است.

خانم دوران از این که محبت کردید و به شاهد یاران وقت مصاحبه دادید متشکرم.

از این که به یاد ایشان بودید و زحمت کشیدید و محبت کردید سپاسگذارم. ■

آگاهی است. به هر حال به او الهام شده بود که قطعا شهید می‌شود. به من نگفت که چنین پروازی دارد که مبادا استرس به من وارد شود. پروازهای عباس برای من عادی شده بود. مثل کارمندی که صبح به اداره می‌رود، و پشت میز می‌نشیند، و عصر به خانه بر می‌گردد. هیچ وقت فکر نمی‌کردم شوهرم را از دست بدهم... نمی‌دانم چرا فکر نمی‌کردم... خودخواه نبودم، ولی هیچ وقت فکر نمی‌کردم عباس در جنگ شهید شود... نمی‌دانم چرا...

حال که زندگی کوتاهی با این مرد داشتم، پس از شهادت او خدا به من کمک کرد تا زندگی آرامشی داشته باشم. نمی‌دانم اسمش را چه بگذارم. با این که جنگ بود و شوهرم هم یک خلبان بود، ولی این فکر را نمی‌کردم که او را از دست بدهم. در دو سه ماه اول جنگ خیلی استرس داشتم. ولی به تدریج همه استرس تمام شده بود. هرگز فکر نمی‌کردم عباس که صبح می‌رود پرواز، شاید شب او را نبینم، یا دیگر در خانه نباشد. می‌توانم بگویم که خدا به من کمک می‌کرده تا در این زندگی کوتاهی که با این مرد دارم، یک نوع زندگی باشه که من هرگز به مرگ فکر نکنم.

● هرچه زمان پیش رود و سال‌ها بگذرد، فکر می‌کنم عباس را بهتر می‌شناسم. شاید آن زمان که با او زندگی می‌کردم آن قدر او را نشناخته بودم. شاید بعد از شهادت او را بیشتر و بهتر شناختم که چه گونه آدمی بود. این که می‌گویند شهدا مردان خدایی هستند، واقعا همین طور است



که می‌توانم چند شبانه روز برای شما تعریف کنم. به رغم گذشت زمان هیچ چیزی را فراموش نکرده‌ام. همه لحظات، ساعات، دقایق و ثانیه‌هایی که باهم زندگی کردیم. چه حرف‌هایی که در خانه باهم رد و بدل کرده‌ایم. حتی شیوه غذا خوردن مان. این همان عشق واقعی است که بین من و عباس وجود داشته است. از نظر من صد در صد عشق واقعی بوده است. فکر می‌کنم آدم تا زمانی که زنده است نمی‌تواند آن عشق و دوست داشتنی و محبت‌ها را فراموش کند. آن شخصیت استثنایی را هرگز نمی‌توان فراموش کرد.

هرچه زمان پیش رود و سال‌ها بگذرد، فکر می‌کنم عباس را بهتر می‌شناسم. شاید آن زمان که با او زندگی می‌کردم آن قدر او را نشناخته بودم. شاید بعد از شهادت او را بیشتر و بهتر شناختم که چه گونه آدمی بود. این که می‌گویند شهدا مردان خدایی هستند، واقعا همین طور است. به صراحت می‌گویم که شوهرم واقعا مرد خدایی بوده است. آن عشق و علاقه‌ای که به زن و فرزند داشت فراموش ناشدنی است. البته هر مردی این احساس را نسبت به زندگی‌اش دارد. ولی من این همه از خود گذشتگی و فداکاری عباس را به خوبی حس کرده و دیده بودم.

برگه‌ای هست که خلبان‌ها پیش از پروازهای مهم و حساس آن را امضا می‌کنند. من اصطلاح نظامی‌اش را نمی‌دانم، ولی در آن برگ نوشتند که خلبانان این مأموریت با درصد بالایی بر نمی‌گردند، و عباس آن برگ را با میل خود امضا کرده بود که امکان برگشت نیست. خب می‌توان اسم این را بالاتر از از خود گذشتگی گذاشت. کلمه‌ای که کم‌تر می‌توان مفهوم آن را پیدا کرد. با توجه به این که عباس یک روز قبل از پروازش گفته بوده که این آخرین پرواز من است، و فکر کنم برنگردم، این نشانگر رسیدن به بالاترین سطح



بازخوانی میراث یک قهرمان ملی

در گفت و گو با مهندس امیر رضا دوران یگانه فرزند شهید سرلشکر خلبان عباس دوران

پدر برای من افتخار آفرین بود

سربلندی بتوانم بگویم که من فرزند عباس دوران هستم. خوشبختانه امروزه همه اقشار جامعه به این انسان‌های قهرمان که واقعاً برای مردم‌شان و برای کشورشان و برای دین‌شان زحمت کشیدند، احترام می‌گذارند. این احترام در جامعه خیلی برای من مقدس است. چون واقعاً آن را لمس می‌کنم.

● با افتخار و با سربلندی بتوانم
● بگویم که من فرزند عباس
● دوران هستم. خوشبختانه
امروزه همه اقشار جامعه به این
انسان‌های قهرمان که واقعاً برای
مردم‌شان و برای کشورشان و
برای دین‌شان زحمت کشیدند،
احترام می‌گذارند. این احترام
در جامعه خیلی برای من مقدس
است. چون واقعاً آن را لمس
می‌کنم

چون پدرتان را ندیده‌اید و به رغم گذشت حدود ۳۱ سال از شهادت ایشان همچنان او را پدر خطاب می‌کنید، خیلی زیبا و ارزنده است. صد در صد. این طور نیست که هرگز پدرم را ندیده باشم. پدرم را دیده‌ام ولی خاطره‌ای از ایشان ندارم. چون من که در روز سیزده آبان سال ۱۳۶۰ به دنیا آمدم، ایشان در روز سی‌ام تیرماه

با ایشان دارید. انگار پدرتان را دیده و با ایشان ارتباط داشته‌اید. بفرمایید که این حس چه گونه در شما شکل گرفته است؟

گمان کنم شاید بتوان از دو دیدگاه به این مسئله نگاه کرد. این حس از مادرم که خیلی از پدرم تعریف می‌کرده به من به ارث رسیده، یا سایر اعضای خانواده پدرم مانند مادر بزرگ و عمه‌ها و دایی‌ها که همیشه اخلاقیات ایشان را بازگو می‌کردند. به همین خاطر آدم خیلی راحت می‌تواند ارتباط برقرار کند. حس دیگری هم همان طور که مادرم گفتند بعضی مواقع در کارهایش، در مشکلاتش و رفتاری‌هایش جای خالی پدرم را احساس می‌کند که از یک جایگاهی دارد او را ساپورت می‌کند.

این احساس به شما هم دست داده است؟ در بعضی موارد و در بعضی از کارها واقعاً غیر قابل انکار است، و نمی‌شود گفت نه چنین چیزی وجود ندارد. گاهی احساس می‌کنم که دارم از طرف پدرم حمایت می‌شوم. از طرف دیگر به خاطر افتخارات زیادی که از ایشان برجای مانده است، ویر مبنای دیدگاه خودشان، وظیفه‌شان در دفاع از میهن بوده، چون شغل‌شان بوده و برای دفاع از کشورشان و مردم‌شان می‌جنگیده است، باعث فزونی این افتخارات بشود، و من به عنوان تنها فرزندشان خیلی راحت بتوانم با موقعیت ایشان ارتباط برقرار بکنم، و انگار که با خود ایشان ارتباط برقرار کرده‌ام. همچنین با افتخار و با

درآمد

یکی از نکات مهم و ارزنده که لازم است در ادبیات دفاع مقدس منظور شود، آشنا نمودن نسل حاضر و نسل‌های آینده با دستاوردهای حماسی و بی‌نظیر رزمندگان سلحشور و غیور ملت مسلمان ایران در فضای شکوهمند آن روزگار است. کودکانی که در آن برهه به تازگی با به جهان مادی گذاشته بودند و در آغوش خانواده‌های اینارگران پرورش یافته‌اند، و اکنون به رشد و آگاهی و تکامل رسیده‌اند، به خوبی درک می‌کنند که مردان خدا چه فضاهایی را در این سرزمین به وجود آورده‌اند، تا ایران اسلامی زنده و سربلند باقی بماند. امام خمینی (ره) در یکی از سخنرانی‌هایشان درباره جنگ به دو نکته ساختاری اشاره کرده‌اند که «جنگ یک نعمت است» و دیگری «ما در جنگ ساخته شدیم». با این وصف دوران دفاع مقدس تنها مرحله‌ای بود که توانست انسان‌های بهشتی صفت پرورش دهد. در طول جنگ هنرهای نهفته جوانان شکفته شد، و رزمندگان و خلبانان کار آزموده ساخته شدند، و در نتیجه وحدت و یکپارچگی ملی شکل گرفت. امیر رضا دوران فرزند برومند شهید سرلشکر عباس دوران که از نسل اول دوره دفاع مقدس به شمار می‌آید، در گفت و گو با شاهد یاران، میراث فرهنگی و اجتماعی و رسالت بازمانده یک شهید را تشریح کرده که با هم می‌خوانیم:

■ گفت و گو از آرزو مهبودی

آقای دوران با وجودی که پدرتان را ندیده‌اید و خاطره‌ای از ایشان ندارید، ولی گویا رابطه قوی

هم حتی مدیر عامل شرکت نگفت که فلانی از موقعیتش استفاده نکرد، یا کسی بگوید که من چون پسر دوران هستم باید در فلان شغل کار کنم. هر کسی اگر در شغل خود پیشرفتی کرده به دلیل پشتکار و توانمندی خودش بوده است.

در این مدت که با مردم عادی هم صحبت کردم، دیدم که اغلب مردم شهید عباس دوران را خوب می‌شناسند. الان شما شخصا متوجه هستید که پدرتان در جامعه چه جایگاهی دارد؟ دقیقا همین طور است. نه فقط در شیراز شهید دوران را می‌شناسند، بلکه اغلب مردم ایران او را می‌شناسند. گاهی که به برخی از شهرها مثل تهران که به نوعی برای خود کشوری است، سفر می‌کنم، نام و نقش شهید دوران در دوره دفاع مقدس را شناخته‌اند. برای من جالب است که در هر شهری و در هر کارگاهی حتی در سوپر مارکت‌ها او را می‌شناسند. یعنی به محض این که نام فامیلی دوران را می‌شنوند، به مرحله جنگ تحمیلی بر می‌گردند، و می‌پرسند شما چه نسبتی با آن دوران بزرگ دارید؟ روزی کار بانکی داشتم و فامیل مرا پرسیدند. گفتم فامیل من دوران است. بعد پرسیدند شما چه نسبتی با آن دوران بزرگ دارید؟ برای من جالب بود که آن شخص سن بالایی نداشت که بگویم دوران را دیده است. شاید هم سن و سال خودم و حتی شاید کم تر بود. به مراتب اتفاق افتاده که وقتی اسم فامیل مطرح می‌شود، اگر نگویم صد در صد، شاید نود درصد آن پسوند به ذهن‌شان می‌آید و از من می‌پرسند که شما چه نسبتی با فلان شخص دارید؟

وقتی خواستید ازدواج کنید از شهرت پدرتان هم استفاده کردید؟ کلا همسران فامیل هستند؟
خیر، همسر فامیل نیست. ببینید نمی‌شود اسمش را استفاده گذاشت. چون مطمئنا وقتی یک نفر می‌خواهد به خواستگاری برود اول تماس می‌گیرد. خب وقتی مادرم به خانه ایشان زنگ زدند و گفتند که می‌خواهیم به خواستگاری بیاییم، طبیعتا آن‌ها پرسیدند که پدر داماد چه کاره است. این جا آدم مجبور است که بگوید من از خانواده فلانی هستم و آن‌ها هم می‌شناختند. ولی چنین نیست که بخوام از شهرت پدرم سوء استفاده کنم. ولی به هر حال ناگزیرم که نام فامیلی‌ام را فاش کنم. چون فامیل مان همین هست.

موقع انتقال پیکر پدر شهیدتان به میهن، شما هم حضور داشتید، و پیکر ایشان را شناختید؟

جنازه نبود... بقایای جسد بود که دقیقا ۲۰ سال بعد از عراق آوردند. پدرم روز ۳۰ تیرماه سال ۱۳۶۱ به شهادت رسید، و روز ۳۱ تیرماه سال ۱۳۸۱ بقایای جسد ایشان را آوردند. به گفته خودشان به دلیل برخورد هواپیما به ساختمان پیش بینی شده برای برگزاری اجلاس غیر متعهدا، تنها اعضای باقی مانده جسد را دولت بغداد در آن جا به خاک سپرد بود. نمی‌شود به این گفت جنازه. به هر حال به ستاد معراج شهدا در تهران رفتم و در مراسمی

جنازه نبود... بقایای جسد بود که دقیقا ۲۰ سال بعد از عراق آوردند. پدرم روز ۳۰ تیرماه سال ۱۳۶۱ به شهادت رسید، و روز ۳۱ تیرماه سال ۱۳۸۱ بقایای جسد ایشان را آوردند. وقتی در معراج الشهداء تابوت را باز کردند، دیدیم چند تکه استخوان و یک تکه مهره کمر و یک تکه لباس پرواز بود

همین خاطر در مدرسه به همه با یک چشم نگاه می‌کردند. شاید از کلاس دوم و سوم دبیرستان تا دانشگاه احترام خاص تری می‌گذاشتند. ولی این گونه نبود که به خاطر موقعیت من بخواهند سه چهار پوئن بیشتری به من بدهند.

چون شما پسر شهید دوران هستید، در زندگی تان شرایطی پیش نیامده که فکر کنید بار سنگینی بر دوش دارید و احساس ناراحتی بکنید؟ یا این که در سن جوانی خواسته باشید شیطنت کنید، ولی بعد فکر کرده‌اید که نه چون من پسر شهید دوران هستم نباید چنین کاری را انجام دهم.
خیر، زندگی من این گونه نبوده است. شاید گاهی اتفاق افتاده که کاری بوده که می‌توانستم انجام بدهم ولی به خاطر موقعیت آن کار را انجام ندادم. ولی هیچ وقت این احساس را نداشتم که بخوام ناراحت بشوم که چرا من باید در این موقعیت باشم و نتوانم این کار را انجام بدهم. خیر، این طوری نبوده است. به طور کل به نوعی نه آدمی بودم که بخوام در زندگی خیلی به خودم سخت بگیرم، و نه آدمی بودم که در زندگی آزاد باشم. همیشه میان حال بودم و به خاطر همین برای من سخت نبوده که بخوام پیراهن قرمز رنگ بپوشم. چون من آدمی هستم که از لحاظ کاری و اخلاقی و همه چیز میان حال هستم و از لحاظ اخلاقی در کار و یا در دانشگاه خیلی روابط عمومی خوبی دارم. همه می‌دانند که خیلی زود ارتباط برقرار می‌کنم تا بتوانم راحت باشم.

درس خواندن‌تان هم همین طور بوده؟ این که بگویید من نمی‌خواهم درس بخوانم و بستگان بگویند که نه چون پسر شهید دوران هستید باید در زندگی موفق باشید.

ببینید من به عنوان فرزند یک قهرمان ملی باید این جایگاه را داشته باشم. ولی این گونه نبوده که چون من فرزند ایشان هستم باید درس را می‌خواندم. هر کسی در زندگی دوست دارد پیشرفت بکند. در محل کار

سال ۱۳۶۱ به شهادت رسید. خب در آن موقع من حدود هشت یا نه ماه سن داشتم. خب با این وصف معلوم است که یک کودک هشت، نه ماهه خاطراتی از پدرش ندارد. ولی همان احساس افتخارات که به آن اشاره کردم باعث می‌شود که من او را به عنوان پدر درک کنم.

زمان تحصیل که به مدرسه می‌رفتید و می‌دید همکلاسی‌ها پدر دارند، افسوس نمی‌خورید. به خصوص که پسرها به پدرانشان خیلی تکیه می‌کنند. به طور کل جای خالی پدر برای شما سخت نبود؟

این گونه نبود که برای من بخواهد سخت باشد یا دلتنگ بشوم. شاید در بعضی موارد حس دلتنگی برای من پیش می‌آمد، ولی در مجموع خیر، احساس سختی نمی‌کردم. چون پدرم کسی بوده که برای من افتخار آفرین بوده است. یعنی نگاهی که همکلاسی‌ها به من می‌کردند، نگاهی بوده که به فرزند یک قهرمان ملی می‌کرده‌اند. به همین دلیل این طور نبوده که از فلان همکلاسی بشنوم که روزی بگوید که من با پدرم رفتم و فلان کار را انجام دادم و من افسوس بخورم. از لحاظ دیگر خب مادرم واقعا برای من هم پدر بوده و هم مادر. یعنی جای خالی ایشان را برای من پر کرده است. به همین خاطر این حس خیلی کم برای من پیش می‌آمد که بخوام به خاطر حرف کسی دلتنگ بشوم.

در دوران تحصیل چنین اتفاقی افتاده که شیطنت کرده باشید؟

من هرگز اهل شیطنت نبودم... انسان مثبت کامل نبودم. ولی شیطان هم نبودم که مشکل آفرینی کنم، یا این که بخوام از موقعیت خویش به عنوان فرزند شهید استفاده کنم.

در مدرسه احساس می‌کردید که فرزند شهید عباس دوران هستید و آموزگاران بیش از دیگران هوای شما را دارند؟

خیر، هرگز چنین احساسی نداشتم. تا کلاس اول دبیرستان در مدرسه شاهد درس خواندم. مدرسه‌ای که همه همکلاسی‌ها مانند من بودند، و موقعیت من را داشتند. آن‌ها هم فرزندان شهید بودند. به



امیررضا در آغوش پدرش



خاطرات پدرتان بازگو کنند؟ کنجکاوی هم می‌کردید؟

کم و بیش کنجکاو بودم. از موقعی که چشم باز کردم و در موقعیتی قرار گرفتم که دیدم پدرم نیست، علاقمند شدم بشنوم اخلاقیات و رفتار پدرم چه گونه بوده و چه نقشی در دفاع مقدس داشته است. ولی خوب شنیدن کی بود مانند دیدن. فرض کنید کسی که پدرش را دیده معمولا در سن هفت یا هشت

سالگی بیشتر کنجکاو می‌شود. ولی من که کمتر دیدم شاید خیلی مختصرتر در این بحث وارد می‌شدم.

چرا برای انتخاب شغل به سراغ خلبانی نرفتید. چون پدرتان خلبان بود، یا به خاطر رعایت حال مادرتان به سمت آن نرفتید؟

خلبانی را دوست داشتم. اگر فرضا روزی می‌خواستم خلبان شوم، ترجیح می‌دادم بروم خلبان هواپیمایی مسافربری شوم.

شخصا به خلبانی علاقه داشتید؟

آری، به پرواز علاقه داشتم. ولی در زمان تحصیل شنیده بودم که دایی‌ام به استخدام شرکت نفت درآمده و کار در پلایشگاه چگونه است. از همان موقع علاقه داشتم که جذب یک شرکت صنعتی نفتی بشوم. از زمانی که در دانشگاه تحصیل می‌کردم همه چیز سمت شیمی آمد و سرانجام جذب شرکت نفت شدم.

اگر الان پدرتان شهید عباس دوران در کنار شما بودند، شما به عنوان یک فرزند چه توقعاتی از ایشان داشتید؟ چه چیزهایی از ایشان می‌خواستید که فکر می‌کنید در سال‌های نبودن ایشان باعث شده که نداشته باشید؟

در زندگی من کمبود خاصی وجود نداشته است. این که شما می‌گویید در این سال‌ها بخوام غصه کمبودها و نداشتن‌ها را بخورم، واقعا کمبودی وجود نداشته است. حال که ایشان نیستند و من دیگر روی پای خودم ایستادم چیزی نبوده که من بخوام از آن کم داشته باشم یا غصه نداشتن آن را بخورم. نه این گونه نبود.

در حال حاضر صاحب فرزند نشده‌اید؟

خیر هنوز فرزند ندارم.

اگر در آینده صاحب فرزند پسر شوید و پسران بخواد خلبان شود مشکلی ندارید؟

اگر خداوند به من فرزند پسر داد و او بزرگ شد و خواست به ارتش بپیوندد و شغل خلبانی را انتخاب کند، هیچ مشکلی ندارم. اگر من دوست نداشتم نظامی شوم دلیل نمی‌شود که به فرزندانم

که در نیروی هوایی برگزار شد شرکت داشتیم. وقتی آن جا تابوت را باز کردند، دیدیم چند تکه استخوان و یک مقدار از خاک آن قسمت از بدن که به خاک سپرده شده بود. یک تکه استخوان پا و چند دانه مهره کمر و یک تکه لباس پرواز بود. هر چه بود در همین حد بود و چیز خاص دیگری وجود نداشت.

از نظر معنوی توانستید ارتباط برقرار کنید که حالا این باقی مانده پیکر پدرم بوده است؟

خیر... نمی‌دانم چرا؟ عموهایم می‌گفتند ما می‌دانیم که این پیکر عباس است. ولی من نمی‌توانستم این را بگویم.

فکر می‌کنید اگر الان پدرتان در زندگی تان حضور داشت، متفاوت بودید؟ یک آدم دیگری بودید؟ موفق‌تر بودید؟ یا پایین‌تر بودید؟ فکر می‌کنید حضور پدر در زندگی تان تأثیر داشت؟ مطمئنا تأثیر داشت. ولی این احساسی که انسان دارد و خود را فرزند یک قهرمان می‌داند، باعث می‌شود که به خودش جنب و جوش بیشتری بدهد.

پس آن بار سنگین که قبلا به آن اشاره کردم روی دوش تان بوده است؟

نمی‌شود آدم انکار کند. به هر حال بار سنگینی به صورت غیر مستقیم وجود داشته که به نوعی به انسان انگیزه می‌دهد که راهش را با جنب و جوش ادامه دهد. اصلا کاری به جنب و جوش و موقعیت نداریم. اگر از نظر اخلاقی به قضیه نگاه کنم، این که اخلاقی که من باید داشته باشم قطعاً با دیگری باید خیلی تفاوت داشته باشد. چون متأسفانه با خوشبختانه هر کاری که در جامعه انجام می‌دهم، نمی‌گویند امیر رضا دوران این کار را انجام داد. می‌گویند پسر شهید دوران این کار را انجام داده است. لذا مطمئنا من باید مقداری به قول معروف آن جنبه قضیه را هم در نظر بگیرم. صحبت شما درست است. شاید یک سری اخلاقیاتی که من دارم به خاطر آن موقعیتی بوده که در چنین محیطی بزرگ شدم بودم و در آن قالب رشد کردم و بالا آمدم.

شده در مرحله کودکی از مادرتان بخواید

● همه خاطره‌های پدرم، شنیده‌ها

● بوده و غیر از شنیده‌ها چیز

● دیگری وجود ندارد. من

نمی‌توانم چیز اضافی از خودم

بگویم. آن چه از زبان مادرم،

خانواده، دوستان و هم‌زمان

پدرم به ویژه از آقای منصور

کاظمیان، هم‌رمز ایشان در

آخرین پرواز شنیده‌ام، همه از

شجاعت و نترس بودن پدرم

تعریف کرده‌اند. هرگز چیزی به

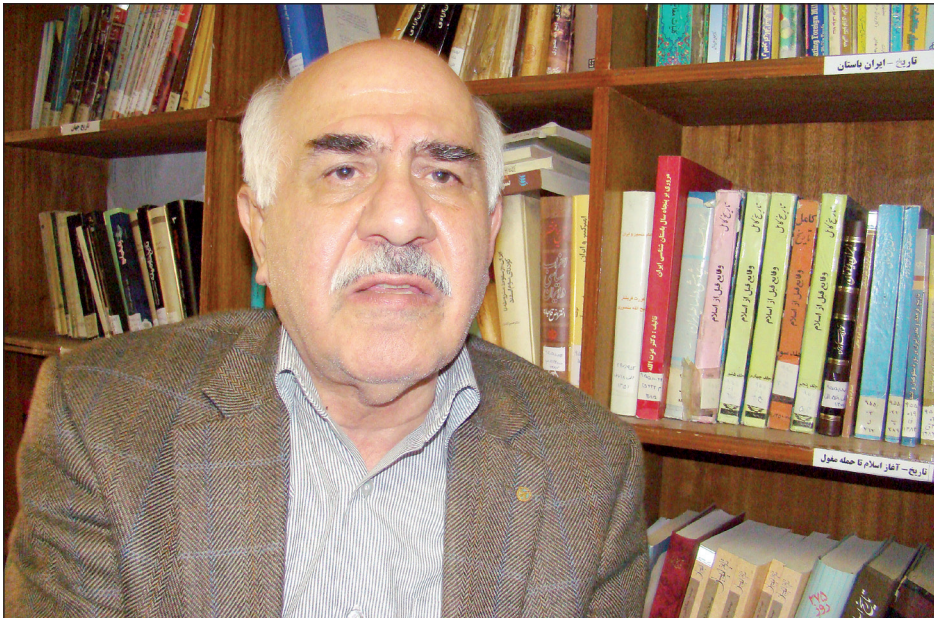
نام ترس در وجود ایشان نبود

چه دختر چه پسر الزام کنم که چون من دوست نداشتم، شما هم نباید این راه بروید.

درباره پدرتان چه خاطره‌ای شیرینی از زبان خانواده و دوستان پدرتان شنیده‌اید...

همان طور که اشاره کردید، همه خاطره‌های پدرم، شنیده‌ها بوده و غیر از شنیده‌ها چیز دیگری وجود ندارد. من نمی‌توانم چیز اضافی از خودم بگویم. آن چه از زبان مادرم، خانواده، دوستان و هم‌زمان پدرم به ویژه از آقای منصور کاظمیان، هم‌رمز ایشان در آخرین پرواز شنیده‌ام، همه از شجاعت و نترس بودن پدرم تعریف کرده‌اند. هرگز چیزی به نام ترس در وجود ایشان نبود. شاید بعضی از خصوصیات پدرم در وجود من هم سرایت کرده باشد. گاهی دوستان به من می‌گویند: انگار از هیچ چیز نمی‌ترسی و هر کاری را انجام می‌دهی. یا توصیه می‌کنند که فلان کار خطرناک است، آن را انجام نده.

به هر حال هر چیزی که وجود داشته شنیده‌ها بوده است. به طور مثال یکی از مهم‌ترین خصوصیات پدرم این بود که در دو سال اول جنگ به شدت مدافع نیروی دریایی بود. چون مهارت خاصی در زدن ناوچه‌های دشمن داشت. حتی در نیروی دریایی هم نام ایشان وجود دارد که گفته‌اند در یک عملیاتی مدافع نیروی دریایی بوده است. چون شهید دوران در جریان عملیات مشترکی بین نیروی دریایی و نیروی هوایی توانسته بود چند ناوچه عراقی را منهدم کند. این عملیات به نام «عباس دوران» در کتاب رکورد مهمترین درگیری‌های هوایی جهان به ثبت رسیده است. طبق تعریفی که شنیده‌ام و در برخی از کتاب‌ها چاپ شده این است که شهید دوران با مهارتی که داشته با هواپیمای خود توانسته به جنگ هفت فروند از هواپیمای دشمن در آسمان عراق برود، و یکی یا دو فروند از آن‌ها را منهدم کند که باعث فرار بقیه هواپیماها شده است. واژه‌های نظامی این نوع درگیری‌ها را نمی‌دانم، مطمئنا با هم‌زمان شهید عباس دوران مصاحبه خواهد کرد و این اصطلاحات پروازی را به شما خواهند گفت. ■



■ بازخوانی عملیات انهدام پلایشگاه دوره در گفت و گو با
امیر سرتیب دوم خلبان علی رضا نمکی، هم‌رزم شهید دوران

عباس آرام و قرار نداشت

درآمد

سرتیب علی رضا نمکی یکی از کارشناسان عملیاتی و پیشکسوتان نیروی هوایی است که در سال ۱۳۴۴ به ارتش پیوسته و مسئولیت‌های سنگینی را در دوران دفاع مقدس در رویارویی با متجاوزان بعثی به عهده داشته است. پیش از آغاز جنگ تحمیلی فرمانده گردان نگهداری پایگاه ششم شکاری بوشهر بوده که مأموریت دفاع از آسمان منطقه گسترده شمال خلیج فارس به عهده این پایگاه بوده است. پس از گذشت کمتر از یک سال از آغاز جنگ به تهران انتقال یافته و به ریاست گروه طرح‌های استراتژیک و تاکتیکی نیروی هوایی منصوب شده است. کار پیگیری و طراحی همه عملیات‌های هوایی برون مرزی و در سایر جبهه‌های نبرد با متجاوزان در دوران جنگ به عهده این گروه تخصصی بوده است. طرح عملیات هوایی ثامن الائمه (ع) طریق القدس، فتح المبین، بیت المقدس، رمضان، مسلم بن عقیل، محرم، خبیر، بدر، والفجر مقدماتی و الفجر یک و هر چه عملیات هوایی به مورد اجرا گذاشته شده توسط سرتیب نمکی و هم‌رزمان ایشان در گروه طرح‌های استراتژیک و تاکتیکی مزبور تدارک و دستور آن صادر می‌شده است. امیر سرتیب نمکی هم‌رزم دیرینه شهید سرلشکر عباس دوران در پایان عملیات خبیر به جانشینی پایگاه ششم شکاری بوشهر و از سال ۱۳۶۵ تا مرحله توقف جنگ به سمت فرمانده پایگاه مزبور و نیز مدیر اطلاعات ستاد نهاجا به میهن اسلامی خدمت می‌کرده است. شاهد یاران با توجه به شناختی که این پیشکسوت نیروی هوایی با شهید دوران دارد به پای بازگویی خاطرات فراموش ناشدنی ایشان نشست که با هم می‌خوانیم:

سرتیب به عنوان یکی از پیشکسوتان نیروی هوایی در چه سالی و در کدام پایگاه با شهید عباس دوران آشنا شدید؟

حدود سال ۱۳۵۴ بود که وقتی در پایگاه هوایی شیراز مستقر شدم، شهید عباس دوران به عنوان خلبان کابین عقب به شیراز آمد. تا دوره آموزشی‌اش را طی کند. در آن برهه ساق و ران او در سانحه رانندگی آسیب دید، و پلاتین در استخوان پای او قرار دادند. پس از گذشت حدود یک سال از بهبودی، مجدداً به پایگاه بازگشت و پروازهایش را از سر گرفت، و پس از طی نمودن دوره آموزشی به عنوان خلبان کابین جلو هواپیمای «اف - ۴» به پایگاه بوشهر انتقال یافت. من نیز در همان برهه و قبل از او به بوشهر منتقل شده بودم. وقتی عباس به پایگاه بوشهر آمد من معلم چک کردن پروازهای خلبان‌های فانتوم «اف - ۴» بودم، و باید پرواز عباس دوران را هم چک می‌کردم. بر این اساس پروازهای زیادی با من داشت. خیلی دوست داشت خارج از قوانین و آئین‌نامه‌ها دستش باز باشد تا بتواند پرواز دلخواه خود را انجام دهد.

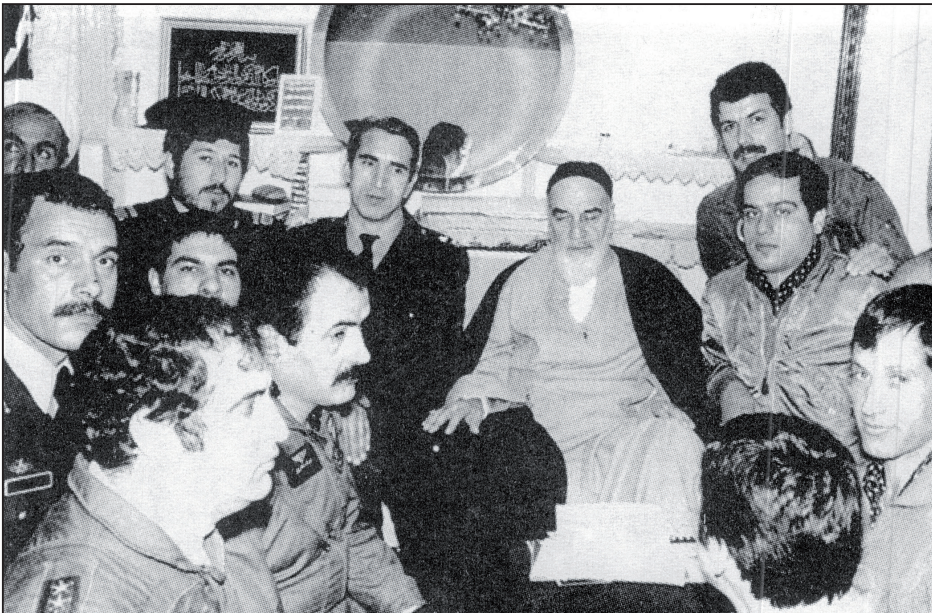
روزی که عباس دوران باید امتحان می‌داد به اتفاق یکدیگر پرواز کردیم. لازم بود هنگام پرواز در رأس دسته بایستد و من تو بال او پرواز کنم تا او را چک کنم. پروازمان که انجام شد، بنزین زیادی داشتیم و باید بنزین‌های مان را دور

- روزی به اتفاق عباس پرواز کردیم. لازم بود پرواز او را چک کنم. پروازمان که انجام شد، باید بنزین‌های اضافه را دور می‌ریختیم. و در زمین پایگاه می‌نشستیم. اما عباس این کار را نکرد. به قدری روی سطح آب در ارتفاع پایین پرواز می‌کرد، که آگزوزهای موتور هواپیمای او آب‌های دریا را متلاطم می‌کرد. می‌دانستم که او خلبان شجاعی است

می‌ریختیم و بعد در زمین پایگاه می‌نشستیم. اما عباس این کار را نکرد. گفت: می‌خواهم پروازم را روی دریا ادامه می‌دهم.

گفتم: برو ادامه بده.

به قدری روی سطح آب در ارتفاع پایین پرواز می‌کرد، که آگزوزهای موتور هواپیمای او آب‌های دریا را متلاطم می‌کرد. می‌دانستم که او خلبان شجاعی است، ولی نمی‌خواستم توی ذوقش بزنم که با این کار امکان دارد خودش را به کشتن بدهی. می‌دیدم با وجودی که خیلی پائین پرواز می‌کند، اما کنترل هواپیما را در دست دارد. من شجاعت عباس را در آن پرواز شناختم. تحسین



می دادند. حزب توده تمام گزارشات خود را به اتحاد شوروی می داد.

به هر حال عباس دوران و خیلی از بچه‌ها را از نیروی هوایی را بیرون کردند. به طور مثال نیروی هوایی ۹۸ هزار پرسنل داشت. ولی پس از پیروزی انقلاب اسلامی این رقم به نصف کاهش یافت. وقتی جنگ شروع شد به سختی ۴۰ هزار نفر بودیم. به طور مثال در زمان قبل از انقلاب دو هزار و پانصد خلبان جنگی داشتیم. اما یک دفعه ۷۰۰ خلبان شدیم. همه رفته بودند. بعضی‌ها بادلخواه خودشان رفتند. بعضی‌ها اخراج یا بازنشسته شدند. بعضی‌ها با دریافت امتیازاتی مثل ۲۵ سال خدمت بازنشسته شدند. اگر کسی ۲۰ سال خدمت داشت پنج سال به خدمت او اضافه می کردند تا بازنشسته شود. بعضی‌ها باز خرید شدند. بعضی‌ها نیز به خارج از کشور فرار کردند. در نتیجه نیروی هوایی با ۷۰۰ - ۸۰۰ خلبان با مشکلات سختی مواجه بود. عباس دوران را که بیرون کرده بودند بعد از مدتی از او خواستند برگردد.

اتهام عباس برای اخراج چه بوده است؟

آن زمان این طور بود که فرض کنید اگر سروانی مانند عباس دوران می خواست سوار هواپیمایش شود، و می دید که شیشه کاناپی هواپیمایش کثیف است، به آن مأموری که باید شیشه را تمیز می کرد می گفت چرا تمیز نکرده‌ای؟ او با عباس درگیر می شد. حالا چون انقلاب پیروز شده و ارزش فرماندهی و درجه افسری پایین آمده، آن مأمور گزارش کرده بود که این خلبان آدم باخدایی نیست. با پیغمبر نیست. سپس شروع کرده به ایراد اعتقادی و ایدئولوژیک گرفتن. بعد کسانی که این گزارش‌ها را می خواندند، می گفتند ما این آدم را نمی خواهیم و او را بیرون بیندازید. یک چنین فضایی ایجاد شده بود و در نتیجه خیلی

برادرمان بود و در همه مهمانی‌ها حضور داشت. آدم لوطی و خیلی مهربانی بود.

علت اخراج ایشان از نیروی هوایی در اوایل انقلاب چه بوده است؟

می دانید بعد از پیروزی انقلاب اسلامی یک سری توطئه‌هایی در نیروی هوایی اتفاق افتاد. چرا که نیروی هوایی تنها نیروی یکپارچه‌ای بود که می توانست در مقابل دشمن خارجی بایستد. در آن برهه نظم و سازماندهی نیروی زمینی به هم ریخته بود. سازماندهی نیروی دریایی به هم ریخته بود. هیچ کدامشان نمی توانستند به اندازه توان و استعداد خودشان بجنگند. پادگان‌ها از سرباز خالی شده بود. برای این که درباره نیروی هوایی درست فکر نمی کردند، عباس دوران اخراج شد. گمان کرده بودند نیروی هوایی که شاه آن همه پول خرج سازماندهی آن کرده است، فقط یک هفته می تواند جلوی ارتش عراق را بگیرد. در حالی که این طور نبود. وقتی جنگ آغاز شد، این نیروی هوایی بود که جلوی پیشروی دشمن گرفت. به طور شبانه روز همه تأسیسات دشمن را بمباران کرد. گاهی که فرصت و آمادگی فراهم می شد، یگان‌های نیروی زمینی حرکت می کردند و جلوی دشمن می ایستادند.

اصلاً قبل از این که جنگ شروع شود، نیروی هوایی در کردستان درگیر شد. با وجودی که حضرت امام (ره) گفته بودند که ارتش باید بماند، ولی عده‌ای آمدند و گفتند نیروی هوایی باید منحل شود. چرا...؟ چون نیروی هوایی تنها نیروی بود که می توانست جلوی ارتش عراق بایستد. درهای کشور به سوی همه باز شده بود. تا دلت بخواهد ستون پنجمی به داخل کشور نفوذ کرده بود. جاسوس فراوان آمده بود. گروهک‌هایی هم مثل منافقین خلق و حزب توده فعال بودند و با ایده‌هایی خاص به خارج گزارش

کردم... اما تأیید نمی کردم... چرا...؟ برای این که خلبان باید مطابق آئین نامه‌های مکتوب و دستور العمل‌ها کار کند.

با توجه به مصدومیت عباس، نیروی هوایی بر اساس چه ملاکی او را برای خلبانی و پرواز نگه داشت؟

در حقیقت خلبان موجود بسیار ارزشمندی است. خلبان باید هفت سال هشت سال آموزش‌های گرانها و پر هزینه ببیند تا بتواند یک مأموریت جنگی انجام دهد. خلبانی که دو سه سال آموزش می بیند، اما نمی تواند مأموریت جنگی انجام دهد، خلبان نیست. درست است که در پای عباس دوران پلاتین کار گذاشته بودند، اما از نظر پرواز مشکلی نداشت و بخش پزشکی نیروی هوایی تأیید کرده بود. بخشی به نام پزشکی هوایی داریم که تأیید کرده بود که عباس می تواند پرواز کند. با آن پلاتینی که در پای او کار گذاشته بودند، اشکالی به وجود نمی آمد.

● عباس آدم لوطی مسلک بود.
● من فقط با عباس در پرواز
● نبودم. همه ما خلبان‌ها در
رفت و آمدهای خانوادگی با هم
منسجم و دوست صمیمی بودیم.
هر هفته یکبار مهمانی خانه یک
خلبان بود. عباس هم با وجودی
که مجرد بود ولی دعوت می شد.
چون مثل برادرمان بود... مثل
پسرمان بود... هرگز میان او و
دیگران تفاوتی وجود نداشت

سانحه تصادف رانندگی عباس چند سال قبل از جنگ اتفاق افتاد؟

حدود سه سال قبل از جنگ بود.

شخصیت شهید عباس دوران و رفتار و اخلاق او را چه گونه دیدید؟

عباس آدم لوطی مسلک بود. واقعا هم لوطی مسلک بود. من فقط با عباس در پرواز نبودم. همه ما خلبان‌ها در رفت و آمدهای خانوادگی با هم منسجم بودیم. همه با هم دوست صمیمی بودیم. هر هفته یا دو هفته یکبار مهمانی خانه یک خلبان بود. عباس دوران هم با وجودی که مجرد بود ولی دعوت می شد. چون مثل برادرمان بود... مثل پسرمان بود... هرگز میان او و دیگران تفاوتی وجود نداشت. همه آدم‌های بسیار مهربانی با یکدیگر بودند. چون ما خلبان‌ها در طول سال‌های خدمت نمی توانستیم به مرخصی برویم و با خانواده‌ها و خواهران و برادران خود دیدار کنیم، هر چند مدت یکبار دور هم جمع می شدیم. عباس هم که مدت‌ها با او زندگی کردیم مثل

بوده و ما برای عراق طرح‌هایی تدارک می‌دیدیم. قبل از پیروزی انقلاب اسلامی طرحی به نام طرح زاگرس داشتیم که بعد از پیروزی انقلاب یا حدود چهار پنج ماه قبل از جنگ تغییراتی در آن داده شد و بنام طرح البرز شناخته شد. در استراتژی طرح زاگرس نوشته شده بود که ما باید در آسمان عراق با دشمن درگیر شویم. نیروی زمینی هم طرحی به نام ابو مسلم خراسانی داشت که در آن نوشته شده بود، نیروی زمینی باید در داخل خاک عراق با دشمن درگیر شود، و نه این که جنگ را به داخل کشور بکشاند.

ولی در طرح البرز نوشته شده بود که به علت جو سیاسی حاکم بر کشور، نیروی هوایی جمهوری اسلامی ایران اجازه پیش دستی در مقابل حملات عراق را ندارد. این به این معناست که خلبان نیروی هوایی باید منتظر بماند که هر وقت مطمئن شد که عراق حمله کرد، اگر در آسمان باشد تیک آف کند.

بازنگری شرایط بعد از پیروزی انقلاب اسلامی نشان می‌دهد که حمله عراق به جمهوری اسلامی ایران و وقوع جنگ قطعی بود. آیا نیروی هوایی در فکر دفاع بر نیامده بود؟

چرا، همه در فکر دفاع در مقابل ارتش عراق بودند. همه در فکر بودند که اطلاعات از کجا به مقام‌های بلند پایه کشور می‌رسید. همه اطلاعات از طریق نیروی هوایی می‌رسید. نیروی هوایی عکس‌های هوایی می‌گرفت و در اختیار مسئولان قرار می‌داد. ارتش عراق از تاریخ اول فروردین سال ۱۳۵۸ تا روز اول جنگ در روز ۱۳۵۹/۶/۳۱ به تعداد ۶۳۷ مورد تجاوز دریایی زمینی و هوایی به ایران داشته است. اسناد و سوابق همه این تجاوزگری‌ها در سازمان ملل متحد موجود است. شکایت‌هایی که وزارت امور خارجه به سازمان ملل کرده است به جای خود. ولی ما خلبانان موظف بودیم اگر هواپیمایی وارد کشور می‌شد، جلوی آن را بگیریم و این کار را می‌کردیم. در کردستان وقتی آقای مصطفی چمران در پناه در محاصره قرار گرفت، بمباران‌های نیروی هوایی بود که ایشان را نجات داد. عناصر حزب دمکرات کردستان و اتحادیه میهنی و حزب کومله را از شهرهای کردستان دور کردیم تا هواپیمای سی ۱۳۰ به زمین نشست و آقای چمران را برداشت و رفت.

یعنی فرماندهان ارتش قبل از آغاز تهاجم عراق به فکر اقدام بازدارنده و پیش دستی نبودند؟

اگر چه حضرت امام (ره) گفته بودند که ارتش باید بماند، اما کسانی هم بودند که می‌گفتند ما باید کاری کنیم که این ارتش از درون فرو پاشد، تا ما برنامه‌ها و سیستم خودمان را پیاده کنیم.

در شرایطی که نیروی زمینی باید در کنار مرز حضور داشته باشد، در حالت بلا تکلیفی در



روزی به ما مأموریت داده شد پتروشیمی الزبیر را بزنیم. من درجه سرگردی داشتم و مسئول دسته پروازی بودم و عباس درجه سروانی داشت و خیلی به من احترام می‌گذاشت. قرار گذاشتیم در ارتفاع ۳۰ تا ۴۰ پایی پرواز کنیم، ولی عباس دوران در ارتفاع پانصد پایی پرواز کرد. منظورش این بود که من از رادارهای دشمن نمی‌ترسم

وحدت فرماندهی، در آن‌سند در صفره جویی در وقت، اینها همه بخشی از اصول متعارف جنگ هستند.

اما عباس زیاد به این مسائل علاقه نداشت و من هم هنگام پرواز عملیاتی چیزی به او نگفتم. وقتی در پایگاه پایین آمدیم از عباس پرسیدم: چرا در ارتفاع بالا می‌پردیدی؟

گفت: من زیاد آمیدی به این سیستم‌ها ندارم. پرسیدم: اگر ما را روی هدف زند چکار باید بکنیم.

گفت: من به خلبان کابین عقب می‌گویم ایجکت نمی‌کنم. اگر خودش دوست دارد بیرون بپرد، به تنهایی ایجکت کند.

این داستان نشان می‌دهد که عباس دوران خلبان بسیار شجاع و دلیری بود. آدمی بود که از عزیمت به مأموریت نمی‌ترسید. از دشمن هم نمی‌هراسید. ضمن این که اصلاً ترسی در وجود او نبود.

حال که به موضوع غافلگیری اشاره کردید به نظر شما دولت ایران در جنگ غافلگیر نشد؟

در طول تاریخ گذشته همیشه دشمن ما عراق

افراد را پاکسازی و بیرون کردند. به هر حال جنگ شروع شد و عباس دوران را برگرداندند، و او کار عملیات جنگی را شروع کرد. پروازهای مقدماتی را انجام داد و وارد جنگ شد، و خیلی دلاورانه و مردانه جنگید و سرانجام به درجه شهادت نایل آمد.

در چارچوب تک فروندی یا دسته‌ای با عباس دوران پرواز داشتید؟ اگر خاطراتی در این زمینه دارید بفرمایید...

روزی به ما مأموریت داده شد پالایشگاه الزبیر یا پتروشیمی الزبیر را بزنیم. الان درست خاطر من نیست. البته هر دو موقعیت را زدیم. من درجه سرگردی داشتم و مسئول دسته پروازی بودم. عباس درجه سروانی داشت و خیلی مرا قبول داشت و به من احترام می‌گذاشت.

با خلبانان قرار گذاشتیم که در ارتفاع ۳۰ تا ۴۰ پایی پرواز کنیم، ولی عباس دوران در ارتفاع پانصد پایی در حال پرواز بود. منظور عباس این بود که من از رادارهای دشمن نمی‌ترسم. من هم هنگام پرواز نمی‌توانستم با سیستم رادیویی به او بگویم بیا پایین. چون وقتی دکمه سیستم رادیویی را فشار می‌دهیم بلافاصله عقربه دشمن بر می‌گردد، و می‌فهمد ما کجا هستیم و در چند دقیقه آینده کجا خواهیم بود. لذا من که در کف زمین و در حدود ۳۰ پا تا ۴۰ پا پرواز می‌کردم از تماس با عباس خودداری کردم تا رادارهای دشمن موقعیت ما را شناسایی نکنند.

شاید عباس با خود می‌اندیشید که نیازی نیست این اندازه نزدیک زمین پرواز کنیم. شاید او این طور فکر می‌کرد که رادارهای پیشرفته دشمن همه ما را می‌بینند. اما من این مسائل را قبول نداشتم. ببینید همیشه غافلگیری یکی از اصول جنگ است. می‌دانستم اگر دشمن را غافلگیر کنیم نتیجه بهتری خواهیم داشت. غافلگیری در

خیر، عباس در سال ۱۳۶۰ برای آخرین بار از پایگاه بوشهر به همدان منتقل شد. این نقل و انتقال‌ها در ارتباط با راهکاری بود که خلبان‌ها برای مدت طولانی در یک پایگاه نمانند. چون واقعا برای آن‌ها مشکل شده بود. این جا به جایی‌ها بیشتر برای کسب تجربه صورت می‌گرفت. کسب تجربه خیلی مهم بود. زمانی که فرمانده گردان بودم ملاحظه می‌کردم وقتی بچه‌های خلبان دور هم می‌نشستند، به مرور زمان صحبت‌های آن‌ها خسته کننده می‌شد.

معمولا اطلاعات مورد نیاز برای عملیات نیروی هوایی به چه صورت تأمین می‌شده است؟

ببینید، وقتی حکومت پهلوی سرنگون شد سیستم‌های اطلاعاتی رژیم گذشته مهمترین هدف برای انقلابیون شده بودند. شما یادتان هست که ساواک چه قدر برای مردم وحشت آور بود. وقتی حکومت پهلوی سرنگون شد، خبرنگاران تلویزیونی زیر زمین‌ها را نشان می‌دادند و می‌گفتند که ساواک مردم را در این زیر زمین‌ها شکنجه می‌داده است. دیدن این صحنه‌ها از بعد تبلیغاتی خیلی برای مردم مهم بود. ولی از بعد سوابق کار اطلاعاتی هم خیلی مهم بود. ما هر چه آدم اطلاعاتی در عراق داشتیم سوخته بودند. بر عکس بعد از انقلاب درهای کشور باز شده بود و عراق هر اندازه توانسته بود آدم (جاسوس) فرستاده بود.

به یاد دارم در سال ۱۳۴۸ افسر جوان نیروی هوایی بودم. در آن زمان فرمانده پایگاه مهرآباد سرهنگ کامیابی پور بود که بعد از مدتی به معاونت عملیات پدافند هوایی نیروی هوایی منصوب شد. ایشان در ارتباط با اجرای قرارداد ۱۹۷۵ الجزیره همراه هیئتی به عراق سفر کرد. همچنین از عراق هم هیئتی به ایران آمد. ولی ما با آن‌ها ارتباط نداشتیم. سرهنگ کامیابی پور پس از بازگشت به ایران برای ما یک جلسه توجیهی گذاشت و نتایج این سفر را تشریح کرد که شیلترشان (پناهگاه هواپیما) چه گونه است. هواپیماهای شان از چه نوعی هستند. فرماندهانشان چگونه هستند.

می‌دانید که ارتش بعث عراق ارتش بی هویتی است. ارتش عراق ارتشی است که از سال ۱۹۲۰ تشکیل شده است. این گونه نبوده که چهار هزار سال سابقه داشته باشد. ابو مسلم خراسانی، جلال الدین خوارزمشاه، نادر شاه افشار، شاه عباس صفوی، آذر برزین تا برسد به شهید ستاری، شهید صیاد شیرازی، شهید ظهیر نژاد، کهنمویی و بایندر. اینها فرماندهان ارتشی بودند که پیشینه چند هزار ساله دارد. در حالی که ارتش عراق از ۱۹۲۰ شکل گرفته است.

اصلا تا یک قرن پیش کشوری به نام عراق وجود نداشته و سرزمین بین النهرین همواره

هویت سپاه پاسداران انقلاب اسلامی به این معنا است که اگر انقلاب اسلامی در هر جای دنیا دچار اشکال شود، سپاه پاسداران می‌تواند به آن جا برود و دخالت کند. اما وظیفه ارتش جمهوری اسلامی ایران که در قانون اساسی تصریح شده حفظ حدود و ثغور کشور است. یعنی اگر در جایی در حدود و ثغور کشور خللی به وجود آمد، مسئولیت آن به عهده ارتش است

برنامه ریزی کنند، و قانون اساسی را به تصویب برسانند. در طول یک سال و نیم بعد از پیروزی انقلاب اسلامی کارهای خیلی بزرگی تحقق یافت. کارهای بزرگی برای نظم امور کشور به عمل آمد. اما ارتش به هر حال همان نابسامانی‌ها را داشت و واقعا کمر فرماندهی در ارتش شکسته شده بود. این نابسامانی در جاهای دیگر هم وجود داشت، اما مسئولیت آن‌ها به اندازه ارتش خیلی مهم نبود.

به طور مثال نیروی هوایی در کردستان قبل از آغاز جنگ خیلی جنگیده است. ما حساب کردیم در یک مقطع، قبل از تیرماه ۱۳۵۹ در کردستان ۲۲۷ سورتی بمباران داشتیم. از نیمه دوم سال ۱۳۵۸ تا نیمه اول ۱۳۵۹ حدود ۲۲۷ پرواز بمباران داشتیم. همچنین بیش از ۹۷۰ پرواز دفاع هوایی داشتیم.

خلبان در این تعداد پرواز دفاعی جلوی چه کسی بلند می‌شده است؟ خب معلوم است که جلوی هواپیماهای عراقی بلند می‌شده است. اینها از اول جنگ قصد داشتند خوزستان را از کشور جدا کنند. همه فرماندهان ارتش، چه فرمانده نیروی هوایی چه فرمانده نیروی زمینی چه فرمانده نیروی دریایی، سیستم‌های اطلاعاتی شان به ستاد ارتش گزارش دادند که عراق در حال آماده شدن برای تجاوز به کشورمان است. آن گاه دستور طرح البرز برای نیروی هوایی، دستور طرح ابوذر برای نیروی زمینی و دستور طرح ذوالفقار برای نیروی دریایی را صادر کردند که وقتی جنگ شد بر اساس آن دستورات جنگیدیم. غیر از پایگاه شکاری بوشهر در پایگاه دیگری هم با شهید عباس دوران همکاری رزمی داشتید؟

پادگان‌ها بسر می‌برد. موقعی که ما گزارش دادیم که ۴۰۰ دستگاه تانک را در غرب سیف سعد و در تنگه آبدانان شمارش کرده‌ایم. وقتی گزارش می‌دادیم که فلان لشکر عراق در فلان منطقه مرزی مستقر شده است، بالاخره ارتش باید اقدامی بکند اما اجازه نداشت.

به طور تأکید در ارتش و نیروهای گارد و نیروی هوایی فرماندهان سرشناسی وجود داشتند که مخالف رژیم شاهنشاهی و بسیاری از آنان زندانی بودند. منظورم این است که ارتش یکپارچه طاغوتی نبود...

برای همین هم امام (ره) فرمود که ارتش باید بماند.

چه قدر زمان طول کشید که انسجام کامل در ارتش بوجود آمد؟

به دلیل این که نیروی دیگری به نام سپاه پاسداران انقلاب اسلامی با تعریف جداگانه‌ای در کنار ارتش شکل گرفت، روند سازماندهی ارتش با سرعت آغاز گردید. هویت سپاه پاسداران انقلاب اسلامی به این معنا است که اگر انقلاب اسلامی در هر جای دنیا دچار اشکال شود، سپاه پاسداران می‌تواند به آن جا برود و دخالت کند. اما وظیفه ارتش جمهوری اسلامی ایران که در قانون اساسی تصریح شده حفظ حدود و ثغور کشور است. یعنی اگر در جایی در حدود و ثغور کشور خللی به وجود آمد، مسئولیت آن به عهده ارتش است. همه این مسائل در قانون اساسی آمده است. بلند پایگان کشور تا زمانی که جنگ شد فرصت کوتاهی داشتند تا انتخابات قانونگذاری را



تابع ایران بوده است...

درست است. در زمان نادرشاه، در زمان صفویه، در زمان ساسانی‌ها. بعد از انوشیروان فرماندهای به نام هومرز وجود داشته که بغداد پایتخت حکومت او بوده است. ما در طول تاریخ ۲۵ جنگ تمام عیار با عراق داشته‌ایم که جنگ تحمیلی، بیست و پنجمین این جنگ‌ها بوده که با موشک و توپخانه و هواپیما سروکار داشته است. طولانی شدن این جنگ نشانگر توانایی ارتش جمهوری اسلامی ایران بوده است. تا مرحله دوم عملیات بیت المقدس توانستیم به طور کامل عراق از مرزهای خود بیرون کنیم. شاید نیروهای عراقی در مناطقی همچون قصر شیرین بودند. اما در جاهای دیگر همچون محور سومار ما جلو بودیم. اصولاً استراتژی ارتش بیرون راندن ارتش عراق از کشور بود.

به هر حال حضرت امام (ره) در طول فرماندهی‌شان چند مطلب جالب فرموده‌اند. یکی این که به خلبان‌ها سلام برسانید و بگویید به غیر نظامیان کاری نداشته باشند. این سخن خیلی زیباست. برای همین است که مجتهد مسلم واقعا می‌تواند فرمانده ارتش شود. متأسفانه بیشترین شکست‌ها را زمانی خوردیم که بنی صدر ادعا می‌کرد من فرمانده ارتش و فرمانده کل قوا هستم. ارتش آن موقع خیلی صدمه خورد.

بفرمایید که شهید عباس دوران و دیگر خلبانان شهید چه نمادی را برای نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران تشکیل می‌دهند؟

شهید دوران، شهید یاسینی، شهید بابایی، شهید خلعتبری همه خلبانان خیلی خوبی بودند. حسین خلعتبری خلبان خیلی خوبی بود. او تا موقعی که در پایگاه بوشهر بود در کابین عقب پرواز می‌کرد. کمک خلبان ماهری در عملیات مروارید بود. سروان بختیاری یا شهید یاسینی واقعا از بزرگان جنگ هستند. اینها خلبان‌هایی بودند که پرواز بیشتری داشتند. جان‌شان را کف دستشان قرار دادند، و جانبازی و جانفشانی کردند.

عباس دوران آدمی بسیار شجاع و دل‌دار بود، و خدا هم او را کمک کرد. در دو سال آخر مدام به مأموریت می‌رفت و تعداد مأموریت‌های او از دیگر خلبانان بالاتر بود. سرانجام واقعا اسوه و اسطوره جنگ شد. اگر فرمانده‌ای می‌خواست خلبانی را مثال بزند عباس دوران را مثال می‌زد.

هواپیماهای شناسایی خفشار نمی‌توانستند اطلاعات جمع‌آوری کنند؟

نمی‌توانستند. «دو صد من استخوان

● حضرت امام (ره) در طول فرماندهی‌شان چند مطلب جالب فرموده‌اند. یکی این که به خلبان‌ها سلام برسانید و بگویید به غیر نظامیان کاری نداشته باشند. این سخن خیلی زیباست. برای همین است که مجتهد مسلم واقعا می‌تواند فرمانده ارتش شود. متأسفانه بیشترین شکست‌ها را زمانی خوردیم که بنی صدر ادعا می‌کرد من فرمانده کل قوا هستم

خواهد که صد من بار بردارد». از سیستم اطلاعاتی ما آدم‌های پخته بیرون رفته بودند. برای من تعریف کردند که آقای همافری همراه هیئت به چین می‌رود. از هواپیما که پایین می‌آید صدای موتور دیزلی مولد برق می‌شنود و به چینی‌ها می‌گوید که این موتور اشکال دارد.

چینی‌ها از او می‌پرسند: تخصص شما چیست؟ می‌گوید: من متخصص موتور دیزلی هستم. می‌پرسند: شما چه گونه آگاه شدید که موتور اشکال دارد؟

می‌گوید: از دود موتور فهمیدم که اشکال دارد. بعد آن همافری را که تا سطح کاردانی تحصیل کرده می‌برند و از تخصص او استفاده می‌کنند. شاید دکترای افتخاری هم به او داده باشند. نیروی هوایی در همه جای کشور پیشگام و کارآمد بود.



فرض کنید در حمل و نقل سازه‌های سنگین، مثل لوله‌های دودکش نیروگاه‌های گازی که نمی‌دانم چند تن است، و حجم آن به اندازه این ساختمان است، به وسیله شرکت بخش خصوصی بچه‌های سابق نیروی هوایی جا به جا می‌شوند.

در سال ۱۳۵۰ وقتی پایگاه نیروی هوایی در بوشهر تأسیس شد، آن زمان بوشهر دهکده هم نبود. ولی نیروی هوایی برای مردم بوشهر اتوبان کشید و خیابان‌ها را آسفالت کرد. ارتش هم این گونه بود. ارتش هر جا می‌رفت آبادانی در پی داشت. فرض کنید در آن زمانی که من سرگرد بودم، ماهواره‌ای در آسمان نبود که بگردد و من ندانم به چه کسی تعلق دارد، و در کدام مدار است؟ واقعا کار نیروی هوایی خیلی حرفه‌ای و درست بود.

خلبانان غیور نیروی هوایی شاهکارهای زیادی در طول جنگ تحمیلی داشته‌اند. حمله به پایگاه الولید یا مجتمع پایگاه‌های (۳ - H) در مرز عراق با اردن یکی از این شاهکارهاست. این عملیات چه گونه طرح ریزی و به مورد اجرا گذاشت شد؟

البته خلبان بدون فرمانده نمی‌تواند مؤثر باشد. من در آن زمان جزء گروه طرح‌های استراتژیک بودم. «اچ - ۳» بر این منوال انجام شد که وقتی به عرض امام (ره) رساندند که اگر هواپیماهای دپویی عراق را بزنیم چند فایده دارد. یکی این که ارتش اسرائیل که هر روز ما را تهدید به انهدام نیروگاه هسته‌ای بوشهر می‌کند، اگر این مأموریت در کنار خاک خودشان انجام شود، تهدیداتش را متوقف می‌کند. یعنی این عملیات علاوه بر انهدام بخش مهمی از نیروی هوایی دشمن یعنی، بازتاب استراتژیک هم داشت.

جریان پرواز عباس دوران برای برهم زدن کنفرانس سران غیر متعدها از این قرار است. رئیس من مرحوم سرتیپ خلبان مهدی دادبی که جانشین معاون عملیات بود و به جبهه زمینی جنوب رفته بود تا آن جا را کنترل کند، با من تماس گرفت و گفت: فرمانده نیرو کسی را می‌خواهد که برود و بغداد را بزند.

گفتم: بغداد شهر است و این اقدام بر خلاف مقررات ژنو است.

دادبی گفت: قرار است در آن جا کنفرانس سران غیر متعدها برگزار شود. می‌خواهیم آن جا را بزنیم تا خبرنگاران بین‌المللی بتوانند از هتل‌های محل اقامت‌شان عکس بگیرند. چون صدام گفته که دفاع بغداد مثل دفاع موشکی مسکو است.

گفتم: پالایشگاه و مخازن الودره به بغداد چسبیده است. اگر آن جا را بزنند خیلی

دود می‌کند.

مرحوم دادپی با فرمانده نیرو دیدار کرد و ایشان گفته بود پالایشگاه دوره هدف خیلی خوبی است و طراحی کنید.

ما طراحی کردیم که چهار فروند هواپیما پالایشگاه را بزنند. دو فروند دیگر مخازن را بزنند و دو فروند لوله‌های انتقال نفت را بزنند. همچنین اتاق کنترل را که نزدیک تأسیسات قرار دارد بزنند. چهار فروند هواپیما هم قبل از اینها بروند و با موشک‌های ماوریک پایگاه‌های موشکی سام ۶ و سام ۳ و سام ۲ در کنار بغداد را بزنند. در مورد ضد هوایی هم پیش بینی کرده بودیم کسی زیر ارتفاع چهار هزار و پانصد پا پایین نیاید. بر اساس این طرح باید دو فروند هواپیمای «اف - ۱۴» در آسمان داخل خاک عراق هواپیماهای حمله کننده را همراهی کنند. دو فروند هواپیمای رزرو هم در کنار مرز درکنار دو فروند هواپیماهای تانکر سوخت رسان می‌مانند. یک فروند هواپیمای خفاش می‌خواستیم. همچنین یک سری عملیات پشتیبانی رزمی، و یک سری هلیکوپترهای هوانیروز برای جست و جوی نجات هم می‌خواستیم. تا اگر خلبانی بیرون پرید به کمک او بشتابند. اگر در داخل خاک عراق بیرون پرید دور بزنند. اگر کسی نزدیک شد تیر بزنند تا هلیکوپتر خلبانان سانحه دیده را بردارد. وقتی طراحی کردیم و به فرمانده نیرو ارائه دادیم، ایشان گفت: من فقط دو تا جنگنده می‌خواهم که برود بزند و برگردد.

به هر حال دستور بود که باید دو فروند بروند و عملیات را انجام دهند. وقتی طرح را به پایگاه همدان ابلاغ کردیم، آن‌ها هم سه فروند هواپیما انتخاب کردند که یک هواپیما رزرو باشد. یکی از هواپیماها روی بانده مشکل پیدا کرد و از پرواز منصرف شد.

پیرامون پالایشگاه دوره خاکریز زده بودند و روی

خاکریز توپ‌های ضد هوایی کار گذاشته بودند. هواپیماهای عباس دوران و محمود اسکندری که روی ارتفاع پنجاه پا پرواز می‌کردند تا بمب‌ها عمل کنند. بهترین طعمه برای توپ‌های ضد هوایی دشمن شده بودند. هواپیمای عباس را زده بودند و خلبان کابین عقب او منصور کاظمیان بیرون پریده بود. هواپیمای محمود اسکندری داغون شده بود. اگر هر خلبان دیگری غیر از محمود اسکندری بود نمی‌توانست حتی پایگاه همدان را پیدا کند، چه برسد که هواپیما را به زمین بنشانند.

این مأموریت انجام شد و ما پیش بینی کرده بودیم که هفتاد و پنج درصد تلفات می‌دهیم. یک فروند هواپیما از دست رفت، و هواپیمای دیگر به میزان ۲۵ درصد آسیب دید. یک خلبان از دست رفت و یک خلبان اسیر شد. ولی موفقیت و دستاوردهای عملیات در این بود که اولاً: از روی بغداد رد شدند، و در نتیجه خبرنگاران خارجی که در هتل‌ها مستقر بودند آگاه شدند که بغداد نا امن است. گزارش‌های هشدار دهنده دادند که بغداد امن نیست. ثانیاً: آقای ولایتی که در آن موقع وزیر امور خارجه بود هر کاری کرده بود نتوانست محل برگزاری اجلاس را جا به جا کند. وقتی شهید عباس دوران رفت و پالایشگاه را زد،

عباس دوران آدمی بسیار شجاع و دل دار بود، و خدا هم او را کمک کرد. در دو سال آخر حیات مدام به مأموریت می‌رفت و تعداد مأموریت‌های او از دیگر خلبانان بالاتر بود. واقعا اسوه و اسطوره جنگ شد. اگر فرمانده‌ای می‌خواست خلبانی را مثال بزند عباس دوران را مثال می‌زد

همه به این نتیجه رسیدند که این جا نمی‌شود کنفرانس برگزار کرد.

امیر با توجه به این که پالایشگاه دوره در جنوب شرقی بغداد واقع شده است چرا خلبانان ابتدا از آسمان بغداد گذشتند و از سمت غرب به پالایشگاه حمله کردند. نمی‌توانستند از سمت شرق شیرجه بزنند و عمل بمباران را انجام دهند؟

فرض کنیم اگر شما عراق باشید و دشمن تان ایران باشد، و پالایشگاه دوره در شرق بغداد قرار گرفته باشد. در این حال باید همه لوله‌های توپ ضد هوایی را به سمت انتظار، یعنی به سمت ایران بگیرید. این گونه معمول است که هر توپ و هر موشکی باید به سمت انتظار نشانه گیری شود. یک سیکتوری دارد که می‌گوید امکان دارد از این سیکتور به من حمله شود. در پایگاه همدان برنامه ریزی کرده بودند که خلبانان بروند و از پشت سر بزنند. از سمت انتظار توپخانه‌ها برخوردار نداشته باشند. در نتیجه از آسمان بغداد عبور می‌کنند، و پالایشگاه را می‌زنند که در آن لحظه هواپیمای عباس دوران مورد اصابت موشک دشمن قرار می‌گیرد.

این طرح که به تصویب و امضای مستقیم فرمانده نیرو در تهران رسیده بود در پایگاه همدان تعدیلاتی روی آن صورت نگرفت؟

خیر. به طرحی که در مرکز فرماندهی در تهران به تصویب رسید کار استراتژیک گفته می‌شود. ولی آن چه در همدان به مورد اجرا گذاشته شد، دیگر طرح تاکتیکی است. فرمانده نیرو فقط به دو فروند اجازه پرواز داده بود. در همدان نمی‌توانستند کار دیگری انجام دهند.

شما به عنوان طراح عملیات هوایی، شهادت عباس دوران را که به جا به جایی محل برگزاری کنفرانس غیر متعهدانه منجر شد چه گونه ارزیابی می‌کنید.

اگر عباس دوران این کار را نکرده بود، اما به پاس خدماتی که در گذشته در جنگ انجام داده بود استحقاق هرگونه تشویق و تقدیر را داشت. حتی اگر این مأموریت را انجام نداده بود. حتی اگر شهید نشده بود، مستحق همه چیز بود. واقعا مستحق همه چیز بود. ولی به هر حال این اتفاق روی داد و عباس در تاریخ دوران دفاع مقدس جاودان ماند.

امیر در یک جمله عباس را چگونه توصیف می‌کنید؟

عباس برای من مثل یک برادر کوچک بود. چون در زمان جنگ در مدت کوتاهی فرمانده گردان او بودم خیلی او را دوست داشتم. مثل برادری بود که آرام و قرار نداشت. عباس مردی بسیار شجاع و دل‌آور بود. زبان من از توصیف دل‌آوری عباس قاصر است. ■





درستی

سرهنگ خلبان نصرت الله عبد اللهی فرد یکی از پیشکسوتان ارشد نیروی هوایی است که از سال ۱۳۳۷ به این نیروی قدرتمند پیوسته و با هواپیماهای «اف - ۸۶» و «اکروجت» و شکاری‌های فانتوم «اف - ۵» و «اف - ۴» پرواز کرده است. سمت‌های ایشان به تدریج فرماندهی گردان‌های تاکتیکی پروازی، معاونت عملیاتی پایگاه هوایی شیراز، جانشین پایگاه هوایی مهرآباد، فرمانده پایگاه هوایی اصفهان بوده است. سرهنگ عبد اللهی فرد چند سال در دوره‌های آموزشی فرماندهی ستادی حضور داشته و مدتی هم در گردان آموزشی نیروی هوایی، خلبانان کابین‌های جلو و عقب هواپیماهای شکاری فانتوم را آموزش می‌داده است. خبرنگار شاهد باران با توجه به سوابق دیرینه این پیشکسوت نیروی هوایی و شناختی که از شهید سرلشکر عباس دوران دارد به پای گفت و گو با ایشان نشست که با هم می‌خوانیم:

عباس از خلبانان شجاع و جسور نیروی هوایی بود

بازگویی جایگاه شهید و فرهنگ شهادت در گفت و گو با

سرهنگ خلبان نصرت الله عبد اللهی فرد استاد پیشین خلبانی نیروی هوایی و هم‌رمز شهید

می‌گیرد تا زمانی که به مسابقه رفت بتواند این فنون را به کار ببرد. حال این کشتی گیر می‌تواند ایرانی باشد یا از هر کشور دیگری باشد. باید برای برنده شدن مبارزه کند.

لذا ما هم در خلبانی برای بُرد و پیروزی مبارزه می‌کنیم. تمام تمرین‌ها برای روز نهایی است. ما به خلبانان تمرین نمی‌دهیم که بروید نمایش بدهید و بگویید ما خلبانیم. تمام تمرین‌های کنونی هزینه آن زمان است. کلا ارتش هرکاری را که انجام می‌دهد برای روز مبادا، یعنی برای روز جنگ می‌کند. پس تمام تمرین‌ها برای آن روز خلاصه می‌شود. آنچه که ما آموزش دادیم برای روز مبادا بود.

سوال شما این بود که چه طور شد این خلبانان بعد از انقلاب توانستند خودشان را متحول کنند و جنگجو شوند. از شروع انقلاب تا شروع جنگ چند سال طول کشید. جناب شهید دوران و جناب شهید بابائی و سایر خلبانان ما سالیان سال تمرین می‌کنند. نمی‌توانیم یک محصل را بگیریم، یک دانشجو را بیاوریم در ظرف یک سال به او آموزش تاکتیکی بدهیم و از او یک خلبان به وجود بیاوریم. اصلاً در میدان جنگ این طوری نیست. هیچ خلبان استخدام شده در دوران انقلاب در جنگ شرکت نکرد. همه خلبان‌های دوران دفاع مقدس از دوره‌های قبل از انقلاب بودند. آموزش دیده‌های آن زمان بودند. بنابر این ارتش در هر زمانی و در هر مملکتی خود را برای دشمن آماده می‌کند. پس همه این آمادگی‌ها به زمان قبل از انقلاب باز می‌گردد که همه فرماندهان، مدرسین و معلمین انجام دادند تا این خلبان‌ها را و نیروی هوایی را بسازند تا بتوانند در زمانی که تجاوزی روی می‌دهد، از کشور دفاع کنند.

عباس دوران یکی از خلبان‌هایی بود که از شجاعت و جسارت بسیار بالایی برخوردار بودند. من نمی‌توانم متمایز کنم عباس در چه چیزی از دیگران برتری داشت. ممکن است یک خلبان دستش یا زبانش قویتر است، یک خلبان دانش بالاتری دارد. ولی همه آن‌ها خلبانانی بودند که صد در صد مورد قبول بودند و نمره‌های بسیار بالا می‌گرفتند

زمانی به نیروی هوایی پیوستند که اصلاً بحث جنگ مطرح نبود. این خلبانان غیور و جان بر کف چگونه توانستند تکامل پیدا کنند و در برابر تجاوز جاناانه مقاومت نمایند؟

در مراحل اولیه آموزش پروازی که افراد می‌آیند خلبان بشوند، و بعد که خلبان شدند، مثل دانشجویانی هستند که تازه از دانشگاه فارغ التحصیل شده‌اند. حالا یک فرد باید به قدری کار کند، تا به مرور زمان بتواند در رمز و رموزهای پروازی تاکتیکی در تمام سیستم‌ها مهارت کسب کند، و این چند سال طول می‌کشد. همه این خلبانان که در دوران قبل از پیروزی انقلاب اسلامی آموزش‌های جنگی دیده‌اند، ما به آن‌ها می‌گوییم خلبان شکاری. اگر ما به آن‌ها آموزش تاکتیکی می‌دهیم تاکتیکی را تمرین میکنیم برای این که در زمانی که با دشمن روبرو شدند این اعمال را به کار ببرد. درست مثل یک کشتی گیر است که روی تشک با مربی خود فنون کشتی را یاد

مدتی با شهید عباس دوران همکاری نزدیک داشتید. بفرمایید که شخصیت ایشان را چگونه یافتید؟

زمانی که عباس دوران به تازگی فارغ التحصیل شده بود و درجه ستوانی داشت، من فرمانده گردان او بودم. عباس مدتی هم در گردان آموزشی و تاکتیکی با من کار کرد. در حقیقت یکی از افتخارات من این است که همه خلبان‌هایی که در گردان من حضور داشتند، از شجاعت و جسارت بسیار بالایی برخوردار بودند. من هم از حضور آن‌ها خیلی لذت می‌بردم. شهید دوران از زمان پیش از پیروزی انقلاب اسلامی در گردانی که من فرمانده آن بودم، هم در پایگاه تهران و هم در پایگاه شهید نوژه همدان با ایشان بودم. اما از وقتی که از همدان به قسمت عملیات پایگاه‌های دیگری منتقل شدم ارتباط‌مان از هم‌کدیگر قطع شد.

همیشه تلاش می‌کردم خلبان‌ها را با روحیه جوانی و با نشاط نگه دارم. من با خشونت با آن‌ها رفتار نمی‌کردم. بچه‌های گردان من خیلی آزاد بودند. خوب پرواز می‌کردند، و از جسارت آن‌ها خوشم می‌آمد. فراموش نکنم که در واحد من هرگز سانحه نداشتیم. چون خلبان‌های خوبی داشتیم و عباس دوران هم یکی از آن‌ها بود. نمی‌توانم متمایز کنم که عباس در چه چیزی از دیگران برتری داشت. ممکن است یک خلبان قدش بلندتر باشد. یک خلبان دستش یا زبانش قویتر است یک خلبان دانش بالاتری دارد. ولی همه آن‌ها خلبانانی بودند که صد در صد مورد قبول بودند و نمره‌های بسیار بالا می‌گرفتند.

امثال عباس دوران و عباس بابائی و دیگران

■ تقدیم گواهینامه خلبانی به شهید دوران در پایان دوره آموزشی



برای مقابله با دشمن در زمان جنگ چه آموزش‌هایی به خلبانان می‌دهید؟

در مرحله دوره آموزشی، حرکات ما همیشه آموزش فنون تاکتیکی به خلبان‌های نیروی هوایی، برای روز مبادا که به آن اشاره کردم. هدف همه تاکتیک‌ها و فرم‌هایی که آموزش داده می‌شود، بالا بردن درجه مهارت خلبانان است تا در مراحل آینده بتوانند از پس مواردی که به آنان تدریس شده برآیند. ما هیچ آموزشی برای تفریح نمی‌دهیم. همه آموزش‌ها، آموزش جنگی است. منتهی این آموزش‌ها را برای روز مبادا به صورت تمرینی کار می‌کنیم. این جا است که وقتی خلبان تنها در آسمان قرار می‌گیرد شجاعت، مهارت، ایمان و تقوای فردی خود را نشان می‌دهد، و من این ارزش‌ها را در همه خلبان‌های نیروی هوایی سراغ دارم که بوده و هست و خواهد بود. لذا آموزش شجاعت، مهارت، ایمان و تقوی به خلبان هم بخشی از آموزش‌های ماست.

در زمان دفاع مقدس چه تعداد خلبان داشتیم که در سطح شهیدان عباس بابایی و عباس دوران بودند؟

در نیروی هوایی معمولاً کسانی که سابقه پروازی‌شان زیاد می‌شود، و درجه‌شان بالا می‌رود، باید جزء طراحان شوند، و این خلبانان جوانان هستند که باید به جبهه جنگ بروند. اگر فرماندهان در کنار نباشند. چه کسی خلبانان جوان را راهنمایی می‌کند که کجا بروند؟ بنابر این فرماندهان به ما آموختند و ما نیز به کسانی که بعد از ما آمدند، آموزه‌های خود را به آن‌ها آموختیم، و این زنجیره پی در پی پشت سر هم ادامه دارد. و هر کس وظیفه دارد آموخته‌های خود را به نفرات بعد آموزش دهد. هرگاه این آموزش‌ها تکمیل شدند، حالا نوبت چه کسی بشود و در چه زمانی و با چه درجه‌ای بوده باشد که بتواند وارد جنگ شود معلوم است.

به یاد دارم در زمان جنگ بین هندوستان و پاکستان، نیروی هوایی هندوستان سرهنگ‌های خلبان خود را

تشخیص دهند که عقل داوطلب درست و به موقع کار می‌کند. سپس میزان و سرعت عکس العمل داوطلب را می‌سنجند. چرا که یک خلبان ورزیده باید در میدان کارزار بتواند در برابر دشمن به سرعت واکنش نشان دهد. اگر فاصله زمانی بین عمل و عکس العمل داوطلب زیاد باشد به درد خلبانی نمی‌خورد. خلبان کسی است که دیدن و عمل کردن او باید مثل پاس‌خگویی سریعی باشد که می‌تواند بیدرنگ پاسخ یک نفر را بدهد. اینها هنرهای پروازی است و همه خلبانان ما از این موهبت برخوردار هستند.

● همه خلبان‌های دوران دفاع مقدس، خلبان‌های ارشد بودند.
● همه ایمان درست داشتند.
● آموزش خلبانی در این نهفته است که فرماندهان به خلبان شجاعت یاد می‌دهند. ضمن این که تکنیک به او یاد می‌دهند. شجاعت هم به او یاد می‌دهند. شهید دوران و جناب بابایی و سایر خلبانان ما سالیان سال تمرین کردند

وقتی داوطلبان دوره مقدماتی آموزش خلبانی را طی می‌کنند، در آن مرحله باز هم طبقه بندی می‌شوند. خلبانی که در یگان شکاری پرواز می‌کند باید از همه برتر باشد. باید مشخصاً بتواند همه برنامه‌های هواپیما را مدیریت و فرماندهی کند. مأموریت عملیات را مشخصاً انجام دهد. در بحث هواپیمای مسافربری چنین نیست. یک کمک خلبان، یک ناوبر و یک مهندس موتور در کنار خلبان حضور دارند. اینها با کمک یکدیگر هواپیما را می‌برند. ولی یک خلبان شکاری که تک صندلی است باید به تنهایی همه این کارها را انجام دهد.

با این وصف همه خلبان‌های دوران دفاع مقدس، خلبان‌های ارشد بودند. همه ایمان درست داشتند. آموزش خلبانی در این نهفته است که فرماندهان به خلبان شجاعت یاد می‌دهند. ضمن این که تکنیک به او یاد می‌دهند. شجاعت هم به او یاد می‌دهند. این افتخار برای هر فردی است که در محیط قرار می‌گیرد، بتواند مهارت خودش را نشان دهد. این جاست که فرد فرد خلبان‌های ما وقتی که پیروز از جنگ خارج شدند، این امر نشان می‌دهد که آموزش‌های آنان درست و به جا و به حق بوده است. ایمان و تقوا در همه خلبان‌ها وجود دارد.

حال که این گونه خلبانان نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی را توصیف کردید، بفرمایید چه گونه توانستند برتری خود را بر دشمنی که به پیشرفته‌ترین سلاح‌ها و موشک‌های قدرت‌های شرق و غرب مجهز شده بود ثابت کنند؟

مشخص است که ما در تمام دوران جنگ بر دشمن زبون برتری هوایی داشتیم. نیروی هوایی ما در هیچ زمانی شکست نخورد و همیشه برتری خود را حفظ کرد. پس برتری خلبان‌های ما و هواپیماهای ما نسبت به دشمن بسیار بالاتر بوده است. ما گاهی در آسمان شبیه جنگ تن به تن با دشمن داشتیم. از مرزها حفاظت می‌کردیم. آن‌ها با موشک خاک ما را می‌زدند و ما با هواپیما خاک‌شان را می‌زدیم. دشمن در جایی که هرگز تصورش را نمی‌کرد هواپیماهای ما می‌رفتند و در عمق خاک دشمن ظاهر می‌شدند. پس این نتیجه آموزش‌ها است. نتیجه طرح‌ها و فرماندهی‌ها است. در جنگ کسی موفق و پیروز می‌شود که برتری هوایی داشته باشد. و این دشمنی که همه کشورهای دنیا به او کمک می‌کردند و به ما کمک نمی‌کردند. ما در درون خودمان چه قدرت لایزالی داشتیم. با قدرت پروازی بالا خلبان‌های خود توانستیم پاس‌خگویی آن قدرت‌ها باشیم. ولی آن‌ها توان پروازی نداشتند. توان حرکت نداشتند. ما با هواپیماهای خودمان که چیزی به آن‌ها اضافه نکردیم توانستیم نسبت به کشور دشمن برتری پیدا کنیم

کلا با چه اصول و روش‌هایی خلبانان نیروی هوایی را گزینش می‌کنید؟

در مورد ماهیت یک خلبان که برای کار خلبانی به نیروی هوایی می‌پیوندد، باید گفت که یک خلبان جوان در مقایسه با سایر انسان‌ها که هم تراز او هستند یک تفاوت وجود دارد. یعنی خلبان یک انسان شاخص است. چون در نیروی هوایی همیشه تلاش می‌شود از میان جوانان سالم، سالمترین‌ها را گزینش کنند. حال نظر به این که داوطلبان رشته خلبانی تست امتحان ورودی ندارند ملاک گزینش‌شان سلامت بدنی و سلامت عقلی‌شان است، که تعداد زیادی از این جوانان داوطلب در معاینات پزشکی اولیه رد می‌شوند. پس کسی پذیرفته می‌شود که از سلامت خاص برخوردار بوده باشد و از مجموع فیلترهای پزشکی گذشته باشد.

بعد می‌آیند هوش داوطلب را امتحان می‌کنند، تا

● همه خلبان‌ها در دوره دفاع
● مقدس با ایمان و با تقوا کار کردند
● و هیچ کس گریز از مأموریت
نداشته است. چون گریز از
مأموریت در کار نبود، طرح‌هایی
که داده می‌شد به خوبی انجام
می‌شد.

می‌داد. در حالی که موشک‌های حزب الله نقش
تعیین کننده در روند جنگ داشت. سؤال من این
است که یک نیروی هوایی در جنگ‌های آینده چه
قدر می‌تواند کارآمد و تعیین کننده باشد؟

شما اگر می‌خواهید بگوئید که امروزه موشک‌ها
حرف اول را می‌زنند این یک واقعیت است. ولی
کارشناسان آمدند برای رویارویی با موشک، ضد
موشک ساختند. پس اگر شما بگوئید من موشک
دارم در برابر شما ضد موشک هم وجود دارد.
موشک‌ها خراب کننده هستند و هر کسی بیشتر
موشک بزند در واقع بیشتر آسیب رسانده است. در
دنیا موشک اتمی هم وجود دارد، و هر کس اتم در
اختیار داشته باشد همه را از بین می‌برد. چرا جلوش
را می‌گیرند؟ چرا ضدش را می‌گذارند؟ برای این
که موشک خرابکاری نکند. ولی پروازی که انجام
می‌شود به نیت این است با وجودی که موشک دارم
پروازی هم داشته باشم.

امروزه آمده‌اند خلبان را از هواپیما برداشته‌اند و
هواپیما را بدون سرنشین کرده‌اند. می‌خواهم بپرسم
که آیا هواپیمای بدون سرنشین می‌تواند نقش خلبان
را انجام دهد؟ نه به اندازه خلبان. ولی می‌تواند یک
مأموریت را انجام دهد. چرا این کار را کرده‌اند؟
برای این که این انسان از بین نرود. خلبان خیلی
گران است. به همین دلیل دارند هواپیما را بدون
سرنشین می‌کنند. خلبان ارزان نیست.

خلبان را روز اول که می‌خواهند استخدام کنند
از بین هزاران داوطلب صد نفر انتخاب می‌شوند.
این هزاران نفری که معاینه می‌شوند هزینه دارد.
می‌آیند وقت صرف می‌کنید و هزینه می‌کنید
تا صد نفر را پیدا کنید. وقتی این صد نفر برای
معاینات بعدی می‌روند شصت نفر می‌شوند. وقتی
که خلبان می‌شوند تعدادشان به بیست نفر کاهش
می‌یابد. بعد همه هزینه‌های دوره آموزشی پای این
بیست نفر صرف می‌شود. بعد این بیست نفر برای
هلوکوپتر، برای ترابری، برای شکاری تقسیم بندی
می‌شوند. فرض کنید شما ده خلبان شکاری دارید.
این ده خلبان شکاری تا پایان دوره آموزشی سه نفر
می‌شوند. دو سه نفرشان در سانحه از بین می‌روند.
برای این سه خلبان چه قدر هزینه شده است؟ قابل
حساب نیست. برای فرد فرد خلبانان ما بالاترین
هزینه‌ها شده است. با قدرت می‌توانم بگویم که
به وجود آوردن فرد فرد خلبانان شجاع و فداکار
پاسخگوی مخرجی بود که ایران برای آن‌ها هزینه
کرده است.

می‌دهد. فرمانده عملیات هم طرح را به فرمانده
گردان می‌دهد. فرمانده گردان بررسی می‌کند
چه خلبان‌هایی در مجموعه دارد تا از آن‌ها برای
عملیات انتخاب کند و به مأموریت اعزام کند.
این شانس است که مثل عقاب بخت می‌گردد، و
می‌شود عقاب خوشبختی که روی سر یک خلبان
می‌نشیند، و شانس به آن خلبان رو می‌کند. شهید
عباس دوران هم از خلبانان ارشد آن گردان بوده
است. معمولاً مأموریت‌های سخت به خلبانان ارشد
گردان داده می‌شود که از شجاعت و مهارت زیادی
برخوردارند.

کلا نقش نیروی هوایی را در جنگ تحمیلی چه
گونه ارزیابی می‌کنید؟

من افتخار می‌کنم که نیروی هوایی در جنگ
تحمیلی یکی از نیروهای برتر و موفق کشورمان
به شمار می‌رفته است. برتری نیروی هوایی هم در
گذشته و هم امروز و هم در آینده نقش تعیین کننده
در سرنوشت جنگ‌ها دارد. اگر برتری هوایی نداشته
باشیم، در عین حال هر چه نیروی سطحی داشته
باشیم تقریباً وامانده می‌شویم. چون این هواپیما
است که بلا را روی سر زمین دشمن می‌ریزد. من
فکر می‌کنم کشوری قوی است که نیروی هوایی آن
کشور قوی باشد. نیروی هوایی‌اش و همه ابزارهای
جنگی‌اش باید قوی باشد. لذا باید همیشه به نیروی
هوایی رسیدگی کرد. چون نیروی هوایی پرنده است
در جنگ این حالت را دارد.

نیروی هوایی سریعترین ابزاری است که می‌تواند
برای دفاع از میهن و از بین بردن تجهیزات و زمین
گیر کردن دشمن وارد عمل شود. زمانی که یک
یگان زمینی می‌خواهد حرکت کند، هواپیما قبل از او
باید منطقه جلو یگان زمینی را شناسایی کند و بزند،
تا زمینه حرکت او را هموار کند. خلبان باید ببیند که
دشمن چه تجهیزاتی جلو مستقر کرده است. چون
نیروی سطحی، نیروهای دشمن را خوب نمی‌بیند.
همچنین وقتی نیروهای سطحی می‌خواهند حرکت
کنند باید چتر حفاظ روی سرشان وجود داشته باشد
تا هواپیمای دشمن آن‌ها را نزند. پس هواپیما هم در
جلو و هم در عمق به دشمن آسیب وارد می‌کند،
و هم چتر حفاظ نیروهای
سطحی است تا اگر هواپیمای
دشمن آمد با آن درگیر شود.
هواپیما باید نیروهای زمینی را
پشتیبانی کند و آن‌ها را به جلو
بفرستد.

آمریکا در آغاز حمله سال
۲۰۰۳ به عراق ابتدا از موشک
کروز استفاده کرد. در جنگ
۳۳ روزه سال ۲۰۰۶ بین حزب
الله و اسرائیل هم جنگنده «اف
- ۱۶» نقش تعیین کننده در
جنگ نداشت. این هواپیما
فقط مناطق مسکونی و غیر
نظامی لبنان را هدف قرار

در هواپیما قرار داده بود تا به جنگ پاکستان بروند.
ولی پاکستان از خلبانان جوان استفاده می‌کرد. روزی
یک سرگرد خلبان به نام آدم از نیروی هوایی پاکستان
به تنهایی چهار فروند هواپیمای هندی را که خلبانان
آن سرهنگ بودند زد و سرنگون کرد و سالم به زمین
نشست. این نشان می‌دهد که حضور جوان در جنگ
شهامت و شجاعت می‌آورد. انسان زمانی که پای به
سن می‌گذارد باید افکار و تجربیات گذشته خود را
روی میز کار بگذارد، و در قالب طرح پیاده کند. باید
بتواند جوان‌ها را به سوی منطقه عملیات هدایت
و ارشاد کند. جوانانی که پیشگام هستند و به جلو
می‌تازند، در پرتو دانش همین فرماندهان حرکت
می‌کنند و جلو می‌روند. روزی که می‌خواهد پرواز
کند و به عملیات بروند، فرماندهان با آنان صحبت
می‌کنند و هدایت‌شان می‌کنند.

با این وصف آندسته از خلبان‌های نیروی هوایی که
در گردان من حضور داشتند، و با آن‌ها آشنا هستم
و با آن‌ها کار کرده‌ام، همه از شجاعت کم نظیری
برخوردار بودند. من صدها تن از خلبانان نیروی
هوایی را شجاع و جان بر کف می‌دانم. خلبانی را
از خلبان دیگر ضعیف‌تر نمی‌بینم. موقعیتی پیش
می‌آید که یک خلبان عملیاتی را انجام می‌دهد که
در آن می‌درخشد. ممکن است خلبانی ده یا بیست
مأموریت بسیار خوب انجام داده باشد، ولی فعلاً
نباید اثر بخش باشد. وقتی دو یا سه ماه می‌گذرد
اثرات ضربات آن خلبان آشکار می‌شود.

به هر حال همه خلبان‌ها در دوره دفاع مقدس
با ایمان و با تقوا کار کردند و هیچ کس گریز از
مأموریت نداشته است. چون گریز از مأموریت در
کار نبود، طرح‌هایی که داده می‌شده به خوبی انجام
می‌شده است.

بنابر این دلیل انتخاب عباس دوران برای عملیات
نا امن سازی بغداد شجاعت او بوده است؟

علاوه بر شجاعت عباس دوران، این شانس خلبان
بوده است. چنین خلبانانی در چندین پایگاه هوایی
زندگی می‌کنند. معمولاً فرماندهی کل نیروی هوایی
طرح مأموریت را تصویب و به یک پایگاه می‌دهد.
در آن پایگاه فرمانده طرح را به فرمانده عملیات



تجلیل از خلبانان سلحشور یک عملیات برون مرزی

● همه شهدا در جایگاه حق
● قرار دارند. هریک از شهدا که
● به هر طریقی در این جنگ
شهید شدند، یا به هر فرمی
که در راه دفاع از کشورشان
شهید می‌شوند، جایگاه خاصی
دارند. اینها به گردن فرد
شهروندان ایرانی حق دارند.
پس جایگاه شهید مشخص است
و همه وظیفه دارند از شهید به
نیکی یاد کنند و یاد شهید را
زنده نگه دارند

در آینده هواپیمای بدون سرنشین می‌تواند جایگزین هواپیمای سرنشین دار شود؟
هنوز خیر. مرز میان انسان و کامپیوتر را خیلی بالا گرفته‌اند. ولی کامپیوتر گویای مغز انسان نیست. هیچ چیزی را نمی‌توان جایگزین انسان کرد. انسان هنوز شناخته نشده است. این انسان است که همه چیز را می‌سازد. وقتی انسان را داخلش بگذاری انسان بالاترین ساخته آن است. اینها همه ابزارهایی است که می‌خواهند انسان را برای مدتی از خسارت دور کنند. همه این ابزارها ساخته و پرداخته فکر انسان است. اگر روزی تمدن، توانست تمدن بسازد آن روز پیشرفت و تحول ایجاد شده است. پس انسان جایگاه خودش را دارد و هیچ کس جای انسان را نمی‌تواند بگیرد. جای عباس دوران را هیچ وسیله‌ای نمی‌تواند بگیرد. در آن لحظه‌ای که عباس پیچید و شیرجه رفت و زد، آن لحظه زاینده فکر یک انسان است که تصمیم می‌گیرد چه کاری باید انجام دهد. هیچ وسیله‌ای نمی‌تواند تصمیم بگیرد. اوست که دارد می‌بیند و بیدرنگ تصمیم می‌گیرد. شما در هر جایی که دور از صحنه باشید نمی‌توانید موقعیت را ببینید و تصمیم بگیرید.

یعنی کامپیوتر نقش تعیین کننده ندارد؟

این محال است. عرض کردم کامپیوتر و همه چیز ساخته دست انسان است. در لحظه‌ای که باید عکس العملی انجام شود، این انسان است که باید تصمیم

بگیرد. اگر شما غلط به کامپیوتر پیام بدهید غلط می‌گیرد. ولی انسان در همان لحظه‌ای که صحنه را می‌بیند تصمیم نهایی و قطعی را می‌گیرد و کارش را انجام می‌دهد. خب این جا برخی از این تصمیم گیری‌ها حق‌اند و بعضی‌ها ناحق‌اند.

جنابعالی به عنوان پیشکسوت نیروی هوایی بفرمایید که با چه روشی می‌توانیم نام و یاد خلبانان فداکار و شهید را برای نسل‌های آینده زنده نگاه داریم؟

به عقیده شخصی‌ام، همه شهدا در جایگاه حق قرار دارند. هر یک از شهدا به هر طریقی که در این جنگ شهید شدند، یا به هر فرمی که در راه دفاع از کشورشان شهید می‌شوند، جایگاه خاصی دارند. اینها به گردن فرد شهروندان ایرانی در هر جا باشند حق دارند. پس جایگاه شهید مشخص است و همه وظیفه دارند از شهید به نیکی یاد کنند و یاد شهید را زنده نگه دارند. لذا انسان هر اندازه که توان دارد، باید به خاندان شهدا رسیدگی کند. خاندان شهدا به گردن همه مردم حق دارند. چون وقتی که پدرشان و آن قدرت لایزال زندگی‌شان را از دست داده‌اند نباید نابود شوند. ما که زنده مانده‌ایم از پرتو شهادت آن‌ها زنده‌ایم. وظیفه داریم خود گذشته‌گی کنیم و به خاندان شهدا رسیدگی کنیم و این کوچک‌ترین کاری است که می‌توانیم انجام دهیم.

وظیفه دوم این است که باید به فرزندان و خانواده‌های شهدا ارج نهمیم و یاد و خاطره پدران‌شان را همواره زنده نگه داریم شجاعت و از جان گذشته‌گی آن‌ها را ابزارها و رسانه‌های فرهنگی و اطلاع رسانی پیاده کنیم و به نسل‌های آینده بگوییم که شهدا چه کسانی بوده‌اند. تا فرزندان پانزده ساله و بیست ساله شهدا بدانند که پدران‌شان چه کسانی بوده‌اند.

گویی انسان برای فرد فرد خلبان‌هایی که شهید شدند وجودش را از دست می‌دهد. وقتی به بهشت زهرا (س) می‌روم و یاد خلبانان شهید به ذهنم میاد افسوس می‌خورم و احساس اندوه می‌کنم. وقتی وارد خیابانی در بهشت زهرا (س) و عکس امام (ره) و عکس چندین خلبان گردانم را دیدم و خودشان نبودند، در نیمه راه برگشتم و نتوانستم ادامه دهم. آدم وقتی می‌بیند این همه جوان... این همه جسارت... این همه دانش... این همه سرمایه زیر خاک آرمیده‌اند، خیلی ناراحت می‌شود. البته برای فدا کردن جان‌شان در راه کشورشان زیباست. به هر حال تک تک

اینها باید از سوی بنیاد شهید که حالت ویژه‌ای دارد معرفی شوند. چون قدرت یک خلبان از یک لشکر بیشتر بود. اگر عملکرد دوره پروازی یک خلبان جمع شود شاید از پیشرفت یک لشکر در شش ماه و حتی یک سال بیشتر باشد. منتهی چون فرد هستند به زبان نمی‌آید. ولی وقتی کسی فرمانده لشکر شود، فرمانده خیلی افراد می‌شود، و نام و آوازه خیلی افراد بیرون می‌آید. ولی کسی خلبان را در هوا نمی‌بیند. هواپیما را فقط می‌بینید که دارد پرواز می‌کند. نمی‌دانید چه کسی داخل هواپیما نشسته است. فیلم که می‌گیرید بدنه هواپیما گرفته می‌شود. کسی که آن را هدایت می‌کند در فیلم دیده نمی‌شود. در آن لحظه که می‌زند و با چه چیزهایی روبرو می‌شود هیچ کس نمی‌بیند و فیلمبرداری نیز نمی‌شود. ولی در صحنه‌های زمینی خبرنگارها حضور دارند طرز شهید شدن و طرز خمیازه انداختن‌ها و شلیک تیرها را نشان می‌دهند. اما در آسمان کسی نیست که خلبان را نشان دهد. اینها حماسه‌ها و هنرهایی است که خلبان انجام می‌دهد و در هیچ جا منعکس نمی‌شود. حال ما که زنده مانده‌ایم وظیفه داریم هنر این افراد را که به تنهایی در غربت انجام دادند باید روی نوار فیلم، روی برنامه رسانه‌ها بیآوریم. فکر می‌کنم یادآوری آن‌ها وسیله‌ای خواهد بود تا در آینده افراد به فن پرواز علاقمند شوند و به نیروی هوایی ملحق شوند و کشور همیشه دارای خلبان‌های جسور و باتجربه باشد.

کانون هوانوردان و دوستداران آسمان آبی چه نوع فعالیتی دارد؟

در حقیقت این کانون یک سازمان رسمی مردم نهاد است که به منظور گردهم آوری خلبانان بازنشسته و جلوگیری از پراکندگی آن‌ها تشکیل شده است. ما خلبانان بازنشسته قبل از تأسیس کانون، اغلب در مراسم یادبودها و شادی‌ها همدیگر را می‌دیدیم و در آغوش می‌گرفتیم و روبروسی می‌کردیم. معمولاً بعد از پایان مراسم چند ساعت کنار خیابان می‌ایستادیم و با همدیگر صحبت می‌کردیم. روزی تعدادی از همسران خلبان‌ها به من پیشنهاد کردند که ماهانه یا هر دو ماه یکبار نشستی برگزار کنید، و همدیگر را ملاقات کنید که من این کار را شروع کردم. ابتدا یک میهمانی ناهار با هزینه میهمان برگزار کردم و فقط از آقایان دعوت به عمل آوردم. بعد از دو سه جلسه مشورت و باهمکاری خلبانان بازنشسته توانستیم این کانون را تشکیل دهیم. و خلبانان بازنشسته خودمان را از پراکندگی نجات دهیم که در حال حاضر حدود سیصد نفر در آن عضویت دارند. این کانون گاهی به مشکلات اداری خلبانان بازنشسته نیروی هوایی هم رسیدگی می‌کند. معمولاً هوانوردان عضو کانون، کسانی هستند که با تخصص از زمین بلند شده‌اند. ما یکپارچه نظامی نیستیم. چون سازمان کشوری هستیم، در عین حال یک سازمان غیر انتفاعی هستیم. ■





گزیده‌ای از یادداشت‌های شهید عباس دوران در آغاز مرحله دفاع مقدس

طبق معمول همیشه من داوطلب می‌شدم...

بعد از نشستن از پرواز اول، برای پرواز دوم در لیست نوشته شده بودم. یک دسته چهار فروندی «اف - ۴ ای»، و یک دسته چهار فروندی دیگر صبح زود رفته بودند عراق و پایگاه الشعیبه را زده بودند. کسی واقعا نمی‌دانست چه اتفاقی در شرف وقوع است. خبری هم از پایگاه‌های دیگر نبود و همه منتظر اخبار و اطلاعیه ارتش بودند. ساعت پنج بعد از ظهر بلند شدیم و در غرب کشور مأموریت گشت زنی داشتیم. اوضاع خیلی آشفته بود و ناهماهنگی وجود داشت. در منطقه هوا داشت تاریک می‌شد. خلبان شماره دو گفت که یک هواپیما را در ارتفاع خیلی پست دیده و پس از اطلاع دادن به رادار همدان، آن‌ها گفتند که آن را تعقیب و مورد هدف قرار دهید که پس از نزدیک شدن دیدیم که یک فروند شنوک نیروی هوایی خودمان است. هر آن در منطقه تیراندازی وجود داشت و نیروهای نظامی دشمن با سرعت ۴۰ کیلومتر در خاک ایران پیشروی می‌کردند، ولی کسی نمی‌دانست و یا اگر می‌دانستند به ما نگفتند. به هر حال بعد از پنج ساعت پرواز و چهار نوبت سوخت گیری در مهر آباد نشستیم.

کشور تعیین و ابلاغ گردید. به علت عدم آمادگی هواپیمای سوخت رسان در آسمان تهران، پس از دو ساعت پرواز و انجام مأموریت در فرودگاه به زمین نشستیم. بر اساس شنیده‌ها جمع زیادی از خلبانان از سراسر پایگاه‌های کشور به چند پایگاه دشمن در خاک عراق حمله کردند، و بچه‌های ما نیز (خلبانان پایگاه یکم شکاری) در دو دسته چهار فروندی در این مأموریت، پایگاه الشعیبه عراق را در هم کوبیدند.

- روز دوم مهر ۱۳۵۹ سرگرد
- محمد حاجی (سرگرد خلبان
- شهید محمد حاجی) تلفنی با من تماس گرفت و گفت شما باید به پایگاه خودتان (ششم شکاری بوشهر) مراجعت کنید. چون آن پایگاه خلبان کم دارد. من هم در ساعت ۱۱ صبح به اتفاق خلبان علی خواه تهران را ترک و پس از یک ساعت در پایگاه بوشهر فرود آمدیم

درآمد

عباس دوران در سکوت نیمه‌های شب می‌نشست و دفتر یادداشت‌های روزانه‌اش را ورق می‌زد، و خاطراتش را به آن می‌افزود، تا با نسل‌های آینده سخن گفته باشد. روز سرنوشت ساز ۳۱ شهریور ۱۳۵۹ را به یاد می‌آورد که دشمن زبون به ایران اسلامی حمله کرد، و متعاقب آن جنگی آغاز شد که هشت سال ادامه یافت. در آن روزها عباس در حال گذراندن کلاس آموزش‌های سیاسی و اعتقادی در ستاد نیروی هوایی پایگاه سوم شکاری همدان بود. یکسال و هفت ماه از پیروزی انقلاب شکوهمند اسلامی ایران گذشته بود که جنگی خانمانسوز از سوی استکبار جهانی بر ملت آزاده ما تحمیل شد. جنگی که هیچ آمادگی قبلی برای رویارویی با آن از قبل تدارک دیده نشده بود. آن روزها به خاطر شرایط خاص پیروزی انقلاب و نابسامانی در اوضاع سیاسی و نظامی کشور به چشم می‌خورد. گروه‌های منافق و عناصر ضد انقلاب داخلی در گوشه و کنار میهن همواره به آشوب و اغتشاش دست می‌زدند، و خواهان انحلال ارتش شده بودند. دشمن با سوء استفاده از چنین شرایطی در ساعت ۱۳ و ۴۵ دقیقه روز یکشنبه ۳۱ شهریور سال ۱۳۵۹ حمله‌های هوایی و زمینی خود را از چند محور به کشورمان آغاز کرد. در نتیجه این تهاجم گسترده تعدادی از پایگاه‌های هوایی ارتش مورد تجاوز هوایی عراق قرار گرفتند که خلبانان غیور و جسور میهن‌مان در کمتر از دو ساعت به مقابله با آن برخاستند. شهید عباس دوران در یادداشت‌های به یادمانی خود چگونگی عملیات هوایی عقابان نیز پرواز نیروی هوایی را در دفع تجاوز دشمن شرح داده که با هم می‌خوانیم:

یکم مهر ماه ۱۳۵۹ مأموریت گشت و شناسایی

من در کلاس سیاسی ایدئولوژی بودم که در تاریخ ۱۳۵۹/۶/۲۲ به پایگاه یکم شکاری (تهران) مأمور شدم. ظواهر امر نشان می‌دهد که فرماندهان کما پیش از وقوع حمله (عراق) مطلع بودند، اما نمی‌دانم چرا دو روز قبل از شروع جنگ از درجه آمادگی پایگاه‌ها کاسته شد. اگر چه خوشبختانه میزان خسارت بمباران‌ها و عملیات پروازی دشمن اندک بوده و به سرعت با کمک پرسنل مهندسی ترمیم شد. لیکن غیر منتظره بودن عملیات، شرایط خاص مملکت و وضعیت به هم ریخته و نابسامان ارتش به ویژه نیروی زمینی نگرانی‌هایی در دل مردم و کارکنان پایگاه‌ها ایجاد کرده است، و من نیز از این دغدغه و دلشوره بی‌نصیب نیستم. به هر حال دو شنبه شب سرگرد محمد حاجی (سرگرد خلبان شهید محمد حاجی) تلفنی به من اطلاع داد که صبح زود در اتاق آلت حضور یابم. نخستین پرواز جنگی من بنا به دستور به صورت دو فروندی که شماره دو من «اف - ۴ دی» بودم. محل مأموریت گشت زنی هوایی در منطقه غرب

دوم مهر ماه ۱۳۵۹ انتقال به پایگاه بوشهر

امروز سرگرد محمد حاجی صبح زود با من تماس گرفت و دستور جدیدی را ابلاغ کرد. گفت شما باید به پایگاه خودتان (ششم شکاری بوشهر) مراجعت کنید. چون آن پایگاه خلبان کم دارد. من هم در ساعت ۱۱ صبح به اتفاق خلبان علی خواه تهران را ترک و پس از یک ساعت پرواز در پایگاه بوشهر فرود آمدم. پس از فرود در پایگاه بوشهر بلافاصله به من ابلاغ شد که به آلرت بروم، و من هم بدون اطلاع از منطقه بوشهر به آلرت رفتم. حدود یک ماه بود که از برویچه‌ها بی خبر بودم. پس از دید و بازدید ضمن بحث‌هایی که با هم داشتیم گفتیم: «امروز روز جنگ است و جز جنگ و پیروزی در آن که آرزوی این مردم است، نباید به چیز دیگری پرداخت و همه حرف و حدیث‌های دیگر را باید کنار گذاشت، و فقط به جنگ فکر کرد، فقط جنگ!».

ساعت پنج عصر برای پرواز گشت رزمی اوج گرفتم. همان موقع (جزیره) خارک مورد هدف هواپیماهای عراقی قرار گرفته بود و در آتش می‌سوخت. رادار از جریان بی خبر بوده و وقتی هم که موضوع بمباران را به رادار اطلاع دادم گفتند تماس می‌گیریم ولی تا یک ساعت و نیم دیگر پس از آن که در حال نشستن بودیم، به علت قطع خطوط مخابراتی رادار هنوز نتوانسته بودند با خارک تماس بگیرند.

سوم مهر ماه ۱۳۵۹

۱- مأموریت گشت رزمی

همراه کرم (سرتیپ خلبان شهید محمد رضا کرم) از شب قبل به صورت آماده در آلرت بودیم. صبح زود با بوق اسکرامبل بلند شدم و پس از یک ساعت گشت زنی در پایگاه نشستیم.

۲- مأموریت گشت رزمی در شمال بصره

در گردان پرواز سردرگمی عجیبی حاکم است. هدف‌ها بدون محاسبه و مطالعه به صورت مختصات جغرافیایی به خلبانان داده می‌شود. مأموریتی که امروز به ما ابلاغ شد، انهدام نیروهای زرهی و توپخانه دشمن بعثی است که از مسیر شمال بصره وارد خاک کشورمان شده‌اند. این در واقع اولین مأموریت جنگی من بود، و با صحبت‌هایی که با بچه‌ها می‌کردم معلوم بود ارتفاع باید خیلی کم و سرعت زیاد باشد. لیدر ما سفید موی آذر (سرتیپ خلبان آزاده سفید موی آذر) با کمک کیان آرا بود و من هواپیمای شماره دو بودم و اقدام (سرتیپ خلبان مسعود اقدام) کمکم بود. من که شماره دو پرواز بودم تا رسیدن به روی هدف فقط به شماره یک نگاه می‌کردم. یک دقیقه قبل از رسیدن به روی هدف، کابین عقب گفت که نیروها باید این جا باشند.

پس از این خلبان شماره یک اوج گرفت و روی نیروهای دشمن شیرجه رفت، و من هم نیروها را دیدم و بمب‌ها را روی آن‌ها ریختم. موقع بازگشت در حالی که خرسند به پایگاه مراجعت می‌کردیم، به اشکالاتی که آقای اقدام می‌گفت گوش می‌دادم. بعد از نشستن متوجه شدیم اولین خلبان را از دست داده‌ایم. خلبان ناصر دژپسند در آن روز در آسمان بصره توسط نیروهای دشمن مورد هدف قرار گرفت و به شهادت رسید، و به خانه برنگشت. دوستی که عمری با هم بودیم و چند روز قبل و شاید ساعتی پیش با هم گپ می‌زدیم و بال در بال یکدیگر پرواز می‌کردیم. خدایا چه سخت است که ناگهان خبر شهادتش را می‌شنویم.

ششم مهر ماه ۱۳۵۹ مأموریت پشتیبانی هوایی

امروز صبح پرواز پشتیبانی هوایی از نیروهای زمینی انجام دادیم. من خلبان شماره دو بودم و پیروان کمک بود. شماره یک سرتیپ محمود ضرابی خلبان و عسکری کمک بود. در طول

بعد از نشستن متوجه شدم اولین خلبان را از دست داده‌ایم. خلبان ناصر دژپسند در آن روز در آسمان بصره توسط نیروهای دشمن مورد هدف قرار گرفت و به شهادت رسید. دوستی که عمری با هم بودیم و چند ساعت پیش با هم گپ می‌زدیم و بال در بال یکدیگر پرواز می‌کردیم. خدایا چه سخت است که ناگهان خبر شهادتش را می‌شنوم.

مسیر در ارتفاع بالا پرواز می‌کردیم. اهواز را در ارتفاع پنج هزار پایی قطع کرده و نیروهای دشمن را کاملاً دیدم که به طرف ما تیراندازی می‌کردند. البته پنج دقیقه دیرتر روی هدف رسیده بودیم و با یک دسته هواپیماهای «اف - ۵» خودی روبرو شدیم که البته اتفاقی نیفتاد. نیروهای دشمن در حال کندن سنگر بودند و ما هم نیروی توپخانه و یا زرهی که همراه با فرمانده و تجهیزات باشد نداشتیم. به هر حال راکت‌ها و فشنگ‌ها را روی آن‌ها ریخته و خیلی واضح دیدم که یکی از تانک‌ها آتش گرفت. البته موقع زدن راکت در ارتفاع پانصد پایی بودم.

بعد از ظهر صحبت‌های زیادی درباره نیرو و مهمات شد و گفتند (مسئولان پایگاه) اگر می‌شود به ارتفاع بالا بروید و موشک ماوریک بزنید. برای اولین بار از ابتدای جنگ بعنوان لیدر دسته انتخاب شدم. کمکم حسین (سرلشکر شهید حسین خلعتبری) بود. چون من و حسین بهتر موشک می‌زدیم ما لیدر شده بودیم و گرنه رضا (سرلشکر شهید علی رضا یاسینی) شماره یک می‌شد. به هر حال خلبان شماره دو رضا بود و رنجبر کمکش. به پرواز در آمدم. شماره دو از من جدا شد. من یک دسته از نیروهای دشمن را دیدم و به ترتیب چهار موشک زدم و چهار تانک را منهدم کردم. برای اولین بار بود که با اطمینان می‌شود گفت که چهار تانک و مقداری اسلحه دیگر از روی آسمان تکه تکه شد.

هفتم مهر ماه ۱۳۵۹ مأموریت گشت رزمی

حوالی ساعت دو بعد از ظهر پرواز به سمت غرب اهواز بسیار مشکل می‌شود. دید برای پیدا کردن نیروهای دشمن به خاطر تابش خورشید



به فرستادن فراگ پروازی کردند. مأموریت به دستور ستاد نیرو، انهدام پل‌هایی در محور العماره - دزفول بود. هواپیمای شماره سه به صورت کپ و دسته پروازی موشک ماوریک حمل می‌کردند. در منطقه شرق مسجد سلیمان از تانکر سوخت رسان بنزین گرفتیم و در ارتفاع پست به طرف هدف رفتیم. قبلا به ما گفته بودند که در مسیر ما مقدار زیادی موشک سام ۶ و نیروی زمینی دشمن وجود دارد.

به هر حال هیچ خطری دسته پروازی ما را تهدید نکرد. در فاصله ده مایلی شهر العماره هواپیمای شماره سه به ارتفاع ۱۲ هزار پایی رفت و من هم پس از گرفتن ارتفاع ۸۵۰۰ پا دو موشک به طرف یکی از پل‌ها و یک موشک در پالایشگاه شهر و آخری را در پادگان نیروی زمین انداختم. خلبان هواپیمای شماره دو (به گفته خودش) بعد از ارتفاع گرفتن به علت ندیدن شهر به آن بزرگی! به طرف ایران بازگشت. به گفته خلبان هواپیمای شماره سه: بعد از رفتن هواپیمای یک و دو، او هم به وسیله فشنگ یک رادار را از کار انداخته است. به هر حال با وجود تهدیدات زیاد مأموریت به استثنای هواپیمای شماره دو به خوبی انجام شد. بعد از قطع مرز موقعی که می‌خواستیم با تانکر تماس بگیریم، ملاحظه شد که شماره دو زیر تانکر است. به گفته خلبان پوشش هوایی بالا سر، در این پرواز هیچ کدام از پل‌ها به طور کامل منهدم نشد.

دهم مهر ماه ۱۳۵۹ حمله مجدد با موشک هوا به زمین به العماره

به علت منهدم نشدن کامل پل‌های العماره قرار شد مأموریت تمدید شود. بعد از بنزین گیری در ارتفاع پست، در حدود یک هزار تا ۱۵۰۰ پایی به طرف هدف پرواز کردیم. در نقطه «طها» که دو دریاچه نسبتا کوچک است و دید کم بود، و بعد که خواستیم برای رها کرن موشک‌ها ارتفاع بگیریم، درون ابر رفتیم و هر سه فروند همدیگر را گم کردیم. به علت دید کم و وجود ابر بالای ۴۰۰ پا مأموریت انجام نشد و سالم برگشتیم.

پانزدهم مهر ماه ۱۳۵۹

۱- مأموریت بمباران جاده العماره

مضمون دستوری که از ستاد نیروی هوایی دریافت شد، حمایت از نیروهای سطحی (خودی) و حمله به نیروهای بعثی و انهدام آن‌ها با چهار فروند با اختلاف ۲۰ دقیقه در جاده العماره به سوی ایران است. ما دسته پروازی همگی بمب «بی. ال.» حمل می‌کردیم. من در دسته اول پرواز می‌کردم. عبور از منطقه غرب دزفول خیلی خطرناک

کسب کردم که در مأموریت‌هایی که موشک هوا به زمین همراه داریم، خلبان کابین جلو باید بدون جی پرواز کند. فاصله هرچه کمتر و سرعت هرچه زیادتر باشد موشک بهتر به هدف برخورد می‌کند.

۲- مأموریت پشتیبانی هوایی از نیروهای زمینی قرار بود من و خلعتبری هواپیمای شماره یک باشیم، و فعلی زاده و اقدام شماره دو باشند. هدف این مأموریت انهدام نیروهای دشمن در غرب و جنوب غربی اهواز بود. شماره دو به علت اشکال نتوانست پرواز کند و من به طور مستقل مأموریت را انجام دادم. چون تنها بودم و هم این که در مأموریت قبل محل نیروها را دیده بودم با سرعت کم یعنی هزار کیلومتر در ساعت و ارتفاع هزار پا شمال اهواز را قطع و در سمت شرق و جنوب شرقی هویزه با نیروهای دشمن مواجه شدم. نیروی عراقی با شنیدن صدای هواپیما شروع به آتش کرد و نیروهای جلویی با شلیک تیرهای رسام موقعیت هواپیمام را برای توپ‌های ضد هوایی بدون رادار مشخص می‌کردند.

در چنین شرایطی مأموریتم را با موفقیت به انجام رساندم و عمل کردن بمب‌هایم را بر سر مجموعه نیروی زمینی دشمن دیدم. اما نمی‌دانم چگونه سالم برگشتم و آسیبی به هواپیما نرسید. اسمش را چه باید گذاشت؟ خدا می‌داند! شناس... تقدیر... سرنوشت... یا چیز دیگر؟

نهم مهر ماه ۱۳۵۹ حمله با موشک هوا به زمین به العماره

با انسجام نیروهای سطحی بعد از مدت‌ها انتظار و آرزو به درگاه خداوند متعال، طرح و برنامه نیروی هوایی نیز انسجام لازم را یافت و شروع



شهید عباس دوران در کسوت خلبان فداکار نیروی هوایی

و مه آلودگی هوا به سختی امکان پذیر است. در مأموریت امروز در ارتفاع پنج هزار پایی از شمال اهواز وارد منطقه نبرد شدیم، و از سمت غرب به شرق به نیروهای دشمن حمله کردیم. یک تجربه خوب و کاملا موفق بود. از این پس از ارتفاع بالا رگبار مسلسل را به متجاوزان بعثی شلیک می‌کنم تا از محل اختفای شان خارج شوند، و پس از ایجاد وحشت و بی نظمی در صفوف دشمن، بمب‌ها را روی سرشان می‌ریزم. پرواز با این روش موقعی که نیروی خودی قدرت چندانی ندارد و از نیروهای دشمن اطلاع دقیقی در دست نیست شجاعت می‌خواهد. البته با کمی شناس. چون نیروی دشمن زیاد و حجم آتش نیز انبوه است.

- بعد از بازگشت هواپیمای شماره یک، من یک فروند کشتی نفتکش و یک ناوچه اوزا را مورد هدف قرار دادم.
- در موقع فرار که روی ام القصر بودم یک ناو جنگی دیدم که به وسیله موشک ماوریک آن را نیز منهدم کردم. در این پرواز تجربه کسب کردم که فاصله هرچه کمتر و سرعت هرچه زیادتر باشد موشک بهتر به هدف برخورد می‌کند

هشتم مهر ماه ۱۳۵۹

۱- حمله با موشک هوا به زمین به پایگاه دریایی ام القصر

مأموریت امروز به درخواست نیروی دریایی برای حمله به پایگاه دریایی ام القصر و انهدام احتمالی تعدادی از ناوچه‌های عراقی به پایگاه هوایی داده شد. من در این مأموریت خلبان شماره دو دسته بودم. ترکیب خلبانان مثل دو روز گذشته بود. منتهای این دفعه یاسینی و رنجبر شماره یک و من و خلعتبری شماره دو بودیم. مأموریت در ارتفاع پست انجام می‌شد. در جنوب آبادان به علت وجود دود غلیظ حاصل از سوختن بشکه‌های نفت، دید بسیار کم بود و به همین خاطر شماره یک چهار مایل زودتر اوج گرفت و شیرجه رفت و در ارتفاع هفت هزار پایی موشک‌های خود را رها کرد. ولی به علت فاصله زیاد همه کوتاه خوردند. من بعد از رفتن هواپیمای شماره یک، یک فروند کشتی نفتکش و یک ناوچه اوزا را مورد هدف قرار دادم. در موقع فرار که درست روی ام القصر رسیده بودم یک ناو جنگی دیدم که به وسیله یک موشک ماوریک آن را نیز منهدم کردم. در این پرواز تجربه



بیستم و دوم مهر ماه ۱۳۵۹ مأموریت گشت رزمی بر فراز شمال آبادان

شب قبل گفت و گویی بین افسران رابط نیروی زمینی و فرماندهان مسئول عملیات درباره پلی که روی رودخانه کارون احداث شده بود به عمل آمد و یک فراگ پروازی هم در این باره دریافت شد. البته این موضوع منتفی شد.

این روزها تقریباً همه جا سخن از من است. از جسارت‌هایم در مأموریت‌ها و مواجهه با خطرات. هرچه هست این اعتقاد من است. خلبان اگر ترس نداشته باشد و شانس هم کمی با او یار باشد، در نود در صد عملیات حتی اگر هواپیما آسیب هم دیده باشد، می‌تواند خود را به نقطه‌ای امن در خاک خود بکشانند، و امکان ترک هواپیما در چنین شرایطی هم وجود دارد.

دیروز دیر وقت که یاسینی (سرلشکر خلبان شهید علی رضا یاسینی) از مرخصی برگشته بود، از احتمال سقوط آبادان سخن می‌گفت و خیلی نگران بود. برای همین تقاضای هواپیما کردند و من طبق معمول بیدرنگ و داوطلبانه آماده پرواز شدم. پرواز ست شد و پس از بریف کوتاهی بلند شدیم. هواپیمای شماره یک من بودم و نظری کابین عقب بود. شماره دو فرهمند (سرهنگ خلبان فرهمند در سال ۱۳۶۵ به شهادت رسید)

بود و کمکش روستا (سرلشکر روستا هشتم آذر سال ۵۹ بر روی فاو هدف موشک میگ ۲۳ قرار گرفت و به شهادت رسید). فرهمند تا آن روز به عنوان کابین عقب پرواز می‌کرد و پس از درخواست زیاد از طرف خود او و کم داشتن خلبان مجبور شدند این پرواز را ست کنند. هوا کاملاً تاریک بود در ارتفاع سیصد پای پرواز می‌کردیم در حالی که رادار در حالت جستجوگر بود. بعضی وقت‌ها هواپیما را روی حالت پس سوز قرار می‌دادم تا شماره دو من را گم نکنند. شماره دو به من سمت می‌داد چون دستگاه

به احتمال زیاد پست فرماندهی آنان بود. به طرف هدف می‌رفتم که شماره دو گفت موشک! موقعی که سرم را به طرف راست گرداندم موشک از بالای سرم رفت و سرانجام آن هدف را با موشک منهدم کردم و شماره دو هم پس از انهدام تانک از منطقه خارج شد. من به علت زیاد بودن سیگنال موشک، دستگاه جنگ الکترونیک را خاموش کرده بودم ولی دشمن تعداد زیادی موشک بدون قفل کردن به طرف ما پرتاب کرد. به هر حال با حدود هزار پوند بنزین در پایگاه نشستیم.

این روزها همه جا سخن از من است. از جسارت‌هایم در مأموریت‌ها و مواجهه با خطرات. هرچه هست این اعتقاد من است. خلبان اگر ترس نداشته باشد و شانس هم کمی با او یار باشد، در نود در صد عملیات حتی اگر هواپیما آسیب هم دیده باشد، می‌تواند خود را به نقطه‌ای امن در خاک خود بکشاند

بیستم مهر ۱۳۵۹ ام القصر

در این پرواز من هواپیمای شماره یک بودم و در کابین عقب رنجبر بود. هواپیمای شماره دو ساجدی و صدیق (سرگرد شهید منصور سالار صدیق در سال ۱۳۶۳ به شهادت رسید). هواپیمای شماره سه (محمود) ضربی و مرادی بودند. دوست ندارم درباره این پرواز چیزی بنویسم. چون اصلاً مأموریتش انجام نشد. هنوز در شوک از دست دادن فرمانده عملیات پایگاه (سرگرد خلبان شهید محمد حاجی) بودیم.

است، ولی چه باید کرد؟ در شرایط کنونی من و اکثر خلبانان به هر منطقه‌ای پرواز و هر خطری را به جان می‌خریدیم، تا شاید بتوانیم بخشی از نیروهای عظیم دشمن را منهدم و به قدرت رزمی متجاوزان آسیب جدی برسانیم. امروز پس از بنزین گیری و مجادله با خلبان هواپیمای تانکر، در نهایت از او خواهش کردم به مسجد سلیمان پرواز کند. اگر چه او اصرار داشت که در بهبهان مستقر شده تا از آنجا به ما سوخت برساند، اما با استدلال من پذیرفت. با ارتفاع پست به سمت هدف پرواز کردیم. از نقطه شروع پرواز به سوی دشمن و آغاز حمله هوایی، تیراندازی از روی تانک‌های عراقی به سوی هواپیماهای ما، نظرها را جلب کرد.

دو فروند از دسته پروازی ما در یک لحظه و از دو سو به سمت هدف شیرجه زدیم و بمب‌های «بی. ال.» را رها کردیم. برای اولین بار بود که ترکیدن پوسته بمب‌ها را با چشم‌های خود در آسمان مشاهده می‌کردم و این نشان می‌داد که بمب‌ها به طور کامل عمل کرده و ضریب انهدام هدف خوشبختانه بسیار بالا بوده است. پس از ترک منطقه عملیات با ارتفاع کم و سرعت زیاد روی آسمان مسجد سلیمان، طبق هماهنگی قبلی از تانکر سوخت گیری کردیم، و پیروزمندانه مأموریت را ادامه دادیم. به هنگام فرود متوجه شدیم که به هر دو فروند هواپیما چندین گلوله اصابت کرده است. ما چنان غرق انجام مأموریت بودیم که متوجه برخورد گلوله‌ها به بدنه هواپیما نشده بودیم. از این که بار دیگر سالم بر زمین نشستیم خدا را شکر می‌کنم و از این بابت خوشحالم.

۲- حمله با موشک هوا به زمین به اطراف رودخانه العماره

دستور این مأموریت از سوی ستاد نیروی هوایی صادر شد، و از تانکر سوخت رسان هم خبری نبود. حمله به نیروی توپخانه دشمن در شرق العماره و مجتمع آن در شمال بستان اولین مأموریت هواپیمای شماره دو با موشک هوا به زمین بود. مسیر را به خاطر طولانی بودن آن در ارتفاع ۲۰ هزار پا تا ۱۵ مایلی جنوب مسجد سلیمان و از آن جا با سرعت زیاد و ارتفاع کم به سوی هدف ادامه دادیم و ده مایل قبل از رسیدن به هدف ارتفاع گرفتیم و من قبل از ارتفاع گرفتن تانک‌های دشمن را دیدم. تعداد آن‌ها خیلی زیاد و به صورت مربع شکل در حال حرکت به سمت نیروهای ما بودند.

پس از رسیدن به ارتفاع ده هزار پا به سمت هدف شلیک کردم و اولین تانک را از آسمان شمال بستان پودر کردم. در حال زدن تانک دوم بودم که شماره دو هم یک تانک را زد. در همین موقع یک ساختمان روی تریلر در عقب نیروها دیدم که

و دیگری هم وسط پل رها شدند. ولی بعد از رفتن موشک‌ها و اصابت آن‌ها متوجه شدم که هیچ کدام از موشک‌ها پل‌ها را منهدم نکرد.

۳- مأموریت مجدد برای انهدام پل شناور کارون

از مأموریت‌های بالا چون پل منهدم نشده بود، به هیچ عنوان راضی نبودم. به علت این که اولاً پل خیلی کوچک و باریک بود، و فقط به صورت دو پل شناور برای هر چرخ تانک و از ارتفاع بالا هم به صورت نخ کبریت دیده می‌شد، و خلبان کابین عقب هم نمی‌توانست درست روی هدف قفل کند. سرانجام بعد از درخواست مقامات ما (به اتفاق خلبان رنجبر) هم از خدا خواسته شماره دادند و من بلند شدم. مسیر رفتن همان مسیر قبلی بود. در یکی از پروازها هنگام عبور از روی هدف دو موشک به طرف پل رها کردم و مطمئن بودم که پل منهدم شده ولی بعد از دوبار اوج گیری و شیرجه رفتن متوجه شدم که قسمت شرقی آن کمی آسیب دیده ولی هنوز پابرجاست و از آن جا با موشک به سوی ما آتش می‌کنند. در این پرواز هم دو موشک دیگر درست روی یک نقطه معین وسط پل فایر شد که مطمئناً منهدم شد. چون بعد از چرخش، کابین عقب با چشم خود دیده بود، ولی زدن آن فایده‌ای نداشت. چون ما نیرویی نداشتیم که عراقی‌های شرق کارون را منهدم کند. آن‌ها می‌توانستند شبانه پل دیگری بزنند، چون این پل‌ها پیش ساخته بودند.

بیست و پنجم مهر ماه ۱۳۵۹ مأموریت گشت رزمی در محور بستان

ساعت ۹ صبح تازه از خواب بلند شده بودم و در حال صبحانه خوردن بودم که سروان میر (سرگرد خلبان شهید میر) آمد و یک برگه مأموریت آورد و گفت باید به این مأموریت برویم. عده‌ای از خلبانان هم بودند که گفتم این جا خطرناک است. به خصوص برای بمب ماوریک. چون باید بالا بیاییم. به خصوص برای میر که تا بحال بمب

منطقه هوایی آبادان را ترک کردیم، بعد از ترک آبادان یک نفس راحت کشیدم اما ناگهان به یاد آمد که دستگاه ناوبری ندارم و بنزین هم خیلی کم است. چون در آسمان بوشهر تیراندازی خیلی زیاد بود، و رادار هم مدام این موضوع را گوشزد می‌کرد، تصمیم گرفتم به پایگاه شیراز بروم و در آن جا فرود آیم. اما پس از اعلام وضعیت سفید با زحمت فراوان خود را به پایگاه بوشهر رساندم و به زمین نشستم و ختم به خیر شد.

بیست و سوم مهر ۱۳۵۹

۱- مأموریت گشت رزمی و حمله با موشک هوا به زمین به پل متحرک کارون

دوباره پل متحرک دشمن روی رودخانه کارون، بعد از صحبت‌ها و مذاکره‌های طولانی به این باور رسیدیم که متأسفانه وجود پل واقعیت دارد، و نیروهای عراقی با استفاده از این پل متحرک از طرف جاده ماهشهر به سوی شمال آبادان در حرکتند. برای انهدام پل بلند شدیم و با انتخاب مسیر مناسب در ده مایلی هدف پاپ آپ (پاپ آپ نوعی عملیات تاکتیکی است که خلبان هنگام بمباران مواضع دشمن آن را به کار می‌برد. خلبان برای مخفی ماندن از دید رادار دشمن در ارتفاع بسیار پست پرواز می‌کند، و در نزدیکی هدف اوج می‌گیرد و مجدداً روی هدف شیرجه می‌رود) کردیم. من در این مأموریت شماره دو بودم. چون تیراندازی عراقی‌ها از زمین بسیار زیاد بود، نتوانستیم محل مورد نظر (پل متحرک) را پیدا کنیم و فقط شاهد اصابت موشک هواپیمای شماره یک در کنار آن جزیره کوچک بودم. گرچه تعداد زیادی از نیروهای دشمن مستقر در آن منطقه را با موشک هوا به زمین نابود کردم، اما نه من و نه هواپیمای شماره یک هیچ کدام نتوانستیم پل را منهدم کنیم.

۲- مأموریت گشت رزمی

بعد از نشستن از نوبت پرواز یکم، خلبان هواپیمای شماره یک و کابین عقب او پل را دیده بودند و موقعیت آن را از روی نقشه به من نشان دادند، و من هم دوباره برای زدن پل داوطلب شدم و یک فروندی بلند شدیم. مسیر رفتن همان بود، ولی این دفعه از شمال آبادان به جنوب. ده مایلی قبل از هدف پل پاپ آپ کردم و پل با نیروهای زیادی در غرب و شرق آن دیده شد. فقط دو عدد موشک هوا به زمین داشتیم که یکی از آن‌ها را بالای پل

ناوبری هواپیمای اشکال فنی داشت. پس از قطع جنوب آبادان وارد خاک عراق شدیم و در نقطه‌ای که باید نود درجه گردش می‌کردیم و به طرف شمال و هم چنین به طرف تارکت رفتیم. هواپیمای شماره دو به علت کمی تجربه خوب گردش نکرد و من هم به اجبار با گردش ۲۵ درجه گردش کردم که سمت تارکت سی درجه آمد. در جنوب شلمچه و خود شلمچه نیروی دشمن بسیار زیاد بودند و تیراندازی هم بسیار زیاد بود. ما هم برای فرار از دست آن‌ها مجبور شدیم به این طرف و آن طرف پرواز کنیم. بالاخره بر روی هدف رسیدیم و بمب‌ها را رها کردیم. بعد از رها کردن بمب‌ها روی هدف حجم آتش زیادی از زمین به آسمان بلند شد. گویی همه جا آتش گرفته است. برای اولین بار در پروازهایم کاملاً ترسیده بودم. از همه جا آتش بلند می‌شد. نیروهای خودی به علت عدم

- امروز صبح از پرواز برگشتم
- و کمی خوابیدم. ساعت ۱۱ و نیم مرا بیدار کردند و گفتند سرهنگ دادپی فرمانده پایگاه شما را احضار کرده. او گفت یک ناوچه دشمن وارد منطقه خور موسی شده و دو ناوچه ما را منهدم کرده و کسی نیست برای پرواز بفرستیم. مختصات موقعیت ناوچه عراقی را گرفتم و رفتم و آن را منهدم کردم.

هماهنگی، همزمان با دشمن به سوی هواپیمای ما آتش شلیک می‌کردند. به این علت جرأت استفاده از پس سوز را برای افزایش سرعت نداشتیم. به قدری گلوله مسلسل به زیر بدنه هواپیمای اصابت می‌کرد که به صدای رگبار تگرگ بر روی سقف ماشین شباهت داشت، و من هر لحظه منتظر منفجر شدن هواپیمایم بودم.

بعد که حدود ۵۰ مایل دور شدن از تارکت مشاهده کردم که شماره دو هنوز از من جدا نشده است. به گفته شماره دو بمب‌های هر دو خلبان خوب خورد ولی چون تانک‌ها به خصوص در غرب آبادان کاملاً در سنگر بودند مطمئناً اثر چندانی نداشت. در ضمن در شلمچه یک لودر را بوسیله فشنگ منهدم کردم. روی آبادان خلبان کابین عقب فوق العاده عصبانی و نگران بود و مدام فریاد می‌زد جناب سروان کاری بکنید! من بعضی وقت‌ها از روی صندلی بلند می‌شدم. چون حس می‌کردم که گلوله مسلسل یا موشک زیرم خورده است. به هر حال با سرعت ۴۰۰ نات و ارتفاع هفت هزار پا با هر سختی و رنجی بود،



انهدام کشتی صد هزار تنی عراق در آبهای خلیج فارس توسط شهید عباس دران

کاکاوند و کسان دیگری هم بودند. مختصات موقعیت ناوچه عراقی به من داده و گفتند که در آن ناحیه ناوچه‌ای برای مقابله نداریم و هر شنواری که دیده شد بدانید از ما نیست و شما آن را بزنید. اگر اخیانا ناوچه خودی در منطقه پیدا شد با چراغ به شما علامت خواهد داد.

پس از برخاستن از باند (همراه خلبان شهید حسین خلعتبری) و اوج گرفتن، با فرکانس ۲۶۵۰ که به من داده شده بود تماس گرفتم تا اطمینان کامل پیدا کنم. در ده مایلی هدف پاپ آپ کرده و یک ناوچه عراقی را که درست در مختصات داده شده در حرکت بود دیدم. قبل از حمله به ناوچه دو سه بار با مراکز مختلف تماس گرفتم ولی جوابی نشنیدم. در همان موقع ناوچه دیگری را در یک مایلی اسکله البکر مشاهده کردم. تصمیم گرفتم قبل از این که از منطقه خارج شود آن را منهدم نمایم. لذا با دو موشک به آن حمله کردم و به سوی ناوچه اولی برگشتم و آن را که به سمت ۲۴۰ درجه در حرکت بود هدف گیری کرده و به قعر دریا فرستادم. در منطقه دریایی شناور دیگری از دشمن وجود نداشت. در بازگشت به هنگام فرود مطلع شدم اصابت موشک‌ها و انهدام ناوچه‌ها تأیید شده است.

بیست و هشتم مهر ماه ۱۳۵۹ آبادان

صبح امروز در واقع در استراحت پروازی شب گذشته بودم، و خود را برای پرواز بعد از ظهر آماده می‌کردم. بعد از بریف شدن سروان سپید موی آذر بلند شدم. قرار بود از جنوب آبادان به سه راهی حمله کنیم. قبل از بلند شدن یکی از سیستم‌های الکترونیک از کار افتاد ولی به هر حال بلند شدم. بر فراز (بندر) دیلم خلبان شماره یک گفت که بمب‌های او آرم نمی‌شود و به پایگاه بر می‌گردد، و من هم تصمیم گرفتم مأموریت را انجام دهم.

برخورد با زمین نگاه می‌کرده و خلبان و کمک او موفق به بیرون پریدن نشده بودند. او در لحظه سانحه چیزی به من نگفت. چون فکر کرده بود که من ناراحت می‌شوم. بعد از زمین خوردن میر به من گفتند که دیروز گفته بودند که او هنوز کم تجربه است. ولی اگر من قبل از پرواز این موضوع را می‌دانستم نمی‌گذاشتم او پرواز کند. به هر حال شناس او این طور بود که او هم آسمانی شود و پرواز ابدی را آغاز کند.

● در همان موقع ناوچه دیگری
● را در یک مایلی اسکله البکر
● مشاهده کردم. تصمیم گرفتم
● قبل از این که از منطقه خارج
● شود آن را منهدم نمایم. لذا با
● دو موشک به آن حمله کردم و
● به سوی ناوچه اولی برگشتم و
● آن را که به سمت ۲۴۰ درجه در
● حرکت بود هدف گیری کرده و
● به قعر دریا فرستادم

بیست و نهم مهر ماه ۱۳۵۹ مأموریت برون مرزی

امروز ساعت پنج صبح از پرواز برگشتم، و به آرت رفتم و خوابیدم. ساعت ۱۱ و نیم مرا بیدار کردند و گفتند که سرهنگ دادپی فرمانده پایگاه شما را احضار کرده است. تلفنی با ایشان تماس گرفتم. او گفت: یک ناوچه دشمن وارد منطقه خور موسی شده و دو ناوچه ما را منهدم کرده است. بچه‌های خلبان همه مأموریت هستند و کسی نیست برای پرواز بفرستم. سرهنگ دادپی پس از پایان مکالمه ماشین فرستاد تا مرا به آشیانه ببرد. در آشیانه یک افسر نیروی دریایی و سرگرد

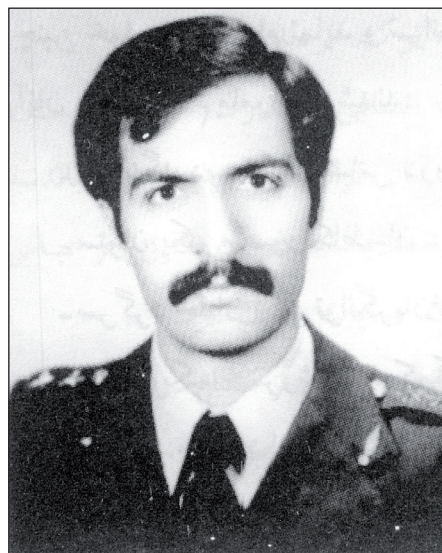
ماوریک زنده بود. به سرگرد (محمود) ضرابی هم گفتم ولی او گفت که مأموریت باید انجام شود. بعد گفت امروز تانکر هم نداریم ولی می‌توانید از نوع دیگری بمب ببرید. آن‌ها می‌دانستند نوع دیگر بمب به منظور ارتفاع پایین رفتن است که به هیچ عنوان (به هدف) نمی‌رسیم. میر ناراحت شد. چرا که دلش می‌خواست اولین پرواز جنگی کابین جلوی خود را با موشک ماوریک شروع کند. از طرف دیگر سرگرد محقق در پرواز گذشته او گفته بود که (میر) ضعیف است. به هر حال مجبور بودیم مأموریت را انجام بدهیم.

بعد از بریف کامل، مسیر رفتن را مانور روی هدف با این بمب و نیز با توجه به تهدیدات موجود در منطقه و قبول سروان میر به طرف هدف بلند شدیم. شماره یک من بودم و کابین عقب (شهید منصور) صدیق و شماره دو هم میر و کمکش رنجبر بود. مسیر را تا نفت شهر با سرعت کم و ارتفاع بیست هزار پا ادامه دادیم. قابل توجه است که مأموریت قبلی من تقریباً همین جا بود. در آن منطقه چند موشک به طرف ما آتش کردند که شناس آوردیم به ما نخورد. بعد از نفت شهر ارتفاع را سریع کم کردیم و در ارتفاع صد پایی و سرعت ۵۰۰ نات پرواز کردیم. در جنگلی در حدود ۱۰ مایلی هدف پاپ آپ کردیم. میر خلبان هواپیمای شماره دو سمت چپ من بود، و بعد از ارتفاع ۹ هزار پا شروع به پایین آمدن کرد. من با دیدن هدف خیلی خوشحال شدم و به میر گفتم و او هم گفت که هدف را دیده است.

بعد از زدن چهار تانک که همه منفجر شدند از سمت راست برگشتیم و صدا زد خلبان شماره دو دیگر جلو نرو و آتش زیاد است و نمی‌خواهد همه موشک‌های ماوریک خود را بزنی. ولی کمک خلبان کابین عقب گفت که بعد از زدن دومین بمب، دو موشک به طرف ما آمد که یکی از آن‌ها به شماره دو اصابت کرد. او هواپیمای میر را تا



سرهنگ خلبان محمود اسکندری هم‌رزم شهید دوران در حمله به دوره



جانبا ناصر قربانی با درجه ستوان یکی هم‌رزم شهید دوران در حمله به دوره



سرلشکر خلبان شهید محمود خضری فرمانده وقت پایگاه هوایی شهید نوزدهم همدان



شماره دو بمب روی تجمع آن‌ها خورد و چون آماده شلیک موشک بودیم و می‌خواستیم در دید راداری موشک سام دو قرار نگیریم، در ارتفاع بسیار اندک و سرعت زیاد پرواز می‌کردیم. بعد از شادگان هواپیمای شماره دو اظهار داشت که ۳۵۰۰ پوند بنزین دارد که به ارتفاع ۲۸ هزار پایی رفتیم و سالم در پایگاه نشستیم.

سی و یکم تیر ۱۳۵۹

۱- مأموریت گشت رزمی در جاده ماهشهر - آبادان

نیروهای دشمن که از پل گذشته بودند، در جاده ماهشهر پیش روی می‌کردند. به ما گفتند نیروهای عراقی شش تا دوازده کیلومتری و نیروهای خودی در هجده کیلومتری جاده ماهشهر - اهواز مستقر هستند. بلافاصله برای عملیات آماده شدیم. من خلبان هواپیمای شماره یک بودم و رنجبر کابین عقب. سروان فعلی زاده شماره دو بود و روستا (سرلشکر خلبان شهید کاظم روستا) کابین عقب بود. شماره دو به علت اشکال فنی نتوانست از روی باند پرواز کند. مسیر را از ماهشهر به طرف آبادان انتخاب کردم. در سمت چپ جاده در ارتفاع پایین‌تر از دکل‌های برق پرواز کردم و بعد از رد کردن نیروهای خودی که خیلی کم بودند، نیروهای دشمن را دیدم و دو گردش کردم. با اولین گردش یکسری بمب‌های «بی. ال.» و با گردش دوم همه بمب‌های باقی مانده را بر سرشان فرو ریختم. سپس با عبور از روی نیروهای دشمن همه فشنگ‌ها را نیز روی سرشان ریختم. بعد از زدن نیروهای دشمن کابین عقب با من گفت و گوی زیادی کرد که این نیروها هشت مایلی آبادان هستند و مسئولان مختصات اشتباهی به ما داده‌اند و ما نیروهای خودی را زده‌ایم. اعصابم حساسی خرد شده بود. بعد از شبی سخت وارد آن شلتر کذایی شدم که افسر اطلاعات و عملیات ماهشهر

نیروهای دشمن را دیدم و دو گردش کردم. با اولین گردش یکسری بمب‌های «بی. ال.» و با گردش دوم همه بمب‌های باقی مانده را بر سرشان فرو ریختم. سپس با عبور از روی نیروهای دشمن همه فشنگ‌ها را نیز روی سرشان ریختم

و من هم با پنج هزار پوند بنزین رفتیم در پایگاه (بوشهر) نشستیم. بعد از نشستن معلوم شد که نیروهای خودی دماغ هواپیما را هدف قرار داده و خیلی جالب منهدم کرده بودند.

سی‌ام مهر ماه ۱۳۵۹ مأموریت پشتیبانی هوایی از نیروهای زمینی در شلمچه

هدف این مأموریت آسیب رسانی به نیروهای دشمن در شلمچه بود. بعد از بریف در ارتفاع پست از جنوب آبادان گذشتیم و هواپیمای شماره دو را بریف کرده بودم تا موقعی که گفتم گردش کن. اول او ۹۰ درجه بگردد و با ۴۵ درجه انحنای او در سمت راست و بعد من این کار را بکنم. او در سمت راست من بود و در خاک دشمن گردش را انجام داد و از سمت شمال به طرف نیروی دشمن حرکت کردیم. از ارتفاع ۱۰۰ پایی به بالا موج رادار جستجوگر دشمن ما را می‌گرفت. از این رو سعی شد زیر این ارتفاع پرواز کنیم.

در موقع قطع اروند مقداری فشنگ به یکی از گشتی‌های دشمن فایر شد و بلافاصله بعد از اروند رود نیروهای دشمن که احتمالاً در حال کندن سنگر یا ساختن جاده بودند، دیده شدند. چون لودر زیاد در حال تردد بود همه بمبها روی آن‌ها ریخته شد. بگفته خلبان کابین عقب

بعد از دیدن آبادان در سمت چپ، از آبادان (نیروهای خودی) شروع به تیراندازی کردند و نیروی دشمن هم شروع کرد به تیراندازی با توپ‌هایی که روی تانک‌ها سوار بود. آن‌ها از نیروی زمینی ما هراسی نداشتند. در ضمن می‌دانستند که پشت سر هم از تمامی پایگاه‌هایشان برای پشتیبانی هواپیما می‌آید. از این رو همیشه منتظر آتش بودند. من معمولاً برای این گونه مأموریت‌ها اول بمب‌ها را می‌زنم و بعد فشنگ‌ها را. چون فشنگ توجه آن‌ها را جلب می‌کند ولی این مأموریت به خصوص چون قبلاً به وسیله نیروی خودی متوجه شده بودند و آتش می‌کردند، من هم اول فشنگ‌ها را زدم.

یکی از توپ‌ها (توپ‌های ضد هوایی) که روی سطح زمین کار گذاشته بودند، و به شدت در حال آتش بود، دیدم منهدم شد و به علت این که پاور لاین‌ها بلند بود، قبلاً با ارتفاع ۳۵۰ پایی بودم و بمب‌ها را روی آن‌ها ریختم و موقع فرار یادم آمد یکی از موتورها کار نمی‌کند. خلاصه خیلی ساده و بدون گردش منطقه را ترک کردم و با حالت اضطراری در پایگاه نشستیم.

بیست و نهم مهر ماه ۱۳۵۹

۱- مأموریت انهدام پالایشگاه فاو

قرار بود صبح زود هشت فروند هواپیما پالایشگاه فاو را بمباران کنند. چهار فروند دسته اول دو دقیقه قبل از ما بلند شدند ولی هوا بد بود. معمولاً روی دریا صبح‌های زود مد و جزر وجود دارد. خلاصه در ۱۵ مایلی هدف در ارتفاع ۱۰۰ پایی آب وارد ابر شدیم و به دستور لیدر به پایگاه برگشتیم.

۲- مأموریت گشت رزمی در غرب دزفول

در همین روز سروان سفیدپی بعد از مرخصی برگشته بود و می‌خواست پرواز کند. بعد از بریف کامل متوجه شدم که او ناراحت است و می‌دانستم از این که هواپیمای شماره دو دسته من است، مسیر را با احتیاط و بدون دست زدن به پاور لاین ادامه دادم. هدف نیروی دشمن در محور سلیمانیه (خوزستان) بود. بعد از شادگان سفیدپی گفت که سرعت کم است و سرعت را زیاد کرد و رفت و من هم به عنوان شماره دو به دنبال او رفتم و هدف را خیلی خوب زدم. برای این که در بمب‌های برگشتی شماره دو نرم، ارتفاع را زیاد کردم. شماره دو بعد از زدن هدف که بخشی از بمب‌هایش در بیابان خورد، به طرف راست رفت و من هم رفتیم از فاصله دور نیروها را چک کنم که چه طور استتار کرده‌اند، ناگهان هواپیما تکان شدید خورد و معلوم شد نیروهای خودی که کمتر از یک تیب بودند، خوب آموزش دیده‌اند. بعد از تماس با شماره دو گفت به علت این که بنزین خیلی کم دارد در پایگاه امیدیه می‌نشیند،

■ هواپیمای اف ۴ شهید عباس دوران در آستانه پرواز به سوی بغداد



این نفربر صد هزار تنی عراق است که می‌تواند ۲۰۰ نفر را حمل کند. حال این نفربر آمده بود زخمی‌های جنگ دریایی را جمع کند، یا نیرو در اسلحه پیاده کند که به وسیله سه موشک ما منهدم شد. بعد از منهدم کردن نفربر داشتیم می‌رفتم روی العمیه تا موشک چهارم را بزنم که سروان لیبی گفت دو هواپیما بر فراز اسکله هستند، تو فرار کن و من هم دنبال تو می‌آیم. به او گفتم با فشنگی که در اختیار دارم می‌جنگم. او گفت نمی‌خواهد. بعد او زودتر از من روی (بندر) دیلم رسیده بود. البته عراقی‌ها صبح امروز در همین منطقه یکی از هواپیماهای ما را زده بودند.

دوم دی ماه ۱۳۵۹ مأموریت انهدام ناوچه عراق

دوباره افسر نیروی دریایی گفت که یک هدف در جنوب بندر امام از دیشب وجود دارد و ناوچه ما در روز روشن نمی‌تواند او را بزند. من باید بروم با ناوچه خودی تماس بگیرم و هدف را بزنم. البته گفته شده بود که هدف دارد به سوی جنوب حرکت می‌کند که به همین دلیل سرگرد کاکاوند به من گفت اگر ضرورت اقتضا کرد می‌توانم در آب‌های آزاد هم بروم و ناوچه را پیدا و منهدم کنم. من و سروان اعظمی بلند شدیم، طبق معمول ناوچه خودی جواب نداد. بیش از صد دفعه او را صدا کردم. چون در نقطه نشان داده شده هدفی نبود، به طرف جنوب که سواحل کویت و عربستان سعودی است، با سرعت ۴۰۰ نات در ارتفاع ده هزار پایی حرکت کردم. بعد از مسافت ۴۰ مایلی که اردشیر را رد کرده بودم، و از دور خاک عربستان معلوم بود، چاه‌های بسیار و اسکله وجود داشت که به کویت تعلق داشت. ناوچه را در نزدیکی یکی از اسکله‌ها دیدم که با یک موشک کاملاً پودر شد. احتمالاً یا موشک زیاد و یا سوخت زیاد در ناوچه وجود داشت که به پودر شدن آن کمک کرد. بعد از منهدم کردن آن به طرف شمال برگشتم. نیروی دیگری نبود. بعد از نشستن، نیروی دریایی به علت کار نکردن رادیو ناوچه خودی اول معذرت خواست، و بعد تشکر کرد.

شانزدهم دی ماه ۱۳۵۹ شصتمین پرواز

۱- مأموریت گشت رزمی در غرب اهواز

دیروز بالاخره بعد از مدت سه ماه نیروی زمینی حمله بزرگی کرد. در مدت پنج دقیقه اول عملیات، نیروی هوایی خوب حمله کرد و بعد نیروی زمینی وارد عمل شد. امروز دستور آمد نیروهای دشمن که در منطقه‌ای به شعاع پنج مایل در دو نقطه در غرب و جنوب اهواز تجمع دارند، منهدم شوند. بریف کامل انجام شد و از جنوب اهواز وارد عمل شدیم. روی پادگان حمید که می‌خواستیم به طرف هدف گردش کنم تیراندازی

چای بعد از پرواز را نخورده بودم که مأموریت دیگر آمد. کسی نبود و طبق معمول من داوطلب شدم. پس از این که بمب‌های خود را روی سر دشمن در جبهه آبادان ریختم، یک میگ ۲۳ عراقی را دیدم که مرا تعقیب می‌کند. با زحمت فرود آمدم و بعد از خاموش کردن موتورها دیدم خلبان میگ فقط به باک چپ و زیر هواپیما آسیب رسانده است

ولی هنوز احساس می‌کردم که هواپیمای من به بال چپ متمایل بود. با هر زحمتی که بود فرود آمدم. بعد از خاموش کردن موتورها از هواپیما پیاده شدم و دیدم باک چپ روی هواپیما مانده و از وسط نصف شده است. معلوم شد که خلبان میگ دشمن یه کم کوتاه زده و فقط باک چپ و زیر هواپیما آسیب دیده است.

هشتم آذر ماه ۱۳۵۹ مأموریت انهدام کشتی صد هزار تنی عراق

نیروی دریایی یک فروند ناوچه به نزدیکی (اسکله) البکر برده بود و نیروهای دشمن می‌آمدند که ناوچه ما را منهدم کنند. در حقیقت این ناوچه یک دام بود و به وسیله آن هواپیماهای دشمن به میدان کشیده می‌شدند تا توسط هواپیماهای «اف - ۱۴» ما منهدم شوند. (شهید حسین) خلعتبری کابین عقب من بود و سروان لیبی به عنوان خلبان هواپیمای پوشش هوایی بالا سر با من آمده بود. در کنار اسکله ناوچه‌ای وجود نداشت، اما در جنوب آن نفربر بزرگتر از ناوچه را دیدم که عرشه آن صاف و مسطح بود. به ما گفتند که

گفت خیلی خوب و درست زده‌اید و بالاخره کابین عقب هم کوتاه آمد.

۲- حمله مجدد به سه راهی آبادان - ماهشهر - اهواز

هنوز چای بعد از پرواز را نخورده بودم که یک مأموریت دیگر آمد. کسی نبود و طبق معمول من داوطلب شدم. خلبان هواپیمای شماره یک من بودم و کابین عقب حیدر پور. در هواپیمای شماره دو فعلی زاده بود و کابین عقبش حق پناه (سرگرد) خلبان شهید جواد حق پناه چند سال بعد بر فراز آب‌های نیلگون خلیج فارس هدف قرار گرفت و به همراه پرنده خود به قعر آب فرو رفت. پس از روشن کردن موتورها و تماس با خلبان شماره دو گفت که دوباره اشکال فنی دارد و نمی‌آید و من باز هم تنها رفتم. می‌خواستیم از جنوب آبادان حمله کنم. دود زیادی منطقه را پوشانده بود. سمت چپ آبادان را گذراندم و آتش نیروهای دشمن از جاده اهواز - آبادان شروع شد. من هم در سه راهی به طرف اهواز گردش کرده و بمب‌ها و فشنگ‌های خود را زدم. اولین گردش فرار را به طرف راست کردم و بعد از مستقیم کردن در ساعت ده و سی دقیقه یک هواپیما دیدم. فکر کردم فانتوم است. او من را دیده بود و موقعی که کمی ارتفاع گرفت و خواست به طرف دم هواپیمای من بیاید کاملاً دیدم که یک میگ ۲۳ عراقی است.

بلافاصله زدم روی پس سوز و رفتم کف زمین. هواپیما تکان شدیدی خورد. معلوم شد که دشمن هواپیمای من را زده است. بعد از رها کردن باک‌های سوخت خارجی، هواپیما به شدت به طرف بال چپ و زمین رفت که با دو دست مستقیم تمام قدرت موتور هواپیما را نگه داشتیم. بعد از دور شدن از منطقه و ارتفاع گرفتن از رادار برای چک کردن زیر هواپیما تقاضای کمک کردم که یک فروند «اف - ۱۴» که در منطقه بود به موقعیت من آمد و گفت همه چیز نرمال است.

- نیروی زمینی تقاضای پروازهای
- بیشتر کرده بود و به دستور
- فرمانده نیرو چهار فروند فرستادند، عسکری را عراقی‌ها زدند و هواپیمایش آتش گرفت و در منطقه خودی ایجکت کرد. قهستانی را هم زدند که شهید شد. یک هواپیما را در اطراف کرخه کور زدند. نیروی زمینی نمی‌توانست از پیشروی دشمن جلوگیری کند. خدا می‌داند مقصر کیست.

نوزدهم دی ماه ۱۳۵۹ مأموریت گشت رزمی در غرب اهواز

امروز روز سختی بود. نیروهای کمکی عراقی رسیده بودند، و داشتند از کرخه به طرف شمال پیشروی می‌کردند. قرار بود ساعت هفت و نیم صبح بمب‌های خود را بزنم. البته (خلبان) محقق در یک دسته دیگر بود و دسته ما از جنوب اهواز وارد معرکه شد، و من بمب‌های خود را یکی پس از دیگری در چهار نقطه تا هویزه رها کردم و فشنگ‌هایم را در جنوب هویزه زدم. در این منطقه در ارتفاع هزار پایی پرواز می‌کردم و هواپیمای شماره دو خیلی پایین تر از من بود. ناگهان یک میگ ۲۱ را بالای سر خود دیدم. البته برای درگیر شدن مهمات نداشتم. خوشبختانه او هم ما را ندید. محقق از شمال اهواز وارد شده بود و بعد از زدن بمب‌هایش در دو نقطه، مورد اصابت تیر قرار گرفت. ما بعد از نشستن فهمیدیم که او در منطقه خودی ایجکت کرده است.

نیروی زمینی تقاضای پروازهای بیشتر کرده بود. بعد از ظهر که به دستور فرمانده نیرو چهار فروند فرستادند، عسکری را عراقی‌ها زدند و هواپیمایش آتش گرفت و در منطقه خودی ایجکت کرد. سرگرد قهستانی که از پایگاه شاهرخ (شهید نوژه همدان) پرواز کرده بود، او را زدند که شهید شد. یک فروند هواپیمای دیگر را هم در اطراف کرخه کور زدند. نیروی زمینی هم نمی‌توانست از پیشروی آن‌ها جلوگیری کند. خدا می‌داند مقصر کیست؟

بیستم دی ماه مأموریت پشتیبانی هوایی از نیروهای خودی در جاده ماهشهر

در قیاس با روزهای آغازین جنگ وضعیت به مراتب بهتر شده است. نیروهای سطحی با انسجام کامل به فتوحات بزرگی دست یافته‌اند. بخش‌های وسیعی از خاک کشورمان از اشغال بعثیان متجاوز خارج شده است. ■

ولی این هواپیماها که نمی‌توانند دو لشکر را نابود کنند. معلوم بود که تا عصر نیروی کمکی عراق می‌رسد. نیروی زمینی ما هم معلوم نبود چی شده؟ خسته‌اند؟ نیرو کم دارند؟ به هر حال پشت سر هم از همه پایگاه‌ها هواپیما تقاضا می‌کردند. بعد از بلند شدن، مسیر طبق دیروز بود. از جنوب اهواز وارد معرکه شدیم و بعد از خط راه آهن اهواز - آبادان نیروی عراقی شروع می‌شد. آن‌ها تا هویزه داشتند به نیروهای ما فشار می‌آوردند و به طرف شمال پیشروی می‌کردند. یک تجمع را دیدم که بمب‌ها را روی آن‌ها ریختم و از ارتفاع سه هزار پایی منطقه را بررسی کردم. گویا عراقی‌ها مثل قارچ از زمین سبز می‌شدند. خیلی زیاد بودند. دیگر خبری از آتش توپخانه ایران نبود. چهار دسته هواپیمای عراقی نزدیک هویزه. دو دسته در شرق هویزه، دو دسته در جنوب غربی اهواز و یک دسته هم در نزدیکی کرخه کور در حال پرواز بودند. در همین منطقه یک هواپیمای «اف - ۴» و یک «اف - ۵» را زدند.

۳- مأموریت سوم در شمال غربی اهواز

شش فروند هواپیما بمب‌های خود را روی نیروهای عراقی که برای کمک می‌آمدند ریختند. صبح طبق برنامه از جنوب اهواز وارد شدیم، ولی زودتر به طرف شمال غرب که نیروها بودند گردش کردیم. من بمب‌ها را در دو نقطه زدم و سپس کمی در ارتفاع سه هزار پایی پرواز کردم که خلبان کابین عقب مقداری فیلم از نیروهای عراقی تهیه کرد. فشنگ‌های خود را در جنوب جاده هویزه زدم و برگشتم. هواپیمای من شدیداً به طرف چپ متمایل بود که بعد از نشستن معلوم شد پوسته باک چپ کاملاً رفته و باک از وسط نصف شده است. دو سوراخ به قطر پنج اینچ هم در بال چپ وجود داشت.

شروع شد و یک گلوله به من خورد. جلوی ما منطقه‌ای وجود داشت که تا به حال، یعنی پس از حدود ۶۰ مأموریت چنین منطقه جنگی ندیده بودم. همه مناطق غرب اهواز که دشمن در آن وجود داشت به وسیله تانک‌ها زیر آتش بودند. برای این که ترکش توپ‌ها به هواپیمای من برخورد نکند، رفتم ارتفاع ۵۰۰ پایی که از آن جا تجمع نیروهای دشمن را دیدم و بمب‌های خود را که شش عدد ۵۰۰ پوندی بودند روی آن‌ها ریختم. خلبان شماره دو دیده بود که کاملاً به هدف خورده‌اند.

بعد از ترک منطقه، کابین عقب گفت که از بال چپ دود می‌آید. چون بنزین کم می‌شد و شماره یک هم تیر خورده بود، سریع در پایگاه امیدیه نشستیم. به هر دو بال گلوله خورده بود و باک چپ پاره شده بود. همچنین نصف دماغ هواپیما از بین رفته بود. هنگام برگشت روی پادگان حمید یک گلوله به هواپیمای شماره یک (یاسینی) اصابت کرد. گلوله از شیشه جلو هواپیما به درون کابین رفت و به انگشت یاسینی برخورد کرد که دچار خونریزی شده بود. به هر حال اگر به نیروهای دشمن کمک نرسد و نیروهای ما خسته نشوند، می‌توانند همه آن‌ها دستگیر یا بکشند. ولی به نظر می‌رسد ما نیرو کم داریم. چون در روز اول که حمله کردند گفتند حدود ۲۰۰ عراقی را اسیر کرده و چندین تانک هم به غنیمت گرفته‌اند. ولی امروز کارایی زیادی نداشتند. به هر حال خدا کمک کند. (در این عملیات خلبانان شهید دوران، یاسینی، خلعتبری و مرحوم گودرزی شرکت کردند).

۲- مأموریت مجدد در غرب اهواز

نیروی زمینی عراق تقاضای کمک کرده بود و دو لشکر از بصره به حرکت درآمده بودند که شش فروند هواپیما برای زدن آن‌ها بلند شدند.





مدرسه عالی - سرکار - جمال عبدالناصر - قوام نگاره - جواهر لعل نهرو

درآمد

پس از شکست نیروهای متجاوز رژیم حزب بعث عراق به دست توانمند رزمندگان اسلام در عملیات بیت المقدس، جایگاه سیاسی دشمن در جهان زیر سؤال رفت و در حالی که عملیات رمضان در حال برنامه ریزی و در آستانه اجرا بود موضوع برگزاری نشست سران کشورهای عضو جنبش عدم تعهد در بغداد مطرح گشت، تا طبق عرف سیاست بین المللی، صدام معدوم به ریاست جنبش برگزیده شود. با این وصف جمهوری اسلامی ایران سیاست جلوگیری از برگزاری نشست مزبور در بغداد را در دستور کار خود قرار داد و در اولین اقدام به رایزنی سیاسی با برخی از دولت‌های فعال و بنیانگذار جنبش مزبور پرداخت تا عدم شایستگی صدام برای ریاست دوره‌ای جنبش را به آنان گوشزد نماید. اما همه تلاش‌های دیپلماتیک دولت ایران سودمند نبود، و تصمیم نهایی چنین بود که از طریق راهکار نظامی و توسط عباس دوران اقدام شود.

به یاد امیر شهادت طلب ققنوس آسمان ایران سرلشکر خلیان شهید عباس دوران

جنبش عدم تعهد... سازمانی که اهدافش را فراموش کرد

یک پیمان نظامی غربی «سنتو» خارج شده بود و دقیقاً از سیاست خارجی مستقل، نه شرقی، نه غربی پیروی می‌کرد برای جلوگیری از برپایی نشست هفتم در آن کشور متجاوز به نتیجه نرسید، و به برکت عملیات کیفی و خون سرخ شهید عباس دوران بود که صدام عقلی آرزوی ریاست جنبش را به گور برد.

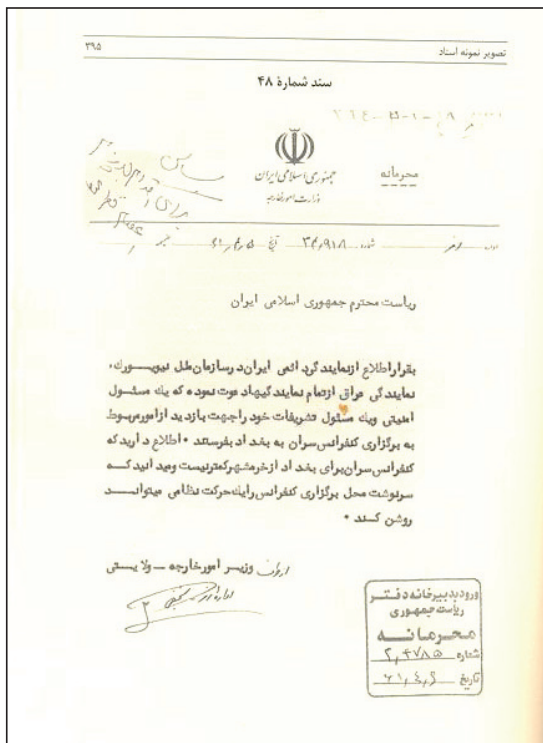
دولت جمهوری اسلامی پس از گذشت چند ماه از پیروزی انقلاب، هیئتی را به ششمین نشست سران در هاوانا اعزام کرد تا با اهداف برآمده از آرمان‌های مقدس انقلاب اسلامی تقاضای عضویت در جنبش عدم تعهد را تسلیم دبیرخانه دائمی کند. حضور هیئت ایرانی و عضویت جمهوری اسلامی ایران مورد استقبال شرکت کنندگان نشست مزبور قرار گرفت، و به موجب مواد ۱۳۹-۱۴۰-۱۴۱ اساسنامه جنبش، عضویت ایران در جنبش عدم تعهد رسمیت یافت. اما بغداد به عنوان محل قطعی میزبانی نشست هفتم سران در سال ۱۹۸۲ به قوت خود باقی ماند. این در حالی بود که رژیم بعثی در سپتامبر سال ۱۹۸۰ تجاوز و حشیانه‌ای را علیه نظام نوپای جمهوری اسلامی ایران آغاز کرد، و نشان داد که نه تنها به قوانین بین المللی و اساسنامه جنبش عدم تعهد پایبند نیست، بلکه مجری منویات قدرت‌های غربی در رویارویی با کشورهای مستقل و آزادی خواه است.

یکی از مهمترین دلایل عدم موفقیت اهداف و شعارهای جنبش عدم تعهد این است که نسل دوم و سوم سران جنبش در جریان ششمین نشستی که در ماه سپتامبر سال ۱۹۷۹ در هاوانا پایتخت کوبا برگزار گردید، به برگزاری نشست بعدی در پایتخت عراق به ریاست صدام عقلی معدوم نظر موافق دادند. این تصمیم در حالی اتخاذ شد که تجاوز رژیم بعثی عراق به ایران اسلامی تا آن برهه آغاز نشده بود. اما پس از آغاز تجاوز، نه تنها کاری از دست جنبش برای دفع تجاوز ساخته نبود، بلکه تلاش‌های دیپلماتیک جمهوری اسلامی ایران به عنوان عضو جدید جنبش که به تازگی از

● جنبش عدم تعهد در سایه وجود
● فضای دو قطبی، با شعار وحدت
● میان کشورهای جهان سوم،
تأمین صلح عادلانه، آزادی
ملت‌های محروم و تحت ستم
و برقرار نظام عادلانه اقتصادی
در جهان تشکیل شد، ولی به
مرور زمان با پیوستن برخی از
دولت‌های وابسته به غرب از
تحقق اهداف و شعارهای خود
بازماند

سران بنیانگذار جنبش عدم تعهد همچون جمال عبدالناصر رئیس جمهور مصر، جواهر لعل نهرو نخست وزیر هند، احمد سوکارنو رهبر استقلال اندونزی، ژوزف تیتو رهبر یوگسلاوی سابق و قوام نکرومه رهبر غنا در سال ۱۹۶۱ میلادی در شهر بلگراد گردهم آمدند، و موجودیت این جنبش را رسماً اعلام کردند. پیامدهای ناشی از جنگ جهانی دوم و بروز جنگ سرد میان دو قطب سرمایه‌داری و کمونیستی، به برخی از رهبران کشورهای جهان سوم که خارج از دو بلوک شرق و غرب قرار داشتند، انگیزه داد تا در سطح جهانی از سیاست مستقلی پیروی نمایند. این جنبش در سایه وجود فضای دو قطبی، با شعار وحدت میان کشورهای جهان سوم، تأمین صلح عادلانه، آزادی ملت‌های محروم و تحت ستم و برقرار نظام عادلانه اقتصادی در جهان تشکیل شد، و به مرور زمان حدود یکصد کشور از قاره‌های گوناگون به آن پیوستند، و در حال حاضر اعضای جنبش عدم تعهد دو سوم اعضای سازمان ملل متحد را تشکیل می‌دهند.

با وجودی که سران کشورهای آسیایی و آفریقایی تشکیل دهنده جنبش عدم تعهد، آرزو داشتند در سطح بین المللی تأثیر گذار باشد، اما با پیوستن تعدادی از دولت‌های وابسته به بلوک شرق و غرب، و به رغم پایان یافتن مرحله جنگ سرد، اهداف نخستین جنبش از مرز شعار فراتر نرفت.



ابلاغ مأموریت عملیات نا امن سازی بغداد

سرهنک بهرام هشیار معاون عملیات و رئیس پیشین تیم طرح‌های تاکتیکی نیروی هوایی روز ۲۳ تیر ۱۳۶۱ وارد دفتر کارش شد، و اعضای تیم طرح‌های تاکتیکی و فرمانده جنگال و فرمانده پدافند هوایی را احضار کرد. او ضمن خوشامدگویی به حضار، رضایت کامل شورای عالی دفاع و فرماندهان نیروهای سه گانه ارتش و فرماندهان سپاه و بسیج نیروهای مردمی را از پیروزی‌های به دست آمده اخیر که در نتیجه اقدامات قابل تحسین کارشناسان نیروی هوایی در طرح ریزی‌های عملیاتی آفندی و پدافندی، همچنین ضربات کوبنده خلبانان این نیرو در قطع خطوط مواصلاتی دشمن و پشتیبانی نزدیک هوایی از نیروهای سطحی در عملیات ناامن الاثمه (ع) و بیت المقدس بوده به اطلاع فرماندهان و طراحان عملیات رساند.

سرهنک هشیار گفت: عزیزان! از این که خواستم به سرعت حضور یابید، موضوعی است که ساعتی پیش به ما گزارش شده و لازم دانستم به اطلاع شما همکاران برسانم. ریاست محترم شورای عالی دفاع از نیروی هوایی خواسته که در کوتاه‌ترین زمان ممکن عملیات ویژه‌ای به مورد اجرا گذاشته شود. صدام عقلی مصمم است نشست سران غیر متعهدها را که قرار است در ماه سپتامبر در بغداد برگزار شود، به رخ ایران بکشد و از نظر سیاسی ایران را محکوم و منزوی کند. متأسفانه روش‌های دیپلماتیک و رایزنی با دولت‌های عضو جنبش عدم تعهد تاکنون به نتیجه مطلوب نرسیده و نظر مقامات و مسئولان سیاسی کشور این است که با نا امن کردن آسمان بغداد، به هر نحو ممکن از برگزاری نشست مزبور در عراق جلوگیری به عمل آید. این مأموریت باید در اولویت برنامه‌های اجرایی نیروی هوایی قرار گیرد و اگر ضرورت یابد حتی برای چند بار نیز تکرار شود تا در نهایت به نتیجه مطلوب برسند.

- وزیران خارجه عضو جنبش عدم تعهد که به منظور بررسی جنگ ایران و عراق در هاوانا گرد هم آمده بودند، نه فقط نتوانستند محل آینده برگزاری نشست سران را قاطعانه تعیین کنند، بلکه از متجاوز شناساندن عراق به کشور مستقلی از خانواده عضو جنبش عدم تعهد، نه فقط نتوانستند محل قطع نشستی سران را قاطعانه تعیین کنند، بلکه از متجاوز شناساندن عراق به کشور مستقلی از خانواده عضو جنبش عدم تعهد چون ایران ناکام ماندند

با این وصف هر اندازه به موعد برگزاری نشست هفتم در بغداد نزدیک می‌شدیم تلاش‌های محافل دیپلماتیک ایران به منظور رسوا کردن رژیم جنگ افروز صدام عقلی و جا به جایی محل برگزاری نشست سران جنبش عدم تعهد به سرانجام مطلوبی نمی‌رسید. برگزاری این نشست در بغداد می‌توانست به عنوان ابزار سیاسی و اهرم فشاری به ایران، مورد سوء استفاده صدام عقلی قرار گیرد. جمهوری اسلامی ایران با اعزام هیئتی به اجلاس مقدماتی وزیران خارجه کشورهای عضو جنبش عدم تعهد که در سپتامبر سال ۱۹۸۱ در بلگراد تشکیل گشت تلاش‌های دیپلماتیک خود را برای جلوگیری از برگزاری نشست سران در بغداد آغاز کرد. نمایندگان ایران و سوریه روز پنجم سپتامبر ۱۹۸۱ رسماً خواستار تغییر محل نشست هفتم سران از بغداد به محل دیگری شدند. اما سه روز بعد رژیم عراق تقاضا کرد دفتر هماهنگی برای بحث روی میزبانی نشست هفتم سران جلسه تشکیل دهد.

در ماه آوریل سال ۱۹۸۲ با اوج گیری فشارهای درونی جنبش در مخالفت با برگزاری نشست هفتم در بغداد، وزیر خارجه یوگسلاوی که بارها حمایت خود را از تشکیل نشست سران در بغداد اعلام کرده بود، ناگهان تغییر موضع داد و گفت که کشورهای غیر متعهد باید در مورد محل کنفرانس بغداد تجدید نظر کنند. به این ترتیب برای اولین بار در تاریخ جنبش میزبانی کنفرانس که از شش سال پیش تصویب شده بود، با پیگیری‌های ایران زیر سؤال رفت. پس از گذشت مدتی، در پی درخواست چند دولت عضو برای میزبانی نشست هفتم سران و انتخاب محل مناسبی که گرایشات شرقی و غربی را به جنبش تحمیل نکند، درخواست دهلی نو برای میزبانی نشست مورد تأیید تعدادی از وزیران خارجه عضو جنبش قرار گرفت، و هند در روز ۱۶ ماه مه سال ۱۹۸۲ آمادگی خود را برای میزبانی اعلام کرد.

اجلاس مقدماتی وزیران خارجه عضو جنبش که به منظور بررسی جنگ ایران و عراق در اول ژوئن سال ۱۹۸۲ در هاوانا تشکیل شده بود، نه فقط نتوانست محل آینده برگزاری نشست سران را قاطعانه تعیین کند، بلکه از متجاوز شناساندن عراق به کشور مستقلی از خانواده عضو جنبش عدم تعهد ناکام ماند. این اجلاس عوامل بروز جنگ میان دو کشور ایران و عراق را بررسی کرد و از اعضای کمیسیون حسن نیت خواست به تلاش‌های سیاسی به منظور یافتن راه حل عادلانه و مسالمت آمیز در مورد این جنگ ادامه دهد. لذا تا سپتامبر سال ۱۹۸۲ که موعد نهایی نشست سران جنبش عدم تعهد بود، هنوز محل قطعی نشست رسماً مورد توافق قرار نگرفته بود، و به همین دلیل ریاست کوبا بر جنبش عدم تعهد برای شش ماه دیگر تمدید شد، و قرار شد نشست آتی در ماه مارس سال ۱۹۸۳ در بغداد برگزار شود.

به یکدیگر نشان از حساسیت و اهمیت موضوع می‌داد. در این تیم ده نفره تنی چند از مجربترین کارشناسان و خلبانان حضور داشتند که در جنگ همه روزه در کنار یکدیگر گرد هم می‌آمدند و به تناسب اوضاع جبهه‌ها یا با دریافت دستورات شورای عالی دفاع طرح‌ها و نقشه‌های عملیاتی را در کمترین زمان بر اساس اطلاعات رسیده از سوی فرماندهان و تجزیه و تحلیل عکس‌های هوایی هواپیماهای شناسایی «آر - اف - ۴» و دریافت اطلاعات از طریق شبکه گسترده ایستگاه‌های رادار و پست‌های شنود الکترونیکی و رادیویی، فراگ پروازی را تهیه کرده و در کمترین زمان برای اجرا به پایگاه‌های مورد نظر ابلاغ می‌کردند. اما این مأموریت از نظر کارشناسان تیم، ویژگی خاص داشت. زیرا این عملیات هوایی برون مرزی، خط مشی و راهبرد سیاسی دشمن را به چالش می‌کشید و برای شکست سیاسی و تبلیغاتی رژیم یعنی عراق و حامیانش در جا به جایی نشست سران جنبش بهترین گزینه بود.

حساسیت موضوع و اجتناب ناپذیر بودن مأموریت در آن شرایط حساس، تصمیم راسخ مقامات کشوری و عزم فرماندهی نیروی هوایی باعث شده بود تا این خواسته تحقق یابد. لذا در پایان آن جلسه بحث‌های کارشناسی مهمی میان اعضای تیم آغاز شد. چرا که از نظر محاسبات عملیاتی تجربه جدیدی به نظر می‌رسید، و با توجه به وجود پدافند هوایی قوی در اطراف بغداد، ضریب موفقیت طرح مورد تردید بود، و شکست احتمالی آن نیز دور از ذهن نبود. فرماندهان دریافته بودند که وجود آتشبارهای ضد هوایی، موشک‌های ما فوق مدرن و دقیق «کروتال» و «رولاند» فرانسوی و

رفت و برگشت، سرعت و ارتفاع هواپیما، میزان سوخت و نوع بمب را با توجه به اهداف تعیین شده و همه نکات مهم پروازی را یادداشت کرد. عباس را برای استراحت به رخت خواب رفت. به محض این که سر بر بالین گذاشت خود را در رؤیای آسمان بغداد و انهدام مواضع از پیش تعیین شده دشمن و در گیرودار یافتن راه گریز از میان آتشبارهای ضد هوایی عراقی ها یافت. تجربه عملیات های پیشین به او آموخته است که اغلب تأسیسات نظامی دشمن در بخش شمالی پایگاه هوایی الرشید قرار دارد. اما محل استقرار آتشبارهای ضد هوایی که در استتار قرار دارد برایش ناشناخته است و به درستی نمی تواند در پندار خود مواضع شان را بیابد تا با نثار بمب و راکت، زبانه آتش صدامیان را خاموش کند.

● شهید محمود خضرای فرمانده
● پایگاه هوایی همدان در آخرین دیدار با عباس دوران و سایر خلبانان برگزیده برای حمله به پایگاه الودره گفت: این عملیات از نظر سیاسی با اغلب عملیات های موفقیت آمیز پیشین تفاوت دارد. زیرا اقتدار نظام در این برهه حساس با خورده است

لحظاتی بعد، عباس وانمود کرده به خواب رفته است، اما نرگس اطمینان داشت که عباس خواب نیست. ولی نمی خواست با پرسش های بیهوده آرامش فکری همسرش را به هم زند. از روزی که به عقد عباس در آمد با افکار و عقاید او آشنا شد. به خصوص پس از آغاز جنگ تحمیلی، نرگس اغلب اوقات عباس را با افکارش تنها می گذاشت، و در امور پروازی دخالت نمی کرد. عباس برخاست و به همسرش و تنها فرزندش امیر رضا خیره شد. نرگس دریافته بود که عباس همیشه مأموریت هایش را از او پنهان می کند و نمی خواهد با بیان آن ها او را نگران کند. این همان درسی است که اغلب نظامیان دوره دفاع مقدس به خوبی آن را برای همسران شان دیکته کرده بودند. عباس ماکت هواپیمای «اف - ۴» را از روی میز کنار اتاق خواب برداشت و به آن خیره شد. قرار است این هواپیما تا چند ساعت دیگر مرا در این مأموریت تاریخی همراهی کند. به بدنه هواپیما نگاه کرد. فقط در پروازهای افقی است که سطح بال ها و بدنه هواپیما در تیر رس آتش پدافند دشمن قرار می گیرد. به میگ ها و میزها و سکوهای موشکی سام ۳ و سام ۶ اطراف بغداد می اندیشید.

شب پایان یافت و ساعت دیواری پنج بامداد را نشان می دهد. وقت عروج نزدیک شده است. باید

منصور کاظمیان و جانباز ناصر باقری جمعی پایگاه همدان برگزیده شدند. فرمانده پایگاه که از دانش و آگاهی فراوان برخوردار بود در دیدار با خلبانان یاد شده گفت: «این عملیات از نظر سیاسی با اغلب عملیات های موفقیت آمیز پیشین تفاوت دارد. زیرا اقتدار نظام جمهوری اسلامی در این برهه حساس به این عملیات مهم و سرنوشت ساز بستگی دارد. من اطمینان دارم که موفقیت عملیات در تاریخ کشور و تاریخ نیروی هوایی ایران برای همیشه ثبت خواهد شد.

ساعت صفر شروع عملیات نا امن سازی بغداد

در سحرگاه ۳۰ تیر سال ۱۳۶۱، شهید خضرای فرمانده پایگاه همدان که از اساتید و از خلبانان با تجربه نیروی هوایی بود، به ساعت دیواری اتاق کارش چشم دوخت، ساعت پنج بامداد را نشان می داد. از پنجره اتاق به بیرون خیره شد. شش جوان با نشاط و پر صلابت در آستانه عزیمت به مأموریت حساس و استثنایی هستند. شش خلبان شجاع و جسور که عباس دوران یکی از آنان بود قصد دارند یکی از تأسیسات مهم اقتصادی عراق را که به ماشین جنگی دشمن انرژی می دهد بمباران و منهدم نمایند. شهید خضرای به تک تک آن ها چشم دوخت و به شیوه گام برداشتن شان خیره شد. آن گاه از صمیم قلب برای سلامتی و موفقیت مأموریت شان دعا کرد. کوچکترین اثری از نگرانی در حرکت شان دیده نمی شد. عباس دوران فرمانده دسته پروازی هواپیماهای «اف - ۴» شرکت کننده در حمله به بغداد یک روز قبل در آخرین جلسه توجیهی، جزئیات عملیات را برای بچه ها شرح داده بود. شرایط غیر منتظره و اضطراری را که امکان داشت سلامت پرواز را به مخاطره اندازد بیان کرده بود. مسیر رفت و برگشت و نشانه های احتمال بروز سانحه را گوشزد کرد. چنان جلدی و قاطع و در عین حال آرام و خون سرد صحبت می کرد که گویی مرگ را ده ها بار آزموده است.

عباس دوران برای اجرای موفقیت آمیز این مأموریت سرنوشت ساز، مواضع پدافند دشمن، مختصات پروازی، ناهمواری های زمین، نقاط حساس بغداد، پایگاه هوایی الرشید، ساختمان پارلمان، کاخ صدام و مراکز ستادی ارتش، ساختمان حزب بعث، وزارت دفاع، کارخانه مهمات سازی بغداد، هتل در نظر گرفته شده برای برپایی نشست سران جنبش عدم تعهد و سرانجام پایگاه الودره را روی نقشه تاکتیکی عملیات، محاسبه و ارزیابی کرد. بهترین مسیر را که آسیب پذیری کمتری دارد و می تواند سلامت پروازی خود و سایر همزمان را تضمین نماید، برای دستیابی به اهداف مورد نظر انتخاب کرد. مسیر

هواپیماهای رهگیر میگ ۲۳ و ۲۵ ساخت شوروی و میراژ فرانسوی در پایگاه های اطراف بغداد، شرایط گذر از شبکه پدافند هوایی و حمله به هدف بخصوصی را تا حدود زیادی ناممکن، و بازگشت سالم هواپیماهای عمل کننده را شبیه معجزه جلوه می داد. پس از بحث و بررسی طولانی کارشناسی در جلسه تیم طرح و برنامه عملیاتی ستاد نیروی هوایی، پایگاه الودره بهترین هدف تشخیص داده شد، و برای تصویب نهایی به دفتر فرماندهی ارسال گشت. فرمانده وقت هم پس از مطالعه دقیق طرح مزبور، اجرای مأموریت را به تصویب رساند و دستور اجرای آن را به یکی از مهمترین پایگاه های هوایی که در جنگ نقش کلیدی داشت ابلاغ کرد.

محمود خضرای فرمانده پایگاه همدان و علی رضا یاسینی معاون عملیات پس از دریافت ابلاغیه فرمانده وقت نیروی هوایی، کارگزینش خلبانان ورزیده و کارآمد اجرای این عملیات سرنوشت ساز را آغاز کردند. بر اساس گفت و گوهای به عمل آمده با تعدادی از خلبانان عزیز بازنشسته نیروی هوایی، گزینش خلبانان شرکت کننده برای شرکت در مأموریت عملیات حمله به پایگاه الودره بغداد، هرگز تحمیلی نبوده است. چرا که تجربه عملیات ویژه پیشین نشان داده که هر وقت عملیات داوطلبانه انجام می پذیرفت، نتیجه و بازدهی بهتر و درصد موفقیت بیشتر بوده است. امیر سرتیپ خلبان اکبر توانگریان همزم شهید عباس دوران در این زمینه نقل کرده که در اغلب پایگاه ها خلبانانی جان بر کف وجود داشتند که برای شرکت در چنین عملیاتی صف می بستند، و از یکدیگر پیشی می گرفتند.

با این وصف شهید عباس دوران از پایگاه امیدیه، مرحوم محمود اسکندری از پایگاه بوشهر، آزاده



نمی‌کنه.

سایر خلبانان هواپیماهای شکاری از جمله اکبر توانگریان و کمک خلبان او خسروشاهی، دقایقی بعد در اتاق جنگ به عباس دوران پیوستند. همگی در پست فرماندهی گردهم آمدند تا آخرین اطلاعات دریافتی در خصوص وضعیت تحرکات دشمن را مورد بررسی قرار دهند. آخرین رهنمودها و تدابیر لازم در اتاق جنگ صورت گرفت و مسیر رفت و برگشت برای چندمین بار از روی نقشه بزرگ دیواری توسط عباس مشخص گردید. در گردان پروازی تعدادی از همزمان لحظاتی را به شوخی گذراندند. خلبان منصور کاظمیان در پاسخ به اصرار دوستان خلبان برای صرف صبحانه با خنده گفت: «صبحانه کامل را در بغداد می‌خوریم». در آن لحظات کسی نمی‌دانست که چه اتفاقی در شرف وقوع است و هر یک از آنان چه سرنوشتی در پیش دارد.

عباس دوران که از آگاهی و بینش سیاسی بالایی برخوردار بود عقیده داشت که گاهی می‌توان با انجام عملیات موفقیت آمیز هوایی با هواپیماهای شکاری، برتری هوایی را نصیب کشور ساخت و آن را در جهان سر بلند کرد. عباس آگاه بود که رایزنی و تلاش‌های دیپلماتیک با نمایندگان کشورهای عضو جنبش عدم تعهد مبنی بر خودداری از برگزاری نشست سران در بغداد به نتیجه‌ای نرسیده و فقط با اجرای چنین عملیاتی می‌توان به شعارهای توخالی وجود فضای امن در بغداد جامه عمل پوشاند. عباس دوران به این نتیجه رسیده بود که روز ۳۰ تیر ۱۳۶۱ برای کشورمان روز سرنوشت سازی است، و اهداف مأموریت باید به بهترین وجه تحقق یابد.

سرانجام خلبانان جان بر کف نیروی هوایی در آرایش پروازی بی نظیر با بدرقه فرماندهی پایگاه و آرزوی توفیق در مأموریتی که در پیش رو داشتند و با عبور از برابر کلام الله مجید، توسط یک دستگاه خودرو به سمت آشیانه هواپیماهای مورد نظر حرکت کردند. خودرو در مقابل آشیانه شماره پنج توقف کرد و عباس و سایر خلبانان از آن پیاده شدند، و به سمت آشیانه راه افتادند. هوا هنوز تاریک بود و نسیم صبحگاهی تن و روح آنان را نوازش می‌داد. عباس می‌دانست که اختلاف افق همدان و بغداد سی دقیقه است، و باید دسته پروازی زمانی از زمین بلند شود، تا با اولین اشعه طلایی خورشید، دید عامل دشمن برای رؤیت هواپیماها بر فراز آسمان بغداد کم بوده باشد. داخل آشیانه چند فرزند هواپیماهای جنگنده شکاری به بمب‌های هزار پوندی و مسلسل سنگین مجهز شده بودند. عوامل فنی آشیانه با دیدن عباس ادای احترام کرده و آمادگی هواپیما را جهت انجام مأموریت اعلام داشتند. او با نگاهی به هواپیما که با چند هزار پوند بمب و موشک شکوه خاصی یافته بود

عباس که به حیات جاودان می‌اندیشید، به یاد سخن زیبایی امام خمینی (ره) افتاد که فرموده است: «ما چنان سیلی به دشمن بعثی خواهیم زد که از جا بلند نشود». لحظه‌ای به خود آمد و گفت: «خوشا به حال آنان که در بستر راحت به ملاقات مرگ نمی‌روند، بلکه در میدان جنگ و شرف و در نبرد با دشمن به شهادت می‌رسند، و مصداق بارز آیه شریفه «احیاء عند ربهم یرزقون» می‌شوند

حیف نون، حیف اون گلوله‌های سربی که می‌خواد حروم تو بشه، این طوری می‌خوای بری دوره؟ این چه جور رانندگیه پسر؟ عباس لیخندی زد و طبق معمول که در سلام گویی از همه پیشی می‌گرفت با گفتن سلام و صبح بخیر به همکارش ادای احترام کرد و هر دو به سمت خانه‌های دیگر همزمان حرکت کردند.

محمود: پس سرباز راننده‌ات کجاست؟

عباس: دیروز عصر که منو رسوند، مرخصش کردم و گفتم صبح دنبالم نیاید، منظورم را که می‌فهمی؟ بیشتر به خاطر رعایت نکات حفاظتی بود که کسی بویی از ماجرا نبره.

محمود: حقا که تو شیطون رو درس می‌دی. دیگه فکر نمی‌کردم این قدر محافظه کار باشی؟

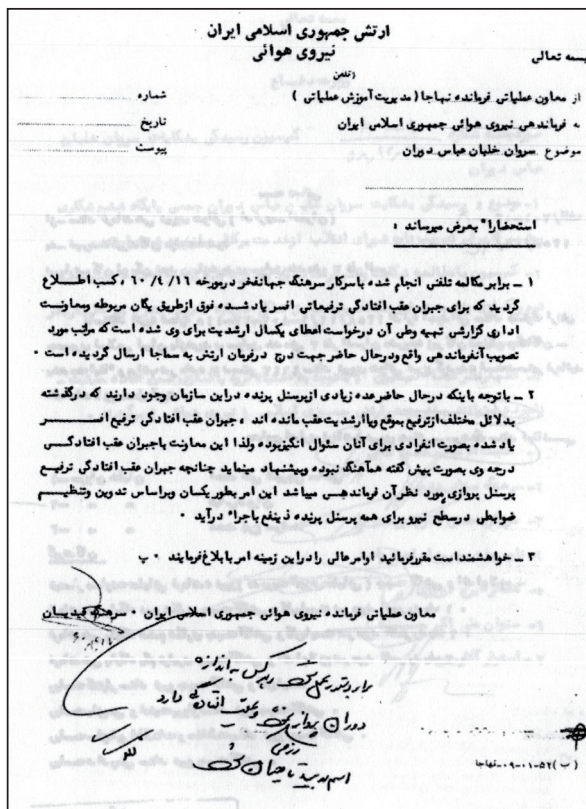
عباس: به قول معروف کار از محکم کاری عیب

به سوی آسمان و ابدیت پرواز کرد. عباس در آن لحظات این جمله را چند بار زمزمه کرد: «بغداد محل امنی برای میزبانی نشست سران کشورهای عضو جنبش عدم تعهد نیست». عباس به این باور رسیده بود که در جوش و خروش زندگی امروزی از مرگ حتمی هیچ گریزی نیست، و بی تردید همه انسان‌ها روزی می‌میرند. روزی فرا می‌رسد که این پیکر خاکی که به آن می‌بالیم دوباره به خاک سپرده می‌شود. او به مرگ به عنوان سرانجام حیات طبیعی انسان می‌نگریست که در دنیای بهتری برانگیخته می‌شود، که ترس و هراس هرگز در آن مفهوم ندارد. به نظر عباس آنچه در این جهان به عنوان مرگ و نیستی تعبیر می‌شود، در دنیای ابدی تولدی دوباره است، و او فقط به رستگاری می‌اندیشید. سخن مولای متقیان علی بن ابی طالب (ع) به یارانش در یکی از جنگ‌ها را به یاد آورد که فرموده است: «اگر چیره و پیروز باشید، هر چند مرده‌اید، بدانید که زنده و جاودان هستید. اگر شکست خورده و مغلوب باشید، مرده‌اید، حتی اگر به ظاهر زنده باشید و نفس بکشید». عباس بر اساس این معیار به فنا ناپذیری انسان رستگار می‌اندیشید. سرانجام به خود نوید داد که اگر قرار است انسان بمیرد، چه بهتر که مرگی را برگزیند که همواره شرف، غیرت و مردانگی به همراه داشته باشد و نام نیکی از خود به یادگار بگذارد.

همین طور عباس که به مرگ و حیات جاودان می‌اندیشید، به یاد سخن زیبایی امام خمینی (ره) افتاد که فرموده است: «ما چنان سیلی به دشمن بعثی خواهیم زد که از جا بلند نشود». لحظه‌ای به خود آمد و گفت: «خوشا به حال آنان که در

بستر راحت به ملاقات مرگ نمی‌روند، بلکه در میدان جنگ و شرف و در نبرد با دشمن به شهادت می‌رسند، و مصداق بارز آیه شریفه «احیاء عند ربهم یرزقون» می‌شوند. پس چه سعادت بالاتر از این که انسان به چنین افتخار عظیمی نایل گردد.

هنگام بیرون آمدن از خانه با همه زوایای آن خدا حافظی کرد، ولی به همسرش چیزی نگفت. نمی‌دانست که دوباره به آغوش گرم و پیر مهر خانواده بازمی‌گردد، یا نه. لباس پروازش را به تن کرد و پوتین نظامی‌اش را پوشید. در مقابل آینه سر و صورتش را مرتب کرد. به آینه لبخند زد، و تصویرش نیز لبخند زد. به آرامی و برای آخرین بار با همسر خدا حافظی کرد و حدود ساعت چهار و چهل و پنج دقیقه بیرون رفت. سکوت خاصی بر فضای پایگاه حاکم بود. صدای روشن کردن خودروی جیب سکوت را شکست. اولین خلبانی که به عباس پیوست، سرگرد محمود اسکندری بود. محمود جلو آمد و لبخندی زد و عباس با اشاره سر به او سلام کرد. محمود به اطرافش نگاه کرد و پس از اطمینان از این که کسی صدایش را نمی‌شنود به عباس گفت:



● **سرانجام عباس با توجه به حساسیت عملیات، به وجود نقص فنی در هواپیما اعتنایی نکرد و تردید به دل راه نداد و با توکل بر خداوند متعال آماده پرواز شد. هواپیما به سرعت روی باند قرار گرفت و غرش کنان و با آخرین سرعت از زمین کنده شد و ۱۶ دقیق بعد بر فراز آسمان بغداد قرار گرفت**

و به سمت هدف می‌رفتند، فرمانده دسته چشم به قطب نما دوخت و دریافت به نقطه‌ای رسیده که بایستی ارتفاع را تا حد ممکن کاهش داد. لذا عباس با علایم دستی به همزمانش که در فاصله کمی از او قرار داشتند، با دست علامت داد که از این لحظه باید ارتفاع را تا هزار و پانصد متری سطح زمین کاهش دهند، و مطابق دستورات لیدر عمل نمایند، و خلبانان هم‌رمز نیز با علامت دست پاسخ مثبت دادند. خلبانان جان بر کف در حالی که با سرعت به سوی هدف پیش می‌رفتند، در ۱۵ مایلی شرق بغداد و از فراز کوره‌های آجرپزی گذشتند. در کمتر از ثانیه دستگاه اعلام خطر سیستم‌های پدافند هوایی روشن گردید و بر روی اسکوپ رادار هواپیما علایمی مشخص شد و عباس با خونسردی دوباره ارتفاع را کاهش داد. چنان در ارتفاع پایین پرواز می‌کرد که نزدیک بود با دکل‌های برق فشار قوی برخورد کند.

منصور فریاد زد: جناب سرهنگ دکل، دکل کابل فشار قوی در مقابلمان قرار داره، از زیرش رد می‌شیم یا از روش؟

عباس بدون این که پاسخی بدهد، ارتفاع را کمی بیشتر کرد و از روی کابل فشار قوی گذشت، اما بار دیگر چند چراغ و اخطار راداری روی صفحه نشان دهنده ظاهر شد. بلافاصله ارتفاع را به همان سطح قبلی کاهش داد و به سمت ۳۳۰ درجه گردش کرده

قرار گرفت. این فلایت با سرعت هزار کیلومتر در ساعت، و با فاصله مناسب از یکدیگر در ارتفاع مطلوب، قلب آسمان را شکافته و به سوی دشمن تاختند. با کنده شدن از زمین و اوج گیری در آسمان بیکران حال و هوای خوشی به عباس دوران دست داده بود. بیش از هر زمان احساس می‌کرد که اسباب نزدیک شدن به خدا برایش فراهم شده است. او با سرعت برق، کوه‌ها، دره‌ها و دشت‌ها را در نوردید، و وارد آسمان دشمن شد. اینک باید از نقاط کور و از میان شیار دره‌های عمیق راهش را ادامه دهد، تا از چشم دیدبان‌های دشمن که در آن روزها به علت حساسیت میزبانی نشست سران جنبش عدم تعهد، در نقاط مرزی و در اطراف بغداد مستقر بودند، در امان باشد.

اینک عباس دوران و منصور کاظمیان کمربندها را بسته‌اند و به صندلی خود محکم چسبیده‌اند. دنیایی از علایم و نشان دهنده‌ها در برابر دیدگان‌شان قرار دارد. لازم است در کمتر از ثانیه از نحوه کار ده‌ها قطعه علایم آگاه شوند. دکمه‌ها، اهرم‌ها، کابل‌ها و لوله‌های تنفسی که به صورت شبکه گردش خون در آمده بود. عباس به صندلی پرن دستی کشید و با خود گفت: «امیدوارم فرصت استفاده از این صندلی فراهم نشود». او می‌دانست که باید مأموریت را با موفقیت به پایان برساند و یا در سی و دومین بهار زندگی به جاودانگی بپیوندد. این تصمیم نهایی و برگشت ناپذیر بود. به نظر عباس صندلی خلبان ایمن‌ترین وسیله نجات جان خلبانان هواپیماهای شکاری است که در شرایط اضطراری قابل استفاده است. تاکتیک‌های جنگ هوایی منحصر به فرد عباس دوران و نیز داشتن روحیه تهاجمی، و جسارت در جستجوی حریف و درگیری با هواپیماهای دشمن او را از سایر خلبانان متمایز کرده بود.

آغاز بمباران پالایشگاه دوره بغداد

در حالی که عباس، منصور، محمود و ناصر خاک میهن اسلامی را با سرعت پشت سر می‌گذاشتند،

به خود می‌بالید و امیدوار بود بتواند در پرتو این بمب‌ها آتش قهر ملت ایران را بر پالایشگاه و یا بر تأسیسات رژیم متجاوز یعنی فرو ریزد. ابتدا ستوان خلبان منصور کاظمیان مهابادی از پلکان هواپیما بالا رفت و در کابین عقب نشست. دقیقی بعد عباس از پلکان فلزی هواپیما بالا رفت و در کابین جلو هواپیما جای گرفت. به دنبال او یکی از کارکنان فنی که نقش شایسته‌ای در تجهیزات پروازی پایگاه و یاری رسانی به خلبانان در سال‌های دفاع مقدس را به عهده داشت، از پلکان هواپیما بالا رفت و با شوق خاصی عباس را در بستن بندهای چتر و کمر و سرشانه به صندلی خلبان کمک داد. سپس عباس کلاه خلبانی منقوش به پرچم ایران را بر سر گذاشت و انگشت دست را به علامت روشن کردن موتور هواپیما به مکانیسن نشان داد. ابتدا موتور چپ و سپس موتور راست را آزمایش کرد. چک‌های لازم انجام شد و یکایک فرامین از قبیل روغن، آب، هیدرولیک، بنزین، سیستم اتصال چرخ‌های هواپیما بار دیگر مورد آزمایش قرار گرفت و سالم بودن هر یک از سیستم‌ها از طریق علایم و نشان دهنده‌ها با علامت دست عوامل فنی بر روی زمین اعلام شد. آن گاه عباس متوجه شد که سیستم دستگاه ناوبری هواپیما دچار اشکال فنی است. معمولاً با داشتن چنین نقصی خلبان مختار است از پرواز امتناع کرده و یا ادامه دهد.

اینک خلبانان هواپیماهای شماره ۲ و ۳ آماده بودند تا با فرمان سرهنگ عباس دوران «لیدر دسته» از آشیانه خارج شوند. دقیقی از زمان تعیین شده گذشت ولی از فرمان لیدر خبری نشد. هواپیمای شکاری سرهنگ محمود اسکندری همچون اسبی سرکش برای خروج از آشیانه بی‌قراری می‌کرد. با وجودی که می‌بایست این عملیات در سکوت کامل رادیویی انجام پذیرد، خلبانان ناگزیر با علایم و کدهای مخصوص رادیویی با یکدیگر تماس می‌گرفتند. با وجودی که عباس سرگرم اصلاح نقص فنی سیستم ناوبری هواپیما بود، محمود اسکندری و اکبر توانگران خلبانان هواپیماهای شماره یک و دو از آشیانه خارج شدند و در آستانه باند پرواز قرار گرفتند. عباس که سرگرم برطرف نمودن نقص هواپیمایش بود، از فرط عصبانیت، مشت محکمی به فرامین هواپیما کوبید و به کارکنان زمین دستور داد کابل‌های کمپرسور را که به هواپیما وصل بود از هواپیما جدا و با اولین استارت هواپیما روشن شد، ولی به رغم تلاش مهندسان برای برطرف کردن نقص فنی، اشکال در سیستم ناوبری بر طرف نشد.

سرانجام عباس با توجه به حساسیت عملیات، به وجود نقص فنی در هواپیما اعتنایی نکرد و تردید به دل راه نداد و با توکل بر خداوند قادر متعال آماده پرواز شد. هواپیما به سرعت روی باند قرار گرفت و او پاها را از روی ترمز برداشت، و غرش کنان و با آخرین سرعت از زمین کنده شد و دقیقی بعد در آغوش آسمان در کنار هواپیمای محمود اسکندری



عباس دوران بر دوش مردم شیراز به هنگام نمانگناری بلاری به نام ایشان

در آسمان بغداد وجود نداشت. و قتی دکل‌های پالایشگاه‌الدوره بغداد از دور نمایان شد. عباس فریاد زد: شماره دو پاپ... شماره دو صدایم را می‌شنوی؟ پاپ...

محمود: صداتو شنیدم، پاپ. عباس: دکل‌های پالایشگاه رو می‌بینی؟ محمود: نه هنوز تو زاویه دید من نیست. عباس: بیا جلوتر می‌بینی، درست روی هدف سر در آوردیم.

هنوز پیام رادیویی عباس به پایان نرسیده بود که شماره دو اعلام کرد: دکل‌های پالایشگاه رو حالا می‌بینم.

عباس: با فرمان من پاپ کن. هواپیما را بکش بالا در حالت صد درصد، سرعت را به حد اکثر برسون و همین سرعت رو حفظ کن. ما از روی پالایشگاه رد می‌شیم. محمود: بله، آماده‌ام.

عباس: در حین برگشت بمب‌ها را رها می‌کنیم، و مسیرمان را به سمت مرز ایران ادامه می‌دهیم. محمود: پیام دریافت شد.

این جملات هزاران معنی داشت... حساس‌ترین لحظات جانفشانی و فداکاری بود...

محمود در یک چشم برهم زدن از لیدر تبعیت کرده و تا ارتفاع ۹ هزار و پانصد پایی بالا رفت و از فراز پالایشگاه سر در آورد. در این ارتفاع همه جای پالایشگاه به وضوح نمایان شد. اما لحظه به لحظه خطر موشک‌ها و هواپیماهای دشمن به مراتب بیشتر می‌شد.

دو فروند جنگنده بمب افکن «اف - ۷» نیروی هوایی ارتش جمهور اسلامی از دو سمت پالایشگاه گذشته و پس از طی مسافت کوتاهی گردش به راست کرده و آماده فرو ریختن بمب‌ها شدند. در پی اعلام وضعیت قرمز در بغداد دو فروند هواپیمای میگ دشمن از زمین برخاستند و به تعقیب جنگنده‌های ایرانی پرداختند. در چنین شرایطی از زمین و هوا به سوی آنان آتش می‌بارید.

محمود لحظه‌ای تصمیم به مقابله با هواپیماهای دشمن گرفت. اما با یادآوری صحبت‌های لیدر در اتساق بریفینگ مبنی بر اینکه «چنانچه در نزدیک هدف با هواپیماهای دشمن رو به رو شویم، اولویت در انهدام هدف اصلی است» از این فکر صرف نظر کرد.

شهر بغداد یکپارچه با غرش توپ‌های دوربرد و میان برد و موشک به صدا در آمده بود. اینک هر دو هواپیما در محدوده پالایشگاه قرار داشتند. در همین لحظه ستوان یکم منصور کاظمیان خلبان کابین عقب اعلام کرد: جناب سرهنگ، در سه مایلی هواپیمای شماره دو یک فروند هواپیمای دشمن دیده می‌شود.

عباس بیدرتگ دکمه رادیو را فشرد و ضمن هشدار گفت: شماره دو... شماره دو... هواپیمای دشمن، یک مایلی پشت سرت در حرکت، مواظب باش. فوری پس سوزها روشن... فلپ‌ها به حالت مانور...

بسر می‌بردند، و فقط با علایم قراردادی یکدیگر را در جریان امور پرواز قرار می‌دادند. اما با شناسایی آنان توسط رادارهای دشمن و به صدا در آمدن آژیر قرمز در بغداد، لزومی نداشت دیگر خود را مخفی نگه دارند. لذا عباس دکمه رادیو را فشرد و گفت: «هواپیمای شماره دو آگه درست آمده باشیم تا دقایقی دیگر طبق نقطه نشان‌های موجود باید روی هدف باشیم».

زمان به سرعت می‌گذشت. خلبانان به هیچ چیز جز ضربه زدن به هدف نمی‌اندیشیدند. قلب‌ها به شدت می‌تپید و هیجان به اوج رسیده بود. گویا قلب عباس می‌خواست از قفسه سینه بیرون بزند. سرعت در نهایت اوج و ارتفاع از زمین بسیار اندک بود، طوری که خطر برخورد با زمین هر لحظه هواپیماها و جان خلبانان را تهدید می‌کرد. عباس آرزو داشت هرچه سریعتر مسیر تمام شود و پالایشگاه دشمن را بمباران کند. عباس در مأموریت‌های پیشین نشان داده بود که در موقع مأموریت ترس در وجود او مفهوم ندارد. در فاصله سه مایلی پالایشگاه زاویه شیرجه برای بمباران پالایشگاه را انتخاب کرد. دکمه بمب‌ها را تنظیم و در موقعیت بمباران قرار داد. منصور کاظمیان اطراف را نگاه کرد تا از عدم وجود هواپیماهای دشمن مطمئن شود. جز دو فروند جنگنده شکاری ایرانی هیچ پرنده‌ای در آن صبحگاه

- عباس دوران که از آگاهی و
- بینش سیاسی برخوردار بود
- عقیده داشت که گاهی می‌توان با عملیات موفقیت آمیز برتری هوایی را نصیب کشور ساخت و آن را در جهان سربلند کرد. حال که تلاش‌های دیپلماتیک ایران به نتیجه نرسیده با اجرای عملیات کیفی می‌توان به شعارهای توخالی وجود فضای امن در بغداد جامه عمل پوشاند

و بر فراز شهر بغداد قرار گرفت. هواپیماهای عمل کننده هنگام عبور از مرز توسط دیده‌بان‌های مرزی دشمن کشف و رهگیری شدند، و به سیستم راداری در بغداد اطلاع داده شد، و ناگهان صدای آژیر اعلام وضعیت قرمز در بغداد به صدا در آمد و متعاقب آن رگبار گلوله‌های آتشبارهای ضد هوایی دشمن به سمت هواپیما روانه شدند. گویی در آن صبحگاه هزاران گلوله به سمت هواپیماهای ایرانی شلیک شد، و چون گل در اطراف هواپیما می‌شکفتند و فرو می‌افتادند و هیچ یک به هواپیماها اصابت نکرد. طبق رهنمودهای اولیه با توجه به شناسایی هواپیماهای ایرانی توسط دشمن، خلبانان می‌بایستی از مأموریت اصلی صرف نظر کرده و مواضع فرعی دیگری را در خاک دشمن مورد هدف قرار می‌دادند. اما در چنین شرایطی خواست لیدر فراتر از هر قاعده و قانونی بود. ستوان ناصر باقری خلبان کابین عقب هواپیمای شماره دو به سرهنگ محمود اسکندری خلبان کابین جلو گفت: هواپیماها رهگیری شده‌اند، آیا اهداف دیگری را در برنامه داریم و یا به مأموریت ادامه می‌دهیم؟ اسکندری گفت: تو که دوران را می‌شناسی، حتما ادامه می‌دهد.

حساسیت عملیات از نظر عباس دوران به گونه‌ای بود که نمی‌توانست از مأموریت اصلی صرف نظر کند. لذا با تمام توان برای موفقیت مأموریت با همه خطراتی که در پی داشت تلاشش را آغاز کرد.

اینک بیش از ۱۴ دقیقه از زمان برخاستن هواپیماهای عباس و محمود از زمین پایگاه هوایی شهید نوژه همدان می‌گذشت و آن دو همچنان با سرعت هزار کیلومتر در ساعت ضمن گردش تند به سمت چپ بر فراز شهر بغداد ظاهر شدند. رودخانه دجله و پل‌های آن زیر پای‌شان دیده می‌شد. خیابان‌های شهر خلوت بود و تردد زیادی در آن صبحگاه دیده نمی‌شد. پس از دقایقی شهر را پشت سر گذاشتند و به سمت پالایشگاه‌الدوره که هدف اصلی بود، سرعت شکاری بمب افکن‌های خود را افزایش دادند. خلبانان تا آن لحظه در سکوت کامل رادیویی



● بمباران پالایشگاه‌الدوره توسط شهید عباس دوران

اصابت ترکش‌های بمب‌های شماره یک قرار گیرد. اینک آتش و دود سراسر آسمان منطقه را پوشانده و از چهار طرف شهر بغداد قابل رویت بود. زمان اجرای این عملیات سرنوشت ساز بیش از دو دقیقه طول نکشید. گویا روزهای انتظار و یک دنیا حرف و حدیث در آن دو دقیقه خلاصه شده بود.

هوایماها پس از رها کردن بمب‌ها سبک شده بودند، و چگونگی رهایی از میان آتشبارهای دشمن، و بازگشت به میهن هدف بعدی خلبانان فداکار بود. عملیات متهورانه دو هوایمای جنگنده موجی از وحشت و هراس در دل حاکمان بعثی افکند. صدای آژیر قرمز به همراه آژیر ماشین‌های آتش نشانی و آمبولانس‌ها که به سرعت به طرف منطقه بمباران شده در حرکت بودند، منظره دیدنی به وجود آورده بود. طوری که رژیم بعث قادر نشد بر این عملیات متهورانه سرپوش گذارد و ناگزیر به اعتراف به شکست در دو جبهه نظامی و سیاسی شد. عملیات با موفقیت پایان یافت و دو جنگنده شکاری در حالی که با حد اکثر سرعت با استفاده از پس سوز در حال ترک فضای شهر بغداد بودند، دشمن از زمین و هوا همچنان به سمت آنان آتش می‌گشود.

عباس هنگام ترک آسمان بغداد به شکستن دیوار صوتی اقدام نمود. صدایی که به انفجار مهیبی شباهت داشت. ناگهان شیشه‌های ساختمان‌های بغداد فرو ریخت، و موجی از وحشت و هراس بغداد را فرا گرفت. هنوز مسافتی طی نشده بود که موشکی از سوی هوایمای دشمن که از فاصله دور در تعقیب دو جنگنده ایرانی بود به سمت هوایمای شماره یک شلیک شد.

ستوان منصور کاظمیان خلبان کابین عقب فریاد زد: جناب سرهنگ موشک، موشک... و عباس با چالاکي خاصی به سمت زمین شیرجه زد و موشک از کنار هوایما گذشت. بر اثر این شیرجه ناگهانی ۹ جی فشار به خلبانان هوایما وارد شد که باعث کشیدگی عضلات آنان گردید. عباس در طول مأموریت‌های گذشته تا به آن روز هیچ وقت چنین جهش تندی به سمت زمین نداشت و در چنین فاصله کمی با زمین پرواز نکرده بود. معمولاً هوایما در چنین ارتفاعی تعادل خود را از دست می‌دهد، و همچون اسبی سرکش هدایت آن به سختی انجام می‌گیرد. بر اثر این شیرجه ناگهانی درد شدیدی از ناحیه گردن و ستون فقرات به خلبانان وارد آمد. هر چند در این کارزار سرنوشت ساز درد معنایی نداشت.

بغداد یکپارچه آتش و دود شده بود. بوق و آژیر و تردد ماشین‌های آتش نشانی و آمبولانس‌ها آرامش خبرنگاران خارجی مستقر در هتل‌های بغداد را آشفته کرده بود. آنان با شکسته شدن دیوار صوتی و انفجارهای پی در پی پالایشگاه و صدای آتشبارها، سراسیمه و وحشت زده از خواب برخاسته و از پنجره‌های هتل شاهد حماسه عباس دوران بودند. همگی به تکاپو افتاده و گروهی به دنبال پناهگاه می‌گشتند، گروهی هم به ثبت تصاویر این حماسه مشغول بودند. ■



می‌اندیشید. به این که از فاصله‌ای مناسب هدف را مورد حمله قرار داده خوشحال بود. او برای این که میزان خسارت دشمن را به صد در صد افزایش دهد با یک چرخش سریع و شیرجه‌ای دومین بمب را به سمت فضای باقی مانده از مخازن پالایشگاه شلیک کرد، و شراره‌های آتش دو چندان شد. این بار موج انفجار و ترکش‌های ناشی از بمباران، شلیک موشک‌های ضد هوایی دشمن در اطراف پالایشگاه را نیز متوقف کرد. فرصت خوبی به دست آمده بود. عباس بار دیگر یکی از مخازن سوخت را در نشانه یاب هوایمای خود قرار داد و در حالی که زیر لب زمزمه کرد: «و ما رمیت اذ رمیت ولکن الله رمی» به سمت هدف شیرجه زد و آخرین بمب‌هایش را نیز رها کرد.

بخش عظیمی از پالایشگاه الدوره بغداد در شعله‌های ناشی از بمباران دو جنگنده ایرانی می‌سوخت. هوایمای شماره دو هم به دنبال شماره یک از سمتی دیگر شیرجه زد و باقی مانده بمب‌هایش را روی یکی دیگر از مخازن سوخت رها کرد. بخش دیگری از پالایشگاه به تلی از آتش و دود مبدل شد. دو جنگنده ایرانی چنان در میان دود و آتش پنهان شده بودند که نزدیک بود هوایمای شماره دو مورد

● **بغداد در روز ۳۰ تیر ۱۳۶۱**

● **یکپارچه آتش و دود شده بود.**

● **آژیر خطر و تردد ماشین‌های**

آتش نشانی و آمبولانس‌ها

آرامش خبرنگاران خارجی

مستقر در هتل‌های بغداد را

آشفته کرده بود. با انفجارهای

پی در پی پالایشگاه و صدای

آتشبارها، سراسیمه و وحشت

زده از خواب برخاسته و از

پنجره‌های هتل شاهد حماسه

عباس دوران بودند

شیرجه به سمت هدف... بمب‌ها را رها کن... و هنگام صعود به سمت بالا هوایما را سبک کن تا قدرت مانور داشته باشی...

محمود ضمن اجرای توصیه‌های عباس در وضعیت مناسبی قرار گرفت و یکی از بمب‌هایش را به سمت یکی از مخازن پالایشگاه رها کرد و هوایماهای دشمن برای مصون ماندن از اصابت آتشبارهای خودی به طور موقت منطقه را ترک کردند.

دو هوایمای شکاری پس از گردش‌های مختلف از دو سمت طبق برنامه به سوی پالایشگاه و مخازن اصلی یورش بردند و این در حالی بود که دشمن سدی از آتش مقابل هوایماها ایجاد کرده بود. عقربه ارتفاع سنج بیش از ۲۰۰ پا را نشان می‌داد. عباس بزرگترین مخازن سوخت پالایشگاه را در نشانه یاب خود قرار داد و با تصحیح زاویه ۳۵ درجه بمب را به سوی مخزن اصلی شلیک کرد. با رها شدن بمب از زیر بدنه هوایما، صدای مهیبی از زیر بال‌های هوایما شنیده شد. چیزی که بیشتر به انفجار شبیه بود. منصور بلافاصله به نشان دهنده‌ها چشم دوخت و با این تصور که به طور حتم موشک دشمن به بدنه هوایما اصابت کرده، برای لحظه‌ای خود را در میان جهنمی از دود و آتش یافت. مخزن بزرگ پالایشگاه منفجر شده بود. عباس پرسید: منصور، شما روی نشان دهنده‌های خود اشکالی می‌بینید؟

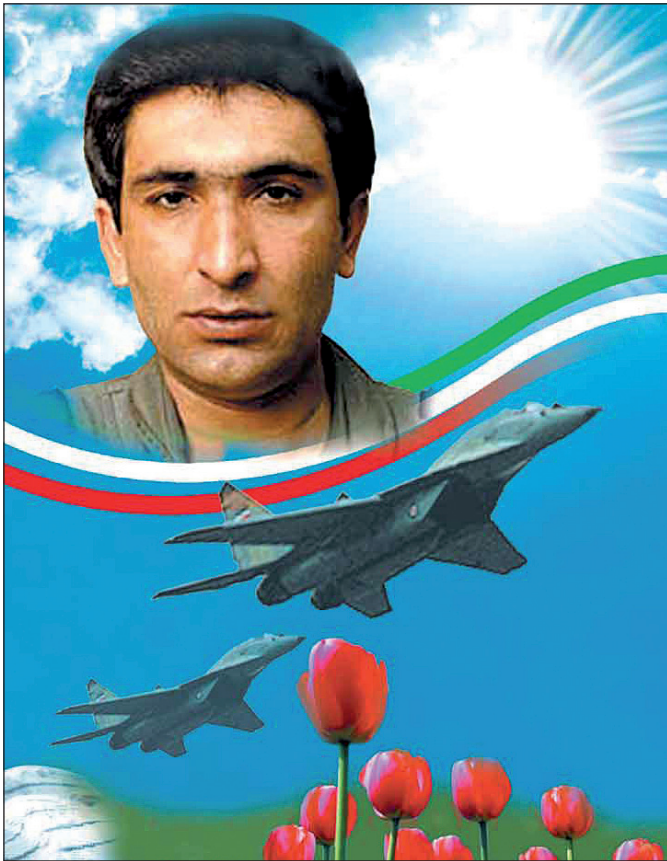
منصور: نه چیزی نمی‌بینم.

عباس: پس این صدا ناشی از چی بود؟

منصور: راستش نمی‌دانم. حتما ناشی از انفجار مخازن سوخت پالایشگاه بود.

عباس به سرعت هوایما را تا ارتفاع مناسبی بالا کشید. رگبار گلوله آتشبارهای دشمن همچنان به سوی هوایماها شلیک می‌شد و منظره‌ای شبیه به آتش بازی و نور افشانی پدیدار بود.

عباس دیگر از آتش توپ‌های ضد هوایی و موشک‌های دشمن هراسی نداشت. ضربان قلبش به سرعت دقایق قبل نمی‌زد و فقط به هدف



کتاب شناسی خلبان شهید عباس دوران

درآمد

شاید بتوان گفت که شهدای حماسه ساز نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی که نقش تعیین کننده در رویارویی با تجاوز دشمن بعثی در جریان جنگ تحمیلی داشتند، از نظر فرهنگی وزنده نگه داشتن یاد و خاطراتشان از محروم ترین شهدای هشت سال دفاع مقدس بوده باشند. چرا که نام و یاد تعداد بسیاری از شهدای قهرمان و جان بر کف نیروی هوایی در دوره دفاع مقدس که نقش سرنوشت سازی در دگرگونی روند جنگ به نفع جبهه اسلام داشته اند، تا کنون گمنام و پنهان مانده است. شکی نیست که یکی از مسئولیت های سنگین نوینسنگان و تاریخ نگاران امور دفاعی و نیز بخشی از وظایف نهادهای فرهنگی و بنیادهای پژوهشی وابسته به نیروهای نظامی جمهوری اسلامی، گردآوری و تنظیم و نشر آثار گرانبهای برجای مانده از همه شهدای مرحله هشت ساله دفاع مقدس باشد، تا گرد فراموشی بر خاطرات آن غیور مردان ننشیند. ما به تأسف است که درباره جوانمرد بزرگ و فداکاری همچون سرلشکر خلبان شهید عباس دوران که در عملیات نا امن سازی بغداد و جا به جایی نشست سران جنبش عدم تعهد، در تاریخ جنگ تحمیلی یادگار بزرگی از خود بر جای گذاشت، تاکنون فقط دو اثر از او منتشر شده که عبارتند از «بمبی در کابین» و «دوران به روایت همسر». با توجه به شجاعت ها و رشادت هایی که این شهید در دوران دفاع مقدس داشت، انتظار می رفت آثار بیشتری در معرفی شیوه زندگی این شخصیت کم نظیر تألیف و در اختیار افکار عمومی قرار داده می شد. ما به هر حال در این ویژه نامه به معرفی این دو آثار اقدام می نمایم:

کتاب بمبی در کابین

این کتاب ارزشمند که توسط سید حکمت قاضی میر سعید تألیف شده و بنیاد حفظ آثار و نشر ارزش های دفاع مقدس در ۲۳۵ صفحه، در سال ۱۳۸۸ چاپ و منتشر گردیده است، می تواند منبع کامل و جامعی برای علاقمندان به شناخت سرلشکر خلبان شهید عباس دوران باشد. بخش اعظم کتاب بمبی در کابین روایتی است مستند و مصور از جزئیات برنامه ریزی و آماده سازی عملیات حمله به پالایشگاه الدوره در جنوب شرقی بغداد به منظور نا امن سازی این شهر و جلوگیری از برگزاری نشست سران کشورهای عضو جنبش عدم تعهد می باشد. نویسنده در بخش های مختلف کتاب به گوشه هایی از زندگی شخصی و چگونگی ازدواج شهید دوران از زبان همسر و دوستان و همزمان، و نیز خاطرات او در عملیات های برون مرزی در مرحله هشت سال دفاع مقدس، تا آخرین عملیات هوایی حمله به بغداد که به شهادت او منجر گشت پرداخته است. نویسنده پس از مقدمه کوتاه نوشته است که پس از تصمیم گیری شورای عالی دفاع برای جلوگیری از برگزاری اجلاس غیر متعهدها در بغداد محاسبات عملیاتی جدیدی در نیروی هوایی شکل گرفت. چرا که ضریب موفقیت طرح از نظر کارشناسان تیم عملیاتی محل تردید بود و حتی احتمال شکست

آن از نظر برخی از طراحان عملیات هوایی دور از ذهن نبود. چون شهر بغداد از پدافند هوایی فوق العاده قوی برخوردار بود و صدام نیز در تبلیغات پر سر و صدا آن شهر را با مسکو در دوران جنگ جهانی دوم مقایسه می کرد. مسئولین به خوبی دریافته بودند که وجود آتشبارهای ضد هوایی، موشک های مدرن و دقیق «کروتال» و «رولاند» فرانسوی و هواپیماهای رهگیر میگ ۲۳ و ۲۵ و وجود هواپیماهای میراژ فرانسوی در پایگاه های اطراف بغداد که محافظت دائمی از فضای شهر بغداد را به عهده داشت، شرایط نفوذ و عبور از شبکه پدافند هوایی و حمله به هدف بخصوصی را امری تا حدودی ناممکن جلوه می داد، و بازگشت سالم هواپیماهای عمل کننده را چیزی شبیه به

- کتاب بمبی در کابین ضمن ارائه
- اسناد و تصاویر گوناگون از
- شهید دوران و تشریح خاطرات او نوشته است که این خلبان جان بر کف یکی از پنج خلبانی بود که مأموریت داشتند در چارچوب مقابله به مثل و پاسخ به حملات هوایی دشمن به مناطق مسکونی و تأسیسات نفتی ایران، پالایشگاه بزرگ الدوره را بمباران نمایند

معجزه می‌کرد.

هر یک از کارشناسان عملیاتی نیروی هوایی بر اساس تجارب و تخصص خود با بررسی نقشه‌های هوایی راهکاری را مطرح و به اطلاع همکاران می‌رساند که این بحث‌ها با نظرات موافق و مخالف دیگر کارشناسان مواجه می‌شد. این گفت و گوها به مدت شش ساعت به طول انجامید و سرانجام آخرین تصمیمات در تیم طرح و برنامه ستاد نیروی هوایی در تهران گرفته شد. از میان همه مواضع موجود در بغداد پایگاه السدروه بهترین هدف تشخیص داده شد و پس از بررسی‌های لازم و تهیه فرم‌های مخصوص و اصلاح و بازنگری نقشه‌های عملیاتی و بیان آخرین نقطه نظرات، برای تصویب نهایی به دفتر فرماندهی نیروی هوایی ارسال شد. ایشان هم پس از مطالعه طرح و بررسی جامعیت آن، اجرای مأموریت را تصویب و پس از هماهنگی‌های لازم دستور آن را به یکی از مهمترین پایگاه‌های هوایی که در جنگ نقش کلیدی داشت ابلاغ کرد.

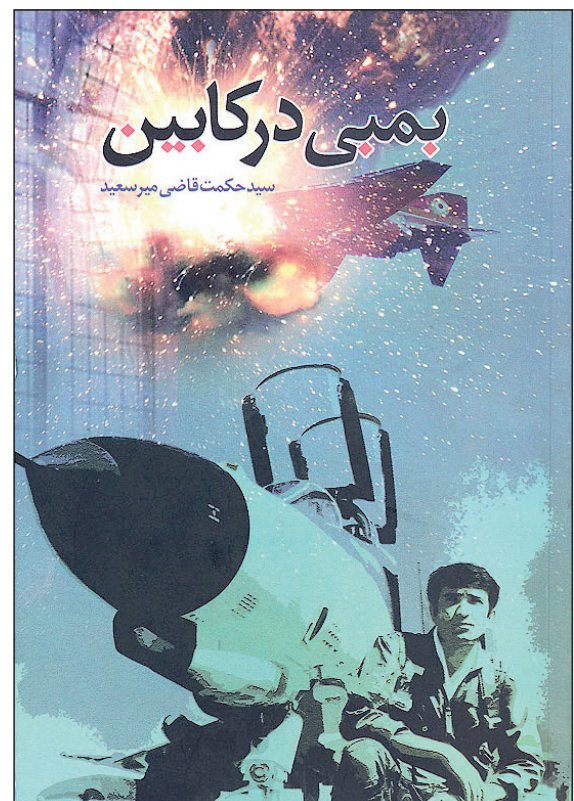
کتاب بمبی در کابین ضمن ارائه اسناد و تصاویر گوناگون از شهید دوران و تشریح خاطرات او نوشته است که این خلبان جان بر کف یکی از پنج خلبانی بود که مأموریت داشتند در چارچوب مقابله به مثل و پاسخ به حملات هوایی دشمن به مناطق مسکونی و تأسیسات نفتی ایران، پایگاه بزرگ الدوره را که یکی از منابع اقتصادی دشمن است و در جنوب شرقی بغداد قرار دارد بمباران نمایندند. چرا که براساس اطلاعات رسیده از

مسئولین اطلاعات و عملیات نیروی هوایی، به خوبی دریافته بودند که روزانه هزاران بشکه نفت در این پایگاه تولید و به مصرف می‌رسد، و با بمباران آن ماشین جنگی دشمن را از سرعت و تحرک می‌اندازد. شهید خضری در آخرین جلسه توجیهی که در اتاق عملیات پایگاه همدان برگزار شد. با ذره بین بزرگی با دقت در حال بررسی زوایای مختلفی از تصاویر هوایی روز گذشته خلبانان هواپیماهای عکس بردار (آر. اف ۴) از فراز آسمان بغداد بود. در عین حال به صحبت‌هایی که بین عباس و یاران هم‌زمش رد و بدل می‌شد توجه داشت. عباس با تسلط و آگاهی مراحل اجرای مأموریت را به طور مبسوط برای هم‌زمان تشریح کرد و جزئیات عملیات را مطرح ساخت و برای هر مسئله‌ای راهکاری ارائه داد. در پایان صحبت‌هایش مسیر رفت و برگشت و نشانه‌هایی را که در صورت بروز سانحه و یا سقوط احتمالی که می‌توانست هم‌زمانش را به تنهایی و سلامت به پایگاه بازگرداند، تشریح کرد.

کتاب دوران به روایت همسر

این کتاب، جلد چهارم از سری کتاب‌های مجموعه «آسمان» از سری کتاب‌های خاطرات همسران سرداران بزرگ و نام آوران شاخص هشت سال دفاع مقدس است که چاپ اول در سال ۱۳۸۳ در مؤسسه روایت فتح منتشر شده و تا سال ۱۳۹۱ در مجموع با تیراژ ۳۵ هزار نسخه، نه بار تجدید چاپ شده است. خانم زهرا مشتاق این کتاب را بر اساس روایتی از زبان نرگس خاتون دلیر روی فرد همسر سرلشکر خلبان شهید عباس دوران تألیف نموده است.

نویسنده در مقدمه کتاب از زبان همسر شهید دوران به چگونگی ازدواج او با عباس و میزان علاقمندی همسرش به پرواز و حضور در جنگ اشاره کرده و چنین نقل کرده است: «مادرش می‌گفت دختر به ارتشی نمی‌دهد و او فکر می‌کرد نمی‌دهد. ساده بود. جوان بود و فکر می‌کرد دنیا طوری ساخته شده که آدم‌ها همیشه می‌توانند کاری را بکنند که می‌خواهند. غصه می‌خورد. چون از این ارتشی خوشش آمده بود. چون تا یک هفته قبل فکر می‌کرد می‌خواهد درس بخواند، برود دانشگاه، اما حالا نمی‌خواست. حالا مردش را دیده بود و می‌خواست کنارش زندگی کند، بماند. دیگر جوان نیست. سال‌هاست که نیست. از همان روزی که فهمید نمی‌تواند او را نگه دارد روی زمین،



● نرگس خاتون در ادامه بازگو
● نمودن خاطرات عباس دوران
● چنین نوشته است: ساعت سه
صبح روز سی‌ام تیر ماه ۱۳۶۱
بود. عباس گفت: تا یک ساعت
دیگر باید گردان باشم. امروز
پرواز سختی دارم. می‌دانم
مأموریت خطرناکی است. حتی
ممکن است دیگر زنده برنگردم.
من داوطلبانه خواسته‌ام این
مأموریت را انجام بدهم

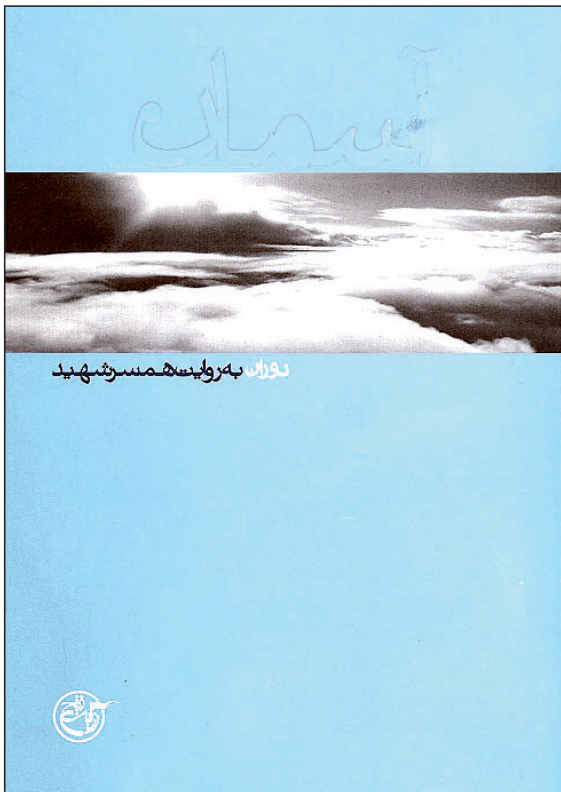
پشت میز در اداره‌ای در تهران، چه فرقی می‌کرد. از همان روزی که با گوش‌های خودش شنید «این یعنی مرگ من است». از همان روزی که صدای نشستن هواپیمایش را نشنید و برای ناهارش ته چین گذاشته بود. چون صبح زود که می‌رفت، به او گفت برمی‌گردد و او دیگر برنگشت».

در این کتاب به اولین نامه نرگس خاتون به همسرش پس از آغاز جنگ تحمیلی و دوری مقطعی آن دو زوج جوان از یکدیگر اشاره شده و آمده است: «سلام عباس جان: فکر نمی‌کردم روزی آن قدر از هم دور شویم که بخواهم برایت نامه بنویسم. این نامه را به آدرس خانه خودمان توی بوشهر می‌فرستم. شاید وقتی پست چی آن را می‌آورد، خانه باشی. آن روز صبح، بعد از این که رفتی، دیگه نتوانستم بخوابم، قبلش هم نخوابیده بودم. همین که چشمم روی هم رفت، کابوس می‌دیدم. بمب، خرابه، تاریکی و صورت آدم‌هایی که نمیشناختمشون. طفلک آقای محمدی، چه قدر توی راه خانه خاله سعی کرد مرا دلداری بدهد. مثل پاندول ساعت که مدام می‌رود و می‌آید برایم تکرار می‌کرد: «جنگ خیلی زود تموم می‌شه». انگار این جمله را هر چه بیشتر بگویم، من بیشتر قانع می‌شوم. خاله جان هم حالش بهتر از من نبود. فقط زن‌هایی که شوهرهای نظامی داشته باشند حال و روز هم را می‌فهمند. ولی تو بدتر از نظامی، خلبانی. یاد حرف بابام خدا بیامرز افتادم. همیشه می‌گفت «بیا از این شغل دست بردار عباس آقا. خلبانی شغل خطرناکیه. بیاین همین بازار، حجره‌ای بگیرین، بچسبین به کسب و کار». تو هم هر بار می‌گفتی «حاجی، من مرد آسمون‌هام، روی زمین بلد نیستم کاری بکنم».

همسر شهید دوران در ادامه نامه می‌نویسد: «عباس، نمی‌دانی مامانم چی می‌کشد. یک چشمش اشکه، یک چشمش خون. حالا می‌فهمم آن موقع چرا می‌گفت: «من دختر به ارتشی نمی‌دهم». جلوی من به روی خودش نمی‌آورد. مادر خودت هم

● یکی زنگ خانه را می‌زند. مهناز
● در را باز می‌کند. عباس آقا با
● لباس پرواز و پوتین‌های خاکی.
او بدون فریده خانم، وقتی که
عباس (دوران) خانه نبود، هیچ
وقت این طوری به خانه آن‌ها
نمی‌آمد. مهناز دلش شور افتاد
و پاهایش سست شد. امیر با
روروک می‌آید پشت سرش و
گریه می‌کند. مهناز هم گریه
می‌کند. دیگر نمی‌تواند روی پا
بایستد

را بگذار جای من. کسی سال تا سال در خانه‌ات
را هم نزند که زنده‌ای یا مرده. چرا عباس؟ این
انصاف است؟ در این سال‌ها هر کسی خوابت را
دیده، توی باغ بودی، دراندشت و پر گل. به من
و امیر سلام رساندی و گفתי منتظری. امیر که نه،
ولی خود من، عین این بیست سال چمدانم گوشه
همین در بود. امیر می‌زند به دستم. مامان حواست
کجاست، دیر شد. چشمم می‌افتد به دستش،
ساعت مچی تو را بسته. همان ساعتی که تو و
یاسینی برای پروازهای زیادتان جایزه گرفتید.
رسیدیم به باند پرواز. عباس کمک کن. من بعد
از تو طاقت دیدن هیچ هواپیمایی را ندارم. تمام
هواپیماهای نظامی برای من هنوز همان غول آهنی
سرد و یخ زده هستند. پایم مثل یک تکه چوب



عقب من امروز منصور کاظمیان است. دوست
داشتم این مأموریت رو تنهای تنها می‌رفتم. چون
خودم داوطلب شده‌ام، دلم نمی‌خواهد جون
کس دیگه‌ای رو به خطر بندازم. دیروز عصر که
امیر رو بردم پایین بازی کند، به عباس (یکی از
بستگان همسرش) گفتم: دلم می‌خواد اگه اتفاقی
برام افتاد، تو به خاطر نسبتی که با مهناز (نام دوم
همسر دوران) داری، خودت خبر رو به اون بدی.
عباس به من خندید و گفت: تو که هیچ وقت
نمی‌ترسیدی، حالا چی شده که از مرگ حرف
می‌زنی».

صدای گریه امیر از اتاق بیرون می‌آید. عباس
می‌رود امیر را بغل می‌کند و می‌آورد کنار مهناز.
آرام او را بیدار می‌کند تا به امیر شیر بدهد. مهناز
با چشم‌های خواب‌آلود به عباس نگاه می‌کند
که دارد لباس پروازش را می‌پوشد. می‌پرسد:
برای ناهار برمی‌گردی؟ عباس جواب می‌دهد:
برمی‌گردم. امیر دوباره خوابش می‌برد. مهناز
از پنجره نگاهی به پایین می‌اندازد. عباس سوار
جیب می‌شود و می‌رود. مهناز ظهر ته چین آماده
را می‌گذارد توی فر که تا آمدن عباس گرم بماند.
فکر می‌کند تلفن بزند گردان و بپرسد دیر شده
چرا عباس نمی‌آید. صبح داشت خوابش می‌برد که
صدای بلند شدن هواپیمایش را شنیده بود اما دو
ساعت بعد، صدای برگشتن هواپیمایش را نشنید.
باز صدای گریه امیر بلند می‌شود، یکی زنگ خانه
را می‌زند. مهناز در را باز می‌کند. عباس آقا است،
با لباس پرواز و پوتین‌های خاکی. عباس آقا بدون
فریده خانم، وقتی که عباس (دوران)
خانه نبود، هیچ وقت این طوری به خانه
آن‌ها نمی‌آمد. دلش شور افتاد و پاهایش
سست شد. امیر با روروک می‌آید پشت
سرش و گریه می‌کند. مهناز هم گریه
می‌کند. دیگر نمی‌تواند روی پا بایستد.

پس از گذشت ۲۰ سال زبان حال نرگس خاتون

با امیر داریم جمع و جور می‌کنیم بیاییم
تهران برای تشییع تو. امیر می‌خواهد
لباس سیاهش را بپوشد، نمی‌گذارد.
می‌گویم همان پیراهن سورمه‌ایت خوب
است. قرار است از پایگاه (شیراز) سوار
هواپیمای سی ۱۳۰ بشویم و بیاییم
تهران. دوباره همه یاد تو افتادند. تلفن
پشت سر هم زنگ می‌خورد. می‌خواهند
دوباره تو با من و امیر مصاحبه کنند.
امیر با غرور می‌گوید: «ما باید درباره بابا
حرف بزنیم». اما من دیگر دل و دماغش
را ندارم. پایم جلو نمی‌رود. تو حسابی
ما را گذاشتی توی سایه، عباس. خودت

توی بیقراری دست کمی از مادرم ندارد. شش تا
برادرهای دیگرت و خدیجه مثل پروانه دور مامان
و بابا می‌چرخند که کمتر غصه و حرص تو را
بخورند. من هم شدم مثل یک تکه گوشت قربانی.
یا خانه خودمان هستم یا خانه شما. یک چادر
سفید انداخته‌ام سرم، تکیه داده‌ام به پشتی و مثل
خبرنگارها با مردم سؤال و جواب می‌کنم، همه
می‌خواهند بدانند وقتی جنگ شد ما کجا بودیم. به
خصوص درباره تو صد جور سؤال می‌پرسند. حالا
کجایی؟ چه کار می‌کنی؟ چند تا پرواز کردی؟
کجاها رفتی؟ بمب هم سر کسی ریختی؟ بعضی‌ها
هم توی این موقعیت سؤال مسخره‌ای می‌پرسند:
«سفری نداری؟». کلافه شده‌ام از این همه سؤال
و جواب. تو نباید من را این طور رها کنی این جا
و خودت بروی یک طرف دیگرت. تنهایی را بیشتر
همان شبی احساس کردم که نادر آمد تهران دنبالم.
عقل کرده بود تا رسیده بود ترمینال. دو تا بلیت
برگشت به شیراز خریده بود. ترمینال، مثل همان
شبی که می‌رفتیم مهرآباد، قیامت بود. حتی بدتر.
برق هم نبود. همه جا ظلمات، مثل قبر آدم‌ها روی
پاهای هم راه می‌رفتند. همه تهرانی‌ها انگار داشتند
جایی فرار می‌کردند. من گریه می‌کردم و خودم و
ساکم را می‌کشاندم دنبال نادر. نادر چمدان بزرگ
را با طناب بسته بود به پشتش و توی آن شلوغی
و تاریکی من را به دنبال خودش می‌کشاند. وقتی
سوار اتوبوس شدیم، من سرم را تکیه دادم به
پشتی صندلی و از آن همه بدبختی و خستگی
بیهوش شدم. نور که چشمم را زد، بیدار شدم.
رسیده بودیم شیراز. بعد از عروسمان. این اولین
باری بود که بدون تو می‌آمدم شیراز. شیراز بدون
تو برایم جهنم است عباس. تو را به خدا بگذار
بیایم بوشهر. حداقل، زیاد هم نتوانی بیایی. هفته‌ای
یک بار که می‌توانیم همدیگر را ببینیم. دست کم
غذا برایت درست می‌کنم، یک لیوان چای می‌دهم
دستت. عباس، جان مهناز بگذار بیایم. تحمل
دوریت برایم خیلی سخت است. به من تلفن کن.
منتظر نامه‌ات هستم. مهناز تو».

نرگس خاتون دلیر روی فرد در ادامه بازگو نمودن
خاطرات آخرین لحظات زندگی با همسرش
عباس دوران چنین نوشته است: «ساعت سه صبح
روز سیام تیر ماه سال ۱۳۶۱ بود. عباس گفت: تا
یک ساعت دیگر باید گردان باشیم. امروز پرواز
سختی دارم. می‌دانم مأموریت خطرناکی است.
حتی ممکن است دیگر زنده برنگردم. من خودم
داوطلبانه خواسته‌ام که این مأموریت را انجام
بدهم. تا دو ماه دیگر از این جنگ دو سال تمام
می‌گذرد. دوست‌های زیادی را در این مدت از
دست داده‌ام. چه آن‌ها که شهید شدند، یا اسیر
و یا آن‌هایی که جسدشان پیدا نشد. خلبان کابین

میخ‌های تابوت را در آورم تا نایلون‌های کهنه را کنار بزنم و ببینم این جعبه جادویی از تو چه سوغاتی برایم آورده. امیر دو زانو می‌شود و روی تابوت تو را می‌بوسد. تابوتی که رویش پرچم ایران را کشیده‌اند. حالا در تابوت را باز می‌کنند. جز یک استخوان از تو چیزی نمانده. استخوان درشت ران

سخت و بی‌جان شده. امیر روی پله بالایی ایستاده و با سرزنش مهربانانه‌ای نگاهم می‌کند. تیمسار پردیس فرمانده پایگاه پایین پله‌ها ایستاده و با سلام نظامی دارد از ما خدا حافظی می‌کند. سری تکان می‌دهم و می‌روم داخل هواپیما. دلم می‌خواهد بزنم بیرون، فرار کنم و خودم را جایی در این شهر گم کنم. کاش امیر بیاید دوتایی گم شویم. امیر نمی‌آید. این بار حرفم را گوش نمی‌گیرد. می‌دانم. پایش را توی یک کفش کرده که تو را ببیند. من تردید دارم. اصلاً دلم نمی‌خواهد امیر تو را توی یک مشمایی کوچک خاک گرفته ببیند. دلم می‌خواهد تا آخر عمر، برای امیر و من، شکل عکس‌های روی تاقچه باشی.

تمام این چند شب خواب ستاد معراج (الشهداء) را دیده‌ام. خودم را دیدم که از راهروهای تاریک و دراز، سراسیمه عبور کرده‌ام. پارچه روی تابوت را به دنبال تو کنار زده‌ام و تابوت‌ها همه خالی بوده‌اند و من با جیغ و داد از خواب بیدار شده‌ام. این دومین و آخرین نامه‌ای است که بعد از بیست سال برایت می‌نویسم و تمام حرفم این است که

به تو بگویم در این دنیای بزرگ هیچ زنی نیست که شوهرش را دوبار روی شانیه‌هایش تشییع کرده باشد. کاش بتوانی بفهمی عباس، حمل تابوتی به سبکی پر، چه قدر سخت است. من و امیر این سنگینی را در سکوت با هم تقسیم کردیم، بی آن که از قبل چیزی به هم گفته باشیم. دالان دراز را با هم آمدیم تو. باید خیلی راه می‌رفتیم تا به معراج شهدا می‌رسیدیم. احساس می‌کردم استخوان‌هایم دارند خرد می‌شوند. امیر بیشتر می‌دوید تا یک راه رفتن معمولی. انگار قرار بود خود تو را ببیند. عباس زنده و سلامت را. انگار نه انگار که تو بیست سال قبل رفته بودی و امیر آن وقت، فقط هشت ماهش بود. به حال خودم نیست. گاهی به من تنه می‌زنند. دلم می‌خواهد امیر دست‌هایم را بگیرد، هر دو دستم را و از بین این همه آدم عبورم دهد.

می‌دانم پایان این قدم‌ها رسیدن به تو است. من هنوز مبهوت دیدن توام. ما نزدیک‌ترین کسان مردی هستیم که به او می‌گویند قهرمان و این قهرمان مردی است که من سال‌های درازی است که دوستش دارم. حالا خوب می‌دانم سهم تمام لیلی‌ها بی‌مجنون ماندن است. درست مثل پروانه که بعد از رفتن علی یاسینی فهمید دل من از نبودن تو چه سوخته است. عباس من، بعد از این دالان دراز بی‌رحم که انگار هیچ وقت نمی‌خواهد تمام شود، تو را می‌بینم. دلم می‌خواهد موقع برداشتن سر تابوت هیچ کس این‌جا نباشد. هیچ چشمی تو را نبیند، دلم می‌خواهد این آخرین دیدار فقط مال ما باشد. من و امیر و تو. این آخرین ملاقات ما جز با خدا، با هیچ کس دیگری نمی‌خواهم قسمت کنم.

پیش از آمدن، وقتی امیر رفت پشت تریبون تا

دوباره تو حرف بزندی، نمی‌دانستم چی می‌خواهد بگوید. نمی‌دانستم کدام یک از حرف‌هایی را که در تمام این سال‌ها برایش تکرار کرده‌ام می‌گوید. امیر با سری بالا گرفته و با غرور از تو حرف می‌زند. می‌گوید: «پدر من، یک قهرمان بود. او زمانی تصمیم به عملیات شهادت طلبانه گرفت که با داشتن من و مادرم احساس خوشبختی می‌کرد. اما او به چیز بزرگتری فکر کرد. پروازهای پدر من آن قدر زیاد شده بود که می‌توانست به تهران بیاید، پشت میز بنشیند و برای دیگران دستور پرواز صادر کند. اما او از جنگ فرار نکرد. او خواست بماند و برای سرزمینش مردانه بجنگد. دست نوشته‌های پدرم را که می‌خوانم، می‌دانم روزهای جنگ چه قدر به او سخت گذشته، او فشار زیادی را تحمل کرد، ولی ماند. ماند تا ماندگار شود.»

امیر هنوز دارد حرف می‌زند و من دیگر چیزی نمی‌شنوم. فقط می‌خواستم مراسم تمام شود. میخ‌های تابوت را در آورم. نایلون‌های کهنه را کنار بزنم و ببینم این جعبه جادویی از تو چه سوغاتی برایم آورده. امیر دو زانو می‌شود و روی تابوت تو را می‌بوسد. تابوتی که رویش پرچم ایران را کشیده‌اند. حالا در تابوت را باز می‌کنند. جز یک استخوان از تو چیزی نمانده. استخوان درشت ران. استخوانی که مال هیچ کس دیگر نیست. مال عباس من است. مابقی خاک است. امیر دستش را می‌برد داخل تابوت. درست انگار دنبال چیزی باشد. دستش به چیزی هم می‌خورد. می‌گوید: «مامان فکر کنم یک پلاک». با خودم فکر می‌کنم که تو هیچ وقت پلاک گردنت نمی‌انداختی و نگاهم کشیده می‌شود سمت دست‌های امیر که چیزی توشان پودر می‌شود. امیر می‌گوید نفهمیده چه بوده، یکی می‌پرسد: اطمینان دارید که این شهید دوران است؟

من می‌دانم، دلم می‌گوید. امیر زیر بار نمی‌رود و در جواب مرد می‌گوید: می‌خواهید آزمایش DNA بدهیم. به خاطر دل امیر سکوت می‌کنم. امیر باز دست می‌کند توی تابوت و گریه‌اش بیشتر می‌شود. مردی می‌گوید: این جسد از قبر شهید دوران درآمده، نش قبر شده است. دست توی خاک نکنید. آلوده است. من و امیر نگاهش می‌کنیم. دلم می‌خواهد همه چیز دروغ باشد. تو هنوز زنده باشی. در تابوت دوباره باز بشود و ما تو را ببینیم که از خوابی دراز و دور بیدار می‌شوی و به ما لبخند می‌زنی. باز سوار ماشین خودمان بشویم. از تونل دراز و تاریک عبور کنیم و آخرش در آن نور تند چشم‌هایمان را باز کنیم و در بیشه کلا باشیم. تو و امیر بدوید سمت دریا و من از دور نگاه‌تان کنم، برایتان لبخند بزنم.

تیرماه ۱۳۸۱ ■



بقایای پیکر شهید عباس دوران

شعر

تقدیم به عقاب تیز پرواز

عشق است بر آسمان پریدن
 صد پرده به هر نفس دریدن
 اول نفس از نفس گسستن
 اول قدم از قدم بریدن
 نادیده گرفتن این جهان را
 مر دیده خویش را بدیدن
 گفتم که دلا مبارکت باد
 در حلقه عاشقان رسیدن
 ز آن سوی نظر نظاره کردن
 در کوچه سینه‌ها دویدن
 ای دل ز کجا رسید این دم
 ای دل ز کجاست این طپیدن
 ای مرغ بگو زبان مرغان
 من دانم رمز تو شنیدن
 دل گفتم به کار خانه بودم
 تا خانه آب و گل پریدن
 از خانه صنع می‌پریدم
 تا خانه صنع آفریدن
 چون پای نماند می‌کشیدند
 چون گویم صورت کشیدم

■ از دیوان شمس - اثر مولانا

پرواز در آسمان آبی

آسمان عرصه پرواز عقابان باشد
 بال بگشای که جان تو پرافشان باشد
 بی گمان در ره مقصود خطر بیش تر است
 عشق آغاز ره چیره شدن بر خطر است
 خاک را نیست توانایی خورشید شدن
 هم جوار دم خورشیدی ناهید شدن
 آسمان سقف بلندی است فراتر از خاک
 که در آغوش گرفته است هزاران افلاک
 آسمان وسعت پرواز سرافرازان است
 آسمان وسعت بالیدن سربازان است
 آسمان در گرو سایه خاموشان نیست
 مأمّن عشرت در خویش فراموشان نیست
 آسمان دور سر شیفتگان چرخیده است
 آسمان قامت رعناى شهیدان دیده است
 آسمان گرم ترین گریه اندوهش را
 بارها بر سر خاک شهدا باریده است
 آسمان بر گل رخسار شهیدان وطن
 هشت نوبت، ز سر صدق و صفا خندیده است
 آسمان چشم به راه است که یاران برسند
 دل کنند از هوس خاک، سواران برسند
 فهم این واقعه در روح مقدس باشد
 که نه در کسوت آلوده کرکس باشد

مجموعه عشق پرواز - اثر شیرینعلی گلمرادی ■

