

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

# عقاب زاگرس

زندگی نامه و خاطرات تیمسار خلبان

(جانباز پنجاه درصد)

کیومرث حیدریان

مصاحبه، تألیف و تدوین:

مهرداد رضایی فر

سوسن محمدی باغنی



## فهرست

- ۱- مقدمه: ..... ۵
- ۲- فصل اول: کودکی، نوجوانی، جوانی..... ۱۲
- ۳- فصل دوم: استخدام در نیروی هوایی و ازدواج..... ۵۳
- ۴- فصل سوم: پرواز را به خاطر بسپار..... ۱۰۷
- ۵- فصل چهارم: بازگشت به آغوش مادر وطن..... ۱۷۶
- ۶- فصل پنجم: زندگی در شرایط سخت..... ۲۹۹
- ۷- فصل ششم: تلخ و شیرین، انتقام خون دختر پرستار..... ۳۱۵
- ۸- فصل هفتم: به پایان آمد این دفتر..... ۴۰۱
- ۹- فصل هشتم: عکس‌ها و اسناد..... ۴۴۶
- ۱۰- فصل نهم: دلنوشته و نامه‌هایی به تیمسار..... ۴۸۲



## مقدمه:

شاید خوانندگان بخواهند بدانند فکر آغازین این کتاب از کجا به خاطر ما خطور کرده است و شکل گیری آن چگونه و چه مدت زمان گرفته است؟

گمان می‌کنم سال ۱۳۸۸ یا ۱۳۸۹ بود که خبرنگاری کرمانشاهی در یک گزارش دیداری و شنیداری به معرفی خلبان کرمانشاهی، اسطوره‌ای از اساطیر آسمان ایران در زمان ۸ سال جنگ و دفاع مقدس پرداخت.

خلبانی که در پروازهای برون مرزی و درون مرزی بال در بال شیرهای بالدار نام آور آسمان آبی ایران و جهان، پریده بود. نام این شیر بالدار کرمانشاهی یادآور نام بزرگانی مانند سرلشکر خلبان شهید عباس دوران، سرلشگر خلبان شهید علیرضا یاسینی، امیر خلبان شهید منوچهر محقق، امیر آسمان ایران و عراق در زمان جنگ، فرمانده عملیات حمله به اچ-۳ و مجموعه پایگاه‌های هوایی الولید در عراق، خلبان کرمانشاهی، امیر خلبان فرج الله برات‌پور و بسیاری دیگر از عقابان بود. نامی که گفتنش ناخودآگاه هواپیمای اف-۴ را به خاطر می‌آورد و نام هواپیمای شکاری اف-۴ نیز ناخودآگاه نام او و دیگر شیرهای بالدار را به ذهن متبادر می‌سازد.

این شیر بالدار کرمانشاهی، این عقاب که اکنون «عقاب زاگرس» لقب گرفته است و آن خبرنگار خبره کسانی غیر از تیمسار خلبان کیومرث حیدریان و «بیژن خزایی» نمی‌توانستند باشد.

آقای بیژن خزایی از واحد خبر صدا و سیمای مرکز کرمانشاه، این گزارش خبری را چنان تولید کرد و به پخش سپرد که علاوه بر خبر شبکه‌ی استانی کرمانشاه، بی فوت وقت، خبر نیمروز، خبر ۲۱ و سلام صبح بخیر صدا و سیمای مرکز هم آن را چنان بی‌مانند پوشش دادند که توانستند پر آوازه و سزاوار، اسطوره‌ای از اساطیر ایران زمین را به همشهریان و هموطنان‌مان باز معرفی کنند.

من شنیده بودم بزرگی می‌گفت: «پس از مدتها کار خبرنگاری و روزنامه نگاری به این نتیجه رسیده‌ام که اگر خبر به هر شکل ممکن به دام ادبیات درنیاید، در روزنامه می‌ماند و روزنامه را باد می‌برد.» گزارش خبری شنیداری و دیداری نیز مشتمل این گزاره می‌گردد.

من ابتدا اندکی شکیبایی پیشه کردم که ببینم کسی پا پیش می‌گذارد تا از دل این خبر، سوژه و موضوعی را به دام ادبیات در بیاورد و آن را در قالب کتاب ماندگارتر کند. اما کسی این کار را نکرد. گویا «قرعه‌ی فال به نام من دیوانه زدند.» من که آن خبرنگار کرمانشاهی را می‌شناختم از ایشان خواستم پل ارتباطی ما و عقاب زاگرس بشود و او بزرگوارانه چنان کرد که بشاید.

ما حالا دیگر شماره تلفن خلبان کیومرث حیدریان را در اختیار داشتیم. گرچه از دشواری کار آگاه بودیم اما باز هم پا پیش گذاشتیم و به ایشان تلفن زدمی تا هم عرض ادب کنم و هم اجازه بگیرم برای ضبط و ثبت خاطرات خدمت‌شان برسم.

تیمسار کیومرث حیدریان بسیار گرم و صمیمی پاسخ دادند و پذیرفتند که به دیدارشان برویم.

جای درنگ نبود. من و برادر ارجمند و صاحب دلم آقای «محمد عبدی» به دل جاده زدیم. باید از کرمانشاه در غرب ایران به شهرستان نور در مازندران می‌رفتیم. آن زمان تیمسار حیدریان برای مدتی استراحت، به این شهر زیبا نقل مکان کرده بودند.

تیمسار حیدریان با وجود مراجعین بسیار برای ثبت و ضبط خاطراتشان، همان سال با همین یک تلفن و سفر و دیدار نخست، با شرایطی به ما اعتماد کردند و این کار بزرگ را به ما سپردند.

اما شرطشان این بود که در خاطرات دخل و تصرف نشود و تنها شامل خاطرات پروازی نباشد. گفتند: «زندگی من فراز و فرود زیادی دارد. می‌خواهم همه‌ی آن فراز و فرودها ثبت، ضبط و مکتوب بشود و مستند بماند بلکه گذشته من چراغ راه آینده فرزندان ایران قرار بگیرد و هر کجا هر کس کتاب را خواند چراغ امیدی در دل بر افروزد و گمان نکند نمی‌شود و این کار نشدنی است. می‌خواهم جمع خاطراتم از زندگی، جنگ و دفاع مقدس پیام آور صلح و امید و آرزو باشد. دیگر آن که می‌خواهم در شکل‌گیری کتاب از صفر پیدایش تا تنظیم مطالب و فصل بندی و هر آنچه که شکل و محتوای کتاب را در بر می‌گیرد، نظارت داشته باشم و همچنین می‌خواهم کتاب به دور از شتاب زدگی پدید آید.»

این سخن‌های منطقی و علمی اتفاقاً حرف دل ما هم بود. بنابراین پذیرفتیم. تیمسار کیومرث حیدریان افتخار این کار را به ما دادند و پذیرفتند تا پایان ضبط و ثبت خاطرات با ما بمانند و مانند. همان‌جا چند جلسه‌ای ضبط خاطرات انجام گرفت. برادر، همراه و همکار نازنینم جناب آقای عبدی به خاطر گرفتاری‌های کاری مجبور شدند پروژه را رها کنند اما هرگز از این پروژه دل برنداشتند، همواره مرا کمک و راهنمایی می‌کردند.

در همان اوایل کار، به خاطر نقل مکان‌های متعدد تیمسار حیدریان و البته حوادث تلخی که برای ایشان پیش آمد، مدتی کار ضبط و ثبت خاطرات به کندی پیش می‌-

رفت. اما ایشان و من پا سفت کرده بودیم که این کار را حتماً انجام بدهیم. بخش‌های دیگری از ضبط خاطرات را این بار در تهران طی جلسات پیاپی انجام دادیم. چه در شمال و چه در تهران میزبان ما در منزل تیمسار کیومرث حیدریان همسر گرامی شان خواهر ارجمندم سرکار خانم «ناهید رضایی» و دختر مهربان‌شان خانم «شایسته حیدریان» بودند.

هر چه جلوتر می‌رفتیم ژرفای کار و محبت و مهر تیمسار حیدریان بر ما بیشتر نمایان می‌شد. تیمسار کیومرث حیدریان، من، همسر و فرزندانم را به عنوان بخشی از اعضای خانواده‌اش پذیرفته بودند. ما نیز ایشان و خانواده‌شان را از جان دوست‌تر می‌داشتیم و می‌داریم. خوشبختانه این رابطه هنوز پایدار است و پایدار خواهد ماند.

این رابطه‌ی عاطفی باعث گردید هرگاه و به هر علت غیرقابل پیش بینی، کار ضبط خاطرات به کندی می‌گرایید یا حتی قطع می‌شد، باز در نخستین فرصت ممکن کار از سر گرفته شود.

خوشبختانه کار ضبط خاطرات با دلگرمی دوست فرهنگ مند ما آقای «محسن عزتی» پیش رفت و به مرحله‌ی پیاده سازی بیش از ۳۰ ساعت مصاحبه رسیدیم. این مرحله نیز بسیار زمان بر بود. پس از پیاده سازی نخستین، باید متن بازنویسی و پیراسته می‌گردید و به تایپ و حروف نگاری سپرده می‌شد. این جا بود که همسر به عنوان نویسنده افزوده زحمت تایپ، بازخوانی، غلط گیری و ویرایش را پذیرفت. تمام امور رایانه و تنظیم عکس و اسناد با ایشان بود. حقیقتاً تمام وقت کار را پیش برد تا سرانجام به یک فایل و متن قابل خواندن رسیدیم.

حالا باید یک نسخه از این فایل را به دست تیمسار کیومرث حیدریان می‌رساندیم تا ایشان در کمال شکیبایی متن را بخوانند، اصلاح، حذف و اضافه‌ها را انجام بدهند و در گویا سازی کتاب و الحاق تصاویر و توضیحات‌شان به ما کمک کنند. این کار هم

بسیار زمان بر بود اما ناگزیر باید انجام می‌شد. این مرحله نیز با تلاش و شکیبایی  
بیش از پیش انجام گردید.

نسخه‌ی اصلاح شده‌ی نخستین، اکنون باید مرتب و اصلاحات در آن اعمال می-  
گردید. به همین منظور لازم بود بارها یا من خدمت تیمسار حیدریان برسم یا ایشان  
به کرمانشاه تشریف بیاورند و یا گاهی هم ساعت‌ها و بارها تلفنی کار را پیگیری  
کنیم. این کار هم با تمام دشواری‌هایش به پایان رسید.

از طرفی برای صرفه جویی در زمان ما تلاش کردیم یک کپی از فایل تقریباً آماده  
شده را به دست دوست صاحب‌دل و هنرمندمان جناب آقای «جعفر زارعی» مسئول  
اداره هنری اسناد و انتشارات بنیاد شهید استان کرمانشاه برسانیم تا برای اقدامات  
لازم به تهران ارسال نمایند. می‌خواستیم با توجه به جانبازی ۵۰ درصدی تیمسار  
حیدریان برای چاپ کتاب‌شان از زحمات اداره هنری اسناد و انتشارات بنیاد شهید و  
نشر شاهد بی بهره نمانیم.

این مهم نیز انجام گردید. ضمن ارزیابی اثر، موارد اصلاحی پیشنهاد گردیده بود.  
موارد اصلاحی که بیشتر شکلی و ساختاری بودند به اطلاع تیمسار حیدریان رسانده  
شد. تا جایی که شالوده‌ی کتاب به هم نمی‌خورد اصلاحات را انجام دادیم. فصل  
بندی مورد نظر داوران را با اعمال موارد اصلاحی تنظیم کردیم و به شکل نهایی  
کتاب رسیدیم که اکنون پیش روی شماست.

گرچه گفتن این موارد اندکی مقدمه را طولانی کرد اما لازم بود بگویم که این کتاب  
حاصل ۱۳ سال زحمات جمعی افرادی است که در شکل‌گیری آن نقش داشته‌اند و  
دست در دست هم کوشیده‌اند تا با معرفی اسطوره‌ای از اساطیر آسمان ایران، برگ  
زرینی به افتخارات تاریخ ایران و دفاع مقدس بیفزایند و در راستای الگوسازی برای  
فردای فرزندان ایران زمین، گامی بلند بردارند و فرهنگ سربازی و شهادت طلبی در  
راه آرمان و کیان را به نسل‌های بعد منتقل کنند.

به هر روی در گردآوری، تدوین و تألیف کتاب «عقاب زاگرس» تلاش کردیم اندکی از بسیار را به نمایش بگذاریم و مدعی نیستیم که کاری سترگ، ستوده و بی کم و کاست انجام داده‌ایم. باشد که این کتاب در حکم گشودن دریچه‌ای به زندگی این اساطیری مرد و دیگر انسان‌های اسطوره‌ای هم روزگارمان به حساب بیاید و انگیزه‌ای بیافریند تا دیگران هم از چشم انداز خویش به این اساطیر بنگرند و در معرفی‌شان به نسل‌های حاضر و آینده بکوشند.

ما به راستی بر این باوریم که:

« در این بازار اگر سودی ست با درویش خرسند است

خدایا! منعمم گردان به درویشی و خرسندی.»

مهرداد رضایی فر- سوسن محمدی باغنی

کرمانشاه آبان ۱۴۰۲



# فصل اول

کودکی، نوجوانی، جوانی...

- کاپیتان! سرعت و ارتفاع این گفت و گو برای ثبت خاطرات تان با شما. ممکن است برای ما نقشه‌ی این گفت و گو را به قول شما عقاب‌ها «brief» کنید؟

- چرا که نه. شما پروازی پرسش را شروع کردید، من برای brief و چگونگی بیان خاطرات شاعرانه پاسخ بدهم بد نیست.

« بشنوید ای دوستان این داستان / خود حقیقت نقد حال ماست آن.»

آنچه در این مجال خواهیم گفت برای خودم « D. brief »<sup>۲</sup> است و یادآوری خاطراتی است که در این مدت عمر بر من گذشته است. اگر به تعبیر شما به این زندگی پشت سر نهاده پروازی نگاه کنیم «take off»<sup>۳</sup> ما از کودکی خواهد بود.

---

۱- brief - توجیه کردن ، توضیح دادن قبل از پرواز

۲- D.brief - بازخوانی، توجیه و توضیح پروازی بعد از انجام آن پرواز

۳- take off - برخاستن و بلند شدن. کنده شدن وسیله‌ی پرنده از زمین



اگر سقف پروازمان را گذر سالیان عمرم بگذاریم، باید تا بلندای خیال اوج بگیریم و به مرز هفتاد هزار پایی برسیم و هر سال را یک پای ارتفاع پرواز بینداریم. به قول جناب مولانا:

« هر کبوتر می‌پرد زی جانبی / این کبوتر جانب بی‌جانبی...»

حالا که من در مرز هفتاد و سه سالگی هستم می‌خواهم باز از سمت کودکی به پرواز درآیم و فراز و فرود نوجوانی و جوانیم را از سر بگذرانم و در اوج آسمان عمرم بایستم و برای لحظه‌ای این راه آمده را با شما به گذشته برگردم. حالا که سرانجام گشت و گذار من در آسمان سپری شده و دارم به دیگر سوی آسمان برمی‌گردم، می‌خواهم خاطراتم را به یادگار بگذارم.

- تیمسار! کی و کجا چشم به جهان گشودید؟

- من بیست و دو اردیبهشت سال هزار و سیصد و بیست و هشت در محله‌ی «سرچشمه» کرمانشاه در کوی «برزن» متولد شدم. در این محل یک کارخانه قند بود که عطر مطبوع شربت حاصل از تولید قند در آن کارخانه تمام کودکی‌م را انباشته است و هنوز با آن عطر دلنشین، خاطرات شیرین روزگار کودکی‌م را به خاطر می‌آورم.

- تیمسار! اخیراً باز به محله‌های کودکی‌تان سرک کشیده‌اید؟

- بله اتفاقاً سال گذشته بود که آن جا رفتم. یک مغازه‌ی نان روغنی‌پزی از قدیم هنوز آن جا مانده بود. پیرمردی صاحب این مغازه بود. رفتم با ایشان سلام و احوالپرسی کردم. این مغازه درست رو به روی خانه‌ی ما در همان کوچه‌ی برزن بود. کوچه‌ی ما درست جایی واقع شده بود که یک سمتش به «بازار توپخانه»<sup>۱</sup>ی کرمانشاه و سمت دیگرش به محله‌ی «آرامگاه» و «نقلیه» می‌خورد. نرسیده به آن چهار راه، کوچه‌ی ما یعنی کوی برزن بود.

وقتی با آن پیرمرد صحبت کردم دیدم می‌تواند جواب پرسش‌های مرا بدهد. ایشان تمام طایفه‌ی مادریم را می‌شناخت و به خاطر می‌آورد. مخصوصاً وقتی به ایشان گفتم خانه‌ی ما رو به روی خانه‌ی شما بوده است حسابی مرا تحویل گرفت. کمی هم گفت وگو کردیم و یاد بهاران در من تازه شد. چند عکس هم با او گرفتم که خاطراتم با عکس این پیرمرد ثبت بشود و مستند گردد ولی متأسفانه آن عکس‌ها را گم کرده‌ام.

---

۱- بازار توپخانه - یکی از راسته‌های ۱۸گانه بازار بزرگ کرمانشاه محسوب می‌شود که از دروازه چپاسرخ (ابتدای بازار توپخانه) شروع شده و تا دروازه پل سیدجمعه (انتهای راسته بازار چال حسن خان) ادامه دارد و سر در جبهه شمالی آن نیز مشرف به خیابان ۴۰ متری مطهری (سیروس) می‌باشد. برای مدتی طولانی این راسته‌ی بازار از رونق افتاده و تقریباً متروکه شده بود، اما از خرداد ۱۳۸۷ فاز نخست احیای آن آغاز شد و تا پاییز ۱۳۸۸ تعداد ۵۰ چشمه طاق این بازار احیاء و مرمت شد. به جهت این که در گذشته توپ‌های رسته توپخانه قشون در کاروانسراهای این محل نگهداری شده نام آن را راسته بازار توپخانه نهادند.

به هر حال چیزی که الان به خاطر دارم این است که من از بدو تولد تا چهار یا پنج سالگی آن جا بودم. به قول معروف که می‌گوید: «آن قدر هست که بانگ جرسی می‌آید.»

خاطرات آن زمان مثل صدای زنگ در گوشم می‌پیچد و در خاطر جان می‌گیرد. آن قدر که به یاد می‌آید من در کوچه خاک بازی می‌کردم. بعد از مدتی از آن جا جابه‌جا شدیم و به رو به روی خیابان «دبیر اعظم»<sup>۱</sup> کرمانشاه آمدیم. جایی که وارد خیابان «مصوری» می‌شد، کوچه‌ای به نام «هشت متری» بود ما در آن کوچه خانه داشتیم. آن کوچه را که بالا می‌آمدیم به باغی به اسم باغ «حکیم»<sup>۲</sup> می‌رسیدیم. این باغ دور تا دور سنگ چین بود که از سمت شمال آن شروع به ساختن کرده بودند.

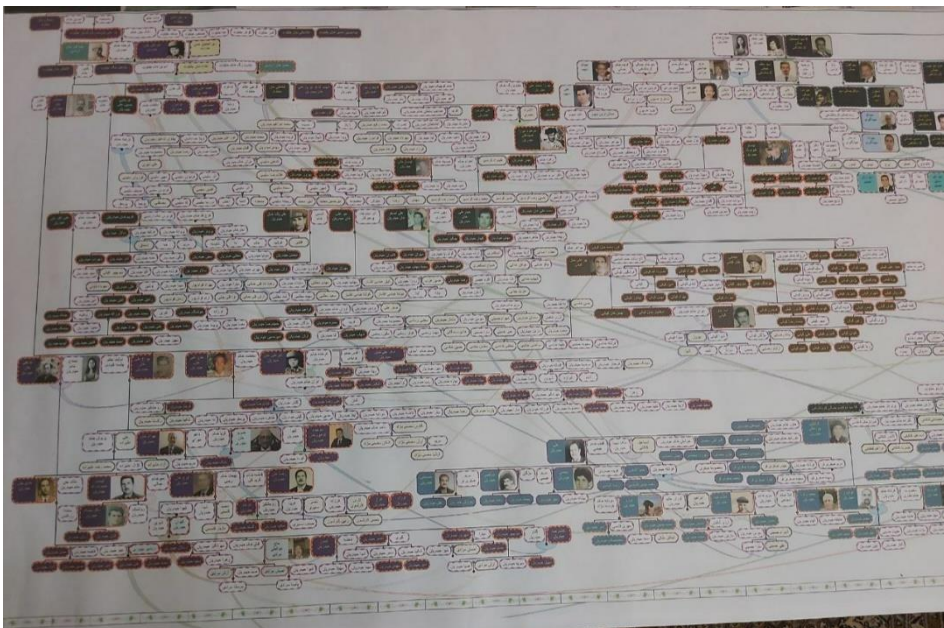
من این تصاویر را به خوبی از کوچه‌های کودکیم با خودم دارم.

---

۱- خیابان دبیر اعظم - یا خیابان آیت‌الله کاشانی یا خیابان دبیراعظم خیابانی در شهر کرمانشاه و از خیابان‌های مهم است که از میدان انقلاب (شهرداری سابق) آغاز شده و تا میدان مصدق (آیت‌الله کاشانی) امتداد می‌یابد. این خیابان به طول ۴۹۰ متر در جهت شمال شرقی - جنوب غربی در منطقه ۴ شهرداری کرمانشاه کشیده شده است. نام رسمی این خیابان پیش از انقلاب خیابان شاه بود و پس از آن به خیابان آیت‌الله کاشانی تغییر پیدا کرد، اما هیچ یک از این دو نام در میان مردم مقبول واقع نشده و همچنان با نام خیابان دبیراعظم نامیده می‌شود. دبیراعظم، لقب محمدحسن خان مدنی معین‌الکتاب، از منشیان اداری حکومت‌های کرمانشاهان در اواخر قاجار بوده است که در زمان تصدی وزارت دادگستری توسط علی‌اکبر داور، ریاست عدلیه کرمانشاه را بر عهده داشت.

۲- باغ حکیم - رو به روی دبیرستان مرحوم پروینی در منزه که اطراف آن دیوارکشی شده بود و مقداری درخت و یک چشمه‌ی آب داشت.

اما مادرم - خدا رفتگان همه را بیامزد- مادرم خانم «طوبی کدیوریان» فرزند «نوروزخان» و از طایفه «جلالوند»<sup>۱</sup> و خانزاده بود. «پرویزخان» و «نوروزخان» از بزرگان عشیره‌ی جلالوند بودند. این بخشی از شجره‌نامه‌ی ماست.



۱- ایل جلالوند - (جلال وند) یکی از ایلات لک است که در استان کرمانشاه و استان لرستان سکنی دارند. بسیاری از طوایف ایل جلالوند یارسانی و برخی نیز پیروز مذهب شیعه هستند. مردم جلالوند به زبان لکی سخن می‌گویند. عشایر جلالوند در جنوب و شرق کرمانشاهان سکونت دارند. منطقه زیستی آنان از شمال به ماهیدشت، از جنوب به هلیلان، از شرق به عثمانوند و زردلان و از سمت مغرب به اسلام آباد غرب محدود است که همین تنوع در اقلیم موجب تغییر در گویش برخی ساکنین آن گردیده است به طوری که به خاطر همزیستی با سایر مناطق دارای تنوع در گویش می‌باشند. جلالوند منطقه‌ای کوهستانی است که در یک چهارم از آن کشاورزی به صورت آبی و مابقی به شکل دیم انجام می‌شود. مناطق آبی آن «تنگ‌سان رستم» مشهور به «قلعه ضحاک» تا «پله کیود» و «دره بادام» است. طوایف جلالوند دارای مراتع و منطقه مشخص گرمسیری و سردسیری می‌باشند. البته آن‌ها مدتی است کوچ نمی‌کنند؛ تعداد کمی از آن‌ها در روستاهای خود به کشاورزی اشتغال دارند و بیشترشان در شهر کرمانشاه ساکن شده‌اند.

- تیمسار! منطقه‌ی جلالوند کجای کرمانشاه را در بر می‌گرفت؟

- اگر به سمت «اسلام آباد» بروید این منطقه از سمت چپ و از ماهیدشت جدا می‌شود. به مناطق سمت «شاهزاده محمد» جلالوند می‌گویید. طایفه مادری من اهل آن‌جا هستند. این طایفه از طوایف بسیار مشهور کرمانشاه بوده و هستند. مادرم فکر می‌کنم شصت یا شصت و دو سال عمر کردند. بسیار خوش قد و بالا و بالا بلند بودند. جالب این‌که بسیار سالم هم بودند. حتی سی و دو دندان ریز، صدفی سالم و زیبایش هم کمترین آسیبی ندیده بود. چند روزی که بیمارستان بود، پرستارها باور نمی‌کردند که این دندان‌ها مصنوعی نیستند. همیشه لباس بلند و سربند یا به اصطلاح گردی «لچگ و سرون» به سر داشت. آن موقع به چنین زنان سرآمدی در گردی «کلانتر زن» می‌گفتند. شیرزنی بود که یک مرتبه و ناگهانی روی بستر افتاد. به هر حال تقدیر این‌گونه بود که من از نعمت مادر زود بی‌بهره شدم. مادرم، همسر اولش را در سانحه‌ی معدن از دست داده بودند. من فرزند همسر دوم ایشان بودم.

- از مرحوم مادرتان عکسی به یادگار دارید؟

- بله هم در آلبوم و هم در سایت اینترنتی عکس‌شان را دارم.



### - از طرف مادر برادر و خواهری دارید؟

- بله. یک برادر و سه خواهر دارم. برادرم «علی آقا» سال هزار و سیصد و نود و شش فوت کردند. سه خواهرم نیز به ترتیب عبارتند از: «صغری»، «زرین تاج» و «بتول». خواهر بزرگم صغری خانم هنوز در قید حیات هستند. در سال هزار و سیصد و نود و هفت خواهرم زرین تاج خانم به رحمت خدا رفتند. من به این چهار نفر خیلی وابسته بودم. برادرم علی آقا درجه‌دار ژاندارمری بود و از درجه‌داری به افسری رسیده بود. متولد هزار و سیصد و شانزده بود. ایشان بازنشسته‌ی ژاندارمری بود و برای من جایگاه پدری داشتند.

اما پدرم، پدرم از عشایر و رئیس عشایر منطقه‌ی «جلیلوند دینور» بودند.



پدرم به مقتضای کار و نفوذی که داشت از تعدد زوجین برخوردار بود.<sup>۱</sup> ایشان یک خانم تُرک از سُنقر اختیار کرده بود. یک خانم هم از منطقه‌ی گُلیایی سنقر گرفته

---

۱- جلیلوند - نام یک طایفه‌ای لک است که از لرستان به کرمانشاه مهاجرت کردند و به ایل سنجایی پیوستند. زبان آن‌ها لکی است. کریم خان زند پس از کسب قدرت، گروه زیادی از آنان را به شیراز منتقل نمود که با روی کار آمدن آغا محمدخان قاجار، آنها را به مناطق مختلف تبعید کرد (استان‌های شمالی، خراسان، سمنان، مرکزی، قزوین، همدان). جلیلوند از عشایر لک زبان ساکن استانهای کرمانشاه و لرستان است. آنان که از شیراز دوره زندیه نشأت می‌گیرند و جلیلوندهای اصیل و قدیمی جز سربازان یا سرداران کریم خان زند بوده که بعد از شکست کریم خان زند به ناچار پراکنده و بسیاری‌شان به مناطق پیرامون کرمانشاه مهاجرت کردند و عده‌ای در روستای چالاب از توابع تویسرکان سکنی گزیدند که معروفترین آنان سهام الدوله (حاج جعفر قلی خان جلیلوند) و سناتور علی اکبر خان جلیلوند و کدخدا آقاخان جلیلوند از خان‌های خوش‌نام و مردمی منطقه می‌باشند. رابینو در ۱۹۰۵ از وجود ۲۰۰ تا ۳۰۰ خانواده یک جانشین جلیلوند ساکن بخش دینور که از فشار و سرکوب در کرمانشاه فرار کرده بودند نام می‌برد. بنا بر بررسی یونسکو در اوایل دهه ۱۹۶۰ باقی‌مانده جلیلوند دینور بخشی از اتحادیه قبایلی سنجایی را تشکیل می‌دهند.

۲- از سنقر نردان خانم. فرزندان: بهرام، بهمن، علی، ایران، احترام و توران  
از کندوله: ماهی خانم. فرزندان: فریدون

بود. وقتی پدرم با این خانم که اهل سنقرکلیایی بود ازدواج کرد، مادرم از او جدا شد و بعدها پدرم یک همسر فارس از کرمانشاه انتخاب کرد. یک همسرش از هم از منطقه‌ی «کندوله»<sup>۱</sup> کرمانشاه بود. همسر بزرگ پدرم که از تُرک‌های سنقر و زنی بسیار محترم بود «نردان» نام داشت. ایشان زنی بالا بلند و مهربان بود. همسر دوم پدرم نامش «ماهی» بود. ایشان نسبت به زن اول پدرم قد کوتاه‌تر بود. سالار زنی بود و زحمت کش. تمام تدارکات منزل پدرم تحت امر ایشان بود. علاوه بر این دو زن، پدرم زن دیگری هم از منطقه «میان‌راهان» از ده «خان جان» می‌گیرند. اسم این همسر پدرم «هدیه» بود. این خانم یک دختر از پدرم داشت ولی از پدرم جدا شد. اسم دخترشان «تاج‌دولت» بود که الان هم در قید حیات هستند. پدرم از همسر اولش سه پسر به نام‌های «علی»، «بهرام» و «بهمن» دارد. برادرم علی تیمسار است.

---

از کرمانشاه طوبی خانم. فرزندان: کیومرث  
از دینور (ده خانجان) هدیه خانم. فرزندان: تاج دولت  
از سنقرکلیایی آفرتاج خانم. فرزندان: سعید، مهوش، قمرتاج، طاهره، روح انگیز و جواهر  
از دینور (چشمه غلام ویس) بنفشه خانم. فرزندان: جهانگیر، جهانگرد، گلتاج، نسرین، سودابه و زینب  
از کرمانشاه والیه خانم  
و من چون از مادرم یک برادر و سه خواهر داشتم جمعاً ۲۶ خواهر و برادر بودیم.

۱- کندوله - (به هورامی: کنوله) روستایی از توابع بخش دینور شهرستان صحنه در استان کرمانشاه ایران است. قدمت روستای کندوله به دوره‌ی ساسانیان برمی‌گردد. گفته می‌شود این محل در اصل مکان قلعه رکن‌الدوله بوده است که بعدها به صورت «کندوله» درآمده است. این نام در تلفظ مردم محلی «کنوله» نامیده می‌شود. بنا به روایت دیگری «کند» در هورامی به معنی ده است و چون این ده نیز مرکز حکومت (الدوله) بوده است، پس از اختصار به «کندوله» تغییر یافته است؛ بناهای امامزاده پیرافته، قلعه مروان و آثار باقی مانده‌ی دیگر نشانگر قدمت و سابقه تاریخی این روستا است. مردم روستای کندوله به زبان کهن هورامی سخن می‌گویند، آنان مسلمان و پیرو مذهب شیعه جعفری هستند. زبان هورامی دارای دستور زبان و گرامر مستقل است و زبان رسمی ادبی مناطق وسیعی از غرب ایران و شمال عراق بوده است.



ایشان هم افسر توپخانه بود. بهمن سرهنگ و پزشک‌یار نیروی هوایی بود و در «پایگاه شاهرخی»<sup>۱</sup> همدان خدمت می‌کرد بعد هم با خانواده به شیراز رفت و بعد هم به «امیدیه» منتقل شد و همان‌جا هم بازنشست شد. برادر دیگرم بهرام، از این دو برادرم بزرگ‌تر بود. ایشان درس را ادامه نداد و در امور کشاورزی به پدرم کمک می‌کرد و بعدها وارد آموزش و پرورش شد و بازنشست گردید. این‌ها برادرهایم از همسر اول پدرم بودند. از همسر اول پدرم خواهرهای به نام «ایران»، «توران» و «احترام» داشتم که همه فوت کرده‌اند.

پدرم از ماهی خانم یک پسر به اسم «فریدون» داشت که در شهربانی آن زمان خدمت می‌کرد. بعد هم با درجه‌ی سرهنگی بازنشست شد. الان هم عضو شورای حل اختلاف هستند. آن همسر پدرم که از پدرم جدا شده بود یک دختر داشت که همین ماهی خانم او را بزرگ کرد. در واقع ماهی خانم برای تاج دولت واقعاً مادری کرد. بعد از این زن‌ها پدرم با مادر من ازدواج کرده بود. پدرم ازدواج‌هایش بیش‌تر جنبه‌ی سیاسی و مصلحتی داشته و هدف‌شان این بوده که در هر طایفه‌ای یک پایگاه داشته باشند.

---

۱- پایگاه هوایی شهید نوژه - (یا پایگاه هوایی شاهرخی یا پایگاه هوایی همدان یا پایگاه سوم شکاری) یکی از پایگاه‌های شکاری نیروی هوایی ارتش در منطقه کبودرآهنگ، استان همدان و در ۴۷ کیلومتری شمال شهر همدان واقع شده است. در این پایگاه هواپیماهای اف-۴ نگهداری می‌شود.

طوبی خانم مادر من تا زمانی که پدرم همین همسران را داشت این امر را پذیرفته بود اما وقتی فهمیده بود پدرم می‌خواهد بعد از او زن دیگری اختیار کند از پدرم خشمگین و از ایشان جدا شده بود. همین هم موجب فراز و فرود بسیار در زندگی من گردید.

**- تیمسار! پدرتان از منطقه‌ی دینور چه طور به سمت جلالوند گرایش پیدا کرده بودند؟**

- پدر من رئیس عشایر بودند. آن زمان شاه رئیس العشایر را به کاخ سلطنتی دعوت می‌کردند. عشایر هم رژه‌های نظامی خاصی داشتند. با اسب و طبل همراه سواره نظام در خیابان‌ها رژه می‌رفتند. پدر من هم جزء آن دسته‌ی رئیس العشایرهایی بود که برای مراسم مهم به کاخ سلطنتی دعوت می‌شدند. از آن طرف هم خاندان مادریم، خاندان دائی من - «کهزاد خان نجفی» - رئیس العشایر منطقه‌ی جلیوند بودند که به کاخ سلطنتی دعوت می‌شدند. در منطقه‌ی جلالوند هم رئیس عشایر مرحوم کهزاد خان نجفی با پدرم دوستی خاصی داشتند. این دیدارها و دوستی‌ها سبب شد تا پدرم از جلالوند هم همسری انتخاب کند که مادر من بود.

عکس زیر یکی از عکس‌هایی‌ست که رژه‌ی عشایر را در دربار پهلوی نشان می‌دهد. پدر من در این عکس به عنوان یکی از رئیس العشایر ایران حضور دارند.



پدرم با ارتباط خاصی که بین عشایر داشت و با توجه به نفوذ و توانایی‌اش یک وصلت هم ایجاد و دو طایفه‌ی جلیلوند و جلالوند را به هم وصل می‌کند و با مادر من ازدواج می‌نماید. حاصل این ازدواج، من و یک دختر به نام «ماه منیر» بودیم. خواهرم ماه منیر در همان کودکی فوت شدند و من تنها ماندم.

خواهرم ماه منیر از من کوچک‌تر بود. حالا جالب است که پدرم بین همه‌ی همسرانش دو تک پسر از دو زن داشت. برادرم فریدون از یک همسرش و من هم از همسر دیگرش. ما دو پسر در واقع تک فرزند و تقریباً هم سن و سال هم بودیم. شاید من ۹ ماه از برادرم فریدون بزرگ‌تر باشم.

سرانجام مادرم از پدرم جدا شد و من پیش مادرم در کرمانشاه ماندم. پدرم از زن‌های دیگرش بچه‌های زیادی داشت که همه در روستا زندگی می‌کردند و درس می‌-

خواندند. محل زندگی‌شان هم روستای «بالاجوب» بود که البته هنوز املاک پدری من آن جاست.

– تیمسار! هنوز به منطقه‌ی دینور و روستای پدری‌تان سر می‌زنید؟

– بله. قبل‌تر عرض کنم خوشبختانه بارها از طرف مسئولین محترم استان و شهر کرمانشاه در شهر صحنه از من دعوت به عمل آمده است. حتی طی مراسم خاص و با شکوهی پارک کوهستان صحنه را به نام بنده نامگذاری کردند و تابلویی با عکس پروازی من و چند خلبان دیگر در آن محل نصب کردند و در چند مراسم هم حاضر بوده‌ام و سخنرانی هم داشته‌ام. این عکس از همان تابلوست که عرض کردم.



در پاسخ سوال شما باید عرض کنم اهالی بومی آن جا مرا می‌شناسند. اتفاقاً همین چند وقت پیش از طرف سپاه به آن منطقه دعوت شدم. یک وقت سخنرانی هم برای من گذاشته شده بود که استقبال زیادی هم از من در همان جا به عمل آمد. خاطره‌ی شیرین آن سخنرانی این بود که روی مزار سه شهید گمنام سخنرانی کردم.

برگردم به بحث خانواده. وقتی پدرم بعد از مادرم که زن چهارم بود با زن پنجمش «آفر تاج» خانم ازدواج کرد، مادرم این ماجرا را تحمل نکرد و از پدرم جدا شد. پدرم از این خانم - خدا رحمتش کند- که اهل کلیایی سنقر بود، یک پسر به نام سعید و پنج دختر داشت. برادرم سعید سرهنگ خلبان و خلبان هلی کوپتر ۲۱۴ است و در پایگاه هوانیروز کرمانشاه خدمت می‌کردند. «مهوش»، «قمرتاج»، «طاهره»، «روح انگیز»، «جواهر» از این زن پدرم هستند.

مادرم که از پدرم جدا شد من تنها فرزند پدرم بودم که با مادرم در شهر کرمانشاه زندگی می‌کردم، به همین خاطر من به پسر شهری پدرم مشهور شده بودم. به من «پسر شهری میرزا سید علی» می‌گفتند. مادرم سرمایه‌دار بود. همان زمان هم زرنگ بود و شم اقتصادی داشت. مادرم کار ساخت و ساز و بساز بفروش خانه را شروع کرد. یادم هست که دو خانه را می‌ساخت یکی را خودمان می‌نشستیم یکی را هم می‌فروخت. بعد با پول آن خانه‌ی دیگری را می‌خرید و با این کار امرار معاش می‌کردیم. برادرم علی هم کنارشان بود و کمک‌شان می‌کرد. خواهرهای مادری من ازدواج کرده

بودند. خواهرم صغری خانم فکر می‌کنم الان بالای نود سال سن دارند و خواهر دیگرم بتول هم به نظرم نزدیک به هشتاد سال عمر کرده است.

پدرم همیشه پافشاری می‌کرد که من در روستا درس بخوانم و کنار برادرهایم بهرام، بهمن، علی و فریدون باشم. ابتدای تحصیل نیز همین طور شد. صبح به صبح، پنج برادری بلند می‌شدیم و با هم از روستای بالاجوب راه می‌افتادیم و به روستای «شیرخان» می‌آمدیم و به مدرسه می‌رفتیم. در حدود بیست روز تا یک ماه با برادرهایم این وضعیت را تحمل کردم. فصل باران شروع شد و زمین گل شد. یک روز یک نفر از شهر، از طرف مادرم سوغاتی‌های برای من آورده بود. از جمله‌ی این سوغاتی‌ها یک جفت چکمه بود.

آن شخص گفت: «مادرت گفته چون آن‌جا باران شروع شده است این چکمه‌ها را بپوش.» بعد سوغاتی‌ها را به من داد. آن زمان من کلاس اول بودم فقط آب، بابا، را یاد گرفته بودم.

- تیمسار! مادران اصلاً به روستا آمده بود که با پدرتان زندگی کند؟

- نه اصلاً برای زندگی نیامد. اما برای تفریح می‌آمد. معمولاً هم دو سه شب بیشتر نمی‌ماند و دوباره به کرمانشاه برمی‌گشت. من هم همان بیست روز تا یک ماه را بیش‌تر دوام نیاوردم. چون وقتی چکمه را پوشیدم دیدم چیزی داخل چکمه جلوی پایم را می‌زند. آن را در آوردم. دیدم یک کاغذ که به ظاهر نامه‌ای بود، داخل پوتین

بود. من که سواد خواندن نامه را نداشتم. به همین خاطر آن را پیش یکی از معلم‌هایم که مرا بسیار دوست داشت بردم. اسم این معلم را که آقای «منوری» بود هرگز فراموش نمی‌کنم.

به آقای منوری گفتم: آقای منوری! این کاغذ را مادرم داخل چکمه‌ام گذاشته و برایم فرستاده است.

آقای منوری علت این کار را پرسید. گفتم: مادرم کرمانشاه هستند. آقای منوری گفت: «فهمیدم که تو کرمانشاهی و شهری هستی.» بعد هم نامه را برایم خواند. مادرم برایم نوشته بود: «کیومرث جان! پسرم! اگر می‌دانی که آن‌جا برایت سخت است، حتماً به کرمانشاه بیا. من اسم تو را این‌جا در مدرسه می‌نویسم که پیش خودم راحت باشی.»

دیگر همان شد. من زمین و آسمان را به هم دوختم تا پدرم ظرف چهل و هشت ساعت مجبور شد مرا به پسر عمه‌ام «محمد ابراهیم» که صدای بسیار بلند و رسایی داشت و به نوعی پهلوان پدرم بود، سپرد و گفت: «محمد ابراهیم! سریع کیومرث را به کرمانشاه ببر و به مادرش بده.»

کرمانشاه آب و برق داشتیم. تلویزیون هنوز به کرمانشاه نیامده بود. بعضی کارخانه‌ها و شرکت‌ها تلفن داشتند. تعداد بسیار بسیار کمی از منازل هم تلفن داشتند. خوب به خاطر دارم سال اول دبیرستان بودم که تلویزیون به کرمانشاه آمد. فکر می‌کنم سال

هزار و سیصد و سی و پنج یا سی و شش بود و منزل ما هم همان خیابان مصوری بود و در همان کوچه منتهی به باغ حکیم بودیم. من چون دیر به کرمانشاه آمدم سال تحصیلی شروع و مدارس پر شده بودند. مدارس دولتی مرا ثبت نام نمی‌کردند. مادرم مجبور شد مرا در مدرسه‌ی ملی ثبت نام کند. من در مدرسه‌ی غیر انتفاعی «سعدی» نزدیک محله‌ی چراغ برق، کنار استانداری سابق (دبستان مختلط دخترانه و پسرانه‌ی سعدی) ثبت نام کردم.

دبستان سعدی دبستانی بود که بچه‌های خانواده‌های سطح بالا و به قول امروزی‌ها کلاس بالای کرمانشاهی آن‌جا درس می‌خواندند. مدیر مدرسه خانم «محبی» بودند. - خداوند رحمتش کند- خانم «افشار» معلم کلاس اول من بود. هم کلاسی‌هایم را به خاطر دارم. «فرید» و «فرهاد» بچه‌های مرحوم دکتر «خانه خراب» از خانواده‌های بسیار مشهور کرمانشاهی، هم کلاسی من بودند. دو هم کلاسی آمریکایی هم به اسم «کای» و «پی‌یر» داشتم که مسیحی بودند. تعدادی از هم کلاسی‌هایم عاشوری بودند که آن زمان از محله‌ی «فردوسی» به آن مدرسه می‌آمدند. مدرسه تقریباً «سه راه برق» فعلی و در همین «پل چوبی» کرمانشاه واقع شده بود. تعدادی هم دختر بچه هم کلاسی‌مان بودند. اسم یکی از این دخترها «ماری» و یکی‌شان هم «شکر» بود که

---

۱- مقبره‌ی خانه خراب - واقع در محله‌ی آرامگاه، مدفن خانوادگی سرتیپ علی خان خانه خراب ( قره سواران ) و پدر دکتر کیومرث خانه خراب که به دست پرویز مهرپویا ناجوانمردانه کشته شد. سرتیپ علی خان قره سواران طرفدار مشروطیت بود. وقتی دولت وقت این را فهمید خانه را بر سرش خراب کرد و به همین دلیل بعدها به خانه خراب معروف شدند. حمام سرتیپ بالاتر از هشتی انقلاب توسط سرتیپ خانه خراب ساخته شده و بالاتر از آن مطب دکتر خانه خراب بود.



با این‌ها به زبان ارمنی سلام علیک می‌کردیم. من سه سال در این مدرسه درس خواندم. دوستی با این بچه‌ها و درس خواندن در این مدرسه از خاطرات خوب من است. برای کلاس چهارم از این مدرسه جا به جا شدم.

کلاس چهارم به دبستان دیگری آمدم. آن‌جا با «کامران سعادت» که الان چاپخانه دارند هم کلاس بودم. من از کلاس چهارم مستقل شدم. پدرم به من سرکشی می‌کرد و من هم تابستان‌ها برای دیدن پدر، برادرهایم و تفریح و بازی به روستا می‌رفتم. شوق اسب سواری داشتم. ما در روستا خرمن کوب‌هایی داشتیم که اسب‌ها را به آن‌ها می‌بستند. به آن خرمن کوب‌های محلی «چان» می‌گفتند. در تمام روستاها معمولاً با گاو چان می‌کردند و فقط ما با اسب چان می‌کردیم و مسیر رفت و برگشت را هم بر اسب سوار می‌شدیم که بسیار لذت بخش بود. من خیلی علاقه داشتم این اسب‌ها را سوار بشوم. خانواده هم از خدا خواسته مرا سوار این اسب‌ها می‌کردند و من ساعت‌ها با آن‌ها سرگرم بودم.

من صدایم خوب بود. تصنیف‌هایی را که شنیده بودم حفظ می‌کردم و در حین اسب سواری آن‌ها را می‌خواندم. آرام آرام شهرت صدای من به پدرم رسید و خواننده‌ی مخصوص پدرم شدم. از آن به بعد تا بزمی فراهم می‌شد و دوستان و فامیل‌های پدرم جمع می‌شدند، پدرم می‌گفت: «کیومرث جان! بخوان» و من شروع به خواندن می‌کردم.

- تیمسارا! برای کلاس چهارم به کدام مدرسه رفتید از آنجا خاطره‌ای دارید؟

- کلاس چهارم من دیدم مسیر مدرسه‌ی سعدی خیلی طولانی است. باید از خیابان مصوری تا سه راه برق فعلی در خیابان فردوسی و پل چوبی می‌آمدم. بنا بر این برای کلاس چهارم به مدرسه‌ی «جامی» واقع در کوچه‌ی هشت متری رو به روی دبیراعظم آمدم. من در آن مدرسه ثبت نام کردم. این‌جا خاطره‌ی تلخی برای من شکل گرفت که به واسطه‌ی آن من برای اولین بار معنای ستم را فهمیدم و ظلم و بی‌تدبیری را حس کردم.

سر کلاس نشسته بودیم. بین ما و کلاس کناری ما یک پنجره بود. ناگهان نمی‌دانم چه طور شد که از آن طرف زدند و شیشه را شکستند. تمام شیشه‌ی پنجره‌ی بین دو کلاس، پشت گردن و روی شانه و سر من فرو ریخت. شانس آوردم که بدنم بریده نشد. پنج دقیقه طول نکشید که ناظم مدرسه بالا آمد. مرا گرفت و از پشت نیمکت بیرون کشید و گفت: «چرا شیشه را شکستی؟»

گفتم: آقا! من نشکسته‌ام. از آن طرف زدند شیشه را شکستند. انگار آن طرف دعوا شده بود.

ناظم مدرسه گفت: «این بچه می‌خواهد سر مرا کلاه بگذارد.» با چک و لگد مرا بیرون کشید و مرا که بچه‌ای ده یا یازده ساله بودم، به چوب فلک بست. این کار در من چنان نفرتی ایجاد کرد که حتی اسم آن ناظم را فراموش کردم. برای اولین بار در عمرم مرا به چوب و فلک بستند و جلوی چشم بچه‌ها من بیگناه را بی‌هیچ تقصیری فلک کردند. آن لحظه من از ظلم نفرت پیدا کردم.

فردا صبح دم دفتر ماندم و گفتم: پرونده‌ام را بدهید. می‌خواهم از این مدرسه بروم. چون حتی این آقا حاضر نشد به حرف من گوش بدهد.

خلاصه مادرم آمد و گفت: «چه خبر شده است؟»

من گفتم: این جا نمی‌مانم. مرا کتک زده‌اند.

آن موقع این‌طور نبود که از مدرسه و معلم شاکی بشویم. ولی این اتفاق خاطره‌ی تلخی را در ذهن من به جا گذاشت. پرونده‌ام را با پافشاری گرفتم. حالا هیچ کدام از مدارس جای خالی نداشت و مرا ثبت نام نمی‌کردند. مدرسه‌ای روی «تپه‌ی فتح علی‌خان» یعنی درست انتهای شهر کرمانشاه پیدا شد که حاضر بود مرا ثبت نام بکند. باید از کوچه‌ی «شکرالله خان» می‌رفتم رو به روی دبیرستان دخترانه‌ی «شاهدخت» یعنی همین سه راه شریعتی الان و «سه راه پهلوی» سابق، انتهای کوچه‌ی شکرالله خان یک مدرسه‌ی پسرانه به نام «رودکی» بود. آن جا اسم مرا

نوشتند و سال چهارم ابتدایی را آنجا ادامه دادم. با این اتفاق حالا خیلی خیلی از خانه دور شدم. حالا باید از مصوری به چهار راه «شیر و خورشید» و بعد به میدان «مصدق» آن زمان می‌رفتم و از پله پله‌های کوچکی پشتی آن خودم را به خیابان شریعتی می‌رساندم و از آنجا به بالای تپه‌ی فتح علی‌خان می‌رفتم.

حساب کنید این همه راه و تغییر مسیر برای یک بچه‌ی یازده ساله چه قدر دشوار است. خصوصاً وقتی بخواهد هر روز در گرما و سرما این مسیر را برود و بیاید. یک سال به این ترتیب گذشت. سال بعد که کلاس پنجم شدم پرونده‌ام را گرفتم و این بار به خیابان «خیام» آمدم. آن وقت مدرسه‌ی جامی انتهای خیابان «سنگ معدن» یا همین خیابان خیام فعلی کرمانشاه بود. آنجا با آقای کامران سعادت (رئیس چاپخانه سعادت و روزنامه باختر فعلی کرمانشاه) هم کلاسی شدم. سال پنجم هم به این ترتیب سپری شد. سال ششم برادرهایم وسوسه‌ام کردند و گفتند: «به سنقر بیا.»

آن زمان روستای دینور دبیرستان نداشت. پدرم چون خانواده‌ی همسر اولش - نردان - خانم سنقری بودند در کنار خانه‌ی پدرخانمش یک خانه اجاره کرده بود. من، بهمن، علی و فریدون آنجا مدرسه رفتیم و من کلاس ششم را آنجا شروع کردم. در مدرسه‌ی «امجدیه» امتحانات نهایی سال ششم را دادم. باز وضعیت برای من مناسب نبود. تمام مدرسه تُرک زبان بودند. فقط من کرمانشاهی بودم. تضاد خیلی زیادی داشتیم. برادرهای من چون اهل روستا بودند سازگاری خوبی داشتند. ولی من علاوه

بر این که سر به هوا و بازیگوش بودم ارتباط گرفتن با مردم و بچه‌های ترک زبان برایم بسیار سخت بود.

همان موقع باز مادرم یک کادو که یک ساعت مچی بود، برایم فرستاد. حالا فقط من بین بچه‌ها ساعت مچی داشتم. یادم است روز اول کوک کردن ساعت را بلد نبودم. یک مغازه‌ی قصابی سر کوچه‌ی ما بود. مرحوم پدرم از این قصابی گوشت می‌گرفت. پدرم سر ماه می‌آمد سی یا چهل تومان به این آقا پول می‌داد. این آقا هم برای هر کیلو گوشت چهار تا مهر که هر کدام ارزش دویست و پنجاه گرم گوشت را داشتند به ما می‌داد. ما هم هر بار یکی از مهرها را می‌بردیم و گوشت می‌خریدم. من با این مغازه دار آشنا بودم. یادم است اولین ساعت مچی کوکی‌ام را به این آقای قصاب دادم و ایشان هم ساعت را برایم کوک کرد. من آن جا کوک کردن ساعت را یاد گرفتم.

به این ترتیب من بین بچه‌ها یک سر و گردن بالاتر بودم چون ساعت داشتم. کفش و لباس‌هایم شهری بودند. همین‌ها باعث تفاوت من با بچه‌ها می‌شد. دوران بازیگوشی و شیطنت‌های من هم از همین جا شروع شد.

با تمام شیطنت‌ها آن سال آن قدر به من سخت گذشت که با مصیبت سال ششم را با دو تجدید سپری کردم. درس‌های ریاضی و جبر را نمره نیاوردم و مجبور شدم تابستان دوباره درس بخوانم. خلاصه با هر مصیبتی که بود کلاس ششم را گرفتم و سال بعد دوباره به کرمانشاه برگشتم. هر چه پدرم اصرار کرد بمانم من گفتم امکان

ندارد من این جا بتوانم درس بخوانم. به کرمانشاه آمدم و دوباره پیش مادرم رفتم. این بار اسم مرا در دبیرستان «کزازی» نوشتند.

- تیمسار! امسال یک صدمین سال تأسیس دبیرستان کزازی بود. از معلم‌ها،

معاونین، مدیر و دانش آموزان دبیرستان کزازی کسی را به خاطر دارید؟

- خدا رحمتش کند آن زمان «حاجی بشیری» ناظم آن جا بود. آقای «تیموری»،

آقای «زنگنه»، پروفیسور «مسعود گلزاری» که باستان شناس بود آن جا درس

---

۱- دبیرستان کزازی - از آثار ملی و جزء میراث فرهنگی است که در کرمانشاه، شرق مسجد جامع واقع شده است. این اثر در تاریخ ۲۷ دی ۱۳۷۷ با شماره ثبت ۲۲۲۶ به عنوان یکی از آثار ملی ایران به ثبت رسیده است. ساخت مدرسه کزازی از مدت‌ها پیش از آن که رضاخان به قدرت برسد و دولت اقدام به ساخت مدارس مدرن در سراسر کشور کند، از سوی سید حسین کزازی دنبال می‌شد. سید حسین کزازی برای ساخت یک مدرسه مدرن اقدام به جمع‌آوری اعانه و برگزاری تئاتر کرده بود، اما کمبود پول برای ساخت این مدرسه حل نشده باقی مانده بود. در نهایت با بازگشت وزیر فرهنگ وقت سلیمان میرزا اسکندری از هند، در روز ۲۸ بهمن ۱۲۹۹ (۱۷ فوریه ۱۹۲۱) کلنگ ساخت این مدرسه به زمین زده شد و کزازی به تلاش خود ادامه داد و یک سال بعد، در روز ۱۸ بهمن ۱۳۰۰ (۷ فوریه ۱۹۲۲) کمیسیون دیگری تشکیل داد و با جمع‌آوری اعانه و برگزاری تئاتر کوشید تا هزینه ساخت مدرسه را تأمین نماید. او در نهایت از احمد امیراحمدی که از مقامات نظامی بود کمک خواست و بار دیگر در آبان ۱۳۰۱ (اکتبر یا نوامبر ۱۹۲۲) در منزل امیراحمدی کمیسیونی برای تأمین هزینه ساخت مدرسه تشکیل شد و ثروتمندان شهر وجوهی را پرداخت کرده و این بار بخش مهمی از عملیات ساختمانی مدرسه انجام شد. زمین مدرسه در ابتدا ۹ هزار متر مربع وسعت داشت، اما در دهه ۳۰ خورشیدی بخشی از ضلع شمالی حیاط را جدا کرده و مدرسه دیگری در آن تأسیس کردند و بدین ترتیب مساحت مدرسه به نصف کاهش پیدا کرد. همچنین قسمی از ضلع شرقی حیاط مدرسه نیز در سال‌های پس از انقلاب بهمن ۱۳۵۷ از آن جدا شده و ضمیمه مسجد جامع شیعه کرمانشاه شد. ساختمان مدرسه در ضلع جنوبی زمین مدرسه قرار گرفته و ساختمانی برون‌گرا است که تأثیر معماری اروپایی یا معماری روسی را نشان می‌دهد. نام طراح، معمار یا مهندس آن مشخص نیست. ساختمان دبیرستان کزازی هم اکنون از سوی سازمان آموزش و پرورش استان کرمانشاه به موزه آموزش و پرورش تبدیل شده است.

می‌دادند. استادی که بیشتر از همه مورد علاقه‌ی من بود استاد «حلیمی» بود که به «فرزام» تغییر نام داد.

از هم کلاسی‌هایم آقای «معیری» بود که تابلو سازی داشتند و شاعر بود. آقای «گراوند» بود. دیگری هم آقای «رشیدی» بود که در میدان فردوسی کرمانشاه بیمارستان داشتند. یکی از هم کلاسی‌های من هم آقای «علی اشرف درویشیان»<sup>۱</sup> بود که بعد نویسنده‌ای مشهور شد و در سطح جهان نام‌دار گردید.

– شما از آقای درویشیان کتابی خوانده‌اید؟

– بله. اصلاً علاقه‌ی من به شعر و ادبیات با آشنایی من با آقای علی اشرف درویشیان شروع شد.

– تیمسار! شما در چه رشته‌ای درس خواندید و چه‌گونه در ادبیات و شاعری هم دستی داشتید؟

– من در رشته‌ی طبیعی آن روزگار که تجربی الان است درس خواندم ولی با این آشنایی به سمت ادبیات و شعر گرایش پیدا کردم و با تخلص «شاهین کرمانشاهی»

---

۱- علی‌اشرف درویشیان- (زاده ۳ شهریور ۱۳۲۰ - درگذشته ۴ آبان ۱۳۹۶) داستان‌نویس و پژوهشگر سوسیالیست و چپ‌گرای ایرانی و عضو کانون نویسندگان ایران بود. درویشیان برخی از نوشته‌هایش را پیش از انقلاب ۱۳۵۷ ایران با نام مستعار «لطیف تلخستانی» منتشر می‌کرد. وی پیش و پس از انقلاب چند بار به علت فعالیت‌های سیاسی زندانی شد. درویشیان یکی از نویسندگان اعلامیه «ما نویسنده‌ایم» بود.

شعر می‌گفتم. با همین تخلص شاهین کرمانشاهی برای مجله‌ی «سپید و سیاه»<sup>۱</sup> شعر می‌فرستادم. جالب بود در این مجله شعرهایم چاپ می‌شد.

از دوران دبیرستان و دانش‌آموزی در دبیرستان کزازی شیطنت‌های نوجوانی و جوانی ما شروع شد. خدا پروفیسور گلزاری را رحمت کند آن زمان یک خودروی فولکس قورباغه‌ای داشت. ایشان معلم ورزش ما بود. وقتی عصبانی می‌شد و ما را تنبیه می‌کرد، با بچه‌ها می‌رفتیم سر و ته ماشینش را می‌گرفتیم و آن را می‌کشیدیم و روی خیابان می‌گذاشتیم تا جریمه بشود. بعد می‌آمدیم از دیوار «مسجد جامع» بالا می‌کشیدیم و داخل مسجد می‌رفتیم و از آن جا فرار می‌کردیم. آن بنده خدا هم کلی داد و هوار می‌کرد. آن زمان رو به روی مسجد سینما «ایران» بود. آن جا دست فروش‌ها و چرخی‌های دوره‌گرد باقلا و شلغم می‌فروختند. حسابی باقلا و شلغم می‌خوردیم و پا به فرار می‌گذاشتیم.

دو تا از هم کلاسی‌های من در این مدرسه از اهالی دینور و از فامیل‌های خود ما بودند. یکی از آن‌ها «کیومرث کیانی» و دیگری هم «مظفر فرجی» بود. در همین مدرسه و همین ایام بود که هوای پرواز به سرم افتاد. یعنی به این فکر افتادم که باید

---

۱- سپید و سیاه - نام مجله‌ای بود که از سال ۱۳۳۲ با مدیریت علی بهزادی فعالیت خود را آغاز کرد. این مجله در حوالی کودتای ۲۸ مرداد که اکثر مطبوعات تعطیل شده بودند به صحنه آمد. این مجله توسط روزنامه نگاران دولتی جمهوری اسلامی به حمایت از حکومت پهلوی و فراماسونری متهم می‌شود و کتابی هم با عنوان «مجله سپید و سیاه» در همین مورد نوشته شده است.



به آسمان پرواز کنم. این شوق پرواز باعث می‌شد که بگردم و جوجه عقاب‌ها را پیدا کنم و پرورش بدهم و برای شکار با خودم به این طرف و آن طرف ببرم. جوجه عقاب‌ها را نگه می‌داشتم و از تماشای بزرگ شدن و پروازشان لذت می‌بردم.

- تیمسارا! در این ایام که نوجوان و جوان بودید باز به روستا می‌رفتید؟ از این ایام خاطره‌ای دارید؟

- بله. وقتی دبیرستان کزازی درس می‌خواندم تابستان‌ها که تعطیل می‌شدم با کت و شلوار و فوکل، عطر و ادکلن زده به روستا می‌رفتم. در همین منطقه‌ی دینور اتفاقی برای من پیش آمد که پیش خاص و عام شهرت پیدا کردم.

من یک خنجر خیلی زیبا خریده بودم. وقتی به روستا می‌رفتم آن را با خودم می‌بردم. خنجر را همراه قطار فشنگ پدرم به کمر می‌بستم و با یکی از پسرهای روستا که هم رفیق و هم کارگر ما بود، تفنگ پدر و کوله پستی را برمی‌داشتیم و به کوه می‌رفتیم تا کبکی شکار کنیم. اسم ایشان «صفر رضایی» بود. الان در طاق و سان(در زبان کُردی به معنی طاق سنگی) یا همان طاق‌بستان کرمانشاه، یک رستوران بزرگ و مشهور به نام غذاخوری حاج صفر خان رضایی دارد. همین طور که با این دوست خوبم داشتیم پایین می‌آمدیم و اسلحه همراهم بود دیدم یک اتوبوس دم آبادی ایستاده و جمعیت زیادی هم جمع شده‌اند. صدای داد و بیدادشان بلند شده است. من به همین آقا صفر گفتم: یعنی چه خبر شده است؟

همان‌طور که پایین می‌آمدیم و به روستا نزدیک می‌شدیم خدا بیامرز خواهرم -  
ایران خانم- مرا دید. ایشان چون می‌دانست من کمی شر و اهل دعوا هستم و اسلحه  
هم همراهم است تندی جلوی من آمد و تفنگ را از دست من گرفت. من نفهمیدم  
چرا تفنگ را از دستم قاپید ولی شنیدم که گفت: «برو نگذار برادرت دعوا کند.»

من گفتم: کی؟

گفت: «فریدون.»

وقتی جلو رفتم دیدم اتوبوس حامل عروس است و دارد به سمت روستای کندوله  
می‌رود. عروس، داماد و خانواده‌شان هم داخل اتوبوس بودند. فکر می‌کنم در حال  
عبور، اتوبوس پنجر و جلوی آبادی ما متوقف شده بود. ما کارگر دیگری داشتیم که از  
سر کنجکاوای داخل ماشین را نگاه کرده بود. شاگرد راننده به او تذکر داده بود.

او هم گفته بود: «من کاری نکرده‌ام. دارم مثل همه نگاه می‌کنم. مگر خطایی کرده-  
ام؟» شاگرد راننده او را از دور و بر اتوبوس دور کرده بود. اما ایشان از سمت دیگر  
اتوبوس دوباره آمده بود و داخل ماشین را نگاه کرده بود. این‌بار شاگرد راننده از زیر  
ماشین بیرون آمده بود و گفته بود: «مگر نگفتم دور و بر این ماشین نمان. تو کارگر  
چه کسی هستی؟»

کارگر ما هم گفته بود: «من کارگر بزرگ این آبادی هستم.»

شاگرد راننده هم گفته بود: «فلان و بهمان به پدرِ بزرگ این آبادی که تو کارگرش هستی.»

برادرم فریدون این را شنیده بود. به کمک راننده گفته بود: «مرد ناحبانی بزرگ این آبادی پدر من است. چرا فحش می‌دهی؟ اول این‌که کارگر ما خطایی نکرده دوم این‌که اگر هر ناسزایی باید گفته بشود باید به این کارگر گفته بشود نه به پدر من.»

بگو مگو بالا گرفته بود. وقتی من رسیدم شاگرد راننده با برادرم دست به گریبان شده بودند. برادرم را به ماشین چسبانده بود. تالیور سنگینی را بلند کرده بود که با آن فریدون را بزند. همان لحظه که شاگرد راننده دستش را بلند کرد که برادرم را بزند، مچ دستش را گرفتم و چرخاندم و بی‌اختیار برای اولین بار در تاریخ عمرم دستم به طرف کارد رفت و آن را کشیدم و از پس گردن تا پایین کمرش را با کارد چاک زدم و پاره کردم. بنده‌ی خدا یک مرتبه افتاد و خون تمام آن‌جا را گرفت. با این اتفاق خیلی سریع شاگرد راننده‌ی مجروح را هم سوار کردند و ماشین راه افتاد. بعداً فهمیدیم که ایشان را با ماشین دیگری به کرمانشاه فرستاده بودند. وقتی به پزشکی قانونی کرمانشاه رفته بود به او گفته بودند: «پدرجان! شانس آورده‌ای کسی که تو را چاقو زده یک چاقوکش حرفه‌ای بوده است چون اگر کمی بیش‌تر بدنت پاره می‌شد خون داخل شکمت می‌رفت و تو را می‌کشت.»

خلاصه مرحوم پدرم با نفوذی که داشت ماجرا را طوری تمام کرد که من حتی پاسگاه هم نرفتم. ولی این خبر بین مردم پیچید. جوان‌های آن دور و اطراف خوفی از من پیدا کرده بودند. این شهرت روی من افتاد که آقا کیومرث در چاقوکشی استاد است. در حالی که اصلاً این طور نبود من فقط همان یک بار دست به چاقو برده بودم. می‌شنیدم همه می‌گویند: «آقا کیومرث استاد و وارد است.» ولی من نمی‌دانستم درباره‌ی چه حرف می‌زنند. بعداً وقتی می‌دیدم جوان‌ها از من حساب می‌برند و خوف می‌کنند ماجرا را فهمیدم. همه واقعاً فکر می‌کردند که من چاقو کش حرفه‌ای هستم. پدرم هم از این وضعیت بدش نمی‌آمد. حالا من هم خواننده‌اش بودم و هم بزن بهادرش.

بار دوم هم ناخواسته اتفاقی افتاد که باز پدرم خوشحال شد. حالا دیگر خنجر دوست و یارم شده بود و همیشه همراهم بود. حتی وقت‌هایی که با اسلحه بیرون می‌رفتم خنجر را هم به منج پایم می‌بستم. یک روز سوار دوچرخه بودم. چهارده سالم و داشتم با دوچرخه از سمت میان‌راهان می‌آمدم. از جایی که می‌دانستم زمین و گندم‌زارهای خودمان است در حال عبور بودم. دیدم رو به روی زمین‌های ما کمپاین در حال درو کردن گندم هاست. آلاچیقی درست کرده بودند و چادری روی آن کشیده بودند. چند نفری هم آن‌جا نشسته بودند و ناهار می‌خوردند. من بچه‌ی شهر بودم و کسی را نمی‌شناختم. از کل سال سه ماه به روستا سری می‌زدم. همین‌طور که داشتم رد می‌شدم دیدم از آن وسط دو مرد هیکلی که یکی از آن‌ها کلاه شاپو سرش بود با شتاب

خودشان را به وسط جاده رساندند. جاده هم جاده شوسه و پر از سنگریزه بود. این آقایان جلو آمدند و دست بلند کردند. من ترمز کردم و دوچرخه را نگه داشتم.

چون آن‌ها بزرگ‌تر بودند به رسم ادب سلام کردم و گفتم: بفرما.

یکی از آن‌ها جواب سلامم را داد و با گردن کلفتی گفت: «پیاده شو این دوچرخه را به ما بده.»

گفتم: چرا؟ کاری دارید؟

گفت: «می‌خواهم سوار بشویم و گشتی بزنیم.»

گفتم: من کار دارم. باید بروم.

آن مرد گفت: «اگر دوچرخه‌ات را ندهی کتکت می‌زنیم و دوچرخه‌ات را می‌بریم.»

من برآشفته شدم و گفتم: پس می‌خواهید به زور دوچرخه‌ام را بگیرید؟!

گفتند: «بله.»

یک مرتبه دست بردم و کارد را کشیدم و ناسزایی هم گفتم و گفتم: اگر نگیرید! نامردید. دوچرخه را رها کردم و به طرفشان حمله کردم. آن دو مرد گنده که اگر یک سیلی هم به من می‌زدند دخلم آمده بود، در حالی که فرار می‌کردند به هم دیگر می‌گفتند: «فرار کن! الان شکم‌مان را پاره می‌کند.»

یک مرتبه دیدم پدرم وسط آلاچیق نشسته و قاه قاه می‌خندد و به آن دو مرد گفت: «بابا! گفتم که این پسر من شر است.» آن‌جا بود که فهمیدم پدرم می‌خواسته مرا امتحان کند. پدرم مرا بغل کرد گفت: «بنشین.» بعد حسابی از من پذیرایی کردند. پدرم گفت: «کجا می‌روی؟»

گفتم: به میان‌راهان می‌روم که سری به «کیومرث کیانی» بزنم. مادر ایشان دخترخاله‌ی پدرم بود. کیومرث کیانی بعدها سرهنگ نیروی هوایی و استاد زبان انگلیسی شد. سرنوشت این‌طور رقم زده بود که دبیرستان با هم باشیم، نیروی هوایی هم با هم بودیم و با هم به آمریکا رفتیم. من برای آموزش خلبانی و کیومرث کیانی برای طی استادی دوره زبان انگلیسی آمده بود.

به هر حال این ماجرا مثل توپ صدا داد. شهرتم زیاد شد و باز هم پیچید که کیومرث نزدیک بود فلانی و فلانی را هم بکشد.

دو روز بعد از این ماجرا پدرم که انگار به توانایی‌های من پی برده بود به من گفت: «از امروز مسئول کارگروهایی که برای وجین می‌روند تو هستی. حدود چهل یا پنجاه نفر هستند که تو بعد از بررسی کارشان باید کاغذهایی را که دارند تاریخ و امضاء بزنی. آخر سر به تعداد امضاهای که تو زدی من به این‌ها حقوق می‌دهم.»

به این ترتیب من مباشر پدرم شدم.

یک روز در حین کار دیدم یکی از خانم‌هایی که دارد وجین می‌کند می‌خندد. از ایشان پرسیدم: چه شده چرا می‌خندی؟

این زن گفت: «کیومرث خان! صبح که داشتم سر کار می‌آمدم شوهرم گفت من هم بیکارم بگذار من هم برای وجین بیایم. به کیومرث خان بگو اسم مرا هم به لیست اضافه کند. گفتم باشد بیا. شوهرم آماده شد با من بیاید که بچه‌ها زیر گریه زدند و گفتند: بابا نرو اگر بروی کیومرث خان با چاقو شکمت را پاره می‌کند.»

من ناراحت شدم و گفتم: بابا این چه اسمی ست که برای ما درست کرده‌اید؟!

تمام این تعطیلات من با اسب و تفنگ سر زمین می‌رفتم. مرحوم پدرم نیز خیالش راحت بود که تا من هستم با توجه به نوع نظارت و پیگیری و البته دوستی و محبت با کارگران و رسیدگی به مشکلاتشان کسی دیگر به خودش اجازه نمی‌داد کار شکنی کند. برای‌شان حد تعیین می‌کردم. اگر کسی هم بد کار می‌کرد برایش امضاء نمی‌زدم. کارگرها هم می‌دانستند من جدی حرف می‌زنم هنگام وجین حتی یک دانه علف را هم جا نمی‌گذاشتند. آخر سر هم که کار تمام می‌شد یکی دو نفر سرکشی می‌کردند اگر چیزی جا مانده بود آن را پاکسازی می‌کردند. خلاصه پدرم از این بابت خیلی خوشحال بود.

مجموعه‌ی این اتفاقات خاطرات من از ایام کودکی، جوانی و نوجوانیم از روستا و حوادث روستا بود. به این ترتیب من به کرمانشاه آمدم و به قول معروف یک خط در میان گاه و بی‌گاه به روستا هم سر می‌زدم.

در کرمانشاه مدرسه‌ام را ادامه دادم. یک روز در کرمانشاه اتفاقی افتاد که بیان خاطره‌اش خالی از لطف نیست. به پرواز و آرزوی خلبان شدن من برمی‌گردد.

یک روز با بچه‌ها تصمیم گرفتیم که سری به کوه طاق و سان یا همان طاق‌بستان بزیم. می‌خواستیم یک روز را در دامان کوه بگذرانیم. شش نفر بودیم که راهی طاق-بستان شدیم.

با سه دوچرخه از رو به روی مدرسه کزازی و سینما ایران به سمت طاق‌بستان حرکت کردیم.

**- تیمسار! این خاطره به چند سالگی شما برمی‌گردد؟**

- به چهارده یا پانزده سالگی. من ماهی‌تابه، گوجه فرنگی، تخم مرغ، نمک و روغن کرمانشاهی با خودم برده بودم. قرار بود «أملت» درست کنیم و صبحانه را آن‌جا کنار دریاچه‌ی طاق‌بستان بخوریم. طول این مسیر بلند را نوبتی رکاب می‌زدیم تا خسته نشویم. بالاخره به طاق‌بستان رسیدیم. قرار شد کنار دریاچه پای همان درخت کهنسالی که داخل تنه‌اش مقداری خالی شده بود، صبحانه بخوریم. ولی آن‌جا یکی از بچه‌ها گفت: «برویم روی طاق‌بستان.»



یکی دیگر از بچه‌ها گفت: « برویم سمت کوه پایه.» جایی که الان پارک کوهستان و بالا دست آن یک غار کوچک است.

یکی دیگر از بچه‌ها گفت: « حالا که تا این جا آمده‌ایم هرکس بالای کوه نیاید نامرد است.» وقتی گفت نامرد است همه تحریک شدیم. همین برای ما که بچه کرمانشاه بودیم کافی بود که به غیرت‌مان بر بخورد. فکر می‌کردیم اگر بالا نرویم نامرد هستیم. تقریباً همه هم سن بودیم. فوراً دوچرخه‌ها را به نرده‌های اطراف دریاچه زنجیر کردیم و راه افتادیم. خسته و کوفته بودیم. صبحانه هم نخورده بودیم. وقتی بالای کوه رسیدیم، نزدیک ظهر بود. از فرط گرسنگی و خستگی زانوهای مان می‌لرزید. از آن بالا نگاه که می‌کردیم شهر با تمام وسعتش زیر پای ما بود. این صحنه‌ی زیبا را هرگز فراموش نمی‌کنم. حالا آن بالای کوه دوباره یاد آسمان و پرواز افتادم. با خودم گفتم من باید به آسمان بروم، باید پرواز کنم، باید یک روز از این کوه هم بالاتر بروم، حتماً زیبایی این شهر از آن بالا دیدنی‌تر است. همان جا سنگی را برداشتم و روی صخره‌ای از بالاترین صخره‌های کوه زدم و به کوه طاق‌بستان که ادامه‌ی کوه «پراو»<sup>۱</sup> کرمانشاه

---

۱- کوه پراو - (به کردی به معنای پُر آب) رشته کوهی امتداد یافته از شمال غرب تا شمال شرق شهر کرمانشاه، با طول تقریبی ۸۰ کیلومتر و وسعت ۸۸۰ کیلومتر مربع بخشی از رشته کوه زاگرس در غرب ایران می‌باشد رشته کوه پراو از سمت شمال غربی به رشته کوه شاهو متصل است و از سمت جنوب شرقی، رودخانه معروف گاماسیاب آن را از رشته کوه هرسین جدا می‌کند و دهستان‌های پایروند و میان دربند در جنوب غربی و دهستان‌های دینور و بیلوار در شمال شرقی این کوهستان واقع شده‌اند. قله پراو با ارتفاع ۳۴۰۵ متر از سطح دریا بلندترین قله این کوهستان و یکی از ۱۵۱۵ قله‌ی بسیار برجسته‌ی جهان به شمار رفته که در شمال شرقی شهر کرمانشاه واقع شده است.

است گفتم: پرآو! قسم می‌خورم یک روز باید آن قدر در آسمان بالا بروم و اوج بگیرم که تو را به اندازه‌ی یک حبه قند ببینم.

این خاطره از ایام کودکی در ذهنم ماند اما آن روز گذشت.

سال‌ها بعد که به آمریکا رفتم و خلبان شدم، وقتی از آمریکا برگشتم برای مأموریت به «پایگاه نوژه» همدان رفتم. با بچه‌های «رادار سوباشی» همدان دوست بودم. یکی از آن‌ها افسر کنترل شکاری دوست و همشهری و حتی هم محله‌ای من بود. با شهید «فرهاد دستبو» از دوران کودکی و محله‌ی باغ حکیم مصوری آشنا بودم. (فرهاد دستبو و دوست و همشهری دیگر شهید مهدی عسگری هر دو در بمباران رادار سوباشی شهید شدند).

به فرهاد گفتم: فرهاد! مرد و مردانه وقتی من برای پرواز آمدم یک جوری مرا هدایت کنید که به کرمانشاه بروم و گشتی بزنم. هر طور شده مرا به آن منطقه ببرید. خلاصه با این بچه‌ها ساخت و پاخت کردم و در فرصتی که پیش آمد به آن سمت پرواز کردم. حین پرواز روی کوه پرآو هواپیما را کج کردم و به کوه پرآو گفتم: پرآو! من

---

۱- محمد نوژه- (۱۳۵۸-۱۳۲۴) خلبان نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران بود. پایگاه سوم شکاری کیبودرآهنگ (همدان) به یاد او پایگاه هوایی، شهید نوژه نام‌گذاری شده‌است. نوژه در تهران به دنیا آمد. او پس از اخذ دیپلم ریاضی در زادگاهش، وارد دانشگاه افسری شد و بعد از اتمام دانشکده، وارد دانشکده خلبانی نیروی هوایی شد. او در سال ۱۳۵۱ فارغ‌التحصیل شد و در نیروی هوایی شاهنشاهی ایران خلبان اف-۴ شد. او همچنین افسر سامانه‌های کنترل اسلحه گردان ۱۰۱ شکاری، رئیس شعبه عملیات مشترک، معاونت عملیات پایگاه ششم، فرماندهی گردان ۳۱ شکاری پایگاه سوم را بر عهده داشته‌است. او در ۲۵ مرداد ۱۳۵۸ در عملیاتی برای کمک به دکتر مصطفی چمران، به همراه ستوان یکم خلبان بشیر موسوی (کابین عقب) عازم پاره در استان کرمانشاه می‌شود، اما با شلیک تیربار مخالفان انقلاب هواپیمایش مورد هدف قرار می‌گیرد و سقوط می‌کند.

کیومرث به وعده وفا کردم. قول داده بودم آن قدر بالا بروم که تو را به اندازه‌ی یک حبه قند ببینم. الان به وعده‌ام وفا کرده‌ام. من بالای بالا و در عرصه‌ی آسمان هستم. اما تو هم چنان استوار بمان و حافظ شهر من باش.

این خاطره‌ی کودکی مرا به خلبانی و پرواز متصل کرد و با بیان این خاطره گریزی زدم و به قسمت پرواز آمدم. قصدم از بیان این خاطره این بود که بگویم عشق پرواز از کجا و چه‌گونه در جان من ریشه دواند.

خلاصه این‌که در کرمانشاه هم مثل روستا، زندگی من کم فراز و فرود نداشت. فامیل‌های سببی سمت مادریم دو سه بار نزدیک بود که برای من مصیبت درست کنند. متأسفانه چند نفرشان قاچاق انجام می‌دادند. چند بار شر این‌ها از بیخ گوشم رد شد. یعنی نزدیک بود به عنوان قاچاقچی و کسی که مواد حمل می‌کند به زندان هم بیفتم. از جمله این‌که یک بار مقداری مواد مخدر کمر یک خانم بسته بودند و دو تا بلیط خرمشهر هم گرفته بودند و مرا همراه این زن به خرمشهر فرستادند. مسافرتی با ده ساعت زجر و وحشت از کرمانشاه تا خرمشهر که هرگز از خاطر من نمی‌رود.

#### - شما از این ماجرا مطلع بودید؟

- بله. می‌دانستم که این زن تریاک به همراه دارد. سه یا چهار بسته بود که جمع آن چهار یا پنج کیلو می‌شد. این‌ها را دور کمرش بسته بود. یک بار دیگر هم از کرمانشاه

تا سنج همراه این‌ها بودم ولی یک بار در دسر خیلی بزرگی برایم درست شد که بالاترین ضربه را به من زد و بیدارم کرد.

ما موقع امتحانات می‌رفتیم و در میدان فردوسی کرمانشاه درس می‌خواندیم. ضلع جنوبی میدان، سمتی که به طرف جاده‌ی سراب قنبر و جلالوند می‌رفت یک جاده‌ی خاکی بود. اول این خیابان خاکی یک خانه‌ی بزرگ ویلایی متعلق به یکی از اعیان شهر بود که یک سگ بزرگ خیلی وحشتناک داشت.

یک روز یکی از فامیل‌های سببی مادریم (داماد خواهرم) به من گفت: «فلانی! با دوچرخه به سراب قنبر بیا و به من کمک کن. کمی بار دارم.»

من حدس زدم باری که دارد چیست و چه کمکی می‌خواهد ولی مانده بودم می‌خواهد دوچرخه را از من بگیرد خودش کارش را انجام بدهد یا می‌خواهد پشت من بنشیند.

به برادرم فریدون گفتم: داداش! من بیرون می‌روم با من میایی؟

فریدون گفت: «کجا؟»

من گفتم: اول این که درس بخوانیم بعد هم داماد یکی از خواهرهایم با من کار دارد باید به او کمک کنم. با برادرم فریدون بیرون زدیم. فریدون را جلوی خودم روی تنه‌ی دوچرخه سوار کردم. یک تکه زیلو که برای زیر انداز همراه خودمان می‌بردیم و

کتاب‌ها را هم پشت دوچرخه گذاشتیم. حالا راه هم سربالایی و کشنده بود. خیالم راحت بود که آن طرف سر پایینی و شیب است و مشکل خاصی نداریم. به هر زحمتی بود تا ته باغ‌های سراب قنبر رفتیم. کمی صبر کردیم. دیدم از آخر جاده یک نفر دارد می‌آید. از این پیراهن‌های بشور و بپوش سفید قدیمی تنش بود. شلوار و گیوه‌ی گردی پوشیده بود. من دیدم ایشان ساک یا باری ندارد. با خودم گفتم الهی شکر که چیزی ندارد. فکر کردم خودش می‌خواهد با ما بیاید به برادرم فریدون گفتم؛ تو پشت بنشین و کتاب‌ها را بگیر. دوچرخه‌ی من دوچرخه‌ی ۲۸ قدیمی خیلی محکمی بود. وقتی ایشان نزدیک‌تر آمد من سلام کردم و به او گفتم: چه خبر؟

چشم‌تان روز بد نبیند. دیدم دور تا دور کمر و شکم را با بسته‌های تریاک بسته است. بسته‌ها را باز کرد. چهار بسته‌ی پر از تریاک لول شده مثل مداد بود. گفتم: می‌خواهی من با این‌ها چه کار کنم؟

او گفت: «کتاب‌ها را بردارید.» این را گفت و خودش زیلو را برداشت و آن همه مواد را لای زیلو پیچید و روی ترک بند عقب دوچرخه گذاشت و گفت: «این‌ها را ببر و به خانه برو. من هم از جاده آرام آرام پایین می‌آیم.»

تا حالا چند بار همراه این‌ها رفته بودم ولی هیچ وقت مستقیماً خودم حامل هیچ چیزی نبودم. به ناچار دوچرخه راه افتادم. چون سر پایینی و شیب بود دوچرخه انگار خودش می‌آمد. پیش خودم گفتم هر طوری شده باید از شر این قوم خودم را خلاص

کنم. در همین فکر بودم که دیدم در همان خانه ویلایی که بعداً فهمیدم خانه‌ی یک سرهنگ است، پستیچی ایستاده است. به محض این که خدمتکار در را باز کرد، سگ آن خانه بیرون پرید. به پستیچی کاری نداشت ولی ناگهان به ما حمله کرد.

سگ گنده‌ی نافرم دهانش نزدیک پای من بود. چیزی نمانده بود که پای مرا گاز بگیرد. من از ترس پاهایم را جمع کرده بودم و هول و ولا داشتم. یک مرتبه دوچرخه از زیر پای من و فریدون در رفت و هر دو زمین افتادیم.

آش و لاش شدیم بماند ولی حدوداً به طول ده یا پانزده متر تریاک‌ها روی زمین پخش شدند. هر کس می‌دید فکر می‌کرد مداد است. تمام بدنم از وحشت می‌لرزید. وحشت زده شده بودیم. نمی‌دانستم چه کار کنم. پیراهنم را داخل شلوارم کردم و دکمه‌ی پیراهنم را باز کردم. همین جور چنگ می‌زدم و این لول تریاک‌ها را جمع می‌کردم و داخل پیراهن می‌ریختم. برادرم فریدون هم همین کار را انجام می‌داد. بقیه را هم با سنگ و خاک داخل زیلو ریختیم و ترک دوچرخه گذاشتیم و دوباره رکاب زنان راه افتادیم.

وضع اسفناکی داشتیم. کنار پاهایم زخمی و شلوارم پاره پاره بود. خون از بغل پا تا مچ پایم جاری بود. حدوداً یک طرف بدن هر کدام مان زخمی و خون آلود بود. به محض این‌که به خانه رسیدم بارشان را خالی کردم و کلی ناسزا نثار خودم کردم و گفتم: اگر یک روز دیگر در کرمانشاه بمانم شرف ندارم. فردا تصمیم گرفتم بروم.

هرچه مادرم پافشاری کرد گفتم: می‌خواهم بروم استخدام بشوم. من درس خواندم که برای خودم کسی بشوم نه این وضعیت را داشته باشم. ساعت‌ها فکر کردم که این فامیل به من و برادرم فریدون اصلاً فکر نمی‌کردند که اگر ما دو نوجوان دستگیر و گرفتار شده بودیم دچار چه سختی و مصیبتی می‌شدیم. زندان، سابقه و نابودی آینده هر دو نفر ما حتمی بود. این‌جا بود که دیدم هر کس به فکر خودش است و دیگری را به راحتی قربانی می‌کند. باید هرچه زودتر خودم را نجات می‌دادم. والا بین این چند فامیل خلافکار به نابودی کشیده می‌شدم. به همین خاطر تصمیم گرفتم بروم و استخدام بشوم و در کنارش به تحصیل هم ادامه بدهم.

**- تیمسار! آن زمان کلاس چندم بودید و چه کار کردید؟**

- کلاس نهم بودم. با خودم گفتم دیگر این‌جا نمی‌مانم و به تهران می‌روم.

**- به مادر تان ماجرا را گفتید؟**

- بله. همه‌ی ماجرا را برای مادرم گفتم و به ایشان عرض کردم به خاطر این که از دست این قوم خلاص بشوم از کرمانشاه بیرون می‌زنم. همین کار را هم کردم و با یکی دو نفر از دوستان دیگرمان از کرمانشاه بیرون زدیم. یکی از این دوستان آقای «حجت احمدی» بود. یکی دیگرشان هم آقای «قاسم خوارزمی» نام داشت. آقای حاجی «مراد بشیری» هم با ما بود.

خلاصه در تهران دنبال جایی گشتیم که اعلام استخدامی کرده باشد. به ما گفتند هم نیروی دریایی و هم نیروی هوایی استخدام دارد. همه هر دو جا را شرکت کردیم. من در هر دو آزمون قبول شدم ولی بقیه‌ی دوستان من فقط برای نیروی هوایی پذیرفته شدند. چون این‌ها برای نیروی هوایی قبول شدند و از طرفی من هم به هدفم که پرواز بود نزدیک‌تر می‌شدم و به نیروی هوایی هم تمایل داشتم، به استخدام نیروی هوایی درآمدم. به نظرم این راهی بود که بتوانم با آن هم خودم را به پرواز برسانم و هم خودم را از دست آن فامیل نجات بدهم. استخاره کردم، از دیگران مشورت گرفتم، معاینات، تست هوش و تمام مراحل لازم را قبول شدم. به نظر من این آغاز راهی بود که سرانجامش می‌توانست به خلبانی و رسیدن به آرزوی من ختم بشود. برای همین نیروی هوایی را انتخاب کردم.



## فصل دوم

### استخدام در دوره‌ی درجه داری نیروی هوایی و ازدواج

- تیمسار! شما چه سالی و برای چه رسته‌ای در آزمون نیروی هوایی پذیرفته شدید؟

- سال هزار و سیصد و چهل و شش بود و من برای کادر فنی نیروی هوایی پذیرفته شدم.

رسته‌ای که به من داده شد رسته‌ی «تیم کنترل رزمی» بود.

تیم کنترل رزمی یک «دوج کمانکار»<sup>۱</sup> ارتشی بود که خدمه‌اش باید چتر بازی بلد بودند. جیب و خدمه با چتر پایین انداخته می‌شدند و باید در جبهه کار برج مراقبت

---

۱- پیکاپ - یا کامیون یا جیب دوج کوماندار را باید یکی از اولین خودروهای مونتاژ شده در ایران بدانیم که اتفاقاً نقش پررنگی در جنگ جهانی دوم ایفا کرد و پس از پایان جنگ نیز راهی جاده‌های اغلب خاکی و شوسه کشور شد تا ناوگان حمل و نقل کشور را شکل دهد. تاریخچه بسیار کمی از این کامیون در ایران موجود است اما جالب‌ترین نکته از دوج کوماندار همان مونتاژ این خودرو در ایران و شهر اندیمشک توسط سربازان آمریکایی است. هر چند تاریخچه کمی از این اتفاق در ایران وجود دارد اما این مطلب که نام نویسنده آن مشخص نیست را باید مهمترین سند از مونتاژ دوج کوماندر در ایران دانست. کارخانه مونتاژ اتومبیل (به اضافه هواپیما) در ایران کارخانه‌ای بود به نام «لیتل دیترویت» در اندیمشک که از اواخر سال ۱۳۲۱ به وسیله مهندسان آمریکایی ارتش ایالات متحده احداث شد و وظیفه‌ی

را انجام می‌دادند. یعنی باید هواپیما را در منطقه‌ی جنگی هدایت می‌کردند. این باز برای من تنوع و هیجان داشت.

- تیمسار! ممکن است بفرمائید در دوره‌ی درجه داری چه درس‌هایی می‌-

خواندید؟ استادان شما چه کسانی بودند و چه خاطره‌ای از این آموزش‌ها دارید؟

- بله به صورت سربسته عرض کردم من دیدم ورود به نظام به خصوص نیروی هوایی به آرزوی من نزدیک‌تر است. آن‌جا می‌توانستم ادامه تحصیل بدهم. راه ادامه تحصیل گرچه سخت اما باز بود. پیشرفت و ورود به دانشکده‌ی افسری باز بود. راه خلبان شدن باز بود. فقط نیاز به پشتکار، هوش و تلاش داشتم. من هم به خاطر دوستانم و هم به خاطر این که بتوانم در جهت رسیدن به آرزویم به حال و هوای پرواز نزدیک‌تر باشم، نیروی هوایی را انتخاب کردم. آن‌جا هم رسته‌ی تیم کنترل رزمی به من خورد که با پرواز در ارتباط بود.

---

آن از صندوق بیرون آوردن و مونتاژ کردن هزاران دستگاه اتومبیل نظامی سبک آمریکایی مانند جیپ و کامیون و کماندوکار (کمانکار) بود. چون تأسیسات این کارخانه در سال ۱۳۲۵ به‌کلی برجیده و از ایران به آمریکا حمل شد، متأسفانه سوابقی از آن در آرشیوهای کشور وجود ندارد و تنها شاهد در مورد وجود این کارخانه در ایران یک حلقه فیلم نیم ساعته است که به‌وسیله فیلم برداران آمریکایی و انگلیسی تهیه شده و در آرشیو موسسه ونیز نیوز وابسته به بی.بی.سی در لندن نگهداری می‌شود و نویسنده این متن در سال ۱۳۵۵ آن را در موسسه ونیز نیوز در لندن مشاهده کرده و نسخه‌ای از آن را برای آرشیو تلویزیون ملی سابق ایران سفارش داد که گویا خریداری و به ایران حمل شده است، اما اکنون مشخص نیست در کجا نگهداری می‌شود.

در این رشته باید دوره‌های زبان انگلیسی را کامل می‌گذرانیدیم. دوره‌ی زبان انگلیسی که تمام شد، دوره‌ی فنی و اختصاصی الکترونیک را باید می‌خواندیم. یادم هست مرحوم آقای «عنایت الله بخشی»<sup>۱</sup> که هنرپیشه بودند استاد الکترونیک ما بود. ایشان هم درجه دار نیروی هوایی بودند. مرحوم آقای «فردین»<sup>۲</sup> هم نیروی هوایی بودند. من دیدم که آن‌جا راه برای پیشرفت باز است. آن‌جا خیلی‌ها رشته‌ی هنر را پیش گرفتند. ولی من می‌خواستم به پرواز برسم. وقتی رشته الکترونیک را به من دادند خیلی خوشحال شدم و بعد هم که مخابرات را به من آموختند و بعد که مرا به تیم کنترل رزمی اعزام کردند واقعاً خوشحال شدم.

اول باید دوره‌ی رانندگی ماشین‌های مخصوص می‌دیدیم. این‌ها ماشین‌های ویژه‌ی نیروی هوایی بودند و کارشان هدایت خلبان در مناطق جنگی بود. بعد باید دوره‌ی پرش با چتر نجات را یاد می‌گرفتیم. این هم هیجان زیادی داشت و هم بهترین راه برای متصل شدن به پرواز و هواپیما و یکی از دوره‌های مورد نیاز در آموزش خلبانی بود. با وجود این‌که من درجه دار بودم و در جنگ شرکت کرده بودم ولی چون معاینات و آزمون‌ها به سختی معاینات و آزمون‌های ورودی برای خلبانی نبود دوباره کل آزمون‌ها و معاینات را دقیق از من به عمل آوردند. خیلی سخت می‌گرفتند تمام

---

۱- عنایت الله بخشی - (۱۴۰۰-۱۳۲۴) بازیگر و هنرپیشه‌ی سینمای ایران که در سن ۷۸ سالگی درگذشت.

۲- محمد علی فردین - (۱۳۷۹-۱۳۰۹) بازیگر، کارگردان و کشتی‌گیر ایرانی که در سال ۱۳۷۹ درگذشت.

اعضای بدن دقیقاً بررسی می‌شدند. چشم، قلب، مغز و سر تا پای بدن چک و معاینه می‌شد.

این‌جا چیزی که به نفع من تمام شد و مرا جلو انداخت گذراندن دوره‌های تخصصی الکترونیک و زبان انگلیسی بود. من هر دو را فول و کامل گذرانده بودم.

استادان ما اکثراً آمریکایی بودند و تعدادی هم استاد ایرانی داشتیم.

**- زبان انگلیسی را با چه کتاب‌هایی شروع کردید به خاطر دارید؟**

من زبان انگلیسی را با کتاب‌های هزار و صد، هزار و دویست، هزار و سیصد، هزار و چهارصد و بعد دو هزار و صد، دو هزار و دویست و دو هزار و چهارصد که امریکایی و پیشرفته بودند و هر چهار مهارت زبان را به دانش‌آموز می‌آموختند شروع کردم.

**- آموزش‌ها چه قدر طول کشید و چه آموزش‌هایی را باید سپری می‌کردید؟**

- سه یا چهار ماه اول آموزش نظامی بود که شامل صف جمع، رزم انفرادی، سلاح شناسی و این مسائل بود. اول در مرکز آموزش بودیم اما چون با کمبود جا مواجه بودیم ما را به «عشرت آباد» بردند. یک جای هفت اقلیمی در منطقه‌ی «پل چوبی» تهران بود. یک قسمت آن مخصوص آموزش نیروهای گارد بود. در یک قسمت نیروهای شهربانی را آموزش می‌دادند. در یک قسمت نیروی زمینی مشغول آموزش نیروهایش بود و در یک قسمت هم نیروی هوایی کار آموزش کارکنانش را انجام می‌-

داد. حالا آن‌ها همه تنومند و گردن کلفت آن‌جا آموزش می‌دیدند و ما هم یک گوشه‌ای بودیم و آموزش‌مان را شروع کردند.

### - اولین آموزش نظامی که دیدید چه بود؟ یادتان هست؟

- بله. همین قدم رو، به چپ چپ و به راست راست و صف جمع بود. من گروهان چهار آن‌جا بودم. آن‌جا آقای « فشی » سرگروهان ما بود. ستوانی به اسم « رادفر » فرماندهی گروهان ما بود. ما پنج، شش نفر کرمانشاهی بودیم که برای خودمان اکیپی پُر حاشیه شده بودیم. تک تک ما چیزی بودیم ولی جمع که می‌شدیم کلی شر به پا می‌کردیم.

ما در یک گروهان و یک آسایشگاه با هم بودیم. وقتی پنج، شش نفر کرمانشاهی شر و شیطان و جوان یک جا باشند آن‌جا را قرق خواهند کرد. یادم هست در یک درگیری با گاردی‌ها دعوی‌مان شد. آن‌ها همه گردن کلفت، کونگ فو کار و کاراته کار بودند. ما دیدیم اگر تک به تک مبارزه کنیم حتماً ما را می‌زنند. آن‌ها دو نفر بودند ولی ما پنج نفر شدیم و تا جا داشت، آن‌ها را زدیم.

### - تیمسار! آن زمان شما چند ساله بودید؟

- ما هجده ساله بودیم و آن‌ها بیست و پنج یا بیست و شش ساله، هیگلی و ورزشکار بودند. یادم هست به خاطر همین دعوا ما را به زندان و بازداشتگاه انداختند. ما در

جایی زندانی بودیم که بند «طیب حاج رضایی»<sup>۱</sup> بود. داخل زندان هم دیدیم یک نفر گردن کلفت نشسته است و با تمسخر گفت: «جوجه هوایی‌ها آمدند. از دم راه بیفتید توالت‌ها را بشوئید و این‌جا را تمیز کنید.»

ما گفتیم: کی می‌گوید که ما باید این کارها را باید انجام بدهیم؟

گنده لات زندان گفت: «من می‌گویم. من ارشد زندان هستم.»

ما یک هم دوره‌ای به نام «قاسم خوارزمی» داشتیم که کشتی گیر و از ما قوی‌تر بود. من هم کشتی را آن زمان شروع کرده بودم. برادرم هم افسر ژاندارمری بود و پشتم به او گرم بود. خلاصه ما چند نفر با این گنده لات زندان که از گنده لات‌های گاردی بود درگیر شدیم و چهار، پنج نفری حسابی از شرمندگیش درآمدیم. بعد هم ما را به انفرادی انداختند.

- چرا با نیروهای گاردی که می‌دانستید از شما قوی‌تر هستند درگیر شدید؟

- چون ما را مسخره می‌کردند و به ما می‌گفتند جوجه هوایی!

---

۱- طیب حاج‌رضایی- (۱۲۸۰) در تهران - ۱۱ آبان ۱۳۴۲ در تهران) از باستانی کارهای تهران در دوران سلطنت سلسله پهلوی و از جمله افرادی بود که در ادبیات محاوره‌ای آن زمان به لات یا لوطی مشهور بودند. وی در سال ۱۳۳۲ از موافقین دودمان شاهنشاهی پهلوی در کودتای ۲۸ مرداد بود. اما بعدها تغییر رویه داد و به انقلابیون نهضت اسلامی پیوست و سرانجام در یازدهم آبان ماه ۱۳۴۲ در میدان تیر پادگان حشمتیه تهران اعدام گردید و در قسمت شرقی حرم شاه عبدالعظیم به خاک سپرده شد.

وقتی به انفرادی افتادیم بچه‌ها نوشته‌های روی دیوارها را می‌خواندند. یک جمله نوشته شده بود: «زندان جای مردان است.» که امضای طیب حاج رضایی را داشت. آن‌جا بود که فهمیدیم قبلاً ایشان در این بند بوده‌اند.

قرار بود ما یک هفته زندان باشیم اما خوشبختانه بعد از ظهر روز بعد یک تیمسار برای بازدید آمد. وقتی ما را دید تعجب کرد و با تعجب پرسید: «بچه‌های نیروی هوایی چرا زندانی هستید؟ شما که بچه‌های با انضباطی هستید!»

ما هم گفتیم: قربان! ما بی‌گناه هستیم. به ما می‌گویند جوجه هوایی! ما را مسخره می‌کنند و کتک می‌زنند. خلاصه کمی به ماجرا آب و تاب هم دادیم و مظلوم‌نمایی کردیم. همین باعث شد تیمسار دستور دادند که ما را آزاد کنند.

تیمسار با عصبانیت دستور داد و گفت: «که این‌ها را ول کنید سر کار و زندگی‌شان بروند.»

ما به این ترتیب آزاد شدیم. از آن به بعد بود که شهرت ما پیچید و همه می‌گفتند: «این‌ها گاردی‌ها را زده‌اند.»

در گروهان‌های دیگر هم چند نفر کرمانشاهی بودند. آن‌ها هم به ما ملحق شدند. به این ترتیب ما بساطی داشتیم. تا فرصت می‌شد و سرگروهان می‌رفت، گردی

می‌خواندیم و «چوپی»<sup>۱</sup> می‌گرفتیم کسی جرأت نمی‌کرد حرفی بزند. دور دست کرمانشاهی‌ها افتاده بود.

آموزش بعدی ما دوره‌ی تیراندازی صحرائی بود. میدان تیر هم همان دور و بر «اوشون فشم»<sup>۲</sup> بود. بعد که برگشتیم و سردوشی گرفتیم دوره‌ی زبان شروع شد.

- تیمسار! وقتی جشن سردوشی داشتید کسی برای اهدای سردوشی آمد؟

- خود فرمانده پادگان بود و از طرف «تیمسار خاتم» فرمانده نیروی هوایی هم، کسی آمده بود. هم زمان با ما دختران هم جشن سردوشی داشتند به همین خاطر جشن بزرگ‌تری گرفته بودند.

- برای جشن سردوشی آموزش و برنامه‌ی خاصی بود؟

- بله. آموزش‌ی که می‌دادند خیلی نظم و ترتیب داشت. آن موقع لباس تمیز می‌پوشیدیم. لباس کار ما آبی بود و تا آن زمان لباس آبی می‌پوشیدیم. ولی روز جشن سردوشی، لباس فرم و فرنچ پوشیدیم. کلاه نیروی هوایی سرمان گذاشتیم.

- بعد از جشن سردوشی باید چه کار می‌کردید؟

---

۱- چوپی - (ص نسبی) منسوب به چوپ. نوعی رقص. نوعی رقص کُردها و لرها. قسمی رقص در جماعت روستائیان و عشایر. رقص دسته جمعی لران و روستائیان. بازی که آن را دستبند مینامند و از آن رقص اراده شده است و رقص عجمی است هنگامی که جمعی دست یکدیگر را بگیرند و برقصند.

۲- اوشان فشم - میگون یا شهر رودبار قصران، یکی از شهرهای شهرستان شمیرانات و مرکز بخش رودبار قصران در استان تهران است. در گفتار عامیانه این شهر بیشتر با نام اوشون فشم مشهور است.



- بعد از اتمام مراسم جشن سردوشی کلاس‌های زبان انگلیسی ما شروع می‌شدند. کلاس زبان برای ما خیلی شیرین، سرگرم کننده و لذت بخش بود. کلاس‌های زبان ما آن زمان مختلط بودند. ما در کلاس لاباتوار زبان مطلقاً اجازه نداشتیم فارسی حرف بزنیم. یعنی فارسی حرف زدن ممنوع بود. یک خاطره از این کلاس بگویم خالی از لطف نیست.

ما یک هم دوره‌ای هیکلی به اسم «حسین» داشتیم. رژه که می‌رفتیم زود خسته می‌شد و تا استراحت می‌دادند این پسر زودی تلپ روی زمین می‌افتاد. به همین خاطر به او لقب تلپ داده بودند و به او «حسین تلپ» می‌گفتند.

یک روز سر کلاس زبان بودیم داشتیم درس گوش می‌دادیم که یک دفعه زنگ اتمام کلاس زده شد. اما چون درس تمام نشده بود استاد هم چنان به درس دادن ادامه داد. حسین تلپ فکر کرد استاد زنگ را نشنیده است به همین خاطر به فارسی گفت: «استاد! زنگ زدند.»

استاد هم از قبل گفته بود هر کس فارسی حرف بزند جریمه نقدی می‌شود. به همین خاطر به حسین تلپ گفت: « give me six rials ( یعنی ۶ ریال بده) کلمه‌ای دو ریال جریمه شده‌ای.»

حسین تلپ جیب‌هایش را گشت و یک سکه دو تومانی در آورد و به استاد داد.

استاد زبان هم به انگلیسی گفت: « من هم خُرد ندارم خُردش کن.»

حسین هم کمی استاد را نگاه کرد و گفت: «استادا! منم خرد ندارم. اجازه بدهید باقی پول را هم فارسی حرف بزنم.»

حسین تلپ بچه‌ی تهران بود و با آن لهجہ‌ی تهرانی که این طور حرف می‌زد همه‌ی بچه‌های کلاس و استاد زیر خنده زدند.

– اسم استادتان را به خاطر دارید؟ چه طور نمره می‌دادند؟

– بله. استاد ما یک خانم آمریکایی به نام «ورنر» بود. مبنای نمره‌های مان هم از صد شروع می‌شد. مخصوصاً در دوره خلبانی. من در هر دو دوره‌ی زبان آموزی درجه داری و خلبانی معمولاً بین هشتاد تا نود می‌گرفتم. این کلاس‌ها هم بستگی به وضعیت و تلاش زبان آموز داشت. نفر داشتیم سه ماه طول کشید دوره‌ی زبانش را تمام کرد. نفر هم داشتیم که بین شش تا هشت ماه کلاس زبان را طول می‌داد.

– این افراد از دوره جا نمی‌ماندند؟

– چرا جا می‌ماندند و اگر تا سه بار تکرار می‌شد یا اخراج می‌شدند یا به رسته‌های غیر فنی داده می‌شدند. مثلاً به رسته‌های ترابری یا دژبانی می‌رفتند. یا به رشته‌هایی که نیاز به تسلط به زبان انگلیسی نداشت داده می‌شدند.

– وقتی دوره‌ی زبان انگلیسی را سپری کردید باید وارد چه دوره‌ای می‌-

شدید؟

- باید به دوره‌ی الکترونیک می‌آموزیم. اولین دوره‌ی الکترونیک‌مان شناخت طول موج‌ها و فرکانس‌ها و پالس‌های الکترونیکی و ارسال امواج الکتریکی بود که چه‌طور از آنتن می‌آید و چه‌طور پخش می‌شود و چه‌طور در فضا حرکت می‌کند. فرستنده و گیرنده چه‌طور عمل می‌کنند. این‌ها را کاملاً آموزش می‌دیدیم. طی این دوره‌ها ما ساز و کار بی‌سیم‌های ساده تا چگونگی کار با بی‌سیم‌های پیچیده را آموزش می‌دیدیم.

- استادان دوره‌ی مخابرات را به خاطر دارید؟

- بله. یکی از استادان ما همین هنرپیشه‌ی مشهور آقای «عنایت بخشی» بود. یکی هم آقای «روحانی» بود. یکی از استادان ما هم بود که بعداً ایشان هم خلبان شدند ولی نمی‌دانم چه‌طور شد که از نیروی هوایی رفت. شاید اقتصادی‌تر فکر می‌کرد. گرچه در نیروی هوایی هم راه پیشرفت باز بود.

یکی مثل من دنبال هیجان‌ات پرواز بود و دنبال کار پرواز بودم. بعضی‌ها هم می‌گفتند با هواپیمای مسافربری بپریم که خارج از کشور هم برویم. هم جهان را ببینیم و هم تجارت کنیم. حالا آن زمان هم کمی پارتی‌بازی می‌شد و راه این‌ها جدا می‌شد.

- دوره‌ی بعدی شما چه دوره‌ای بود و چه‌طور آن را سپری کردید؟

- دوره‌ی بعدی ما دوره‌ی رانندگی بود. باید این دوره را بعد از دوره‌ی چتربازی تمام می‌کردیم. برای دوره‌ی رانندگی ما را به آموزشگاه معرفی کردند. منتهی وقتی به پایگاه آمدیم بچه‌ها تمایل نداشتند برای آموزش به آموزشگاه رانندگی بروند.

**- چرا دوست نداشتند به آموزشگاه رانندگی بروند؟**

- چون به چشم سرباز به ما نگاه می‌کردند. آن وقت مثل الان نبود که باید حتماً کلاس بروید. می‌رفتیم و می‌گفتیم می‌خواهیم امتحان رانندگی بدهیم آن‌ها هم کلی امر و نهی‌مان می‌کردند. بعد یک نامه می‌دادند به یک آموزشگاه رانندگی و ما باید کتاب آیین نامه رانندگی را می‌خریدیم و می‌خواندیم. تعلیمی می‌رفتیم و امتحان می‌دادیم. واقعاً باید آیین نامه و امتحان شهری را خوب بلد می‌بودیم وگرنه قبول نمی‌شدیم.

**- این گواهینامه را ارتش می‌داد؟**

- نه! ارتش گواهینامه‌ی پایه‌ی سوم را به کارکنانش می‌داد که برای بیرون اعتبار نداشت. ولی ما مستقیم می‌رفتیم و از راهنمایی رانندگی همدان گواهینامه‌ی پایه دوم رانندگی می‌گرفتیم.

**- چرا این گواهینامه در شهر اعتبار نداشت؟ مگر بنا به قانون و مهارت صادر**

**نمی‌شد؟**

- چرا ولی مختص تردد در مناطق نظامی و خودروهای نظامی بود. برای فضاهای شخصی استفاده از آنها مجاز نبود. آن زمان گواهینامه‌ها پایه‌ی یک، پایه‌ی دو، پایه‌ی سه، گواهینامه‌ی وسایل نقلیه‌ی خاص مثل وسایل راه‌سازی و چرثقیل وجود داشت. موتور و دوچرخه هم گواهینامه داشتند. خلاصه بعد از اتمام دوره‌ها در سال هزار و سیصد و چهل و هفت جشن پایان دوره برگزار شد و ما درجه گرفتیم و به پایگاه‌های نیروی هوایی منتقل شدیم.

دوره‌ی ما یک سال باید طول می‌کشید. اما چون دیر شروع شده بود طولانی‌تر شد. آن زمان ما ماشین کامیونت دوج کمانکار داشتیم که از وانت بزرگ‌تر بود. دستگاه‌های مخابراتی را روی آنها گذاشته بودند. می‌گفتند ماشین‌های قوی و محکمی هستند و می‌توانند با چتر از هواپیما پرتاب شوند. بعد گفتند نه این‌ها را نگه داریم تا ماشین‌های جدید بیایند. بعد هم ماشین‌های میتسوبیسی M151 آمدند. این‌ها خیلی ماشین‌های عجیب و غریبی بودند. کاملاً قابلیت پرتاب با چتر و سیستم جنگی را داشتند.

یک آنتن بسیار قوی روی اطاق‌شان نصب بود. یک آنتن هم پشت‌شان بود که روی آن چند متر آنتن نصب می‌شد و از آن برای ارسال و مخابره‌ی پیام زمین به زمین استفاده می‌شد. به آنتن s.s.b می‌گفتند. مخفف سیگنال وایند بند بود. دستگاهی صوتی بود که به راحتی یک کلید را فشار می‌دادیم و حرف می‌زدیم. ما دوره‌ی خاص

«مورس» را هم دیدیم. الفبای رمز مورس را بلد بودیم. آن قدر مسلط بودیم که با چراغ قوه هم پیام مورس رد و بدل می کردیم.

- الان از مورس استفاده می شود؟

- کاملاً نه. منسوخ شده است. اما یک علم است و در مواقع خاص می توان از آن استفاده کرد.

- آن زمان تعداد پایگاه های نیروی هوایی ما در ایران زیاد بود؟

- بله. تقریباً در اکثر استان ها پایگاه داشتیم. مهرآباد پایگاه یکم بود. تبریز پایگاه دوم، همدان پایگاه سوم، دزفول پایگاه چهارم، امیدیه پایگاه پنجم، بوشهر پایگاه ششم، شیراز پایگاه هفتم، اصفهان پایگاه هشتم، بندرعباس پایگاه نهم و چابهار پایگاه دهم بود که بعدها چندین پایگاه دیگر هم اضافه شد مثل مشهد.

- تیمسار! یعنی در آن زمان نیروی هوایی در ایران ده پایگاه داشت؟

- بله. برای دنیا هم جای تعجب بود. ما در آن زمان ده پایگاه مدرن و مجهز با تمام امکانات داشتیم. ارتش نوین ما از زمان رضا شاه تشکیل شده بود. آن زمان با هواپیمای سسنا، داکوتا، اف-۸۶، اف-۸۴ و اف-۱۴ کار را شروع کرده بودند. اینها خلبان های ایرانی داشتند. این خلبان ها آمریکا دوره دیده بودند. ما توان پشتیبانی و

کارهای متداول‌شان را داشتیم. یعنی برای‌شان نیرو تربیت شده بود. امکانات فراهم شده بود.

### – از بین هواپیماهایی که نام بردید کدام‌شان جنگنده بودند؟

– هواپیمای اف-۸۶ و اف-۸۴ جنگنده بودند. اف-۸۶ هواپیمای یک موتور بود که جلوی یک حفره عمیق بود. هواپیمای داکوتا هم به نوعی ترابری بود اما زیاد قدرت نداشت. بعد هواپیمای C-130 و بعد هم هواپیمای اف-۵ به ناوگان ما پیوستند. فکر می‌کنم هواپیماهای اف-۵ و اف-۴ حدود همان سال هزار و سیصد و چهل و هفت به ایران آمدند.

من در این رشته‌ی نیروی هوایی به عنوان درجه‌دار مشغول خدمت بودم که خبر دار شدیم درگیری لفظی بین عراق و ایران بالا گرفته است. «صدام»<sup>۱</sup> تمام ایرانی‌های مقیم عراق را اخراج کرد. آن‌هایی که بعضاً چهار نسل در عراق ساکن بودند حالا آواره شده و کنار مرز ایران چادر زده بودند. آن موقع «حسن البکر»<sup>۲</sup> تازه توسط صدام

---

۱- صدام حسین عبدالمجید تکریتی- (زاده ۲۸ آوریل ۱۹۳۷ - درگذشته ۳۰ دسامبر ۲۰۰۶) (۱۳۱۶/۲/۸) تا ۱۳۸۵/۱۰/۹ خورشیدی) در حد فاصل سال‌های ۱۹۷۹ تا ۲۰۰۳ (۱۳۵۸ تا ۱۳۸۲ خورشیدی) رئیس‌جمهور کشور عراق بود. صدام پس از حمله آمریکا و متحدانش به عراق در سال ۲۰۰۳ مقام خود را از دست داد. او در ۱۳ دسامبر ۲۰۰۳ (میلادی) توسط نیروهای آمریکایی در حالی که خود را در یک حفره کوچک در نقطه‌ای دور افتاده مخفی کرده بود دستگیر شد. صدام در دادگاه ویژه جرائم سران عراق که توسط دولت موقت عراق تشکیل شد محاکمه و در تاریخ ۵ نوامبر ۲۰۰۶، به اعدام با چوبه دار محکوم شد و سرانجام در تاریخ ۳۰ دسامبر ۲۰۰۶ مصادف با عید قربان در بغداد به دار آویخته شد.

۲- ژنرال احمد حسن البکر- (۱ ژوئیه ۱۹۱۴-۴ اکتبر ۱۹۸۲)، چهارمین رئیس‌جمهور عراق بود که از سال ۱۹۶۸ تا ۱۹۷۹ پست ریاست‌جمهوری عراق را در اختیار داشت. حسن البکر بعد از آن که شش سال را به عنوان آموزگار مدرسه ابتدایی سپری نمود. در سال ۱۹۳۸ وارد آکادمی نظامی شد. او عضو گروه افسران آزاد بود، گروهی که سلطنت را در

مسموم شده بود و صدام در مسند قدرت و در عراق بود. ولی فتنه‌ها همه زیر سر صدام بود. صدام کینه‌ی عجیبی از ایران و شاه ایران به دل داشت و دنبال کینه توزی بود.

حالا به سال هزار و سیصد و چهل و هفت، چهل و هشت رسیدیم و تا سال هزار و سیصد و پنجاه و سه وضعیت به همین منوال ادامه داشت. شاه هم به تلافی «ملا مصطفی بارزانی»<sup>۱</sup> را در کردستان عراق تقویت کرد و لقب ژنرال به ایشان داد. نیروهای کمکی ما به ایشان ملحق شدند و به مبارزه‌ی داخلی علیه دولت عراق پرداختند. صدام هم کردها را بمباران کرد.

عراق با هواپیمای توپولوف، میگ ۱۹ و میگ ۲۱ روسی که در اختیار داشت کردها را بمباران کرد. ما سال هزار و سیصد و چهل و هفت فانتوم و بعد هم هواپیمای اف-۱۴ خریدیم. با آمدن هواپیمای فانتوم به نیروی هوایی ایران، برتری هوایی دست ما افتاد. در همین ایام درگیری و جنگ «ظفار»<sup>۲</sup> هم شروع شد و ما باید برای مأموریت به شکل نوبتی به ظفار هم می‌رفتیم.

---

سال ۱۹۵۸ را سرنگون کرد. وی مجدداً در سال ۱۹۵۹ به خاطر برخی اتهامات سیاسی مجبور به کناره‌گیری از ارتش شد. حسن البکر در منزل خویش تحت نظر بود تا آن‌که به دستور صدام مسموم شد.

۱- ملا مصطفی بارزانی - (کردی: مسته‌فا بارزانی؛ زاده ۱۴ مارس ۱۹۰۳ - درگذشته ۱ مارس ۱۹۷۹) از رهبران جنبش ملی‌گرای کرد در عراق و نخستین رهبر حزب دموکرات کردستان عراق بود. او سال‌های متعدد، رهبری عملیات مسلحانه برای استقلال کردستان عراق را به عهده داشت.

۲- ظفار - عملیات نظامی در ظفار برای مقابله با چریک‌های جدایی‌طلب چپ‌گرا در این منطقه به درخواست سلطان قابوس، پادشاه عمان از محمدرضاشاه پهلوی، پادشاه وقت ایران انجام گرفت. حضور نظامی ایران در تغییر وضعیت به



- پس شما در دو جنگ عراق ایران شرکت کرده‌اید؟ از این جنگ‌ها عکس و

خاطره‌ای دارید؟

- بله. من چون خودم گُرد بودم و زبان گُردستانی را هم با لهجه‌ی سورانی حرف می‌-

زدم آن‌جا بودم و اتفاقاً چند نفر از هم کلاسی‌های من هم آن‌جا بودند. این عکس

مربوط به همان زمان است.

---

سود پادشاهی عمان و سرکوب شورش ظفار نقش داشت. از آن زمان سلطان قابوس بقای تخت و تاج خود را تا حد زیادی مدیون ایران می‌داند. در سال ۱۳۴۹ سعید بن تیمور با کودتای پسرش برکنار شد. سلطان جدید که به سلطان قابوس مشهور شد، با گسترش مبارزات جنبش آزادی‌بخش عمان رو به رو بود. این جنبش تا اوایل دهه‌ی ۵۰ توانسته بود به پیروزی‌هایی دست یابد و مناطقی را در عمان تصرف کند. از آن‌جا که بریتانیا از عمان و خلیج فارس بیرون رفته و جز مستشاران اندکی در آن نمانده بودند، سلطان قابوس از کشورهای عربی درخواست کمک کرد اما از آنجائی که جز اردن کشور دیگری دخالت نکرد بنابراین سلطان قابوس رسماً از ایران در خواست دخالت نظامی کرد. در سال ۱۳۵۱ و با امضای یک پیمان میان طرفین در تهران این همکاری آغاز گردید و در آذر ۱۳۵۱ اولین یگان نظامی ایرانی وارد عمان شد. با درخواست سلطان قابوس در ۲۹ آذر ۱۳۵۲ برای پیاده شدن واحدهای واکنش سریع ارتش شاهنشاهی ایران در صلاله شدت یافت. از تعداد نیروهای اعزامی ارقام موثقی در دست نیست و در گزارش‌های مختلف از ششصد تا چهارهزار نفر برآورد شده‌است. این عملیات سه سال طول کشید و آمار کشته شدگان هیچ وقت رسماً اعلام نشد اما برخی منابع ارتش به کشته‌شدن بیش از ۷۲۰ نفر از نیروهای ارتش شاهنشاهی و مجروح شدن بیش از ۱۴۰۴ نفر اشاره دارند. خبر جنگ ایران با ظفار تا ۱۳۵۳ رسماً اعلام نشد. در آن سال حکومت وقت گزارشگرانی را به منطقه فرستاد. سرانجام حکومت ایران روز ۲۵ مهر ۵۴ اعلامیه پایان کار شورشیان را صادر کرد و سلطان قابوس در آذر ۱۳۵۴ به طور رسمی اعلام کرد که جنگ ظفار پایان یافته است. جنبش آزادی‌بخش عمان در سال ۱۹۸۱ منحل شد. برخی از نیروهای ارتش ایران باقیمانده در عمان با وقوع انقلاب ۱۳۵۷ به ایران بازگشتند.



من زمانی که در سنقر زندگی می‌کردم ترکی را خوب یاد گرفته بودم. جمعاً انگلیسی، ترکی، لری، لکی و کردی را صحبت می‌کردم.

- این درگیری‌ها چه قدر طول کشید؟

- جمعاً این درگیری‌ها تا سال هزار و سیصد و پنجاه و سه و پنجاه و چهار هم ادامه داشت.

- این ایام چه‌گونه بر شما گذشت؟ وقت داشتید که برای خلبانی آماده بشوید؟

- روزگار سختی بود. من همین روزها تصمیم گرفتم که برای خلبانی اقدام بکنم ولی تند و تند مرا به مأموریت می‌فرستادند. اما من مجبور بودم به هر شکلی شده درسم

را بخوانم. در پایگاه شاهرخی همدان درس می‌خواندم و رشته‌ی تجربی را ادامه دادم و دیپلمم را گرفتم.

- در این زمانی که پایگاه شاهرخی بودید مادرتان کرمانشاه بودند؟

- خیر. مادرم به پایگاه پیش من آمدند و آن اواخر به کرمانشاه برگشتند.

- تیمسارا! پدرتان می‌دانستند شما در نیروی هوایی استخدام شده‌اید؟ به دیدن شما می‌آمدند؟

- بله. پدرم هم می‌دانست و هم می‌آمد و به من سر می‌زد. خانه‌های سازمانی پایگاه شاهرخی سه نوع بودند. یک طرف به مجردی مشهور بود و یک طرف دیگر هم به مادری شهرت داشت و یک قسمت هم متاهلی بود. در قسمت مجردی دو سه نفر از کارکنان مجرد در یک واحد بودند. من یک واحد مادری داشتم که بیش‌تر اوقات مادرم برای دیدن من به آن‌جا می‌آمد. هر وقت مادرم کرمانشاه بودند، پدرم به دیدن من می‌آمد و به من سر می‌زد. چون برادر بزرگ من بهمن هم پزشک‌یار بود و در بیمارستان پایگاه خدمت می‌کرد، به او هم سر می‌زد.

همان‌طور که عرض کردم وقتی در پایگاه شاهرخی بودیم ما را به ظفار و عراق - فرستادند. ارتش ما قرار بود به «سلطان قابوس» کمک کند و همین کار را هم انجام داد. ما با کمونیست‌ها می‌جنگیدیم. ایران هم طرفدار کردستان عراق بود. جریان

اخراج ایرانی‌ها از عراق هم به شاه کمک کرد که تصمیم بگیرد تا به ملا مصطفی بارزانی کمک کند و همین کار را هم انجام داد. برای ما هم مأموریت در کردستان عراق راحت‌تر بود. به همین خاطر خیلی رغبت نشان نمی‌دادیم که به ظفار برویم چون زبان‌شان عربی بود. ما زبان‌شان را نمی‌فهمیدیم. تیپ و لباس ما با آن‌ها کاملاً متفاوت بود و زود شناخته می‌شدیم. بنابراین ظفار خیلی خطرناک بود و ما هم واقعاً خوف جانی داشتیم. اما در منطقه‌ی کردستان عراق وضعیت برای ما کاملاً متفاوت و مطلوب بود. لباس‌مان مثل خودشان بود. مثل آن‌ها ریش می‌گذاشتیم و زبان‌شان را هم تقریباً بلد بودیم و گردی حرف می‌زدیم.

**- تیمسار کسانی که به ظفار اعزام می‌شدند باید چه کار می‌کردند؟**

- در محدودیت به سر می‌بردند و از طرفی بیش‌تر بچه‌های عرب ترجیح می‌دادند به ظفار بروند. آن‌ها هم مثل ما بودند. ظفار برای عرب زبان‌های ما بهتر بود. به همین خاطر آن‌ها به حضور در ظفار تمایل داشتند و ما هم بودن در کردستان عراق را ترجیح می‌دادیم. بودن در کردستان عراق برای ما هم فال بود و هم تماشا. چون حق مأموریت فوق‌العاده خوبی می‌دادند.

آن زمان حق مأموریت‌مان را به دلار پرداخت می‌کردند. تقریباً دو یا سه ماه که آن‌جا بودیم چهل یا پنجاه هزار تومان می‌گرفتیم. آن زمان حقوق‌مان ماهی هزار تومان بود. در حالی که خودروی پیکان چهل و پنج هزار تومان و خودروی ژبان هفده یا هجده

هزار تومان بود. من چون جریزه‌ای از خودم نشان دادم مسئول عملیات آن‌جا شدم و یک رمز ویژه برای من گذاشتند. من شماره‌ی پنجاه و پنج بودم. یک بی‌سیم داشتم که وقتی پیام می‌دادند به من آقای پنجاه و پنج می‌گفتند.

- آن‌جا در کردستان عراق چه نوع بی‌سیم‌هایی داشتید؟

- از این بی‌سیم‌های هندلی داشتیم. برای تماس با هواپیما هم بی‌سیم PRC66 و ARC27 داشتیم که می‌توانستیم با آن ارتباط زمین به هوا بگیریم. یک نوع دیگر بی‌سیم پرتابل و دستی داشتیم که فرد می‌توانست راه برود و با آن حرف بزند. به این بی‌سیم‌ها «تاکی واکی» می‌گفتند. این بی‌سیم‌ها باعث شد حجم سیم‌کشی و دردسر استارمان کم‌تر بشود.

- تیمسار! این زمان متأهل بودید یا مجرد؟ بفرمائید چه وقت ازدواج کردید؟

- آن زمان من متأهل بودم اما قصه‌ی ازدواجم قضیه‌ای مفصل دارد. ازدواج بنده یک مقدمه دارد که از خود بحث تا ازدواج باید قدم به قدم پیش برویم که بتوانیم هم‌زمان کل این ماجرا را تعریف کنم.

در پایگاه شاهرخی همدان که بودم برای مدتی مرا به اپراتور سوئیچ برد دادند. همان مرکز تلفن ۱۱۸ بود. آن‌جا برای ارتباط گیری از ما استفاده می‌شد. هر کس هر جا کاری داشت ما انجام می‌دادیم و ارتباط‌های تلفنی را وصل می‌کردیم. خبر آمد که برای پایگاه پدافند آمده است. چون از قبل برای‌شان مکان بندی نشده بود دور تا دور

پایگاه را توپ گذاشتند و برای اسکان موقتشان هم چادر زدند و پرسنل و خدمه توپ در چادر زندگی می‌کردند. پایگاه‌های مرزی ما مثل پایگاه مرزی تبریز پدافند داشت. اما بعد که سر و صدا شد سریع همه‌ی پایگاه‌ها را به موشک و پدافند مجهز کردند. ما سایت موشکی داشتیم ولی توپ نداشتیم که توپ هم برای پایگاه آمد. با این کار حالا دیگر پایگاه‌ها همه «توپ ۲۳ میلیمتری و اورلیکن»<sup>۱</sup> داشتند و بعداً هم به موشک‌های «راپیر» و «تایگر کت» مجهز شدند.

---

۱- توپ ۲۳ میلیمتری - سلاحی است خودکار که با فشار غیر مستقیم گاز باروت مسلح می‌شود و با نوار فشنگ از سمت چپ و راست تغذیه می‌شود که ماشه آن بصورت پدالی اجرای آتش می‌نماید. این سلاح در سال ۱۹۶۰ میلادی وارد ارتش شوروی سابق شده و بیش از ۲۰ کشور جهان از آن استفاده می‌کنند و جمهوری اسلامی ایران نیز از سازنده‌های این سلاح محسوب می‌شود. برد موثر آن بر علیه هدف‌های هوایی تا ارتفاع ۱۵۰۰ متر و بر علیه اهداف زمینی و دریائی تا ۲۰۰۰ متر می‌باشد. اهداف هوایی آن، پرنده‌های ارتفاع کم مثل هواپیماها و هلی‌کوپترها و اهداف دریائی آن، کشتی‌ها و قایق‌ها و هدف‌های زمینی آن تانک‌ها، نفربرها و استحکامات مهندسی و ... است. نوار فشنگ این سلاح معمولاً در دو نوع ۵۰ و ۱۰۰ تیر ساخته می‌شود و درون جعبه‌های مخصوصی که در طرفین سلاح قرار دارند جاسازی می‌شود که به ازاء هر سه فشنگ یک فشنگ، ضد زره می‌باشد. هنگام استفاده از سلاح در شهرها و پدافند هوایی به هیچ عنوان از مهمات ضد زره استفاده نگردد. این سلاح به ۵ نفر خدمه نیاز دارد که دو نفر آن‌ها وظیفه نشستن در پشت سلاح را بر عهده دارند که یک نفر از خدمه مأمور تنظیم دستگاه نشانه روی است و دیگری متصدی شلیک مسلسل‌هاست و ۳ نفر دیگر مسئولیت نوار پر کردن و تعویض جعبه نوار و لوله‌ها را بر عهده دارند. این توپ دارای دو لوله یدکی است که بعد از شلیک ۱۰۰۰ تیر متوالی از هر لوله، بایستی آن‌ها را تعویض نمود. لوله‌های این سلاح را می‌توان در کم‌تر از ۱۵ دقیقه تعویض کرد.

وقتی آن توپچی‌ها به پایگاه شاه‌رخی همدان آمدند، من مجرد بودم. یک روز یکی از این توپچی‌ها پشت پنجره‌ی محل کار ما آمد و به شیشه‌ی پنجره مخابرات زد و گفت: «اجازه می‌دهید یک دقیقه با شما صحبت کنم؟»

من هم گفتم: از در داخل بیا.

ایشان داخل آمد و گفت: «من توپچی هستم. تازه به این پایگاه آمده‌ایم و این‌جا فعلاً در چادر هستیم. هیچ کسی را ندارم و مجردم. امکانات خاصی هم این‌جا نداریم. برادرم استوار «اسدالله یوسفی» در سوئیچ بُرد مرکز مهرآباد تهران همکار شماست.»

من گفتم: بله اسم ایشان را شنیده‌ام.

این جوان گفت: «آمده‌ام اگر امکان دارد وصل کنید که با ایشان صحبت کنم.»

ما هم با مرکز سوئیچ بُرد مرکز مهرآباد تماس گرفتیم. خانمی از همکاران آن‌جا کار می‌کردند. من به آن خانم گفتم: اگر آقای یوسفی آن‌جا هستند، بفرمائید صحبت کنند.

آن خانم هم گوشی را به آقای یوسفی داد. من مختصر احوال‌پرسی کردم و گفتم: اخوی‌تان این‌جا هستند می‌خواهند با شما صحبت کنند.

ایشان متعجب شد و گفت: «نصراالله آن جاست؟»

من گفتم: بله. گوشی با ایشان صحبت کنید. خلاصه ارتباط را برقرار کردم و این دو برادر با هم صحبت کردند. صحبت‌شان که تمام شد، استوار اسدالله یوسفی گفت: «کیومرث! نصراالله آن جا کسی را ندارد هوایش را داشته باش. غریب است و تازه از خانه دور شده است.»

من هم گفتم: چشم. این پسر هر چند روز یک بار می‌آمد و سری به من می‌زد. بعد هم خواهرها و مادرش به خانه‌ی اسدالله در تهران، منازل سازمانی نیروی هوایی می‌آمدند و من هم این‌جا ارتباطشان را وصل می‌کردم. برای تشکر به مرور مادرشان با من هم گاهی صحبت می‌کرد.

بعد خود نصراالله گفت: «دو تا برادر دارم. یکی‌شان همین همکار شماست یک دیگرشان هم محصل است و مدرسه می‌رود. سه تا خواهر هم دارم. پدرم هم کارمند

---

۱- نصراالله برادر زرم بود ولی در طول این سال‌ها متوجه شدم انسانی شریف، جوانی ساده و مهربان بود. از رابطه‌ی خوبشاوندی که بگذریم دوستی با وفا و فداکار بود و خصوصیات بارز و جالبی داشت بعدها دیدم چون به مطالعه و درس علاقه نداشته است نتوانسته تغییر رشته بدهد و ترفیعات عالی‌ه بگیرد. اما در علم، هنر و کارهای هنری استعدادی شگرف داشت. یادم هست هیچ‌وقت احتیاج به حقوقش نداشت چون از راه‌های مختلف پول به دست می‌آورد و البته هم کارهای حلال و قانونی بود. هرگز حتی به فکر کار خلاف نبود. با این که راهش را می‌دانست جسارتش را هم داشت. هر بار کارگاهی تهیه و کارهایی برای ساخت لوازم و فروش آن‌ها انجام می‌داد و از این راه امرار معاش می‌کرد و در عین حال به کارهای اداری خودش هم می‌رسید. ابتدا متخصص توپچی بود ولی بعدها رانندگی در ناجا و مسئولیت سوخت را به عهده داشت. اوقات خارج از کار اداره را نیز به ساخت و فروش لوازم مورد استفاده عموم به خصوص جوانان مشغول می‌شد. سرانجام با نفوذ در بازار تهران و تهیه کریستال برای ساخت لوستر، اقدام به ساخت لوسترهای خانگی کرد. کم کم پیشرفت کرد و در مسیر توسعه کارش به جایی رسید که توانست برای ساختمان‌های بزرگ، مساجد و پذیرایی منازل لوسترهای بسیار بزرگی در چند طبقه بسازد که بسیار قیمتی بودند. گاهی میلیون‌ها تومان هزینه ساخت آن‌ها می‌کرد که درآمد خوبی برایش داشت. به هر حال این انسان دارای امتیازهای برجسته و خوبی بود.



تسلیمات ارتش است یکی از خواهرهایم هم در تسلیمات ارتش کار می‌کند و محل کارش پیش پدرم است.»

آقا نصرالله جوانی خوش برخورد، با معرفت و مهربان بود. دوستی عمیقی بین ما به وجود آمد طوری که سبب شد بیشتر اوقات فراغت عصر و شب پیش من بود.

خلاصه یک روز برادرش، استوار اسدالله یوسفی با خانمش آمدند که به نصرالله سر بزنند. من آن زمان در سوئیچ بُرد بودم و بعد از ظهرها در تیم کُشتی پایگاه هم ورزش می‌کردم و هم کُشتی می‌گرفتم و شب‌ها هم در کلاس‌های شبانه درس می‌خواندم.

من در گرماگرم تمرینات ورزش کُشتی بودم. سرگرمیم فقط ورزش و کار بود. یک روز پدرم آمد و گفت: «این طور فایده ندارد. زود باش مرخصی بگیر تا برویم می‌خواهم برایت آستین بالا بزنم. تو باید زن بگیری.»

خلاصه با حکم پدر من مرخصی گرفتم و با هم سوار ماشین شدیم و به سمت کرمانشاه آمدیم.

از فردای آن روز بازدیدها شروع شد. هر کس جایی دختری به نظر خودش مناسب داشت به خانواده معرفی می‌کرد. آن‌ها هم مرا جلو می‌انداختند. ما هم می‌رفتیم. آن زمان من هم جوان بودم یک حجب و حیای خاصی داشتم. چند جا رفتیم. گاهی من

آن‌ها را نمی‌پسندیدم، گاهی هم آن‌ها مرا نمی‌پسندیدند. بعضی‌ها می‌گفتند به نظامی‌ها اصلاً دختر نمی‌دهند. هر کجا یک ماجرای داشت.

سرانجام پدرم گفت: «من دوستی دارم که مشتری گندم و آرد است و ما با هم معامله می‌کنیم. این خانواده در کرمانشاه ناوایی دارند. خانواده مناسبی هستند. دخترهای خوب، نجیب و دم‌بختی دارند. بد نیست به آن‌جا سری بزنیم.»

ما به پیروی از فرمان پدرم به آن‌جا رفتیم. بعد از مقدمات لازم این بحث، دختر خانم‌شان آمد و من ایشان را پسندیدم. ایشان هم مرا پسندیدند. پدرم سریع کارها را ردیف کرد و همان روز ما نامزد شدیم و من حلقه به انگشت به محل خدمتم در پایگاه شاه‌رخی همدان برگشتم.

همین دوست توپچی ما آقا نصرالله یوسفی آمد و سوغاتی‌های مادرش را برای من به منزلم آورد. من هم به ایشان گفتم که نامزد کرده‌ام. آقای یوسفی بسیار تعجب کرد و عکس‌های نامزدم را کنار تخت‌خواب و روی شومیز پذیرایی دید. خانواده‌ی نامزد من برای من پلاک الله و زنجیری خریده بودند. وقتی گشتی می‌گرفتم این گردنبند را به گردنم می‌انداختم.

چند روزی گذشت. آقا نصرالله گفت: «مادرم و خواهرم دارند برای دیدن من به پایگاه می‌آیند اجازه می‌دهید برای استراحت این‌جا بیایند و در خانه‌ی تو بمانند؟»

من هم گفتم: چه اشکالی دارد. این کلید، مادر و خانواده‌ات را این‌جا بیاور. من به خانه‌ی برادرم می‌روم. برادرم بهمن پزشکیار بهداری پایگاه بود. زن و بچه داشت و خانه‌اش آن‌جا داخل پایگاه شاه‌رخ‌ی بود. اتفاقاً برادر خانمش هم در مخابرات همکار من بود. درست آن روز که مادر و خانواده‌ی آقا نصرالله یوسفی آمدند من مسابقه‌ی کُستی داشتم. حین مسابقه تماشاچی‌ها برای من دست می‌زدند. تشویق می‌کردند و هورا می‌کشیدند. یک مرتبه بین تماشاچی‌ها نصرالله را دیدم که برای من دست می‌زد و هورا می‌کشید و مرا تشویق می‌کرد.

من بعد از مسابقه آمدم نصرالله را دیدم. گفتم: من دوش می‌گیرم و به خانه‌ی برادرم می‌روم.

نصرالله گفت: «مادرم برای شام غذا درست کرده و منتظر هستند. گفته شما هم بیائید که غذا را با هم بخوریم.»

من هم قبول کردم و به منزل رفتم. نصرالله، مادر و خواهرش آن‌جا بودند. احوال‌پرسی کردیم و مہیای غذا خوردن شدیم. همه‌ی آن‌ها عکس نامزدم را در کنار تخت‌خوابم و روی شوفاژ داخل پذیرایی دیده بودند. نصرالله هم یا همان روز یا قبل از آن به خانواده‌اش جریان نامزدی مرا گفته بود.

مادر نصرالله بعد از شام گفت: «پسر بزرگ من در تهران و در نیروی هوایی خدمت می‌کند. نیروی هوایی جای بزرگ و ارزشمندی است. تو هم که در نیروی هوایی

هستی. شنیده‌ام می‌خواهی ادامه بدهی، افسر و خلبان بشوی. شما خانواده‌ی بزرگی هستی. چرا از کرمانشاه همسر انتخاب کرده‌ای؟ تو می‌خواهی به تهران بیایی و در تهران زندگی کنی. خلبان بشوی و ترقی کنی. دختر کرمانشاهی نمی‌تواند با فرهنگ تهران کنار بیاید.»

خلاصه مادر نصرالله کلی صحبت کرد و من را نصیحت کرد که بهتر است تجدید نظر کنم. بعد از شام من خداحافظی کردم و خواستم بیایم و به خانه‌ی برادرم بروم. نصرالله دنبالم آمد و گفت: «امشب بلیط سینما گرفتم. بیا که دور هم باشیم.» خلاصه بیا و بروها شروع شد. همان شب مادر نصرالله گفت: «با تعریف‌هایی که از تو شنیده‌ام من می‌خواستم به تو دختر بدهم.»

من هم گفتم: دیگر دیر شده. من نامزد کرده‌ام. الان نامزد دارم و زن گرفته‌ام. مادر نصرالله با حرف‌هایش مدام روی ذهن من بود. من هم جوانی ۱۹ ساله، شهرستانی و بی‌تجربه بودم. وسوسه شدم و به تردید افتادم. با خودم می‌گفتم نکند راست بگوید. نکند آن دختر نتواند در این فرهنگ با من بسازد. از این طرف دخترشان شعرهایم را می‌خواند و می‌گفت: «تعجب کرده‌ام نمی‌دانستم تو هم نظامی، هم کُشتی‌گیر و هم شاعر هستی.»

خلاصه تمام این حرف‌ها و رفتارها و وسوسه‌ی خودم در من جمع شد و ترغیب شدم که نامزدی را به هم بزنم و این دختر خانم تهرانی که خواهر نصرالله یوسفی بود را

بگیرم. حالا چهار روز قبل من برای دیدن نامزدم به کرمانشاه رفته بودم. طفلک با چه ذوق و شوقی آمد و از من پذیرایی کرد. مرور این صحنه‌ها آن قدر برایم دردناک بود که حد و حساب نداشت. دچار عذاب وجدان بودم. نمی‌دانستم با چه دلیلی و از چه طریقی باید نامزدی را به هم بزنم. بین دو راهی و تردید بودم. خلاصه برداشتم و یک نامه نوشتم و دلیل آوردم که ما گروه خونی‌مان به هم نمی‌خورد. مشکل خون داریم و نمی‌توانیم با هم ازدواج کنیم. به پدرم هم گفتم؛ با این نامه حلقه‌ی نامزدی این خانواده را پس بدهید.

حالا یک بلایی به جان من افتاد که به قول معروف در بیان نیاید. خواهرم صغری تلفن زد و گریه کنان گفت: «این چه کاری‌ست کردی؟ این دختر بنده خدا با خواهرش آمده مدت سه روز است دارد گریه می‌کند. این‌ها آبرو دارند چرا این کار را کرده‌ای؟»

عذاب وجدانی به جان من افتاد که نگو و نپرس. با خودم حرف می‌زدم. راه می‌رفتم و با خودم می‌گفتم تو گردی. مال آن آب و خاک هستی. آن دختر درکت می‌کند. او می‌فهمد که دنیا در حال پیشرفت هست حتماً خودش را بالا می‌کشد. از این طرف این دختر تهرانی را با او مقایسه می‌کردم. پدرش نظامی بود. برادرهایش همکارم بودند. فرهنگش فرق می‌کرد. پدرش بسیار فهمیده و مهربان بود. مادرش هم بسیار متفاوت بود. حرف‌هایش بر من بسیار اثر گذاشته بود.

از آن طرف نامزد سرخ خانوادهم رفته بود بلکه من را منصرف کنند. مادرم به شدت با این کار مخالفت می‌کرد و می‌گفت: «این دختر همشهری خودمان است. این بهتر است.» ولی از طرفی می‌دانست من به خاطر آن فامیل‌هایی که داشتیم از کرمانشاه بیرون زده‌ام و سر و سامانی برای خودم درست کرده‌ام. شغل آبرومند پیدا کرده‌ام. دیگر امکان ندارد کرمانشاه بند شوم.

از این طرف هم خودم آن نامزدی را تماماً به هم زده بودم و با تمام این حرف و حدیث‌ها این دختر تهرانی و خواهر همکارم نصرالله یوسفی را نامزد کرده بودم. خلاصه با تمام دردسرها آن نامزدی را به هم زدم و این نامزدی را نگه داشتیم و سرانجام با خانم «مهری یوسفی» بیست و پنج اسفند هزار و سیصد و چهل و هشتم ازدواج کردیم. همسر در صنایع دفاع شاغل بودند من گفتم: نمی‌خواهم همسر شاغل باشد باید استعفا بدهید. ایشان قبول کردند و استعفاء دادند.

به این ترتیب من ازدواج کردم و در پایگاه شاهرخی ماندم و پسرهایم «شاهین» و «شهرام» آن‌جا به دنیا آمدند.

بعد هم که مأموریت عراق پیش آمد. من با وجود این که دو بچه هم داشتم ولی باید به مأموریت می‌رفتم.

همان طور که عرض کردم ما را به کردستان عراق فرستادند. در کردستان عراق ما لباس کُردی و چریکی می‌پوشیدیم. این جنگ یک جنگ کامل ولی چریکی بود. من

مسئول عملیات منطقه بودم. همین آقای «جلال طالبانی» شب‌ها پیش ما می‌آمد و آن‌جا می‌ماند. آقای «مسعود بارزانی» پسر ملا مصطفی بارزانی مرتب می‌آمد و احوال ما را می‌پرسید و گاهی برای ما سوغاتی و خوراکی هم می‌آوردند. ما آن‌جا یک آشپزخانه‌ی صحرایی داشتیم که همه چیزش ردیف بود.

ما روی «گردنه حاج عمران»<sup>۱</sup> که مال عراق بود می‌آمدیم و از آن‌جا به «کلاله»، «چومان» و «قصر» می‌رفتیم. باید به صورت پیاده و چریکی حرکت می‌کردیم. نیروی هوایی آن‌جا چند سایت موشک «رایپر» نصب کرده بود که ضد هوایی بودند.

**- تیمسار! نیروی هوایی این موشک‌ها را در خاک عراق نصب کرده بود؟**

- بله. در خاک کردستان عراق. ما هم در سنگر و پناهگاه بودیم. عراق هم مُدام بمباران می‌کرد تا این‌که با قسمت پدافند موشکی‌مان که مستقل و جدا بود هماهنگ کردیم که کاری نکنیم. من که در قسمت عملیات بودم باید خبر می‌دادم یا درخواست کمک و پشتیبانی می‌کردم بعد هم از تبریز و پایگاه شاهرخی به ما کمک می‌کردند که هواپیماهای عراقی نتوانند به راحتی عملیات‌شان را انجام بدهند.

---

۱- حاج عمران - شهری در استان اربیل در منطقه کردستان عراق می‌باشد. این شهر در نزدیکی مرز ایران و عراق واقع شده است و هنگام جنگ ایران و عراق در سال ۱۳۶۲ پس از عملیات والفجر ۲ این شهر برای مدتی به تصرف نیروهای ایرانی و نیروهای کُرد مورد حمایت ایران درآمد. این شهر در فاصله ۱۸۰ کیلومتری شمال شرقی از شهر اربیل و ۲۰ کیلومتری شرق چومان قرار گرفته شده است.

یک روز یک فرزند هواپیمای توپولوف برای انجام عملیات آمد. موشک راپیر ما صاف رفت و به شکم هواپیما خورد و آن را سرنگون کرد. عراقی‌ها تازه فهمیدند که ایران در خاک کردستان عراق فعالیت موشکی دارد. اجساد خلبان‌های توپولوف را که آوردند یکی از خلبان‌ها روسی بود. حالا هواپیما متعلق به عراق بود یا روسیه نمی‌دانم. معلوم نبود روسیه به عراق کمک کرده یا واقعاً هواپیمای عراقی بود. به هر جهت این هواپیما سرنگون شد و عراق هم به تلافی این عمل چند روزی راه‌ها را به روی ما بست و ما را در محاصره قرار داد. چند روزی اصلاً غذا به ما نرسید. یادم هست با قاطر برای مان توت خشک می‌آوردند. کارمان به جایی رسیده بود که نان خشک‌ها را جمع می‌کردیم و به اهالی روستا که دام داشتند می‌دادیم و آن‌ها برای مان توت خشک می‌آوردند. گاهی هم به اجبار همان نان خشک‌ها را مصرف می‌کردیم.

این وضع واقعاً قابل تحمل نبود. بالاخره تصمیم گرفتیم شبانه با دو سه نفر از بچه‌ها از جمله برادر خانمم نصرالله که توپچی بود و همکارم «مراد بشیری» و یک سرباز اسلحه‌ها را برداشتیم و پیاده گردنه‌ها و کوه‌ها را پشت سر گذاشتیم تا به یک روستای کوچک که ساکنین آن با نایلون و چوب در دل کوه برای خودشان سرپناه درست کرده بودند، رسیدیم. آن‌جا نزدیک شهر «چومان»<sup>۱</sup> عراق یک مغازه‌ای پیدا کردیم و از آن مغازه مقداری خرید کردیم و دوباره برگشتیم. با همین کار شهرتی پیدا کردیم و توانستیم جان بچه‌ها و خودمان را نجات بدهیم و آذوقه تهیه کنیم.

---

۱- چومان - ناحیه‌ای است در استان اربیل که با ایران هم مرز است. شهر اصلی آن چومان است.



## - وقتی به عراق رفتید آقای نصرالله یوسفی با شما بودند؟

- بله. ایشان رسته‌اش ضد هوایی و توپچی بودند ولی هماهنگ کردیم که با هم برویم. یعنی هم رفیقم بود هم برادر همسرم، هم همسنگرم. آن قدر دوست شده بودیم که من روی او جان می‌دادم. مثلاً یک بار در ناهارخوری پایگاه شاهرخی همدان یکی از بچه‌ها که خیلی ادعای لاتی داشت به نصرالله حرفی زد. من یک پارچ استیل آب یخ توی صورتش کوبیدم. اگر مرا نگرفته بودند او را تکه پاره می‌کردم.

ما در کردستان عراق با هم بودیم. البته آن زمان دامادش هم بودم. همان سال اول و دوم ازدواج بچه‌دار شدیم. من سال هزار و سیصد و چهل و هشت ازدواج کردم پسر شاهین سال هزار و سیصد و پنجاه به دنیا آمد. سال هزار و سیصد و پنجاه و یک هم شهرام به دنیا آمد. وقتی که شاهین را داشتم با نصرالله در کردستان عراق مأموریت بودم.

آن وقت نصرالله مجرد بود. ما رفاقت خیلی عمیقی داشتیم. من آن جا رئیس عملیات منطقه بودم. ایشان هم زیر نظر یکی از افسرهای پدافند بود. او چون می‌دانست نصرالله برادر زن من است نه تنها هوایش را داشت بلکه مُدام و مرتب پیش من بود. اصلاً در چادر ما مستقر شده بود. در آن شبی که محاصره شده بودیم و بچه‌ها را بردم که خوراک پیدا کنیم نصرالله هم با من بود.

- در خاک عراق چه طور می توانستید با یک جیپ و با یک بی سیم ارتباط بگیرید؟

- آنجا ما یک خودروی جیپ V.R.C 30 ( قبلاً دوج کمانکار بود ولی به تازگی جیپ‌های میتسوبیشی جایگزین شده بود) داشتیم. روی این جیپ هم تجهیزات مخابرات زمین به زمین و زمین به هوا یا مخابرات زمینی و مخابرات زمین به هوا نصب بود که توسط آنها ما می توانستیم هم با خلبان‌ها تماس بگیریم و هم با دستگاه‌های دیگرش با پایگاه‌های زمینی در ارتباط باشیم. از آنجا به تهران و پایگاه شاهرخی همدان بی سیم می زدیم و درخواست هواپیما و پشتیبانی می دادیم. آنتن-هایی روی این جیپ‌ها نصب شده بود یا گاهی ما خودمان نصب می کردیم که به-خوبی امکان برقراری تماس را داشتیم. آنها هم به نزدیک‌ترین پایگاه که به ما دسترسی داشتند اطلاع و دستورهای لازم را می دادند. این جیپ‌ها خودروهای جیپ «میتسوبیشی» بودند که واقعاً از دیوار صاف هم بالا می رفتند. فوق العاده قدرتمند بودند.

- تیمسار! با دغدغه‌ی داشتن زن و بچه، در سنگر و در کردستان عراق چه-گونه درس می خواندید که برای آزمون خلبانی پذیرفته شدید؟

- من به شکل غیر معمول درس می خواندم چون داخل سنگر بودیم. تمام تلاشم در مرحله‌ی اول این بود که زخمی نشوم و بتوانم برای آزمون خلبانی آماده بشوم و دچار

دردسر هم نشوم. یعنی آن چنان دقت می‌کردم که مشکلی برایم پیش نیاید تا برگردم.

اما این که چه‌طور درس می‌خواندم، ما در مخابرات نوارهای کاغذی مثل آن‌چه امروز در دستگاه‌های عابر بانک‌ها قرار دارد داشتیم که به آن‌ها نوار «تله تایپ» می‌گفتند. من متن کتاب‌ها و درس‌ها را روی این نوارها می‌نوشتیم که بتوانم آن‌ها را با خودم ببرم و درس بخوانم.

- مگر نمی‌توانستید خود کتاب را ببرید و از روی آن درس بخوانید؟

- خیر. ما نباید مدارک و اسنادی به همراه می‌داشتیم که ایرانی بودن ما را نشان بدهد. چون اگر دستگیر می‌شدیم باید خودمان را از اعضای گروه بارزانی معرفی می‌کردیم. این برنامه و دستور کار ما بود.

- این وضعیت تا کی ادامه داشت؟

- تا وقتی که مذاکره‌ی صدام با شاه ایران انجام و منجر به پذیرش «قرارداد الجزایر»<sup>۱</sup> شد. شاید سال هزار و سیصد و پنجاه و سه یا پنجاه و چهار بود. به ما گفتند حالا

---

۱- پیمان‌نامه ۱۹۷۵ الجزایر - قراردادی میان کشورهای ایران و عراق با وساطت الجزایر است که خط مرزی ایران و عراق در آب‌های اروندرود را تعیین کرده‌است. توافقنامه ۱۹۷۵، معروف به پیمان الجزایر، در سال ۱۹۷۵ (۱۳۵۳) در الجزیره میان عباسعلی خلعتبری و سعدون حمادی، وزیران خارجه وقت ایران و عراق امضا شد و مبنای حل اختلافات مرزی ایران و عراق قرار گرفت. عباسعلی خلعتبری در فروردین ۱۳۵۸، از جمله به اتهام امضای همین توافقنامه، به حکم دادگاه انقلاب اسلامی اعدام شد. پیمان الجزایر در زمان حکومت محمدرضا پهلوی و صدام حسین بسته شد و کمتر از شش سال بعد، جنگ ایران و عراق دومین جنگ طولانی قرن بیستم شروع شد.

دیگر در کردستان عراق جای‌تان امن نیست اگر کردهای عراق بفهمند این طور قراردادی بین عراق و ایران منعقد شده و صلح برقرار گردیده شما را می‌کشند. هر چه سریع‌تر آن‌جا را خالی کنید و برگردید.

- آن زمان که آن‌جا بودید چه‌گونه حقوق به شما داده می‌شد و چه‌گونه برگشتید؟

- ما دو سه ماه یک بار برمی‌گشتیم. هزار تومان حقوق به ما می‌دادند که عالی بود. ضمناً حق مأموریت آن هم بسیار بسیار عالی بود. مأموریت ما طوری بود که وقتی از مأموریت برمی‌گشتیم با هزینه‌ی مأموریت می‌توانستیم یک خودروی پیکان بخریم. برای همین به این مأموریت‌ها «پیکانی» می‌گفتند.

- برای بازگشت با آن خودروی جیب مشکلی نداشتید؟

- عرض می‌کنم. وقتی به ما گفتند برگردید صبح که من آمدم ماشین را روشن کنم دیدم ماشین روشن نمی‌شود. معنی این روشن نشدن این بود که دستگاه‌های مخابراتی هم می‌خوابند. من دیدم تا باطری ماشین از کار نیفتاده بهتر است دستگاه اس.اس.پی S.S.P را روشن کنم و بگویم ماشین خراب است و روشن نمی‌شود چه کار کنم. همین کار را کردم. تماس گرفتم و گفتم: پمپ بنزین خودروی من سوخته پمپ هم داخل باک و زیر صندلی است و امکان تعمیر هم الان نیست. چه کار کنیم؟

آن‌ها گفتند: «هر تجهیزاتی را که می‌توانید بردارید و بیاورید، باقی را هم منهدم و منفجر کنید یا آتش بزنید که به دست عراق نیفتد.»

من فکر کردم دیدم این خودرو علاوه بر باک خودش دو باک یدک هم دارد. یعنی حالا چیزی حدود پنجاه یا شصت لیتر بنزین داشتیم. حیقم آمد این خودرو با آن دستگاه مخابراتی را آتش بزنم. یکی از آن باک‌ها را روی سقف جیپ بردم و در همان جایی که آنتن مخابراتی روی خودروی جیپ بود، سوار کردم. یک شیلنگ از پوسته‌ی کابل آنتن درست کردم و با تکه‌ای از شال کمر لباس گردیم، برایش فیلتر گذاشتم. یک سر شیلنگ را به کاربراتور خودروی جیپ وصل کردم و با هزار دردسر بنزین را به کاربراتور رساندم. استارت زدم روشن شد. به بچه‌های همکارم گفتم: بچه‌ها سوار بشوید تا دست‌گردها به ما نرسیده فرار کنیم. ما باید از قصر و چومان عراق، خودمان را به حاج عمران می‌رساندیم و از آن‌جا به سمت پادگان «اشنویه» و پیرانشهر می‌آمدیم.

بیشترین چیزی که مرا آزار می‌داد در این مدت انس و الفتی بود که به مردم شریف کردستان عراق پیدا کرده بودم. آن‌ها مردمی با شرف، با غیرت و با صفایی بودند. بسیار مهمان نواز و مهربان بودند. خیلی عذاب می‌کشیدم این‌طور شاه با صدام صلح و ما آن مردم را به امان خدا رها کردیم. دلم نمی‌خواست آن‌ها را رها کنیم و برگردیم. ما به آن‌ها انس و الفت گرفته بودیم. نمونه این انس و الفت را من سال‌ها بعد هم

دیدم که وقتی کردها به ایران فرار کردند و پناهنده شدند تعدادی از ایرانی‌ها هنوز هم با آن‌ها دوستی و ارتباط داشتند.

- تیمسار! در مدتی که کردستان عراق بودید هواپیماهای خودمان را برای بمباران درخواست کردید؟

- بله من دقیقاً یادم هست که بی‌سیم می‌زدیم و می‌گفتیم خودتان را برسانید دارند زردآلو می‌ریزند. ما به هواپیماها سمت و جهت می‌دادیم. به محض این‌که هواپیماهای ما می‌آمدند عراقی‌ها عقب می‌نشستند و فرار می‌کردند. هواپیماهای ما هم به ایران برمی‌گشتند.

- دل‌تان می‌خواست جای آن‌ها خلبان می‌بودید؟

- خلبان شدن آرزوی قلبی من بود و برای بدست آوردنش خیلی زحمت کشیدم.

- با خلبان‌های خودمان فارسی صحبت می‌کردید یا انگلیسی؟

- ما با خلبان‌ها فارسی صحبت می‌کردیم چون احتمال شنودمان کم‌تر بود. اما چون مأموریت‌های مختلفی داشتیم همیشه یک خلبان با ما می‌آمد. البته وقتی داخل خاک ایران بودیم ما همیشه یک یا دو خلبان داشتیم که با هم صمیمی بودیم. مثلاً

یک بار در همین سراب «هرسم»<sup>۱</sup> کرمانشاه مانور داشتیم. بالای کوه علامتی گذاشتند و منطقه را قُرق کردند که کسی به آنجا نیاید. بعد هواپیماها آن کوه را تماماً بمباران کردند. این کار را برای زهر چشم گرفتن از عراق انجام می‌دادیم. هواپیماهای اف-۵ می‌آمدند و ما به آنها گرا می‌دادیم.

خلاصه عرض کردم که ماشین جیپ را با آن وضعیت روشن کردیم و برگشتیم. من به تهران آمدم. حالا خنده دار هم این بود که در منطقه ریشم حسایی بلند شده بود. هیچ کسی نمی‌دانست ما از جبهه‌ی جنگ برگشته‌ایم و در جبهه جنگ بوده‌ایم. حتی فرمانده خودم مرا توبیخ کرد.

وقتی برگشتم فکر می‌کردم به خاطر برگرداندن ماشین جیپ تشویق می‌شوم ولی داد و هوارها بلند شد. چیزی نگذشت که فهمیدم این جیپ را از آمار کسر کرده‌اند. چون فکر می‌کردند منهدم شده است و حالا دعوا داشتیم که چرا دوباره به آمار اضافه شده است.

من گفتم: دلم نیامد این خودروی جیپ را آتش بزنم یا جا بگذارم. حالا تشویقم نکردند هیچ، دعوا هم داشتند.

من اول رفتم یک سری کارهای اطلاعاتی خاص را که باید انجام می‌دادم، انجام دادم. گزارش‌هایم را ارائه دادم و بعد ماشین را آوردم که تحویل بدهم. این‌جا بود که سر و

---

۱- سراب هرسم - یکی از روستاهای هدف گردشگری شهرستان اسلام آباد غرب بخش حمیل است. سراب هرسم در فاصله ۱۵ کیلومتری شهر حمیل و ۳۵ کیلومتری اسلام آباد غرب و ۹۰ کیلومتری کرمانشاه واقع شده است.

صدای جناب فرمانده بلند شد. سر من داد و بیداد می‌کرد. آن قدر عصبانی شده بود که به جای این که بگوید چرا ریش داری و لباس شخصی پوشیده‌ای، اشتباهاً می‌گفت: «چرا لباس شخصی داری؟ چرا ریش پوشیدی؟»

من هم گفتم: جناب سروان! شما خبر ندارید من کجا بودم. من در جبهه و در جنگ با عراق بوده‌ام.

- تیمسار! این فرمانده چه طور خبر نداشت که نیرویش کجاست؟

- من از طرف پایگاه شاهرخی رفته بودم اما در اختیار پدافند و اطلاعات بودم و با آن‌ها کار می‌کردم. در واقع واحد خودم خبری از کار من نداشت. وقتی به تهران رفتم آن‌ها می‌دانستند من یا نیروهای اعزامی دیگر، کجا بوده‌ایم و چه کار کرده‌ایم. ما در ستاد نیروی هوایی و در عملیات با فرمانده مرکزی در ارتباط بودیم. ولی پایگاه نمی‌دانستند.

- تیمسار! وقتی از کردستان عراق برگشتید برای ادامه‌ی خدمت شما را به

کجا دادند؟

- وقتی که از مأموریت عراق در جنگ اول عراق و ایران، برگشتم، بعد از پشت سر گذاشتن ماجراهایی که عرض کردم، به پایگاه شاهرخی همدان رفتم. چون دیگر مأموریتی نبود و من هم آزمون و آزمایش خلبانی داشتم مرخصی گرفتم و به تهران



برگشتم و آزمون دادم. من تازه از جنگ کردستان عراق برگشته بودم. به همین خاطر سرحال و مرتب بودم. تمام معاینات را قبول شدم. تمام آزمون‌های سخت را پشت سر گذاشتم و امتیازهای لازم را کسب کردم.

دو هزار و پنجاه و سه نفر برای شرکت در آزمون ثبت نام کرده بودند و آزمون داده بودند. از این تعداد هجده نفر قبول شده بودند. من چون جزء پذیرفته شدگان بودم رفتم که لباس فرم بگیرم. آن جا به من نامه‌ای دادند که در آن نوشته شده بود ایشان یک ماه اضافه سن دارد.

ما یک تیمسار به اسم تیمسار «مشایخی» داشتیم که برادر همین بازیگر مشهور سینما و استاد «جمشید مشایخی» بودند. خدا تیمسار مشایخی را رحمت کند.

تیمسار مشایخی در پرسنلی نیروی هوایی بود. من خدمت ایشان رفتم و گفتم: تیمسار! در آزمون خلبانی و معاینات پذیرفته شده‌ام. من در مأموریت خارج از کشور و در عراق بوده‌ام و تازه برگشته‌ام. به همین خاطر نتوانستم خودم را سر وقت برسانم. این هم برگه‌ی مأموریت خارج از کشور من. حالا به من می‌گویند یک ماه اضافه سن دارم. من تمام هدفم و شوقم برای پیوستن به نیروی هوایی خلبانی بوده است.

تیمسار مشایخی گفت: «به هر حال این قانون استخدام است. راهی برای تغییر ندارد. اما با این وضعیت من یک راه برایت می‌گذارم و آن شرکت در آزمون زبان انگلیسی است. اگر در آزمون زبان انگلیسی که به عمل می‌آید قبول بشوی و از دیگران جلوتر

باشی می‌گویم تو را بپذیرند.» بعد قلم را برداشت و زیر برگه‌ی من نوشت: «با قبولی در آزمون زبان انگلیسی جبران نماید.»

به این ترتیب مرا برای آزمون زبان معرفی کردند. من هم سریع خودم را به مرکز آزمایش هوایی که امتحان آن‌جا برگزار می‌شد رساندم. از شانس من وقتی رسیدم دیدم نوع آزمون، آزمون «big test»<sup>۱</sup> است و می‌خواستند استاد زبان انگلیسی برای نیروی هوایی استخدام کنند. من هم با آن‌ها آزمون دادم. هشتاد درصد استادانی که در آزمون شرکت کرده بودند آمریکایی بودند. باقی هم ایرانی‌های تحصیل کرده‌ی خارج بودند. کسانی که انگلیسی‌شان بسیار بسیار خوب بود. ترس از این امتحان تمام وجودم را گرفته بود. هرچه به خودم روحیه می‌دادم دوباره این فکر سراغ من می‌آمد که این‌ها استاد زبان هستند. حتماً زبان‌شان از من قوی‌تر است. من اصلاً قبول نمی‌شوم. اما دوباره این فکرها را از خودم دور می‌کردم.

به خدا و دانش خودم توکل کردم و نشستم. امتحان شروع شد. پنجاه پرسش از (type) یا همان نوار بود. از طریق نوار و شنیدن باید می‌شنیدیم و جواب می‌دادیم. پنجاه پرسش دیگر هم تست رونویسی بود. پنجاه پرسش دیگر هم (reading) یا خواندن بود. باید می‌خواندیم و جواب می‌دادیم. من با دقت سوال‌ها را پاسخ دادم و

---

۱- big test - امتحان جامع زبان انگلیسی

بیرون آمدم. چون آزمون تستی بود کامپیوتر پاسخنامه‌ها را تصحیح می‌کرد و نمره‌ها را اعلام کردند.

بین آن تعدادی که قبول شده بودند از استادان زبان که بیست و دو یا بیست و سه نفر بودند من نفر هفتم یا هشتم شدم. نمره‌ی من نود و دو شده بود. از فرط هیجان فکر می‌کردم خواب می‌بینم و این عدد بیست و نه است. وقتی مطمئن شدم که نود و دو شده‌ام حالا ماشین نبود که خودم را به ستاد برسانم. یک پیک موتوری از دم دژبانی آمد و می‌خواست نامه‌ای را به ستاد ببرد. به او گفتم: لطفاً داداش! مرا هم به ستاد برسان. مردانگی کرد و مرا ترک موتورش سوار کرد. بین راه ماجرایم را برایش تعریف کردم. گفتم: «آفرین همین الان تو را می‌رسانم.» گاز موتور را گرفت. یک ربع، ده دقیقه مانده بود که ستاد تعطیل بشود و تیمسار مشایخی برود. پایان وقت اداری نزدیک بود.

- آن زمان دیدن تیمسار مشایخی، گرفتن این دستور و دوباره دیدن‌شان و دادن خبر قبولی در این آزمون برای‌تان ساده بود؟ از این مورد خاطره‌ای دارید؟

- بله باید برگردم و از آن لحظه که به دفتر تیمسار مشایخی رفتم که عرض ادب کنم و مشکلم را بگویم، شروع کنم تا برسیم به این مرحله که باید دوباره خدمت‌شان می‌رسیدم و خبر قبولیم را به تیمسار مشایخی می‌دادم.

عرض کنم خدمت شما تیمسار مشایخی یک آجودان بسیار بسیار سختگیر داشت که نمی‌گذاشت من به اتاق تیمسار مشایخی بروم و با ایشان صحبت کنم به همین خاطر سه، چهار روز آن‌جا علاف شدم. اما در یک فرصت که این آقا اتاق را ترک کرد من سریع داخل رفتم. نمی‌خواهم اسم‌شان را بیاوریم چون بعدها که دیدند خلبان شده‌ام و با بزرگان هم پروازم پشیمان شد. من هم هیچ وقت به روی ایشان نیاوردم. هر وقت هم ایشان را می‌دیدم می‌گفتم من خلبانیم را مدیون زحمات شما هستیم. به هر حال تا ایشان برگشتند من داخل اتاق تیمسار مشایخی رفتم. ایشان از پشت پس گردنم را گرفت. تیمسار که این رفتار آجودانش را دید گفت: «چه خبر است؟»

من گفتم: من سه روز است پشت در اتاق شما هستم و می‌خواهم داخل بیایم و با شما صحبت کنم ایشان اجازه نمی‌دهند.

تیمسار آجودانش را بیرون فرستاد و گفت: «حرفت را بزن.»

من هم ماجرای مأموریت و قبول شدنم را و بهانه‌ی یک ماه بزرگ بودنم را گفتم و تیمسار هم دستور شرکت در آزمون **big test** را داد و من رفتم و نود و دو شدم. وقتی برگشتم دم در اتاق تیمسار مشایخی، آجودان تیمسار باز جلوی مرا گرفت. گفتم: جناب سروان قبول شده‌ام. اگر نگذارید داخل بروم داد می‌زنم.

آجودان گفت: «تیمسار دارد می‌رود.»

گفتم: باشد من یک لحظه کار دارم.

آجودان تیمسار گفت: «باشد. برو داخل.» و در را باز کرد.

تیمسار مشایخی تا مرا دید گفت: «شیری یا روباه؟»

گفتم: تیمسار! شیرم. قبول شدم. نمره‌ام نود دو شده است.

ایشان گفت: «آفرین! آفرین! با این حساب تو الان پنج ماه از دانشجویهای دیگر جلوتر هستی و مشکل سن نداری.»

با این لطف تیمسار مشایخی، توکل، لطف خدا و زحمات خودم سرنوشتم عوض شد. قصدم از بیان این خاطره این بود که بگویم کاری که من کردم از نظر قبول شدن اصلاً کار ساده‌ای نبود. هم در امتحان زبان کارم کار ساده‌ای نبود و هم امکانم برای دیدن تیمسار مشایخی، امکان ساده‌ای نبود.

- تیمسار! همسر تان می‌دانستند که برای خلبانی قبول شده‌اید؟ در تهران کجا ماندید تا این کارها انجام شد؟

- بله. من پایگاه شاهرخی همدان بودم. برای آزمون به تهران آمدم. منزل مادر همسرم بودم.

- وقتی در آزمون‌های مختلف خلبانی قبول شدید تکلیف کارتان در همدان و زندگی تان چه شد؟

- به من گفتند که فلان روز باید بروم لباس بپوشم. من هم به همدان آمدم. مکان، کار و آن چه که تحویل من بود، را تحویل دادم. بعد به تهران آمدم و یک خودروی فولکس واگن خریدم و خانه‌ای نزدیک خانه‌ی مادر همسرم اجاره کردم. خانواده‌ام را در تهران مستقر کردم و بعد خودم را به دانشکده‌ی خلبانی معرفی کردم.

با توجه به شناختی که فرماندهان از من داشتند و توانی که از خود نشان دادم سرگروه‌بان شدم. سرهنگ «تاج‌ور» از سرهنگ‌های نیروی زمینی بود. ایشان بسیار لایق، واقعاً قرص و محکم و عملیاتی بود. اکثر مأموریت‌های عراق را هم شرکت کرده بود و بچه‌ها را می‌شناخت.

من به محض این‌که لباس گرفتم و لباس دانشجویی خلبانی را پوشیدم و سردوشیم را نصب کردم، مدال‌های جنگی را هم که داشتم به سینه‌ام زدم. دو مدال جنگی به سینه‌ی من آویزان بود. جناب سرهنگ تاج‌ور تا مرا با آن مدال‌ها دید، مرا صدا زد و گفت: «بیا ببینم دانشجو! تو چرا این مدال‌ها را به سینه‌ات زده‌ای؟ تو چه‌طور از مدال‌های من داری؟ مگر کجا خدمت کرده‌ای؟»

من گفتم: در عراق و ظفار حضور داشته‌ام.

سرهنگ تاج‌ور گفت: «آفرین! پس تو در منطقه‌ی کردستان عراق چریک بوده‌ای؟»

من هم گفتم: بله. در آن جا من رئیس عملیات منطقه بودم. همین باعث شد که جناب سرهنگ تاجور سر صف مرا سرگروه بان معرفی کرد و گفت: «از این به بعد هر چه ایشان بگویند حرف ایشان حرف من است.»

سرهنگ تاجور فرمانده هنگ دانشجویی بود. خودش یک اعجوبه بود. در چله‌ی زمستان که همه از سرما می‌لرزیدند، ایشان می‌رفت یخ استخر را می‌شکست. داخل آب سرد منجمد می‌رفت و شنا می‌کرد و دوباره برمی‌گشت.

من که به عنوان سرگروه بان معرفی شدم دانشجویها را آموزش نظام جمع می‌دادم. تمام کارهای صف جمع را انجام می‌دادیم. دانشجویهای فنی که همزمان با ما آن جا بودند از دانشجویان خلبانی بدشان می‌آمد. می‌گفتند این‌ها فرماندهان آینده‌اند. به همین خاطر بچه‌ها را با حالت تحقیرآمیز صدا می‌زدند. مثلاً یک روز ستوانی دکمه‌ی لباس دانشجوی خلبانی را می‌چرخاند و به او می‌گفت: «تو رادیو هستی باید آواز بخوانی.»

من جلو رفتم و گفتم: جناب سروان! ضمن احترامی که برای شما قائل هستم باید عرض کنم که من در نیروی هوایی خدمت کرده‌ام و نشان چتربازی و مدال جنگی دارم. مدت خدمت من از شما خیلی بیش‌تر است. من می‌دانم این‌ها قرار است خلبان بشوند. نه رادیو می‌شوند و نه قرار است بیایند در صف خدمت کنند. این‌ها باید

هوایمای ارتش ایران را به آسمان ببرند و به پرواز در بیاورند. اگر می‌خواهی احترامت نگه داشته شود برو و دست از سر این دانشجویان خلبانی بردار.

یکی از آن دو نفر گفت: «اگر دست از سر این بچه‌ها برداریم چه می‌کنی؟»

من هم گفتم: می‌دهم دانشجویها همین جا له‌تان کنند. من دارم با احترام با شما صحبت می‌کنم. فهمیدی قربان؟!

این کار من بچه‌ها را به سمت من جذب کرد. وقتی می‌دیدند از شخصیت و حق‌شان دفاع می‌کنم هر کاری می‌گفتم انجام می‌دادند. من از چند کار بدم می‌آمد یکی از آن‌ها سیگار کشیدن بعضی از بچه‌ها بود. می‌دیدم بعضی از دانشجویهای فنی، هنرآموزان، هنرجویان و همافران سیگار دست‌شان است و می‌روند پشت ساختمان‌ها و سیگار می‌کشند.

وقتی از این ماجرا مطلع شدم به دانشجویان خلبانی گفتم: بچه‌ها! من کیومرث حیدریان برای بار اول و آخر می‌گویم هر دانشجویی را ببینم سیگار می‌کشد سیگار اول را کف دستش، سیگار دوم را روی پیشانی و سیگار سوم را در چشمش خاموش می‌کنم. البته شاید به خاطر وضعیت شغلی‌تان در چشم‌تان سیگار را خاموش نکنم ولی حتماً سیگار را روی پیشانی‌تان خاموش می‌کنم. این‌ها توپ و تشر و تهدید نیست. خیلی جدی حرف می‌زنم و پای آن هم می‌ایستم.



یک روز یکی از دانشجویان آمد و گفت: «جناب حیدریان! ما یک دانشجو داریم که خیلی سیگار می‌کشد چه کارش کنیم؟»

من گفتم: مطمئنی؟

گفت: «بله.»

گفتم: برای او نگرهبان بگذارید تا سر بزنگاه مچ او را بگیریم.

همین کار را هم کردیم. یک روز یکی از بچه‌ها آمد و گفت: «جناب حیدریان! آن دانشجو داخل توالت رفته و دارد سیگار می‌کشد.»

من با شتاب خودم را به آن‌جا رساندم. توالت‌ها زیرشان باز بود. هم توالت فرنگی داشتیم و هم توالت عادی. اگر کسی دولا می‌شد می‌توانست پای شخصی را که داخل توالت بود ببیند. من دولا شدم و دیدم طرف دارد تند تند کبریت می‌کشد و داخل توالت می‌اندازد وقتی خوب دقت کردم دیدم دارد هروئین می‌کشد. گرچه من تا آن زمان خودم ندیده بودم ولی طریقه‌ی استعمال آن را از دیگران شنیده بودم.

فوراً نگرهبان را صدا زدم. نگرهبان از بالا به داخل پرید. در را باز کرد و او را گرفت. وقتی لباس‌هایش را گشتیم دو بسته هروئین زیر لباس‌هایش پنهان کرده بود. دیگر جای درنگ نبود. به دژبان و ضد اطلاعات زنگ زدم و خواستم سریع بیایند.

وقتی آمدند گفتند: «چه خبر شده است؟»

گفتم: این دانشجو را در حال کشیدن هرئین دستگیر کرده‌ایم. این هرئین‌ها را هم داخل لباسش جاسازی کرده است.

آن‌ها گفتند: «مگر چنین چیزی امکان پذیر است؟! آزمایش داده است و استخدام شده است. ممکن نیست.»

من گفتم: من هم نمی‌دانم. عمری‌ست که دارم در نیروی هوایی خدمت می‌کنم. من نمی‌دانم هنگام معاینات خلبانی چه کار کرده است و چه‌طور قبول شده است. باید واقعاً پیگیری کنید و گرنه مسئله را به سلسله مراتب بالاتر گزارش می‌دهم.

آن زمان من خودم دانشجوی خلبانی بودم و در حال سپری کردن دوره‌ی زبان انگلیسی بودم. دانشجویان دیگر داشتند کتاب‌های هزار و صد و هزار و دویست را می‌گذراندند. من چون جلوتر بودم کتاب‌های دو هزار و سه هزار را می‌گذراندم.

به هر حال آن دانشجو دستگیر، زندانی و اخراج شد.

یک روز دژبان به من گفت: «پسر! می‌دانی چه کار کرده‌ای؟ تا حالا در رابطه با پرونده‌ی آن دانشجو شش، هفت نفر را دستگیر کرده‌اند.»

من گفتم: چرا؟ چه کسانی را گرفته‌اند؟

دژبان گفت: «دکتر، پرستار و تمام کسانی را که در معاینات پزشکی تبانی و کمک کرده‌اند دستگیر کرده‌اند.»

همان زمان که من مشغول گذراندن دوره‌ی زبان انگلیسی بودم، بچه‌هایی که از من ارشدتر بودند در پادگان قلعه مرغی مشغول پرواز بودند و شب‌ها به آسایشگاه می‌آمدند. آن‌ها به من گفتند: «کلاس زبان تمام بشود باید آماده‌ی کلاس‌های پرواز و پرواز بشوی.»

یک شب یکی از آن‌ها به من گفت: «کیومرث! می‌دانی چه کار کردی؟ آن پسری هروئینی را که گرفتی اخراج شد و الان زندان است. او برادر خانم رئیس عملیات و گردان پروازی پادگان قلعه مرغی است.»

- تیمسار! وقتی این خبر را که شنیدید چه حالی به شما دست داد؟

- با شنیدن این حرف یک باره دلم ریخت و گفتم: وای خدای من! چه گلی به سر

خودم گرفتم. از آن شخص پرسیدم این خبر آن‌جا چه‌طور پیچیده است؟

او گفت: «این پسر قرار بوده است برای خلبانی به این‌جا بیاید و پرواز کند. ولی وسط

کار او را به این خاطر گرفته و اخراجش کرده‌اند.»

گفتم: شما به آن آقا گفته‌اید که چه کسی این کار را انجام داده است؟

او گفت: «ما نگفته‌ایم ولی حتماً خودش همه چیز را می‌داند به هر حال مسئول

عملیات آن‌جاست.»

این حرف ترسی در دل من انداخت که حد و حساب نداشت. کلاس می‌رفتم ولی هم چنان ترس، دلشوره و وحشت عجیبی داشتم.

- آن زمان با چه هواپیماهایی در قلعه مرغی پرواز می‌کردند؟

- آن زمان در قلعه مرغی با هواپیمای سسنا، هواپیمای اف سی سی و بونانزا که یک موتور و ملخی بود، پرواز می‌کردند.

- تیمسار! زمان شما در ایران کلاس **ground school** یا مدرسه‌ی زمینی پرواز داشتید؟ آن‌جا چه درس‌هایی داده می‌شد؟ از استادان و هم دوره‌ای‌ها آن زمان کسی را به خاطر دارید؟

- بله. کلاس‌های آکادمی داشتیم که در آن‌جا مسائل فنی هواپیما را درس می‌دادند. مثل آشنایی با آلات دقیقه‌ی هواپیما، موتور و سایر سیستم‌های پروازی هواپیما. خلاصه با تمام این تفاسیر من هم مثل سایرین به پادگان قلعه مرغی معرفی شدم. بچه‌های زیادی با من هم دوره بودند از جمله‌ی آن‌ها آقای «کامران هوشنگیان» بود که خلبان ترابری شد و بعد هم برای شرکت نفت پرواز کرد و آن‌جا هم بازنشسته شد. آقای «جلیل نداف» بود ایشان هم به آمریکا آمد و بعد هم به هواپیمای ترابری رفت. الان هم ساکن شیراز و بازنشسته است. از بچه‌های کرمانشاه خلبان «علی امجدیان» بود که شهید شد. کابین عقب خلبان «طالب مهر» بود. خلبان «لر امیر» بود که خلبان شد و به هواپیمای ترابری رفت. خلبان «بیژن هارونی» بود که ایشان

هم به هواپیمای اف-۵ رفت و شهید شدند. استادان ما هم متفاوت بودند. هم استاد نظامی و هم استاد شخصی و غیر نظامی داشتیم.

یکی از استادان ما اتفاقاً کرمانشاهی بودند. یک خلبان هم که استاد من شد، آقای «غلامی» بود. هر دانشجو تا مرحله‌ی «Solo سولو»<sup>۱</sup> شدن و تنها پرواز کردن یک معلم داشت. معلم من همین آقای غلامی بود.

- تیمسار! قبل از این که به بحث پرواز پردازیم بفرمائید با کس دیگری برخورد انضباطی داشتید یا همین یک مورد بود؟

- من خیلی روی این بچه‌ها حساس بودم. این‌ها با مصیبت، بدبختی و رنج به شغل خلبانی راه یافته بودند نباید از دست می‌رفتند. به آن‌ها می‌گفتم: شما فردا می‌خواهید پشت یک هواپیمای چندین میلیاردی که از پول این مملکت خریداری شده است، بنشینید. اگر مشکلی داشته باشید به خودتان و مملکت خیانت کرده‌اید.

یک بار هم دانشجوی دیگری را که سیگار می‌کشید گرفتیم. دو پاکت سیگار از کیفش در آوردیم. دانشجو التماس می‌کرد که دیگر سیگار نمی‌کشم.

گفتم: به یک شرط می‌پذیرم. پنج دقیقه وقت به تو می‌دهم هر دو بسته سیگار را بکشی ببینم می‌توانی سرپا بایستی! وقتی ده، دوازده نخ سیگار را پشت سر هم کشید

---

<sup>۱</sup> - Solo - دوره‌ی سولو به دوره‌ای از آموزش خلبانی گفته می‌شود که هنرآموز پس از آموزش دوره‌های زمینی و تئوری و پرواز در کنار استاد خلبان می‌تواند به تنهایی برای اولین بار پرواز کند و پس از پرواز موفقیت آمیز طبق یک سنت بین المللی در عرصه هوانوردی توسط پیشکسوتان خلبانی سطل آبی بر روی هنرآموز ریخته می‌شود.

کله پا شد و با سر به طرف دیوار رفت. گفتم: فردا با هواپیما و خودت همین کار را می‌کنی. الان با سیگار شروع می‌شود فردا به چیزهای دیگر می‌رسد. خلاصه کلی قسم خورد و قول داد که دیگر این کار را انجام ندهد. من هم از او تعهد کتبی گرفتم و مواظبش بودم که زیر قولش نزند و نزد. این فرد بعدها خلبان خوبی شد و همیشه هم خودش و هم همسرش از من تشکر می‌کنند. تا این جای بحث بماند و چگونگی سولو شدن را برای بخش بعد بگذاریم.

- تیمسارا! پیش از بستن این فصل بفرمائید سرانجام زندگی مشترک‌تان با

مه‌ری خانم به کجا کشید؟

- عرض کنم که زندگی همیشه همان طور که ما می‌خواهیم پیش نمی‌رود. قبلاً هم عرض کردم که مادرم از همان ابتدا به شدت با این ازدواج مخالفت می‌کرد و می‌گفت: «تو گُردی. باید زن گُرد بگیری.» آخر سر هم سرنوشت همین را برایم رقم زد. در نهایت در شرایطی قرار گرفتم که مجبور شدم علیرغم داشتن سه پسر به نام‌های شهرام، شاهین و «شهاب» و یک دختر به نام «شبنم»، یک دختر گُرد بگیرم. جرمی هم مرتکب نشده بودم. می‌خواستم زن بگیرم. سرنوشت از طایفه‌ی مادریم دختری بسیار جوان‌تر از خودم را سر راهم گذاشت. این دختر سلول سلول وجود مرا حس و درک می‌کرد.

فعلاً تا این جای بحث را داشته باشید. باقی ماجرا بماند برای بعد...

## فصل سوم

### پرواز را به خاطر بسپار...

- تیمسار آماده شدن برای پرواز سولو به چه شکلی بود؟

- وقتی که استاد هر دانشجوی پرواز، تائید می‌کرد که این دانشجو آمادگی پرواز به تنهایی را دارد، معلم پرواز دیگری می‌آمد و طبق چک راید «cheek raid»<sup>۱</sup> دانشجو را به پرواز می‌برد. اگر معلم چک پرواز، مراحل پرواز را تائید می‌کرد خلبان سولو می‌شد و می‌توانست مستقل پرواز کند.

- سولو شدن برای دانشجو چه حدی داشت؟ آیا سقف مشخصی از ساعت

پرواز را در بر می‌گرفت؟

---

۱- cheek raid - بررسی پرواز

- بله. حدود ده تا دوازده ساعت بود. بستگی به خلبان و دانشجوی خلبانی داشت. من با نه ساعت سولو شدم و توانستم مستقل پرواز کنم.

- شما در مدت آموزش تمام وقت در پادگان بودید یا اجازه داشتید به منزل سر بزنید؟

- ما چون شبانه‌روزی در پادگان بودیم این اجازه را داشتیم. حتی متأهلین علاوه بر پنج‌شنبه و جمعه، روزهای دوشنبه را هم به مرخصی می‌رفتند. دانشجویان دیگر هم پنجشنبه و جمعه تعطیل بودند و اگر نگهبان نبودند می‌توانستند بیرون بروند و کارهای‌شان را انجام بدهند. بعضی‌ها هم که نزدیک بودند به شهرستان‌های خودشان می‌رفتند مثل بچه‌های قزوین، کرج، قم یا خود تهران.

- تیمسار! درباره‌ی مسائل پروازی و آموزشی‌تان با استاد خلبان آقای غلامی خاطره‌ای دارید؟

- آقای غلامی معلم پرواز من بود. بسیار هم استاد با صبر و حوصله و کاربلدی بود. اما زمانی که وارد فلایت لاین و خط پرواز شدم این وحشت در دلم بود که رئیس عملیات پادگان قلعه مرغی که من باعث اخراج برادر خانمش بودم ضربه‌ای به من نزند. با خودم می‌گفتم حتماً ضربه‌ای به من می‌زند. یا مرا اخراج می‌کند یا باعث می‌شود من اصلاً پرواز نکنم.



استاد من آقای غلامی بسیار با معرفت و مهربان بود. خیلی با من کنار آمد. وقتی پرواز کردیم واقعاً استرس و اضطراب را از من گرفت. هفت، هشت ساعت پرواز کردیم. بعد که پیاده شد گفت: «تو خلبان خوبی هستی. من فکر نمی‌کردم تو با هفت، هشت ساعت پرواز، خلبان بشوی. اما الان آماده سولو شدن هستی.»

من در همان نُه ساعت اول آماده‌ی سولو شدن شدم. آخرین پروازی که رفتم استادم آقای غلامی گفت: «برای سولو و چک راید آماده بشو. من دیگر با تو کارم تمام شد. الان که برگردیم یک استاد چک راید تو را چک می‌کند. اگر تائید کند درخواست می‌نویسد و رئیس عملیات اجازه‌ی سولو صادر می‌کند.»

- تیمسار! وقتی استادتان این خبر را به شما دادند چه حالی داشتید؟

- من فقط دعا می‌کردم که همه چیز به خیر بگذرد.

- در این آموزش‌ها، استاد خلبان به شما چه مسائلی از پرواز را می‌آموخت؟

از آن‌ها خاطره‌ای دارید؟

- ما کل سیستم هواپیما را خوانده بودیم و نحوه‌ی پرواز با آن را هم یاد گرفته بودیم. با انواع هواپیما، موتور آن و اشکالاتی که ممکن بود پیدا کند آشنا بودیم. مثلاً بالا که می‌رفتیم استاد، موتور هواپیما را می‌گرفت و می‌گفت: «موتور رفت. حالا باید بدون موتور چه کار کنیم؟» ما هم این طرف و آن طرف را نگاه می‌کردیم تا جایی که

مناسب و مسطح است، پیدا کنیم. بعد هواپیما را به آن سمت می‌بردیم و تا لحظه‌ی نشستن پیش می‌رفتیم. اما استاد دوباره موتور را به هواپیما می‌داد و می‌گفت: «حالا این کارها را انجام بده.» آن وقت ما باید تمام مانورها را بدون نقص انجام می‌دادیم.

- تیمسار! این پروازها را با چه هواپیماهایی انجام می‌دادید و آن هواپیماها

برای این مانورها مناسب بودند؟

- آن زمان با هواپیمای سسنا پرواز می‌کردیم. بله در سطح قدرت خودش هواپیمای خوبی است و این مانورها را به خوبی انجام می‌دهد. به هر حال ما آمدیم و نشستیم. بعد از پانزده دقیقه، استاد غلامی به من گفت: «رئیس عملیات پادگان قلعه مرغی خودش می‌خواهد تو را چک کند.»

- با شنیدن این خبر و آن سابقه چه حالی به شما دست داد؟

- من انگار یک سطل آب روی سرم ریختند. انگار قلبم از کار ایستاد وقتی استاد غلامی به من گفت ایشان گفته خودم می‌خواهم این آقای حیدریان را چک کنم، من پیش خودم گفتم تمام شد. انگار یک باره تمام توانم را از دست دادم.

- مسئول عملیات پادگان قلعه مرغی چه‌گونه با شما برخورد کردند؟ هنوز

زنده‌اند؟ خاطره‌ای از چک ایشان به خاطرتان هست؟

- فکر می‌کنم در قید حیات باشند ولی درست نیست از ایشان نام ببرم به دور از اخلاق و ادب است. ایشان خودشان استاد چک کردن خلبان‌ها بودند. به هر حال انتظار سرآمد و ایشان آمدند.

من با ایشان بسیار مؤدب سلام و احوالپرسی کردم. ایشان به من گفت: «جناب حیدریان! برای چک رایید check raid آماده‌اید؟»

گفتم: بله. حالا قلبم چنان می‌تپید که انگار داخل مغزم نبض زده می‌شد. ما چک لیست را برداشتیم و همان‌طور که من هواپیما را چک و بررسی می‌کردم، ایشان هم پشت سر من می‌آمد و می‌دید که من همه جا را چک و هواپیما را بازدید کرده‌ام. بعد چک داخل هواپیما را شروع کردیم. ایشان هم کنار من نشست چک‌ها را کامل انجام دادم. فرامین دست من بود. البته ایشان هم سمت خودش فرامین را داشت ولی به هیچ عنوان دست نمی‌زد. ایشان به صندلی تکیه زده بود و فقط نگاه می‌کرد و آخر سر به من گفت: «حرکت کن.»

- تیمسار! این آموزش‌ها در چه سالی سپری شد؟

- سال هزار و سیصد و پنجاه و چهار بود. در پادگان قلعه مرغی بودیم و فکر می‌کنم پاییز بود. چون نه خیلی سرد بود و نه خیلی گرم. ما هم لباس فرنج می‌پوشیدیم. حتی یادم است وقتی در مراسم سولو شدن آب روی سرم ریختند زیاد سردم نشد. وقتی که آمدم برادرم همان که در ژاندارمری پادگان قلعه مرغی بود با یک دست

لباس پرواز ایستاده بود. ایشان برای من لباس پرواز آورده بود که سریعاً عوض کنم. می‌دانست وقتی که سولو بشوم، مرا خیس می‌کنند. این برادرم علی کدیوریان پسر دیگر مادرم و برادر ناتنی من بود.

یادش بخیر. وقتی برای چک رفتم و کارهای اولیه را انجام دادم، از برج مراقبت اجازه گرفتم هواپیما را بالا کشیدم. حالا تذکراتی هم داده می‌شد که این کار را نکن، آن کار را انجام بده. من هم یکی یکی کارها را انجام می‌دادم. بعد هم این استاد چک دست آورد و موتور هواپیما را بست و گفت: «موتور رفت.»

من هم جایی را پیدا کردم و تخمین زدم که بتوانم خودم را به آن جا برسانم. یک زمین شخم زده آن جا پشت منطقه‌ای به اسم کشتارگاه بود. آن جا را یونجه کاشته بودند. من دیدم مناسب‌ترین جا برای فرود اضطراری همان جاست. خلبان چک حدود ۱۰۰۰ پایی زمین موتور هواپیما را بست و کامل گرفت. بعد دست زیر صندلی من برد. زیر صندلی خلبان یک شیر باک بنزین هست. فهمیدم آن را باز کرد که اگر باک اصلی تمام شد از آن استفاده کنم. من چون نمی‌دانستم چه کار کرده است یک مرتبه دلم پایین ریخت. گفتم الان یک بلایی سر هواپیما می‌آورد. خلاصه دلهره داشتم و وحشت برم داشته بود. با خودم می‌گفتم حتماً چیزی زیر صندلی گذاشته که الان منفجر می‌شود. وقتی به همان نقطه انتخاب یعنی به جایی که باید فرود می‌آمدم، رسیدم ایشان گفت: «آفرین! خوب خودت را رساندی.»

دوباره به هواپیما موتور داد و گفت: «به پایگاه برگردیم.» ما برگشتیم و به برج اعلام کردیم که برای فرود می‌آئیم.

ولی ایشان گفت: «tuch and go»<sup>۱</sup> کن. یعنی باید هواپیما را با سرعت کم روی باند می‌گذاشتم و بعد دوباره موتور می‌دادم و بلند می‌شدم. دومین tuch and go را که انجام دادم هواپیما را درست روی خط باند گذاشتم. ایشان گفت: «full stop»<sup>۲</sup> کن.

من با خودم گفتم چرا باید این کار را انجام بدهم. ولی به ناچار نشستم و دیگر موتور ندادم. رسیدم وسط باند و از حرکت ایستادم. ایشان دوباره دست‌شان را زیر صندلی من بردند و شیر بنزین باک را باز کردند.

قانون این است که استاد چک اگر راضی باشد برای خلبان می‌نویسد این خلبان رفت، پروازش را خوب انجام داد، کارش خوب بود و به ایشان اجازه‌ی پرواز داده می‌شود و پس از تأیید عملیات خلبان می‌آید و یک هواپیما برمی‌دارد و این بار تنهایی به پرواز می‌رود. این قانون پرواز است. اما ایشان به من گفت: «همین جا جلوی کاروان نگهدار.»

## - منظور از کاروان چه بود؟

---

۱- tuch and go- لمس کردن زمین و فوراً بلند شدن هواپیما

۲- full stop- توقف کامل

- کاروان یک برج کوچک کنار باند است که خلبانی در آن مستقر و کارش مراقبت از پرواز است. خلبان داخل کاروان نگاه می‌کند ببیند هواپیمایی که دارد برای فرود می‌آید چرخ هایش باز باشد و مشکلی نداشته باشد. اگر هواپیما مشکلی داشته باشد خلبان داخل کاروان، به خلبان هواپیما خبر می‌دهد.

خلاصه استاد ترمز کرد و من به او نگاه کردم که ببینم می‌خواهد چه کار کند. فکر می‌کردم الان می‌گوید تو به درد خلبانی نمی‌خوری. هزار فکر در هم و برهم در سرم می‌چرخید. یک مرتبه دیدم استاد چک در را باز کرد و پیاده شد و به من گفت: «برو سولویی پرواز کن. موفق باشی.»

یک لحظه فکر کردم مگر نباید بروم **D. brief** و برای پرواز مجدد «fly plan»<sup>۱</sup> بنویسیم؟!

دوباره گیج و منگ نگاهش کردم.

ایشان گفت: «گفتم برو سولو پرواز کن.» دوباره به ایشان نگاه کردم که مبادا شوخی کند. اما متوجه چیزی نشدم.

ایشان فهمید که باورم نشده به من گفت: «برو سر باند دوباره موتور بده و پرواز کن.» بعد خودش پیاده شد. دیدم واقعاً داخل کاروان رفت. همین‌طور که از پله‌ها بالا

---

۱- fly plan - طرح پرواز

می‌رفت من متعجب مانده بودم که چه کار کنم، بروم، نروم. آن قدر مکث کردم که

برج گفت: «say your intention? قصدت را بگو.»

من گفتم: request take off اجازه پرواز می‌خواهم.

برج گفت: «clear for take off اجازه‌ی پرواز داری.»

باز تعجب کردم. اما این بار به هواپیما موتور دادم. هواپیما با صدای زیادی از باند بلند

شد. حالا هواپیما و من تنها در آسمان بودیم. هر لحظه فکر می‌کردم حتماً بمبی

داخل هواپیما گذاشته است و الان منفجر می‌شود. الان نقص فنی پیدا می‌کند. الان

زمین می‌خورد. خلاصه با این شک و گمان‌ها به پرواز ادامه دادم. دیدم نه خبری

نیست و تنها خودم و خدای خودم آن‌جا هستیم. بنابراین هر کاری خواستم با هواپیما

کردم. هر مانوری دوست داشتم انجام دادم و چون اتفاقی نیفتاد و خیالم راحت شد،

زیر آواز زدم.

- چک رایید شما چه قدر طول کشید و حد قانونی آن چه قدر بود؟

- حدود چهل دقیقه طول کشید در حالی که باید حدود یک ساعت خلبان را چک

می‌کردند. گاهی چک رایید بعضی از بچه‌ها یک ساعت هم بیشتر طول می‌کشید. از

اول برای یک ساعت «lock» می‌کردند و می‌بستند و چک را ادامه می‌دادند.

- تیمسار! در هواپیمای سسنا خلبان و استاد چتر نجات داشتند؟ اگر اتفاقی

رخ می‌داد باید چه کار می‌کردند؟

- نه چتر نجات نداشتیم. تنها راه این بود که جایی پیدا می‌کردیم و می‌نشستیم. این - جا هم چون یک پرواز غیر استاندارد بود و استاد هم همراهم نبود و من هم آن ذهنیت را داشتم، حالم اصلاً مناسب نبود. ولی وقتی کمی گشتم و چند مانور انجام دادم، بهتر شدم. تا شهر ری و شاه عبدالعظیم رفتم. همه را گشتم و باز آمدم و از برج اجازه‌ی **tuch and go** گرفتم. برج مراقبت این اجازه را به من داد و من هم با خیال راحت **tuch and go** را انجام دادم و همچنان آواز می‌خواندم. مسیر پرواز من پایگاه قلعه مرغی بود. من از این پرواز لذت می‌بردم. به همین خاطر دوباره موتور دادم و بلند شدم. دیدم نه مشکلی ندارم. با برج صحبت کردم و با توکل به خدا از برج درخواست **full stop** کردم. با درخواست من موافقت شد. آمدم نشستم هواپیما را بردم صاف پارک کردم. گفتم حالا به قسمت « **flight line** » یا گردان پرواز بروم ببینم چه خبر است.

از پشت یکی از دیوارها پیچیدم که بروم اما هم دوره‌هایم هر کدام یک سطل آب روی سر من ریختند. برادرم علی آن‌جا بود. برایم یک دست لباس پرواز خشک و تمیز آورده بود. همان‌جا خودم را خشک کردم و لباس پروازم را پوشیدم و به گردان پرواز رفتم. در اتاق **D. berif** نشستیم. دو شیشه نوشابه هم سفارش دادم. با خودم



گفتم؛ بالاخره پرواز کردم و زنده ماندم. حالا ببینم استادم و استاد چک چه می‌گویند. باز فکر می‌کردم شاید به من بگویند برو به زبان خوش استعفا بده. در همین فکرها بودم که استاد چک آمد. من بلند شدم. ایشان گفت: «موفق باشی. پروازت خوب بود. چکت هم عالی بود.»

بعد تمام پرواز را تشریح کرد و گفت: «همه چیز عالی بود موفق باشی تو خلبان خوبی می‌شوی.» برگه‌ی مرا امضاء کرد و خودکار را کنار برگه من گذاشت. دستش را جلو آورد و گفت: «موفق باشی.»

- تیمسار! ایشان هیچ اشاره‌ای به مسئله‌ی برادر همسرش که توسط شما پیش آمده بود، نکردند؟

- چرا. ایشان گفت: «همسرم گفته از تو تشکر کنم. خودم نیز از تو تشکر می‌کنم که برادر همسرم را نجات دادی. به علاوه من از تو بیش‌تر تشکر می‌کنم که اجازه ندادی یک فرد نامناسب بیاید و خلبان بشود و هواپیمای نیروی هوایی را از بین ببرد. حتی ممکن بود چند نفر دیگر هم به خاطر عدم شایستگی او از بین بروند. آن آقا اصلاً لیاقت خلبان شدن را نداشت و بیشتر اصرار مادر زن پولدارم بود که دلش می‌خواست او خلبان بشود.»

حالا من واقعاً لال شده بودم. اصلاً زبانم نمی‌چرخید و نمی‌توانستم چیزی بگویم. فقط می‌گفتم خواهش می‌کنم. چهل بار گفتم خواهش می‌کنم. بعد یک قلپ از نوشابه‌اش را خورد و باقی را هم با خودش برد. من نشستم و نفس راحتی کشیدم و از صمیم قلب گفتم خدایا شکر. خدایا نوکرتم.

برادرم آمد و گفت: «چرا بغض کرده‌ای چه شده است؟»

برادرم را که دیدم اشکم سرازیر شد. گفتم: بنشین تا ماجرا را برایت بگویم. ماجرا را برایش تعریف کردم. بعد استاد خودم آقای غلامی هم آمدند. ایشان با من روبوسی کردند و تبریک گفتند. ایشان که حال مرا دید جریان را پرسید. من هم به استاد غلامی گفتم که ماجرا این بوده است. تمام این مدت به خصوص امروز من استرس داشتم و دلم هزار راه رفته بود.

استاد غلامی هم گفت: «من هم تعجب کردم که چه‌طور بدون D. brief پروازت، برای پرواز تنهایی و سولو رفتی. ایشان از توان فرماندهی و اختیار خودش استفاده کرد و گرنه این شکل متداول سولو شدن نیست. ما اجازه نداریم این کار را انجام بدهیم باید شاگرد را بیاوریم پروازش را بازخوانی کنیم بعد بنویسیم و امضاء بزنیم و اعلام کنیم ایشان می‌تواند پرواز برود یا نه. اگر این کار را نکنیم پرواز بعدی را به او نمی‌دهند ولی ایشان از قدرت و تشخیص فرماندهی خودشان استفاده کردند و تو را

به پرواز سولویی فرستادند. ما آن ماجرا را شنیده بودیم ولی نمی‌دانستیم آن سرگروه‌بان تو بوده‌ای.»

به هر حال این ماجرای اولین پرواز سولو و مستقل من بعد از آن همه تلاش، استرس و دلهره بود.

**- شما چندمین شاگرد دوره خودتان بودید که سولو شده، مستقل پرواز کردید؟**

- من اولین نفر دوره‌ی خودم و اولین شاگرد این دوره بودم که با این هواپیما سولو شدم و مستقل پرواز کردم. بعد از من بچه‌های دیگری آمدند. ما جمعاً هشت یا نه نفر بودیم که در ایران و این دوره قبول شدیم.

**- در این دوره شما مدال داشتید؟**

- بله. مدال داشتم. اما این خط‌های سر دوشی را دو خط می‌کردیم که بگوئیم ما سال دوم هستیم در حالی که سال یک بودیم. حالا آن‌جا بعضی‌ها سه سال زده بودند ولی سال پنج بودند. به این‌ها می‌گفتند: «خدایان دانشکده.»

این‌ها تنها کسانی بودند که من اجازه نمی‌دادم در کار یک دانشجو بخواهند دخالت بکنند. می‌گفتم: این بچه‌ها می‌خواهند خلبان بشوند باید احترام‌شان حفظ بشود.

سال هزار و سیصد و پنجاه و چهار بود. یادم است تلفنی خبر دادند که شاه می‌خواهد برای بازدید از وضعیت دانشجویان فنی و خلبان بیاید. همه‌ی فرمانده گردان‌ها آمدند و دستور دادن‌ها شروع شد.

تایم خاموشی شد. همه خوابیده بودند. من دو نگهبان سر پُست گذاشته و خودم هم در دفتر نشسته بودم. صدای تردد ماشین‌هایی شنیده می‌شد. شاه و همراهانش که به نوبت همه جا را بازدید کرده بودند، حالا به آسایشگاه ما رسیده بودند. من از پنجره دیدم که دارند می‌آیند. همین طور که از پله‌ها بالا می‌آمدند و همه جا سکوت مطلق بود. شاه گفت: «این جا باید آسایشگاه خلبان‌ها باشد.» من باز صدای ایشان را شنیدم که از همراهان خودشان پرسیدند: «می‌دانید از کجا فهمیدم؟»

کسانی که همراه شاه بودند از تیمسارهای نیروی هوایی، دریایی و زمینی و همه ژنرال بودند. شاه مجدد گفت: «نگفتید از کجا فهمیدم.»

یک نفرشان گفت: «نمی‌دانیم قربان!»

شاه گفت: «چون هیچ کس خر و پف نمی‌کند. آسایشگاه‌های دیگر همه خر و پف می‌کردند. این جا همه آرام خوابیده‌اند. این نشان می‌دهد بچه‌های خلبان ما کاملاً سالم هستند. ببینید! این جا چه سکوتی حاکم است. این‌ها خلبان‌های ما هستند.»

شاه و همراهان ایشان وارد شدند. من احترام محکمی گرفتم و همه‌ی آن ژنرال‌ها و خود شاه جوابم را دادند. من هیکلم روی فرم بود و تیپ خلبانی زده بودم. شاه از من پرسید: «پرواز رفته‌ای؟ با چه هواپیمایی پریده‌ای؟»

من گفتم: بله قربان! من با اف-۳۳ پریده‌ام و الان منتظر اعزام به آمریکا هستم.

ایشان همه جا را بازدید کردند. ما کف آسایشگاه را تمیز کرده بودیم و گل و شمع انداخته بودیم. یعنی دانشجویی باید زمین را شمع می‌مالید و دانشجوی بعدی باید با دستمال زمین را چنان می‌مالید که طرح گل می‌انداخت. ما موزایک‌ها را به طرح‌های مختلفی نقش گل می‌انداختیم. تمام سالن با گل و شمع برق می‌زد.

- در این بازدید شاه لباس نظامی پوشیده بود یا لباس خلبانی؟

- یادم هست که ایشان لباس نظامی پوشیده بود و این جمله را هم که گفتند این‌جا کسی خُر و پُف نمی‌کند را به خاطر دارم. بعد هم رفتند.

آن زمان تیمسار «کمپانی»<sup>۱</sup> فرمانده پادگان «دوشان تپه» بودند. ما به نوبت دو سه ماهی هم مهرآباد بودیم. آن‌جا هم زبان انگلیسی می‌خواندیم. آن زمان جناب سرگرد «قجر» فرمانده آن‌جا بود. ما آن‌جا هم شیطنت‌های خاص خودمان را داشتیم. یک

---

۱- سپهبد تیمسار اکبر کمپانی تبریزی - آخرین فرمانده مرکز آموزش نیروی هوایی، در مقطع حمله‌ی نیروهای گارد به دوشان تپه دستور داد تا در اسلحه‌خانه‌ی مرکز آموزش نیروی هوایی را به روی همافران و مردم باز کنند تا آن‌ها قادر به دفاع از انقلاب‌شان گردند. ایشان ۱۴ سال فرمانده آموزش نیروی هوایی بودند.

دیوار بلند مثل دیوار زندان حدود پنج یا شش متر داشت. برای این که کسی از آن بالا نرود آن را آن قدر بلند گرفته بودند. ولی ما چهار یا پنج دانشجو دست قلاب می-کردیم و از آن جا بالا می-رفتیم و فرار می-کردیم. برای برگشتن هم از شلوغی آن جا استفاده می-کردیم و قاطی کارکنان آن جا داخل می-شدیم. ولی بعدها که ماشین خریدیم با ماشین می-رفتیم. من مدال هم داشتم با ماشین هم که بودیم دژبانی نه تنها گیر نمی-داد بلکه با احترام می-گفت: «بفرمائید.»

#### - بعد از سولو شدن و مستقل پرواز کردن چه مراحلی در پیش داشتید؟

- از این به بعد باید برای اعزام به آمریکا به کلاس‌های آکادمی می-رفتیم. من ندیده بودم اما شنیده بودم عرب‌ها را که به آمریکا می-آورند از صفر شروع می-کنند. این عرب‌ها از اعراب عربستان، کویت یا کشورهای عربی دیگر بودند. آن جا سرشان را می-تراشیدند. لخت‌شان می-کردند. باید تمیز می-شدند تا بتوانند لباس نیروی هوایی آمریکا را بپوشند. به همین خاطر این‌ها را از بدو ورود دست یک گروه‌بان آمریکایی می-سپردند و آن گروه‌بان هم پوستی از این‌ها می-کند که حد و حساب نداشت. این‌ها باید از صفر شروع می-کردند. وقتی آموزش‌های اولیه‌شان تمام می-شد سردوشی می-گرفتند و کلاس زبان می-رفتند. وقتی کلاس را تمام می-کردند بعد از یک یا دو سال تازه می-آمدند و با هواپیمای تک موتوره پرواز می-کردند. ولی ما با افتخار، با پاپیون و

کراوات و لباس آراسته از هواپیما پیاده می‌شدیم. به عنوان کاپیتان و یک خلبان به آمریکا می‌رفتیم.

- شما چه قدر منتظر اعزام به آمریکا ماندید؟

- چیز زیادی طول نکشید یک ماه یا بیست روز بود. آن قدر زود نوبت اعزام من اعلام شد که فکر می‌کردند من پارتی دارم. در حالی که من هیچ کس را جز خدا نداشتم. طرف آن جا بود که پنج ماه منتظر اعزام بود. ولی من ظرف یک ماه یا بیست روز کارم درست شد.

- در این زمانی که خلبان شدید پدر یا مادرتان برای دیدارتان می‌آمدند؟

- بله. می‌آمدند و به من سر می‌زدند. البته هر کدام جدا می‌آمدند. روزی هم که می‌خواستیم به آمریکا اعزام بشوم همراه من تا فرودگاه آمدند. اتفاقاً هر کاری کردم همسرم حاضر نشد با بچه‌ها همراه من به آمریکا بیاید. ایشان ایران ماندند چون واقعاً به فکر ساختن زندگی بود. از وقتی که من رفته بودم تا زمانی که برگشتم همه چیز خریده بود. کنار منزل ما فروشگاه هشت طبقه‌ی کوروش بود. هر چیزی که فکر می‌کردید برای زندگی لازم بود بهترین‌های آن را داشت. همسرم با حقوقی که می‌گرفت از همان جا تمام آن چه را که یک زندگی خوب لازم داشت تهیه کرده بود.

- حقوق شما چه قدر بود؟ حقوق و درجه تان زمانی که به آمریکا اعزام شدید  
تغییری نکرد؟

- یادم نیست دقیقاً. آن زمان حدوداً دو هزار تومان بود. من زمانی که به آمریکا رفتم  
درجه گرفتم. وقتی که آمریکا رفتم باز به تعبیر امروزی‌ها دو هزاری من کج بود. چون  
بکوب درس می‌خواندم که به موقع درس را تمام کنم و خلبان بشوم. بچه‌های دیگر  
که می‌آمدند نه تنها با این شتاب و دقت درس نمی‌خواندند، بلکه هزار جور بهانه هم  
می‌آوردند. ولی من می‌گفتم «wash head» و اِش هد می‌زنم. یعنی امروز یک  
امتحان می‌دادم و فردا هم یک امتحان دیگر. یک یا دو روز بیش‌تر طول نمی‌کشید  
که من هر کتاب را بخوانم. ولی بچه‌های دیگر با یک درد کوچک یک هفته مرخصی  
می‌گرفتند. بیمارستان بستری می‌شدند و سر امتحان هزار جور بهانه می‌آوردند.

ما یک نیرویی داشتیم که ایشان فقط دو سال بیمارستان خوابید و معده‌اش را چند  
بار عمل کرد. هر بار یک جای خودش را عمل می‌کرد. این بنده خدا بعد هم خلبان  
شد و با هواپیمای C-130 سقوط کرد و به شهادت رسید.

---

۱- wash head - اصطلاحی در کلاس‌های زبان به معنی سریع تمام کردن دوره است.



من سال هزار و سیصد و پنجاه و پنج همراه آن گروهی که بودیم به پایگاه آموزشی «لاکلند»<sup>۱</sup> در شهر «سن آنتونیو تگزاس» رفتیم. آن جا به محض ورود تراول چک به ما دادند. من برای اولین بار آن جا تراول چک می‌دیدم. تراول چک‌های ما صد دلاری بودند. یکی از آن‌ها را امضاء می‌کردیم و به بانک می‌دادیم و ده تا ده دلاری به ما می‌دادند یا مثلاً بیست عدد پنج دلاری به ما می‌دادند. آن جا کلاس زبان را از نو برای ما برقرار کردند. حالا این جا بود که ما عرب‌ها را می‌دیدیم. این‌ها در پایگاه آموزشی لاکلند که یک پایگاه مقدماتی و بیسیک بود، آموزش‌های ابتدایی نظامی‌گری را طی می‌کردند.

یکی از کارهایی که در شهر سن آن تونینو انجام دادیم گرفتن گواهی نامه‌ی رانندگی آمریکایی بود. این گواهی نامه را که گرفتنش امری ضروری و لازم بود، من در کوتاه‌ترین مدت اخذ کردم.

- در این پایگاه شما برای طی دوره‌ی مقدماتی هواپیمای جنگنده آموزش

می‌دیدید؟

---

۱- پایگاه نیروی هوایی لاکلند- (به انگلیسی: Lackland Air Force Base) واقع در سن آنتونیو در تگزاس از پایگاه‌های بزرگ نیروی هوایی ایالات متحده آمریکاست. این پایگاه بزرگترین مرکز آموزشی نیروی هوایی آمریکا می‌باشد.

- اول در لاکلند تگزاس دوره‌ی زبان را طی می‌کردیم بعد آکادمی و خواندن کتاب-  
های فنی شروع می‌شد. باز از اول باید با هواپیمای یک موتور ه تی-۴۱ پرواز می-  
کردیم. این هواپیمای تی-۴۱ هم در واقع هواپیمای سسنا بود. هواپیماهای سسنا  
ما بال‌شان پایین بود و این‌ها بال‌شان بالا بود. من با این هواپیما یک بار با استاد پرواز  
کردم. بار دوم استاد گفت: «می‌توانی خودت تنها پرواز کنی.» اما من علی‌رغم این، دو  
سه نوبت باز پرواز کردم و بعد برای سولو شدن با این هواپیما پرواز کردم.

- اسم اساتیدتان را در این جا به یاد دارید؟

- بله. یکی از آن‌ها مستر «جیمز» بود. یک دیگرشان هم یک خانم بود که ایشان هم  
استاد خلبان بود ولی اسم‌شان را به خاطر ندارم. باید دفتر آمریکا را ببینم تا اسم  
ایشان را پیدا کنم. بعد از این به دوره‌ی آکادمی رفتیم. در همان لاکلند دوباره دوره‌ی  
زبان را گذرانیدیم. من این دوره را دو یا سه ماهه تمام کردم. آن جا هم اولین کاری که  
می‌کردند این بود که هر کدام از ما را به یک خانواده‌ی آمریکایی معرفی می‌کردند.

این خانواده‌ها یا چیزی از دولت آمریکا گرفته بودند یا داوطلب بودند نمی‌دانم. برای  
این که ما در تعطیلات بیرون برویم و به دام اوباش شهر نیفتیم به ما اسپانسر داده  
بودند. این خانواده‌ها اسپانسر ما شدند.

- اسپانسر شما چه گونه خانواده‌ای بود و چه گونه با شما برخورد می‌کردند؟

- خانواده‌ای که اسپانسر من شده بودند خانواده‌ای بسیار متین و مؤدب بودند. یک دختر و یک پسر داشتند. دخترشان شانزده یا هفده ساله و پسرشان بیست و یک یا بیست و دو ساله بود. ما به خانه‌ی آن‌ها می‌رفتیم. آن‌ها هم زبان محاوره‌ای و هم کلاسیک و هم رسم و رسوم و عادت‌های آن‌جا را به ما یاد می‌دادند. من آن‌جا هم برای خودم یک حد و حدودی را تعریف کردم. نمی‌خواستم رفتار سبکی داشته باشم. ما آن‌جا یک سرپرست ایرانی داشتیم که ما را به فرماندهان آن‌جا معرفی می‌کرد. سرهنگ «تابش‌فرد» رئیس و فرمانده دانشجویان اعزامی به خارج از کشور و مسئول ما بود. به او خبر داده بودند که یک دانشجو به نام کیومرث حیدریان می‌آید که چند مدال جنگی دارد و این آموزش‌ها را دیده است. ایشان هم حساب ویژه و جداگانه‌ای روی من باز کرده بود. ایشان به من گفت: «حیدریان! تعریف تو را زیاد شنیده‌ام. دوست دارم این‌جا هم بدرخشی.» من هم به ایشان قول دادم کارم نقص نداشته باشد.

در همین هنگام برای دوره به پایگاه هوایی «هاندو» که در ده یا پانزده کیلومتری لاکلند بود می‌رفتیم. ولی باز این خانواده‌ها مثل قبل اسپانسر ما بودند. تعطیلات را پیش آن‌ها می‌رفتیم. شب‌ها ما را به سینما می‌بردند. آپرا که می‌رفتیم من برخلاف آن‌ها اصلاً لذت نمی‌بردم. یک شب که برای دیدن آپرا رفته بودیم، بین برنامه یک

تنفس دادند من بیرون آمدم که کمی خوراکی بخرم. اسپانسر من فهمید که من آپرا دوست ندارم از من پرسید: «این برنامه را دوست نداری؟»

من هم گفتم: نه! این خانم چرا همه‌اش جیغ می‌زند و شما چه گونه لذت می‌برید. من از آپرا اصلاً لذت نمی‌برم. ایشان هم از خنده ریشه می‌رفت.

من گفتم: من آهنگ ملایم و آرام دوست دارم. از آن جا مرا به جای دیگری بردند. دیدم آن جا دو نفر دست همدیگر را گرفته‌اند و دارند می‌رقصند. گفتم: این بهتر است. بعد آن جا کمی تفریح کردیم.

### - شهر هاندو کجا بود و چرا باید به آن جا می‌رفتید؟

- پایگاه هاندو کمی دورتر از همان شهر سن آنتونیو و در حاشیه شهر بود. برای پرواز با هواپیمای تی-۴۱ یک موتور با بال‌های کوچک باید به آن جا می‌رفتیم. عرض کردم که این هواپیما مثل سسنا بود. با این تفاوت که هواپیمای سسنا بال‌هایش پایین ولی این هواپیما بال‌هایش بالا بود. دور هواپیما می‌گشتیم و طبق چک لیست در حضور استاد هواپیما را چک می‌کردیم و بعد بالا می‌رفتیم و پرواز می‌کردیم. در هنگام چک استاد هم با ما دور هواپیما می‌چرخید. اول یک دور ایشان می‌چرخید، توضیح می‌داد چک می‌کرد و ما هم یاد می‌گرفتیم. بعد دور دوم از ما می‌خواست که ما انجام بدهیم.

## - این دوره چه قدر طول کشید؟

- این دوره زیاد طول نکشید. شاید حدود دو ماه کلاً طول کشید. بعد از پایگاه هاندو ما را تقسیم کردند و ما را به پایگاه شپارد «شپیرد»<sup>۱</sup> در مرز ایالت «اوکلاهاما»<sup>۲</sup> دادند.

شهر سن آنتونیو از تهران بزرگ‌تر بود. آب و هوایی مثل آب و هوای ایران داشت. چون تگزاس روی همان نصف النهاری قرار داد که ایران هم روی آن واقع شده است، یک بخش‌هایی از آن شبیه ایران است. منتهی چون در کنار دریا هستند، همیشه بارندگی دارند. یک بخش‌هایی از آن هم کویری است. ولی اکثراً سبز و خرم است. دریاچه و رودخانه‌های فراوانی دارند. می‌گفتند خودشان بارش مصنوعی برای آبیاری دشت‌ها در ابرها هم ایجاد می‌کنند.

## - تیمسار! بعد از این مرحله به کجا رفتید؟ چه کسانی با شما هم دوره بودند؟

- از پایگاه هاندو به پایگاه شپارد در شهر «ویچیتا فالز» در مرز اوکلاهاما منتقل شدیم. در این پایگاه دیگر مطمئن بودیم برای حدود یک ماه یا بیشتر ماندگار هستیم و سرنوشت ما بیشتر در این پایگاه مشخص می‌شد. چه کسانی لیاقت و توانایی خلبان

---

۱- پایگاه نیروی هوایی شپیرد - (Sheppard Air Force Base) یک فرودگاه است. این فرودگاه در شهر ویچیتا فالز، تگزاس کشور ایالات متحده آمریکا قرار دارد. این منطقه تحت نظارت ارتش ایتالیا می‌باشد.

۲- اوکلاهاما - (تلفظ /'ouklə'houmə/) ایالتی است که در جنوب مرکزی ایالات متحده قرار دارد.

شکاری شدن را دارند و چه کسانی برای هواپیمایی ترابری سنگین و سبک و یا هلی کوپتر و حتی برکناری از پرواز و انتقال به واحدهای فنی نیروی هوایی، انتخاب می- شدند. در این عکس همان طور که می بینید تعداد سیزده نفر هم کلاسی بودیم و باید بگویم به طرز عجیبی این عکس شرح کاملی از یک دوره ی خلبانی را تا نتیجه نهایی برای نیروی هوایی و وطن ما ایران مشخص می کند.

من یکی یکی اسامی این ها و سرنوشت شان را می نویسم و شما می بینید که تنها یک نفر در پرواز شکاری ماند و در جنگ شرکت کرد و تا آخرین ساعات جنگ و تا پایان جنگ با هواپیمای شکاری با افتخار پرواز کرد و آن یک نفر من بودم. سرنوشت بقیه دقیقاً در شرح اسامی پیدا و مشخص می باشد. به جرأت می گویم هر کس شرح زیر این عکس را به دقت بخواند گویا نصف کتاب را مطالعه کرده است.<sup>۱</sup>

- 
- ۱- شرح این عکس و اسامی هم کلاسی های من در پایگاه هوایی شپارد تگزاس آمریکا:
  - ۱- نفر اول سمت راست ایستاده محمد رزاقی. تمام دوره را طی کرد و در تهران برای هواپیمای اف-۴ انتخاب شد ولی همان اول خدمت استعفا داد و سرانجام در اوایل انقلاب بیرون رفت و شغل آزاد را انتخاب کرد.
  - ۲- نفر دوم سمت راست محمد خوش طینت. تمام دوره را طی کرد و برای ترابری انتخاب شد. سرانجام در هواپیمای ترابری C-130 شهید شد.
  - ۳- نفر سوم سمت راست مهدی ضمیری. تمام دوره را طی کرد و برای اف-۴ انتخاب شد. بعد از انقلاب با یک خانم امریکایی ازدواج کرد. ولی با شروع جنگ استعفا داد و به آمریکا رفت
  - ۴- نفر چهارم کاپیتان آمریکایی.
  - ۵- نفر پنجم پشت همه ایستاده بهرام کاویتی. تمام دوره ها را طی کرد و برای ترابری انتخاب شد و مدتی بعد هم با C-130 پرواز کرد و بعد به خارج رفت و در آمریکا فوت کرد.
  - ۶- نفر ششم یکی مانده به آخر سمت چپ ایستاده نصرالله سعید. تمام دوره ها را طی کرد و با درخواست شخصی بازخرید و به هواپیمایی کشوری رفت ولی بعدها به کار ساخت و ساز ساختمان مشغول شد.
  - ۷- نفر هفتم آخر ایستاده سمت چپ شاهپور خوانساری. تمام دوره ها را طی کرد و برای ترابری انتخاب شد و تا پایان خدمت و حتی بعد از بازنشستگی هم در ترابری مشغول به کار بود.



- ۸- ردیف پایین نیم خیز سمت راست کاظم خطیبی. تمام دوره ها را طی کرد و برای ترابری انتخاب شد. ولی در سانحه هواپیمای ترابری C-130 شهید شد.
- ۹- نفر دوم نشسته سمت راست هوشنگ نامور. تمام دوره‌ها را طی کرد و برای ترابری انتخاب شد ولی با فرار و ربودن هواپیمای ترابری C-130 در عمان فرود آمد و پناهنده شد.
- ۱۰- نفر سوم نشسته کیومرث حیدریان. تمام دوره‌ها را طی کرد و برای شکاری اف-۴ انتخاب شد و تا پایان جنگ و تا پایان خدمت با این هواپیما پرواز کرد و در سانحه هوایی جانباز جنگی شد.
- ۱۱- نفر چهارم نشسته از راست خسرو نیکو فر. تمام دوره‌ها را طی کرد و برای ترابری انتخاب شد و بازنشسته شد.
- ۱۲- نفر نیم خیز در وسط اردلان نبی زاده. تمام دوره‌ها را طی کرد و برای ترابری انتخاب شد و بعد به خارج از کشور رفت.
- ۱۳- نفر آخر نشسته سمت چپ هوشنگ پور رضایی. تمام دوره‌ها را طی کرد و برای ترابری انتخاب شد و به آمریکا رفت.
- ۱۴- از گروه ما نفری که در عکس نیست و عکاس این عکس می‌باشد بهروز روشن پور. تمام دوره‌ها را طی کرد و برای اف-۴ انتخاب شد ولی او هم با نامزد آمریکایش ازدواج کرد. استعفا داد و به آمریکا رفت
- ۱۵- نفر دیگری که در عکس نیست فریبرز سعادت. که تمام دوره‌ها را طی کرد و برای اف-۴ انتخاب شد و آموزش-های قبل از انقلاب را طی کرد ولی بعد از انقلاب فراری شد و به آمریکا رفت.
- ۱۶- نفر بعد که او هم که در عکس نیست سعید فرجادیان. تمام دوره‌ها را طی کرد برای اف-۴ انتخاب شد. اول انقلاب نامزد آمریکایی‌اش را به بوشهر آورد ولی با شروع جنگ استعفا داد و به آمریکا رفت.
- ۱۷- نفر بعدی که در عکس نیست حمید عرب بهمنی. تا دوره کابین جلو اف-۴ هم با من هم کلاسی بود ولی سال ۱۳۶۴ از پایگاه سوم به آمریکا فرار کرد.
- ۱۸- نفر بعد که در عکس نیست بهمن لطفی. در کابین عقب حسن منصوری هواپیمای اف-۴ را به عربستان برد و برگشت و بعد از مسیر دیگری فرار کرد و با خانواده به آمریکا پناهنده شد.

بعد از این پایگاه و این مرحله به شپارد رفتیم. از بچه‌هایی که آن‌جا هم دوره و هم کلاس من بودند، یکی «بهرام کاویتی»، «نصرالله سعید» و «مهدی ضمیری» بودند. «بهرروز روشن پور» که کرمانشاهی بود و برادرش «حسن روشن پور» که کابین عقب بود. خدا رحمت‌شان کند. بهروز که خلبان بود در آمریکا با یک دختر آمریکایی نامزد کرد او را هم به ایران آورد و بعد استعفا داد و به آمریکا رفتند. مهدی ضمیری، سعید فرجادیان استعفا دادند، فریبرز سعادت فرار کرد و پناهنده شد و به آمریکا رفت. «هوشنگ نامور»، «محمد خوش طینت» و «کاظم خطیبی» هم کلاسی و هم دوره-ای‌های من بودند. هوشنگ نامور، با یک هواپیما C-130 به کشور عمان رفت و در آن‌جا ماند و برنگشت.

خوش طینت و خطیبی هم با هواپیمای ترابری شهید شدند.

چند نفر همسر آمریکایی اختیار کردند و رفتند. چند نفر استعفا دادند. چند نفر به هواپیمای ترابری رفتند. یک نفر هم اخراج شد.

- این خلبان‌های جنگنده چرا به خلبانی هواپیماهای ترابری می‌پیوستند؟

- بعضی‌های‌شان توانایی ماندن در هواپیمای شکاری را نداشتند. تشخیص استادان ما این بود که این‌ها به هواپیماهای ترابری بروند و به کلاس پروازی آن‌ها بپیوندند.



یکی، دو نفر هم پارتی بازی کردند که درگیر جنگ و مسائل آن نشوند. به همین خاطر به هواپیمای مسافری و خارجی رفتند.

در پایگاه شپارد من ۱۷۰ ساعت با هواپیمای تی-۳۷ پرواز کردم و نشان خلبانی را دریافت کردم. همین‌طور کاپ قهرمانی را به دستم دادند که عکس آن در زیر نشان داده می‌شود. متعاقب این فارغ التحصیلی، ما را تقسیم و من به پایگاه لافلین در شهر دل ریو در مرز مکزیک منتقل شدم.



- شما چرا در کلاس هواپیمای جنگنده و شکاری ماندید؟

- من عشقم هواپیمای جنگنده و شکاری بود. من از اول هم دنبال خلبانی هواپیمای جنگنده و شکاری بودم. یک خاطره در این باره بگویم بد نیست. وقتی در آمریکا بین دانشجویان شش کشور شاگرد اول شدم خدمت سرهنگ تابش فرد رفتم و به ایشان

گفتم: جناب سرهنگ! می‌شود سفارش کنید که وقتی من به ایران رفتم مرا در کلاس هواپیمای اف-۴ بگذارند؟

جناب سرهنگ تابش فرد گفت: «بله می‌شود.» اما به جناب سرهنگ «پزشکی» که آن‌جا بودند گفت: «جناب سرهنگ! شما به ایشان یک نصیحت بفرمائید.»

جناب سرهنگ پزشکی گفت: «پسر! می‌شود این کار را انجام داد. ولی به این موهای سفید من نگاه کن. این‌ها را تجربه سفید کرده است. من می‌گویم خودت سرنوشت خودت را تعیین نکن. بگذار سرنوشت تقدیر تو را معلوم کند. بین سرنوشتت چیست و تقدیر چه چیزی را برای تو تعیین می‌کند، آن را بپذیر.»

من هم گفتم: فرمایش شما منطقی است و همین کار را انجام می‌دهم. اتفاقاً وقتی به ایران برگشتیم و خودمان را معرفی کردیم، چند روز بعد در پایگاه یکم شکاری مهرآباد کلاس برای ما گذاشتند و بعد یک روز همه‌ی ما را پای هواپیمای اف-۴ بردند. هرکدام قد بلند بودند و پای‌شان به پدال می‌رسید جدا کردند و بقیه را برای اف-۵ انتخاب کردند. به این وسیله دقیقاً برابر پیش بینی جناب سرهنگ پزشکی سرنوشت باز هم مرا برای فانتوم انتخاب کرد و تا آخرین ساعت خدمت و پرواز حتی بعد از سقوط و سانحه کوچکترین ذره‌ای از عشق و علاقه‌ی من به این پرنده آهنین بال کم نشد و هنوز هم با دیدنش دلم پر می‌کشد.

## - در پایگاه شپارد با فانتوم پرواز کردید؟

- خیر! پایگاه آموزشی هواپیمای جنگی ندارد. آن جا با هواپیمای تی-۳۷ پریدم. آن-جا چون شاگرد اول شدم به من گفتند: «چون شاگرد اول شده‌ای این جا بمان. تو را با هواپیمای تی-۳۸ می‌پرانیم. همین جا نگه می‌داریم و استاد خلبان می‌شوی.»

من گفتم: من دوست دارم به بخش ناسا و فضاپیمایی بروم.

آن‌ها گفتند: «می‌توانیم تو را به سازمان فضایی ناسا معرفی کنیم. چون آن‌ها نیروهای مورد نیازشان را از ما می‌گیرند.»

من گفتم: باشد ولی الان نمی‌خواهم با این درجه‌ی ستوانی بروم. من می‌خواهم به ایران برگردم و با درجه‌ی بالاتری برای این کار به آمریکا بیایم.

آن‌ها گفتند: «ما اجازه‌ی تو را از شاه ایران می‌گیریم. نمی‌خواهد فراری یا پناهنده شوی. ما این کار را قانونی و با اجازه‌ی رسمی انجام می‌دهیم.»

من گفتم: بنا به چند دلیل باید بروم. اول این که همسر و بچه‌هایم آن جا هستند. دوم این که می‌خواهم در وطن خودم پرواز کنم. سوم این که می‌خواهم وقتی به این جا می‌آیم با درجه‌ی ارشد سرگرد یا سرهنگ این جا باشم.

آن‌ها گفتند: «این ایده خوبی است اما ما می‌توانیم تمام این کارها را برای انجام بدهیم.»

یک روز به من گفتند: «تو گفته بودی که ناسا را دوست داری. واقعاً همین طور است؟ می‌خواهی برای بازدید به آن‌جا بروی؟»

من هم گفتم: بله. خیلی دوست دارم آن‌جا را ببینم.

آن‌ها گفتند: «ما برای تمام بچه‌های شاگرد اول خلبانی یک بازدید می‌گذاریم. از این پایگاه شما، یک نفر دیگر و یک نفر آلمانی هم هست. از پایگاه‌های دیگر هم شاگرد اول‌های‌شان می‌آیند. همه در نیویورک جمع می‌شوید و از آن‌جا به سازمان ناسا می‌روید و همه جا را بازدید می‌کنید و می‌بینید.»

خلاصه ما را فرستادند. سرهنگ تابش فرد که مسئول ما بود با یک سرهنگ آمریکایی صحبت کرده بود. ما که به آن‌جا رسیدیم دیدیم یک سروان ایرانی هم پیش این جناب سرهنگ است. وقتی مدال‌های آویزان روی لباسم را دید گفت: «ایشان آقای حیدریان است.»

- اسم آن سروان ایرانی را به خاطر دارید؟ شما را چه‌طور به سرهنگ آمریکایی معرفی کرد؟

- جناب سروان «بیضاوی» بودند. آن جناب سرهنگ آمریکایی گفت: «در این گروه ایشان از همه ارشدتر است. هم قدیمی است و خدمت کرده است هم عضو کماندوهای نیروی هوایی است.»

در را که باز کردند دیدم ده، پانزده نفر ایرانی دیگر هم آن جا هستند. هفت یا هشت نفر هم آلمانی و ژاپنی و چند نفر هم عرب آن جا بودند. وقتی به آن جا رفتیم و همه جمع شدیم به من گفتند: «سینیورا! شما ارشد گروه هستید. هر جا قرار باشد برویم به شما می‌گوئیم و شما به این بچه‌ها اعلام کنید.» به بچه‌ها هم گفتند: «خواهش می‌کنیم هر چه ایشان گفتند انجام بدهید.»

به این ترتیب آن جا هم ارشد گروه شدم. من به گروه نگاهی کردم و دیدم یکی از ایرانی‌ها قیافه‌اش نشان می‌دهد که شخصیت منفی دارد. در همان نگاه اول به دلم نشست و از او خوشم نیامد. ایشان هم خلبان بود. بعد از این که راه افتادیم گفت: «سلام همشهری!»

گفتم: مگر تو کرمانشاهی هستی؟

ایشان گفت: «نه همدانی هستم. ولی ما همسایه که هستیم.»

من هم گفتم: بله همین‌طور است. انشالله که موفق باشید.

ایشان گفت: «حالا یک روز با هم هستیم. آن قدر سخت نگیر.»

من گفتم: کاری نکرده‌ام. چه کار کنم؟ چه سختی؟

- تیمسار! ایشان از کدام پایگاه آمده بودند؟ چرا از ایشان خوش تان نیامد؟

اسم ایشان را به خاطر دارید؟

- ایشان از پایگاهی از «می سی سی پی» آمده بود. الکی می‌خندید. طوری که حرف می‌زد معلوم بود فرهنگ و تربیت هم ندارد. اسم‌شان را به خاطر دارم، ولی نمی‌خواهم بیان کنم. خاطره‌ای از ایشان بیان می‌کنم که واقعاً برای همه‌ی ما درس عبرت شد.

به ما گفتند به فلان جا بروید. الان ماشین دنبال تان می‌آید و شما را با یک راهنما به ناسا می‌برد. ما به آن مکان رفتیم و سوار ماشینی شدیم که برای ما تدارک دیده بودند.

آن جا یک دختر واقعاً زیبای گیسو بلند، مرتب و با شخصیت به عنوان راهنمای تور، سوار ماشین ما شد. از قبل به ما گفته بودند درست رفتار کنیم. نوشیدنی خاصی و مشخصاً مشروب نخوریم و حرکت نادرستی هم انجام ندهیم که به کسی بربخورد.

این خانم به محض این که سوار شد با روی خوش و با ادب خوش آمد گفت و با همه دست داد. تا به این همکار همدانی ما رسید. با او که دست داد این آقا دستش را ول نمی‌کرد و هی تکان می‌داد. او هم با ادب می‌گفت: «متشکرم، متشکرم». بلکه

دستش را رها کند. آخر سر من یک چشم غره به او رفتم و گفتم: دستش را ول کن. کتفش را کندی. به هر حال دستش را ول کرد.

وقتی به جایی که باید می‌رفتیم رسیدیم از ما پذیرایی کردند. نوشابه، آب، تنقلات و مشروب آوردند. جناب سروان بیضاوی همان سروانی که عرض کردم کنار سرهنگ آمریکایی بود، به من گفت: «جناب حیدریان! به بچه‌ها بگو مشروب نخورند. ممکن است حرکت زشتی از آن‌ها سر بزند.»

من به بچه‌ها همین را گفتم و خودم یک نوشابه‌ی کوکاکولا برداشتم. اما این پسر یک آبجو برداشت و تند و تند آن را خورد و قطره‌ی آخرش را هم داخل دهانش چکاند.

من می‌دانستم چون شکمش خالی‌ست الان همان ده، دوازده درصد الکل هم کار دستش می‌دهد. اتفاقاً همین طور هم شد.

جلوتر رفتیم جایی را به ما نشان دادند که «سفینه آپولو» آن جا بود. از سفینه‌ی آپولو بازدید کردیم و بعد جلوتر رفتیم و از سنگی که از کره‌ی ماه آورده بودند بازدید کردیم. این سنگی را که از کره ماه آورده بودند به یک میز پیچ کرده بودند. ما سنگ را دیدیم و به آن هم دست زدیم. ظاهراً هیچ تفاوتی هم با سنگ‌های روی کره زمین نداشت.

باز هم این راهنمای تور ما، همین دختر آمریکایی آمد. این پسر همدانی همکار ما به او گفت: «ممکن است من شماره‌ی شما را داشته باشم؟»

این خانم با شخصیت بسیار مودبانه به او گفت: «نه آقا!»

ما باز سوار اتوبوس شدیم. این خانم هم آمد و نشست. این همکار همدانی ما دست به موهای این خانم می‌کشید. من دوباره به او چشم غره رفتم که این کار را نکن. ولی باز هم ول کن ماجرا نبود. من تحمل نکردم. صندلی جلو نشسته بودم. روی شانه این همکارمان زدم و گفتم: فلانی یک بار دیگر حرکت نابجایی بکنی تمام دندان‌هایت را در حلق می‌ریزم. الان مودبانه به تو تذکر دادم. شخصیت داشته باش.

ایشان گفت: «ای بابا! انگار خدای ما هستی تو چه کار داری؟»

من گفتم: ببین! رفتارت را گزارش می‌دهم و این جا هم حسابی کتکت می‌زنم. حالا تازه از اتوبوس پیاده شده بودیم و بحث‌مان ادامه داشت. اما این آقا مگر از رو می‌رفت. دوباره به این خانم گفت: «اشکالی دارد که شماره تلفنت را به من نمی‌دهی؟»

این خانم باز با کمال ادب و احترام گفت: «من نامزد دارم. چرا باید شماره‌ام را به کس دیگری بدهم.»

دیگر این جا تحملم تمام شد و از کوره در رفتم. رفتم زدم توی شکمش و گفتم: کثافت آشغال! الان زنگ می‌زنم جناب سروان بیضاوی بیاید تو را برگرداند. جنبه



نداری چرا مشروب می خوری. یک قوطی آبجو خوردی داری گند می زنی، اگر تکیلای مکزیکی می خوردی چه کار می کردی؟

ما نمی دانستیم تمام این رفتارهای ما را دوربین آن جا ضبط می کند. از این مکان هم بازدید کردیم و ما را داخل پست فرماندهی یعنی جایی که کره‌ی ما و سفینه‌ها را رصد و نظارت می کنند بردند و آرام آرام توضیحاتی را به ما دادند و بعد می پرسیدند سوالی ندارید. کسی چیزی می خواهد بخورد؟ بعد با یک اشاره میز چرخدار پذیرایی را آوردند. همه جور وسایل پذیرایی بود. بیسکویت، شکلات، میوه، مشروب، نوشابه و آب.

من دیدم این پسر همکارمان دوباره دست برد مشروب بردارد. من نگاهش کردم، به ناچار دستش را کشید و بر نداشت. ما بالاتر رفتیم. دستگاه‌ها را روشن کردند. دیدیم دور تا دور این سالن مانیتور است. آن جا کره‌ی زمین را به ما نشان دادند و گفتند خوب نگاه کنید. بعد از میان تمام این بازدید کنندگان به آن همکار همدانی ما اشاره کردند و گفتند: « شما اهل کجا هستید؟ »

ما هم نمی دانستیم چرا از او می پرسند. به او گفتند: « می خواهی شهرت را به تو نشان بدهیم؟ »

ایشان هم با شوق و ذوق گفت: « بله. من همدانی هستم. »

آن شخص دوباره پرسید: «همدان؟»

ایشان هم گفت: بله. بله.

همان آقا دوربین را روی کره‌ی زمین زوم کرد. بعد روی دریای عمان آمد. روی خلیج فارس آمد. بعد روی ایران، روی دریای مازندران و همین‌طور تکه تکه جلو رفت. به جاده‌ی اسدآباد و کوه الوند رسید و آن را نشان داد. بعد روی شهر همدان و میدانی در همدان که شش خیابان به آن باز می‌شد رفت. روی آن خیابان دوربین را نگه داشتند و به این همکار ما گفتند: «خانه‌ات کجاست؟»

ایشان هم با اشتیاق گفت: «همین جا.»

آن‌ها هم دوربین را چرخاندند. تصویرها خیلی دقیق بودند. همین‌طور که می‌رفت دیوار، کوچه و حتی تاکسی‌های قرمز داخل خیابان و کوچه‌ها را هم نشان می‌داد. از این همکار ما پرسیدند: «آدرس دقیق خانه‌ات را می‌گویی؟»

این همکار ما با هیجان گفت: «بله. بله.» و با اشاره‌ی ست سمت آدرس را نشان داد. دوربین هم روی همان مکان چرخید. حتی تابلوی کوچه را نشان داد. کوچه حاج نمی‌دانم چه بود، دقیق یادم نیست. او هم با اشتیاق زیادی گفت: «همین جاست. همین جاست.»

به این همکار ما گفتند: «می‌خواهی مادرت را به تو نشان بدهیم.»

ایشان هم با همان اشتیاق سابق گفت: «بله. بله.»

ولی آن‌ها یک‌مرتبه دوربین را خاموش کردند. آن همکار ما گفت: «چرا خاموش کردید؟»

آن‌ها گفتند: «بخشید! چند سال پیش یک خانم از همکاران ما این‌جا دستگاه را روشن کرد و همسرش را در کشور کره در کنار خانم دیگری دید. حالش خیلی بد شد. ترسیدیم تو هم مادرت را بعد از سال‌ها دوری ببینی حالت بد بشود.»

من به این همکاران گفتم: خوردی! همین را می‌خواستی؟ میان این همه دانشجوی خلبانی از کشورهای مختلف چرا باید این را به تو بگویند. نفهم! با این حرکات و رفتارهای آبروی همه ما را بردی.

از آن‌جا بیرون آمدیم. این خانم هم آمد که خداحافظی بکند. دست داد و من گفتم: من خیلی متأسفم. همه‌ی ایرانی‌ها این‌طور نیستند.

آن خانم گفت: «می‌دانم. تو یک جنتمن واقعی هستی.»

من باز به این خانم گفتم: متأسفم خانم. ایشان هم شاید چیزی نوشیده که این‌طور رفتار کردند.

این خانم گفت: «همان طور که گفتم شما یک جنتمن هستید من متوجه شدم که شما چند بار به ایشان تذکر دادید.»

قصدم از تعریف خاطره‌ی بازدید آن روز این بود که بگویم این صحنه‌های ماهواره را ما حدود چهل و چهار یا چهل و پنج سال پیش دیدیم. چیزی که الان برایم شگفتی آور است این نکته است که الان با ماهواره‌های پیشرفته چه قدر دقیق تر همه جا را بررسی می‌کنند. گرچه حالا همین گوگل هم همه چیز را نشان می‌دهد اما آن روزها واقعاً حیرت‌انگیز بود.

در پایگاه لافلین شهر دلریو در بدو ورود چون همه‌ی ما افسر و ستوان دوم خلبان بودیم و نشان خلبانی به سینه داشتیم احترام و برتری خاصی داشتیم. اول برای‌مان مراسم معارفه و خوش آمد گویی برگزار کردند. برای هرکدام از ما یک آپارتمان کامل با کلیه‌ی امکانات در نظر گرفته بودند. همین طور مستخدمین خانمی هم بودند که کار نظافت و تعویض ملافه و شستشوی لباس‌ها را به عهده داشتند. بعد از شستشو با یک چیدمان بسیار مرتب آن‌ها را داخل کمدها می‌گذاشتند.

فروشگاه پایگاه دولتی بود و به قول ما ایرانی‌ها قیمت‌ها تعاونی و بسیار ارزان تر از شهر بود چیزی در حد نصف قیمت شهر. به همین خاطر ما هم خرید هفتگی انجام می‌دادیم. من برای خودم ۳۱ دست لباس زیر خریده بودم و هر روز عوض می‌کردم و رخت چرک‌ها را داخل سطلی که نزدیک کمد بود می‌انداختم. هر هفته یا همان روز

نظافتچی آن‌ها را داخل ماشین لباسشویی ریخته، بعد از خشک کردن آن‌ها را مرتب دوباره داخل کمد و کشوها می‌گذاشت.

در همان روزهای اول ورود ما به پایگاه، در یک سالن فیلم کاملی از تمام پایگاه و شهر لافلین برای ما پخش کردند و بعد با یک دستگاه اتوبوس، تور گشت معرفی اماکن را گذاشتند و همه جا را نشان دادند. حتی جاهای ممنوعه و خطرناک را که احتمال درگیری با اراذل و اوباش وجود داشت. چون این شهر هم جوار با شهر بوی-تاون مکزیکی بود و با این‌که ممنوع بود ولی چون عبور آزاد بود فقط با پرداخت یک سکه می‌رفتیم. در یکی از همین گردش‌ها یک کلت کمری از یک مرد مکزیکی خریدم و برای روز مبادا برداشتم. چرا که شنیده بودم یک دانشجوی خلبانی اهل مشهد را با تیر زده بودند و تا آخر عمرش ویلچر نشین شد و فکر می‌کنم الان در مشهد نانوایی دارد.

این اسلحه را پشت کمر بندم جاساز کرده بودم و همیشه همراهم بود. تا این‌که یک شب خیلی به دردمان خورد.

یکی از شب‌ها اواخر شب وارد یک کاباره شدم که کم‌تر ایرانی به آن جا می‌آمد. در آن جا با کمال تعجب یکی از دوستانم را به اسم فریبرز سعادت دیدم. وحشت زده کنارم آمد و با دیدن من خوشحال شد. وقتی جلو آمد گفت: «کیومرث! من را نجات بده و از این جا ببر.»

گفتم؛ چرا؟ مگه چه شده؟

فریبرز گفت: «آن چهار نفر سیاه پوست تهدیدم کرده‌اند.» همین چند کلمه که با من به فارسی صحبت کرد یکی از سیاه پوست‌های گنده و نافرمان به طرف من آمد و گفت: «هی کابوی! تو هم کارت تمومه.»

من چون کلاه کابویی آمریکایی سرم بود کابوی صدایم کرد. من دیدم ناخواسته قاطی شدم و واقعاً در خطر هستیم. خوشبختانه یک چاقو هم در جیب داشتم. به آرامی به فریبرز گفتم: نباید با این‌ها درگیر شویم آدم‌های خطرناکی هستند. تو ماشین داری؟

گفت: «نه! با ماشین دوست دخترم آمده‌ام که سر همان هم با من دعوا دارند.»

آن دختر هم جلو آمد و گفت: «زود باید از این‌جا بروید. من به بهانه‌ی دستشویی می‌روم بیرون و ماشین را روشن می‌کنم شما هم بیایید.»

من گفتم: خانم تو برو سوار ماشین خودت بشو من فریبرز را با ماشین خودم می‌آورم. وقتی او رفت من به فریبرز گفتم: تو آماده باش تا من ماشین را روشن کنم و جلو در کاباره بیاورم. آن وقت تو فوراً سوار شو تا فرار کنیم. با رفتن من آن‌ها هم آماده شدند ولی حرکتی نکردند. من هم ماشین را روشن کردم و در سمت شاگرد را هم برای فریبرز باز گذاشتم. در یک لحظه فریبرز داخل ماشین پرید و ما حرکت کردیم. اما آن چهار نفر هم پشت سر ما به سرعت بیرون آمدند و به طرف ماشین خودشان رفتند.

من با سرعت به حرکت ادامه دادم در حالی که آن‌ها هم ما را تعقیب می‌کردند. من دو خیابان را توانستم فرار کنم ولی در چهار راه سومی از جلوی من درآمدند. معلوم شد بلوک را دور زده بودند و از طرف مقابل جلوی ما سبز شدند. دیگر راه گریزی نبود. گفتم؛ فریبرز من یک اسلحه پشت کمر بندم دارم اگر لازم شد از آن استفاده می‌کنیم. ولی نباید دست به کار خطرناک بزنیم. تا ما به خودمان آمدیم به چشم بر هم زدنی آن‌ها از ماشین پیاده شدند و راه را بر ما بستند. همان نفر سیاه پوست که مرا تهدید کرده بود گفت: «کابوی! نگفتم کارت تمومه.» زنجیر کلفتی دور دستش پیچیده بود و آن سر آزادش را روی زمین می‌کشید. به من نزدیک شد و با دست دیگرش یقه‌ی مرا گرفت. تا سه نفر دیگر حرکت کردند و جلو آمدند دیدم فریبرز اسلحه را کشید و فریاد زد: «تکان نخورید.»

آن سه نفر فوراً پا به فرار گذاشتند و نفری که یقه‌ی مرا گرفته بود با نیش چاقوی من که رانش را زخمی کرده بودم زنجیر را انداخت و فریاد زنان و با خونریزی شدید از ما دور و سوار ماشینش شد. من و فریبرز فوراً پریدیم داخل ماشین و با سرعت به پایگاه برگشتیم و از آن مهلکه جان سالم به در بردیم.

من اسلحه را پنهان کردم و چند روزی خبری نبود. ولی روز چهارم سر کلاس نشسته بودیم که یک کلانتر پلیس در اتاق را زد. معلم بیرون رفت و چیزی نگذشت که به

همراه کلانتر و سروان بیضاوی به کلاس برگشت و گفت: «همه لطفاً از کلاس خارج بشوید غیر از ستوان حیدریان.»

آن دو نفر آمدند و کنار من ایستادند و سروان بیضاوی گفت: «کیومرث! تو در ماشینت اسلحه داری؟»

من گفتم: سروان دارم ولی پنهانش کردم و در ماشین چیزی ندارم.

گفت: «بیا همراه من تا پای ماشین برویم.» آن دو نفر هم چند متر آن طرفتر همان‌طور ایستاده بودند.

بیضاوی دوباره پرسید: «مطمئنی اسلحه‌ای در ماشین نیست؟ چون این‌ها می‌گویند سعادت از کمر تو درآورده است؟»

گفتم: بله! ولی مجبور بودیم. چون می‌خواستند ما را بکشند.

بیضاوی همان‌طور که با من صحبت می‌کرد داخل داشبورد ماشین و زیر صندلی را گشت و رفت برای آن‌ها توضیح داد و گفت: «ایشان می‌گویند آن یک اسلحه‌ی پلاستیکی بوده که آن را دور انداخته است. فقط برای ترساندن مهاجمین بوده است.»



به همین سادگی قضیه فیصله پیدا کرد و من مدتی اسلحه را پنهان کردم و تا چند وقت هم از پایگاه به آن طرف شهر نرفتم.

همان طور که گفتم فروشگاه پایگاه بسیار ارزان بود و فراوانی و تنوع در اقلام مختلف از پوشاک تا وسایل منزل، خوراکی، میوه، وسایل شکار و تفریح داشت. ما هم هفتگی خرید می کردیم. چون در طول هفته از غذای باشگاه خلبانها و کافه‌ی موجود در خط پرواز استفاده می کردیم و مجانی بود ولی تعطیلات را از سر تنبلی دیگر به باشگاه نمی رفتیم و اکثر روزهای شنبه و یکشنبه را با پختن غذاهای ایرانی سر می کردیم. به خصوص آبگوشت، قرمه سبزی و چلوکباب ایرانی. به همین دلیل خرید هفتگی مفصلی داشتیم. همه چیز می خریدیم و یخچال برای یک هفته پر بود.

اما خاطره‌ی جالبی از این خریدها دارم. یک روز که خریدم تمام شد و سبد مخصوص فروشگاه را پر کرده بودم و پای صندوق بردم، دیدم پسر بچه‌ای با موهای بلند و خوشتیپ ایستاده و منتظر رسیدن من است. به محض پرداخت من و پرشدن پاکت‌ها و کیسه‌های خرید، جلو آمد و گفت: «آقا! اجازه می‌دهید من تا پای ماشین بیاورم؟»

دیدم بچه‌ی بسیار مودب و با نزاکتی است. گفتم: ببر عزیزم.

او با خوشحالی کالسکه را فوراً تا پای ماشین آورد. وقتی در صندوق را باز کردم آن‌ها را مرتب داخل ماشین چید و گفت: «بفرمائید.»

من دست در جیبم کردم دیدم پول خرد ندارم. یک اسکناس یک دلاری به او دادم. تشکر کرد و چند تایی سکه از جیبش درآورد که بقیه‌ی پول را به من برگرداند. ولی من به او گفتم؛ نمی‌خواهد مال خودت.

پسرک گفت: «خیلی ممنونم. ولی یک دلار خیلی زیاد است.»

من گفتم؛ اشکال ندارد تو پسر خوبی هستی و خداحافظی کردم و رفتم. پسرک هم کالسکه را کشید و با خوشحالی به سمت فروشگاه دوید.

این ماجرا گذشت تا هفته‌ی دیگر باز من و خرید و فروشگاه و همان پسر بچه‌ی مودب. این بار وقتی با کالسکه در صف پرداخت صندوق ایستاده بودم پسرک را دیدم. هر کدام از مشتری‌ها که خریدشان تمام می‌شد پسر بچه‌ی دیگری جلو می‌آمد. ولی آن پسر بچه کناری ایستاده بود و منتظر من بود و بار کسی دیگری را نمی‌برد. باز هم نوبت من جلو آمد و طبق معمول قبلی کالسه‌ی پر شده از خرید مرا تا پای ماشین آورد و من باز هم مثل قبل یک دلار به او دادم. این ماجرا بیش از ۱۰ بار اتفاق افتاد و من و استیو حالا دیگر دوست شده بودیم. او مرا کاپیتان صدا می‌کرد و من او را استیو صدا می‌کردم. بقیه‌ی درسی را که از استیو آموختم در دنباله‌ی مطالبم به عرض تان می‌رسانم.

آنجا مراحل به خوبی پیش می‌رفت و مرحله به مرحله از پروازهای آموزشی ابتدایی با تی-۳۸ تا پرواز جلو رفتیم. ابتدا تمرین نشستن و بلند شدن و انجام مانورهای آکروباتیک و بعد مراحل درگیری هوایی و رهگیری و پروازهای جمع یا فرمیشن « formation»<sup>۱</sup> بال به بال دسته جمعی و بعد پروازهای شب شروع شد. انجام پروازهای شب و مانورهای مخصوص، مثل بلند شدن و نشستن در شب و انجام پروازهای کدر در دستور کار بود. پرواز کدر به این صورت بود که کابین خلبان جلو را کاملاً با پارچه برزنتی مسدود می‌کردند و خلبان هیچ دیدی به بیرون نداشت. فقط سمت معلم از کابین عقب باز بود و او دید داشت. سپس پروازهای کراس کانتری یعنی از شهری به شهر دیگر و فرود در دریا و در پایگاه‌های دیگر را باید انجام می‌دادیم.

یک روز پرواز مستقل و تک نفره‌ای به من داده شد و به منطقه رفتیم و در آنجا مقداری آکروبات بازی کردم و به قول بچه‌ها پشتک و وارو زدم و برگشتم که تمرین نشستن و بلند شدن مستقل را انجام بدهم. غیر از برج مراقبت، یک معلم خلبان و یک دانشجو در برج کوچکی به اسم کاروان در کنار باند مستقر می‌شدند که این خلبان مراقب کارهای خلبانان هنگام بلند شدن و نشستن است. آن نفر دانشجو با دوربین زیر شکم هواپیما را نگاه می‌کند که چرخ‌ها به حالت کامل باز باشند. قفل، چراغ‌ها و فلپ‌ها را کنترل می‌کند و معلم خلبان هم مراقب پرواز خلبان است.

---

۱- formation - پرواز جمعی چند هواپیما به صورت منظم.

وقتی وارد دور ترافیک شدم دو فروند هواپیمای دیگر هم مشغول نشستن و بلند شدن بودند. یکی از آن‌ها با معلم بود و آن یکی هم مثل من سولو و مستقل بود. دور ترافیک به من خوش گذشت و چند بار نشستن و بلند شدن را انجام دادم و اصلاً حواسم به میزان بنزین نبود. بار آخر موقع بلند شدن دیدم حالت هواپیما تغییر کرد و صدا دار شد. وقتی به آلات دقیقه نگاه کردم و هم زمان به طرف ضلع آخر گردش کردم که دوباره برای نشستن بیایم متوجه شدم عقربه‌ی موتور چپ دارد به طرف صفر برمی‌گردد و دور موتور کم می‌شود. تازه متوجه شدم موتور چپم خاموش شده است. وقتی در ضلع آخر قرار گرفتم اعلام «emergency» کردم و گفتم موتور چپم خاموش شده است. معلم خلبان کاروان گفت: «برو و در جهت فرود مستقیم بیا بنشین. برای این امر باید به خارج از پایگاه بروی و به صورت ورود مستقیم به سمت باند برای فرود بیایی.»

ولی من دیدم چراغ بنزین روشن شده است. فوراً گفتم: نه قربان از همین جا می‌آیم. برای فرود و گردش آخر را با باز کردن چرخ شروع کردم. حالا با یک موتور بودم. درست وقتی چرخ هواپیما با باند تماس گرفت یکباره دیدم همه جا ساکت شد. تا شروع به بازدید آلات دقیقه کردم دیدم همه چیز خاموش شد. همین‌طور که خیره به دستگاه شده بودم ناگهان دیدم دارم به انتهای باند می‌رسم. به سرعت روی ترمزها پریدم و به شدت ترمز کردم. چون هنوز متوقف نشده بودم به خروجی آخر باند

رسیدم با همان سرعت وارد خروجی شدم و باز هم ترمز کردم. بالاخره هواپیما ایستاد و کاناپی را باز کردم و شروع به انجام چک لیست کردم. بعد از فرود دیدم دو نفر از پرسنل آتش نشانی شلنگ به دست به طرفم می‌آیند و داد می‌زنند: «که بیا بیرون. فرار کن. بیا بیرون. فرار کن.»

یکی از آن‌ها نردبان را گذاشت و خودش عقب رفت. آتش نشان که جلو آمد من بیرون پریدم و دیدم که از هر سه چرخ هواپیما دود بلند شده و در حال سوختن است. از بس لنت‌ها داغ و ذوب شده بودن لاستیک‌ها را می‌سوزاند.

فردای آن روز در جلسه‌ی ایمنی پایگاه صحبت می‌کردند که اگر حرف معلم خلبان کاروان را گوش کرده بودم یک مایل آن طرف‌تر سقوط کرده، کشته شده بودم. این‌جا بود که با توجه به تجربه‌ی کم پروازی از این‌که خودم عاقلانه تصمیم گرفته بودم و دقیقاً طبق اولین قانون **emergency** که می‌گوید: «وضعیت را تشخیص و عمل صحیح را انجام بده.» از من تشویق به عمل آمد و به قول خودشان «ول‌دان» گرفتم.

اما وقتی از من پرسیدند مطمئن هستی که مقدار بنزین را اعلام کرده‌ای گرچه من گفتم بله واقعاً مطمئن نبودم. در حالی که نوار مکالمات را گوش کرده بودند و می‌دانستند ولی این نکته را به روی من نیاوردند. فقط گفتند با توجه به تجربه‌ی کم بسیار عالی عمل کرده‌ام. ولی آن معلم خلبان بایستی اول مقدار بنزین تو را می‌-

---

۱- well done - عبارتی‌ست برای تشویق خوب انجام دادن کاری.

پرسید و بعد تو را دعوت به فرود مستقیم می‌کرد. که اگر رفته بودم جانم را از دست داده بودم و یک هواپیمای آمریکایی را هم نابود می‌کردم. بعداً کاملاً مشخص شد که من با هر دو موتور خاموش فرود آمده‌ام.

در همین دوره تی-۳۸ دیگر خودم را خلبان شکاری حساب می‌کردم و خدا را شاکر بودم که به آرزویم رسیده‌ام. حالا دیگر هوس خرید ماشین شیک و نو کردم. چون تا آن زمان ماشین‌هایی که خریده بودم همه دست دوم بود. به همین منظور هزار دلار پس اندازم را از بانک گرفتم که برای خرید ماشین اقساطی هزار دلاری به نمایندگی جنرال موتور بروم. هزار دلارم را به صورتی گرفتم که ۹۰ تا ده دلاری و یک صد دلاری بود. همه را در جیبم گذاشتم. البته با احتیاط. چون هیچ کس در آمریکا پول نقد حمل نمی‌کرد. حتی تاکسی‌ها هم هر چند سرویس که می‌رفتند پولش را به بانک تحویل می‌دادند.

من تصمیم گرفتم به شهر بروم. با ماشین دوستم خسرو راه افتادم. نمایندگی شهر دل ریو از ما دعوت کرده بود که فردا از نمایشگاه‌شان که در محل دیگری بود دیدن کنیم. در راه برگشت به پایگاه خسرو گفت: « برویم کمی بیلبارد بازی کنیم.»

وارد یک بار در مسیر پایگاه شدیم. خسرو فوراً رفت و یک ۲۵ سنتی روی میز بیلبارد برای نوبت گذاشت. البته نوبت به این صورت بود که دو نفر که در حال بازی بودند نفر سوم که وارد می‌شد پول را کنار جعبه توپ‌های بیلبارد می‌گذاشت. با گذاشتن

سکه و فشار دادن دکمه توپ‌ها از مخزن زیر میز خارج می‌شد و کنار میز جمع می‌شدند یک نفر آن‌ها را داخل چوب سه گوش مثلثی می‌چید و قالب بندی می‌کرد بعد چوب را برمی‌داشت تا نفر برنده که به جا مانده بود با چوب خودش آن‌ها را با ضربه محکم پخش می‌کرد و بازی شروع می‌شد. خسرو پیش من ایستاده بود و منتظر نوبتش بود و یک سکه جلوتر از او قرار داشت. وقتی بازی تمام شد و بازنده کنار رفت یک مرتبه دیدم خدای من یک گول درشت هیکل آمریکایی با کت چرمی پر از میخ و بدنی که تا زیر گوش‌هایش خالکوبی بود بلند شد و با برنده‌ی قبلی شروع به بازی کرد. آن نفر بیچاره با وحشت بازی می‌کرد و برعکس گنده لات آمریکایی چنان با شدت ضربه می‌زد که صدای ترق و تروق در تمام سالن می‌پیچید.

خسرو که با دیدن این حریف حسابی کپ کرده بود گفت: «شانس من را ببین با چه گول بی شاخ و دمی افتادم.»

گنده‌لات آمریکایی در زمانی خیلی کوتاه تمام توپ‌های آن شخص آمریکایی را رگباروار داخل سوراخ میز کرد و بازی تمام شد. بازنده تشکر کرد و کنار رفت. خسرو با دلهره جلو رفت. طرف وقتی خسرو را دید که ریزه میزه، قلمی و تراشیده است و برعکس خودش که کشیف و بوگندو بود گفت: «هی جوجه! باید سر ۵ دلار بازی کنیم.»

خسرو گفت: «آقا ببخشید! من سر پول بازی نمی‌کنم.»

مرد آمریکایی گفت: «میز حالا مال من است. یا سر ۵ دلار بازی یا با لگد تو را پرت می‌کنم بیرون.»

من هم دلهره داشتم و هم از شنیدن این حرف ناراحت شدم.

خسرو گفت: «آقا! من مسلمانم و قمار بازی نمی‌کنم. برخلاف مذهبم است. بیخشید.»

مرد لات آمریکایی شروع به توهین به مذهب ما کرد و گفت: «یا بازی می‌کنی یا تو را پرت می‌کنم بیرون.»

من از شدت خشم دندان‌هایم را به هم فشار می‌دادم. ولی زورم به او نمی‌رسید. بسیار خطرناک و چاقو کش بود. من می‌دانستم همان ۵ دلاری را هم که می‌گوید در جیبش ندارد و آس و پاس بود.

«دبی» خانمی که پشت بار بود با ما آشنا بود و ما را می‌شناخت. ایشان مرا صدا زد و گفت: «کاپیتان خواهش می‌کنم خودتان را قاطی نکنید و زود سوار ماشین بشوید و فرار کنید. این آدم امشب تنها آمده ولی در اصل این‌ها چندین نفر لات موتور سوار هستند که با لات بازی زندگی می‌کنند. انگل جامعه و خیلی خطرناک هستند. هر آن ممکن است بقیه‌ی دار و دست‌های هم سر برسند.»



دبی بعضی شبها وقتی مشتریها را سامان می داد و بیکار می شد پشت بار می نشست و یک پیک نیکی می گذاشت و داخل ماهیتابه ای کوچک یک نوع ساندویچ مکزیکی برای خودش درست می کرد. در واقع گوشت خرد شده را با پیاز سرخ می کرد و لای نان تست چارگوش ماشینی می گذاشت و گاهی به ما هم تعارف می کرد. خیلی خوشمزه بود. این ساندویچ آن قدر خوشمزه بود که من دو بار پول دادم و ایشان رفت از سوپری کنار بار کلی خرید کرد و برای ما از آن ساندویچها درست کرد. تا آخر شب هر نفر ۱۰ تا از آنها خوردیم.

آن لحظه هم هر چند مشغول همین کار بود ولی گاز پیک نیکی را با نگرانی خاموش کرد و اصرار کرد که ما برویم.

راستش وقتی این حرف را زد تصمیم گرفتم خسرو را صدا کنم و برویم میز را هم به خودش بدهیم. من سر میز رفتم که خسرو را صدا کنم و برویم که یک مرتبه دیدم از پشت شانه چپم به شدت تکان خورد و گنده لات آمریکایی گفت: « چیه مردک! فکر کردی قد درشت تری داری آمدی جلو؟ حالا تو هم باید پنج دلار رو میز بگذاری وگرنه گردنت رو می شکنم.»

من که دیدم دیگر گرفتار شده ام گفتم: من مثل تو به دینت توهین نمی کنم چون دین تو برای ما هم مقدس است اما به خودت می گویم مردک عوضی! اگر می خواهی سر پول بازی کنی باید با من و طبق قانون من بازی کنی. دست در جیب کردم و

هزار دلار تا شده که یک صد دلاری روی آن بود روی میز کوبیدم و گفتم: من سر ۵ هزار دلار بازی می‌کنم تو هم مجبوری با قانون من جلو بیایی گنده لات آمریکایی.

مرد لات آمریکایی چشمانش از دیدن آن همه اسکناس از حدقه بیرون زده بود. یک خانم آمریکایی هم با تعجب گفت: «یا عیسی مسیح! می‌خواهند سر ۵ هزار دلار شرط بندی کنند.» تمام آن جمعیت شصت تا هفتاد نفری دور میز جمع شدند. گنده لات که به بازی و مهارت خودش ایمان داشت ولی جیبش خالی بود گفت: «خاک بر سر بیچارهات تو مستی و در حال مستی همه‌ی پولت را می‌بازی.»

من گفتم: احمق من اصلاً مشروب خور نیستم که مست باشم. اما حالا که گفتم سر ۵ هزار دلار با تو به این شرط بازی می‌کنم.

گنده لات آمریکایی گفت: «حالا خبر مرگت چه شرطی داری؟»

من کنار بار رفتم و به دبی گفتم یک شیشه تکیلا بده. دبی با وحشت و دلهره یک شیشه تکیلای مکزیکی به من داد. من هیچ وقت لب به این مشروب نزده بودم ولی شنیده بودم وحشتناک‌ترین و بدترین نوع مشروب مکزیکی با ۶۰ درصد الکل همین تکیلا بود. شیشه را برداشتم و کنار میز بیلیارد آمدم. کنار میز یک کاسه از جنس روی بود که داخل آن یک قالب کله قندی کوتاه حدود ۱۵ سانتی متری گچ خشک شده بود که بازی‌کنان برای این که چوب بیلیاردشان لیز نخورد نوک چوب را که با

چرم پوشیده شده بود به گچ می‌مالیدند تا موقع ضربه زدن به چوب لیز نخورد و مستقیم توپ را بزنند. من کاسه را برداشتم و گچ قالبی و پودرهای داخل آن را روی لبه‌ی دیوار خالی کردم. اول کمی از تکیلا و بعد همه‌ی شیشه را در کاسه خالی کردم. بعد دوباره کنار بار رفتم و گفتم دبی یک بسته نان تست و دو تا قاشق هم به من بده. دبی با وحشت، دلهره و هراسان رفت یک بسته نان تست و دو تا قاشق آورد و به من داد.

تمام آن جمعیت هم با چشمان گرد شده به من خیره شده بودند. من نان را تکه تکه کردم و حدود ۷ یا ۸ عدد نان تست را با چنگ خرد کردم و داخل تکیلا ریختم. دیدم نان تست‌ها باز و داخل کاسه پراکنده شدند. بدون معطلی با قاشق نان و تکیلا را به هم زدم و به گنده لات آمریکایی گفتم: بیا کنار من. یک قاشق تو یک قاشق من باید این را بخوریم. وقتی تمام شد سر پنج هزار دلار بازی می‌کنیم. این پنج هزار دلار من و بلافاصله قاشق را داخل کاسه زدم و یک قاشق از آن زهر ماری به دهانم گذاشتم. چشم‌تان روز بد نبیند انگار اسید تلخ، تند و وحشتناکی تمام داخل دهانم را سوزاند. تا انتهای معده‌ام آتش گرفت. به محض گذاشتنش در دهانم فوراً قورتش دادم. به وحدانیت خدا اگر دو میلیون دلار به خودم می‌دادند نمی‌توانستم لقمه دوم را بردارم. چون سوزش دهان و گلو و معده در حد انفجار به من فشار می‌آورد. گنده لات که هم جیبش خالی بود و هم از آن معجون ترسناک وحشت کرده بود گفت: «لامصب! تو اصلاً آدم نیستی.» و با گفتن این جمله تمام آن جمعیت برای من دست زدند و هورا

کشیدند. گنده لات چوب را پرت کرد و دوباره به جیب پر از دلارم خیره شد و از در خارج شد. جمعیت دور من جمع شده بودند و هورا می کشیدند و می گفتند: «واقعاً شکستش دادی.»

دبی جلو آمد و گفت: «واقعاً چه طور آن معجون وحشتناک را می توانی بخوری؟»

گفتم: عزیزم! من هرگز در تمام عمرم نخورده بودم. ولی امشب پای غیرت در میان بود.

دبورا(دبی) گفت: «ببین! الان جان تان در خطر است. آن آدم لات هم پول تو را دیده و هم غرورش شکسته. من می دانم با رفقاییش برمی گردد و تو را می کشد.»

در واقع ترسیده بودم ولی به ظاهر به او گفتم: بیخیال باش برو به کارت برس.

آدمم به خسرو گفتم: رفیق حاضر شو یواش یواش برویم. هنوز چند دقیقه نگذشته بود که ناگهان در باز شد و دو نفر کلانتر آمریکایی از پلیس های گشت وارد سالن شدند. مستقیم طرف دبورا رفتند و با او صحبت کردند. دیدم او مرا با انگشت به افسر پلیس نشان داد. من جا خوردم که چه خبر است؟ چه شده؟ دیدم افسر پلیس جلو آمد و احترام نظامی گذاشت و گفت: «قربان! به ما گفتند شما در خطر هستید برای جلوگیری از هر نوع درگیری خواهش می کنم سوار ماشین تان بشوید و به طرف پایگاه هوایی حرکت کنید. ما هم تا دم در پایگاه شما را اسکورت می کنیم. شما نباید با

چنین آدم‌هایی طرف بشوید به خصوص پول بسیار زیادی را هم همراه دارید. این کارتان خطرناک است. بفرمائید.»

خلاصه ما هم خدا را شکر کردیم و فهمیدیم دبورا زنگ زده و ماجرا را به پلیس توضیح داده است. پلیس هم ما را تا ورودی پایگاه اسکورت کرد و آن‌جا هم با یک احترام نظامی خداحافظی کردند و رفتند. به این صورت ما از این مهلکه هم جان سالم به در بردیم. چند روز بعد دبورا تلفنی به من زنگ زد و گفت آن گنده لات برگشته و لای در را باز کرد و نگاه کرده بود چون ما نبودیم بد و بیراه زیادی گفته و رفته بود. احتمالاً هم چند نفر بودند.

با تمام این تفصیلات سرانجام دوره‌ی آموزشی با هواپیمای تی-۳۸ یا همان اف-۵ آموزشی در شهر دلریو پایگاه هوایی لافلین به اتمام رسید. لافلین شهر کوچکی در مرز مکزیک بود. آن‌جا بیست و پنج سنت می‌دادیم ماشین سوار می‌شدیم و به مکزیک می‌رفتیم. بیست و پنج سنت را هم در واقع پول اتوبان می‌دادیم. در این شهر من با هواپیمای تی-۳۸ صد و بیست ساعت پرواز کردم. استاد من این‌جا بسیار جنتلمن بود. اسمش کاپیتان استیو بود. خانمش راهبه و یک زن بسیار نجیب و سنگین بود. استاد من از نژاد مکزیکی‌های ساکن آمریکا در این شهر بود.

وقتی دوره‌ی ما تمام شد جشن فارغ التحصیلی را در پایگاه شکاری گرفتیم. مراسم بسیار باشکوهی بود و من به عنوان مجری برنامه انتخاب شده بودم و برای تمام

مدعوین و میهمانان آمریکایی، اساتید، خانواده‌های‌شان و همین‌طور تمام فرماندهان پایگاه که حضور داشتند یک سخنرانی منظم به زبان انگلیسی انجام دادم و ضمن تشکر، برنامه را برای مهمانان توضیح دادم. هم‌زمان با نمایش یک فیلم بسیار زیبا از ایران، مناظر زیبای سواحل مازندران، جنگل‌های شمال، شهر تهران و خیابان‌ها، فرهنگ و رسوم ایرانیان را تشریح و معرفی کردم.

تمام آمریکایی‌ها مات و مبهوت با دهان باز فیلم را نگاه می‌کردند. چون خیلی از آن‌ها فکر می‌کردند ایران تماماً کویر است و مردم با شتر مسافرت می‌کنند. وقتی تمدن شگرف، مراسم، مناظر بسیار زیبا و جنگل‌های جاده چالوس را می‌دیدند متحیر مانده بودند. در پایان نمایش فیلم به مدت طولانی با دست زدن و تشویق مراتب اشتیاق خودشان را نشان دادند.

در آن جلسه وقتی میهمانان به عظمت و شکوه ایران پی بردند و با تشویق‌های طولانی شادی خود را اعلام کردند، فارغ التحصیل شدن افسران خلبانی را که به عنوان خلبان شکاری انتخاب شده بودند اعلام کردند. پس از دریافت گواهینامه‌های خلبانی همگی به صرف شام، شیرینی و میوه دعوت شدند. در پایان مراسم فرمانده پایگاه به عنوان سورپرایز، خلبانان ایرانی را برای صرف قهوه و شیرینی به منزل خود دعوت کرد. لحظاتی پس از ورود، ایشان همه را به کارگاه پسرش دعوت کرد و اظهار داشت پسرش محصل دبستان است و موفق شده یک دستگاه ماشین سواری بسازد.

ما ماشین کوچکی را که به اندازه‌ی فولکس واگن بود مشاهده کردیم که زیبا و کامل ساخته شده بود. فرمانده پسرش را صدا زد تا ماشین را روشن کند. هنگامی که پسر وارد کارگاه شد برق از سرم پرید و حیرت زده مشاهده کردم که همان پسرک باربر داخل فروشگاه است که بارهای مرا به داخل ماشین می‌برد. او خود استیو بود. من با این فکر که ممکن است خجالت بکشد فوراً سرم را پایین انداختم تا مرا نبیند ولی دیر شده بود و با کمال تعجب دیدم او با شوق زیادی بلند گفت: «هی پدر! این همان خلبانی بود که می‌گفتم هر بار به من یک دلار می‌داد.»

فرمانده پایگاه مجدد دستش را دراز کرد و با من دست داد و گفت: «کاپیتان! پسر همیشه ذکر خیر شما را برای ما می‌کرد. این ماشین را هم با پولی که خودش به دست آورده ساخته است. من از شما تشکر می‌کنم که باعث تشویق پسر من شده- اید. او شما را بسیار دوست دارد و همیشه از شما و محبت‌های شما برای ما تعریف می‌کرد.»

آن شب این ماجرا برای من به راستی درس جدیدی بود. زیرا با رسم و رسوم و آموزش و تربیت ما کاملاً متفاوت بود. چون ما هرگز به فرزندانمان اجازه نمی‌دهیم این گونه کارهایی انجام بدهند و برای خودمان کسر شأن می‌دانیم.

- تیمسار! همه‌ی هواپیماها را یک استاد خلبان آموزش می‌داد یا هر کدام استاد خلبان خودشان را داشتند؟ کیفیت آموزش آمریکایی‌ها چه گونه بود؟

- هر کدام استاد خلبان خودشان را داشتند. من با تی- ۳۸ که همان اف-۵ خودمان است، با استاد «میجر وبستر» که سرگردی بسیار با شخصیت و با پرستیژ بود صد و هفتاد ساعت پرواز کردم. آموزش‌های‌شان بسیار دقیق، کامل و بدون ارفاق بود. اغماض و ارفاق نمی‌کردند. به وقت کامل تذکر می‌دادند. به وقت و دقیق توضیح می‌دادند. اصلاً کم نمی‌گذاشتند. با وجدان کاری بالا و با دقت کار می‌کردند.

### - هواپیمای تی- ۳۸ یا همان اف-۵ چه طور بود؟

- در کلاس خودش هواپیمای خوبی است ولی اف-۴ چیز دیگری است. همین هواپیمای تی-۳۸ یا هواپیمای اف-۵ را که سوار می‌شوی انگار روی بدنه‌ی یک میخ نشسته‌ای. دور و برت چیزی را نمی‌بینی. طرفین تو فقط دو تا بال است. انگار فقط خودت را در نوک آسمان می‌بینی. راید اول پروازش خیلی سنگین است. دو خلبان بودیم. معلم عقب می‌نشست. یک مدت که پرواز می‌کردیم. استاد که دستش روی استیک و فرامین بود می‌گفت: «حالا نوبت توست.» باید شاگرد کنترل هواپیما را به عهده می‌گرفت و برای نشستن هواپیما را روی باند تنظیم می‌کرد. استاد تمام این مراحل را کنترل می‌کرد و می‌گفت: «خوب است. یا اصلاح کن. یا برو برای تاچ کردن و لمس باند. برو برای فرود و نشستن.»



وقتی این کارها را انجام می‌دادیم و با ارتفاع و سرعت مناسب می‌آمدیم و باند را لمس می‌کردیم و به اصطلاح touch and go انجام می‌دادیم، استاد می‌گفت: «حالا دوباره به هواپیما موتور بده و تیک‌آف و پرواز کن.»

همین‌طور پروازهای ما تا پرواز دهم و دوازدهم ادامه داشت. آن وقت دیگر راحت می‌پریدیم. وقتی به پنجاه یا شصت ساعت پرواز می‌رسیدیم کلی مهارت داشتیم. حالا ما به روزتر از بچه‌های دیگر بودیم. من هر روز پرواز کرده بودم و هر روز تمام این مانورها را انجام می‌دادم.

مهارتم به حدی رسیده بود که استاد می‌گفت: «حیدریان! مسابقه بدهیم؟»

من می‌گفتم: چه‌طور مسابقه بدهیم؟!

استاد می‌گفت: «مثلاً روی خط باند نوشته شده است باند سی و یک، اگر کسی دقیقاً روی یکی از اعداد سه و یک تاچ کرد و روی آن خط نشست برنده است.»

ما جاهای دیگر آن قدر پریده و این مانورها را انجام داده بودیم که واقعاً مهارت‌مان گاهی بیش‌تر از استادها بود. گاهی استاد که می‌آمد و می‌خواست با آن دقت بنشیند برایش سخت بود. چون خیلی دست به استیک و فرامین نبودند. گاهی کمی بلندتر یا کمی کوتاه‌تر می‌نشستند. حتی گاهی شرط بندی هم می‌کردیم. مثلاً روی یک بسته بیست و چهارتایی نوشابه شرط می‌بستیم. من می‌آمدم و آن هدف را دقیق تاچ و

لمس می‌کردم و باز موتور می‌دادم و تیک آف می‌کردم و بلند می‌شدم. بعد استاد می‌آمد و می‌دیدیم دقیق عمل نمی‌کرد. من باز حرمت نگه می‌داشتم و می‌گفتم استاد عالی بود. البته من کابین جلو بودم و دید و تمرین بیشتری هم داشتم.

اما استاد خیلی منصفانه می‌گفت: « نه تو بهتر انجام دادی.»

وقتی فرود می‌آمدیم من اشاره می‌دادم که یک بسته بیست و چهار تایی نوشابه آنجا بگذارند. اما استاد باز با کمال شجاعت و فروتنی می‌گفت: « نه ستوان حیدریان برنده شده است. بیاید بنوشید. من باختم.»

من هیچ وقت به استاد نمی‌گفتم من برنده شده‌ام چون خجالت می‌کشیدم. ولی ایشان به راحتی می‌گفت: « بچه‌ها من باختم. چون ستوان حیدریان همه چیز را درست انجام داد.»

- شما دقیقاً بعد از آموزش پرواز با چه هواپیمایی و چه وقت به ایران برگشتید؟

- من با هواپیمای تی-۳۸ یا همان اف-۵ خودمان دوره‌ی پرواز آمریکا را کامل گذراندم و اواخر سال هزار و سیصد و پنجاه و شش کارهای مان را انجام دادیم و سیزدهم فروردین پنجاه و هفت با هواپیمای مسافربری در فرودگاه مهرآباد بر زمین ایران فرود آمدیم.

همه چیز خوب بود. فقط در نیویورک یک اتفاق برای یکی از بچه‌های هم دوره‌ای ما افتاد که حال‌مان را گرفت و اذیت‌مان کرد. ما داشتیم چمدان‌های‌مان را می‌بستیم. روی چرخ‌هایی که دسته‌ی بلند داشت چمدان‌ها را می‌گذاشتیم و با کش‌هایی که سر آن قلاب داشت چمدان‌ها را می‌بستیم.

یکی از بچه‌های اف-۵ به اسم « نادرقلی افشاری » داشت قلاب را می‌کشید که وصل کند. وقتی کش قلاب را کشید قلاب از دستش در رفت و درست توی چشمش خورد. یک مرتبه خون از چشمش بیرون زد. ما گفتیم چشمش در آمده است.

چون من ارشد گروه بودم، فوراً به سفارت‌مان زنگ زدم. بچه‌های سفارت ایران در نیویورک آمدند و او را سوار آمبولانس کردیم. باره‌ایش را هم به بچه‌های سفارت دادیم بردند. من دیدم از بلندگوی داخل سالن مرا صدا می‌زنند. من هم سریع خودم را رساندم و جریان را گفتم. واقعاً دقیقه‌ی نود رسیدم. چهار یا پنج دقیقه پرواز را به خاطر من نگه داشته بودند. بعد از این اتفاق من هم سوار شدم و حرکت کردیم. بعدها هم شنیدیم جناب نادرقلی افشاری که خلبان ارزشمندی بود و در جنگ خیلی درخشش داشت، فوت کرده‌اند خدا رحمتش کند. این اتفاق حال همه‌ی ما را گرفت.

- پروازتان یکسره از آمریکا به ایران بود؟ چه ساعتی به تهران رسیدید؟

- نه پرواز مستقیم و یکسره به تهران نبود. یک بار در پاریس نشست. یک بار در آلمان فرود آمد. یک مرتبه هم در انگلیس بر زمین نشست. ساعت چهار بعد از ظهر سیزده فروردین هزار و سیصد و پنجاه و هفت به تهران رسیدیم و هواپیما در فرودگاه مهرآباد بر زمین نشست. علیرغم این سانحه‌ی تلخ همه‌ی ما شوق دیدار وطن و خانواده‌هایمان را داشتیم. از این که من چه بودم و حالا چه شده‌ام سرشار از لذت بودم و خدا را شکر می‌کردم. حالا به عنوان یک خلبان هواپیمای جنگنده و شکاری به ایران برمی‌گشتم. از این که با موفقیت و سربلندی به ایران آمده بودم تا به قولم عمل کنم و به کشورم خدمت کنم به خودم افتخار می‌کردم. من در آمریکا درجه‌ی افسریم را با امضای خود شاه گرفتم.

- یادتان هست درجه‌ی افسری شما را در آمریکا چه کسی برای شما نصب کرد؟

- بله فرمانده نیروهای ما در آن جا جناب سرهنگ تابش فرد درجه‌ی مرا نصب کردند. نشان و «wing»<sup>۱</sup> خلبانی ما خیلی با ارزش و زیبا بود. من آن زمان پنج مدال روی سینه‌ی لباسم داشتم.

- در آن زمان جو فرهنگی آن جا را با توجه به دین، آداب و رسوم ما چه طور می‌دیدید؟

---

۱- wing - آرمی به شکل دو بال که نشان پرواز است.

- به قول «سید جمال الدین اسد آبادی» که گفته بود: «رفتم غرب اسلام بود ولی مسلمان نبود. به کشورهای اسلامی آمدم دیدم مسلمان هست ولی اسلام نیست.»  
من واقعاً همین را دیدم.

من در بین مردم آن جا، در ادارات و بین نظامی‌های‌شان، در بازارشان و حتی در خانواده‌های‌شان راستی و درستی را دیدم. دروغ و دورویی، ریا و تظاهر در بین‌شان نبود. اکثراً با هم رو راست بودند. اهل تعارف بی‌خود نبودند. اگر سر زده منزل کسی می‌رفتند و می‌گفتی شام نخورده‌ام، بی‌هیچ تعارفی می‌گفتند: «سه تا کتلت داخل یخچال هست می‌خواهی برایت بیاورم؟» این اول و آخر تعارف‌شان بود و تمام می‌شد.

یک شب ما داشتیم داخل خیابان قدم می‌زدیم. دوست ما یک کبریت روشن کرد و سیگارش را گیراند بعد چوب کبریت را زمین انداخت. پنج یا شش متر نرفته بودیم که یک خانم چوب کبریت را برداشته بود آن را آورد و روی شانه‌ی دوست ما زد و گفت: «بفرماید! این چوب کبریت‌تان.» نه فحش داد و نه کتک‌کاری کرد. این دوست ما هم چوب کبریت را گرفت داخل جیبش گذاشت تا به زباله‌دانی رسید و آن را آن‌جا انداخت.

یا یک شب دیگر که ما به سینما رفته بودیم. وقتی بیرون آمدیم ساعت دو شب بود. سوار ماشین شدیم راننده پشت فرمان در آن شب داخل یک خیابان فرعی ترمز کرد و پشت چراغ قرمز ایستاد. من خوابم برده بود و با ترمز کردن او بیدار شدم. فکر کردم

رسیده‌ایم. یک مرتبه دیدم داخل کوچه و خیابان فرعی تابلوی ایست دیده است و ایستاده است.

گفتم: چه شده است؟

ایشان گفت: «این‌جا تابلوی ایست هست و توقف کرده‌ام.»

من گفتم: ساعت دو شب در این کوچه و خیابان فرعی تابلوی ایست و چراغ قرمز وجود دارد و تو هم توقف کرده‌ای. این چه حکایتی است؟

انگار من شاخ در آورده باشم به من نگاه کرد و گفت: «این تابلو به معنای ایست است. من قسم خورده‌ام به این قانون احترام بگذارم. شب و روز هم هیچ فرقی ندارد.»

من خجالت زده شدم. خدا شاهد است وقتی به ایران رسیدم تا مدت‌ها این‌طور رفتار می‌کردم. می‌دیدم یک نفر از کنار دستم با سرعت رد می‌شود و عصبی به من نگاه می‌کند. یعنی این‌را نگاه کن این ساعت شب پشت چراغ قرمز ایستاده است. با خودم می‌گفتم کاش می‌شد هر ایرانی را برای طی یک دوره‌ی محدود، یک دوره‌ی عمومی شهروندی دو، سه ماهه به خارج فرستاد. کاش مثل سربازی اجباری می‌شد هر ایرانی را چند ماه به آمریکا، فرانسه و آلمان فرستاد. حتی عرب‌های همین حوزه‌ی خلیج فارس هم الان درست شده‌اند. واقعاً این‌ها را که می‌دیدم و با خودمان مقایسه می‌-

کردم، می‌دیدم نتیجه‌ی این مقایسه رنج آور است. از نظر آداب، رسوم، اعتقادات و پایبندی به قانون و اخلاق شهروندی و انسانی از ما جلوتر بودند.

- امنیت در شهر ساعت دو و سه شب برای مردم مخصوص خانم‌هایی که بیرون بودند چگونه بود؟

- متفاوت بود. در شهرها مناطقی بودند که خطرناک بودند. مثلاً «محلّه‌ی هارلم» در نیویورک یک محلّه لات نشین و پرخلاف است. آن‌جا امنیت پایین بود. در عوض یک سال برف سنگینی آمده بود. آهو و گوزن‌ها به علت نبودن گیاه به شهرها پناه برده بودند. مردم آن‌جا در خانه‌های‌شان را باز می‌کردند و جلوی این‌ها خوراکی و سبزی می‌گذاشتند که حیوانات از گرسنگی نمیرند. هیچ کس به این‌ها حمله نمی‌کرد و سرشان را نمی‌برید. من آن‌جا مکانی را دیدم که مردم برای شکار بوقلمون به آن‌جا می‌رفتند. برای من خیلی عجیب بود. می‌گفتم مگر بوقلمون هم شکار می‌شود؟

یکی از دوستان ما گفت: «حالا برویم این یک سنت است.»

رفتیم و به یک جایی رسیدیم که دیدم آسمان سیاه شد. بی‌شمار بوقلمون در حال پرواز روی آسمان بودند. ما تفنگ همراهمان بود. یکی از بوقلمون‌ها را آن دوست ما با تیر زد. من گفتم: این را هم بزن. آن را هم بزن.

آن شخص گفت: «نه! فقط یکی. فقط یک بوقلمون! بیشتر از یکی نه می‌خواهیم نه اجازه داریم.»

یک روز دیگر کنار یک دریاچه برای ماهیگیری رفتیم. دیدم مردم آن‌جا دارند ماهی می‌گیرند. ما هم قلاب انداختیم و یک ماهی یک متری یا شصت سانتی با وزن حدود چهار کیلو گرفتیم. آن طرف که همراه ما بود سر تا دم ماهی را اندازه گرفت و وزنش را ثبت کرد و بعد ماهی را رها کرد. گفتم: چرا ماهی را رها کردی؟

او گفت: «من از صبح هفده ماهی گرفته‌ام. دارم برای خودم رکورد گیری می‌کنم. ببینم بالاترین صیدم چه قدر بوده است؟»

من گفتم: پس برای خوردن ماهی نمی‌گیری؟

گفت: «آخر شب که بخواهیم برویم یک ماهی برای خوردن می‌گیریم.»

اما در همین جاده‌ی نه‌اوند یک روز صدای انفجار آمد. وقتی به محل انفجار رفتیم دیدم از بچه ماهی تا ماهی سی سانتی و بزرگ‌تر و حتی قورباغه‌ها هم روی آب ریخته شده است. طرف همه را جمع کرد و داخل گونی انداخت. این ماهی‌ها را با دینامیت گرفته بود.

یا دیگری برق داخل آب می‌اندازد و ماهی‌ها را از بن نسل کشی می‌کند. این رفتار مسلمانان ما با خودمان، هم نوع‌مان، حیوانات و طبیعت است. ولی آن‌جا اصلاً از این



خبرها نبود. این تفاوت‌های عمیق فرهنگی را که می‌دیدم برای خودمان واقعاً متأسف می‌شدم.

- یعنی شما علاوه بر آموزش حرفه‌ای و خلبانی، آموزش شهروندی برای آشنایی با آن فرهنگ را هم می‌دیدید؟

- بله! آن بحث اسپانسی که عرض کردم و گفتم در بدو ورود به امریکا به مدت دو ماه خانواده‌هایی برای آشنا کردن ما با فرهنگ آن‌جا، اسپانسر ما می‌شدند، همان زمان بود. هر شب جمعه با ماشین دنبال ما می‌آمدند. هر کدام از ما تحویل یک خانواده بودیم.

آن‌ها به ما می‌گفتند: «تو مهمان ما هستی. برای ما عزیز هستی. ما احترام تو را داریم و می‌دانیم که تو نیز متقابلاً احترام ما را داری و برای پسر و دختر من احترام قائل هستی.»

رُک و راست بودند. اگر می‌خواستیم جایی برویم اگر می‌خواستند نیابند خیلی راحت می‌گفتند ما نمی‌خواهیم بیائیم. مثل ما آدم را در معذورات غیر قابل تحمل نمی‌گذاشتند.

- در انجام مناسک مذهبی مثل کلیسا رفتن اجباری در کارشان بود؟

- اصلاً و ابداً. هرکس دوست داشت برود قشنگ‌ترین لباس‌هایش را می‌پوشید. شیک و مرتب، عطر و ادکلن می‌زد و می‌رفت.

یک مراسم به نام «ایستر نایت» داشتند. این برنامه به خاطر شب تولد مسیح بود. این مراسم در یک جای خاص بود و به شکلی باشکوه برگزار می‌شد. من دیدن این برنامه‌ی ایستر نایت و شب تولد حضرت مسیح را هرگز فراموش نمی‌کنم.

باید برای تماشای مراسم به یک مکان که وسط یک دره بود می‌رفتیم. ساعت پنج و شش عصر بود که همه می‌آمدند. هرکس زیلو یا صندلی داشت پشت ماشینش می‌گذاشت و هر آن‌چه را که می‌خواست استفاده کند با خودش می‌آورد. بعضی‌ها همان‌جا داخل ماشین می‌نشستند. آن شب نوشیدن مشروب کم‌تر دیده می‌شد. من کنجکاو بودم که ببینم مراسم چه هست. ساعت هشت یا نه شب که هوا تاریک شد یک مرتبه یک چراغ بزرگ روشن شد. من دیدم تمام دره و کوه را لامپ کشی کرده‌اند. آن‌جا نورافکن داشت. روی ارتفاعات دختران زیبا با لباس‌های زیباتر فرشته‌وار با بال‌های سفید می‌رقصیدند. واقعاً همان معصومیت حضرت مریم را به ذهن می‌رساندند و در ذهن آدم با این حرکات و فضاسازی ثبت می‌کردند.

نه صدای مرگ بر این و مرگ بر آن بود نه صدای دیگری، حتی صدای ونگ ونگ بچه‌ای هم شنیده نمی‌شد. یک نفر دعا می‌کرد. یک نفر گریه می‌کرد. هیچ کس با دیگری کاری نداشت. همه مشغول کار خودشان بودند. ما هم در چنین مراسمی با

وجود خانواده‌هایی که اسپانسرمان بودند توانسته بودیم رفتارهای اجتماعی و فرهنگی زیادی را یاد بگیریم.

- تیمسار! ساعت چهار بعد از ظهر سیزده فروردین سال پنجاه و هفت که به تهران آمدید چه کسی به استقبال شما آمده بود؟

- خانواده‌ی همسرم اکثراً همه آمده بودند. بچه‌های خودم بزرگ شده بودند. آن‌ها هم آمده بودند. برادر بزرگم هم بود. این‌جا هم اتفاقی افتاده بود که من نمی‌دانستم و من از آن بی‌خبر بودم و آن هم بحث بیماری مادرم بود که قبلاً اشاره‌ای به آن کردم و این را هم سر فرصت کامل بیان می‌کنم. نحوه‌ی استقبال از من و برگشتن و فهمیدن حکایت بیماری مادرم حدیث مفصلی دارد که به آن در بحث بعدی می‌پردازم.

- اتفاقاً همین‌ها کتاب را خواندنی‌تر می‌کند. ما منتظر شنیدن هستیم.

## فصل چهارم

بازگشت به آغوشِ مادرِ وطن...

- تیمسارا! وقتی به ایران برگشتید چه حال و هوایی داشتید؟ از آن لحظه  
خاطره‌ای دارید؟

- من سیزده فروردین سال پنجاه و هفت به ایران آمدم و هواپیمای ما در فرودگاه  
مهرآباد بر زمین نشست. خانواده‌ی همسرم به استقبال آمدند. همسرم و برادرهایش  
بودند. برادرهای خودم نیامده بودند. ایشان گرفتار بیماری مادرم بودند. با ذوق و شوق  
زیادی به ایران برگشتم و خانواده هم با اشتیاق خاصی به استقبال من آمده بودند. ما  
به منزل رفتیم. فردای آن روز دیدم انگار اوضاع عادی نیست. احساس کردم ماجرای  
هست. گفتم: چه شده است؟ انگار اتفاقی افتاده که نمی‌خواهید به من بگوئید؟

آن‌ها به من گفتند: «بہتر است بہ کرمانشاہ برویم و سری ہم بہ خانوادہ و اقوام‌تان  
بزید.»

برای من جای تعجب بود کہ چرا نمی‌خواہند چند روز در تہران باشیم و بعد بہ  
کرمانشاہ برویم. برادرانم ہم بہ استقبالم نیامدہ بودند. گفتم: چہ اتفاقی افتادہ؟  
حقیقت ماجرا را بہ من بگوئید؟

خانوادہام گفتند: «حقیقت این است کہ مادرت حالش خوب نیست. بہتر است  
برویم و ایشان را ببینیم.»

وقتی بہ کرمانشاہ آمدیم و بہ بیمارستان رفتم، دیدم مادرم در حال احتضار است و  
انگار منتظر دیدن من بود. مادرم مرا کہ دیدم فردای آن روز فوت کرد. وقتی من بہ  
آمریکا رفتم مادرم سالم بود. موقعی کہ برگشتم دیدم مادرم در سن شصت و دو یا  
شصت و سہ سالگی بیمار است و دارد جان می‌دہد. واقعاً برای مردن بسیار جوان بود.  
مادرم بالا بلند، مہربان و سالم بود. حتی دندان‌های سفید، ریز و مرتب چیدہ شدہ‌اش  
پرستارها را بہ شک انداختہ بود. فکر می‌کردند دندان مصنوعی است و می‌خواستند  
آن‌ها را از دہانش در بیاورند کہ من گفتم دندان‌های‌شان مصنوعی نیست. مادرم انگار  
ظرف این مدت یک بارہ مریض شدہ بود. مادرم تنها ہمدم، یار و یاورم بود. سال‌ها  
واقعاً برای من زحمت کشید. من فقط تابستان‌ها بہ منطقہ‌ی دینور می‌رفتم و بہ  
خانوادہ پدریم سر می‌زدم و باقی سال زحمت من بر دوش مادرم بود. مادرم کہ فوت

شد دنیای من هم خالی از یاری مهربان، همدمی دلسوز و یآوری تمام عیار شد. مادرم چهارده فروردین سال پنجاه و هفت فوت شدند. چند وقتی که از فوت مادرم و انجام مراسم بایسته و شایسته ایشان گذشت به تهران آمدم و خودم را به پایگاه یکم مهرآباد معرفی کردم.

در پایگاه یکم مهرآباد یک روز که ما خلبان‌های تازه از آمریکا آمده به خط ایستاده بودیم، آمدند و ما را پای هواپیمای اف-۴ بردند. یکی یکی وارد کابین می‌شدیم. هر کدام پای‌مان کامل به پدال می‌رسید و فشار می‌دادیم برای اف-۴ انتخاب می‌شدیم و آن‌هایی که پای‌شان نمی‌رسید و قدشان کوتاه‌تر بود آماده‌ی طی کردن آموزش‌های لازم هواپیمای اف-۵ می‌شدند.

- یعنی سرنوشت دقیقاً چیزی را برای تان رقم زد که شما آن را می‌خواستید؟

- بله دقیقاً همین‌طور شد. من، منوچهر شیرآقایی، کامران سعادت، علی امجدیان و بهزاد عباسی برای آموزش‌های لازم هواپیمای اف-۴ انتخاب شدیم. انگار دنیا را به من دادند.

یاد نصیحت‌های جناب سرهنگ پزشکی افتادم و گفتم خداوند عمرت بدهد که به من آموختی اجازه بدهم خداوند سرنوشتم را انتخاب کند. حالا هم دقیقاً همان شد که

من می‌خواستم. خلبانی هواپیمای فانتوم اف-۴ عشق و آرزوی من بود. من به عشق و آرزوی خودم رسیدم.

بعد از این تقسیم از آن‌جا همان‌طور که عرض کردم برای طی آموزش‌های لازم برای پرواز با هواپیمای اف-۴ به پایگاه بوشهر منتقل شدم و آموزش‌های من در گردان ۶۱ پایگاه هوایی بوشهر عملاً آغاز شد.

- از بین خلبان‌ها چه‌طور نفرات کابین عقب و جلو انتخاب می‌شدند؟

- معمولاً افراد برتر و با تجربه‌تر را برای کابین جلو انتخاب می‌کردند. آن‌جا تعدادی از ما قدیمی‌تر بودند و کابین عقب پریده بودند. ما باید برای پرواز در کابین جلوی هواپیمای اف-۴ دوره می‌دیدیم اما چون تازه آمده بودیم باید اول آموزش و پرواز در کابین عقب را یاد می‌گرفتیم. ما فکر می‌کردیم شش ماه یا یک سال کابین عقب پرواز می‌کنیم و بعد به کابین جلو منتقل می‌شویم. اما شانس این‌جا با ما یار نبود. خلبان هواپیمای اف-۵ این مسئله را نداشت. آن‌ها سریع به کابین جلو می‌رفتند و پرواز می‌کردند. البته هواپیمای اف-۵ هم نوع دوکابین دارد. آن‌هایی که با استاد خلبان می‌پریدند کابین دوم می‌نشستند. اما هواپیمای اف-۴ این‌طور نبود. اول باید کابین عقب می‌پریدند و بعد برای کابین جلو آموزش می‌دیدند و به اصطلاح خلبان یک می‌شدند.

## - کار خلبان کابین عقب با خلبان کابین جلو چه فرقی دارد؟

- کابین عقب همه‌ی کارهای کابین جلو را انجام می‌دهد. البته کابین عقب هواپیمای اف-۱۴ نمی‌تواند پرواز کند فقط ناوبر است. اما کابین عقب هواپیمای اف-۴ خلبان است و چون همه‌ی امکانات کابین جلو را دارد غیر از یک سری آپشن‌های بمباران که در اختیار کابین جلوی هواپیمای اف-۴ است، می‌تواند به راحتی هواپیما را کنترل و پرواز کند. ما این بدشانسی را آوردیم که مدت زیادی در کابین عقب ماندیم.

اول آموزشی پرواز کردیم، دوره هنوز تمام نشده بود که انقلاب شد و تظاهرات و اعتصابات شروع شد. یکی از جاهایی که در اعتصابات شرکت کرد شرکت نفت بود. وقتی شرکت نفت اعتصاب کرد و بنزین هواپیما هم قطع شد، تعداد پروازها هم کم‌تر شدند. یعنی حدود یک سال ما از پرواز دور افتادیم.

در شهرها انقلاب انجام گرفته بود و اوضاع اقتصادی کشور و شهرها به هم خورده بود. در ارتش هم مثل سایر ارگان‌ها دست به تسویه و اخراج کارکنان زده بودند. بعضی از پرسنل را اخراج و یا به زندان محکوم می‌کردند.

- چرا مگر اولین گروه از نظامی‌ها، ارتشی‌ها و همافران نبودند که به انقلاب

پیوستند؟



- چرا. همافران نیروی هوایی بودند. این همافران نیروی هوایی گروهی بودند که بیش تر از سایر کارکنان نیروی هوایی ناراضی بودند. مشکل شان هم از درجه و حق و حقوق آن، منزلت اجتماعی و کاری شان نشأت می گرفت. تیمسار «خاتم» درجه ای به نام همافر یک، همافردو و همافر سه درست کرده بود که روی دوش کارکنان همافر نصب می شد. این ها نه افسر بودند و نه درجه دار. این ها اولین گروهی بودند که به انقلاب پیوستند.

### - کار همافران چه بود؟

- همافران در نیروی هوایی کارشناس فنی و کارهای تخصصی هواپیما را انجام می دادند. قبل از این، کار همافرهای نیروی هوایی این گونه نبود. بلکه نیروی هوایی تعدادی نیرو به اسم کمک مهندس استخدام کرده بود. این نیروها دو سال دوره می دیدند و کمک مهندس می شدند. من یادم هست وقتی خودم برای درجه داری نیروی هوایی وارد نیروی هوایی شدم به این بچه ها کمک مهندس می گفتند. با لباس شخصی دوره می دیدند. زبان انگلیسی و مسائل فنی را می خواندند. منتهی یک مدتی که گذشت بی نظمی های کمک مهندسین شروع شد. تعدادی ریش می گذاشتند. تعدادی سبیل چنگیزی می گذاشتند. تعدادی ریش پرفسوری می گذاشتند و تعدادی سبیل و ریش چگوارایی و کمونیستی می گذاشتند. چیزهایی از فعالیت های سیاسی - شان می شنیدیم. ولی من واقعاً اهل سیاست نبودم و وارد سیاست نمی شدم. اما

می‌دیدم که یکسری رفتارهای این گونه را انجام می‌دادند. همه هماهنگ مثلاً موهای بلند و ریش بلند یا مدل دار می‌گذاشتند. وقتی ساعت کارشان در نیروی هوایی تمام می‌شد و بیرون می‌آمدند یک مرتبه یک عده با مو و ریش‌های بلند و مدل دار بیرون می‌زدند. پیش خودشان فکر می‌کردند چه کار مهمی می‌کنند. این همافرها از نظر تخصص و کار فنی خوب بودند. این‌ها همان‌هایی بودند که عنوان کمک مهندس داشتند. برای این که منظم‌تر بشوند آن‌ها را در قالب همافر با آن نشان‌های مستطیلی روی دوش دسته بندی کردند.

این افراد واقعاً با سواد بودند. دانش و علم فنی خوبی داشتند. سرویس‌دهی هواپیما را بسیار خوب انجام می‌دادند. پیشرفت و خلاقیت‌های خیلی خوبی هم داشتند. این‌ها بعد از ده سال واقعاً خبره شده بودند. بررسی، پیدا کردن عیب، تعویض و تعمیر قطعات هواپیما برای‌شان مثل آب خوردن شده بود. چشم بسته قطعات هواپیما را باز و بسته می‌کردند. حالا بحث جابجایی و پیشرفت سازمانی‌شان پیش آمد. یک مرتبه می‌دیدند یک جوان با درجه ستوانی می‌آید و رئیس این‌ها می‌شود. طبیعی بود که پذیرش این موضوع برای‌شان سنگین بود. فکر می‌کردند یک دار و دسته‌ی جدیدی می‌آیند و حق و حقوق این‌ها را می‌خورند. فکر می‌کردند این‌هایی که می‌آیند هنوز تجربه و سنوات لازم را ندارد که بخواهند رئیس همافرها بشوند.

این نوع افکار باعث شد بین همافرها تضاد پیش آمد و باعث نارضایتی شد و گرایش- های ضد رژیمی پیدا کردند. همافرها با هم خیلی اتحاد داشتند. مثلاً یک بار به این همافرها گفته شد، باید یک لباس کار مثل لباس سربازی اما سرمه‌ای بپوشند و روی دوش‌شان درجه بزنند و با همان لباس و درجه کار کنند.

همافرها از این دستور خیلی ناراحت شدند. می‌گفتند این لباس‌ها در شأن ما نیست. این مسئله آن‌قدر برای‌شان سنگین بود که با لباس فرنج و شلوار می‌آمدند و کار فنی انجام می‌دادند. حالا لباس فرنج خودش گرم و برای کار فنی نامناسب بود و در جایی مثل بوشهر که گرم بود اصلاً نمی‌شد آن را تحمل کرد. ولی این آقایان همافرها برای این‌که اعتراض‌شان را نشان بدهند این کار را انجام می‌دادند.

پوشیدن لباس فرنج هم ممنوع نبود ولی برای انجام دادن کار فنی واقعاً دست و پا گیر بود. نمی‌توانستند زانو بزنند یا راحت بنشینند و کارشان را انجام بدهند. بند کمر و دکمه‌های به ردیف بسته شده‌ی لباس فرنج این اجازه را نمی‌داد.

آرام آرام تضاد به وجود آمده به نارضایتی عمیقی تبدیل شد و همین باعث شد که این آقایان همافر مقابل سیستم و رژیم ایستادند. این نارضایتی از نیروی هوایی ارتش به هوانیروز و نیروی زمینی و سایر قسمت‌های نیروی زمینی هم سرایت کرد. چون آن‌ها هم همافر استخدام کرده بودند. حتی عده‌ای از خلبان‌ها هم که قبلاً همافر بودند به این همافرها حق می‌دادند.

در هوانیروز هم این دوگانگی بود. برخی از همافرانی که در جنگ ظفار شرکت کرده بودند به کلاس خلبانی وارد شدند. خود «خسروداد»<sup>۱</sup> به این همافرانی که دوره‌ی فنی را سپری کرده، همه کاره‌ی هلی‌کوپتر بودند و مانعی برای خلبان شدن‌شان دیده نمی‌شد، اجازه داد خلبان بشوند. بعضی از همافرها هم بعد از انقلاب که شیرازه فرماندهی در پایگاه‌ها به هم خورد و پایگاه‌ها به صورت شورایی اداره می‌شد از کادر فنی به خلبانی آمده بودند.

- مگر ممکن است یک همافر ولو با تخصص فنی بیاید و مثلاً خلبان هلی-

کوپتر بشود؟

- بله. ببینید! این‌ها تخصص خوبی در فنی موتور و هلی‌کوپتر داشتند. کم کم ملخ را می‌گرداندند. بعد «haver» می‌کردند. take off و «landing» می‌کردند. هلی-کوپتر را کمی بلند می‌کردند بعد می‌نشستند. یا در حالت ایستایی نگه می‌داشتند. آرام آرام هلی‌کوپتر را عقب می‌بردند، جلو می‌آوردند و تسلط پیدا می‌کردند. اغلب خلبان ۲ می‌نشستند و مهارت پیدا می‌کردند. هر کجا هم لازم بود فشرده آموزش

---

۱- سرلشکر منوچهر خسروداد- زاده ۱۳۰۶ خورشیدی. ژنرال و آخرین فرمانده هوانیروز شاهنشاهی ایران و ورزشکار بود که پس از پیروزی انقلاب ایران توسط دادگاه‌های انقلاب به اتهام خیانت و احتمال بروز کودتا علیه مردم انقلابی دستگیر و اعدام شد. وی جزو نخستین گروه افسران عالی‌رتبه ارتش شاهنشاهی بود که در ۲۶ بهمن ۱۳۵۷ خورشیدی در پشت بام مدرسه رفاه، اعدام گردید. خسروداد به دو زبان فرانسه و انگلیسی تسلط داشت. از وی به عنوان خلبان رکورد شکن نام برده می‌شد. خسروداد مؤسس تیپ نیروهای ویژه هوایرد معروف به نوه‌د یا معروف به کلاه سبزه‌های ارتش ایران است.

۲- haver - ایستادن هواپیما

۳- landing - نشستن هواپیما

می‌دیدند. با تجربه و کمی هم آموزش، خلبان می‌شدند. گاهی اوقات حتی مردم هم فکر می‌کردند همافرها خلبان هستند. ما داخل خیابان بارها خطاب می‌شدیم و به ما می‌گفتند: «آقایان خلبان همافر.»

از اصل بحث دور نشویم؛ این قشر همافر به این ترتیب از ناراضی‌ترین کارکنان ارتش بودند و به همین خاطر هم به انقلاب پیوستند. حتی با آن عکس مشهوری که از پشت سر از آن‌ها گرفته شد که در آن زمان انقلاب، چهره‌های‌شان شناسایی نشود با رهبر کبیر انقلاب بیعت کردند و همین کارشان باعث شد ارتش دو پاره بشود. جمعاً این فضای متضاد و نارضایتی بالا، گرایش همافرها را به جریان انقلاب افزایش داد.

**- چه قدر طول کشید تا شرایط عادی شد و شما به فضای پرواز برگشتید؟**

- حدود یک سال طول کشید تا آرام آرام یک سری پروازهای محدود آموزشی شروع شدند. - خدا رفتگان همه را بیامرزد- من یادم است شهید «نصرالله خزایی»، «حسین خلجی»، «علی میرزایی»، «بهزاد عباسی» که پنج یا شش نفر می‌شدیم را جدا کردند و آموزش‌های لازم‌مان شروع شد. یعنی اولین کسانی که بعد از انقلاب آموزش کابین عقب اف-۴ را شروع کردند ما پنج، شش نفر بودیم. آموزش‌های ما که شروع شد به فاصله‌ی کمی هم جنگ عراق و ایران پا گرفت. یک مرتبه آن‌هایی که آمده بودند و آموزش کابین جلوی اف-۴ را دیده بودند و ما پنج، شش نفر که دوره‌ی کابین عقب

هوایمای اف-۴ را می‌دیدیم آماده شدیم و با خلبان‌های با تجربه کابین جلو پرواز کردیم.

زمانی که ما بوشهر بودیم اصلاً در اتفاقات کردستان، سنندج و پاوه درگیر نبودیم. ما در منطقه‌ی جنوب بودیم و جبهه‌های تحت پوشش ما هم فقط جنوب عراق تا مرز اهواز و آبادان بودند. از آن به بعد هم در حوزه‌ی پایگاه دزفول و بعد از آن هم در دستور کار پروازی تبریز بود. پایین‌تر از ما هم بندرعباس بود که منطقه‌ای دریایی بود. به این صورت برای ما مرزبندی شده بود.

**- تیمسار! زمانی که شما از آمریکا برگشتید و به بوشهر رفتید اوضاع پایگاه**

**هوایی بوشهر چه‌گونه بود؟**

- همان‌طور که عرض کردم وقتی ما از آمریکا آمدیم و کارهای مان انجام شد به بوشهر منتقل شدیم. در آن زمان هنوز آمریکایی‌ها و اسرائیلی‌ها در پایگاه ششم شکاری آن‌زمان بوشهر که الان پایگاه شهید یاسینی است حضور داشتند. اسرائیلی‌ها داشتند آب شیرین کن آن‌جا را درست می‌کردند. سال هزار و سیصد و پنجاه و هفت بود که از این دستگاه بهره برداری هم کردند. آقای «گابریل» که همسایه‌ی بغل دست ما بود اسرائیلی و مسئول دستگاه آب‌شیرین‌کن بود. خودش با خانم و بچه‌اش آن‌جا زندگی می‌کردند. رو به روی ما دو نفر آمریکایی زندگی می‌کردند. اوایل شروع سر و صدای انقلاب و کشیده شدن سر و صداها به خیابان‌ها و بالا گرفتن اعتصابات،

این آقایان آمریکایی و اسرائیلی به عنوان مرخصی گرفتن بار و بندیل‌شان را جمع کردند. البته ما می‌دانستیم که این ترک ناگهانی ایران، اصلاً مرخصی رفتن نیست و این‌ها برای مرخصی نمی‌روند. همه واقعاً برگشتند و رفتند.

- به این ترتیب شما خلبان‌های تازه کار برای شروع پروازهای تان چه کار کردید؟

- استاد خلبان‌هایی آن‌جا بودند. ضمناً ما هم مستقل شده بودیم و آن‌جا حالا دو گروه بودیم. خلبان‌هایی که دوره‌ی کابین عقب را تمام کرده بودند می‌خواستند برای دوره‌ی کابین جلو بیایند و ما هم که از آمریکا آمده بودیم، می‌خواستیم دوره‌ی کابین عقب هواپیمای اف-۴ را بگذرانیم. در همین پایگاه ششم شکاری آن زمان و پایگاه شهید یاسینی الان، دو گردان ۶۱ و ۶۲ کنار هم بودیم. طی این مدت آرام آرام تعدادی از بچه‌ها را برای شروع پروازها انتخاب کردند. ما چند راید پرواز کردیم. پروازهای ما و بچه‌های کابین جلو آغاز شد. ولی آن روزها منتهی به انقلاب گردید و پروازها مدتی غیرفعال و قطع شد. الان سند آن پروازها در دفتر پرواز هم هست.

سال پنجاه و هفت برج هشت ما پروازمان را شروع کردیم و من در اولین پرواز با هواپیمای اف-۴ ای کابین عقب ستوان «فعلی زاده» برای آموزش «تی. آر T.R» پرواز کردم. بعد با سروان «اظهاری» و بعد با سروان «کرامتی» پرواز داشتم. با سروان «سفیدموی آذر» هم پرواز داشتم.

در آذر ماه پنجاه و هفت من با سروان « عبدالعظیمی » و ستوان « ساجدی » و سروان « رجبی مقدم » و بعد هم با سروان کرامتی پرواز کرده‌ام. در پنجم دی ماه پنجاه و هفت من آخرین پرواز را با سروان رجبی مقدم در کابین عقب هواپیمای اف-۴ انجام دادم. این جا دیگر اعتصاب‌های انقلاب شروع شد. شرکت نفت اعتصاب کرد و بنزین نیامد و پروازهای ما هم متوقف شد.

**- این پروازهای آموزشی چه مدت متوقف شدند و چه هنگام پروازها از سر گرفته شدند؟**

- من در دفتر پروازم نوشته‌ام که یک سال و هشت ماه دیگر پرواز نداشتیم. در این مدت که انقلاب پیروز شده بود فعلاً آن نظم و شیرازه‌ی اول به هم خورده بود. بسیاری از افسرها را کتک زده بودند. خیلی‌ها تسویه شده بودند. حتی راهنمایی و رانندگی هم به آن صورت نبود همه را قلع و قمع کرده بودند. همان‌طور که بین ارتش یک سری افراطی‌گری‌ها و یک سری ناهماهنگی‌ها وجود داشت و بدون حساب و کتاب و برنامه اتفاقاتی می‌افتاد، در بین نیروی هوایی هم تعدادی از کارکنان را واقعاً اذیت کردند. وقتی تعدادی از خلبان‌ها، تعدادی از کارکنان فنی و تعدادی از اساتید زبان را بی‌خود و بی‌جهت کنار گذاشتند، بازار تهمت و برچسب زدن داغ داغ بود.



به یک نفر می‌گفتند کروات‌ی بوده، به یک نفر می‌گفتند در حال رقصیدن او را دیده‌اند. خلاصه با دلایل واهی حتی خلبان‌های خوب را که اسطوره‌های جنگ ما شدند اخراج کردند. مثل خلبان «عباس دوران». بعدها که با هزار زحمت این اسطوره‌ی پرواز برگشت اصلاً یک اسطوره‌ی جهانی شد. خلبان عباس دوران بود که «اجلاس سران غیرمتعهدها» را در بغداد از هم پاشید. عباس دوران کسی بود که نسل نیروی دریایی عراق را درآورد. حساب کنید. بی‌حساب و کتاب این خلبان قهار و اسطوره‌ی پرواز را کنار گذاشته و اخراج کرده بودند. خلبان غفور جدی را به جرم این‌که خانمش آمریکایی بود اخراج کردند. حالا خنده‌دارتر این بود که بچه‌های ما تازه از آمریکا آمده بودند و خانم‌های آمریکایی‌شان را هم آورده بودند ولی مجبور شدند به خاطر ازدواج‌شان با آن خانم‌ها رفتند. تعدادی از خلبان‌های هم‌دوره‌ی ما چون هنوز مجرد بودند و کماکان با دوست دخترهای‌شان در آمریکا در ارتباط بودند، وقتی انقلاب پیروز شد درخواست کردند که همان دخترهای آمریکایی را به ایران بیاورند و با آن‌ها ازدواج کنند. ضمناً قول دادند که همسران‌شان مسلمان شده و به عقد اسلامی آن‌ها دربیایند. این امر مورد موافقت واقع شد ولی با شروع جنگ وقتی چند نفر از خلبانان به شهادت رسیدند این خلبانان به این بهانه که اگر شهید بشوند همسران آمریکایی‌شان هم از ایران می‌روند و زندگی خانواده و فرزندان‌شان مختل شده، از هم پاشیده می‌شود، درخواست استعفا دادند و از ایران رفتند. چند نفر هم

فرار کردند و چند نفر هم با اقدام به هواپیما ربایی پناهنده‌ی کشورهای همجوار شدند. حتی دو مورد هم داشتیم که به دشمن پناهنده شدند.

در همین هنگام با بالا گرفتن جنگ و احساس نیاز به خلبان‌ها حضرت امام<sup>(ره)</sup> طی دستوری اعلام کرد نظامی‌هایی که اخراج شدند و مشکل خاصی نداشته‌اند یا شاید در بررسی پرونده‌های‌شان کم دقتی شده اگر بخواهند می‌توانند برگردند. خلبان عباس دوران و خلبان غفور جدی برگشتند. در جنگ شرکت کردند و چه حماسه‌های آفریدند و شهید شدند.

این فرمان و دستور حضرت امام<sup>(ره)</sup> باعث شد عده‌ی زیادی از افسران عالی رتبه و با ارزش که از ارتش اخراج شده اما تیرباران نشده بودند و خوشبختانه زنده مانده بودند برگردند و به ایران و انقلاب خدمت کنند. کاش این فرمان زودتر داده می‌شد تا ما خلبان بی‌نظیر زیادی را از دست نمی‌دادیم.

همان اوائل برگشتن ما، کسانی با یک سری اقدامات شتابزده ارتش ایران که پنجمین ارتش جهان بود را از قدرت و توان واکنش سریع انداختند. یک مرتبه با تسویه، اعدام، اخراج و دستگیری‌های زیاد، باعث تغییر سیستم فرماندهی و کاهش توان عملیاتی ارتش و پایگاه‌ها شدند تا جایی که شیرازه‌ی ارتش تا مرز از هم پاشیدگی هم پیش رفت.

- در گرماگرم انقلاب و پیروزی انقلاب پایگاه‌ها چه‌گونه فرماندهی می‌شدند؟

- من فقط از مجموعه‌ی نیروی هوایی خبر داشتم. آن‌جا هم بیش‌تر از خلبان‌ها با خبر بودم. آن زمان تعدادی از کارکنان فنی نه در یک پایگاه بلکه در تمام پایگاه‌های ما تشکلی به نام «انجمن اسلامی» ایجاد کرده بودند و دم در پادگان می‌ایستادند و صبح زود هنگامی که کارکنان می‌خواستند داخل پادگان بیایند همان دم در کارت شناسایی‌شان را نگاه می‌کردند. اگر اسم آن فرد در لیست‌شان بود به او می‌گفتند: «داخل نیا! تو دیگر عضو این‌جا نیستی.» تعدادی را هم بازداشت می‌کردند. حالا چه اتفاقی برای این افراد می‌افتاد دیگر قابل پیش‌بینی نبود. از اخراج تا زندان و اعدام را دیده و شنیده بودیم.

طبیعی بود که عراق به عنوان کشور همسایه و همیشه متخاصم از این اوضاع در ایران بی‌خبر نماند. صدام حسین هم بدش نمی‌آمد شکست قرارداد الجزایر را جبران کند. بنابراین با بررسی اوضاع ایران، تحریک جهانی و تحلیل قدرت نظامی‌اش آمد محاسبه کرد و گفت در ایران انقلاب شده، هنوز کشورشان گرفتار این دگرگونی است. ارتش هم که فرماندهانش را از دست داده، دارد متلاشی می‌شود. دیگر کسی را هم ندارند که بتوانند این ارتش متلاشی شده را منسجم کند. حالا بهترین وقت است من از ایران انتقام تحمیل قرارداد الجزایر را بگیرم. من سلطان قادسیه جدید هستم. قرارداد الجزایر را پاره می‌کنم و با یک حمله‌ی برق‌آسا و همه‌جانبه صبحانه را در کرمانشاه، ناهار را در تهران و شام را در مشهد می‌خورم. واقعاً هم تصمیم گرفته بود این کار را انجام بدهد. صدام با آن تخیلات خام خود حمله‌اش را برنامه‌ریزی و آغاز کرد. اما در

محاسباتش به نیروهای واکنش سریع مثل نیروی هوایی و هوانیروز ایران توجه نکرده بود و نمی‌دانست نیروی هوایی ایران هنوز اقتدارش را دارد. به محض صدور فرمان حکیمانه‌ی حضرت امام<sup>(ره)</sup> خیلی‌ها دوباره به ارتش برگشتند. ارتش دوباره منسجم شد.

خوشبختانه نیروی هوایی، نیروی دریایی و هوانیروز ارتش ایران بسیار کم آسیب سخت‌افزاری دیده بودند و هنوز کارکنانی پای کار داشتند و توانستند نقشه‌ی پلید صدام را خنثی کنند. صدام با این هدف و با همین اندیشه‌ی خیال سلطان قادسیه شدن، یک مرتبه روز جمعه یکم شهریور هزار و سیصد و پنجاه و نه به ایران حمله کرد. این در حالی بود که ما در نیروی هوایی چیزی حدود یک سال و هشت ماه پرواز نکرده بودیم.

- تیمسار! قبل از این‌که به چگونگی آغاز جنگ بپردازید در این مدت یکسال و هشت ماه که پروازها کم یا متوقف شده بودند شما در پایگاه و شهر بوشهر چکار کردید؟

- من در این مدت به خاطر این‌که بیکار نباشم رفتم و سریع دوره‌ی کاردانی فنی راهنمایی و رانندگی را سپری کردم. برای این‌که بی‌انگیزه نشوم به تهران آمدم و دوره‌ی کاردانی فنی تصادفات و دوره‌ی کارشناسی بررسی تصادفات را سپری کردم. آن زمان موتورسیکلت بی. ام. و B.M.W یک دستگاه در ایران وجود داشت که

متعلق به شخص ولیعهد، پسر شاه بود. این موتور هم در پایگاه هوایی نگهداری می-  
شد.

تا آن زمان من موتورسیکلت B.M.W ۱۰۰۰ ندیده بودم و سوار هم نشده بودم. یک  
غول وحشتناک و بزرگ بود. من این موتور را روشن کردم و کم کم با آن تمرین  
کردم. خلاصه به آن مسلط شدم. با خودم گفتم از هواپیمای اف-۴ که مهم‌تر و  
پرسرعت‌تر نیست. آژیر و چراغ گردان روی آن نصب کردم و خودم شدم رئیس  
راهنمایی و رانندگی بوشهر. حالا اگر تصادفی می‌شد به من زنگ می‌زدند و من هم  
می‌رفتم و صحنه‌ی تصادف را بررسی می‌کردم. سوانح زیادی را دیدم. تصادفات منجر  
به فوت هم داشتم. به دادگاه می‌رفتم و نظرم را می‌گفتم و مشکلات‌شان را برطرف  
می‌کردم.

– آن زمان فرمانده پایگاه بوشهر چه کسی بود و شما چه درجه‌ای داشتید؟

– فرمانده پایگاه خلبان اصغر سفید موی آذر و جانشین ایشان هم اسطوره‌ی پرواز ،  
استاد و همشهری ما خلبان فرج الله برات پور بودند. من هم ستوان یکم خلبان بودم.  
اما دوره‌ی ستوان یکمی من زیاد طول نکشید. فکر می‌کنم بیشتر از چند ماه در  
ستوان یکمی نماندم یک درجه تشویقی گرفتم و سروان شدم. یادش بخیر میان  
خلبان‌های کابین عقب که اصطلاحاً ما به آن‌ها **back seat** می‌گوییم، خلبان  
«حسین دلحامد» که بعداً شهید شد و من درجه‌ی تشویقی گرفتیم. خاطرم هست

قهرمان‌های پروازمان که قرار بود فرمانده بشوند هم درجه‌ی تشویقی گرفتند. مثلاً خلبان علیرضا یاسینی، خلبان عباس دوران و خلبان منوچهر محقق‌ی هم درجه‌ی تشویقی گرفتند.

اما در توضیح بیشتر به پرسش شما که من در آن زمان چکار می‌کردم باید نخست یک مقدمه عرض کنم.

چه آن زمان که در بوشهر بودم و چه بعد که به پایگاه شهید محمد نوژه در همدان آمدم، من هیچ وقت یک شغل نداشتم که مثلاً صرفاً خلبان شکاری باشم. دوست نداشتم ببینم که یک کاری روی زمین مانده است و من توان انجام آن را دارم ولی بیکار مانده‌ام. خدا را گواه می‌گیرم این را از سر خودستایی نمی‌گویم یا نمی‌خواهم از خودم تعریف کنم. چون شما پرسیدید پاسخ می‌دهم و گرنه خودم آن را مطرح نمی‌کردم.

توجه داشته باشید آن زمان خلبانی که بخواهد و بتواند شغل دوم را چه در پایگاه و چه بیرون از پایگاه اداره بکند و به کار و شغل اصلی او که پرواز بود صدمه نخورد، کم بود. برای این که مطلب جا بیفتد باید این توضیح را بدهم که فرمانده پایگاه بر اساس شناختی که از نیروهایش داشت، به سایر استعدادهای پرسنل و کارکنانش پی می‌برد و اجازه می‌داد تا داخل پایگاه و اگر نیاز بود خارج از پایگاه با معرفی فرمانده پایگاه، کار بر زمین مانده را به انجام برسانند.

ببینید! پایگاه مثل یک شهر است و امور داخلی آن هم باید بچرخد و انجام بشود. نمی‌شود برای انجام این کارها از خارج پایگاه نفر به داخل پایگاه آورد. پس افرادی خاص از کارکنان پایگاه باید بتوانند علاوه بر شغل اصلی خودشان شغل دیگری را هم بردارند و مسئولیت آن را بپذیرند تا کارهای پایگاه لنگ نماند. خداوند به من این توانایی را داده بود که می‌توانستم در موازات شغل اصلی خودم و به عنوان خلبان شکاری بدون آن که به وظایف و مأموریت‌هایم لطمه‌ای بخورد شغل دومی را که به عهده‌ام می‌گذاشتند یا خودم انتخاب می‌کردم به نحو احسن انجام بدهم.

فرمانده پایگاه بعد از کشف توانمندی و دیگر استعدادهای کارکنان و همکاران تحت امرش به آن‌ها مسئولیت و شغل دوم واگذار می‌کرد و در صورت درخواست آن‌ها را به دیگر سازمان‌های خارج از پایگاه هم معرفی می‌کرد. در واقع یک نوع مردم یاری انجام می‌گرفت. پذیرش این شغل دوم چه داخل پایگاه چه خارج از پایگاه یک دریا کار جدید جلوی روی ما می‌گذاشت که نیازمند خلاقیت، مشاوره پذیری، جسارت انجام، مسئولیت پذیری سرانجام آن و خیلی امور دیگر بود. مثلاً در پایگاه هوایی شهید نوژه همدان من هم خلبان شکاری بودم و مأموریت‌های تخصصی را انجام می‌دادم و هم به موازات آن مسئول بازرسی بودم و کارهای این شغل و تخصص را برابر دستورالعمل‌هایش بدون این که لطمه‌ای بخورد انجام می‌دادم. به علاوه‌ی این‌ها رئیس اداره‌ی مسکن پایگاه نیز بودم. خود اداره‌ی مسکن پایگاه کلی کار و مشکلات خودش

را داشت. باید طوری انجامش می‌دادم که نه حق همکاران و دیگر کارکنان ضایع بشود و نه حق سازمان از بین برود.

این گونه بود که وقتی فرماندهان پایگاه روحیات و کیفیت کار مرا می‌دیدند هم داخل پایگاه شغل دوم و سوم را به من می‌سپردند و هم اگر نیاز می‌شد مرا به دیگر سازمان‌های خارج از پایگاه به عنوان یک خلبان فعال معرفی می‌کردند.

من وقتی بوشهر بودم در زمان فرماندهی دو فرمانده پایگاه این اتفاق برایم رخ داد.

یکی وقتی که خلبان اصغر سفید موی آذر فرمانده پایگاه بود و راهنمایی و رانندگی نیازش را به پایگاه اعلام کرد، من معرفی شدم و یکی هم زمان فرماندهی خلبان هوشنگ صدیق که بود که شهرداری نیازش را به پایگاه اعلام کرده بود. از طرف فرماندهی پایگاه خلبان هوشنگ صدیق، من به شهرداری معرفی شدم که منجر به شهردار شدن من شد.

اتفاقاً یک خاطره هم از آن زمان شهردار بودنم در بوشهر بگویم خالی از لطف نیست. خاطریم هست هنگامی که آقای ناطق نوری که مسئولیت کشوری مهمی هم داشت، (گمانم وزیر یا معاون وزیر بودند) به بوشهر آمده بودند، مقامات کشوری و لشکری برای استقبال از ایشان حاضر شده بودند.



اما آقای ناطق نوری گفته بودند: « متداول این گونه است که شهردار به استقبال می-آید و کلید طلایی و نماد این شهر را به شکل سمبلیک به میهمان تقدیم می کند. شهردار شما چرا به مراسم تشریف نیاورده اند؟»

کسی از حاضرین گفته بود: « شهردار ما یکی از خلبان های پایگاه شکاری بوشهر است و در این ساعت بازدید شما به مأموریت برون مرزی در آسمان عراق رفته است.»

**- تیمسار! شما از حکم شهرداری تان رونوشت یا تصویری دارید؟**

- بله داشتم. ولی متأسفانه پیدای شان نمی کنم. حتی خاطریم هست آن زمان روزنامه مصاحبه ای با من انجام داده بود و تیتیر هم زده بود: «گفتگو با آقای شهردار خلبان کیومرث حیدریان.»

من دوره ی تخصص بررسی سوانح هوایی را در مرکز آموزش های نیروی هوایی در ستاد دانشکده ی ایمنی پرواز سپری کردم. سال هزار و سیصد و شصت و هشت این دوره برگزار شد. در این زمان من در بوشهر خلبان و ضمناً رئیس راهنمایی و رانندگی بودم و دو سال بعد برای سمت شهرداری بوشهر انتخاب شدم. دو سال در این پُست ها کار می کردم که جنگ هم شروع شد. من می رفتم و پروازهای برون مرزی و گشتی را انجام می دادم و وقتی برمی گشتم به دفترم در شهرداری بوشهر می رفتم و شهردار بودم.

آنجا نیروهای زیادی از شهرداری بوشهر از مهندس و کارمند گرفته تا باغبان و خدماتی همکار من بودند. کارهای شهرسازی و نامگذاری خیابانها را شروع کردم. برای نامگذاری خیابانها و معابر از نام بچه‌های شهید استفاده کردم. یادم هست که خلبان « فاتح‌چهر » شهید شد، یک خیابان به اسم ایشان نامگذاری کردم؛ خودم هم در مکاتبات از آن استفاده می‌کردم تا مردم هم به این موضوع توجه کنند و آن را انجام بدهند.

به منظور پاسداشت خلبان « علی امجدیان » که کرمانشاهی بود و به شهادت رسید، در بوشهر یک خیابان به نامشان ثبت کردم و الان هم این خیابانها هنوز هم به نام آن خلبانان شهید مزین هستند. در کارهای شهرسازی هم برای بوشهر واقعاً وقت صرف می‌کردم. از جمله دو بازار روز درست کردم. برای شهر سیستم اتوبوسرانی راه اندازی کردم. از تمام تجهیزات نیروهای هوایی، دریایی و سایر ادارات موجود استفاده می‌کردم. آنجا شن و نخاله‌هایی که از سالیان بسیار دور جمع شده بود را با لودر و کامیون دور ریختیم و منطقه را کاملاً تمیز کردیم.

آن منطقه مارهای بسیار خطرناکی داشت که آمریکایی‌ها به آنها «راتل اسنک ratel snake» می‌گفتند. اینها نوعی از مارهای زنگی بودند. من این مارها را می‌گرفتم و می‌بردم در جای دیگری رها می‌کردم. حالا یک خاطره از این مارها و شهرداری بوشهر بگویم خالی از لطف نیست.

وقتی شهردار بوشهر بودم، باغبان‌های شهرداری مرا در حال گرفتن این مارها دیده بودند. فکر کرده بودند من به این مارها و گرفتن‌شان علاقه دارم و این‌ها را هیپنوتیزم می‌کنم.

یک روز در دفتر کارم داخل شهرداری بوشهر نشسته بودم. دیدم یکی از باغبان‌ها با یک حلب هفده کیلویی روغن داخل آمد. کنجکاو شدم و پرسیدم: این حلب چیست؟

باغبان گفت: «این را فلانی - یکی دیگر از باغبان‌ها- برای شما فرستاده است.»

من در حلب روغن را باز کردم و دیدم دو مار زنگی داخل آن هستند. نگاه کردم دیدم دهان این مارها خونی است. گفتم: چرا دهان این بی‌زبان‌ها خونی است؟

باغبان گفت: «چون نیش‌های‌شان را کشیده‌اند.» من تا این را شنیدم دست بردم و هر دو مار را درآوردم و روی سرشان را بوسیدم و آن‌ها را دور گردنم انداختم. تصور کنید دو تا مار زنگی دور گردن یک خلبان است. من با یک دستمال خون دور دهان این مارها را پاک می‌کردم. حالا این مارها هم داشتند دور گردن من می‌پیچیدند. همین‌طور که مارها دور گردنم بودند باغبان اصلی داخل شد.

ما وقتی یک صحنه‌ی خارق‌العاده را می‌بینیم می‌گوئیم «یا ابوالفضل.» جنوبی‌ها می‌-

گویند: «بگو یا ابوالفضل!»

باغبان با دیدن من و مارهای دور گردنم یک مرتبه گفت: «بگو یا ابوالفضل.»

من گفتم: چرا؟

باغبان گفت: «این‌ها مار زنگی هستند.»

من گفتم: مگر دندان‌شان را نکشیده‌ای؟

باغبان گفت: «نه من دست به این‌ها نزدم. ضربه‌ی بیلم بغل دهان‌شان خورده، دهان‌شان خونی شده است.»

من به این یکی باغبان که این مارها را آورده بود گفتم: مگر تو نگفتی فلانی دندان مارها را کشیده است. چرا وقتی چیزی را نمی‌دانی می‌گویی؟

یکی از دوستان خودم آن‌جا بود. گفت: «خدا خیرت بدهد! تو چرا باید مار را دور گردنت بیاندازی؟»

دیدم درست می‌گوید و من کار اشتباهی کرده‌ام. حالا دو تا مار دقیقاً کنار رگ‌های گردن من بودند. اگر یکی از آن‌ها به من نیش می‌زد در دم کشته می‌شدم. انگار دو موشک پدافند عراقی شقیقه‌ام را هدف گرفته بودند. خیس عرق شده بودم اما آرام آرام به خودم تسلط پیدا کردم و با توکل به خدا، آرام دست بردم و هر دوی‌شان را از بالای گردن گرفتم و نفس راحتی کشیدم. بعد آن‌ها را به جایی بردم و گفتم: شما مار نیستید. شما فرشته‌های نجات من بودید. بعد آن‌ها را در یک جای خوش آب و هوا

رها کردم. گفتم: شما به من آزار نرساندید در حالی که می‌توانستید مرا بکشید. پس من هم به شما آزاری نمی‌رسانم.

کار دیگری هم که انجام دادم این بود که در جایی تعداد زیادی درخت زالزالک یا کهور کاشتم. بعد گفتند می‌خواهند آن مسیر را که بین بوشهر و برازجان بود جاده بکشند. من دستور دادم آن مسیر را کلاً درخت کاشتند. آن زمان جاده، جاده‌ای باریک بود و این نهال‌ها هم نهال‌های نازکی بودند. بعد از بیست یا سی سال که از آن مسیر عبور می‌کردم دیدم این مسیر یک بزرگراه زیبا با انبوهی از درختان شده است. با دیدن این صحنه خاطرات آن سال‌ها دوباره برآیم زنده شد و بسیار خوشحال شدم که توانسته بودم مثمر ثمر واقع بشوم.

کار دیگری هم که در بوشهر انجام دادم یک کار ابتکاری بود. البته برای من تبدیل به دردسر شد ولی برای منطقه خوب بود و من هم به همین فکر می‌کردم. منطقه‌ای در بوشهر بود که اگر در آن تغییر کاربری ایجاد می‌شد هم اشتغال ایجاد می‌کرد و هم بافت فرهنگی آن بهتر می‌شد. ولی این کار نیاز به مشارکت جمعی و تغییر دیدگاه داشت.

من تعدادی از مردم شهر را دعوت کردم و گفتم: بیایید با مشورت و همفکری یک تصمیم جمعی بگیریم. ما می‌خواهیم یک بازار روز درست کنیم. همه موافق بودند و پول جمع کردند. ما هم یک بازار روز ساختیم که بخشی از آن تعمیرگاه و بخشی هم

مختص میوه، سبزی، تره بار و قسمتی هم ویژه‌ی فروش ماهی شد. با هر کس به مقداری که پول داده بود و سرمایه گذاری کرده بود قرار گذاشتیم شش ماه تا یکسال رایگان مکان در اختیارش باشد و بعد از آن یا کرایه بدهد یا مکان را بخرد و اگر نخواست آن مکان را به کس دیگری واگذار می‌کنیم.

همه با کمال میل قبول کردند. ما هم این کار خوب شهری را انجام دادیم و محل کسب و کار و رفاه مردم فراهم شد. یک سال گذشت. یک مرتبه تعدادی بازرس از تهران آمدند و گفتند: « شهردار به چه مجوزی این مکان را ساخته است؟ تعرفه‌اش کجاست؟ باید تعرفه‌ی ساختمان و مغازه داشته باشد. این کار خلاف است.»

من گفتم: من این کارها را برای آسایش مردم انجام داده‌ام چه خلافی انجام داده‌ایم. من این‌ها را ساخته‌ام و پای کارم هم می‌مانم. هر کاری هم می‌خواهید انجام بدهید. این کار هم اشتغال‌زایی برای مردم است و هم نیازهای مردم و پایگاه را برطرف می‌کند. پایگاه فروشگاه ضعیفی داشت. من ارتباط خوبی بین مردم و پایگاه برقرار کرده بودم. بین سایر ادارات و پایگاه‌ها هم همین‌طور. وقتی یک نامه می‌زدم و زیر آن می‌نوشتم «شهردار، خلبان کیومرث حیدریان» هرچه می‌خواستم برایم می‌فرستادند. مردم واقعاً با شور و شوق از این کار استقبال می‌کردند و همین برای من عالی بود. لذت این کار برایم کمتر از لذت پرواز نبود. آثار این کار هنوز هم باقی است و خوشبختانه به باقیات و صالحات تبدیل شده است.

- تیمسار! سی و یکم شهریور هزار و سیصد و پنجاه و نه که جنگ شروع

شد شما کجا بودید؟

- همان‌طور که عرض کردم چون در قسمت راهنمایی و رانندگی خودم را مشغول کرده بودم برای نهار به پایگاه هوایی می‌آمدم. آن روز هم آمدم که نهار را پیش بچه‌ها و همکاران باشم. دیدم بچه‌ها دارند جلوی محوطه‌ی گردان فوتبال بازی می‌کنند. من هم با بچه‌ها مشغول بازی شدم. همکاری به نام « شیرعلی آزادیان » داشتیم که ایشان ماشینی داشت و به شدت عاشق آن بود. خلبان آزادیان واقعاً این ماشین را دوست داشت. خداوند این خلبان نازنین را رحمت کند.

خلبان « شیرآقایی » یکی، دو بار به خلبان آزادیان گفته بود: « این ماشین را دست من بده. » آزادیان هم این کار را نکرده بود. یک دفعه بچه‌ها گفتند: « آزادیان برای پرواز رفته است. بیایید ماشینش را اوراق کنیم. »

بچه‌ها تا آزادیان نبود دست به کار شدند. کاپوت ماشین را باز کردند، باطریش را درآوردند، درهای ماشین را باز کردند و زمین گذاشتند. رسیده بود که موتور را باز کند که یک مرتبه صدای غُرش هواپیما بلند شد. همه سربلند کردیم ببینیم چه خبر است. یک مرتبه صدای انفجار آمد و بالای سرمان هواپیماهای میگ ۲۳ را دیدیم که رد شدند. خلبان شیرآقایی که جلوتر از ما بود آن قدر داشت حرص می‌خورد که برای هواپیمای میگ ۲۳ سنگ پرتاب می‌کرد. به عنوان خلبان به ما توهین شده بود. حال

بدی داشتیم. یکی بغض کرده بود، یکی گریه می‌کرد، یکی بد و بیراه و ناسزا می‌گفت.

تا حدود ساعت دو بعد از ظهر باند فرودگاه را هم زدند. آن طرف فرودگاه هم بمباران شد. اوضاع کاملاً به هم ریخت. نیم ساعت طول نکشید که تمام فرماندهان و خلبان‌ها آمدند و گفتند جنگ شروع شده است.

- شما تا چند ساعت قبل از شروع جنگ پرواز داشتید، چه‌طور رادارهای ما ورود این هواپیماها را اطلاع نداده بودند؟ یا ما هواپیمای «alert»<sup>۱</sup> و آماده برای مقابله و پیشگیری و یا حتی گشت هوایی نداشتیم؟

- من دقیقاً تا چهل و هشت ساعت قبل از جنگ روی آسمان پرواز داشتم. عرض کردم ما در منطقه‌ی خودمان پرواز می‌کردیم. ما یک سال و هشت ماه وقفه‌ی پروازی داشتیم. من اولین پروازم را با سروان خلبان « دژپسند » برای آموزش کابین عقب هواپیمای اف-۴ داشتم. بیست و هشتم مرداد ماه پنجاه و نه با سرگرد « حیدرزاده » پرواز داشتم. یکم شهریور ماه هزار و سیصد و پنجاه و نه با سروان «ساجدی» و باز بیست و ششم شهریور ماه همان سال با ستوان یکم خلبان « عباس حق پرست » پرواز داشتم.

---

۱- alert- آماده برای پرواز



تحرکات زمینی ارتش عراق بررسی می‌شد و این اطلاعات در اختیار اطلاعات عملیات نیروی هوایی قرار می‌گرفت. این اطلاعات به محضر فرماندهی کل قوا هم ارائه و گزارش می‌شد. برای همین هم امام فرمان دادند هر نظامی که می‌خواهد می‌تواند برگردد و خلبان‌های پاکسازی شده ما هم برگشتند. ولی به هر حال شاید هیچ‌کس در این اوضاع و احوال فکر نمی‌کرد صدام حسین در عراق به این سرعت از اصل غافلگیری برای یک حمله‌ی نابردانه با آن حجم وسیع زمینی، دریایی و هوایی استفاده کند.

به هر حال این حمله‌ی هوایی به پایگاه اطلاع‌رسانی نشده بود و ما حسابی غافلگیر شدیم. متعاقب این حمله نیروی هوایی در روز یکم مهرماه هزار و سیصد و پنجاه و نه به این تهاجم هوایی ارتش عراق در عملیات «کمان ۹۹»<sup>۱</sup> پاسخ داد. یعنی در روز دوم جنگ، نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران با صد و چهل فروند جنگنده، انتقام سختی از ارتش عراق و نیروی هوایی ارتش عراق گرفت.

---

۱- عملیات سایه البرز (کمان ۹۹) بعد از عملیات انتقام (نخستین پاسخ تنها دو ساعت بعد از حمله رسمی عراق به ایران)، این عملیات اولین عملیات هوایی گسترده‌ای بود که توسط نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران پس از حمله عراق به ایران انجام گرفت. این عملیات در تاریخ ۱ مهر ۱۳۵۹ انجام شد. در این عملیات ۲۰۰ هواپیمای ایرانی شرکت داشتند که ۱۴۰ فروند آن‌ها از مرز عبور کرده و ۶۰ فروند هم به پشتیبانی مشغول بودند و خلبانان ایرانی اهداف نظامی ارتش عراق فرودگاه‌ها و آشیانه‌های نظامی ارتش عراق در مناطق کرکوک، موصل، رشید، حبانیه، ناصریه، شعیبیه، کوت و ... را مورد هدف قرار دادند. در این عملیات از جنگنده- بمبافکن‌های اف-۵ و اف-۴ برای بمباران مواضع، شکاری-رهگیر اف-۱۴ برای محافظت از هواپیماها، بوئینگ ۷۴۷ و بوئینگ ۷۰۷ برای سوخت‌رسانی و از سی-۱۳۰ هرکولس برای جمع‌آوری اطلاعات الکترونیکی برای مشخص کردن محل پایگاه‌های موشکی استفاده شد. کمان ۹۹ بزرگ‌ترین عملیات تاریخ نیروی هوایی ایران و عملیاتی موفق بود و باعث برتری هوایی ارتش ایران در ماه‌های آغازین جنگ شد.

- عملیات کمان ۹۹ که ما در آن یکباره به فرمایش شما صد و چهل فروند جنگنده روی سر دشمن فرستادیم که با ارتشی آماده به ما حمله کرده بود، آیا این کار خطرناکی نبود؟ مگر ما چند فروند هواپیمای جنگنده داشتیم؟ آیا ممکن نبود تعداد زیادی هواپیمای جنگنده را در همان ابتدای جنگ از دست بدهیم و تعداد زیادی خلبان هم به شهادت برسد؟ این عملیات کمان ۹۹ چه پیامی داشت؟

- از این منظر هم می‌توان به این مسئله نگاه کرد. اما کسانی که این حمله را طراحی کردند حتماً حساب احتمالی تلفات این پرواز عظیم را هم مدنظر داشته‌اند. در واقع به هر قیمتی هم که تمام می‌شد باید صدام و نیروی هوایی ارتش عراق این ضربه و سیلی محکم را می‌خوردند. همین‌طور هم شد. صدام و نیروی هوایی ضربه‌ای خوردند که برق از چشمان‌شان پرید. تمام آسمان عراق و آسمان بغداد پر از هواپیماهای ایرانی بود. هر جا نگاه می‌کردیم پرچم ایران بود که روی بدنه هواپیماهای ایرانی می‌درخشید.

اما ما یک اشتباه کردیم. ما مقابله به مثل می‌کردیم. عراق فرودگاه و پالایشگاه زده بود، ما هم همین کار را می‌کردیم. از روی سر کلی تأسیسات عبور می‌کردیم و می‌رفتیم که هدف را بزنیم. در حالی که می‌توانستیم با همان هجوم کل تأسیسات

عراق را نابود کنیم. ما می‌رفتیم اهداف مشخص شده را بمباران می‌کردیم و برمی‌گشتیم در حالی که باید تهاجمی‌تر عمل می‌کردیم.

ما در همان ایام یک مأموریت دیگر هم داشتیم و آن پشتیبانی از نیروهای مستقر در مرز بود. ما در مرز نیروهای ژاندارمری، مرزبانی و پشت سر آنها نیروهای مردمی و واحدهای ارتشی را داشتیم. هنوز سپاه و بسیج به این شکل منسجم شکل نگرفته بود. ما باید از این نیروها پشتیبانی می‌کردیم.

اما این بمباران کمان ۹۹ توسط نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، هم برای صدام هم برای کشورهای عرب منطقه و هم برای آمریکا پیام مهمی داشت. نه تنها عراق بلکه آمریکا هم انگشت به دهان ماند. صدام فکر کرده بود با این حمله‌ی سراسری و همه‌جانبه‌ی ناگهانی کل ارتش ایران را نابود کرده است. چون فکر کرده بود با حجم بالای تسویه، اخراج و اعدام‌ها ارتش شیرازه‌اش از هم پاشیده شده است و دیگر نیروی مسلحی در برابر او نیست تا مقاومت کند. البته ناگفته نماند اگر صدام عجله نمی‌کرد و صبر به خرج می‌داد و تحمل می‌کرد تا این سیل غیرمنطقی بازداشت‌ها، اخراج و حتی اعدام کارکنان ارتش با آن شتاب پیش برود، وضعیت فرق می‌کرد. وضع کشور در یک وضعیت مناسب باقی نمی‌ماند. تعدادی بودند که مدیریت نداشتند. کشور به دهکده‌ای با صد کدخدا تبدیل شده بود. هر کس یک فرمان می‌داد

و آن را اجرا می‌کرد. این‌ها اصلاً عادلانه نبود. گاهی آدم احساس می‌کرد این افراد عملاً ضد انقلاب و ضد وطن هستند.

امام فرمودند: « جنگ نعمت بود.» واقعاً یکی از نعمت‌های جنگ صدور همین فرمان بازگشت نظامی‌های پاکسازی شده بود. اگر این فرمان صادر نمی‌شد یا درست به اجرا در نمی‌آمد و در بر همان پاشنه می‌چرخید و آن بازداشت‌ها، زندان رفتن‌ها، تسویه‌ها، پاکسازی‌ها و حتی اعدام‌ها ادامه می‌یافت و به بدنه‌ی ارتش می‌رسید، شیرازه‌ی ارتش از هم می‌پاشید. بنابراین اگر صدام دو سال دیرتر به ایران حمله می‌کرد و همان وضعیت بر ارتش حاکم می‌شد ارتشی باقی نمانده بود که بخواهد واکنش سریع نشان بدهد و حتماً ارتش عراق می‌توانست این ارتش متلاشی شده را نابود و ایران را واقعاً تسخیر یا درگیر یک بحران بسیار بیش‌تر از جنگ تحمیلی بکند. خوشبختانه این اتفاق نیفتاد و نیروی هوایی، نیروی زمینی، هوانیروز، نیروی دریایی و بسیاری از بخش‌های تخصصی ارتش علی‌رغم خدشه دیدن سر جای‌شان باقی ماندند و در زمان مناسب واکنش سریع و خوبی نشان دادند. یکی از این واکنش‌های سریع همین حمله‌ی هوایی کمان ۹۹ نیروی هوایی بود. این کار صدام را متحیر کرد و آن حساب فکریش را که ارتش ایران را منهدم کرده، ترکاند.

آمریکایی‌ها که فکر می‌کردند بعد از رفتن آن‌ها، نظامی‌های ارتش ایران نمی‌توانند از این جنگ افزارها و دانش آن بهره برداری بکنند، انگشت به دهان ماندند. این مهم-

ترین پیام خارجی حمله‌ی کمان ۹۹ بود. از طرفی هم به خود ارتش و به مردم دلگرمی بسیار خوبی داد و باعث تقویت روحیه‌ی مردم، ارتش و نظام شد.

- تیمسار! پرواز کمان ۹۹ واقعاً به خاطر نمایشی بودن یا عملیاتی بودنش انجام گرفت؟ این صد و چهل فروند هواپیمای جنگنده از کدام پایگاه آمده بودند؟

- این تصمیم از قبل گرفته نشده بود که بخواهد صد و چهل فروند جنگنده را یک جا به عراق بفرستند. منتهی چون نیروی هوایی ارتش عراق تقریباً تمام پایگاه‌ها را بمباران کرده بود همه می‌خواستند انتقام بگیرند. مگر می‌شود یک کشوری مثل عراق یا هر کشور دیگری بیاید تمام پایگاه‌های هوایی ما را بمباران کند و خلبان‌های پایگاه هوایی ما آرام بگیرند. حالا پایگاه‌های تهران، تبریز، دزفول، همدان و همه‌ی خلبان‌ها پای کار آمده بودند هر پایگاهی هر تعداد هواپیما توانسته بود آماده کرده بود. صبح یکم مهر هزار و سیصد و پنجاه و نه پروازها آغاز شدند. چیزی طول نکشید که آسمان عراق از جنگنده‌هایی با پرچم ایران پر شد. ما هم می‌خواستیم قدرت، شجاعت، وطن پرستی و تعهدمان به خاک وطن و ملت را نشان بدهیم و هم به مستشاران آمریکایی با این کار بفهمانیم که فکر نکنند تا آن موقع که آن‌ها بودند ما توان پرواز و پشتیبانی داشتیم. می‌خواستیم بگوییم ما تمام دانش استفاده از تجهیزاتمان را فرا گرفته‌ایم. بیهوده به صدام گفته‌اند که بهترین موقعیت است تا ایران را تصرف کند و این رویا را

به گور می‌برند. صدام، آمریکا و تمام دنیا متعجب شدند. ما بارها این بلا را بر سر عراق و جهان آوردیم. فلسفه‌ی حمله‌ی کمان ۹۹ همین بود.

بعد از این عملیات اول نیروهای ژاندارمری و نیروهای مردمی در مرز و بعد نیروی زمینی از جمله تکاورهای نیروی زمینی ارتش، سریعاً خودشان را بازیابی کردند. یگان‌های پیاده زرهی سریع موقعیت خودشان را بازیافتند. خودشان را دوباره سازماندهی کردند و پای کار آمدند و مردانه جنگیدند.

خوشبختانه نیروی هوایی یک نیروی فوق‌العاده منظم و تخصصی‌ست. حتماً باید بر اساس تجربه، پیشکسوت بودن و احترام، کارش را در ابعاد تخصصی پیش ببرد. مثلاً هرکس از من قدیمی‌تر بود پیشکسوت من بود و هرکس که من از او قدیمی‌تر بودم پیشکسوتش بودم. به همین خاطر پروازهای ما بسیار زود با نظم شروع شد. من برج هفت سال هزار و سیصد و پنجاه و نه با سرگرد نعمتی، سرگرد مرادی، سرگرد جدی پرواز کردم. در آبان ماه سال پنجاه و نه با ستوان فرهمند و سروان فنی زاده و ستوان عسگری پروازهای جنگی‌مان را شروع کردیم.

در بیست و نهم آذر ماه پنجاه و نه با سروان اصغر سفید موی آذر پرواز آموزشی «تی. جی. ام.» انجام دادم. یعنی سروان اصغر سفیدموی آذر به من شلیک موشک هوا به زمین را آموزش داد. بعداً در تاریخ چهارم دی ماه پنجاه و نه دوباره با سروان اصغر سفیدموی آذر پرواز آموزشی تی. جی. ام هم داشتم. ایشان به من چگونگی شلیک

موشک «ماوریک(موریک)»<sup>۱</sup> را آموزش دادند. در تاریخ چهاردهم دی ماه همان سال با خلبان عباس دوران پرواز شلیک عملیاتی تی. جی. ام را، یعنی موشک هوا به زمین ماوریک را انجام دادم.

**- شما کابین عقب خلبان عباس دوران بودید از این پرواز خاطره‌ای دارید؟**

- بله! در تاریخ چهاردهم دی ماه هزار و سیصد و پنجاه و نه من و اسطوره‌ی پرواز عباس دوران پرواز کردیم و روی سر ناوچه‌های عراق حاضر شدیم. در این روز ما دو بار موشک ماوریک زدیم.

**- ممکن است جزئیات خاطرات‌تان از پرواز و چگونگی پرواز و هدف قرار**

**دادن ناوچه‌ی عراقی را با خلبان عباس دوران تعریف کنید؟**

- مدتی بود که نیروها و گشتی‌های عراقی می‌آمدند کشتی‌هایی را که برای ما و برای اسکله‌ی بندر امام بار می‌آورند، می‌زدند. به این ناوچه‌های عراقی «اوزا» می‌گفتند. ناوچه‌های ما «لاکم باتن» بودند. خلبان بی‌نظیر عباس دوران و من یکی از این ناوچه‌های اوزا را زدیم. متأسفانه چون هواپیمای عراقی به ما حمله کرد ما نتوانستیم بمانیم و غرق شدن این ناوچه عراقی را نگاه کنیم. ناوچه عراقی داشت در آتش می‌سوخت که ما منطقه را ترک کردیم.

---

۱- موشک ماوریک(موریک)- یک موشک هوا به سطح است که به صورت گسترده در درگیری‌های هوایی کاربرد دارد.

- در آن لحظه به خاطر پرواز با خلبان نام آور و زدن ناوچه‌ی اوزای عراق و حمله‌ی هواپیمایی عراق چه حالی داشتید؟

- من با خلبان عباس دوران رفاقت قدیمی داشتم. ایشان بسیار خلبانی مسلط، انسانی متواضع، بی ادعا و از بچه‌های نازنین شیرازی بود. واقعاً پرواز با عباس دوران هم لذت بخش بود و هم بسیار خطرناک. چون واقعاً بی‌باک، با حوصله و بسیار دقیق عمل می‌کرد. تا از زده شدن هدف مطمئن نمی‌شد کار را رها نمی‌کرد. من هم خوشحال بودم که با خلبان عباس دوران پرواز می‌کردم و هم خوشحال بودم که درس‌هایش را خوب یاد گرفته، خوب پس داده بودم. من واقعاً از زدن ناوچه‌ی اوزای عراق شاد بودم. ولی واقعاً خطر مرگ را با حمله‌ی هواپیماهای عراقی بیخ گوش‌مان حس کردیم. کاش واژه‌ای برای بیان آن لحظه در اختیارم بود. واقعاً تلاش برای مرگ و زندگی و بردن یک بازی باخته بود. هر لحظه می‌توانست ورق برگردد.

یک دوست دیگر هم به اسم خلبان « علی خسروی » داشتیم که بچه « ممسنی شیراز » بود. ایشان هم خلبانی بی نظیر و دلاور بود. یادشان بخیر هم عباس دوران و هم علی خسروی هر دو شهید شدند.

آن زمان به ما یک اسلحه‌ی کلاشنیکف هدیه داده بودند. سیصد گلوله کلاشنیکف هم داشتیم. من، خلبان شیرآقایی و علی خسروی از این هدیه خیلی خوشحال شدیم و برای شکار رفتیم. بین خلبان شیرآقایی و من، هم یک جور رفاقت و رقابت حاکم بود.



من خودروی بلیزر خریده بودم جناب شیرآقایی هم همین کار را کرده بود. حتی اسم بچه‌های مان را هم شهرام و شب‌نم گذاشتیم. گاهی خلبان شیرآقایی و گاهی من به نوعی با هم کل می‌انداختیم و از این کار لذت می‌بردیم. ما سه نفر اهل شکار بودیم. خلبان علی خسروی ملقب به «شاهین ممسنی»، یل و پهلوانی بود.

یک بار که فشنگ‌های ما تمام شده بود برای فشنگ سراغ خلبان عباس دوران رفتیم. ایشان هم گفت به شرطی فشنگ‌هایم را به شما می‌دهم که برای من شکار بیاورید. ایشان علی‌رغم این‌که در پرواز و جنگ عقاب شکاری بود، اما روی زمین اهل شکار و شکار زدن نبود. ما هم رفتیم از بازار بوشهر مرغابی خریدیم و به عباس دادیم. گاهی اوقات مرغابی با پر گیر نمی‌آوردیم، مرغابی پرکنده می‌خریدیم و به عباس می‌گفتم برای این‌که خراب نشود داده‌ایم برای پرهایش را پاک کرده‌اند و با این ترفند از خلبان عباس دوران فشنگ‌هایم را می‌گرفتیم. ایشان هم دل ما را نمی‌شکست آن‌ها را به ما می‌داد تا از شکار و تفریح لذت ببریم.

یک روز عباس دوران آمد و به من گفت: «کیومرث! من یک دوربین فیلم برداری می‌خواهم.»

من گفتم: من یک دوست خوب در کویت دارم می‌گویم یک دوربین عالی برایت بیاورد.

- واقعاً امکان داشت که از کویت دوربین شکاری برای خلبان عباس دوران

تهیه کنید؟

- ببینید! دوربین فیلم برداری آن زمان ممنوع بود. فقط افراد مجاز و حرفه‌ای و تحت نظر می‌توانستند دوربین داشته باشند. به همین دلیل داشتن و خریدن دوربین بسیار مشکل بود. من تصمیم داشتم به واسطه‌ی دوستانی که در سفر مأموریتی به کویت پیدا کرده بودم برای عباس دوربینی تهیه کنم. طرف کویتی دوربین را توسط یک لنج و از طریق دریا فرستاده بود ولی دوربین به گمرک بندر بوشهر تحویل داده شده بود. دوستم پیغام داده بود که دوربین را فرستاده و تحویل گمرک شده است بعد از گرفتن مجوز آن را تحویل بگیرید. جریان را با عباس در میان گذاشتم و یک روز با عباس برای گرفتن دوربین به گمرک بوشهر رفتیم. آن‌جا خانمی بسیار محترم مسئول تحویل این اجناس بود. وقتی ما خودمان را معرفی کردیم فوراً ما را شناخت و گفت: « من شما را دیده‌ام که در نماز جمعه سخنرانی داشته‌اید ولی این دوربین مرجوع شده است و متأسفانه باید برگشت بخورد. اما به خاطر شما سفارش می‌کنم که لنج مرجوعی در بندر گناوه آن را به شما تحویل بدهد.»

این خبر عباس را خیلی خوشحال کرد و بالاخره دوربین فیلم برداری به دستش رسید و شادمان شد.

- تیمسار! زمان جنگ می‌توانستید با کشوری مثل کویت ارتباط داشته

باشید؟

- عرض می‌کنم. خدا سرتیپ دوم « مهدی دادپی » فرمانده پایگاه بوشهر را رحمت کند. ایشان خیلی روی من تعصب داشت. از سوابق من با خبر بود. می‌دانست من قبلاً در نیروی هوایی چریک بوده‌ام. در جنگ‌های عراق و ظفار شرکت داشته‌ام و من تنها دانشجوی خلبانی ایران در آمریکا بودم که پنج مدال جنگی روی سینه‌ام نصب بود. برای همین روی من حساب ویژه‌ای باز کرده بود. تا این حد که هر مأموریت ویژه‌ای پیش می‌آمد می‌گفت: « کیومرث! برایت کاری جور کرده‌ام و جزئیاتش را هم فراهم کرده‌ام. »

این بار هم وقتی خبر مأموریت جدیدی را به من دادند من گفتم: جناب دادپی! چه کاری باید انجام بدهم؟

جناب دادپی گفت: « یک مأموریت بالاتر از خطر در پیش داری. به ما خبر داده‌اند ناوچه‌های اوزای عراقی را که عباس دوران، خلعتبری، خودت و خلبان‌های دیگر از پا درآورده‌اید، برای تعمیر به کویت می‌برند. من می‌خواهم بروی کم و کیف ماجرا را بررسی کنی. برای همین با بچه‌های اطلاعات هماهنگ کرده‌ام برایت پاسپورت شخصی درست کنند که به عنوان کارمند اداره‌ی شیلات به کویت بروی و صحت و سقم این ماجرا را پیگیری کنی. البته در این مأموریت باید یک سری وسایل مورد

نیاز برای مان بخری، یا کسی یا راهی پیدا کنی که بعداً کسی را بفرستیم تا آن وسایلی را که نیاز داریم و در تحریم هستیم برای مان بخرد.»

من هم اطاعت امر کردم و با یکی از بچه‌های نازنین اداره‌ی شیلات به اسم «سید سلمان علی‌پور» که از قبل آشنایی داشتیم و رفت و آمد خانوادگی بین ما برقرار بود، هماهنگی‌هایی انجام دادم.

سید سلمان در شیلات کار می‌کرد. اتفاقاً همین تازگی فوت کرد. خدا روحش را شاد کند. واقعاً با فوتش به من صدمه‌ی خیلی سنگین و تلخی وارد شد. برای مردن سن و سالش کم بود. شاید ده سال از من جوان‌تر بود. من به ایشان گفتم: سید سلمان! بچه‌ها برای انجام کاری به تو احتیاج دارند. تو می‌توانی حرف بزنی و با این لنج‌ها رفت و آمد کنی و برای نیروی هوایی تجهیزات و امکاناتی را بخری یا در خریدشان از آن طرف به ما کمک کنی.

همان نیروهای مردمی که عرض کردم در جبهه‌ها به نیروهای زمینی کمک می‌کردند و یا علیه دشمن بسیار خوب می‌جنگیدند و در مرزها کمک می‌کردند، خیلی‌هایشان از بچه‌های نیروی هوایی بودند. حتی بچه‌ها را آموزش می‌دادند. همین بچه‌های نیروی مردمی بعضاً هسته‌ی مرکزی سپاه را تشکیل دادند. این نیروها باعث شدند بعداً در جنگ ما نیروهای بیش‌تری داشته باشیم. بعد هم متشکل شدند و سازمان یافته آموزش دیدند.

البته آن اوائل بدون آموزش کافی همین نیروها را مثلاً در بخش پدافند هوایی به کار گرفتند که برای ما دردسر شده بود. این ایراد از آن‌ها نبود بلکه از سوء مدیریت و به کارگیری غلط منابع نیروی انسانی بود.

این نیروها چون آموزش کافی و دقیق ندیده بودند نمی‌توانستند هواپیمای دشمن را از هواپیماهای خودی تشخیص بدهند. ما از خاک عراق که برمی‌گشتیم سرعت را کم می‌کردیم تا با سرعت مافوق صوت از روی وطن خودمان عبور نکنیم. یک مرتبه می‌دیدیم ما را به رگبار می‌بستند. بعدها دیگر مجبور شدیم از دست نیروهای خودمان هم فرار کنیم. متأسفانه در یکی، دو مورد هم بچه‌ها ما را زدند و ما سانحه دادیم. حالا وارد این بحث نمی‌شویم که بر اثر این موضوع چه بچه‌های خوبی شهید شدند و چند فرزند هواپیما از دست دادیم. به هر حال سپاه تشکیل شد. نظم گرفت و منسجم‌تر شد.

برگردم به اصل مطلب. ما به اتفاق همین سید سلمان علی پور، رئیس اداره‌ی شیلات و دو نفر دیگر راه افتادیم و قرار شد از طریق دریا به کویت برویم. اما از شانس ما دریا طوفانی شد. ما سوار یک لنج ماهیگیری بودیم. ناخدای ما هم یک شخص عرب بود. من آن‌قدر پرواز شب انجام داده بودم که به آن منطقه آشنایی کامل داشتم و بویه‌های دریایی را می‌شناختم. منظور از بویه همان مخروطی‌های هاشوری شناور بود و من می‌دانستم هر کدام از بویه‌ها متعلق به کجاست. همین‌طور که لنج جلوتر می‌رفت

طوفان شدیدتر می‌شد. یک دفعه دیدم رئیس شیلات افتاد و حالش بد شد. دو نفر دیگر هم حال بسیار بدی داشتند. دریا زده شده بودند. حق هم داشتند دریا بسیار طوفانی و مواج بود. ناخدا به سید سلمان گفته بود: «چه طور است این‌ها همه داغان شده، افتاده‌اند ولی آن آقا هنوز سرپاست؟» و به من اشاره کرده بود. سید سلمان هم برای این که ماجرا را لاپوشانی کند و گند این مسئله در نیاید گفته بود: «ایشان هم قبلاً جاشو بوده و روی لنج ماهیگیری کار کرده است.»

من هم بی‌خیال حال و هوای آن‌جا سراغ یخچال رفتم. دیدم مقداری مرغ پاک کرده داخل یخچال آماده‌ی کباب است. اما دریای طوفانی کاری کرده بود که کسی یاد گرسنگی نمی‌افتاد. ولی من گرسنه بودم. چند ران مرغ را به سیخ زدم و روی پریموس کباب کردم. نصف کباب و نصف خام روی سر رئیس شیلات رفتم و گفتم: آقای هزارخانی! بلند شو یک لقمه بخور.

آقای هزارخانی با حال بد گفت: «تو چه طور می‌توانی با این حال چیزی بخوری. من روده‌هایم دارد از دهانم بیرون می‌زند. دارم می‌میرم.»

حالا به وسط دریا رسیده بودیم و دریا طوفانی‌تر شده بود. سرم را که بالا گرفتم دیدم یا خدا دقیقاً داریم به سمت «فاو»<sup>۱</sup> می‌رویم. آرام جلو رفتم و دیدم قطب نما در اثر

---

۱- شبه جزیره فاو - منطقه‌ای باتلاقی در منتهی‌الیه جنوب شرقی عراق است که میان بصره، آبادان و خلیج فارس واقع شده‌است. تنها شهر مهم در این منطقه، ام‌القصر است. این شبه جزیره در جنگ ایران و عراق در عملیات والفجر ۸ توسط نیروهای ایرانی تسخیر شد و ارتش عراق در سلسله عملیات توکلنا علی‌الله آن را آزاد نمود

طوفان برای خودش می‌چرخد. یک دقیقه ساکن می‌شود و دوباره به سرعت می‌چرخد. در همان ایام وزیر نفت ما آقای «تندگویان» را هم در جاده‌ای با همکاران‌شان به اسارت گرفته بودند. من هم به دلم افتاد که ما هم داریم مثل آقای تندگویان اسیر می‌شویم. این را به سیدسلیمان گفتم. سید سلیمان گفت: «چه طور؟»

من گفتم: من این‌جا را می‌شناسم. سمت چپ ما کمی آن طرف‌تر عربستان است و این هم کویت است. اما این مسیری که ما داریم می‌رویم به سمت ام‌القصر و فاو است. اگر به آن‌جا برسیم آن منطقه متعلق به عراق است و بین کویت و عراق قرار دارد. سید سلیمان رفت همین‌ها را به ناخدای ما گفت. ناخدا هم انگار آتشش زده باشند خیلی بدش آمده بود و گفته بود: «این فقط جاشو و کارگر لنج بوده است.»

ناخدا داد و بیداد راه انداخت و گفت: «شما دارید به من راه نشان می‌دهید؟! من عمری‌ست این‌جا رفت و آمد دارم.»

دوباره به سید سلیمان گفتم: به او بگو آقا ضرر ندارد. این طرف و آن طرف را نگاه کن. آن طرف عربستان است. این چراغ‌های روشن کویت هستند. این بویه‌ها، بویه‌های کویت است. این مسیری که ما داریم می‌رویم راست به ام‌القصر می‌رود و آن هم فاو است. این هم بندر امام است. منتهی این سمت چراغ‌ها خاموش بودند. کسی چراغ‌ها را روشن نمی‌گذاشت. اما آن سمت عرب‌ها چراغ‌ها را روشن می‌کردند. انگار عروسی-

شان بود. از عربستان تا کویت سراسر روشن بود. گفتم: به ایشان بگو اگر همین راه را  
برود ما هم مثل وزیر نفت آقای تندگویان اسیر می‌شویم و به دردسر می‌افتیم.

سید سلمان رفت و به ایشان گفت. دوباره داد و بیداد ناخدا بلند شد و داد زد که چرا  
دخالت می‌کنید. من دیدم فایده ندارد خودم جلو رفتم و گفتم: آقا! شما فارسی بلد  
هستی؟

- ناخدا گفت: «بله بلدم.»

من گفتم: پدرجان! من دروغگو! من ناشی و نابلد. تو استادی و وارد هستی. چرا  
می‌خواهی ریسک و خطر بکنی؟ مگر نمی‌گویی این کویت و عربستان است؟

ناخدا گفت: «بله. این عربستان است.»

من گفتم: پس به سمت عربستان برویم. بعد از آن که مسائل مان حل شد فوقش کمی  
مسیرمان دور شده است. ولی راه مان امن است. مسیر را اصلاح می‌کنیم. ولی شما  
امنیت را رعایت کن. من چاکر شما هستم. شما استادی و من هیچی بلد نیستم.  
خلاصه به هر زبانی بود خامش کردم.

سید سلمان هم به عربی با او شروع به حرف زدن کرد و گفت: «ناخدا فکر کن یک  
درصد در این شب طوفانی اشتباه کرده باشیم و ممکن باشد این جایی که می‌رویم  
ام‌القصر باشد. اگر کشته نشویم حتماً اسیر می‌شویم. خب نباید برویم و اسیر بشویم.



خودت که می‌گویی عربستان است به سمت عربستان برویم خیال‌مان راحت بشود به سمت راست و بعد به سمت کویت برویم.» ناخدا با عصبانیت تمام سکان را چرخاند و به آن سمت رفتیم. وقتی اوضاع تحت کنترل شد یعنی حدود نیم ساعت یا یک ساعت بعد ناخدا گفت: «راست گفتم! این‌جا کویت است و این بویه‌ها، بویه‌های کویت است.»

سید سلمان گفت: «هیچی نگو. تازه فهمیده اشتباه کرده است.»

من گفتم: سید! من روی این دریا زیاد پرواز کرده‌ام. این‌جا را خوب می‌شناسم و می‌دانستم دارد اشتباه می‌رود. خلاصه کمی جلوتر که رفتیم پیش ناخدا رفتیم و گفتم: ممنون که ما را نجات دادی. خدا عمرت بدهد. تقصیر تو نیست وقتی طوفان می‌شود هر کسی ممکن است اشتباه کند.

زمان زیادی نگذشت که از آب‌های کویت سر در آوردیم و به اسکله رفتیم. آن‌جا پلیس دریایی و گشت دریایی داشت. ما مهمان بودیم و به شیلات دعوت شده بودیم و پیش آن‌ها رفتیم. از فردا صبح این دوستان باید به اداره‌ی شیلات می‌رفتند و من هم به مسجدی که به من معرفی کرده بودند می‌رفتم. آن‌جا متوجه شدم تمام بچه مسلمان‌ها و تمام حزب‌اللهی‌هایی که از ته دل مسلمان هستند دور هم جمع هستند. آن زمان بدون اغراق هشتاد درصد مردم کویت ایرانی، هندی و پاکستانی بودند. شاید واقعاً ده یا بیست درصد کویتی بیشتر نبودند. درصدی هم شاید

بنگلادشی، بودند. باور کنید پنجاه درصد جمعیت آن زمان واقعاً ایرانی بودند. طوری بود که ما داخل بازار فارسی صحبت می‌کردیم. حتی گُرد هم می‌دیدیم. آن زمان ریال ما خیلی ارزش داشت. یادم هست یک هزار تومانی می‌دادیم، بیست دینار کویت می‌گرفتیم. آن‌جا وقتی نفرات معتمدی را پیدا کردم، گفتم من آمده‌ام که با کمک شما تحرکات کویت را زیر نظر داشته باشیم و ببینیم خود کویت در کمک به عراق چه نقشی دارد؟ ضد ماست یا دوست ماست؟

آن‌ها به من گفتند: «ما خودمان هزار جور اطلاعات موثق برای شما جمع می‌کنیم و جمع کرده‌ایم. این شیخ‌ها از تمام کشورهای عربی کمک می‌آورند این‌جا کمک‌ها را جمع می‌کنند و یک‌جا همه را به عراق ارسال می‌کنند.»

آن‌جا من یک دوربین عکاسی خریدم و شروع کردم به عکس گرفتن از مکان‌هایی که نیاز داشتم. در واقع داشتم برای نیروی هوایی کار اطلاعاتی انجام می‌دادم و این کار من از نظر دولت کویت معنایی به غیر از جاسوسی نداشت و اگر دستگیر می‌شدم حتماً در یک دردسر بزرگ می‌افتادم.

وقتی فردای روزی که آن‌جا بودم به اسکله رفتم، دیدم یک فروند از ناوچه‌های اوزای عراقی آن‌جا بود منتهی روی آن را چادر کشیده بودند تا جای اصابت موشک دیده نشود. هرچه گشتم ندیدم کسی یا کسانی مشغول تعمیر و بازسازی آن باشند. ولی این ناوچه اوزای عراقی را آورده بودند و آن‌جا نگه می‌داشتند. چند عکس از آن

گرفتم و یادداشت برداشتم. یک سری کارهای دیگر هم انجام دادم که مصلحت نیست بیان بشود. آن جا یک شهر مرزی بین عراق و کویت به نام «صفوان» وجود دارد. مثل قصرشیرین ما که بین ما و عراق است. آن جا من کارهای پرخطری انجام دادم. می-خواستم اطلاعات ارزشمند و دقیق تری به دست بیاورم.

متأسفانه خبر آوردند ستون پنجم یا وطن فروشهایی که آن جا بودند، اخبار و اطلاعات ما را به ارتش عراق می دهند. مثلاً ما که می خواستیم پرواز بکنیم اینها اطلاعات را دست به دست به همدیگر می دادند و سرانجام به ارتش عراق می رسید. بنابراین عراقی ها می دانستند در فلان ساعت چند فروند هواپیمای ایرانی پرواز کرده است و عراقی ها هم برای مقابله آماده می شدند. کاملاً می دانستند در چه ساعتی و چه تعداد هواپیما از چه سمتی به چه سمتی در حال پرواز هستند.

جاسوس ها آن قدر نامرد و وطن فروش بودند که پشت دستگاه های بی سیم هوایی مثل مراقبت پرواز می نشستند و روی فرکانس خلبان های ما می آمدند. می خواستند آن ها را گول بزنند و با آن ها فارسی صحبت می کردند. البته به ما گفته بودند که این گونه دام هایی برای خلبان ها پهن کرده اند. مواظب باشید که گول نخورید و یا تخلیه ای اطلاعاتی نشوید. ما هم برای همین با رمز با هم حرف می زدیم. مثلاً اگر سایت رادار بوشهر می خواست به ما اطلاعاتی بدهد ما را شاهین صدا می زد و ما هم آن ها را شهاب صدا می زدیم. برای ایمنی بیش تر رمز و کد گذاشتیم که هر شب تغییر می-

کرد. این کدها و رمز گذاری‌ها باعث می‌شد ما از دام جاسوسان اطلاعات نجات پیدا کنیم. از همه بهتر و موثرتر این بود که ما یک مسئول رادار به نام « بیژن عاصم » داشتیم که بچه‌ی شیراز و سن بالا بود. ایشان با لهجه‌ی غلیظ شیرازی صحبت می‌کرد. این بنده خدا وقتی با لهجه‌ی شیرازی و دوست داشتنیش که برای ما شناخته شده بود با ما صحبت می‌کرد، ما خیالمان راحت می‌شد. صدای بیژن عاصم باعث شده بود که مسائلی از این قبیل نداشته باشیم.

جناب دادپی این قبیل مأموریت‌ها را به این خاطر به من می‌داد که بیش‌تر از آن‌که مرا خلبان بدانند مرا یک چریک می‌دانست. حتی یادم است که یک روز آقای بنی‌صدر که رئیس جمهور و فرمانده کل قوا بود، با فرمانده کل نیروی هوایی، سرهنگ فکوری و فرمانده‌ی نیروی دریایی سه نفری به پایگاه هوایی بوشهر آمده بودند. بچه‌های جهاد خودکفایی نیروی دریایی و نیروی هوایی کارهای جالبی انجام داده بودند که واقعاً شاهکار بود. این مسئولین می‌خواستند از این کارها بازدید به عمل بیاورند.

بچه‌های فنی نیروی هوایی ابتکارهای زیبایی به کار بسته و کارهای بسیار عجیب و غریبی انجام داده بودند. واقعاً روی دست خلبان‌ها زده بودند. مثلاً موشک زمین به هوا را آماده‌ی بستن روی هواپیما کرده بودند. یا سیستم سوخت‌گیری هوایی شکاری به شکاری را راه انداخته بودند که اصلاً آمریکایی‌ها را هم انگشت به دهان گذاشته بودند. چون در مأموریت‌های ویژه که مسافت دوری را باید طی می‌کردیم و به

اصطلاح « لانگ رنج lang reng » بود، مجبور بودند یک هواپیمای تانکر سوخت رسان را هم با ما بفرستند تا به ما بنزین بدهد. مثلاً تصور کنید ما چهار فروند هواپیمای اف-۴ باید می‌رفتیم و با ما یک هواپیمای تانکر هم می‌آمد که به ما سوخت برساند. حالا مجبور بودند برای محافظت از آن تانکر یک هواپیمای اف-۱۴ هم بفرستند. حتی یک مورد داشتیم که هواپیمای تانکر سوخت رسان ما به خطر افتاد و مجبور شد در منطقه‌ی ارومیه بنشیند و روی همان باند هم به او صدمه زدند. به همین خاطر بچه‌های فنی آمدند این سیستم سوخت‌گیری شکاری را پیاده کردند. ما قبلاً مجبور بودیم شبانه‌روز سوخت‌گیری هوایی را با تانکر مادر انجام بدهیم ولی با این کار بزرگ و شاهکار بچه‌های جهاد خودکفایی تا حدی مشکل ما حل شد. واقعاً این کار بچه‌های جهاد خودکفایی قابل‌تحسین بود. حالا رئیس‌جمهور و فرمانده کل قوای آن زمان می‌خواستند از مجموعه‌ی این دستاوردها بازدید به عمل بیاورند. برای محافظت از نفرات بازدید کننده کلی نیرو گذاشته بودند. رئیس‌جمهور گفت: « ما چند نفر این همه محافظ نمی‌خواهیم. »

فرمانده پایگاه به فرمانده نیرو گفت: « من یک خلبان چریک را برای شما گذاشته‌ام که شما را از این همه محافظ بی‌نیاز می‌کند. » من هم کلت بسته بودم. لباس مرتب و آماده، اسکورت‌شان کردم که عکس آن هم موجود است. فقط من و یک نفر دیگر که محافظ مخصوص بنی‌صدر و همراهش بود، مسلح بودیم.



- تیمسار! آیا سوخت‌گیری هوایی دشوار است؟ از این مانور خاطره‌ای دارید؟

- نه سخت نیست. واقعاً هم لذت بخش است. وقتی بنزین ما در حال تمام شدن بود انتظار می‌کشیدیم که تانکرهای سوخت‌رسان‌مان بیایند و به ما سوخت برسانند. خاطره‌ی بسیار شیرینی از این جریان سوخت‌گیری هوایی دارم که ثبت و ضبط آن خالی از لطف نیست.

یک شب ما از یک مأموریت انجام شده برمی‌گشتیم و بنزین من هم داشت تمام می‌شد. گفتیم سریع فرود بیاییم. چون پدافند هوایی ما خیلی هواپیماهای خودی و دشمن را تشخیص نمی‌دادند برای این‌که اتفاقی پیش نیاید بی‌سیم در اختیار آن‌ها گذاشته بودند. بی‌سیم هم به برج مراقبت و رادار متصل بود. وقتی ما می‌خواستیم به

پایگاه برگردیم برای نشستن، برج مراقبت پرواز به رادار اعلام می‌کرد: « داماد وارد حجله می‌شود.»

وقتی متوجه شدیم بنزین ما خیلی کم است گفتیم ببینیم هواپیمای سوخت‌رسان کجاست که بنزین بزنیم. برای بنزین گرفتن گفتیم: مادر کجاست ما می‌خواهیم شیر بخوریم.

آن‌ها گفتند: « مادر روی شیراز است.»

ما گفتیم: بگو برگردد به این سمت که فوراً به ما شیر بدهد. تا ما بتوانیم روی بهبهان و آن منطقه کمی بیشتر گشت بزنیم.

پدافند چی گفت: « آقا! پس چرا داماد به مجلس نیامد؟»

رادار گفت: « داماد رفته شیر بخورد.»

پدافندچی هم که شوخ طبع بود گفت: « یعنی آقا داماد هنوز شیرخور است؟»

گاهی از این شوخی‌ها پیش می‌آمد. حالا که کمی از بحث جدی دور شدیم یک خاطره از یک خلبان همیشه خندان بگویم بد نیست. با این کار هم ذکر نام و هم ادای دینی نسبت به خلبانی توانا کرده‌ایم. یک خلبان به نام «داود ساج‌لو» داشتیم. ایشان همیشه خندان بود. حتی هنگامی که پرواز می‌کرد خنده از لبش نمی‌افتاد.

قبلاً عرض کردم که ما یک افسر کاروان داریم که در کنار باند و در یک برج کوچک می‌نشیند و وضعیت هواپیما را بررسی می‌کند و قبل از تیک آف و قبل از فرود کامل به خلبان اطلاع می‌دهد. مثل مراقبت پرواز است. داخل این کاروان یک خلبان هست و موقع نشستن و برخاستن با دوربین هواپیما را چک می‌کند که چرخ آن بسته یا باز باشد و چراغ‌ها خاموش و فلپ‌ها باز باشد. مثلاً بمب‌ها رها نشده یا آویزان نباشد که هنگام شلیک عمل نکنند. جمعاً مراقب بود که هواپیماها مشکلی نداشته باشند. اگر مشکلی مشاهده می‌کرد فوراً به خلبان اطلاع می‌داد.

آن روز دوست ما آقا محسن افسر کاروان بود. ایشان دماغ خیلی بزرگی داشت. خلبان به برج گفت: «برای نشستن می‌آیم. اجازه می‌خواهم که بنشینم.»

برج هم گفت: «اجازه دارید بنشینید.»

خلبان گفت: «چشم ولی خواهش می‌کنم به افسر کاروان بگوئید دماغش را آن طرف بگیرد تا من باند را ببینم.» ما کلی به این ماجرای برج و خلبان و خلبان کاروان خندیدیم و تا مدت‌ها نقل محفل‌های ما بود.

یکی از خلبان‌های ما با یکی از حاج آقاهای روحانی پایگاه که خودش هم خیلی شوخ و مشتی بود و با بچه‌ها دوست بود، شوخی داشت و خیلی رفیق بودند. این حاج آقا آن قدر با بچه‌ها رفیق شده بود که بعضی از اصطلاحات پرواز را یاد گرفته بود. یک روز رفت داخل کاروان پیش افسر کاروان و کنار برج نشست.



خلبان آمد بنشیند. افسر کاروان گفت: «سلام خسته نباشید. حاج آقا مقدسی هم این جاست سلام می‌رسانند.»

خلبان گفت: «حاج آقا مقدسی پیش شماست؟»

افسر کاروان گفت: «بله.»

خلبان هوک هواپیما را که شش متر است پایین داد و گفت: «این هم به افتخار حاج آقا مقدسی.»

حاج آقا مقدسی هم نامردی نکرد و میکروفون را از دست افسر کاروان گرفت و گفت: «متشکرم. اما پیشکش به خودت.»

این هم بعضی از شوخی‌های بچه‌های پروازی بود. به هر حال باید جنگ را زندگی می‌کردیم تا از تلخی آن کاسته شود. جو یک جو صمیمی و پر از خنده و شوخی و در عین حال با جدیت و کار بود.

- تیمسار قرار بود یک خاطره از پرواز **alert** و «**scramble**» بفرماید. ممکن است آن را تعریف کنید؟

- بله. همان‌طور که می‌دانید **alert** به معنای آماده است. ما در حالت صلح هم هواپیما و خلبان **alert** و دوازده ساعته داریم. این خلبان‌ها و هواپیما دم آشیانه

---

۱- scramble - به فرمان و دستور رهگیری و در صورت نیاز درگیری scramble می‌گویند.

آماده هستند. حتی در زمان صلح وضعیت **alert** ما از زمان جنگ کامل تر و منظم تر است. به این صورت که دو هواپیمای در «**shelter**» با تمام تجهیزات لازم نبرد هوایی، آماده پرواز هستند. اگر هواپیمایی بخواهد بدون اجازه از مرز هوایی کشور به کشور وارد بشود، فوراً **scramble** یعنی فرمان درگیری می دهند. به هواپیمای **alert** فرمان رهگیری و درگیری داده می شود که اصطلاحاً به آن **scramble** می گویند.

خلبان و هواپیمای **alert** باید سریع تیک آف کنند و به این هواپیمای متجاوز چه جنگنده باشد چه مسافربری و چه باربری و یا هر نوع دیگری، اخطار بدهند. اگر هواپیمایی که از مرز می گذرد جنگی باشد هواپیمای **alert** آن را ساقط می کند.

حالا اگر هواپیمای متجاوز جنگنده نباشد یا به هر ترتیب خلبان مجبور به نزدیک شدن و مذاکره با خلبان هواپیمای متجاوز باشد، مسئله فرق می کند. این مورد اصلاً برای خود من پیش آمد.

ماجرا از این قرار بود که در تاریخ ۱۳۶۲/۶/۶ من و خلبان «محمد فرید» **alert** و آماده پرواز بودیم. یک مرتبه **scramble** زدند. یک هواپیمای ربائی انجام شده بود و سارقین هواپیمایی را به فضای ایران آورده بودند و می خواستند آن را در فرودگاه مهرآباد تهران فرود بیاورند.

---

۱- **shelter** - مکان امن و محل نگهداری وسایل پرنده در فرودگاه است.

من و خلبان محمد فرید سریع بلند شدیم و خودمان را به هواپیمای دزدیده شده رساندیم. دقیقاً شماره‌ی پرواز یادم هست ۷۸۱ بود. به خلبان هواپیما گفتم: برگرد شما اجازه‌ی پرواز و فرود در فرودگاه مهرآباد تهران را ندارید.

آن فردی که صحبت می‌کرد فرانسوی بود اما انگلیسی صحبت می‌کرد.

گفت: « یا همین الان همین جا هواپیما را منفجر می‌کنم یا اجازه می‌دهید در فرودگاه مهرآباد فرود بیاییم.» ما هم می‌دانستیم مکالمات مان شنیده می‌شود. با درخواست اجازه‌ی او برای نشستن موافقت شد. چرا که می‌دیدیم اگر هواپیما را منفجر کنند گذشته از کشته شدن مسافران ممکن است سانحه در آسمان شهر، به ساکنین شهر هم صدمه بزند. بنابر این به او گفتیم ما بال در بال تو پرواز می‌کنیم. اگر خلاف دستوری که می‌گیری عمل کنی یا به سمت جای دیگری بروی بدون تردید تو را با موشک می‌زنیم.

شخصی که صحبت می‌کرد گفت: « ما می‌خواهیم در فرودگاه مهرآباد فرود بیاییم.» ما هواپیما را به حالت alert اسکورت کردیم تا آمد و نشست. قسمت تعجب آور و غم انگیز ماجرا این بود که به محض نشستن و توقف روی باند فرودگاه مهرآباد یک مرتبه کابین خلبان را منفجر کردند و سقف هواپیما منفجر شد و بیرون زد.

- تیمسار! این هواپیمایی که دزدیده شده بود از کجا آمده بود و این ماجرا به چه سالی برمی‌گشت؟

- هواپیماریان هواپیما را از فرانسه به تهران آورده بودند. تاریخ دقیق آن ششم شهریور ماه هزار و سیصد و شصت و دو بود. پرواز scramble ما برای این ماجرا حدود یک ساعت و نیم طول کشید و پایانش را هم که تعریف کردم.

معمولاً ما یک alert پانزده دقیقه و یک alert سی دقیقه داریم. در شرایط جنگی و خیلی حساس alert پنج دقیقه هم داریم. در alert پنج دقیقه خلبان در کابین هواپیما می‌نشینند غذایش را که شامل ساندویچ و آب است همان‌جا می‌خورد و منتظر hot scramble است. اما معمولاً در scramble پانزده دقیقه خلبان‌ها کنار هواپیمای آماده، آماده نشسته‌اند. محل خلبانان alert یک ساختمان است که همه چیز دارد. وسایل سرگرمی و راحتی خلبان فراهم است. خلبان هم لباس پوشیده آماده، منتظر فرمان است. یک گروه دو نفره‌ی دیگر هم به نام آلت ۳۰ دقیقه در منزل آماده هستند.

به محض این‌که رادار ببیند یک هواپیما دارد بدون اجازه و یا با حالت تهاجمی به سمت حریم هوایی کشور می‌آید زنگ alert را می‌زنند. کارکنان فنی سریع هواپیما را آماده پریدن می‌کنند. خلبان‌ها هم سریع داخل هواپیما می‌نشینند، موتور به هواپیما می‌دهند و روی آسمان و به سمت هدف قرار می‌گیرند. به محض این‌که این دو نفر پریدند، پایگاه دو خلبان alert دیگر که آلت ۳۰ دقیقه نامیده می‌شود را جایگزین آن‌ها می‌کند.

ما هم در روز و هم در شب خلبان و هواپیمای alert داریم.

خاطره‌ی دیگری که از پرواز alert دارم برمی‌گردد به شبی که من در بوشهر alert شب بودم. شب‌ها کد رمز عملیات را به خلبان می‌دادند و هر شب ساعت دوازده این کد رمز عوض می‌شد. مثلاً می‌گفتند امشب روی فلان فرکانس اسم برج مراقبت پرنده و اسم هواپیما کبوتر است و شماره رمز را هم می‌دادند. کارهایی را که می‌خواستیم انجام بدهیم تماماً به صورت رمز روی یک ورقه همراهان بود و این هر شب ساعت دوازده عوض و تکرار می‌شد. یعنی هم اسامی عوض می‌شد و هم فرکانس‌ها تغییر می‌کرد.

آن شب که من alert بودم ساعت نزدیک دوازده scramble زدند. ما هم سریع سوار شدیم. در همان زمانی که ما بلند شدیم رمز عبور هم عوض شده بود. شاید ساعت دوازده و نیم یا یک شب بود من با برج تماس می‌گرفتم جواب نمی‌داد. کابین عقب من گفت: «ساعت از دوازده رد شده کد رمز عوض شده است و ما داریم اشتباه روی کد روز قبل، برج را صدا می‌زنیم.»

سرم را پایین بردم که کد رمز را عوض کنم یک لحظه سرم را بلند کردم دیدم ای داد بیداد دو تا ماه در آسمان وجود دارد. متعجب شدم از خودم پرسیدم خدایا چه بلایی سرمان آمده است چرا دو تا ماه در آسمان داریم.

یک لحظه یاد حرف استادم افتادم که می‌گفت: «وقتی به چنین وضعیتی برخوردید احتمالاً به گیجی یا «vertig» دچار شده‌اید. در چنین شرائطی فقط به آلات دقیقه هواپیمایان اعتماد کنید.»

یک لحظه چک کردم دیدم من حدود چهل درجه گردش رو به پایین و به سمت چپ دارم و داشتم به طرف آب دریا شیرجه می‌زدم و همین علت دو ماه بودن و دیدن دو ماه در آسمان بود. یکی از آن‌ها عکس ماه بود که در دریا افتاده بود. ما هم داشتیم مستقیم به داخل دریا می‌رفتیم و نزدیک بود که با دریا برخورد کنیم. اگر چند ثانیه دیرتر می‌فهمیدم و جلوتر می‌رفتیم کارمان تمام شده بود. فوراً به خودم آمدم و هواپیما را ریکاوری کردم و بالا کشیدم و از سقوط در این پرواز به لطف خدا نجات پیدا کردیم.

- شما برای پروازهای آکروباتیک و نمایشی هم آموزش می‌دیدید؟

- بله مانورهای آکروبات و نمایشی را هم انجام می‌دادیم. در امریکا که بودیم یک دستگاه شبیه ساز پرواز داشتیم که عیناً مانند دستگاه آلات دقیقه‌ی هواپیما بود و حتی حرکت‌های هواپیما را هم انجام می‌داد. داخل دستگاه می‌نشستیم و بلند می‌شدیم. انگار واقعاً پرواز می‌کردیم. می‌چرخید. گردش‌ها را انجام می‌داد. اوج می‌گرفت و همه چیز را نشان می‌داد و همه چیز را هم ثبت می‌کرد. همه چیز در این

---

۱- vertigo - در اصطلاح پروازی و پزشکی حالتی مثل سرگیجه است که در اثر lockup enough oxygen کمبود اکسیژن پیش می‌آید که باعث گیجی مغز و اختلال دید می‌شود.

شبهه‌ساز رایانه‌ای و کامپیوتری بود. آن زمان که ما کامپیوتری نداشتیم ولی در امریکا همه‌ی سیستم‌ها کامپیوتری بودند. تمام حرکت‌های خلبان در پرواز شبهه‌ساز روی یک پرده ثبت می‌گردید و نشان می‌داد که شما دارید از این مسیر عبور می‌کنید.

آن زمان ما آن‌جا چند نفر از بچه‌های در حال آموزش خلبانی داشتیم که آن قدر در فلسفه و فنون پرواز استاد بودند و آن قدر خوب و زیبا پروازشان را انجام می‌دادند که استادان آمریکایی همدیگر را صدا می‌زدند و می‌گفتند: «بیا ببین این فرد چه قدر با مهارت دارد پرواز می‌کند.»

- از این افراد ایرانی که تعجب استاد خلبان‌های آمریکایی را برانگیخته بودند کسی را به خاطر دارید؟

- بله. بهروز نقدی بیگ، بهزاد عباسی و کامران سعادت از جمله‌ی آن‌ها بودند. کامران سعادت خلبان بسیار خوبی بود. در آمریکا با یک دختر آمریکایی نامزد کرد و او را هم به ایران آورد. بعد از این که خلبان اف-۴ شد و حتی با ما به پایگاه بوشهر آمد یک دفعه مدتی غیبت زد و بعد متوجه شدیم از ایران خارج شده است. کسانی مثل بهزاد عباسی و بهروز نقدی بیگ واقعاً عالی و نابغه بودند.

بعضی از خلبان‌های ما از جمله «بهروز نقدی بیگ» یا «داریوش خاکنگار» در لندنینگ و فرود خیلی عجیب و غریب عمل می‌کردند. البته فقط در لندنینگ و

نشستن یا بلند شدن تنها نبود. بعضی از بچه‌های خلبان ما واقعاً نبوغ پروازی عجیبی داشتند. به عنوان مثال عرض می‌کنم وقتی ما آمریکا بودیم بچه‌ها ساعت‌های بیکاری از این هواپیماهای قابل پرواز کنترلی می‌خریدند و با آن‌ها مثل یک هواپیمای واقعی مانور انجام می‌دادند. خلبان بهزاد عباسی و خلبان بهروز نقدی بیگ واقعاً با شوق، علاقه و نبوغ خاصی که داشتند این هواپیماهای مدل را از روی زمین بلند می‌کردند و در آسمان مانورهای آکروباتیک با آن‌ها انجام می‌دادند و دوباره سالم آن‌ها را می‌آوردند و روی باند می‌نشانند و یک فرود و لندینگ زیبا را به نمایش می‌گذاشتند.

اجازه بدهید این طور بگویم که پرواز و خلبانی مثل کشیدن آرشه ویولون روی سیم ویولون و درآوردن صدای زیبا از ویولن، مهارت و ظرافت می‌خواهد. هرکس ممکن است بتواند آرشه ویولون را روی سیم‌ها بکشد و صدایی از ویولون در بیاورد اما کسی که استاد است آرشه را چنان با لطافت و ظرافت می‌کشد که صدای دلنشینی از کشیدن آرشه بر سیم ویولون در می‌آورد. خلبان بهروز نقدی بیگ هم این طور آدمی بود. واقعاً دارای هنر پرواز بود و در پرواز هنرمندی بی‌نظیر بود. ما می‌گوییم سوار هواپیما می‌شویم، می‌رویم پرواز می‌کنیم و برمی‌گردیم، اما بهروز نقدی بیگ انگار سوار بر یک اسب بالدار می‌شد و این توسن کاملاً لگامش در مشتش بود.

مثلاً وقتی ما پرواز formation انجام می‌دادیم یعنی در بال همدیگر می‌چسبیدیم و پرواز می‌کردیم، درست مثل همین پرواز تیم‌های آکروبات و تیم‌های نمایشی پرواز



هر کاری لیدر پرواز انجام می‌داد خلبان‌های بعدی هم همراهش همان کار را انجام می‌دادند. حتی تیک‌آف و لندینگ، برخاستن و نشستن را دو یا سه و یا چهار فرورندی می‌رفتیم و با هم انجام می‌دادیم. در آسمان این مانورها را تمرین می‌کردیم و این نفس گیر بود.

باید هواپیمای فرمانده گروه یا به اصطلاح هواپیما لیدر را زیر نظر می‌گرفتیم، اگر بالا می‌رفت با او بالا می‌رفتیم و اگر پایین می‌آمد باید پایین می‌آمدیم. اگر می‌چرخید با او می‌چرخیدیم. به این نوع پرواز اصطلاحاً پرواز «finger tip» یعنی پرواز به فاصله یک انگشت می‌گویند. این قدر به هم می‌چسبیدیم و کنار هم بودیم که در کابین صدای نفس کشیدن همدیگر را می‌شنیدیم. در حالی که ظاهراً کار بدنی سختی انجام نمی‌دادیم که نیازمند صرف انرژی بدنی باشد. ولی همین که «استیک، stic»<sup>۱</sup> در دست راست و «تراتل، throttle»<sup>۲</sup> در دست چپ بود و باید میلی‌متری گاز را زیاد می‌کردیم و به هواپیما موتور می‌دادیم و به ظرافت یک مو این کار را انجام می‌دادیم و با استیک هم باید جهت بالا و پایین، چپ و راست را نگه می‌داشتیم، این کار چون یک تمرکز فوق‌العاده می‌خواست نفس گیر بود.

گاهی هم پیش می‌آمد که هواپیما دچار نقص فنی می‌شد. مثلاً در یک پرواز که من کابین عقب «کیان ساجدی» پرواز می‌کردم یک خلبان جوان داشتیم به اسم «حسام

---

۱ - stic - دستگیره کنترل

۲ - throttle - دسته‌ی گاز موتور هواپیما.

بهداری» که بال در بال ما پرواز می‌کرد. وقتی نگاه کردم دیدم به حالت «invert»<sup>۱</sup> (برعکس) چسبیده به بال ما پرواز می‌کرد.

این پسر خیلی در پرواز مهارت داشت یک بار که داشتیم **finger tip** با خلبان کیان ساجدی پرواز می‌کردیم. کیان ساجدی به من گفت: «کیومرث شماره دو را نگاه کن.»

برگشتم نگاه کردم دیدم که دارد **invert** ، **finger tip** یعنی برعکس بال در بال ما پرواز می‌کند. در این حالت تمام فرامین برعکس عمل می‌کنند و خلبان باید با مهارت و تمرکز زیادی در جهت مخالف عمل کند تا پرواز درست انجام بشود.

- این مطلب را بیش تر توضیح می‌دهید؟

- بله. ببینید! در حالت عادی استیک را که جلو می‌دهی هواپیما پایین می‌رود، استیک را که به عقب می‌کشید هواپیما بالا می‌آید. فرامین در حالت عادی بر عکس عمل می‌کنند. حالا وقتی هواپیما را برمی‌گردانیم و در حالت **invert** و برعکس قرار می‌دهید این حالت برعکس می‌شود. خداوند رحمتش کند خلبان بهداری را به خاطر مهارتش اصلاً کابین عقب نگذاشته بودند و به کابین جلو آمده بود.

- از خلبان بهروز نقدی بیگ هم نام بردید. از ایشان هم خاطره‌ای دارید؟

---

<sup>۱</sup>-invert - به حالت برعکس پرواز کردن

- بله. خداوند رحمتش کند. این جوان هم بسیار علاقمند، بسیار وطن پرست، محترم، با معرفت و با شخصیت بود. هرچه از اخلاق حسنه‌ی او، مهارت و خلاقیتش هم بگویم باز کم‌تر از لیاقت اوست. یک خاطره از صبوری بهروز نقدی بیگ تعریف کنم تا بعد به مهارت پروازی ایشان برسیم.

ما همکار دیگری داشتیم که از نظر هیکل نصف نقدی بیگ بود. می‌خواستیم سه نفری به بوشهر برویم. خلبان بهروز نقدی بیگ جلوی ماشین پیش من نشسته بود و این همکار جوان ما هم صندلی عقب ماشین نشسته بود و هی به نقدی بیگ پیله می‌کرد و با او کلنجار می‌رفت. مسئله‌ی خاصی هم نبود اما نقدی بیگ از بزرگ منشی خودش مدام می‌گفت: « من عذر خواهی می‌کنم. ببخشید. من اشتباه کرده‌ام.» ولی آن همکارمان نه تنها کوتاه نمی‌آمد بلکه چند بار به خلبان نقدی بیگ هم توهین کرد. این بار خلبان نقدی بیگ با متانت برگشت و گفت: « هر چه دل تنگت می‌خواهد بگو. خودت را خالی کن. من دلت را نمی‌شکنم. حالا آن مسئله هم حل شده و من هم کلی معذرت خواهی کردم. لطفاً دیگر ادامه نده.»

اما آن همکار ما ول کن ماجرا نبود و می‌گفت: « نه فلان فلان شده! من کوتاه نمی‌آیم.»

آن قدر آن همکار ما ماجرا را کش داد و خلبان نقدی بیگ هم از سر لطف چیزی نگفت که من یک مرتبه عصبی شدم. ترمز را کشیدم و پیاده شدم. در عقب را باز

کردم و گفتم: این بار دهنتم را باز کنی می‌زنم تمام دندان‌هایت را داخل حلقتم می‌ریزم. این بنده خدا که هیچ، مرا هم دیوانه کردی. خلبان نقدی بیگ از روی بزرگواری‌شان ده بار عذرخواهی کردند. حالا دیگر با من طرف هستی. واقعاً می‌خواستم ایشان را کتک بزنم. وقتی من به این شکل برخورد کردم او سکوت کرد و ما هم خیال‌مان راحت شد.

من به خلبان بهروز نقدی بیگ گفتم: لامذهب! تو چرا این‌قدر صبوری؟

ایشان بزرگووارانه گفت: «کیومرث جان! حالا این رفیق و همکار ماست. عصبانی شده من که نباید به خاطر عصبانیتش با او برخورد کنم. بگذار هر چه دلش می‌خواهد بگوید تا سبک بشود.»

ایشان همین قدر که با معرفت و خویشتن‌دار بود سطح پروازیش هم بالا بود و بسیار مهارت عجیبی در هنر پرواز داشت. از جمله مواردی که در خصوص لیاقت، شایستگی، درایت، هنر پرواز و خلاقیت خلبان بهروز نقدی بیگ باید اشاره کنم و این خاطره ارزش بین‌المللی دارد، عملکرد خلبان بهروز نقدی بیگ در عملیاتی و پروازی کردن هواپیمای میراژ عراقی بود که در جنگ عراق و آمریکا به ایران پناهنده شدند و در پایگاه شهید نوژه همدان نشستند. خلبان‌های عراق این هواپیماها را به داخل جایگاه هواپیماها یا shilter آورده بودند. خلبان‌های عراقی یا زنده بودند و اسیر شده

بودند و یا هر مشکلی داشتند به هرحال در دسترس نبودند. از طرفی هم ما هیچ اطلاعاتی یا دستورالعملی درباره‌ی پرواز این هواپیماهای میراژ نداشتیم.

یک روز همکاران من گفتند: « کیومرث! برو ببین بهروز نقدی بیگ دارد چه کار می‌کند! »

من رفتم و دیدم خلبان نقدی بیگ زیر یکی از میراژها سه تا جک زده و آن را از زمین بلند کرده است. برق را هم به آن وصل کرده و دارد چرخ‌ها را باز و بسته می‌کند. خلاصه بعداً شنیدیم چون سیستم‌های آمریکایی ما به این پرواز میراژها نمی‌خورد، نقدی بیگ خودش رفته بود و برخی از تبدیل‌های اتصالات را از ریخته‌گری تهیه کرده بود. چون برای روشن کردن هواپیما باید به آن برق خروجی داده می‌شد تا آن برق خروجی موتورها را بچرخاند. بعد که موتور به یک دور خاص می‌رسید حالا خلبان بنزین و جرقه را به موتور می‌داد و موتور روشن می‌شد.

ما این اتصالات را برای توربینی که قرار بود هواپیمای میراژ را راه بیندازد نداشتیم. خلبان نقدی بیگ خودش این‌ها را طراحی کرده بود و داده بود آن را ساخته بودند. بعد آن را به میراژ وصل کرد و این بار هواپیمای میراژ را از روی جک پایین آورد و روی زمین روشن کرد. این خلبان دو، سه روز همین‌طور هواپیمای میراژ را خاموش و روشن می‌کرد تا به کارکرد سیستم‌های آن آشنا شد. یک روز دیدیم خلبان بهروز نقدی بیگ دارد با هواپیمای میراژ روی باند فرودگاه می‌چرخد و دور می‌زند. وقتی به

حرکت دادن هواپیمای میراژ تسلط پیدا کرد. یک روز دیدیم دارد به صورت « fast taxi » میراژ را در محوطه‌ی «taxi way»<sup>۲</sup> (محوطه‌ی حرکت هواپیما برای آماده-ی پرواز) برای پرواز ابتدایی آماده می‌کند. fast taxi هم این بود که هواپیمای میراژ بدون دستورالعمل و آموزش را باید مثل یک هواپیمای معمولی سر باند می‌آورد. کاناپی «canopy»<sup>۳</sup> را می‌بست. موتور هواپیمای میراژ را روشن می‌کرد و به هواپیما قدرت و موتور می‌داد تا جایی سرعت می‌گرفت که نوک هواپیمای میراژ می‌خواست بلند شود. دوباره موتور و قدرت را از هواپیمای میراژ می‌گرفت. یعنی با این fast taxi ، بدون آموزش و با خلاقیت خودش به خیلی از کارکردهای ضروری هواپیمای میراژ پی برده بود و هواپیمای میراژ را در حالتی مثل بلند شدن قرار می‌داد.

یک روز دیدم بهروز نقدی بیگ واقعاً هواپیمای میراژ را از زمین بلند کرد و با آن به آسمان رفت و همان‌جا مانورهای لازم را انجام داد. مثلاً تکه ابری را گیر می‌آورد و تمرین نشستن روی باند را با هواپیمای میراژ روی ابر انجام می‌داد تا سرعت لندینگ و نشستن آن را کشف کند و پی ببرد سرعت لازم هواپیمای میراژ برای فرود چه قدر است. خلبان بهروز نقدی بیگ باید یکی یکی کشف می‌کرد که مثلاً این هواپیمای

---

۱- fast taxi - سرعتی مناسب برای توقف هواپیما

۲- taxi way - مسیر حرکت زمینی هواپیما تا سر باند. خزش راه. مسیری که داخل فرودگاه است و باند فرودگاه را به رمپ‌ها، آشیانه‌ها و دیگر امکانات فرودگاه متصل می‌کند.

۳- canopy - کابین خلبان

میراژ در چه سرعتی آماده‌ی نشستن است؟ زیر چه سرعتی سقوط می‌کند؟ تمام وضعیت‌های لازم هواپیمای میراژ را پیدا کرد.

یک روز که خلبان بهروز نقدی بیگ با هواپیمای میراژ داشت پرواز می‌کرد خبرش به گوش تیمسار «ستاری» رسید. - خداوند تیمسار ستاری را رحمت کند. - به تیمسار ستاری گفته بودند که خلبان بهروز نقدی بیگ هواپیمای میراژ را پروازی کرده، آن را پرواز داده و الان هم روی آسمان در حال پرواز است.

تیمسار ستاری به پایگاه آمدند تا از نزدیک ماجرای پرواز خلبان نقدی بیگ با هواپیمای میراژ عراقی را ببینند. خلبان نقدی بیگ دوباره با هواپیمای میراژ سر باند آمد و با رعایت دستور پرواز، بلند شد و پرواز کرد. **touch and go** را انجام داد. باند را لمس کرد و دوباره موتور داد و بلند شد.

خلبان نقدی بیگ جلوی چشم تیمسار ستاری چند بار به زیبایی و مهارت، نشستن و بلند شدن سریع را انجام داد و با هواپیمای میراژ مانورهای عجیب و غریب را به نمایش گذاشت. بعد در همان قسمت ترافیک پترن «**traffic pattern**»<sup>۱</sup> که حدود هزارپا ارتفاع دارد و ارتفاع چندان زیادی هم برای مانورهای سنگین به حساب نمی‌آید، یک مرتبه هواپیمای میراژ را **invert** کرد و برگرداند. خلاصه فرمانده نیرو بعد از این که خلبان نقدی بیگ نشست، ایشان را بوسید و تشویق کرد. خلبان نقدی

---

۱ - **traffic pattern** - ترافیک کنار باند

بیگ به تیمسار ستاری فرمانده نیروی هوایی گفت: «تیمسار! اجازه بدهید برای این هواپیماهای میراژ خلبان آموزش بدهم.»

تیمسار ستاری اجازه‌ی این کار را دادند. خلبان نقدی بیگ هم یک گردان راه اندازی کرد و به خلبان‌های آن گردان هواپیمای میراژ را آموزش داد. از آن به بعد به خلبان بهروز نقدی بیگ « پدر میراژ ایران » می‌گویند.

خلبان بهروز نقدی بیگ، پدر میراژ ایران بی‌انضباطی‌هایش هم گاهی اوقات شگفت‌انگیز بود. یک روز که ایشان با من صحبت می‌کرد یواشکی گفت: « کیومرث! می‌دانی روز گذشته چه کار کرده‌ام؟ »

من گفتم: نه.

ایشان گفت: « با هواپیمای اف-۴ تا پنجاه و پنج هزار پا اوج گرفتم.»

- این اندازه اوج گرفتن برای هواپیمای اف-۴ مجاز است؟

- خیر. چون در این ارتفاع بالا اگر خلبان لباس فضانوردی نداشته باشد بخوابد بیرون ببرد و ایجکت «eject»<sup>۱</sup> کند چون در آن ارتفاع هوایی نیست، می‌میرد. من گفتم: بهروز جان! چرا این کار را انجام داده‌ای؟

---

۱- eject - بیرون پریدن از هواپیما در حالت اضطراری. هواپیما را ترک کردن.



ایشان گفت: «برای این که اگر هواپیمای میگ ۲۵ عراقی آمد و خواست از این ارتفاع تهران را بمباران کند بتوانم بروم و هواپیمای میگ عراقی را بزنم.»

این حرف خلبان بهروز نقدی بیگ در فکر، مغز و سر من حک شد. تا این که در یک پرواز من فرمانده هواپیما و کابین جلو بودم. ناگهان به فکرم رسید بروم بنزین بگیرم و این کار خلبان بهروز نقدی بیگ را انجام بدهم. به هواپیما موتور و گاز دادم. تانکر سوخت رسان روی بروجرد بود. من سوخت داشتم می خواستم سوخت اضافه هم بگیرم و آن کار خلبان بهروز نقدی بیگ را انجام بدهم. من به هوای این که تا تانکر سوخت رسان به ما برسد پانزده دقیقه وقت دارم به هواپیما گاز و موتور دادم و بالا رفتم. ارتفاع پنجاه و پنج هزار پا را که دیدم خواستم هورا بکشم. بعد پنجاه و پنج هزار پا را هم رد کردم و نزدیک پنجاه و شش هزار پا شدم. کمی ترسیدم و ارتفاعم را کم کردم و پایین آمدم. چیزی که در آن ارتفاع برایم جالب بود این بود که از آن ارتفاع قوس دایره‌ای شکل زمین را دیدم و مخصوصاً شگفت زده بودم که آن قسمت دریا چه زیبا بود. آن جا واقعاً به عظمت خدا پی بردم. وقتی نگاه کردم که این همه آب دریا و اقیانوس چه گونه سر جای شان مانده‌اند و پایین نمی‌ریزند حیرت کردم و به عظمت پروردگار پی بردم.

من این بی‌انضباطی را انجام دادم و مقصر و مسببش هم خلبان بهروز نقدی بیگ بود. بعد از این که به ارتفاع مناسب رسیدیم با خودم گفتم من پنجاه و پنج هزار پا را رد

کردم و به نزدیک پنجاه و شش هزار پا رسیدم. البته به کابین عقب نیز چیزی نگفتم که مبدا مخالفت کند یا بعداً برود و حرفی بزند. بعد از چند روز خلبان بهروز نقدی بیگ را دیدم. خواستم به او بگویم بهروز رکوردت را شکستم و با اف-۴ بالاتر از تو و تا نزدیک پنجاه و شش هزار پا رفتم.

- با خلبان بهروز نقدی بیگ هم درجه بودید؟

- بله هم درجه بودیم.

- وقتی به ایشان گفتید این کار را کرده‌اید چه واکنشی نشان دادند؟ چه گفتند؟

- اتفاقاً این جا هم یک خاطره‌ی جالب برای من رقم خورد. خلبان بهروز نقدی بیگ به من گفت: « کیومرث! قول شرف می‌دهی اگر مطلبی را به تو بگویم بی‌انضباطی نکنی؟ حالا من یک کاری کرده‌ام تو هم رفته‌ای و انجام داده‌ای قول شرف به من بده و بگو تو بمیری نمی‌روم این کار را انجام بدهم. تا جان مادرت را قسم نخوری نمی‌گویم.»

من هم گفتم: قسم می‌خورم به شرف‌مان و قول می‌دهم کاری را که کرده‌ای انجام ندهم. حالا بگو چه کار کرده‌ای؟

خلبان بهروز نقدی بیگ گفت: «کیومرث! با هواپیمای اف-۴ تا شصت و دو هزار پا  
اوج گرفته‌ام و بالا رفته‌ام.»

من هم که دیگر قسم خورده بودم انجام ندهم. ضمناً جرأتش را هم نداشتم این کار را  
انجام بدهم. کسی با هواپیمای اف-۴ شصت و دو هزار پا بالا برود واقعاً یک اعجوبه‌ی  
بی‌رقیب است. ما از این دست نخبه‌های پروازی کم نداشتیم.

از جمله دیگر خلبان‌های بسیار کاربلد و لایق ما خلبان هواپیمای اف-۴ خلبان بهزاد  
عباسی بود. ایشان هم بسیار بسیار بچه‌ی باهوش، فعال، علاقه‌مند و با معرفتی بود.  
این خلبان واقعاً یک بچه‌ی با مرام و فرد خاصی بود. اما به خاطر یک اشتباه نابود شد.  
هست و نیست و زندگی‌اش از بین رفت. همه چیزش را از دست داد. به خاطر یک سوء  
تفاهم و یک قسم کج فهمی زندانش کردند و این جوانِ خلبانِ فوق‌العاده مستعد و  
وطن پرست که هست و نیستش را برای خاک ایران فدا کرد و تمام وجودش  
تخصص، مهارت، درس و پرواز بود و در وطن پرستی بی‌نظیر بود را از دست دادند.

من حکایت تلخ نابودی بهزاد عباسی را یک داغ بر دل خودم، نیروی هوایی و ایران  
می‌دانم. واقعاً یک عقاب ارزشمند از آسمان ایران گرفته شد. می‌خواهم ماجرای این  
سوء تفاهم را که منجر به نابودی خلبان بهزاد عباسی شد بیان کنم تا برای همه  
درسی تلخ و عبرتی تلخ‌تر باشد که مبادا آیندگان به اشتباه با فرزندان ارزشمندشان  
این گونه برخورد کنند.

وقتی ما بوشهر بودیم برای تشویق خلبان‌ها گفته شد می‌خواهند به خلبان‌ها یک خودروی پیکان که آن زمان قیمتش پنجاه و هفت یا پنجاه و شش هزار تومان بود جایزه بدهند. مرا به عنوان نماینده‌ی خلبان‌های پایگاه بوشهر به شرکت «ایران ناسیونال» معرفی کردند. همین شرکت که الان به «ایران خودرو» تغییر نام یافته است. مرا با یک نامه به این شرکت در تهران معرفی کردند. من به تهران آمدم و به شرکت ناسیونال خودرو رفتم و خودم را با نامه به عنوان نماینده‌ی خلبان‌های پایگاه هوایی بوشهر معرفی کردم و گفتم من آمده‌ام ماشین‌ها را تحویل بگیرم.

مسئولین ناسیونال خودرو گفتند: «با خودتان پول آورده‌اید؟»

من گفتم: نه. چیزی به ما نگفته‌اند. مگر باید پول بدهیم؟

آن‌ها گفتند: «بله. باید نفری پنجاه و پنج هزار تومان بابت هر دستگاه خودروی پیکان بدهید. مردم برای خرید همین خودرو نام نویسی می‌کنند و در صف تحویل قرار می‌گیرند. ما نوبت و اولویت را به شما هدیه داده‌ایم.»

ما ماندیم که چه کار کنیم. حالا کسی پول نداشت. حقوق ما ماهیانه هفت، هشت هزار تومان بود. خلاصه من به پایگاه بوشهر تلفن زدم و ماجرا را بی‌کم و کاست بیان کردم. هول و ولا به جان بچه‌های خلبان افتاد. حالا بعضی‌ها پس انداز داشتند و بعضی‌ها هم پس اندازی نداشتند. بعضی‌ها طلاهای زن و بچه‌های‌شان را فروختند و برخی هم قرض گرفتند و این پول جمع شد.

این خودروی پیکان را دستگاهی پنجاه و پنج هزار تومان به ما می‌فروختند و همان‌جا دم در کارخانه، از ما آن را به قیمت پنجاه و هفت هزار تومان می‌خریدند. تعدادی این خودروها را برای خودشان می‌خواستند و دردناک این بود که تعدادی هم می‌خواستند برای دو هزار تومان سود آن را بخرند و بفروشند.

سه چهار روز بعد روزنامه‌ها نوشتند: «خلبان‌های عزیز! خودروهای شما را خریداریم.» این خبر مثل ترکیدن توپ در داخل و خارج از کشور صدا داد. یک مرتبه در سطح کشور پیچید که خلبان‌های ما هر کدام یک خودروی پیکان جایزه گرفته‌اند. همان موقع که به ما امتیاز نوبت یک خودروی پیکان را هدیه دادند و پول یک خودروی پیکان را از ما گرفتند و ما را در روزنامه‌ها سکه‌ی یک پول کردند، تلویزیون عراق تبلیغ می‌کرد و به خلبان‌هایش یک خودروی بنز صفر کیلومتر روز دنیا را هدیه می‌داد. ولی به ما یک نوبت خرید هدیه داده شده بود.

این اتفاقات مقارن با این بود که به خلبان عباس دوران برای خرید هواپیما و نیز به عنوان تشویقی یک مأموریت خارج از کشور داده شده بود. قرار بود به سوئیس برود. عباس دوران در فرودگاه به من زنگ زد. من منزل مادر همسرم بودم. عباس به من گفت: «کیومرث! من باید به خارج از کشور بروم. این وکالت نامه دستت باشد که بتوانی از طرف من خودرو را برایم بخری.» فکر می‌کنم این ماجرا سال شصت یا شصت و یک اتفاق افتاد.

خدا خلبان تیمسار «اصغر سفید موی آذر» را حفظ کند. ایشان هم به من گفت: «کیومرث! خودروی پیکان را از طرف من بخر و به خانواده‌ی فلانی تحویل بده.» ایشان هم یکی از خلبان‌های جوان همکار ما بود. حالا من دو کالت برای خرید خودروهایی‌شان از این دو خلبان نازنین داشتم.

در فرودگاه من به خلبان عباس دوران گفتم: عباس! حالا که داری به خارج از کشور می‌روی پول داری؟

خلبان عباس دوران گفت: «خیلی کم.»

من گفتم: عباس! الان پول نقد ندارم. ولی یک گردنبند طلای ارزشمند دارم من هم که کلاً نمی‌پوشم. آن را ببر. یک زنجیر مرغوب سنگین داشتم و یک پلاک که یک طرفش شمایل حضرت محمد(ص) و طرف دیگرش هم شمایل حضرت علی(ع) بود. من این گردنبند را از بالای شیشه‌ی حفاظ بین خودم و عباس برای خلبان عباس دوران پرت کردم و گفتم این را بگیر همراهت باشد. هر طور لازم داشتی استفاده کن. خلبان عباس دوران پلاک و زنجیر را گرفت و گردنش انداخت و رفت. حالا بماند عباس دوران به خارج از کشور رفت و مأموریتش را انجام داد. سوغاتی هم برای من آورد و پلاک و زنجیر طلای من را هم برگرداند.

گفتم: عباس چرا این را نفروختی و استفاده کنی؟

خلبان عباس دوران گفت: « این ارز مملکت است دلم نیامد ببرم آن جا بفروشم و با عرض مملکت سوغاتی و وسایلی بخرم که ارزش خاصی نداشته باشد.» این نمونه‌ای از اخلاق و غیرت ملی خلبان عباس دوران بود.

### - عاقبت واگذاری نوبت و خرید این خودروها برای خلبان‌ها چه شد؟

- وقتی در روزنامه‌ها این خبر را چاپ کردند که خلبانان عزیز خودروهای شما را خریداریم به بچه‌های ما خیلی برخورد. چرا که اصطلاحاً آش نخورده و دهان سوخته شده بودیم. یک نوبت از این خودروها واگذار شد. ما کمی زودتر گرفته بودیم و عده‌ای دیگر هم باید بعد از شش ماه تا یک سال می‌خریدند.

از جمله کسانی که از این قضیه خیلی عصبانی شد همین خلبان بهزاد عباسی بود. خلبان بهزاد عباسی یک روز برگشت و گفت: «می‌خواهم گزارش کنم و بگویم نگذارید با این کارها ما را خراب کنند. به جای این که یک خودرو نه نوبت یک خودرو را به ما بدهید به فکر آینده‌ی زن و بچه‌های ما باشید. بیائید یک مدرسه درست کنید که اگر من افتادم و شهید شدم بچه‌ام در جای مناسبی درس بخواند. فکری بکنید که زن و بچه‌های ما امنیت داشته باشند. کاری بکنید که کسی باشد حقوق مرا به زن و بچه‌ام بدهد. سازمانی درست کنند که به فکر خانواده‌ی شهداء باشد.» ( آن زمان هنوز بنیاد شهید وجود نداشت.)

وقتی اعلام کردند فرمانده نیرو جناب فکوری که بعداً به شهادت رسید، قرار است به پایگاه بیایند، بهزاد گفت: «خوب شد. مطلب را با ایشان در میان می‌گذارم.»

خلاصه خلبان بهزاد عباسی واقعاً قصد داشت درد دلی بکند. اما یک مرتبه با یک سوء تفاهم، درد دلش بد تعبیر شد. ماجرای بد تعبیر شدن درد دل خلبان بهزاد عباسی را هم می‌گویم تا تاریخ ببینند چگونه یک سوء تفاهم، یک عقاب و یک خلبان ناب و میهن پرست را از وطن گرفت. بلکه درس عبرتی باشد برای تاریخ که چه‌گونه نهال نخبه‌هایش را برمی‌کند.

یک روز اطلاع دادند که سرهنگ «فکوری» فرمانده وقت نیروی هوایی می‌خواهد برای بازدید و دیدار با خلبانان به پایگاه بیاید. من با گوش خود شنیدم که خلبان بهزاد عباسی گفت: «من می‌خواهم به این کار مطبوعات و این برخورد اعتراض بکنم و درد دلم را بگویم.»

متأسفانه این بازدید تقریباً مقارن شده بود با ایامی که رئیس‌جمهور وقت بنی‌صدر که رشته‌اش اقتصاد بود مقابل رژیم ایستاد و در دانشگاه تهران سخنرانی کرد. بنی‌صدر در سخنرانیش تنش ایجاد کرد. در این جو ایجاد شده دانشگاه تهران و نماز جمعه رو در روی هم قرار گرفتند.

حضرت امام خمینی<sup>(ع)</sup> یک روز که از رفتار آقای رئیس‌جمهور بنی‌صدر عصبانی بود در جمله‌ای کنایه‌ای به اقتصاد مد نظر رئیس‌جمهور، اشاره کردند و جمله‌ای گفتند.



اتفاقاً این جمله را حتی روی دیوار هم نوشتند. یعنی نقل این جمله اصلاً منع و مشکلی نداشت.

آن روز فرمانده نیروی هوایی سرهنگ فکوری به پایگاه تشریف آوردند. این عکس هم دقیقاً از همان روز است.



فرمانده نیروی هوایی اول از زحمات نیروی هوایی تشکر کرد و بعد درباره‌ی کارهایی که باید انجام بگیرد صحبت کردند و آخر حرف‌هایشان هم گفتند: «اگر کسی حرفی دارد بگوید. یا اگر پیشنهادی دارد مطرح کند.»

ما دل‌مان مثل سیر و سرکه به قول معروف می‌جوشید و می‌دانستیم الان بهزاد عباسی می‌خواهد حرف دلش را بزند و به این کار فروش خودرو اعتراض کند و جریان

این آبروریزی روزنامه را با فرمانده نیرو مطرح کند. خلبان بهزاد عباسی به فرمانده  
نیرو گفت: «اجازه می‌دهید من مطلبی را عرض کنم؟»

جناب فکوری گفت: «بفرمائید.»

خلبان بهزاد عباسی گفت: «بسم الله الرحمن الرحيم. به نقل از امام خمینی عرض  
می‌کنم. اقتصاد فلان است...»

تا خلبان بهزاد عباسی این را گفت، فرمانده نیرو جناب فکوری دچار سوءتفاهم شد و  
اجازه نداد خلبان عباسی حرفش را تمام کند جناب فکوری گفت: «خفه شو! این چه  
حرفی است که می‌زنی؟! چرا این حرف را می‌زنی؟! چرا این قدر پر رو شده‌ای؟ این  
آقا را بازداشت کنید.»

خلاصه جناب سرهنگ فکوری داد و هواری راه انداخت که نگو و نپرس. با همین  
سوءتفاهم ساده خلبان بهزاد عباسی، خلبانی لایق، شجاع و وطن پرست ظرف سه  
ثانیه متهم شد. جوانی با آن همه عشق، تخصص و تعهد به وطن و انقلاب و خلاقیت  
را فوراً دستگیر کردند.

بعد آمدند گفتند با نقل این صحبت حضرت امام قصد قلبی بهروز عباسی توهین به  
امام نبوده است خواسته بگوید ما برای یک دستگاه خودرو و مادیات نمی‌جنگیم. آبرو  
و عزت ایران اسلامی و انقلاب برای ما مهم است. به فکر آینده و آبروی ما باشید. اما  
نگذاشتند خلبان بهزاد عباسی با زبان خودش همه‌ی حرفش را بزند تا سوء تفاهم

ایجاد نشود یا اگر ایجاد شده برطرف بشود. خلبان بهزاد عباسی را به همین سادگی به زندان دادند و بعد از مدتی هم بخشیده شد. اما دیگر آن خلبان قبلی نشد. حالا من، بهزاد عباسی، منوچهر شیرآقایی، موسوی حسینی خلجی و علی میرزایی خلبان-هایی بودیم که در سال شصت و دو یا شصت و سه برای آموزش کابین جلوی هواپیمای اف-۴ معرفی شدیم. خلبان بهزاد عباسی که آن همه شوق، ذوق، دانش، مهارت پرواز و حس میهن پرستی داشت من دیدم دیگر آن بهزاد سابق نیست. در گردان پروازی عکس می‌گرفتیم می‌دیدم بهزاد در هیچ کدام از عکس‌های ما نیست. شخصیتش خُرد شده بود. روحیه‌اش به کلی نابود شده بود. البته دیگر من خبر ندارم که بعد از دستگیری و زمانی که خواسته بود از مرز فرار کند و دستگیر شده بود، دیگر چه خطاهایی مرتکب شده بود. ولی می‌دانم سال‌های زیادی را در زندان سپری کرد و بعد به امریکا رفت.

#### - عاقبت کار خلبان بهزاد عباسی چه شد؟

- عرض کردم خلبان بهزاد عباسی خیلی دلگیر و دلشکسته شده بود. به شکلی که حتی دیگر با بچه‌ها عکس هم نمی‌گرفت. انگار به نوعی افسردگی و دلزدگی رسیده بود. انگار این رفتار با او باعث شده بود بُرد. همه چیز را ول کرده بود. منزوی شده بود. می‌گفتند: «بهزاد عباسی می‌خواهد از ایران برود.» من از خودش نشنیدم و ندانستم کی اقدام به خروج از کشور کرده بود.

یک مرتبه خبر تلخ‌تر آمد گفتند: « خلبان بهزاد عباسی را در جاده‌ی جنوب به پاکستان در حالی که قصد داشته به پاکستان برود دستگیر کرده‌اند.» خلبان بهزاد عباسی تمام مدارک شخصی و تحصیلی‌اش را به صورت میکرو فیلم درآورده بود که وقتی به هر کجا برود بگوید من خلبان اف-۴ هستم. من این تخصص‌ها را دارم. حالا همین هم برایش یک دردسر تازه شده بود. دوباره او را دستگیر و زندانی کردند. سال‌های سال این خلبان نازنین در اوج نیاز به ایران و نیاز ایران به او در زندان ماند. بعد هم شنیدم خلبان بهزاد عباسی از زندان آزاد شده است. گفتند به آمریکا رفته است. آن جوانی که آن قدر عاشق پرواز، وطن، مردم و خانواده‌اش بود و عاشقانه همسر و زن و بچه‌اش را دوست داشت به خاطر یک سوء تفاهم کارش به جدایی از همسر و جدایی از فرزند و آوارگی از وطن کشید.

خلبان بهروز نقدی بیگ با خلبان بهزاد عباسی کماکان ارتباط دوستی داشت و معمولاً از احوال او بی‌خبر نبود. من هم گاهی از طریق خلبان نقدی بیگ از حال خلبان بهزاد عباسی خبر می‌گرفتم. یک بار شنیدم که خلبان بهزاد عباسی به ایران آمده است ولی متأسفانه دوباره او را دستگیر و زندانی کرده‌اند.

باز همین چند سال پیش از خلبان بهروز نقدی بیگ، خبری از خلبان بهزاد عباسی گرفتم ایشان گفت: « بهزاد را آزاد کرده‌اند.» من زنگ زدم و با خلبان بهزاد عباسی حرف زدم. دیدم این صدا، صدای رسا و شاداب بهزاد عباسی نیست. دیدم انگار قلبش

و صدایش پژمرده شده است. خلبان بهزاد عباسی گفت: «کیومرث! دوباره برمی‌گردم و به آمریکا می‌روم.»

من گفتم: بهزاد! ممکن است آدرس بدهی که به دیدنت بیایم یا آدرس بدهم تو بیایی؟

خلبان بهزاد عباسی گفت: «اصلاً توان و حوصله این طرف و آن طرف رفتن را ندارم. نمی‌خواهم کسی را ببینم. تو هم مرا ببینی دیگر از من خوشت نمی‌آید.»

من گفتم: بهزاد جان! خیلی دلم می‌خواهد تو را ببینم.

بهزاد عباسی گفت: «نه نخواه که مرا ببینی. دیدن ندارم. بگذار بروم و به آمریکا برگردم.» و هرگز دیگر خبری از او نشد. ولی خبر داشتم که آن همسر با وفا و مهربان هم او را ترک کرده و کانون زندگیش به کلی از هم پاشیده شده است.

به این ترتیب خلبان بهزاد عباسی با تمام شوق و ذوق و میهن پرستی رفت و نابود شد. نیروی هوایی ایران به خاطر یک سوء تفاهم ساده یک قطب پروازیش را از دست داد. به عظمت خدا سوگند این‌هایی را که بیان کردم ابداً اغراق نکردم. واقعاً همین‌طور بود. از هر کس درباره‌ی خلبان بهزاد عباسی بپرسید غیر از این حرف‌ها را نمی‌شنوید. من آن قدر ناراحت شدم که یک روز برداشتم و برای فرمانده وقت نیروی هوایی شکایتی نوشتم و گفتم اگر می‌توانید به خلبان بهزاد عباسی واقعاً کمک کنید.

## - الان از خلبان بهزاد عباسی خبری دارید؟

- خیر من دیگر دنبالش را نگرفتم. واقعاً ترسیدم این قضایا باعث شود برای خودم هم مشکل درست بشود. این هم عاقبت و فرجام خلبان بهزاد عباسی بود. ما مثل خلبان بهزاد عباسی خیلی خلبان کاربلد، عاشق پرواز، میهن پرست، متعهد و با شرف نداریم. و همین‌طور با قاطعیت می‌گوییم ما به تعداد انگشتان دست هم خلبانی مثل خلبان بهروز نقدی بیگ که واقعاً توانمند، خلاق و دارای دانش و شجاعت خلبانی باشد نداریم. خداوند خلبان بهروز نقدی بیگ را رحمت کند. ایشان اخیراً فوت شده‌اند.

جا داشت از خلبان شریف و مقتدر بهروز نقدی بیگ، به پاس سال‌ها زحمات و خدمات خاص از جمله پروازی کردن هواپیمای میراژ و کسب عنوان پدر میراژ ایران و تربیت خلبان برای هواپیمای میراژ در ایران، قدردانی می‌شد. درجه سرلشکریش را می‌دادند و کل سازمان هواپیماسازی ایران را تحت امر این خلبان می‌گذاشتند تا در خودکفایی و ساخت هواپیما و ارتقاء جایگاه ایران در صنعت هوانوردی، گامی موثر برداشته می‌شد. حقیقتاً خلبان بهروز نقدی بیگ نشان داد این توانایی را دارد.

## - تیمسار! خلبان بهروز نقدی بیگ این اواخر چه وضعیتی داشتند؟

- ایشان در «کوشک نصرت» تدریس می‌کردند. چون اوضاع اقتصادی همه خراب شده است ایشان هم مثل همه بود به علاوه دیابت هم داشت و داروهای خاص استفاده می‌کرد. مجبور بود با این همه ایثار در حق کشور این همه خلاقیت و سوابق

درخشان به جای این که از ایشان و تجربیات شان به عنوان استاد خلبان در نیروی هوایی استفاده بشود برود و در کوشک نصرت به خاطر چندرغاز، آموزش خلبانی پهباد و هدایت هواپیمای بی سرنشین به هنرجویان این گونه پروازها بدهد.

### - خلبان بهروز نقدی بیگ با چه درجه‌ای بازنشسته شد؟

- بهروز نقدی بیگ با درجه‌ی سرهنگی بازنشسته شد.

### - خلبانی با این پرونده‌ی درخشان چه طور درجه‌ی امیری نگرفت؟

- این هم از اتفاق‌های نادر است. گرچه خودش از سر لطف و کرامت اعتراض نداشت اما حق بود با بالاترین درجه بازنشسته می شد. خود من هم بعد از سال‌ها و اتفاقی درجه‌ی سرتیپ دومی را با تأخیر بلند مدتی گرفتم.

### - حالا که بحث نبوغ و مهارت خلبان‌ها پیش آمد و نمونه‌هایی از تشویق

خلبان‌های دو کشور مطرح شد، واقعاً مهارت خلبان‌های ما زیاد بود یا

### خلبان‌های عراقی؟

- اصلاً قابل مقایسه نبود و قابل مقایسه نخواهد بود. ما خلبان داشتیم که موشک به بال هواپیمایش خورده بود و بال هواپیمایش را سوراخ کرده بود. اما خلبان با سوراخ بزرگی در بال هواپیمایش، پرواز کرده و موفق هم نشسته بود. - خدا خلبان منوچهر محقق را رحمت کند- من خودم دیدم وقتی آمد و نشست تمام بدن هواپیمایش

گلوله خورده بود. اما خلبان منوچهر محققى آمد و با اين وضعيت بسيار موفق فرود آمد.

ماجرای دیگری که می‌خواهم الان بگویم به زمان شهادت خلبان علی خسروی و خلبان «مجبعلی» برمی‌گردد. این عکس از دفتر پرواز من متعلق به زمان کابین جلویی ماست که مصادف با شهادت خلبان علی خسروی و خلبان مجبعلی کابین عقب ایشان گردید.

مأموریت	خلبان دوم یا کابین عقب	خلبان یا فرمانده هواپیما	نوع هواپیما	سال	
				ماه	روز
تورنت - تهران LLCAT	برهان خسروی	برهان خسروی	F4D	۹	۱۱
تهران - تهران LLCAT	سقا علی	حیدرعلی	...	۹	۲۷

جمع پرواز این ماه

نقل مجموع پرواز از صفحه

جمع پرواز

جمع کل پروازت: ۱۵۹

با هواپیمای (CURRENT)

شماره اضطراری: ۱۳۰۱-۲۸-۰۱-۲۰



من شماره دومی این پرواز بودم. خلبان خسروی برای زدن بمب بالا رفت و اوج گرفت. هنگام شیرجه مثل این که هواپیما را زدند خارج از کنترل شد و با سر به زمین خورد. من چون شماره دو این پرواز بودم کاملاً این صحنه تلخ را می‌دیدم.

### - چه طور برای خلبان خسروی این اتفاق افتاد؟

- وقتی بالا رفت و اوج گرفت به داخل ابرها رفت. در پروازهایی که به هدف بمباران انجام می‌گیرد خلبان باید با جی مثبت پایین بیاید. در حالت invert برعکس شده با جی منفی نمی‌توان پایین آمد. چون خون بر عکس داخل مغز می‌شود و آدم را کور می‌کند. در این حالت خلبان وقتی روی هدف برسد باید بخواند هواپیما را بالا بکشد و برگردد. خلبان خسروی هم این کار را کرد. از ابرها به صورت زاویه نود درجه و سیخ بیرون آمد و به طرف زمین رفت. همکاری به اسم « احمد علایی » در برج مراقبت داشتیم. ایشان روی زمین داد می‌زد و می‌گفت: « علی چه کار می‌کنی؟ علی eject کن. بیرون بپر. » احمد دو بار این جمله را گفت اما دیر شد و متأسفانه علی خسروی و کابین عقبش خلبان محبعلی شهید شدند.

عزیز دیگری را هم که می‌خواهم ذکر نام و یاد کنم حسین دلحامد بود.

یک بار که هواپیمای حسین دلحامد را زدند و در دریا سقوط کرد همه گفتند شهید شده است.

هلی کوپتر نیروی دریایی می‌رود که محل سانحه را بررسی کند. می‌بیند حسین دلحامد در قایق نجاتی که همراه خلبان است، با آن تجهیزات همراهش با هزار دردسر نشسته و منتظر گروه امداد است.

هلی کوپتر امداد و نجات حلقه‌ی نجات را که ما هم در ایران و هم در آمریکا نسبت به نحوه‌ی استفاده از آن آموزش دیده بودیم، برایش انداخته بود. حسین تا خواسته بود آن را بگیرد و از ناحیه‌ی کتف‌هایش رد کند و به پشت کمرش بیاندازد و آماده‌ی بالا کشیدن بشود، رادار به خلبان هلی کوپتر نیروی دریایی خبر می‌دهد که زودتر برگردد هواپیمای عراقی دارد به آن‌ها نزدیک می‌شود. این در حالی است که خلبان حسین دلحامد فقط با دو دست توانسته بود حلقه را بگیرد ولی فرصت نکرده بود آن را دور کمرش بیاندازد.

انگار خلبان هلی کوپتر نجات و امداد از خبر رسیدن هواپیمای عراقی ترسیده، دستپاچه می‌شود. به همین خاطر هلی کوپتر را به سرعت از محل سانحه دور می‌کند. هلی کوپتر شروع به ارتفاع گرفتن می‌کند. حسین دلحامد که با یک دست حلقه‌ی نجات را گرفته است بعد از چند ثانیه دستش خسته شده و داخل دریا سقوط می‌کند. خلبان حسین دلحامد زیر آب می‌رود. وقتی بالا می‌آید نه قایق نجات سر جایش است و نه از هلی کوپتر نجات خبری هست.

خلبان حسین دلحامد می‌گفت: « من دیدم نمی‌توانم خودم را به قایقم برسانم. حالا من مانده بودم و دریا و یک حلقه‌ی نجات و جلیقه‌ی نجات. با خودم می‌گفتم الان هلی‌کوپتر برمی‌گردد. اما شب شد و کسی برای نجات من نیامد.»

از این طرف همه‌ی ما منتظر پیدا شدن دلحامد بودیم. صبح دوباره جستجو و امداد و نجات را شروع کردند. اما هر چه گشتند خلبان حسین دلحامد را پیدا نکردند. دوباره شب شد و جستجو بی‌حاصل ماند. یک روز برای یافتن حسین دلحامد این طرف و آن طرف روی دریا چرخیدند. ولی خلبان را پیدا نکردند.

روز سوم دیگر قصد داشتند شهادت ایشان را اعلام کنند و برایش مراسم ختم بگیرند. یک مرتبه خبر آمد که قایق گشت ژاندارمری که در دریا مشغول گشت زنی بوده دیده که یک نفر روی آب افتاده است. وقتی جلوتر می‌روند و او را از آب می‌گیرند می‌بینند که این فرد لباس پرواز به تن دارد. با کلی زحمت خلبان حسین دلحامد را از آب گرفته و خبر نجاتش را هم به پایگاه داده بودند.

خلاصه خلبان حسین دلحامد برای اعزام به بیمارستان به پایگاه منتقل شد. خیلی سریع ایشان را به بیمارستان منتقل کردند و آن‌ها هم توانستند با تلاش زیاد او را نجات بدهند.

وقتی ما به دیدن حسین دلحامد رفتیم دیدیم تمام لباس و تن خلبان را خزه گرفته و سبز شده است. ما از ایشان دلجویی کردیم و از او خواستیم بگوید چه طور این سه روز را بی آب و بی خوراک دوام آورده است؟

حسین دلحامد مراحل سقوط به داخل دریا، بالا آمدن و باز کردن قایق را توضیح داد. بعد هم خاطره‌ی آمدن هلی‌کوپتر نیروی دریایی و چگونگی امداد ناموفق و سقوط دوباره‌اش در دریا را توضیح داد.

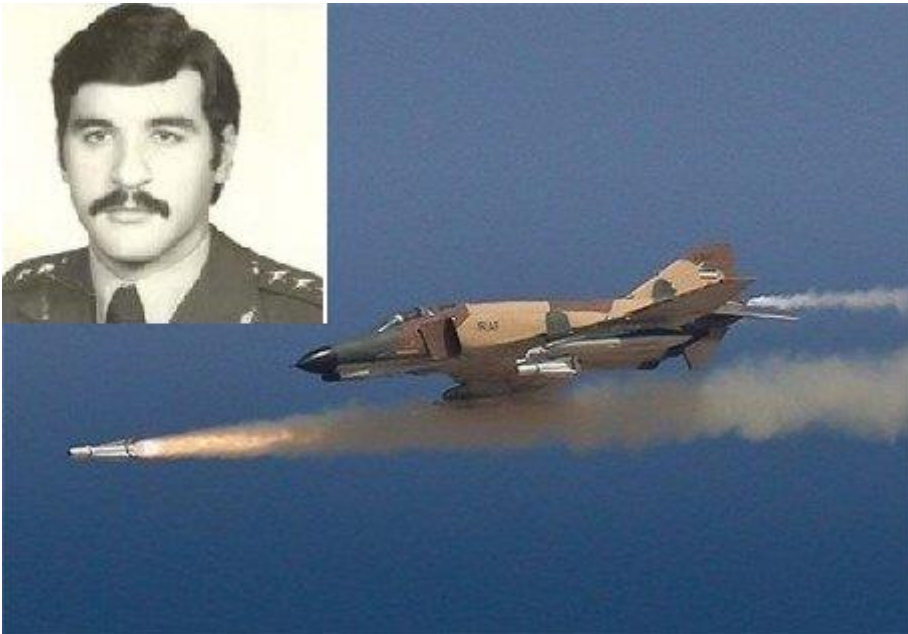
به این جای ماجرا که رسید حسین رو به من کرد و گفت: « کیومرث! یادت هست سیزده بدر بود و به « ده بهمنی » که نزدیک پایگاه بود رفتیم؟ وقتی بساطمان را پهن دیدیم یکی از بزها کاغذ و مقوا می‌خورد. تو به شوخی گفتی حسین آن‌جا را نگاه کن این بز دارد کاغذ و مقوا می‌خورد. یادت هست؟»

من هم گفتم: آره حسین جان! یادم هست. ولی حالا چه ربطی دارد؟ تو داخل دریا چه کار کردی؟

خلبان حسین دلحامد گفت: « روز اول گذشت. روز دوم گرسنگی و تشنگی به من فشار آورد. یاد آن روز و رفتار آن بزها افتادم و با خودم گفتم کاغذها حتماً خاصیتی دارند که بزها آن‌ها را می‌خورند. من هم کمی شکلات و خوراکی داشتم که آن‌ها را خورده بودم. حالا شروع به کندن کوپن کالاهای همراهم کردم. از برنج و روغن و سایر اقلام، خوردن کاغذ کوپن‌ها و کالابریک‌ها را شروع کردم. به قند و چایی صابون

هم رسیدم. آخر سر نوبت جلد مقوایی کالا برگ‌ها و کاغذها شد. تا روز سوم رسید که این قایق مرا پیدا کرد و خودتان وضعیتم را دیدید. این گونه فشار گرسنگی و تشنگی را با توکل به خدا تحمل کردم.»

روز سوم که قایق ژاندارمری پیکر نیمه جان خلبان حسین دلحامد را آورد، اول زنده ماندنش در دریای که کوسه و انواع جانوران دریایی درنده داشت، باورکردنی نبود. بعد هم باورپذیر نبود از گرسنگی و تشنگی و دریازدگی زنده مانده باشد. تمام لباس و بدن خلبان را خزه گرفته بود. تمام بدنش سبز رنگ شده بود. من خودم صورت خلبان حسین دلحامد را بوسیدم بوی خزه و دریا می‌داد.



خلبان شهید حسین دلحامد

همان زمان فرمانده وقت نیروی هوایی جناب « معین پور » به پایگاه بوشهر آمده بودند و برای بالا بردن روحیه، بچه‌های فنی، اداری و خلبانی را تشویق کردند. چون جنگ هم شروع شده بود خلبان هم کم داشتیم بنا به فرمان حضرت امام تعدادی از خلبان‌های پاکسازی شده از جمله خلبان عباس دوران و خلبان غفور جدی هم به خدمت برگردانده شده بودند. خلبان عباس دوران، خلبان « علیرضا یاسینی » و چند نفر دیگر از خلبان‌ها درجه نمی‌زدند. آن زمان به این بزرگواران یکی، دو درجه تشویقی دادند که بتوانند به آن‌ها پست فرماندهی بدهند. تنها در کل نیروی هوایی به دو نفر که هنوز خلبان دو بودند درجه تشویقی دادند و آن دو نفر من و حسین دلحامد بودیم که به درجه‌ی سروانی ارتقاء پیدا کردیم. با این تشویق تعدادی از خلبان‌های قدیمی سرگرد و سرهنگ دوم می‌شدند. بچه‌های خلبان مستقر در پایگاه-ها همگی با روحیه و جنگنده بودند. کسانی که دلهره داشتند یا به پایگاه‌ها می‌آمدند و دلهره و ترس‌شان می‌ریخت یا به کلاس هواپیماهای دیگری می‌رفتند. چند نفر از خلبان‌های ما بعد از شهادت بچه‌های جنگنده به هواپیماهای ترابری رفتند. بعضی‌ها هم اصلاً به خاطر داشتن همسر خارجی، بچه و مشکلاتی که ممکن بود بعد از شهادت داشته باشند، استعفا دادند و کلاً از نیروی هوایی و حتی از ایران هم رفتند. عرض کردم مثلاً آقای سعادت، آقای روشن پور، آقای ضمیری و آقای فرجادیان با همسران امریکایی‌شان به آمریکا رفتند.

در آن عکس یادگاری از بچه‌های خلبان جنگنده و شکاری، من کیومرث حیدریان، تا روز آخر جنگ و بازنشستگی در هواپیمای جنگنده فانتوم اف-۴ ماندم. آن‌جا فرمانده نیروی هوایی من و خلبان حسین دلحامد را هم تشویق کرد. من هم با یک درجه تشویقی به کابین جلوی هواپیمای اف-۴ آمدم.

از آن نفرات خلبان «کاظم خطیبی» و خلبان «محمد خوش طینت» به هواپیمای ترابری C-130 آمدم و آن‌جا شهید شدند. یکی دیگر از خلبان‌ها، هواپیمای ترابری C-130 را با تعدادی از نفرات به یک کشور عربی برد.

هر کدام سرنوشت‌های متفاوتی پیدا کردیم. از آن بچه‌ها فکر می‌کنم خلبان «شاهپور خوانساری» به هواپیمای ترابری رفت و اخیراً هم شنیدم که هنوز در هواپیمای ترابری خدمت می‌کند.

**- تیمسار! شما برای پروازهای شب آموزش‌های لازم را سپری می‌کردید؟**

- بله. من دوره‌های پرواز شب را گذرانده بودم. بسیار خوب به خاطر دارم استاد سرگرد «وبستر» و یک استاد دیگر هم داشتم که متأسفانه اسمش را به خاطر ندارم. این جناب سرگرد وبستر برخاستن و نشستن در شب را دقیقاً به من آموخت. اشکالات پروازهای شب را کاملاً توضیح می‌داد. می‌دانید پرواز در شب سخت‌تر از روز است چون در شب دید درستی نداریم. اما پرواز در روز با یک دید کامل انجام می‌-

شود. حتی در رانندگی خودرو هم همین‌طور است. در پرواز در روز اگر مشکلی برای خلبان و هواپیما پیش بیاید خلبان می‌تواند به راحتی برود و بنشیند.

یکی از مشکلاتی که در پروازهای ممتد و خستگی در شب پیش می‌آید، «*runway dancing*»<sup>۱</sup> است. در این حالت انگار باند پرواز دارد پیچ و تاب می‌خورد و می‌رقصد. مثل دریا موج می‌خورد. این به خاطر اشتباه دید خلبان است. خلبان یا تونیلینگ «*Tunneling*»<sup>۲</sup> شده یا حالت تونیلینگ به او دست می‌دهد.

وقتی که هواپیما در شب حرکت می‌کند دو ردیف چراغ باند رو به روی خلبان روشن می‌شوند، در چنین مواقعی خلبان فکر می‌کند که یک تونل رو به رویش هست و دارد وارد تونل می‌شود. پرواز شب خیلی سخت است.

- تیمسار! شما برای انجام **eject** هم آموزش می‌دیدید؟ اصلاً از ایجکت

کردن خاطره‌ای دارید؟

- بله. عرض می‌کنم ما چگونگی ایجکت کردن و بیرون پریدن از هواپیمای سانحه دیده را امتحان می‌کردیم و آموزش می‌دیدیم. در پایگاه آموزشی یک وسیله‌ای به نام اجکشن یا پرتابگر داشتیم. آن‌جا آموزش پرتاب از روی صندلی پران را می‌دیدیم. کاملاً خلبان را توجیه می‌کنند و به او نشان می‌دهند به چه حالتی باید قرار بگیرد و

---

۱- *dancing runway* - اصطلاحاً پیچ و تاب خوردن و موج دیده شدن باند پرواز  
۲- *Tunneling* - حالتی از خطای دید و ادراک است که در فرود شب برای نشستن به خلبان دست می‌دهد.



چه فشاری هنگام پرتاب خلبان به او وارد می‌شود و چه عکس‌العملی باید نشان بدهد. آن‌جا کاملاً یاد می‌دادند که صندلی چه امکاناتی دارد. به چه صورتی بیرون می‌پرد و فشاری حدود چهارده جی به خلبان وارد می‌شود. مثلاً اگر یک خلبان هنگام ایجکت صد کیلوگرم وزن داشته باشد با فشار چهارده جی وزنی که به او وارد می‌شود هزار و چهارصد کیلوگرم است. این فشار به روی بدن که تقریباً معادل یک و نیم تن می‌شود، واقعاً کشنده است.

اما در پاسخ به بخش دیگر پرسش شما باید بگویم بله من در حالت اضطراری از هواپیما بیرون پریده و ایجکت کرده‌ام و البته صدمه هم دیده‌ام.

عرض کنم همان لحظه که خلبان بیرون می‌پرد بی‌هوش می‌شود، فقط مغزش کار می‌کند. اما همه‌ی اعضای بدن در اثر فشار از کار می‌افتند. یک ثانیه، یک لحظه بعد به یک حالت حسرت می‌رسد و با خودش می‌گوید که من مُرده‌ام. نه ترسی دارد و نه شادی و نه غم. بعد از چند دقیقه چتر باز می‌شود می‌بیند روی صندلی نشسته و باد خنک به صورتش می‌خورد. اما ایجکت من خیلی وحشتناک بود که بعداً مفصل درباره‌ی آن توضیح می‌دهم.

#### - خود صندلی به بیرون پرت می‌شود؟

- بله کف هواپیما جایی که صندلی خلبان در آن نصب است تا لب هواپیما گود است. تعدادی راکت زیر صندلی خلبان قرار دارد که عمل می‌کنند و صندلی را تا لبالب

کابین می‌آورند. بعد صندلی عقب و بعد کاناپی و بعد صندلی جلو بیرون می‌پرند. وقتی صندلی به بیرون پرت شد اول چتر صندلی باز می‌شود که صندلی و خلبان را از حالت چرخیدن و معلق شدن در آسمان و ملق زدن نجات و در وضعیت متعادلی قرار بدهد. بعد هم یک تسمه در قسمت صندلی قرار دارد که تا زیر باسن خلبان امتداد می‌یابد. به این تسمه اصطلاحاً «seat man separation»<sup>۱</sup> گفته می‌شود. این وسیله خلبان را از صندلی بیرون می‌اندازد و جدا می‌کند. حالا چتر خلبان باز می‌شود به این چتر «پرسنل پاراشوت» می‌گویند. دو بند کنترل دارد که فرامینش به صورت دو طناب این طرف و آن طرف خلبان است. خلبان با آن‌ها به هر سمتی که بخواهد برود چتر را کنترل می‌کند.

این وضعیت صندلی و خلبان هنگام بیرون پریدن است. ضمن این که جعبه یا کیسه-ی وسایل مورد نیاز زندگی در شرایط سخت نیز به خلبان متصل است که اگر در کویر، کوه، جنگل یا دریا افتاد آن را استفاده کند.

**- اگر خلبان در سرعت بالا ایجکت کند و به بیرون از هواپیما بپرد چه اتفاقی رخ می‌دهد؟**

- ببینید! مقاومت بدن در مقابل الیاف هوایی خیلی کم است. وقتی که شی خاصی از یک ماشین سواری در سرعت صد و بیست کیلومتر به بیرون پرتاب می‌شود روی هوا

---

۱- seat man separation - جدا کننده‌ی خلبان از صندلی

متلاشی می‌گردد. فشار هوا آن را پاره و داغان می‌کند. همین اتفاق هم برای خلبان رخ می‌دهد. حتی ممکن است سر خلبان کنده بشود و اعضای بدنش قطع بشوند.

- تیمسارا! بسیار شنیده‌ایم که هواپیما دیوار صوتی را شکست. ممکن است این حالت را بیش‌تر توضیح بدهید؟

- بله. برای هر هواپیما و هر پروازی محدودیت‌های وجود دارد. مثلاً وقتی یک هواپیمایی می‌خواهد بنشیند باید با سرعت مشخص فرود بیاید. هر هواپیما سرعت بلند شدن و نشستن خودش را دارد. مثلاً هواپیمای اف-۴ دارای صد و چهل و دو نات سرعت لندینگ و فرود است. حالا باید خلبان ببیند چه قدر بنزین دارد. چهار، پنج یا هشت هزار تا. هر چه قدر بنزین داشته باشد باید آن را هم در نظر بگیرد. مثلاً صد و چهل و دو به اضافه‌ی پنج می‌شود صد و چهل و هفت. هواپیما هنگام فرود سه یا چهار تا بنزین بیش‌تر ندارد.

حالا بچه‌ها برای امنیت لندینگ و فرود می‌گفتند: «۱۴۲ پلاس فیول. ۱۴۷. سه نات هم برای زن و بچه‌های مان، با صد و پنجاه ناتیکال برای فرود می‌آیم.»

بچه‌ها اصطلاحات خنده‌داری به کار می‌بردند که برای تان تعریف می‌کنم تا به توضیح سوپر سونیک شدن یا سرعت صوت برسیم.

وقتی با هواپیمای اف-۴ در آسمان تمرین می‌کردیم، یک تکه ابر را در آسمان می‌دیدیم. بچه‌ها می‌گفتند مثلاً این باند است و باید روی آن بنشینیم و لندینگ را انجام بدهیم. چرخ فلپ را باز و سرعت را کم می‌کردیم. در داخل کابین دو علامت به صورت V سر بالا و V سر پایین داشتیم که مقابل هم بودند و بین آن‌ها حرف O بود. اگر سرعت کم می‌شد علامت V سر پایین روشن می‌شد وقتی هم سرعت بالا بود علامت V به صورت سر بالا روشن می‌شد و اگر سرعت مناسب بود علامت O که در وسط آن‌ها بود روشن می‌شد. در این حالت بهترین سرعت برای لندینگ فراهم بود و به اصطلاح سرعت در حالت «on speed»<sup>۱</sup> بود و بوق ممتد می‌زد.

اگر توجه نمی‌کردیم، سیستم کماکان بوق می‌زد. اگر سرعت هم خیلی کم می‌شد باز این سیستم هشدار می‌داد و مدام بلندتر می‌شد. اخطار می‌داد که هواپیما در حال سقوط است و سرعت خیلی کم است. بعد هم اگر توجه نمی‌کردیم به صورت خودکار به خلبان حالت «pedal shaker»<sup>۲</sup> می‌داد. یعنی پدال‌ها به زیر پای خلبان ضربه می‌زد و خلبان را هوشیار می‌کرد. این سیستم pedal shaker خیلی جالب بود. هنگامی که سیستم هوشمند هواپیما متوجه می‌شد که هواپیما در حال سقوط است به خلبان هشدار می‌داد. سیستم هواپیما طوری بود که هم سرعت کم و هم سرعت زیاد را به خلبان نشان می‌داد و هر کدام هم شیوه‌ی هشدار خودش را داشت.

---

۱- on speed - روی سرعت مناسب

۲- pedal shaker - نوعی سیستم هوشمند در هواپیما که موقع خطر به خلبان هشدار می‌دهد.

آن وقت اگر سرعت پایین بود خلبان به هواپیما موتور می داد و سرعت را زیاد می کرد. این ها را استاد به خلبان قبلاً یاد داده بود. مثلاً چرخ را هم نباید در سرعت بیش از دویست و پنجاه نات باز می کردیم. هر نات سرعت هم چیزی حدود یک و نیم کیلومتر بود. در سرعت زیاد هواپیما، باید چرخ فلپ را جمع می کردیم چون در سرعت بیشتر از دویست و پنجاه نات چرخ کنده می شود. باید چرخ را جمع می کردیم و به هواپیما سرعت و موتور می دادیم. به سرعت صوت که می رسیدیم استاد می گفت: «الان سوپر سونیک می شویم.» می دانید که سرعت صوت ۳۳۰ متر بر ثانیه است. حالا هر وقت از این سرعت عبور می کردیم داخل کابین عقبه ی دستگاه تکانی می خورد و به ما نشان می داد که الان در سرعت سوپر سونیک هستیم.

- عبور از این سرعت صوت برای کسانی که خارج از هواپیما و مثلاً روی زمین هستند چه گونه شنیده یا احساس می شود؟

- برای کسانی که از بیرون این صدا را می شنوند این صدا تداوم دارد. منتها در هر نقطه یک بار این صدا را می شنوند. این صدای صوت هر جایی شنیده شود، صدایی مثل انفجار همراه آن است. مثلاً اگر شما در حال گفتگو با کسی هستید که بیست کیلومتر جلوتر از شماست، دیوار صوتی روی سر او شکسته بشود، بعد از طی شدن بیست کیلومتر از روی سر آن نفر و نزدیک شدن به شما، شما دوباره صدای شکسته شدن دیوار صوتی را می شنوید.

- شکسته شدن دیوار صوتی برای کسانی که به آن نزدیک هستند خطری دارد؟

- بله به دور بودن یا نزدیک بودنش بستگی دارد. اگر نزدیک باشد ممکن است پرده گوش انسان پاره شود. هر چه نزدیک تر باشد خطر آن بیش تر است.

- پیش آمده بود در پروازهای جنگی یا آموزشی، خودتان دیوار صوتی بشکنید؟

- بله بارها. اصلاً جز آموزش است و استاد خلبان این را انجام می دهد و می خواهد که شما هم انجام بدهید. داخل کابین اتفاقی نمی افتد. فقط یک عقربه تکان می خورد و به شما نشان می دهد که دیوار صوتی را شکسته اید. اما بیرون مردم یک صدای مهیب انفجار مانند را می شنوند.

- تیمسار! بالاترین ارتفاعی که در آن پرواز کرده اید چه قدر بوده است؟

- همان پنجاه و پنج هزار پا و خُرده ای بود که عرض کردم بی انضباطی خلبان بهروز نقدی بیگ مرا هم ترغیب کرد این کار را انجام بدهم.

- این بی انضباطی شما توبیخی نداشت؟

- اگر می فهمیدند حتماً توبیخ می شدم. به همین خاطر به کابین عقب چیزی نگفتم که مبادا خبردار بشوند و بفهمد من چه کار می کنم. سرگرمش می کردم و می گفتم

چک لیست فلان را برایم بخوان تا ارتفاع سنج را نبیند. تا ایشان سرش را پایین انداخت من هواپیما را بالا کشیدم. جالب این است که هر چه قدر هم بالا می‌رفتیم سرعت‌مان کم‌تر می‌شد. هواپیمای اف-۴ که دو هزار و دویست کیلومتر سرعت داشت آن بالا مثل درشکه حرکت می‌کرد. سرعت در زمان آموزش و جنگ خیلی به کار می‌آمد. وقتی خاک دشمن را بمباران می‌کردیم و بمب هم دیگر همراه‌مان نبود، حتی باک‌های اضافه را هم می‌انداختیم تا هواپیما سبک بشود. چون هواپیماهای عراقی ما را دنبال می‌کردند که ما را بزنند و در طول مسیر هم هرچه بود با شکستن دیوار صوتی داغان می‌کردیم.

- در هنگام آموزش‌های تان جنگ هوایی را به شما آموزش می‌دادند؟

- بله جزء مهمی از آموزش‌های ما بود. جنگ هوا به هوا و درگیری هوایی را به ما نشان و آموزش می‌دادند.

- تیمسار! سال‌هایی که شما در امریکا دوره‌ی خلبانی را طی می‌کردید، مقارن با بالا گرفتن جریان انقلاب در ایران بود. مظاهر این انقلاب را زمانی که آمریکا بودید می‌دیدید؟ از این ماجرا خاطره‌ای دارید؟

- بله. زمانی که در آمریکا بودیم و در پایگاه لافلین شهر دلریو مرز مکزیک دوره می‌- دیدیم و پرواز می‌کردیم، یک روز به ما گفتند تمام دانشجویان مهمان هستند و به

استقبال از شاه و فرح دعوت شده‌اند. به این ترتیب ما باید به نیویورک می‌رفتیم تا زمانی که شاه و فرح می‌آیند از آن‌ها استقبال کنیم.

ما اصلاً خبر نداشتیم واقعاً برای چه به آن‌جا می‌رویم و قرار است چه کار کنیم و چه کسانی غیر از ما آن‌جا هستند. برای ما بخش خوشایند ماجرا این بود که هم تفریح بود هم مرخصی و هم پذیرایی. یعنی به قول معروف هم فال بود و هم تماشا و از همه مهم‌تر به عنوان یک ایرانی شخص شاه و فرح پهلوی را هم می‌دیدیم.

وقتی ما به آن‌جا رسیدیم تمام دانشجویان و کارکنانی که آن‌جا بودند با لباس شخصی کنار خیابان ایستاده بودند. ما هم آن‌جا ایستادیم. به ما گفتند که شاه و فرح پهلوی دارند می‌آیند. ما هم سریع شروع به فریاد زدن و جاوید شاه گفتن کردیم.

همین طور که منتظر بودیم دیدیم آن طرف خیابان برعکس ما دارند مرگ بر شما می‌گویند.

**- آن‌هایی که مرگ بر شاه می‌گفتند چه کسانی بودند؟**

- آن‌ها هم تعدادی دانشجوی لباس شخصی بودند که بعدها فهمیدیم این‌ها از دانشجویان اپوزیسیون بودند که تجمعی را تشکیل داده بودند و برای براندازی رژیم پهلوی تلاش می‌کردند. ما از این ماجراها و عقبه‌ی سیاسی آن خبر نداشتیم. فقط یک دفعه آن‌ها را دیدیم که دارند به شاه و فرح توهین می‌کنند و این فارغ از هر



مسئله‌ای برای ما به عنوان نظامی‌های ارتش شاهنشاهی سنگین و غیر قابل تحمل بود. نمی‌توانستیم بپذیریم در یک کشور بیگانه کسانی دارند به ما و سران کشورمان ناسزا می‌گویند. حتی با هم درگیر هم شدیم.

یک دفعه آمدند و گفتند نگران درگیری نباشید اگر درگیری پیش آمد و کسی در درگیری دستگیر شد وکلای ما می‌آیند و سریع کارش را درست می‌کنند نگران نباشید. همین‌طور هم شد. یادم هست یکی از بچه‌ها که ترک هم بود، یقه‌ی یک نفر را که مرگ بر شاه می‌گفت گرفت و محکم او را به زمین زد. ما گفتیم: اکبر! مواظب باش.

تا آمدیم بجنوبیم و جدای‌شان کنیم پلیس‌ها آمدند و هر دو نفرشان را دستبند زدند و بردند.

ما پیش خودمان گفتیم ای داد بیداد رفیق‌مان را گرفتند. ولی نیم ساعت طول نکشید که برگشت. گفتیم: چه‌طور شد که زود تو را آزاد کردند و برگشتی؟

اکبر گفت: «وکیل آن‌جا بود تا رفتیم قضیه را درست کرد و برگشتیم.»

ما هنوز نمی‌دانستیم جریان چیست. بعد شاه و فرح که آمدند پلیس‌های آمریکایی به سمت مخالفان گاز اشک آور می‌زدند که مخالفان رژیم پهلوی نزدیک نشوند. باد، گاز

اشک آور را پراکنده کرد. به طوری که گاز اشک آور در چشم شاه نشست و اشک از چشم‌هایش جاری شد.

- سال هزار و سیصد و پنجاه و چهار که شما به آمریکا اعزام شدید در داخل کشور از این جریانات جدید ضد رژیم خبری بود؟

- نه. هنوز خبری نبود اگر هم بود من اطلاعی نداشتم. ؟ آن جا هم که بودیم فکر می‌کردیم این‌ها یک تعداد دانشجوی ناراضی هستند که بنا به دلایلی اعتراض دارند. اصلاً نمی‌دانستیم نهضتی در کار است و یک اپوزیسیون دارد شکل می‌گیرد و این شاید ابتدا و بخشی از کار است.

- یعنی در روزنامه‌های مهم کشور هم گزارشی یا مطلبی نمی‌آمد؟

- نه هنوز تحولات آن‌چنان آشکار نشده بود. زمانی که ما در ایران بودیم خبر خاصی نبود. گرچه از سال هزار و سیصد و چهل و دو نهضت انقلاب شکل گرفته بود ولی هنوز به این درجه از ظهور و بروز نرسیده بود. آن زمان می‌شنیدیم که فلان‌جا آتش گرفته است. اساتید هم چیزی نمی‌گفتند. امریکا هم که بودیم اصلاً خبری نبود. گرچه آن اوائل می‌دیدیم علیه شاه شعار می‌دهند. حتی فحاشی می‌کردند و ما هم از ماجرا مطلع نبودیم. رگ گردن‌مان بیرون می‌زد. فکر می‌کردیم این‌ها را اجیر کرده‌اند که چهره‌ی ایران و شاه ایران را بد نشان بدهند. ولی بعدها دیدیم که این‌ها روز به

روز تعدادشان دارد بیش تر می شود. آن جا بود که فهمیدیم این همه حرف و شعار دادن و مخالفت کردن دیگر طبیعی نیست. بعداً خودمان هم یواش یواش به شک افتادیم و می خواستیم بدانیم جریان چیست و ماجرا از چه قرار است.

روز بعد دوباره ما را به آن جا بردند. این بار آن ها باز شروع به داد و بیداد کردند. فرح پهلوی به سمت ما آمد و دید که این طرف از آن طرف آماده تر است و این ها هم دارند جاوید شاه می گویند. ایشان که به سمت ما آمد ما هم روحیه گرفتیم و شعار دادیم، جاوید شاه و جاوید شهبانو گفتیم. آن زمان پسرشان ولیعهد در پایگاه دیگری در آمریکا داشت دوره ی خلبانی می دید. بعدها فهمیدیم که ایشان هم در همین پایگاه بوشهر آموزش دیده و با اف-۵ پرواز کرده بودند. ما معلم های ایشان را می شناختیم و می دانستیم که با چه کسی در هواپیمای اف-۵ سولو شده است. خود محمدرضا شاه پهلوی هم خلبان بود و با هواپیمای جنگنده اف-۴ می پرید. این تمام آگاهی ما از ماجرای انقلاب در حال شکل گرفتن بود.

- یعنی ارتش کارکنانش را در یک ناآگاهی نگه می داشت؟

- ببینید! اخبار تحولات اجتماعی به دست ما نمی رسید. نمی خواستند روحیه ی ما به عنوان کسانی که روزهای آخرین پروازشان را سپری می کنند خراب بشود و آرامش فکری شان به هم بخورد. به همین خاطر از اوضاع ایران به ما چیزی نمی گفتند. قبل از این که بخواهیم از ایران و آمریکا برویم خبری از این تحرکات در ایران نبود.

- زمانی که آمریکا بودید چه طور با خانواده ارتباط می گرفتید؟ از طریق این ارتباطها هم شما در جریان وضعیت ایران قرار نمی گرفتید؟

- معمولاً نامه می دادیم و گاهی هم تلفن می زدیم. اما نه در نامه ها و نه در گفت و گوهای تلفنی هم چیزی به ما نمی گفتند. من هنوز برخی از این نامه ها را دارم. محتوای بیشتر نامه ها حال و احوال پرسوی خانوادگی بود و جنبه ی سیاسی اصلاً در کار نبود. صحبت ها همه از امید، آرزوها و آمال ما بود. مدام می نوشتیم تمام آرزویم این است که روزی برگردم و بتوانم در آسمان وطنم پرواز کنم. واقعاً هم همین برای من مهم ترین آرزو بود. من نه اهل سیاست بودم و نه اهل تجارت. در هیچ موردی افراط نمی کردم. نمی خواستم به چیزی آلوده بشوم که نتوانم در آسمان وطن به علت عدم سلامت جسمی و روحی پرواز کنم. من به وطنم، به خودم قول داده بودم برگردم و در آسمان کشورم پرواز کنم.

از نظر اقتصادی در امریکا بیش از هزار دلار می گرفتیم و با این پول می توانستیم به راحتی و به خوبی زندگی کنیم و حتی پس انداز هم داشته باشیم. وقتی ما چیزی حدود هزار و صد دلار می گرفتیم دلار هفت تومان بود. یعنی موقعی که من به ایران برگشتم، یکی دو هزار دلار پول داشتم. وقتی می خواستم آن را به ریال تبدیل کنم و ماشین بخرم دیدم یک دلار هفت تومان می ارزد. یعنی سه دلار می دادم و چیزی حدود بیست و پنج تومان می گرفتم. قیمت دلار خیلی پایین بود. هر چه گشتم دلار

را به هفت و نیم تومان بفروشم، کسی نمی‌خرید. همه هفت تومان و دو ریال بیش‌تر نمی‌خریدند. من مقداری دلار فروختم و یک خودروی پیکان جوانان خریدم که به بوشهر بروم. چون من دلم می‌خواست در برگشت با هواپیمای اف-۴ پرواز کنم، دست تقدیر طوری رقم خورد که با هواپیمای اف-۴ بپریم.

هواپیمای اف-۴ هم سه یا چهار سالی بود که به ایران آمده بود. باید برای طی کردن آموزش‌های لازم به بوشهر می‌رفتم. آن‌جا ما دو نوع هواپیمای اف-۴ داشتیم. هواپیمای «اف فور سی» و هواپیمای «اف فور ای».

این دو نوع هواپیما، در موتور با هم تفاوت داشتند. بعد در باک و اسلحه هم در آن‌ها تفاوت ایجاد کردند. موتور اف فور سی دود می‌کرد. بچه‌ها می‌گفتند گازوئیلی است. برای هواپیمای اف فور ای «gun» یا سلاح گذاشتند. جلوی آن توپ گذاشتند و برای این‌که بالانسش با توپ بخواند و به هم نخورد خودش شش تا باک داشت یک باک دیگر هم به آن اضافه کردند. هواپیمای اف فور ای واقعاً در جنگ سنگ تمام گذاشت. اما هواپیمای اف فور سی را بیش‌تر برای جنبه‌ی آموزشی گذاشتند.

هواپیمای اف فور ای هواپیماهای شکاری بمب افکن بودند و در جنگ‌های گوناگون در ایران، ترکیه، ویتنام و اسرائیل خودشان را نشان داده بودند و به غولی بزرگ و قدرتمند تبدیل شده بودند.

هواپیمای اف-۴ از هواپیمای اف-۵ بسیار قوی تر بود. هواپیمای اف-۵ بالش کوچک تر است و باکش هم کم تر و کوچک تر بود. مسافت های خیلی طولانی را هواپیمای اف-۵ نمی توانست طی کند.

به هواپیمای اف-۴ اصطلاحاً *all weadr all mission air craft* می گفتند. یعنی هواپیمایی که در تمام شرایط جوی تمام مأموریت ها را انجام می داد. هواپیمای فانتوم اف-۴ چون خودش سیستم راداری و ناوبری قوی داشت، در تمام شرایط جوی، شب و روز، برف و باران می توانست پرواز کند و مأموریت هایش را انجام بدهد. البته بعدها سیستم های قوی تری چون جی پی اس آمد که خیلی دقیق بود. به هر حال این هواپیما در زمان خودش خیلی خوب درخشید. می گفتند وزیر وقت دفاع آمریکا گفته است: «این هواپیما را *just happen* (اتفاقی) ساخته اند.»<sup>۱</sup>

هواپیمای اف-۴ یک هواپیمای مناسب برای نبرد هوا به هوا، هوا به زمین و هوا به دریا بود. یعنی همه مأموریت ها را انجام می داد. سیستم موشکی ماوریک داشت. این موشک خودش دارای دوربین بود. روی هدف زمینی یا دریایی قفل می کرد و تا لحظه ی برخورد و انهدام هدف، تصویر را به خلبان می داد. ما کارهای عجیب و غریب زیادی از هواپیمای اف-۴ و خلبان هایش دیده ایم.

### - دوربین هواپیما این تصویرها را ضبط می کرد؟

۱- البته بعدها در روند ساخت هواپیما دچار تحولات و تغییراتی شده است.

- بله. دوربین هواپیما فعالیت‌های هواپیما را ضبط می‌کرد. اما این که عرض می‌کنم درباره‌ی بمب‌های مختلف مثل راکت، بمب ناپالم، آتش‌زا، بمب‌های خوشه‌ای، انفجاری، چف ریزی و فلر زدن بود. ما بعضی از هواپیماها را داشتیم که لیزر می‌زدند که این اواخر منسوخ شد. چون عملاً دو هواپیما را درگیر می‌کرد. یک هواپیما باید می‌رفت هدف را با لیزر علامت گذاری می‌کرد و هواپیمای دیگر باید از داخل لیزر بمب را به هدف می‌زد و تا لحظه‌ی برخورد به هدف، هواپیمایی که هدف را لیزر کرده بود باید در منطقه می‌ماند. بعد انگلیس آمد و این دو کاربرد را یکی کرد. یک تکنولوژی روی هواپیما سوار کرد و «اف فور جی» را درست کرد که ما آن را نداشتیم.

به هر حال هواپیمای فانتوم اف-۴ برای خودش عظمتی بود و همان‌طور که عرض کردم آرزوی پرواز با آن را داشتم. ولی به نصیحت جناب پزشکی که فرمودند خودت سرنوشت خودت را تعیین نکن و بگذار سرنوشت و تقدیر، خلبانی و آینده‌ی پرواز تو را مشخص کند، گوش کردم و همین نصیحت را آویزه‌ی گوشم قرار دادم و بعد از انجام کارهایم آماده بازگشت به ایران شدم و برگشتم که ماجرای آن را بیان کردم.

- تیمسار! وقتی به ایران برگشتید اوضاع سیاسی و اجتماعی ایران را چگونه

دیدید؟

بعد از انقلاب اولین مسئله‌ای که ایجاد شد و نیروهای ما از جمله خلبان‌های ما را تضعیف کرد، مسئله‌ی پاکسازی بی‌حساب و کتاب نیروها بود. خوشبختانه این برنامه‌ها شامل حال من نشد. ولی می‌دیدم به چه دلایل مزخرفی به بچه‌ها اتهام‌های غیر قابل تصور زده می‌شد. مثلاً خلبان عباس دوران یکی از اسطوره‌های پرواز ایران و جهان اخراج شد. یا خلبان «غفور جدی» به خاطر این که خانمش خارجی بود کلی اذیت شد. در حالی که هفده یا هجده نفر از هم دوره‌ای‌های ما در همان ایامی که آمریکا بودیم درخواست کردند با این دخترهای آمریکایی ازدواج کنند و این خانم‌ها هم می‌خواهند مسلمان بشوند. درخواست این بچه‌ها برای ازدواج با این دختر خانم‌های آمریکایی پذیرفته شد. خلبان مهدی ضمیری، سعید فرجادیان، بهروز روشن پور همه‌ی این دخترها را آوردند این‌جا مسلمان شدند ولی جنگ که شروع شد همه غیبشان زد و به آمریکا رفتند.

تنها موردی که از بچه‌های خودمان می‌شناسم و هنوز در آمریکا خلبان است و کار می‌کند فریبرز سعادت است.

اما این‌که جریان‌ات پاکسازی چه گونه شکال گرفت باید عرض کنم، در اوائل انقلاب تعدادی از پرسنل که در مساجد تجمع می‌کردند با نام انجمن اسلامی فعالیت داشتند. کم کم در تمام پایگاه‌ها شروع به پاکسازی نمودند و در این پاکسازی متأسفانه مواردی داشتیم که در آن تر و خشک را با هم سوزاندند. به عنوان مثال



جنبه‌های عقیدتی و سیاسی مورد نظر بود. ولی در این میان عده‌ای هم با اتهامات شرعی و ظاهری مثل جرم رقصیدن در عروسی و داشتن کراوات و از این قبیل جرائم قربانی گردیدند و بعداً تسویه و اخراج شدند. به همین دلیل با آغاز جنگ ما از نظر کمبود خلبان و بعضی نیروهای کلیدی دیگر، دچار مشکل شدیم. البته با فرمان امام(ره) که فرموده بودند این قبیل افراد می‌توانند به سر کار خود برگردند، خوشبختانه تعدادی از خلبانان و پرسنل ارزشمند مثل خلبان شهید عباس دوران، خلبان شهید غفور جدی و خلبان منوچهر محققى به پرواز برگشتند. البته این که می‌گویم خوشبختانه نه به خاطر این که شهید شدند. بلکه به خاطر این که برای ایران عزت و افتخار به دست آوردند و بعد به افتخار شهادت و جانبازی نائل گشتند. با این کار نه تنها آن شرم اخراج بی دلیل را خنثی کردند بلکه مایه‌ی افتخار خانواده و ملت هم شدند.

همان‌طور که گفتم با این تسویه و اخراج‌ها ضربات مهلکی به سازمان و مملکت وارد شد که خوشبختانه آن فرمان امام بسیار موثر و باعث نجات و حفظ آبرو و حیثیت تعدادی از پرسنل ارزشمند و گرانقدر گردید.

حالا همین افراد متخصص و شجاع در طول خدمت باز برای گرفتن ترفیع، درجه، پیشرفت شغلی و گرفتن پست باز توسط همان افرادی که ماجرای تسویه و پاکسازی را راه انداخته بودند، ارزیابی می‌شدند. دیگر این‌جا حتی به فرمان حضرت امام(ره) نیز

توجه نداشتند، انگار آن‌ها آزاد بودند که چه کسانی را برای گرفتن درجه و پست مجاز بدانند یا چه کسی را محدود نمایند. در حالی که خودشان آزاده ترفیع می‌گرفتند و ارزیابی هم نیاز نداشتند. در عوض ما می‌دیدیم خلبانانی ارزشمند و گرانقدر که لیاقت بالاترین درجه نظامی را داشتند و از لحاظ شجاعت هیچ کس را یارای برابری با آن‌ها نبود هم چنان محدود می‌ماندند. مثلاً امیر «فرج الله برات پور» که با درجه‌ی سرتیپ دومی بازنشسته شد. امیر منوچهر محقق‌ی و یا استوره‌ی شجاعت، تخصص و مهارت سرهنگ خلبان بهروز نقدی بیگ، واقعاً نمی‌شد کسی را با ایشان مقایسه کرد. هواپیما در دست ایشان فقط یک اسباب بازی بود و در سخت‌ترین پروازها گویا دوچرخه سواری می‌کردند. در کنترل هواپیما چنان تسلط و اقتداری داشتند و چنان شوق و علاقه برای پرواز در این استادان وجود داشت، که قابل وصف نیست. گویا از شکم مادر خلبان به دنیا آمده بودند.

سرهنگ خلبان مرحوم بهروز نقدی بیگ هواپیمای میراژ را با شوق و علاقه از پناهگاه خارج و با استعداد خاص خودش تجهیزات میراژ برای آن‌ها تهیه کرد. ما برای این هواپیما هیچ‌گونه وسیله یا حتی کتابی برای راه اندازی و یا دستورالعمل پروازی در اختیار نداشتیم. ایشان هواپیما را روشن کرد. تاکسی کرد (حرکت هواپیما بر روی زمین)، پرواز کرد که هیچ بلکه یک گردان خلبان را آموزش داد. ما به او لقب پدر میراژ ایران دادیم.

بهر روز جوانی مؤدب، با شخصیت، با سواد، علاقمند به خلبانی و بسیار شجاع بود. نمی‌دانم برادرش جرمی مرتکب شده بود یا نه ولی دودش به چشم بهروز رفت. فقط جرمش این بود که جلوی چشم دیگران تظاهر و ریا نمی‌کرد. همین کافی بود که با درجه‌ی سرهنگ تمامی بدون پست و مقام بازنشسته شود. چرا؟ چون مسئولیت این سیستم به عهده‌ی همان دسته از صاحب‌نظران بی‌تعهد و بی‌تخصصی بود که مجوز درجه و پست را صادر می‌کردند.

این بخشی از ستمی بود که بر اکثر خلبان‌ها وارد شده بود. البته تمام تخصص‌های دیگر ارتش هم از این قاعده مستثنی نبودند و خیلی‌ها ناعادلانه مورد ستم واقع شدند.

- تیمسار! آیا خاطره‌ای از جریانی به نام کودتای «نقاب» در پایگاه هوایی

شهید خلبان محمد نوژه دارید؟ آن زمان شما کجا بودید؟

- قبل‌تر هم عرض کردم من اهل مسائل سیاسی نبودم اما در این باره چون بسیار اتفاقی دو بار در تهدید ترکش‌های کودتای نقاب قرار گرفتم دوست دارم در حد اطلاعات خودم به آن بپردازم. پس برای پاسخ دادن به پرسش شما باید کمی به عقب برگردم.

ما در پایگاه بوشهر بودیم که شنیدیم کودتایی به نام نقاب در پایگاه هوایی شهید محمد نوژه در همدان کشف و تعدادی خلبان اعدام، اخراج و یا روانه‌ی زندان شده‌اند. چون هیچ اطلاعی نداشتیم قضاوتی هم نکردیم. ولی بعداً دو بار خودم درگیر آن ماجرا شدم و ستم‌هایی هم بر من وارد شد که به آن‌ها می‌پردازم.

برادر کوچکترم جهانگرد که افسر هوانیروز کرمانشاه بود خواستگار دختری از شهرستان خرم آباد شده بود. ما هم برای عروسی از بوشهر به کرمانشاه آمدیم و پس از مراسم عروسی من، همسر و بچه‌هایم از کرمانشاه راهی شدیم که به بوشهر برگردیم. مسیر را طوری انتخاب کردیم که از همدان عبور کنیم.

همسرم گفت: «حالا که به همدان رسیده‌ایم امشب را به پایگاه شهید نوژه برویم استراحت کنیم. فردا صبح به بوشهر برویم.» بچه‌ها خوشحال شدند و استقبال کردند.

ما که به سه راهی جاده «کبودرآهنگ» همدان رسیدیم، به محض این‌که پیچیدم تا به سمت پایگاه هوایی شهید محمد نوژه بروم ناگهان با ایست بازرسی متوقف شدم. من با خیال راحت خودم را معرفی کردم و گفتم خلبان هستم و می‌خواهم به پایگاه نوژه بروم.

---

۱- شهرستان کبودرآهنگ - به مرکزیت شهر کبودرآهنگ یکی از شهرستان‌های استان همدان ایران است. شهرستان کبودرآهنگ در شمال غربی استان همدان قرار داشته و از شمال با شهرستان خدابنده از غرب با شهرستان بیجار و قروه از جنوب با شهرستان‌های بهار و همدان و از شرق با شهرستان‌های رزن و فامنین همجوار است. این شهرستان دارای مناطق گردشگری از جمله غار زیبای علیصدر است. پایگاه هوایی شهید محمد نوژه هم در این شهرستان می‌باشد.

ناگهان یک نفر مسلح که کارت شناسایی مرا نگاه می کرد داد زد: « آقا! این هم خلبان است.» و فوراً تفنگ را به طرفم اشاره رفت و گفت: « پیاده شو.»

من و خانواده ام متعجب همدیگر را نگاه کردیم. من پرسیدم: چرا؟ مگر چه شده؟

گفت: « هیچ کلامی حرف نزن و آرام پیاده شو.»

دو نفر دیگر هم سریع خودشان را رساندند و مرا سه نفری به داخل رستورانی که پایگاه برای راحتی پرسنل در سرمای کشنده زمستان ساخته بود، بردند. کسانی که با اتوبوس به این جا می رسیدند یا منتظر ماشین بودند که به سمت کبودرآهنگ یا پایگاه بروند، این جا استراحت می کردند. من دیدم رستوران تبدیل به ستاد انتظامی شده است و تعداد زیادی هم پرسنل با لباس شخصی و انتظامی ولی همه کلت و مسلسل به دست آن جا هستند. من متعجب و متحیر مانده بودم. مرا با کارت شناسایی ام به سمت میزی هدایت کردند که دو نفر پشت آن نشسته بودند. آن ها مشغول ورق زدن دفترهای روی میز بودند و هر کدام مرتب تکرار می کردند: کیومرث حیدریان، کیومرث حیدریان، کیومرث حیدریان...

آن زمان هنوز سیستم کامپیوتر و لپ تاپ فعال نشده بود و همه چیز متشکل از دفترهای روی میز بود که اسامی نفرات داخل آن ها به ردیف نوشته شده بود. هر کدام از آن دو نفر چند بار اسامی را از پایین به بالا چک کردند. حالا دیگر مطمئن بودم

دارند دنبال اسم من می‌گردند. در مدت زمانی حدود نیم ساعت دو بار دفترها را ورق زدند و از بالا تا پایین دنبال اسم من گشتند. پس از یک ساعت سردرگمی گفتند: «آقا! اسمش داخل این لیست نیست.»

یکی داد زد: «پس ببریدش خدمت حاج آقا.»

دو نفر بازوهای مرا گرفتند و به سمت نمازخانه‌ی رستوران هدایت کردند. ما کفش‌هایمان را درآوردیم و وارد شدیم. حاج آقا بدون هیچ معطلی گفت: «از کجا آمده‌ای و برای چه می‌خواستی به پایگاه نوژه بروی؟ محل خدمت تو این جاست؟»

من گفتم: حاج آقا! من پرسنل پایگاه ششم شکاری بوشهر هستم. دیروز هم عروسی برادرم بود. به کرمانشاه رفته بودیم. الان فقط خسته بودیم خواستیم شب را در پایگاه نوژه باشیم و فردا از سه راه ساوه سلفچگان و اصفهان به بوشهر برویم.

دوباره شروع کرد به خواندن کارت شناسایی من که با امضای پرسنلی پایگاه ششم بوشهر بود.

بعد گفت: «به همین سادگی هم نیست. باید بدانم چه طور امشب را انتخاب کرده‌ای که به پایگاه نوژه بیایی؟ باید حقیقت روشن بشود.»

گفتم: حاج آقا! من از عروسی برادرم می‌آیم. برای پایگاه نوژه نیامده بودم. امشب اتفاقی تصمیم گرفتیم به پایگاه برویم.

گفت: «می‌خواهی بگویی هیچ ارتباطی به این کودتا نداری؟»

من یکباره خیس عرق شدم. تازه این کلمه به گوشم خورده بود. گفتم: حاج آقا کودتای چه؟ راجع به چه چیزی دارید حرف می‌زنید؟

گفت: «ببین! من از تو خیلی زرنگ‌ترها را هم وادار کرده‌ام مثل بلبل حرف بزنند. بهتر است حرف بزنی. تو که ستوانی من سرهنگ و سرتیپ‌های زیادی دستبند زده‌ام و به زندان انداخته‌ام.»

داشتم قبض روح می‌شدم. گفتم: حاج آقا! من عروسی بودم و ناگهان یادم آمد که کارت دعوت عروسی برادرم داخل داشبورد ماشین است. گفتم: اجازه بدهید کارت عروسی را از داخل ماشین برای‌تان بیاورم.

حاج آقا فوراً به دو نفر مسلح گفت: «این را ببرید پای ماشین کارت را بیاورد.»

همراه مأمورین پای ماشین آمدم. با دلهره در ماشین را باز کردم. دیدم بچه‌ها از نگرانی و ترس خشک‌شان زده است. خوشبختانه کارت عروسی پیدا شد و همراه آن‌ها به اتاق حاج آقا برگشتم.

حاج آقا گفت: «یک بار دیگر دفتر را چک کنید اسمش نبود مرخصش کنید.»

به این ترتیب مرا رها کردند که به محل خدمتم بروم.

اما ماجرای دوم برمی‌گردد به سال ۱۳۶۵ که من به پایگاه هوایی شهید محمد نوژه منتقل شده بودم. حالا در پایگاه نوژه به عنوان خلبان شکاری کابین جلو و همین‌طور رئیس بازرسی و رئیس مسکن مشغول خدمت بودم. یک روز خلبان منوچهر شیرآقایی که از دوستان قدیمی من بود از بوشهر با من تماس گرفت. پس از احوال‌پرسی از من پرسید: « کیومرث! زن و بچه‌ی یکی از خلبان‌ها دچار مشکل شدید مالی شده‌اند و به شدت در مضیقه هستند. اگر می‌توانی کمک کن.»

گفتم: چه کار کنم؟

گفت: « سروان ... را می‌شناختی؟

گفتم: نه! نمی‌شناسم.

گفت: « همانی که در جریان کودتای نقاب اعدام شد.»

گفتم: اسمش را شنیده‌ام ولی خودش را ندیده‌ام و شناختی از او ندارم.

منوچهر گفت: « به بانک سپه برو. به رئیس بانک بگو این شخص یک حساب دارد.

موجودیش هر چقدر است به حساب خانمش با این شماره منتقل کند.»

گفتم: اشکال ندارد. می‌روم.



بلافاصله به بانک رفتم و رئیس بانک پس از شنیدن درخواست من با تعجب گفت:

«جناب سروان! من اجازه ندارم باید دستور کتبی پرسنلی پایگاه باشد.»

من بلافاصله به دفتر رئیس پرسنلی رفتم. از ایشان درخواست کردم. ایشان هم گفت:

«فلانی! من باید برای این کار از فرمانده پایگاه اجازه بگیرم.»

من گفتم: خودت دیگر این کار را انجام بده. ثواب دارد. این خانواده در مضیقه

هستند. من با فرمانده پایگاه کمی رابطه‌ام تیره شده. خودت زحمت بکش نامه‌اش را

به بانک سپه بده. من خداحافظی کردم و بیرون آمدم.

چند روز گذشت دقیق یادم نیست. یک روز که پرواز داشتم هواپیما را روشن کردم و

سر باند رفتم. کابین عقب، در محل کوئیک چک «quick check»<sup>۱</sup> چک لیست‌ها

را برایم خواند و من هم انجام دادم. نفرات متخصص هم زیر هواپیما، پین موشک‌ها و

مهمات را درآوردند. همه چیز که آماده شد یک نفر از پایین علامت آمادگی داد و من

از برج درخواست ورود به باند و تیک آف را گرفتم.

به محض این‌که موتور را باز کردم و وارد باند شدم برج صدا کرد: «شاهین! برج!

صدای مرا می‌شنوی.»

گفتم: بله بفرمائید.

---

۱ - quick check - محل انجام آخرین چک‌های پرواز هواپیما

برج گفت: «شاهین! پرواز شما بنا بر دستور کنسل شده. پرواز نکنید. لطفاً به داخل shelter برگردید و با عملیات تماس بگیرید.»

در کمال تعجب و حیرت ولی با عصبانیت آن چنان موتور را به سرعت باز کردم که برج فکر کرد می‌خواهم تیک آف کنم. به همین خاطر دوباره گفت: «شاهین پرواز شما کنسل شده است.»

گفتم: شنیدم. بعد با همان سرعت به تاکسی وی Taxi way وارد شدم و داخل شلتر برگشتم و هواپیما را خاموش کردم. وقتی رفتم و دلیل این کار را از عملیات پرسیدم گفتند: «برای شما مأموریت جدید صادر شده. باید به پایگاه یکم تهران بروید. تیمسار دادپی درخواست کرده شما به مهرآباد بروید.»

گفتم: یعنی این قدر ضرب العجلی‌ست که نمی‌شد بعد از پرواز به تهران می‌رفتم؟ درست در لحظه‌ی تیک آف پرواز من را کنسل کردید؟ آدم شاخ در می‌آورد!

فردا من با برگ مأموریت عازم تهران شدم و مستقیم به دفتر مرحوم تیمسار مهدی دادپی رفتم. پس از احوالپرسی گفتم: اوامرتان چه بود که بنده را احضار کردید؟

با تعجب پرسید: «من درخواست کرده‌ام تو بیایی؟»

گفتم: بله.

کمی فکر کرد و گفت: « آهان یادم آمد. حالا که آمدید چون شما متخصص ایمنی هستید یک طرح دفاع غیر عامل برای من تهیه کنید.»

گفتم: تیمسار! مگر می‌شود پایگاه یکم منطقه‌ی پروازی با این عظمت طرح دفاع غیرعامل نداشته باشد. آن هم چهار سال از جنگ گذشته، شما انواع و اقسام گسترش‌ها را انجام داده‌اید، شلتر ایجاد کرده‌اید، سنگربندی‌های متعددی انجام داده‌اید. سیستم آژیر بسیار خوبی دارید.

گفت: « بله داریم. اما نواقصی دارد که می‌خواهم شما برطرفش کنید. نیاز هست که شما طرح جدیدی برای ما تهیه کنید.»

به ناچار پذیرفتم و گفتم: چشم از فردا خدمت شما هستم. ایشان دستور داد اتاقی با دو خط تلفن آزاد و داخلی در کنار عملیات در اختیار من گذاشتند. من فردا اول وقت حاضر شدم. به مدت یک هفته نوشتم و جزوه تهیه کردم و کنار گذاشتم. روز هفتم آمدم دیدم هیچ کس ناظر بر کار من نیست و خود تیمسار دادپی هم سؤالی نمی‌کند که کار چه‌قدر پیشرفت کرده است. بنابراین روز بعد را خودم تعطیل کردم. به اداره‌ی ثبت رفتم تا کارهای سند منزلی را که در خیابان پیروزی داشتم، انجام بدهم.

روزهای بعد هم به همین منوال گذشت. سه روز می‌رفتم و مشغول نوشتن می‌شدم و یک روز تعطیل می‌کردم و به کارهای ثبت اسناد می‌رسیدم. به طوری که پس از

بیست و دو روز دستورالعمل را کامل نوشتم. آماده که شد به منشی دادم که تایپ کند. باز به منزل رفتم و این بار پنج روز تعطیل کردم و تمام مشکلات کار ثبتی منزل را رفع و رجوع کردم.

روز بیست و هشتم به منطقه‌ی هوایی مهرآباد رفتم. دستورالعمل تهیه شده را که به زیبایی تایپ و به شکل کتاب آماده شده بود داخل کلاسور گذاشتم و برای تیمسار دادپی بردم. باز هم دیدم اصلاً نگران دستورالعمل نبوده و نیست. چون وقتی آن را از دستم گرفت تشکر کرد و یک نگاه سرسری به آن انداخت و کنار میزش گذاشت و گفت: «می‌خواهی به پایگاه برگردی؟»

گفتم: بله! اگر امری ندارید من فردا به همدان برمی‌گردم.

ایشان برگه‌ی مأموریت مرا امضاء کرد. من خداحافظی کردم و برگشتم. اول به دفتر خودم رفتم و مقداری از کارهای عقب افتاده‌ای را که داشتم، انجام دادم. بعد با دفتر گردان ۳۱ پروازی تماس گرفتم و گفتم: من برگشته‌ام و آماده پرواز هستم. برایم پرواز بگذارید.

گفتند: «چشم! اجازه بدهید با عملیات هماهنگ کنیم تا یک ساعت دیگر به شما خبر می‌دهیم.»

یک ساعت آن دوست همکار ما، سه روز طول کشید و پروازی برای من برنامه ریزی نشد. روز چهارم دیگر فهمیدم باید موضوع خاصی باشد که برایم پرواز نگذاشته‌اند. به دفتر عملیات رفتم و سوال کردم. دیدم آن‌ها هم منتظر دستور از بالا هستند. مستقیم به دفتر حفاظت اطلاعات پایگاه رفتم و گفتم می‌خواهم با رئیس شما صحبت کنم. پس از هماهنگی وارد دفتر ایشان شدم. بعد از سلام مرا به خوردن چای و بیسکویت دعوت کرد.

من گفتم: حاج آقا! من برای چای و بیسکویت نیامده‌ام و بچه هم نیستم با آب‌نبات گولم بزیند. رک و راست به من بگوئید به چه دلیل مرا یک ماه دنبال خود سیاه به تهران فرستادید و پروازم را کنسل کردید؟

حاج آقا خندید و گفت: «بزرگوار! شما حق دارید. من خواستم خودم برای تان زنگ بزنم و عذرخواهی کنم. راستش سوء تفاهمی پیش آمده بود. با یک تحقیق مختصر آن سوء تفاهم برطرف شد. شما برای پرواز هیچ مشکلی ندارید و ما خوشحالیم که شما الحمدالله از خلبانان فعال، شجاع و بسیار سربلند ما هستید. فقط در مورد درخواستی که شما کردید برای خانواده‌ی معدوم خلبان فلانی، ما تحقیق کردیم و فهمیدیم شما هیچ ارتباطی با آن‌ها ندارید و مشکلی هم نیست.»

خلاصه این دومین صدمه‌ای بود که از کودتای نافرجام نقاب به من بی خبر از همه جا رسید.

من به عنوان یک خلبان و حتی به عنوان یک ایرانی سال‌ها مبهوت و متحیر بودم که افسران، امیران و تیمسارهای ارتش چکار کرده بودند و جرم‌شان چه بود؟ دلم می‌خواست بدانم چه جرمی مرتکب شده بودند که به خاطرش اعدام شدند. ولی به جوابی نرسیدم.

تا این‌جا فکر می‌کنم برای این نشست کافی باشد بهتر است کمی خستگی در کنیم و نفسی بگیریم.

- چشم. هرطور که شما بفرمائید. ما که از شنیدن خاطرات شما خسته نمی‌شویم...

## فصل پنجم

زندگی در شرائط سخت...

- تیمسارا! در جعبه‌ی همراه خلبان، برای سپری کردن زندگی در شرایط سخت چه چیزهایی قرار داده بودند و خود خلبان چه وسایلی به همراه می‌برد؟

- اولاً به ما یاد می‌دادند که خلبان باید به چتر بازی کنترل کامل داشته باشد و به خودش مسلط باشد. خونسردیش را حفظ کند تا بتواند آموزش‌های نجاتش را به کار ببرد. در جعبه‌ی زیر صندلی خلبان لوازم مورد نیاز برای نجات هنگام سقوط در دریا، کویر و جنگل موجود است.

هنگامی که مسیر پروازی هواپیما بر فراز دریاست خلبان دکمه‌ی لازم را می‌زند. هنگامی که خلبان ایجکت کرد قایق درون آن جعبه آماده می‌شود. مقداری غذای فشرده و تور مخصوص ضد پشه در آن هست. خلبان یاد گرفته که با چتر نجاتش انواعی از جان پناه را بسازد. داخل آن جعبه حتماً یک بیلچه وجود دارد که یک سر آن کلنگ است. یک چاقوی خاص همراه خلبان وجود دارد که اگر چتر روی درخت گیر کرد، خلبان بتواند بند چتر را پاره کند و چتر را پایین بیاورد. آن چاقو بغل ران خلبان در جیب مخصوص لباس پرواز خلبان است. داخل آن جعبه چند فلر وجود دارد که خلبان با دیدن هواپیمای تجسس در روز یا شب می‌تواند آن فلر را روشن کند. این فلرها مواد رنگی به اطراف می‌پاشند که از فاصله‌ی خیلی دور هم دیده می‌شوند.

علاوه بر این که خلبان آموزش‌های لازم را فرا گرفته است، در آن جعبه کتابچه‌ای وجود دارد که انواع و اقسام بوته‌های غده‌ای و کاکتوس‌ها را معرفی می‌کند و انواع غیر سمی آن را نشان داده که برای رفع عطش و جلوگیری از گرسنگی مفید است.

- تیمسار! شرایط جغرافیایی عراق و به تبع پوشش گیاهی آن با ما فرق می‌-

کرد. در این شرایط آن دفترچه چه کاربردی برای خلبان‌های ما داشت؟

- در این کتاب به صورت کلی شرایط جنگل، کویر و دریا را معرفی می‌کنند و پرندگان و حیوانات قابل شکار و قابل استفاده مثل مار، خرچنگ، سار، کبوتر و این



گونه موارد را توضیح می‌دهد. داخل آن جعبه یک قوطی ضد آب وجود دارد که داخل آن کبریت است. این دانه‌های کبریت یا توسط درب قوطی یا بغل آن در صورت کشیده شدن مشتعل می‌شوند. در آن جعبه یک بی‌سیم است که خلبان در شرایط مناسب می‌تواند آن را روشن کند. موقعیت خودش را گزارش کند و درخواست کمک بدهد. با وجود این بی‌سیم، گروه‌های امداد و نجات فوراً فرکانس خلبان را می‌گیرند. در آن جعبه یک آینه است که خلبان برای علامت دادن می‌تواند از آن استفاده کند.

خلبان می‌تواند با بند و تسمه‌ی چترش برای پوتینش بند درست کند. می‌تواند طبق آموزش‌هایش سایبان، کلاه و کوله پشتی برای خودش درست کند. توضیح این آموزش‌ها علیرغم آموزش داده شدن، برای خلبان داخل آن جعبه گذاشته شده است. من این شانس را داشتم که این دوره را دو بار بگذرانم. یک بار سال هزار و سیصد و پنجاه و شش در تگزاس بود.

دومین بار هم که من این دوره را گذراندم در جنگل‌های ایران بود. هر وقت که فرصت پیش می‌آمد تعدادی از خلبان‌ها را برای انجام این آموزش‌ها انتخاب می‌کردند که هم فال بود و هم تماشا.

هنگامی که هوا گرم بود خلبان‌هایی که در پایگاه‌های گرم مثل جنوب بودند به «بیشه کلاه» می‌آمدند و اغلب هم با خانواده می‌آمدند. هم دوره می‌دیدند و هم امکان تفریح و پذیرایی برای خانواده‌ها فراهم بود.

ما در این دوره‌ها حتی آموزش تله گذاری برای شکار پرندگان یا خرگوش را هم یاد می‌گرفتیم.

- شما فرمودید دو بار دوره‌ی چتربازی و زندگی در شرایط سخت را گذراندید. از آن خاطره‌ای دارید؟ می‌فرمائید چرا این دوره را دو بار تکرار کردید؟

- بله من دوره‌ی زندگی در شرایط سخت و دوره‌ی چتر را دو بار گذراندم. این عکسی را که می‌بینید عکس استاد خانمی است که دوره‌ی چتر را به ما آموزش می‌داد. این جا پشت سر من ایستاده‌اند.



با آموزش و کمک این استادان ما دوره‌ی چتر و نجات از مرگ، زندگی در شرایط سخت، زنده ماندن در صحرا، کویر، کوه، جنگل و دریا را یاد می‌گرفتیم. این دوره را زمانی که آمریکا بودم و آموزش خلبانی را سپری می‌کردم گذراندم.

در آمریکا من دوست داشتم هم دوره‌ی سقوط آزاد و هم کنگ‌فو را یاد بگیرم. این‌ها را به ما یاد نمی‌دادند. اما من آن‌جا راهی پیدا کردم و هر دو دوره را به صورت قاچاقی و غیرقانونی گذراندم. خلبان فریب‌رز سعادت دوره‌ی چتربازی رفته بود و سربازی را هم طی کرده بود. ایشان آدرس محله‌ای را که این آموزش‌ها را دیده بود به من داد. من هم خودم رفتم و آن مکان را پیدا کردم و جداگانه پرش‌ها را انجام دادم.

کنگ‌فو را هم به قصد دفاع شخصی در آمریکا نزد یک استادی به نام «تید کامبرلا» که هیچ شاگرد ایرانی غیر از من نداشت یاد گرفتم. ایشان گفت: «تو چه طور آمدی؟»

من گفتم: لطفاً مرا لو ندهید. من چون خودم علاقمند هستم، آمده‌ام. تا مرحله‌ی کمربند قهوه‌ای را آن‌جا یاد گرفتم ولی دیگر شرایط گرفتن کمربند مشکی را نداشتم. ضمناً ضربه‌هایی را هم که به سر و صورت می‌زدند خطرناک بود و من هم اصلاً دلم نمی‌خواست آسیبی ببینم که مانع خلبان شدنم بشود.

دوره‌ی آموزشی زندگی در شرایط سخت را برای بار دوم با درجه‌ی سروانی در ایران گذراندم. حدود دو سال که از شروع جنگ گذشته بود که ما به بابل‌سر و منطقه‌ی بیشه کلاه آمدیم تا کلاس‌های دوره‌ی نجات از مرگ را سپری کنیم. چیزی که در این دوره برای من جالب بود، علاقمند شدن به چتربازی و سقوط آزاد بود. برای آموزش چتر اول با طناب و چتر روی زمین کشیده می‌شدیم. بعد بلند می‌شدیم و با انجام مانورها باید زمین می‌نشستیم.

مهم‌ترین دوره‌ی ما دوره‌ی نجات از مرگ بود. این دوره را دقیق به ما آموزش دادند. برای این‌که یک خلبان ممکن است در هر کدام از مکان‌های جغرافیایی مجبور به ترک هواپیما بشود. اگر خلبان در کویر بیفتد می‌تواند زمین را حفر کند با چتری که با آن از هواپیما بیرون پریده است می‌تواند سایبان و حتی کولر برای خودش درست

کند. باید سمت وزیدن باد را در نظر بگیرد و یک حفره‌ی دو سر باز ایجاد کند. وقتی دو طرف این حفره باز باشد باد درون آن جریان می‌یابد. بعد یک لایه از چترش را روی حفره می‌کشد و از خارهای صحرایی می‌کند و روی آن می‌چیند و یک لایه‌ی دیگر از چتر را روی خارها می‌کشد. هم سایه ایجاد می‌شود و هم آن زیر باد خنکی می‌آید. خلبان در این صورت می‌تواند روز که کویر گرم و سوزان است آن‌جا استراحت کند و شب‌ها که خنک‌تر است بیرون بیاید و برای نجات خودش تلاش کند.

برای تهیه‌ی آب هم باید همین کار را انجام می‌دادیم. یک گودال می‌کنیم. باید عمق این گودال یک یا دو متر می‌شد. به طوری که یک نفر بتواند داخل آن بنشیند. بعد یک کاسه یا کلاه یا ظرفی وسط آن چاه می‌گذاشتیم. سقف و در این چاه را با نایلون یا پلاستیک می‌پوشانیم به شکلی که هیچ راه عبور هوایی نبود. برای این کار هم آن را با خاک می‌پوشانیم. وسط نایلون هم یک سنگ می‌گذاشتیم. زیر آن هم که از قبل یک ظرف یا کلاه گذاشته بودیم. سنگ وسط نایلون را سنگین و گود می‌کرد. رطوبت داخل چاه یا حفره تبخیر می‌شد و به پلاستیک می‌چسبید و داخل کلاه یا ظرف زیرش می‌ریخت و می‌چکید. به این صورت تا صبح یک یا دو لیوان آب جمع می‌شد. این طرز تهیه آب برای زنده ماندن در شرایط سخت بود.

برای خوراک هم مار شکار می‌آوردیم سر و ته‌اش را می‌زدیم، پوستش را می‌کنیم و آن را کباب می‌کردیم و می‌خوردیم. یک بار هم کلاغی را گرفتیم. بعد همان‌جا با

خاک و ادرارمان گِل درست کردیم. کلاغ را گِل پیچ کردیم و داخل آتش انداختیم. آرام آرام پخت. وقتی بازش کردیم پوست کلاغ با گِل کنده شد و ما یک گوشت پخته و آماده‌ی خوردن داشتیم. در بعضی مناطق کویر که نمک پیدا می‌شد، به گوشت نمک می‌زدیم و آن را می‌خوریم.

دوره‌ی نجات از مرگ در صحرا و کویر هم معمولاً در کنار دریاچه‌ی نمک در قم برگزار می‌شد. مکانی نرسیده به قم که به دریاچه‌ی «اُسکان» معروف است برای این کار در نظر گرفته شده بود. این منطقه نمکزاری گرم و طاقت‌فرسا بود

در جنگل و دریا هم شرایط زنده ماندن متفاوت بود. برای آموزش نجات و زنده ماندن در این مناطق، خلبان‌ها را به مازندران می‌بردند. در آن‌جا دوره‌ی نجات در جنگل و دوره‌ی نجات از مرگ در دریا را اجرا می‌کردند. خلبان اگر آموزش نجات از مرگ در دریا را نبیند همان چتر خودش او را خفه می‌کند. چتر به خلبان می‌پیچد و او را به داخل آب می‌کشد. به خلبان آموزش می‌دهند که یکی از بندهای چتر را بگیرد و همان را ادامه بدهد تا از آن طرف چتر بیرون بیاید و در این صورت دیگر چتر دور خلبان نمی‌پیچد و خلبان می‌تواند به این طریق از زیر چتر بیرون بیاید و از مرگ در دریا نجات پیدا کند. برای زنده ماندن در دریا هم ما قایق داشتیم.

**- قایق کجا تعبیه شده بود و چه وسایلی دارد؟**

- در زیر صندلی خلبان یک جعبه وجود دارد که داخل آن جعبه چیزهای مختلفی مثل قلاب ماهیگیری، آینه برای علامت دادن به هواپیما، چراغ قوه، فلر، منور شبانه که آتش‌زا بود و فلر یا منور روزانه که دودزا بود و دود نارنجی پخش می‌کرد تا از بالا دیده بشود و به کمک بیابند، وجود داشت. داخل آن یک داروی ضد کوسه بود که اگر خلبان در دریا سقوط می‌کرد و آنجا کوسه بود این دارو را داخل آب می‌انداخت و از شر کوسه نجات پیدا می‌کرد. مثل آن مایعی بود که ماهی مرکب برای نجات خودش از دست کوسه می‌پراکند.

در آن جعبه قرص تصفیه‌ی آب بود. با این قرص می‌توانستیم آب رودخانه، آب باتلاق یا هر آبی را تصفیه کنیم. بعضی از بچه‌ها داخل آن چاله‌های ساخته شده در بیابان، ادرار می‌کردند ادرار رطوبت تولید می‌کرد و رطوبت بالا می‌آمد و قطره قطره در کلاه یا کاسه‌ی زیرش می‌چکید و دیگر مشکلی برای آب در بیابان نداشتیم.

این‌ها مجموعه‌ی آموزش‌های ما برای نجات و زندگی در شرایط سخت بود.

- اگر خلبان هنگام ایجکت و بیرون پریدن و یا اصابت با زمین آسیب ببیند برای درمان فوری، درون جعبه‌ی نجات دارویی هست یا به خلبان آموزش داده شده است؟

- بله. یک سری داروهای ضروری را مثل آمپول آتروپین، قرص تصفیه آب و نمک برای جبران دفع نمک بدن هنگام تعریق و داروهای خاص وجود دارد.

- ممکن است پرواز در زمستان صورت بگیرد و خلبان در شرایط برف و سرما مجبور به ترک هواپیما بشود. برای این وضعیت هم چیزی در نظر گرفته شده است؟

- در زمستان خلبان با پوشش زمستانی پرواز می‌کند. لباس زمستانی، کلاه مخصوص و مناسب زمستانی دارد. بر خلاف مناطق گرم که خلبان باید دنبال تهیهی کولر باشد، این‌جا باید دنبال تهیهی آتش باشد. آموزش‌هایی در این دوره هست که خلبان‌ها باید از آن استفاده کنند.

- برای یک خلبان یادگیری شنا هم الزامی است؟

- بله. حتماً باید بلد باشد. باید «پاراسلینگ» بلد باشد. پاراسلینگ وضعیتی است که در آن چتر را به خلبان می‌بندند. باد داخل چتر می‌پیچد و خلبان را به ارتفاع بالا می‌برد. حالا آن‌جا آموزش می‌بیند که چه طور پایین بیاید که ضربه‌ی سقوط او را اذیت نکند. نحوه‌ی فرود را به او آموزش می‌دهند که چه‌گونه اول نوک پنجه، بعد پاشنه‌ی پا و بعد بغل ران، باسن و پشت کمر را هنگام فرود با زمین تماس بدهد تا به این صورت ضربه‌ی فرود را در قسمت‌های مختلف بدن تقسیم کند. به این روش فرود با چتر پی. ال. اف P.L.F می‌گویند. این شیوه‌ی فرود باعث می‌شود ضربه‌ی فرود تقسیم بشود و پای خلبان هنگام فرود نشکند.



- خلبان یا کمک خلبان در کابین عقب یا جلو، چه طور ایجکت می کنند و از هواپیما بیرون می پرند؟ شما این تجربه را داشته اید؟

- هواپیمای اف چهار ای، دو کابین عقب و جلو دارد. معلم یا فرماندهی هواپیما، یک دسته جلوی چشمش در کابین خلبان دارد. درست مقابل پیشانی خلبان است. مثل دنده‌ی خودروهای قدیمی ژیان به شکل تی T است. معلم یا فرماندهی هواپیما این دسته را از حالت افقی بیرون می کشد و به صورت عمودی قرار می دهد. در این صورت کنترل، ایجکت کردن و بیرون پریدن دست کابین عقب می افتد. در این حالت هر وقت کابین عقب بیرون بپرد و ایجکت کند، کابین جلو را هم با خودش می پراند و بیرون می برد. اما اگر خلبان کابین جلو این دسته را در همان حالت افقی بگذارد، ایجکت کابین عقب و جلو توسط کابین جلو انجام می شود. وقتی خلبان کابین جلو ایجکت کند دو تا کاناپی هر دو کابین جدا می شوند. اول کاناپی عقب می رود بعد صندلی عقب بیرون پرانده می شود، بعد کاناپی جلو و بعد هم صندلی خلبان جلو پرانده می شود.

به محض بیرون آمدن از هواپیما چتر کوچکی که چتر صندلی است باز می شود تا صندلی پیچ و تاب نخورد و ثابت بماند. بعد هم که عرض کردم آن تسمه‌ی پشت صندلی خلبان به صورت عمودی و تا زیر باسن خلبان کشیده می شود و با آزاد شدن خلبان از صندلی جدا می شود. حالا چتر خلبان باز می شود و تمام این جریانات در دو

ثانیه اتفاق می افتد. قبلاً یادآور شدم به علت ضربه‌ی ایجکت، در آن لحظه‌ی اول هیچ عضوی از بدن خلبان جز مغز فعال نیست. آن قدر ضربه‌ی ایجکت سنگین است که در حدود چهارده جی به بدن خلبان فشار می‌آورد.

- تیمسار! این فشار به خلبان آسیب نمی‌زند؟

- اگر خلبان سالم باشد و در حالت مناسبی ایجکت کرده باشد و سالم از هواپیما بیرون بپرد آسیبی نمی‌بیند. ولی اگر در حال پیچ و تاب خوردن یا invert و برعکس ایجکت کند ممکن است به خلبان آسیب برسد.

خلبانی که از هواپیما بیرون می‌پرد موقع فرود باید افق را پیدا کند و به آن نگاه کند تا سرگیجه نگیرید و دچار vertigo نشود.

- در فیلم‌هایی که دیده می‌شود صندلی خلبان نسبت به کاناپی پایین است. این را توضیح می‌دهید که چه‌گونه خلبان و صندلی به بیرون پرتاب می‌شوند؟

- بله. عرض می‌کنم. ببینید! خلبان وقتی روی صندلی می‌نشیند فقط سر و گردنش بیرون است. شاید برای خلبان‌های قد بلند مقداری هم از شانه و کتف از بیرون پیدا باشد. وقتی کاناپی خلبان جدا می‌شود یک ریل پشت صندلی خلبان هست که صندلی خلبان روی آن ریل قرار دارد. هنگام ایجکت کارتریج‌ها و موشک‌های زیر

صندلی منفجر می‌شوند و روی آن ریل‌ها مثل سکوی پرتاب عمل می‌کنند. هفت کارتریج زیر صندلی‌ها هستند که وقتی هندل دستگیره‌ی ایجکت کشیده می‌شود این‌ها منفجر می‌شوند و روی ریل، صندلی را چیزی حدود دویست و هفتاد و چهار پا پرتاب می‌کنند.

### - خلبان در چه حالت‌هایی می‌تواند ایجکت و هواپیما را ترک کند؟

- وقتی هواپیما هشدار خروج بدهد. خلبان یا در حالت جی مثبت است و به صندلی چسبیده است یا در حالت جی منفی است. وقتی خلبان در حالت جی مثبت باشد و به صندلی چسبیده باشد دستش را به سمت پایین می‌برد. آن‌جا یک هندل یا دستگیره هست آن دستگیره را می‌کشد و عمل ایجکت و پرتاب صندلی صورت می‌گیرد که چگونگی آن را کمابیش شرح دادم.

اما اگر خلبان در حالت جی منفی باشد، به سمت طاق هواپیما کشیده می‌شود. بالای سر خلبان دو تا دستگیره هست که از بالای شانه‌ها به سمت زانوها کشیده می‌شوند. دست‌ها بر عکس گرفتن بارفیکس، این دستگیره‌ها را می‌گیرند و می‌کشند و عمل ایجکت و پرتاب به بیرون اتفاق می‌افتد.

در هر حالت خلبان باید خون‌سردیش را حفظ کند که بتواند جان خودش را نجات بدهد. چون پیش آمده که خلبان ایجکت کرده، کاناپی رفته و خلبان به بیرون پرت شده ولی چتر به صورت خودکار باز نشده است. در این وضعیت خلبان باید دستی

عمل کند. نباید دستپاچه بشود. روی شانه‌ی چپ لباس پرواز خلبان یک دایره D شکل یا «دی رینگ» وجود دارد که باید آن را پیدا کند و بکشد که چتر عمل کند. البته ممکن است خلبان در ارتفاع بالا بیرون بپرد و ایجکت کند. آن‌جا اکسیژن کم و رقیق است. ممکن است خلبان صدمه ببیند. چتر هم تا فاصله‌ی بین یازده تا چهارده هزار پا عمل نمی‌کند. خلبان در این صورت به صورت سقوط آزاد پایین می‌آید وقتی به ارتفاع بین یازده تا چهارده هزار پا برسد چتر عمل می‌کند.

**- در این ارتفاع که خلبان سقوط آزاد می‌کند صندلی رها شده است؟**

- نه صندلی همراه خلبان است. خلبان با صندلیش سقوط می‌کند تا به ارتفاع یازده تا چهارده هزار پا برسد. آن‌جا چتر باز می‌شود و اگر چتر عمل نکند خلبان باید دی رینگ را بیابد. چون ممکن است به خاطر عدم تعادل یا فشار هوا جابجا شده باشد. خلبان باید با خونسردی کامل آن را پیدا کند و آن را بکشد تا چتر عمل کند.

**- شما در ایجکت و بیرون پریدنی که داشتید در چه وضعیتی بودید؟**

- برای من خوشبختانه چتر باز شد و به صورت خودکار عمل کرد. اگر به صورت خودکار عمل نمی‌کرد چون دست‌هایم شکسته بود و نمی‌توانستم این مراحل را طی کنم حتماً به شهادت می‌رسیدم. عرض کردم به محض بیرون پریدن به خاطر فشار جی تا دو ثانیه هیچ عضوی غیر از مغز خلبان کار نمی‌کند. این دو ثانیه که بگذرد خلبان خودش را روی صندلی می‌بیند و تازه می‌فهمد که زنده است.

- تیمسار! وقتی در مناطق عملیاتی خلبان بیرون می‌پرد و چترش باز می‌شود پدافندهای دشمن تلاش نمی‌کنند خلبان را بزنند؟

- خلبان وقتی چترش باز شد باید نگاه کند از چه موضعی به سمت او تیراندازی می‌شود و با گرفتن بند چترها که مثل فرامین عمل می‌کنند، خودش را از این مهلکه نجات بدهد و دور بکند. چون نمی‌تواند از خودش دفاع کند. قوانین جهانی می‌گویند خلبان تا وقتی داخل هواپیماست یک فرد مسلح است. اما وقتی از هواپیما بیرون پرید دیگر یک انسان بی سلاح است. به هیچ چتربازی در آسمان نباید تیراندازی بشود. مگر آن‌هایی که کماندو هستند و از بالا دارند تیراندازی می‌کنند. اما خلبان سلاحی ندارد. یک آدم عادی و غیر مسلح است و باید اسیر بشود نه این که در آسمان کشته بشود. ضمناً خلبان اگر زنده اسیر بشود هم اطلاعات ارزنده‌ای برای دشمن دارد و هم دارای ارزش معاوضه در مبادله‌ی اسیران است. دشمن می‌تواند یک خلبان را با صد نفر نیروی عادی عوض بکند. چرا این کار را نکنند. به همین خاطر خلبان باید زنده گرفته بشود. اما همیشه هم این گونه با خلبان‌هایی که بیرون پریده‌اند برخورد نمی‌شود.

- تیمسار! شما در صفحاتی از دفترچه‌ی پروازتان جلوی بعضی از پروازها نوشته‌اید «L.L» ممکن است در این باره توضیح بدهید و اگر خاطره‌ای دارید بفرمائید؟

- بله. این در واقع مخفف « Low Level » و به معنی پرواز در ارتفاع پست و پایین است. اتفاقاً پروازی که من در آن سانحه دادم یک پرواز Low Level بود که بعد از انجام موفقیت آمیز مأموریت و بمباران اهداف از پیش تعیین شده، در جنوب بصره هواپیمای ما را با موشک زدند که به خاطره‌ی سقوط من برمی‌گردد و خیلی مفصل است. آن را بعد تعریف خواهم کرد.

فکر می‌کنم ادامه‌ی گفت و گو باید بماند برای بعد و الان نفسی تازه کنیم و برویم برای landing تا take off بعدی.

## فصل ششم

### تلخ و شیرین «انتقام خون دختر پرستار»

- تیمسار! شما خلبان چراغعلی امجدیان را که کرمانشاهی هم هستند چه-  
قدر می‌شناسید؟ آیا از ایشان خاطره‌ای دارید؟ زمانی که ایشان سانحه دادند  
شما کجا بودید؟

- خداوند رحمتش کند. خلبان علی امجدیان تقریباً هم دوره‌ی خودم بود. ما در  
دانشکده‌ی خلبانی در آمریکا با هم بودیم. بچه‌ها در آمریکا ایشان را علی صدا  
می‌زدند و آمریکایی‌ها هم ایشان را «چارلی» صدا می‌زدند. خلبان علی امجدیان بچه-  
ی حساس و دلاوری بود. این جوان خلبان نازنین صدای قشنگی هم داشت. در  
محافل خودمانی که پیش می‌آمد با هم دو صدایی گردی می‌خواندیم و دلتنگی‌مان را  
سبک می‌کردیم. در آمریکا هم همین‌طور بود. دوره‌ی هواپیمایی تی-۳۸ را در پایگاه  
هوایی لافلین تگزاس با هم گذرانیدیم.

وقتی هم که به ایران آمدیم و من به پایگاه هوایی بوشهر منتقل شدم، ایشان هم به  
پایگاه هوایی بوشهر منتقل شدند ولی از منتخب‌های اول برای پرواز نبود. البته علتش  
این بود که تعداد محدودی، شاید پنج یا شش نفر را انتخاب کردند. که من، خلبان

نصرالله خزایی، خلبان علی میرزایی، خلبان حسین خلجی، خلبان رضا اینانلو و خلبان بهزاد عباسی بودیم. چون دوره محدود بود همان اول تعداد محدودی را انتخاب کردند.

همان‌طور که عرض کردم من چهل و هشت ساعت قبل از شروع جنگ مشغول پروازهای آموزشی بودم ولی خلبان علی امجدیان چون جزء آن افراد محدود انتخاب شده‌ی اول نبود یک مقداری دوره پروازیش عقب افتاد.

اتفاقاً آن روز که خاطره‌اش را تعریف کردم و گفتم آن اتفاق برای خلبان بهزاد عباسی افتاد که می‌خواست از طرف خلبان‌های با فرمانده نیرو صحبت کند، خلبان علی امجدیان هم کنارش نشسته بود. در آن عکس هم که قبلاً دیدید چهره‌ی همه‌ی ما از جمله خلبان علی امجدیان بسیار درهم، غمگین و افسرده است. خلبان علی امجدیان هم خیلی حساس بود. یادش به خیر. مدام با مشت روی میز می‌کوبید و با ناراحتی می‌گفت: «چرا فرمانده نیرو مطلب را بد گرفت و دچار سوتفاهم شد؟ چرا این بلا را سر خلبان بهزاد عباسی آورد؟»

بعد هم که حجم پروازهای ما بالا رفت خلبان علی امجدیان و دیگران هم به پرواز آمدند. من برای پرواز، مأموریت و طی دوره‌ی کابین جلو هواپیمای اف-۴ به تهران آمده بودم که شنیدم هواپیمای خلبان حسن طالب مهر و خلبان علی امجدیان را زده‌اند و هر دو هم بیرون پریده‌اند ولی آن‌ها را روی آسمان زده بودند.



آن زمان خلبان شیرآقایی و خلبان بهروز نقدی بیگ آن جا بودند. فکر می‌کنم آن‌ها را روی منطقه‌ی «فکه» زده بودند.

یکی دیگر از اتفاقات خیلی تلخ را خلبان بهروز نقدی بیگ برای من تعریف کرد. ایشان گفت: « هوایم‌ای خلبان «رواگرد» و خلبان «انقطاع» را در هوا زده بودند. باد چتر خلبان رواگرد را داخل خاک عراق برده بود. خلبان رواگرد اسیر شده بود. همه فکر می‌کردند که خلبان انقطاع هم زنده است. ولی بعد یک نامه از طرف هلال احمر آمد که خلبان رواگرد در آن نامه نوشته بود، جهانگیر عزیز به دیدار حق شتافت. به این ترتیب خلبان جهانگیر انقطاع هم شهید شد.

- تیمسار! محل استقرار هواپیماهای اف-۴، اف-۵ و اف-۱۴ یک جا بود؟

- خیر. اصولاً پایگاه هواپیماهای اف-۵ پایگاه هوایی دزفول و تبریز بود. چون هوایم‌ای اف-۵ مسافت پروازیش کوتاه‌تر بود برون‌مرزی‌های عمیق را به عهده‌ی آن‌ها نمی‌گذاشتند. پروازهای برون‌مرزی عمیق متعلق به هوایم‌ای فانتوم بودند و فانتوم‌ها در پایگاه‌های تهران، همدان، بوشهر و بندر عباس بودند.

- برای عملیات، ترکیبی از هواپیماها وارد عمل می‌شدند یا یک نوع

هواپیما خاص برای عملیات خاص در نظر گرفته می‌شد؟

- بستگی به نوع مأموریت داشت. گاهی ترکیبی هم داشتیم. ولی غالباً مأموریت‌ها مجزا بود. گاهی هواپیماهای شناسایی RF4 هم مأموریت‌های ارزنده‌ای برای شناسایی و ارزیابی انجام می‌دادند.

- از خلبان‌های کرمانشاهی کسی را به خاطر دارید؟

- بله. خلبان «هاشم آل آقا» و خلبان «بیژن هارونی» خلبان اف-۵ بودند. خلبان‌های شهید و جانباز کرمانشاهی زیادی هستند.

- از خلبان‌های شاخص کرمانشاهی که با شما در هواپیمای اف-۴ بودند کسی را به خاطر دارید؟ از ایشان خاطره‌ای در خاطرتان هست که تعریف بفرمائید؟

- بله. خداوند عمرشان بدهد تیمسار «برات‌پور» استاد و پیشکسوت من است. ایشان همیشه برای من یک فرد شاخص بوده، هستند و خواهند بود. من همیشه به وجود ایشان افتخار می‌کنم. شجاعت، تبحر و درایت ایشان زبانزد بود. یکی از طراحان، جنگنده‌ها و لیدرهای حمله به اچ-۳ همین تیمسار برات‌پور بود.

- بعد از شروع جنگ و بمباران پایگاه محل خدمت شما، برای ایمن ماندن خانواده‌ی کارکنان و خود خلبان‌ها چه کار کردند؟ خاطره‌ای از این ماجرا دارید؟

- بله. بعد از این که جنگ شروع شد و پایگاه را بمباران کردند کمی که اوضاع طبیعی شد اولین کاری که کردند تخلیه‌ی خانواده کارکنان از پایگاه بود. اتوبوس آوردند و خانواده‌ها را به شهرهای مختلف اعزام کردند. آن‌هایی که مسیرشان نزدیک بود با اتوبوس راهی کردند و آن‌هایی هم که مسیرشان دور بود با هواپیمای C-130 به تهران فرستاده شدند. تا از آن‌جا حالا یا باز هوایی یا زمینی به شهرهایشان اعزام بشوند. بچه‌های من هم در همین گیر و دار به تهران آمدند.

پایگاه که بمباران شد موج انفجار تمام در و پنجره‌ها را داغان کرد و تمام شیشه‌ها را فرو ریخت. حالا دیدند اگر بخواهند مجدداً برای منازل شیشه بیاندازند دوباره بمباران‌ها آن‌ها را می‌شکند. از طرفی هم بوشهر موش‌های خیلی بزرگی داشت که واقعاً هر کدام چیزی از گربه کم نداشتند. در و پیکر و شیشه پنجره‌ها که شکسته شد این موش‌ها وارد خانه‌ها شدند. همه چیز را می‌خوردند. حتی سیم یخچال، لباسشویی و سایر وسائل برقی را تکه تکه می‌کردند. خسارت زیادی به خانه‌ها و وسایل زدند. بچه‌های خلبان و کارکنان دیگر، وقتی در نبود زن و بچه‌هایشان به خانه‌هایشان در پایگاه سر می‌زدند می‌دیدند که موش‌ها تمام خانه و وسایل زندگی‌شان را ویران کرده‌اند. از طرفی هم دوباره انداختن شیشه‌ها کاری بی‌فایده بود. به همین خاطر دستور دادند که با همین ورق و پلیت‌های فلزی گالوانیزه تمام پنجره‌ها را بپوشانند. از طرفی ساعت پنج و شش غروب به بعد کاملاً خاموشی مطلق می‌زدند و منازل هم عملاً برق نداشتند.

برای ایمنی بیشتر، خلبان‌ها، کارکنان فنی و دیگر کارکنان را هم جمع کردند و در برخی از شلترهای محل نگهداری هواپیماها که خیلی محکم بودند، جا دادند. داخل این شلترها مثل آسایشگاه زمان دانشجویی تخت‌های دو طبقه نصب کردند و بخشی از آن را به محل استراحت و بخشی را به سلف و غذاخوری و بخشی را هم به انجام کارهای اداری اختصاص دادند.

با توجه به استحکام این شلترها و ایمن بودن‌شان و برای این‌که جان کارکنان و خلبان‌ها در امان باشد همه آن‌جا زندگی می‌کردیم. جای ایمنی بود اما مشکلی که داشت این بود که تاریک، نمور و دلگیر بود. به هر حال ما آن‌جا زندگی می‌کردیم و چند نفر از استادان و پیشکسوتان پرواز هم برنامه‌های پروازی و عملیات‌ها را برای ما به صورت « close suport »<sup>۱</sup> می‌نوشتند و به دیوار می‌زدند. زندگی کردن در این شلترهای تاریک و نمور دلگیر، عذاب‌آور و اعصاب خُرد کن بود. مخصوصاً هنگام سحر و صبح زود.

هر روز صبح زود یک مأمور می‌آمد و پرواز را هماهنگ و به اصطلاح « ست » می‌کرد. باید چهار، شش یا هشت نفر را که مشخص شده بودند و الان در خواب بودند بیدار می‌کرد تا آماده‌ی پرواز بشوند. وقتی این بنده خدا می‌آمد در با صدای جیر جیر خیلی بدی باز می‌شد. یک نفر با چراغ قوه داخل می‌آمد. آن لحظه تقریباً همه بیدار

---

۱- close suport - پشتیبانی نزدیک

می‌شدند ولی از کسی صدایی در نمی‌آمد تا این که ببینند چه کسانی انتخاب شده‌اند. آن نفر با چراغ قوه می‌آمد و یکی یکی روی صورت کسانی که انتخاب شده بودند و باید برای پرواز می‌رفتند نور می‌انداخت و بیدارشان می‌کرد. بقیه هم نگاه می‌کردند و زیر پتوهای‌شان بیدار بودند.

- معمولاً این فرد ساعت چند می‌آمد و بچه‌ها را بیدار می‌کرد؟

- معمولاً ساعت چهار صبح. خواب ساعت چهار صبح و دم صبح هم شیرین است و هیچ کس دوست ندارد بیدار بشود. حالا این چهار، شش یا هشت نفر که بیدار می‌شدند و می‌رفتند در را می‌بستند. دوباره همه می‌خوابیدند. بچه‌ها به این صدای در شرطی شده بودند. این صدای در اصلاً برای‌شان خوشایند نبود. چون همه خسته بودند و خواب صبحگاهی هم بسیار شیرین بود.

لا به لای این روزهای پر اضطراب، اتفاق‌های خوشایند طنز و گاهی هم تلخی پیش می‌آمد که سعی می‌کنم خاطراتی از آن‌ها را برای‌تان تعریف کنم.

یکی از روزها من گفتم این شرایط را نمی‌شود این طور تحمل کرد. خدا خلبان «کاظم روستا» را رحمت کند ایشان هم به شهادت رسیدند. من به خلبان کاظم روستا گفتم: در این تاریکی و جای نمور و دلگیر بشینیم چه کار کنیم؟ من نقشه‌ای دارم بیا امشب به منزل ما برویم. دو سه نفر از بچه‌های دیگر هم هستند. می‌خواهیم

آنجا را برای خودمان رو به راه کنیم و از این وضعیت در بیاییم. خلبان کاظم روستا هم قبول کرد. ما داخل شهر رفتیم و دو تا باتری بزرگ مینی بوس و یک لامپ گازی پیکانی گرفتیم. لامپی که گرفتیم چون دوازده ولت بود نور زیادی داشت. من یک تلویزیون کوچک دوازده ولت و یک دستگاه شارژر باتری هم در خانه داشتم. لامپ را به یک باتری و تلویزیون را هم به باتری دیگری وصل کردیم. به این ترتیب روزها برق بیست و چهار ولت را با آداپتوری که داشتیم به باتری‌ها وصل می‌کردیم. باتری که شارژ می‌شد، آداپتور برق مستقیم دویست و بیست ولت شهری را قطع می‌کرد. به این ترتیب برای تأمین برق شبانه خیال‌مان راحت شد. پنجره‌های خانه را هم که اغلب پلیت زده بودند. دو سه تا از پنجره‌ها هم که سالم بودند و احتمال می‌دادیم نور از آن بیرون بزند با پتو خوب پوشانیدیم.

**- مگر نوری به این اندکی برای هواپیما در آن ارتفاع قابل مشاهده است؟**

- خیر. منتهی اوایل جنگ بود و مردم از بمباران شبانه وحشت داشتند. فکر می‌کردند اگر یک نفر روی زمین شمع، چراغ یا حتی کبریتی روشن کند خلبان داخل کابین و از آن ارتفاع و در آن سرعت این نور را می‌بیند و می‌آید آن نقطه را هدف قرار می‌دهد. من یادم هست شبها وقتی هوا تاریک می‌شد اگر کسی لامپ یا چراغ قوه‌ای روشن می‌کرد همه فریاد می‌زدند خاموش کن. حتی گاهی دعوا هم می‌شد. حتی در بعضی شهرها نیروهایی بودند که شبانه می‌چرخیدند و هر جا از پنجره نوری

پیدا بود، تذکر می‌دادند. ما هم به خاطر این که صدای اعتراض کسی بلند نشود خودمان همه چیز را رعایت می‌کردیم. پرده‌ها را کیپ می‌کردیم و بعد لامپ گازی را روشن می‌کردیم.

شب اول دو سه نفر بودیم. شب دوم چهار یا پنج نفر بودیم. شب‌های چهارم و پنجم و شب‌های بعد آرام آرام به شش، هفت نفر و آرام آرام به ده، دوازده نفر رسیدیم که همه خانگی ما جمع می‌شدیم. به این شکل خانگی ما تبدیل به یک پایگاه کوچک شده بود.

خداوند آن خلبان‌هایی را که شهید شدند رحمت و آن خلبان‌هایی را که زنده‌اند حفظ کند.

آن شب‌ها خلبان عباس دوران، خلبان علیرضا یاسینی، خلبان اکبر توانگریان، خلبان کاظم روستا، خلبان علی خسروی، خلبان منوچهر شیرآقایی، خلبان نصرالله خزایی، خلبان عباس فعلی زاده، خلبان کامبیز آفت و خلبان رضا اینانلو همه با مینی بوس به خانه ما می‌آمدند.

هر کس مشغول کاری می‌شد. یکی نماز می‌خواند. یکی دعا می‌خواند. بعضی‌ها شطرنج و یا تخته نرد بازی می‌کردند. بعضی‌ها تلویزیون نگاه می‌کردند. موقع شام هم که می‌شد زنگ می‌زدیم، چند سرباز قابلمه‌ی غذا و باقی تشکیلات لازم را برای ما

می‌آوردند. بچه‌ها که شام می‌خوردند سربازها ظرف‌ها را می‌شستند و قابلمه‌ها را می‌بردند. یکی دو شب به این ترتیب گذشت. اما چون بچه‌ها می‌خواستند با هم راحت باشند و شوخی بکنند در حضور سربازها معذب بودند. از طرفی هم واقعاً از نظر اخلاقی خودمان معذب بودیم که ما غذا بخوریم و این سربازان جوان ظرف‌های ما را بشویند. بنابراین به آن‌ها گفتیم بروند و فقط برای بردن قابلمه‌ها بیایند.

از آن به بعد خودمان تصمیم گرفتیم هر شب یک نفر شهردار بشود غذا تقسیم کند و نظافت کند و ظرف‌ها را بشوید. شب اول من خودم به عنوان داوطلب بلند شدم غذا را تقسیم کردم. ظرف‌ها را شستم و کنار گذاشتم. بعد شهردار شب‌های بعد را هم مشخص کردیم. تا این‌که یک شب گفتند امشب کاظم روستا شهردار است و باید کارها را انجام بدهد. خدا رحمتش کند. بچه‌ی آباده‌ی شیراز بود. عکسش را با باقی عکس‌ها به شما نشان می‌دهم و دوست دارم حتماً این عکس‌ها چاپ بشود که نسل حاضر و نسل بعد این شیر مردان و شیران بالدار وطن‌شان را بشناسند و به هم معرفی بکنند تا برای جوانان الگو بشوند.





### شهید خلبان کاظم روستا

آن شب کاظم روستا شهردار شد. بچه‌ها گفتند: «کاظم بلند شو ظرف‌ها را بشور.»

خلبان کاظم روستا گفت: «باشه می‌شورم.»

بچه‌ها سرگرم و مشغول شدند تا این که دیر وقت شد. همیشه آخر شب بچه‌ها لباس‌های پرواز را یک گوشه‌ای می‌گذاشتند و پیژامه می‌پوشیدند. رختخواب پهن کردن در کار نبود. هرکس می‌خواست بخوابد تشک و متکا و پتویی می‌آورد و همان-جای خودش می‌خوابید. خلاصه بچه‌ها حال همدیگر را مراعات می‌کردند و اصلاً به هم سخت نمی‌گرفتند. همین هم باعث شد آن روزها برای همه‌ی ما سرشار از خاطراتی گاه شیرین و گاهی به شدت تلخ شد.

صبح‌ها که مینی بوس دنبال ما می‌آمد و بوق می‌زد، بچه‌ها همان‌جا پیژامه‌ها را رها می‌کردند و سریع لباس پرواز می‌پوشیدند که دیر نرسیم. عصر که برمی‌گشتیم دوباره بچه‌ها لباس پروازشان را در می‌آوردند و همان‌جا سر جای‌شان روی پیژامه‌ها می‌ایستادند و پیژامه‌ها را بالا می‌کشیدند. آن تصویر پیژامه‌های حلقه حلقه کنار هم که هرکدام متعلق به یکی از بچه‌ها بود هیچ وقت از خاطر من نمی‌رود. یک مرتبه پیش می‌آمد برمی‌گشتیم و می‌دیدیم یک پیژامه دیگر صاحب ندارد. آن وقت آه از نهاد بچه‌ها در می‌آمد. من برخی از این پیژامه‌ها را برای یادگاری نگه داشته‌ام.

آن شب خلبان کاظم روستا شهردار بود. ما چراغ را خاموش کردیم که بخوابیم یک مرتبه یکی از بچه‌ها گفت: «کاظم ظرف‌ها را نشسته.»

یکی از بچه‌ها که نزدیک کاظم روستا بود یک پس‌گردنی به او زد و گفت: «پاشو! پاشو! برو ظرف‌ها را بشور.»

کاظم روستا با آن لهجه‌ی شیرین خودش گفت: «آمو! به خدا امشب حالش را ندارم. قول می‌دم فردا که آمدم سریع ظرف‌ها را بشورم.»

خلاصه ما هم قبول کردیم و شب به صبح رسید. صبح بچه‌ها باز هم همان‌جا پیژامه‌ها را رها کردند و لباس پرواز پوشیدند و رفتند. اما وقتی برگشتیم صحنه‌ای را دیدیم که هنوز داغش بر دل من تازه است.

عصر که برگشتیم دیدیم خلبان منوچهر شیرآقایی داخل آشپزخانه دارد ظرف‌های شب گذشته را که خلبان کاظم روستا قول داده بود برگردد خواهد شست، می‌شوید و گریه می‌کند. اشک‌هایش را با پشت دست تند و تند پاک می‌کرد. کاظم روستا از پرواز برنگشت و در قلب خلیج فارس مدفون شد.

مأموریت پروازی خلبان کاظم روستا روی یک منطقه‌ی دریایی بود. فکر می‌کنم جایی نزدیک «سکوی البکر» موشک به هواپیمای ایشان خورده بود و خلبان کاظم روستا هم به شهادت رسیده بود.

به هر حال این پرکشیدن خلبان‌های ما ادامه داشت. از آن روزها خاطره‌ی بدی که دارم این است که نیروهای دشمن برای این‌که خلبان‌های ما را بترسانند وقتی هواپیمای ما را می‌زدند و خلبان‌ها در خاک آن‌ها می‌افتادند، نیروهای بعضی خلبان‌های ما را مثله و تکه تکه می‌کردند. یکی از خلبان‌های جوان و ارزشمند ما «اقبالی دو گاهه» بود که او را به دو ماشین بسته بودند و از وسط شقه‌اش کرده بودند.

خلبان «داوود اکرادی» هم که از پایگاه بوشهر پرواز کرده بود وقتی هواپیمایش را زده بودند و خودش را به اسارات درآورده بودند، او را به ماشین بسته و آن قدر کشیده بودند که تکه تکه بدنش را از هم جدا کرده بودند.

اما این رفتار ناجوانمردانه بعضی‌ها نه تنها خلبان‌های ما را نترساند بلکه باعث شد هرکجا نیرو و تجهیزات دشمن را می‌دیدند با تعصب، خودشان را به آب و آتش می‌زدند تا این‌ها را بمباران کنند و انتقام هم‌زمان‌شان را بگیرند.

یک خاطره هم بیان کنم که هم تلخ است و هم شیرین. روز دوازدهم شهریور ۱۳۶۰ ما داخل ناهارخوری گردان پرواز داشتیم ناهار می‌خوردیم که دوست یکی از خلبان‌های ما که از تکاوران نیروی دریایی بود به دیدنش آمد. یک تکاور بسیار هیكلی، زیبا، خوش تیپ، با پوتین مرتب که لباس پلنگی به تن داشت و آستین لباس را هم تا زده بود. واقعاً دیدن این هیبت، هیكل و غیرت ماشاالله گفتن داشت.

این تکاور آمد و کنار ما چند نفر نشست. ما دیدیم خیلی ناراحت و گرفته است. دوست خلبان ما گفت: «بچه‌ها! این دوست من تازه از بیمارستان مرخص شده است. در حمله‌ی بعضی‌ها به خرمشهر مجروح شده بود.»

تا دوست خلبان ما این حرف را زد یک مرتبه دیدم تکاور بغض کرد و گفت: «آن‌جا روزگار بسیار سخت، تلخ و وحشتناکی داشتیم. من فرار کردم اما در یک نقطه گیر افتادم. عراقی‌های نامرد حمله کردند و گشت و کشتار عجیب و بی‌سابقه‌ای در خرمشهر راه انداختند. همان موقع من هم با اصابت گلوله‌ای به پایم مجروح شدم. جای زخم را با تکه‌ای ایران‌ت و پارچه بستم که خونریزی نکند و تلاش کردم خودم را به بیمارستانی که همان نزدیکی‌ها بود برسانم.»

وقتی به بیمارستان رسیدم دیدم بر اثر حمله‌ی سنگین عراقی‌ها تعدادی از کارکنان بیمارستان و بچه‌های ما شهید شده بودند. خیلی‌ها را هم اسیر گرفته بودند. من آمدم جایی پناه بگیرم که هم تا آخرین گلوله بجنگم و هم اسیر نشوم. قصدم شهادت بود ولی واقعاً فشنگ تمام کرده بودم.

به ناچار روی پشت بامی رفتم. یک تانکر آب روی پشت بام بود که بر اثر اصابت گلوله سوراخ سوراخ شده بود. یک طرف آن تانکر کاملاً شکافته شده بود. از همان شکاف کامل و پهن، داخل تانکر خالی آب رفتم و از آن جا بیرون را می‌پائیدم. یک مرتبه چشمم به یک دختر پرستار افتاد. این بعضی‌های نامرد موهای دختر را گرفته بودند و او را روی زمین می‌کشیدند. آن نامردهای پست فطرت همان طور که او را با موهایش روی زمین می‌کشیدند او را آزار و شکنجه می‌دادند. بعد به او تجاوز کردند و بعد هم یک گلوله به مغزش شلیک کردند و مغزش را متلاشی کردند.

من از دیدن این صحنه داشتم دیوانه می‌شدم. هیچ سلاحی هم برای دفاع نداشتم. وقتی بعضی‌ها از آن جا گورشان را گم کردند من سریع بیرون پریدم و خودم را نجات دادم و به شهر بوشهر رساندم. اما به علت جراحت حاصل از مجروحیت تا حالا فرصت نکردم پیش شما بیایم. حالا آمده‌ام تا از شما تقاضا کنم انتقام یاران من و آن دختر پرستار بی‌گناه را بگیرید. «

ما می‌دانستیم که این تکاور نیروی دریایی یک نفر بوده، کاری از دستش بر نمی‌آمده است. وقتی که این ماجرا را تعریف کرد کاملاً یادم هست همه داشتیم از خشم و نفرت منفجر می‌شدیم. بیشتر خلبان علیرضا یاسینی که خودش بچه‌ی آبادان بود این حرف‌ها دل و جان‌ش را به درد آورد و گفت: «بچه‌ها امروز باید انتقامش را بگیریم.» پرواز را که آماده کردند، مأموریت را به مأموریت بمباران از ارتفاع بالا عوض کردیم و نفرات مشخص شدند. من نیز همراه‌شان بودم. علیرضا یاسینی، علی آزادیان، عباس دوران و من باید پرواز می‌کردیم. وقتی که پرواز کردیم و روی سر نیروهای بعثی عراقی رسیدیم از کف زمین پرواز می‌کردیم. یک دفعه خلبان علیرضا یاسینی که شماره‌ی یک بود بالا کشید. ارتفاع گرفت و به ما گفت: «شما بالا نیائید. بگذارید من قشنگ و دقیق محل تجمع بعثی‌ها را پیدا کنم به محض این‌که به آن‌جا رسیدم می‌گویم چه کار کنید.» فکر می‌کنم جنوب «جزیره‌ی مینو» بودیم.

وقتی به آن‌جا رسیدیم دیدیم کنار نخلستان دو تا بیل مکانیکی و لودر مشغول حفر سنگر هستند. یک سری چادرهای تجمعی بودند و تعدادی چادر هم دورتر بود که جلوی آن‌ها میز و صندلی چیده بودند. انگار چادر فرماندهی و ستادشان بود. عده‌ای نشسته بودند و آشپزها با لباس‌های سفید و مرتب برای این‌ها غذا می‌آوردند. انگار نه انگار در میدان جنگ حضور داشتند. مشخص بود این بخش، افسرها و افسرهای ارشد و فرماندهان هستند. چون این طرف به صورت گله‌ای و در صف‌های چهار ردیفی با ظرف ایستاده بودند که غذا بگیرند ولی آن‌ها مرتب و منظم نشسته بودند. یک مرتبه

خلبان علیرضا یاسینی پایین آمد و گفت: «دیدم‌شان.» بعد به آن سمت گردش کرد. ما هم به همان سمت گردش کردیم و روی سرشان قرار گرفتیم. من یک مرتبه دیدم هواپیمای خلبان علیرضا یاسینی شروع کرد به حرکت زیگزاگی و دماغ هواپیما به این طرف و آن طرف می‌رود. من اول فکر کردم هواپیمای خلبان علیرضا یاسینی را زده‌اند و از کنترل خارج شده است. بعد دیدم نه هواپیما سالم است و خلبان یاسینی از سر خشم و غیرت و غضبی که داشت به هواپیما پایی می‌زد و هواپیما به چپ و راست متمایل می‌شد و خلبان علیرضا یاسینی هم با مسلسل هواپیما آن صفاها را درو می‌کرد. هواپیمای خلبان علیرضا یاسینی و خلبان عباس دوران به این صورت آن‌ها را به درک واصل کردند. ما هم رد می‌شدیم و بمب‌ها را به سمت چادر افسرهای ارشد و فرماندهان می‌زدیم. من برگشتم و محل حمله را نگاه کردم دیدم از آن صف‌های متعدد و بلند و از آن چادرهای تجمعی و فرماندهی واقعاً چیزی باقی نمانده بود. جنازه‌های بعضی‌های نامرد متجاوز به آب و خاک و نوامیس ما تکه پاره روی زمین افتاده بودند. خلبان علیرضا یاسینی و همه‌ی ما داد می‌زدیم نامردهای پست فطرت! این هم انتقام بی‌حرمتی به آن پرستار. این هم سزای توهین به آن دختر پرستار.

من این خاطره را همه جا با نام انتقام خون آن دختر پرستار یادداشت کرده یا تعریف کرده‌ام و این جا می‌خواهم در این مجموعه در بستر تاریخ ثبت بشود که ما ایرانی‌ها برای جبران اهانت به یک دخترمان فوج فوج از نیروهای دشمن بعضی را به درک واصل کردیم و اگر لازم باشد باز هم همین کار را می‌کنیم. تا چشم ناپاک به نوامیس

ما نگاه نکند و پای ناپاکی به خاک و خانه‌ی ما قدم نگذارد. آن وقت این خاطره در سایت‌های خبری پیچید و هنوز هم گمان می‌کنم در سایت خبری ایرنا هست.

این خاطره از آن جهت که کماندوی ما تعریف می‌کرد تلخ بود ولی از این جهت که ما به این شکل انتقام دختر پرستار را گرفتیم شیرین بود. به هر حال جنگ و دفاع از این صحنه‌های دلخراش زیاد دارد. ما هر روز شاهد شهادت همکاران و دوستان‌مان و هر لحظه هم منتظر شهادت خودمان بودیم.

پروازهای ما با این روند ادامه داشت تا این که یک روز یکی از خلبان‌های ما را زدند ما نگران حال ایشان بودیم. منتظر بودیم که ببینیم تلویزیون عراق این همکار و خلبان ما را می‌آورد و با او مصاحبه می‌کند. چون این کار را می‌کردند و نشان می‌دادند و با این کار می‌خواستند بگویند ما هواپیمای ایرانی را زده‌ایم و خلبانش را هم اسیر کرده‌ایم و خودش هم این را تأیید می‌کند. البته حتماً نیات پشت پرده مثل یادآوری این مطلب که این خلبان تخلیه‌ی اطلاعاتی شده است و ترساندن خلبان‌های ما هم در دستور کارشان بود. تصویری هم که از خلبان پخش می‌شد برای مردم قابل تشخیص تخصصی نبود. طوری بود که مردم گمان می‌کردند خلبان را بسته‌اند. در حالی که کمربندهای هست که این بندها خلبان را محکم به صندلی هواپیما می‌بندد که هنگام فرود و بیرون پریدن از هواپیما خلبان به صورت جمع و ایمن از کابین با صندلی پرتاب شود که پاهایش نشکند. هواپیماهای عراقی هم همین تجهیزات را



داشتند. من می‌شنیدم که متأسفانه در بخش اخبار ما هم ناآگاهانه می‌گفتند خلبان-های عراقی را به صندلی بسته‌اند و مجبورشان کرده‌اند به زور داخل هواپیما بنشینند. این تصویر کاملاً اشتباه است.

برگردم به اصل همان خاطره‌ای که داشتم بیان می‌کردم. روز دوم شهریور ماه هزار و سیصد و شصت بود. ما تلویزیون را روشن کردیم. در بوشهر بدون نیاز به هیچ امکاناتی تلویزیون عراق دریافت می‌شد. ما می‌خواستیم خبری بشنویم که خیال‌مان کمی راحت بشود. می‌خواستیم بدانیم این خلبان و همکار ما زنده است، شهید یا اسیر شده است یا اتفاق دیگری برای او افتاده است. به هر حال ما تلویزیون را روشن کردیم و کانال‌های تلویزیون عراق را گرفتیم. تلویزیون عراق هم خبر مرگش تا یک خبر پخش می‌کرد کلی فحش و بد و بیراه می‌گفت و به ملت شریف ایران و کشور عزیزمان توهین می‌کرد. به همین خاطر جز در مواقعی که سانحه می‌دادیم تلویزیون عراق را نمی‌گرفتیم. آن روز که این هواپیما و خلبانان‌مان را زده بودند ما مجبور بودیم تلویزیون را روشن کنیم و شبکه‌ی عراق را نگاه کنیم و ببینیم خبری از این خلبان‌های‌مان می‌گیریم یا نه.

تلویزیون عراق پر از هیاهو و بوق و کرنا بود. از این لحظه می‌خواهم یک خاطره بیان کنم که از این لحظه تا آخرش در دنیا بی‌نظیر است. ما همه منتظر گرفتن احوالی از خلبان همکاران‌مان بودیم. اما یک مرتبه دیدیم که تعدادی خبرنگار جمع شده‌اند و

دارند با صدام - رئیس جمهور عراق - مصاحبه می‌کنند. از جمله این خبرنگاران یک خانم انگلیسی خبرنگار بی بی سی بود. این خبرنگار تلویزیون بی بی سی همان لحظه پرسید: «آقای رئیس جمهور! خلبان‌های ایرانی خیلی شما را آزار می‌دهند. به اقصاء نقاط خاک شما نفوذ می‌کنند. حالا با این تفصیل و این قدرت نفوذ خلبان‌ها و هواپیماهای ایرانی شما از نیروگاه‌های تان چه گونه محافظت و پدافند می‌کنید؟»

پرسش این خانم خبرنگار به صدام برخورد.

صدام گفت: «نه دیگر از این خبرها نیست. فرمانده پدافند هوایی من گفته است پدافند و تجهیزات پر قدرتی در اطراف نیروگاه‌های مان درست کرده‌ایم و با موشک‌های سام-۶، سام-۳ و اخیراً هم سایر پدافندها از آنها محافظت می‌کنیم. اگر این جوجه کلاغ‌های ایرانی به پنجاه مایلی این رینگ و دایره‌ی پدافندی ما بیایند و بتوانند در آن مناطق نفوذ کنند، من حقوق یک سال نیروی هوایی عراق را به آنها جایزه می‌دهم.»

- پنجاه مایل به تعبیر یعنی چند کیلومتری آن نیروگاه‌ها؟

- به شعاع پنجاه مایل. هر مایل هزار و ششصد متر است. یعنی هر مایل یک و نیم کیلومتر محسوب می‌شود. به عبارتی یعنی به هفتاد و پنج کیلومتری آن تأسیسات اگر می‌رفتیم صدام و فرمانده پدافند هوایی او باید جایزه‌ی ما خلبانان ایرانی را می‌-

دادند. اصلاً باورشان نمی‌شد که با صدها عقاب، باز و شاهین رو به رو هستند نه چند جوجه کلاغ.

ما درون اتاق نشسته بودیم. دیدم خلبان علیرضا یاسینی برگشت به خلبان عباس دوران و من گفت: «عباس! برویم روی این بعثی‌ها را کم کنیم؟»

یادشان بخیر خلبان عباس دوران گفت: «برویم.» خلبان علیرضا یاسینی با من شوخی داشت. به من گفت: «ببینم! گرد کله‌شوق تو هم هستی؟»

من هم گفتم: بله. با کمال میل.

اسطوره‌ی آسمان ایران علیرضا یاسینی، بی درنگ فریدون علیخواه، عباس دوران و من را برای پرواز ست کردند. خلاصه در تاریخ دوم شهریور هزار و سیصد و شصت وقتی ما آن مزخرف‌های رئیس جمهور عراق را شنیدیم این بار برخلاف همیشه که پرواز به ما ابلاغ می‌شد ما درخواست کردیم که برویم و این نقاط را بمباران کنیم. با درخواست ما موافقت شد. ما هم پرواز را هماهنگ کردیم و دقیقاً صد و پنجاه دقیقه بعد از مصاحبه‌ی رئیس جمهور عراق بنده همراه این بزرگواران و اسطوره‌های پرواز رفتیم و نیروگاه بصره را بمباران کردیم.

همان خبرنگار تلویزیون بی بی سی، شب آن روز مصاحبه رئیس جمهور عراق گفت: «بینندگان عزیز! من امروز با رئیس جمهور عراق صحبت کردم و از امنیت هوایی و محافظت نیروگاه‌ها از ایشان پرسیدم. رئیس جمهور عراق گفتند: «اگر کسی از جوجه

کلاغ‌های ایرانی بتواند به شعاع پنجاه مایلی نیروگاه‌های ما بیاید من حقوق یک سال نیروی هوایی عراق را به او جایزه می‌دهم. اما من دو ساعت و نیم بعد از مصاحبه‌ی رئیس جمهور عراق هواپیماهای ایرانی را دیدم که از جلوی هتل محل اقامت من رد شدند. من خودم کلاه سر خلبان‌های ایرانی را دیدم. من شاهد بودم که خلبان‌های ایرانی با هواپیماهای‌شان آمدند و با مهارت نیروگاه‌های شهر را بمباران کردند و ما الان در تاریکی مطلق هستیم.» همین خبرنگار گفت: «ما مانده‌ایم که رئیس جمهور عراق چگونه می‌خواهد این جایزه را پرداخت کند؟!»

این واقعاً یکی از شیرین‌ترین و بی‌نظیرترین خاطرات من در جنگ تحمیلی و دفاع مقدس بود.



- شما دیگر برای رئیس جمهور عراق در روزنامه‌های بین المللی نامه

ننوشتید که حالا باید به قول تان عمل کنید و جایزه‌ی ما را بدهید؟ یا یادتان

بماند خلبان‌های ایرانی عقاب هستند نه جوجه کلاغ؟

- خوشبختانه خود خبرنگار بی بی سی و مطبوعات جهان این کار را انجام دادند. ما از

این قبیل مسائل داشتیم و من خودم از نزدیک شاهد هول و ولای خلبان‌ها و

کارکنان نیروی هوایی برای انجام مأموریت بودم.

این جا لازم است نکته‌ای را دوباره متذکر شوم. سال پنجاه و هفت و قبل از انقلاب در پایگاه بوشهر پروازهای ما انجام می‌شد که اکثراً آموزشی بود. در تاریخ ۱۳۵۷/۱۰/۵ من آخرین پرواز قبل از انقلاب را انجام دادم. ولی با اعتصاب شرکت نفت سوخت کم شد و پروازها متوقف گردیدند و فقط پروازهای آلرت انجام می‌شد. با این شرایط پروازهای ما هم متوقف گردیدند. تا تاریخ ۵۹/۵/۲۶ پروازی انجام نشد. در این تاریخ پروازهای آموزشی به صورت محدود شروع شد.

خلبانان نصرالله خزایی، علی میرزایی، بهزاد عباسی، حسین خلجی، رضا اینانلو و من پروازهای آموزشی را شروع کردیم.

به خاطر دارم درست روز قبل از حمله‌ی عراق به ایران من با خلبان عباس حق پرست پرواز داشتم.

من در تاریخ ۵۹/۷/۳۰ به درجه‌ی ستوان‌یکمی نائل شدم. آن زمان به خاطر درگیری‌های شدید و بروز رشادت در جنگ به تعدادی از خلبانان درجه‌ی تشویقی جنگی اهداء کردند از جمله‌ی آن خلبان‌ها من بودم که درست بعد از سیزده ماه به درجه‌ی سروانی نائل شدم.

من در سال هزار و سیصد و پنجاه و شش در آمریکا درجه‌ی ستوانی گرفتم. و پس از بازگشت به ایران در تاریخ ۱۳۵۷ /۱/۱۳ و همان‌طور که در شرح خاطراتم عرض کردم به مهرآباد و سپس به پایگاه ششم شکاری بوشهر منتقل شدم. همان سال هم

انقلاب شد. متعاقب آن در سال ۵۹ جنگ آغاز گردید و من برابر قوانین و چند ماه ارشدیت که در پرونده داشتم در تاریخ ۵۹/۷/۳۰ درجه‌ی ستوان‌یکمی خودم را دریافت کردم. بعد هم که پروازهای جنگی شروع شد. ما تعداد شش نفر برای آموزش‌های جنگی انتخاب شدیم. در اوائل انقلاب ادامه‌ی پروازهای جنگی تعطیل شد. یعنی دقیقاً آخرین پرواز من قبل از انقلاب در تاریخ ۵۷/۱۰/۵ انجام شد و بعد به مدت یک سال و هشت ماه پروازها متوقف گردید. مجدد در مرداد سال ۱۳۵۹ از گروه ما شش نفر به اسامی کیومرث حیدریان، نصرالله خزایی، علی میرزائی، حسین خلجی، رضا اینانلو و بهزاد عباسی برای ادامه‌ی پروازهای آموزشی انتخاب شدیم.

من اولین پروازم را قبل از انقلاب در تاریخ ۵۹/۵/۲۶ همراه با ستوان یکم عباس حق پرست پرواز BMF داشتم. چند روز بعد در تاریخ ۵۹/۶/۳۱ حمله‌ی هوایی و نظامی عراق به پایگاه‌های ایران آغاز شد و پروازهای جنگی ما نیز شروع شد. ولی چون تعداد ما شش نفر کافی نبود برای کابین عقب از خلبانانی که برای کابین جلو آمده بودند همزمان با پروازهای آموزشی ما شش نفر تعدادی از آنها نیز آموزش کابین جلو را می‌دیدند. بقیه‌ی آنها نیز به همین صورت برای کمک در کابین عقب انتخاب می‌شدند. ناگفته نماند همان‌طور که پروازهای جنگی انجام می‌دادیم باز چند نفر از ما شش نفر برای زدن موشک ماوریک انتخاب شدیم.

من در تاریخ ۵۹/۹/۲۹ همراه با سروان اصغر سفید موی آذر اولین پرواز TGM یعنی همان موشک آموزشی ماوریک را و مجدداً در تاریخ ۵۹/۱۰/۴ دومین پرواز آموزشی TGM باز با همان شیرمرد دلاور پریدم. دقیقاً یادم می‌آید که در جاده‌ی برازجان به شیراز پیکان سفیدی در حال حرکت بود و ما دقیقاً از ارتفاع بالا روی آن شیرجه کردیم و من دقیقاً مراحل شلیک موشک آموزشی را که رها نمی‌شود ولی کلیه‌ی حرکت انهدام را از لحظه قفل موشک نشان می‌دهد، انجام دادم و با ذوق داد زدم پیکان را منهدم کردم. صدای خنده‌ی سروان سفید موی آذر را شنیدم که می‌گفت: «آفرین منهدمش کردی.»

همین صحبت‌ها در گردان هم بحث شد و من متوجه شدم در تاریخ ۵۹/۱۰/۱۴ دقیقاً ده روز بعد از این پرواز مرا برای پرواز جنگی با موشک ماوریک از ارتفاع پست، با عباس دوران ست کرده‌اند. هدف ما سکوه‌های البکر و العمیه بود. وقتی از کف دریا ناگهان پاپ آپ (بالا کشیدن هواپیما) کردیم و از ارتفاع ده هزار پایی بصورت اینورت یا برعکس به طرف اسکله شیرجه کردیم، یک هلی‌کوپتر روی اسکله نشسته بود که دقیقاً موشک را روی آن قفل کردم. درست مثل همان پیکان سفید جاده‌ی برازجان. ولی این بار موشک رها شد و بسیار شگفت‌انگیز بود. تا وارد شدن موشک به داخل بدنه‌ی هلی‌کوپتر من تصویرش را روی اسکوپ داشتم وقتی اصابت کرد من داد زدم: «عباس زدمش.» عباس هم شیرجه را تبدیل به پرواز از ارتفاع پست کرد و دوباره از کف دریا برگشتیم تا مأموریت‌های دیگری را انجام بدهیم.



قرار بود اگر چنانچه فعالیت دریایی به ما گزارش کنند آن را هم بزنیم. در همان گردش اول که به سمت فاو می‌رفتیم و ادامه‌ی گردش به سمت جزیره‌ی خارک صدای عباس را شنیدم که گفت: «کیومرث! او را بزن.»

بلافاصله من اوج گرفتم و بعد به حالت شیرجه روی ناوچه جنگی اوزای عراقی لاک کردم. رها شدن موشک را به سمت ناو به وضوح می‌دیدم که ناگهان موشکی از سمت راست به طرف ما شلیک شد. به عباس گفتم: موشک.

عباس بلافاصله گفت: «دیدمش.» ما با فشار زیادی گردش و شیرجه کردیم و به سمت پایگاه از روی جزیره‌ی خارکو که نزدیک گناوه بود عبور کردیم و دودی را که از ناوچه بلند شده بود مشاهده می‌کردیم. بدین صورت همراه این شیر مرد شیرازی یعنی عباس دوران یک هلی‌کوپتر و یک ناوچه را منهدم کردیم.

روز بعد از این جریانات با عباس برای خرید به شهر بوشهر رفتیم. دوستم سید سلمان علی پور به من زنگ زد و پس از احوالپرسی گفت: «کیومرث! همراه عباس دوران به شیلات بیا. برای جایزه‌ی ناوی که زدید یک دانه ماهی برای‌تان کنار گذاشتیم که ببرید.»

آقای علی پور در شیلات کار می‌کرد. البته رئیس شیلات هم آقای هزارخانی از دوستان هم سفرم بود. من و ایشان در سفری به کویت همسفر بودیم.

من از شنیدن این حرف آقای علیپور خیلی تعجب کردم. گفتم: عباس! بی معرفتی کردند. گفتند یک دانه ماهی برای هر دو نفرمان. حتی اگر منظورشان نفری یک ماهی هم باشد باز هم کم و زشت است که تا شیلات برویم.

بالاخره پس از شور و مشورت وارد شیلات شدیم. سید سلمان علی پور سوئیچ ماشین را از من گرفت و رفت. وقتی برگشت دیدم یک ماهی عظیم الجثه که سرش تا ته صندوق عقب رفته ولی هنوز مقداری از دمش بیرون از ماشین بود، داخل ماشین گذاشته است. با عباس ماهی غول آسا را جلوی منزل من با اره و با مشقت نصف کردیم. چون سر ماهی به هدر می‌رفت من آن قسمت را بزرگ‌تر گرفتم تا انصاف برقرار باشد. عباس هم همان قسمت را با خودش به منزل برد. سه روز تمام ما از آن ماهی خوردیم. مگر تمام می‌شد.

روز چهارم یعنی در تاریخ ۵۹/۱۰/۱۸ در مأموریتی من همراه با رضا سعیدی هدفی را بمباران کردیم و سالم برگشتیم. روز بعد در تاریخ ۵۹/۱۰/۱۹ مجدداً همراه با شیرمرد و اسطوره‌ی بزرگ منوچهر محقق‌ی مأموریتی در جنوب بغداد به ما ابلاغ شد. می‌دانستیم مأموریت خطرناکی است. ولی باید به خوبی انجام می‌شد. رفتن و زدن هدف به خوبی انجام شد ولی در برگشت در جنوب شهر بصره‌ی عراق وارد دیوار آتش نیروهای مستقر در منطقه شدیم و مجبور به ایجکت و ترک اضطراری هواپیما شدیم. در این سانحه هر دو مجروح شدیم. من از ناحیه‌ی هر دو دست و پای راستم مجروح

شدم و منوچهر محققى هم برخورد تير مستقيم و گلوله ضد هوايى دست و شانه‌اش را مجروح کرده بود.



بدین صورت ما ۵۹/۱۰/۱۹ سقوط کردیم. دقیقاً ۱۳۶۰/۲/۱۹ اولین پرواز بعد از مجروحیت من بود که بالاخره از دست پزشکی هوایی که مرا بستری کرده بودند آزاد شدم. در این روز همراه با سروان خلبان «جلیل پوررضایی» دوباره پرواز را آغاز کردم. دو راید پرواز با ایشان بودم. یک راید آموزشی هم با سروان «علی بختیاری» خلبان شجاع دیگرمان و یک راید هم همراه با ستوان «رحمان قناعت پیشه» پرواز مستقل انجام دادم. مدتی بعد ایشان با یک فروند هواپیمای فانتوم به عراق پناهنده شد و بعدها هم ترور شد.

یک رایدهم در تاریخ ۶۱/۲/۲۶ با عباس دهقان پریدم و آخرین رایده آموزشی بعد از ایجکتم را باز با علی بختیاری در تاریخ ۶۰/۲/۲۷ پریدم. دوباره برای جنگیدن آماده شدم. مجدداً در تاریخ ۱۳۶۰/۳/۱ همراه با سروان «مرعشی زاده» بمباران از ارتفاع چهل هزار پایی را تجربه کردم. بار دیگر هم با سروان «ناصر رضایی» بمباران از ارتفاع ۴۰ هزار پایی را انجام دادم.

پروازهای جنگی من این بار با شیرمردان بزرگی چون علیرضا یاسینی بود. در تاریخ ۱۳۶۰/۶/۱ پرواز و بمباران از ارتفاع بالا انجام شد. روز دوم شهریور همان سال یعنی دقیقاً ۱۳۶۰/۶/۲ همراه با عباس دوران پرواز معروف جایزه‌ی صدام را انجام دادم که شرح کامل آن با نام جایزه‌ی صدام توسط خبرنگار بی بی سی در سایت قرار گرفت و همه می‌توانند آن را بخوانند.

روز سوم شهریور ۱۳۶۰/۶/۳ همراه با سروان «اصغر توده» در گشت، منطقه‌ی نظامی دشمن را از ارتفاع بالا بمباران کردیم.

روز چهارم شهریور یعنی ۱۳۶۰/۶/۴ باز با شیرمرد آسمان علیرضا یاسینی از ۴۰ هزار پایی نیروهای دشمن را بمباران کردیم.

روز ۱۳۶۰/۶/۶ با «بهزاد حساری» برای حفاظت از نیروهای خودمان گشت هوایی زدیم.

حماسه‌ی انتقام پرستار در تاریخ ۱۳۶۰/۶/۱۲ انجام شد.

و اما قصدم از بازگویی تعدادی از این مأموریت‌ها این بود که عرض کنم من در تاریخ ۵۹/۷/۳۰ به درجه‌ی ستوان یکمی نائل شدم و درست ۱۳۶۰/۹/۵ یعنی ۱۴ ماه بعد به درجه‌ی تشویقی سروانی نائل شدم. تنها دو نفر خلبان که من و شهید حسین دلحامد بودیم در قالب درجه‌ی تشویقی به سروانی نائل شدیم.

- تیمسار! شما چه مدت کابین عقب پرواز کردید؟ چه وقت به کابین جلو آمدید و چرا خلبان‌های هواپیمای اف-۴ مثل هواپیمای اف-۵ یک مرتبه کابین جلو پرواز نمی‌کنند؟

- خلبان‌ها وقتی که با هواپیمای اف-۵ پرواز می‌کنند چون هواپیمای کوچک و ظریفی است مستقیم می‌روند و خلبان می‌شوند و برای کابین جلو چک می‌گردند. اما برای هواپیمای فانتوم اف-۴ خلبان بایستی مدتی کابین عقب پرواز بکند و کارهای آن را یاد بگیرد و به آن‌ها تسلط بیابد و بعد به کابین جلو منتقل بشود. تعدادی از ما از جمله من چون به انقلاب و آن مسائل برخوردیم به کابین عقب آمدیم. بعد هم که جنگ شروع شد دوره‌ی پروازیم در کابین عقب کمی طول کشید. من سه سال کابین عقب بودم. بعد دوره‌ی کابین جلوی هواپیمای اف-۴ را دیدم و تا پایان جنگ در کابین جلو بودم و خودم فرمانده هواپیما شدم.

در این فرصت می‌خواهم به وضع روحی خانواده‌ها در بازگشتن به پایگاه اشاره‌ای کنم و خاطره‌ای از شیر پرواز، خلبان منوچهر محقق‌ی تعریف کنم. وقتی جنگ به یک مسئله‌ی بلند مدت تبدیل شد، خانواده‌ها به پایگاه برگشتند. از طرفی ما هم به مأموریت‌های مان اعزام می‌شدیم.

یک روز به من و خلبان منوچهر محقق‌ی مأموریتی داده شد. حالا دیگر خانواده‌ها در پایگاه مستقر شده بودند و بچه‌ها هم به پایگاه برگشته بودند. ما هم باید برای پروازها می‌رفتیم. حالا علاوه بر مسائل و خطرات پرواز، هول و هراس خانواده‌ها هم روی ما فشار مضاعفی بود. همسران و بچه‌های ما از نزدیک شاهد رفتن ما و در انتظار آمدن و نیامدن ما بودند و می‌دیدند هر روز یکی دو تا از همکاران ما به پرواز بی‌بازگشتی می‌روند.

خاطره‌ای از این مورد بیان کنم که شاید سهم خانواده‌ی نظامی‌های در جنگ و بخصوص خلبان‌ها کمی دیده بشود. در واقع این‌ها خلبان‌های سفید ما بودند. این‌ها روح‌شان با ما می‌پرید. استرس و اضطراب می‌کشیدند، ولی دیده نمی‌شدند، دیده نشدند و دیده نخواهند شد.

همسر مهربی خانم با پارچه‌ی سفیدی یک حلقه درست کرده بود. این پارچه به بلندای من بود و گرداگردش را سوره‌ی یاسین نوشته بود. هر صبح که می‌خواستم از منزل بیرون بیایم و برای پرواز بروم همسرم از داخل این حلقه مرا رد می‌کرد. با این

کار من از خانه بیرون می‌آمدم و یک دلگرمی خاص داشتم و می‌گفتم خوب است امروز بیمه شده‌ام.

حالا وقتی از پرواز برمی‌گشتیم و یکی از بچه‌ها را زده بودند به همسر من می‌گفتم: خانم! هواپیمای فلان شخص را زدند و شهید شده است. شما بروید سری به خانم بشوید. ولی اگر همسرش چیزی پرسید شما بگوئید شنیدیم سانحه دیده و زخمی شده است و او را مثلاً به شیراز یا تهران برده‌اند تا یواش یواش آرام بشوند و آب‌ها از آسیاب بیفتد بلکه پیکرش پیدا بشود و یا با گذر زمان خانواده‌اش آمادگی پذیرش شهادت عزیزشان را پیدا کنند و بعد سازمان به آن‌ها خبر شهادت را بدهند.

دیگر فکر نمی‌کردیم داریم مثل چوپان دروغگو می‌شویم و دست‌مان رو و مشت‌مان باز می‌شود و فردا پس فردا یا دو روز دیگر ممکن است این شتر در خانه‌ی خودمان هم بخوابد. فکر نمی‌کردیم ممکن است یک روز هواپیمای خود ما را بزنند و همین بازی برای خود ما هم اجرا بشود.

ما جلوی پنجره‌ی دو تا از اتاق‌های خانه‌مان دو درخت داشتیم. یک درخت گنار و یک درخت زالزالک. جلوی پنجره آشپزخانه هم یک درخت زالزالک و یک درخت کنار دیگر بود. همسر من می‌گفت: «وقتی هواپیمای‌تان از روی باند بلند می‌شود من از داخل این شاخه‌ی وی ۷ شکل هواپیمای‌تان را می‌بینم و می‌شمارم من می‌دانم با هر غرش هواپیما چند هواپیما بلند می‌شود و آن‌ها را می‌شمارم.»

خانمم آن شاخه‌ی وی شکل را به من نشان داد. دیدم دقیقاً همین‌طور است. ایشان می‌گفت: «حالا بعد از چهل یا پنجاه دقیقه از داخل اتاق پذیرایی سمت دیگر پایگاه و قسمت فاینال یا محل فرود هواپیماها را کاملاً می‌توانم ببینم که چند هواپیما برمی‌گردند. می‌آیم این‌جا می‌مانم و هواپیماهایی را که می‌آیند و می‌نشینند یکی یکی می‌شمارم و متوجه می‌شوم که یکی از هواپیماها نیست و برگشته است. آن وقت می‌فهمم که یکی از هواپیماها را زده‌اند و احتمالاً همسران دو تا از خلبان‌ها شوهرشان را از دست داده‌اند و بچه‌های‌شان دیگر از سایه و مهر پدری بی‌بهره شده‌اند.» وقتی نگاه کردم دیدم بله از این طرف هم کاملاً ورودی باند پیداست و همسر می‌تواند همین‌طور مثل برج دیده‌بانی، آمدن و فرود هواپیماها را کنترل کند.

حالا فکر کنید چه استرس، اضطراب و فشاری روی همسر من و همسر دیگر خلبان‌ها بوده است. پنجاه دقیقه مُدام دلشوره و استرس و اضطراب مرگ و جدایی، بی‌همسر شدن، سرپرستی فرزندان و آینده‌ی مبهم را تصور کردن آن هم نه یک روز و یک سال بلکه هشت سال واقعاً کشنده و فرساینده است. برای همین است که می‌گویم همسران خلبان‌ها هم خلبان‌های سفیدی بوده‌اند که همراه ما روح‌شان می‌پرید و تمام لحظه به لحظه‌ی اضطراب پرواز در سرزمین دشمن را، با روح و روان خود تجربه کرده‌اند. ما خودمان که درگیر بودیم. شاید کم‌تر به این فکر می‌کردیم. اما بعدها که به این فکر می‌کردم و خودم را جای ایشان و همسران خلبان‌های دیگر می‌گذاشتم می‌دیدم طاقت فرسا و کشنده است. سهم این خلبان‌های سفید یا اصلاً گفته نشده یا



بسیار کم گفته شده است. شاید در حد همسر چند خلبان شهید شاخص از آن‌ها حرف و خاطره‌ای به میان آمده است. این‌جا لازم دانستم این مقدمه را بگویم تا این خاطره را به خاطره‌ای دیگر پیوند بدهد.

این جریان‌ات گذشت تا ما به روز نوزدهم دی ماه هزار و سیصد و پنجاه و نه رسیدیم. هر بار چند فرزند هواپیما بلند می‌شدیم اما هر کدام مأموریت خاص خودمان را داشتیم. آن روز برای ما در جنوب بغداد هدفی را مشخص کرده بودند که باید می‌رفتیم و آن هدف را بمباران می‌کردیم. من و خلبان منوچهر محققى همراه با یک فرزند هواپیمای اف-۴ در آن دسته‌ی چند فرندی بلند شدیم و هر کدام برای انجام مأموریت خودمان از دسته جدا شدیم. حالا من و خلبان منوچهر محققى در یک هواپیمای اف-۴ بودیم.

ما صبح زود حدود ساعت پنج صبح از پایگاه بلند شدیم و رفتیم.

- حال و هوای این پرواز برای تان چه‌گونه بود؟ با پروازهای دیگر تان فرق داشت یا نه؟ از آن خاطره‌ای دارید؟

- بله پنج صبح بود. چیزی که از این پرواز به خاطر دارم شوخی‌های خلبان منوچهر شیرآقایی بود. خیلی سر به سر ما می‌گذاشت. گاهی تا پای هواپیما می‌آمد و به بچه‌ها تیکه می‌انداخت و سر به سرشان می‌گذاشت. هیچ کس حریف زبان منوچهر شیرآقایی نمی‌شد. برای همین هم هر وقت گیرش می‌آوردم او را می‌زدم. این قدر

سربه سر ما می گذاشت که حد و حساب نداشت. من هم مجبور می شدم گوشش را بیچانم. الان هم خیلی دوستش دارم و تمام آن لحظات را عاشقانه مرور می کنم. آن روز هم آمده بود و می گفت: «کیومرث! امروز تو بوی شهادت می دهی. جان خودت سویچ ماشینت را به من بده که وقتی مراسم ختم تو را می گیرند، ماشینت دست من باشد.»

جالب است خلبان شیرآقایی مصاحبه ای کرده که تمام این مطالب در آن هست. خلاصه ما آن روز این قضایا را داشتیم و با این حال و هوا من و خلبان منوچهر محقق همان ساعت پنج صبح از پایگاه بلند شدیم و به سمت جنوب بغداد رفتیم. در جنوب بغداد هدفها را بمباران کردیم. دیوار آتش پدافند بغداد حد و حساب نداشت. پدافندهای شان با انواع مختلف توپ و موشک آسمان را به رگبار بسته بودند. واقعاً از زمین به آسمان گلوله می بارید. گلوله ها جگر آسمان را پاره پاره می کردند.

به هر تلاش و تدبیری بود ما از دست پدافندهای گوناگون و آن حجم گسترده ای آتش رهایی پیدا کردیم و آسمان بغداد را به سمت جنوب بصره ترک کردیم. می خواستیم از جنوب بصره خودمان را به پایگاه هوایی بوشهر برسانیم. وقتی خودمان را با آن همه دردسر و انجام مانورهای مختلف از دست پدافندها و موشکهای دیوار آتش جنوب بغداد نجات دادیم و خودمان را به جنوب بصره رساندیم، یک مرتبه به حلقه ای آتش پدافندهای جنوب بصره وارد شدیم. یک دیوار پدافندی فوق العاده

سخت و وحشتناک حتی از دیوار پدافندی جنوب بغداد هم محکم‌تر بود. واقعاً از شدت پدافندهای‌شان و حجم گلوله‌ای که به سمت ما شلیک می‌کردند انگار آسمان جای سوزن انداختن نداشت.

- با توجه به این که شما به داخل خاک عراق نفوذ کرده بودید چه طور آن‌ها برای رهگیری و زدن شما از هواپیماهای **alert** و آماده استفاده نکرده بودند؟

- معمولاً استفاده می‌کردند و ما درگیری و جنگ و گریز هم داشتیم. اما این بار ما چون از ارتفاع پست وارد شده بودیم و همیشه هم تا جایی که امکان داشت همین کار را انجام می‌دادیم و کف زمین پرواز می‌کردیم رادارشان ما را نمی‌دید و ما را نمی‌گرفت. موقع برگشتن وقتی وارد رینگ پدافندی نیروهای مستقر در جنوب بصره شدیم و به دیوار آتش و پدافندشان برخوردیم، من یک مرتبه متوجه تانک‌هایی شدم که روی آن‌ها آنتن دیشی وصل کرده بودند که بتوانند ارتفاع پست را هم کنترل کنند. این‌ها معمولاً به یک سری توپ‌های چهار لول ضد هوایی که به گمان من به آن‌ها «شلیکا» می‌گفتند مجهز بودند. تانک‌هایی که روی آن‌ها دیش و آنتن‌های بشقابی وصل بود و چهار مسلسل روی‌شان نصب بود ما را به رگبار بستند. یک مرتبه من حس کردم انگار یک نفر با مشتی به فک و صورت من کوبید. گلوله‌ها به هواپیما می‌خوردند یک گلوله به کف دست خلبان منوچهر محقق‌ی خورد و کف دستش را

سوراخ کرده بود. یک گلوله هم به ماسک اکسیژن روی صورت من خورده بود و ماسک اکسیژن را متلاشی کرده بود به فک و صورتم هم ضربه زده بود. یک مرتبه دود لاستیک سوخته‌ی ماسک گلوله خورده اکسیژن، داخل بینی و گلویم رفت. ماسک اکسیژن متلاشی شده را باز کردم و کنار گذاشتم. دیدم که چراغ‌های اخطار هواپیما روشن شده‌اند. آژیر اخطارهای هشدار دهنده هم روشن شد و هواپیمای ما یک مرتبه از کنترل خارج شد و من دیدم مقداری خون به داخل کابین پاشید. فکر کردم صورتم زخمی شده ولی وقتی به صورتم دست کشیدم هیچ اثری از زخم نبود و متوجه شدم خون از دست منوچهر محقق پاشیده شده بود.

یک مرتبه منوچهر محقق گفت: «کیومرث! آماده شو باید از هواپیما بیرون بپریم.» من دیدم که تانک‌های روی زمین درست جایی که ما بودیم همه کنارشان ستاره و پرچم عراق را دارند. من گفتم: منوچهر! این تانک‌ها همه عراقی هستند. این جا اگر بیرون بپریم ما را می‌زنند و تکه پاره می‌کنند. یا اسیر می‌شویم که بدتر.

خلبان منوچهر محقق یک لحظه مکث کرد و کمی از معرکه دور شدیم. یک لحظه ارتفاع گرفتیم که ایجت کنیم و از هواپیما بیرون بپریم. یک مرتبه یک موشک هم آمد و به هواپیما خورد. صدای انفجار موشک را شنیدیم و پیچ و تاب خوردن هواپیما هم شروع شد. ما هم در حالت نامتعادلی مجبور شدیم از هواپیما بیرون بپریم.

همان ماجرای چگونگی بیرون پریدن خلبان به صورت اتوماتیک را که برایتان تعریف کردم برایم اتفاق افتاد. وقتی چتر باز شد و به هوش آمدم خواستم چترم را کنترل کنم. یک مرتبه دست بردم که بند چترم را برای هدایت چتر و انجام عملیات چتربازی و فرود بگیرم، دیدم دست‌هایم هر دو آویزان شده‌اند و کار نمی‌کنند. اول فکر کردم دست‌هایم قطع شده‌اند بعد متوجه شدم که دست‌هایم آویزان هستند. فهمیدم به علت بیرون پریدن در حالت نامتعادل دست‌هایم شکسته‌اند و حس‌شان نمی‌کنم.

#### - در این حالت با خلبان منوچهر محققی ارتباط داشتید؟

- نه. ایشان را نمی‌دیدم و باد هم داشت مرا می‌برد. من روی چترم کنترل نداشتم بین من و خلبان منوچهر محققی هم فاصله افتاده بود. یک آن دیدم که من به سمت زمین می‌روم. بعضی‌ها هم از زمین و آسمان به سمت من تیراندازی می‌کردند. مثل باران و تگرگ به سمت من گلوله می‌بارید. اما خوشبختانه چون کمی از تیررس‌شان دور شده بودیم گلوله‌ها مثل پرتقال در آسمان و اطراف من منفجر می‌شدند. من رنگ‌های نارنجی‌شان را می‌دیدم که کنارم می‌ترکیدند. جالب است در آن حالت اضطراب و خطر یاد خلبان منوچهر شیرآقایی افتادم و گفتم؛ منوچهر! خدا سق سیاهت را لعنت کند.

من به هوش بودم و می‌خواستم هر طور شده حالت P.L.F را با چتر اجرا کنم.

P.L.F حرکاتی هستند که چتر بازان هنگام برخورد به زمین برای تقسیم ضربه روی بدن انجام می‌دهند که هنگام فرود و اصابت با زمین پاها و کمر صدمه و آسیب کمتری ببینند. زمین را نگاه کردم دیدم زمین به سرعت رو به جلو می‌رود. این نشان می‌داد که من دارم عقب عقب می‌روم و تا چند لحظه دیگر با پشت به زمین می‌خورم. استرس داشتم و می‌گفتم اگر با سر به زمین بخورم ممکن است سرم به سنگ و صخره‌ای برخورد و ضربه مغزی بشوم. در این گیر و دار و حین و بین گفتم؛ حالا باید هر طور شده P.L.F را انجام بدهم تا طوری به زمین نخورم که پاها و کمرم بشکند. به خاطر این که هنگام فرود و اصابت با زمین این صدمه‌ها را نبینم لحظات آخر تصمیم گرفتم خودم را پیچ و تاب بدهم بلکه غلٹی بخورم و حالت فرود P.L.F چتر بازی به خودم بگیرم و همین کار را هم انجام دادم. اما متأسفانه به خاطر عدم تعادل وقتی به زمین خوردم پای راستم هم شکست و خرد شد. وقتی کامل به زمین خوردم و سرم به زمین خورد واقعاً حس کردم برق از سر و چشمم پرید. جرقه زدن در مغز سرم را حس می‌کردم و می‌دیدم. برای یک آن فقط سکوت بود و سکوت.

#### - خلبان محققى را صدا نمى‌زدید؟

- نه اصلاً نمی‌دانستم کجا هستم. من جایی دیگری افتاده بودم و اصلاً از ایشان خبری نداشتم. فقط همین طور که روی زمین افتاده بودم یک مرتبه صدای

موتورسیکلتی را شنیدم. چند لحظه بعد دیدم موتور سواری نزدیک و نزدیک‌تر شد. خیلی با احتیاط جلو آمد. به فاصله‌ی شش یا هفت متری من که رسید پیاده شد و به سمت من آمد. به من نزدیک شد و یک آن تفنگش را طوری به سمت صورت من گرفت که من از تمام دنیا فقط دهانه‌ی لوله‌ی تفنگ او را می‌دیدم. از تمام کره‌ی زمین و آسمان و این دنیا من فقط سیاهی داخل لوله‌ی تفنگ این مرد را می‌دیدم و پیش خودم می‌گفتم الان آتش از آن بیرون می‌آید و گلوله مغزم را متلاشی می‌کند. حسرتی در جانم می‌پیچید. روی زمین افتاده بودم. تنها چیزی که می‌دیدم انگشت مردی روی ماشه و سیاهی داخل لوله‌ی تفنگش بود. انتظاری کشنده داشت روحم را می‌خورد. منتظر بودم هر لحظه ماشه را بکشد و گلوله خارج بشود و صورت و سرم را غرق خون و داغان کند.

- تیمسار! آن لحظه به چه فکر می‌کردید؟ همسر، بچه‌ها، پرواز، دنیا، دارایی، دوستان. به کدام یک فکر می‌کردید؟

- اصلاً فکر نمی‌کردم فقط یک حسرت عجیب در جانم پیچیده بود. فقط سیاهی آن لوله و انگشت روی ماشه را می‌دیدم و تمام فکرم به لحظه‌ی کشیدن ماشه و ترکیدن مغزم پس از یک آن خروج گلوله متمرکز شده بود. یک لحظه آن مرد مرا نگاه کرد. سرش را از کنار تفنگی که مرا نشانه گرفته بود کنار کشید. چشمش را از حالت نشانه روی تفنگ خارج کرد و به من گفت: «انت عرب، یا عجم؟»

من فهمیدم چه می‌گوید. گفتم: من ایرانی هستم.

گفت: «ایرانی؟»

بعد کمی مکث کرد و تفنگ را پایین آورد. این لحظه آن قدر برایم شیرین بود که گفتن نداشت. وقتی تفنگ را پایین آورد و دیگر سیاهی دهانه‌ی تفنگ را ندیدم، انگار دوباره متولد شدم و دوباره دنیا را به من دادند. تفنگ را پایین آورده و با یک فارسی دست و پا شکسته و در هم گفتم: «نترس دایی من ایرانی.»

فکر کردم دارد به من می‌گوید و من را دایی خطاب می‌کند و می‌گوید دایی من ایرانی. یعنی من ایرانی هستم. من گفتم: تو ایرانی هستی؟

او گفت: «لا! لا! دایی من ایرانی.»

من گفتم: آهان دایی تو ایرانی است؟

او گفت: «ها! ها!»

– تیمسار در این لحظات درد نداشتید؟

– نه هنوز درد را حس نمی‌کردم. آن مرد جلوتر آمد و گفت: «این روستا مال عراق.

آن روستا مال ایران. دایی من آن‌جا. ما آن‌جا.»

من فهمیدم که این‌ها در روستای مرزی هستند و اکثریت با هم فامیل هستند. وقتی

گفت دایی من ایرانی، جلوتر آمد و آن‌جا را به من نشان داد، من آرام‌تر شدم.



ایشان جلوتر آمد. چفیه‌ای را که به سرش بسته بود، باز کرد. می‌خواست با آن مرا طوری ببندد که بتواند به من کمک کند. چون دستهایم را جلوتر از بدن می‌دیدم فکر می‌کردم دست‌هایم قطع شده‌اند. من می‌دیدم روی دست‌ها و پای راستم هیچ کنترلی ندارم. فقط پای چپم سالم بود. یعنی از چهار ستون بدن فقط یک پای سالم برایم باقی مانده بود. مرد چفیه‌ی عربی سرش را باز کرد و هر دو دستم را داخل آن گذاشت و به گردنم بست و گفت: «پاشوا!»

من گفتم: نمی‌توانم. وقتی جلوتر آمد دید چتر به من وصل است و با تسمه‌ی خاصی دست و پای من بسته شده است. نگاهی به من کرد و گفت: «تو را به صندلی بسته‌اند؟ داخل هواپیما اسیر بودی؟ به زور تو را فرستاده بودند؟»

گفتم: نه این تسمه‌ها مال خود هواپیماست. در هواپیما هر خلبانی همین وضعیت را دارد. حالا اطراف ما صدای انفجار می‌آمد. با خودم گفتم الان ما را پیدا می‌کنند و به گلوله می‌بندند و این دفعه واقعاً تکه، پاره می‌شویم. آن مرد زیر بغلم را گرفت و مرا بلند کرد و من توانستم روی پای سالم خودم با کمک او بایستم. بعد مرا رها کرد و من در حالی که دست‌هایم به گردنم آویزان بودند روی پای سالم خودم ایستادم. او رفت و موتورش را تا جلوی پای من آورد. چترم را روی موتور گذاشت. مرا هم روی صندلی موتور نشاندد. اضافه‌ی چتر را هم بین من و خودش قرار داد. خودش هم سوار شد. من دیدم اگر الان حرکت کند من زمین می‌خورم. دست نداشتم که بدنه‌ی

موتور یا تن او را بگیرم. مجبور شدم با دندان از پشت یقه‌ی لباسش را گرفتم و او حرکت کرد.

اصلاً فراموش نمی‌کنم. از لحظه حرکت دماغ و پیشانی من به پس گردن این بنده‌ی خدا می‌خورد و آب دهان من به پشت گردنش می‌ریخت. چیزی که برای من با این حال خیلی عجیب بود نحوه‌ی حرکت این مرد هنگام موتور سواری بود.

من می‌دیدم دشت صاف و هموار است ولی این بنده‌ی خدا به جای حرکت از مسیر-های موجود در دشت، از روی مکان‌های کرت مانند و پر از دست‌انداز حرکت می‌کرد و با هر تکان موتور سیکلت درد شدیدی در جانم می‌پیچید. نمی‌دانستم چرا این همه جا را رها کرده دارد از روی دست اندازها حرکت می‌کند. نمی‌توانستم یقه‌اش را هم رها کنم. فوراً می‌افتادم. بالاخره یک جا توقف کرد. من گفتم این همه دشت و راه هموار هست چرا از روی ناهمواری‌ها و دست‌اندازها حرکت می‌کنی؟

او گفت: «لا! لا! همه جا مین هست. این جا تمامش مین گذاری شده است.»

من نگاه کردم دیدم یک جوی آب بود که انگار بر اثر آب باران یا آبیاری کنارش بریده بریده شده بود. حالا دیگر مطمئن بودم حتماً فقط این باریکه راه امن بوده و این آقا از ترس مین‌گذاری مرا از آن جا عبور داده بود. وقتی متوجه این مطلب شدم فهمیدم علت آن حرکات مارپیچ و آن ضربه‌هایی که باعث درد من شد، چه بود.

دوباره یقه‌ی آن آقا را به دندان گرفتم و او هم به راه افتاد و به حرکت ادامه داد. یک مقدار که جلوتر رفت، انگار دو سه نفر منتظر ما بودند. آن‌ها به عربی صحبت می‌کردند. یکی از آن‌ها مرد میانسالی بود. جلو آمد. این آقایی که همراه من بود پیاده شد و مرد میانسال پشت موتور نشست. ما خواستیم حرکت کنیم آن مردی که تا این‌جا مرا آورده بود گفت: «فی امان الله. در پناه خدا.»

این مرد فرشته‌ی نجات من بود و من فقط برای تشکر از گوشه‌ی چشم به او نگاهی کردم و این بار با دندان لباس مرد میانسال را گرفتم. حالا این مرد مرا کجا می‌برد نمی‌دانستم. دلهره و ترس داشتم. ولی همین که احساس می‌کردم بالاخره اگر هم اسیر بشوم، زنده به یک جایی می‌رویم دلگرم بودم. نمی‌دانستم این مرد میانسال همان دایی مرد اولی بود یا نه. مرد میانسال گاز موتورسیکلت را گرفت و همین‌طور چهار یا پنج کیلومتر را طی کرد.

این‌جا دشت صاف و هموار بود و می‌توانست با سرعت بیش‌تری و در جای هموارتری حرکت کند. یک مرتبه از کنار سر مرد میانسال دیدم که از رو به رو یک لندکروز دارد به طرف ما می‌آید. از این تویوتا وانت لندکروزها بود. دیدم این‌ها بچه‌های رزمنده ایرانی هستند. باور کردنی نبود. باورم نمی‌شد که نجات پیدا کرده‌ام. این‌ها را که دیدم انگار فرشته‌های آسمانی آن‌جا بودند. باورم نمی‌شد پلاک خودرو ایرانی‌ست و دارند به سمت ما می‌آیند. جرأت نمی‌کردم دهان باز کنم و حرفی بزنم چون می‌-

افتادم. حکایت من به حکایت آن لاک‌پشتی شبیه شده بود که توسط دو مرغابی و با به دهان گرفتن یک چوب داشت پرواز می‌کرد. اما یک مرتبه دهان باز کرد و افتاد. من هم اگر دهان باز می‌کردم همان سرنوشت را داشتم. یک مقدار که جلوتر رفتیم مرد میانسال موتور سوار ترمز کرد و گفت: «خلبان است. خلبان است.»

بعد در کسری از دقیقه دور زد و رو به طرف آن خودروی تویوتا لندکروز ایستاد. آن‌ها در پشت تویوتا لندکروز را باز کردند و چتر من را پشت وانت انداختند و بعد مرا روی چتر نجات گذاشتند. در پشت تویوتا وانت را بستند. من از کنار در بیرون را می‌دیدم و صداها را می‌شنیدم. صدای خمپاره و انفجار می‌آمد. انفجارهای پیاپی یک لحظه قطع نمی‌شدند. راننده‌ی تویوتا وانت گاز خودرو را گرفته بود و با سرعت در حال دور شدن بودیم. هنوز دردم شروع نشده بود. ترس، دلهره، اضطراب و استرس اجازه نمی‌داد درد را حس کنم و بفهمم. خودرو هم با سرعت زیاد، چیزی حدود صد و سی تا صد و پنجاه کیلومتر می‌آمد. کمی که جلوتر آمدیم وقتی آسمان را نگاه کردم دیدم هواپیمای اف-۱۴ آن بالا گشت می‌زند. فهمیدم دارد دنبال ما می‌گردد. با پای سالمم پشت شیشه‌ی تویوتا وانت زدم و به سمت آسمان اشاره کردم. آن‌ها هم نگر داشتند و به سراغ من آمدند. به آن‌ها گفتم: نگه دارید و به هواپیما علامت بدهید. این هواپیما دارد دنبال ما می‌گردد.

آن‌ها گفتند: «چه طور به هواپیما علامت بدهیم؟»

من گفتم: چتر نجات مرا از طرف نارنجی رنگ آن به سمت آسمان پهن کنید. خلبان آن را می‌بیند و جای ما را پیدا می‌کند و به تیم امداد و نجات خبر می‌دهد. بعد گفتم: اگر کاپشنم را در بیاورید داخل آن هم نارنجی است با این رنگ نارنجی می‌توانید به هواپیما علامت بدهید. خلبان آن را می‌بیند.

- شما آن جعبه‌ی کمک‌های لازم را نداشتید؟ خلبان چه‌طور از ارتفاع بالا این رنگ را می‌بیند؟

- خیر. نمی‌دانم کجا افتاده بود. بی‌سیم و تشکیلاتی نداشتیم. اما این که چگونه خلبان از آن ارتفاع این چتر و کاپشن را می‌بیند باید بگویم داخل چتر و کاپشن خلبانی یک رنگ نارنجی براق است که در مقابل نور واکنش نشان می‌دهد و قابل دیدن می‌شود. بچه‌هایی که برای نجات من آمده بودند اول فکر می‌کردند که من از شدت درد دارم هذیان می‌گویم. اما من سرانجام متقاعدشان کردم این کارها را انجام بدهند. آن‌ها هم کاپشنم را از تنم درآوردند و آن طرف نارنجی چتر را هم به سمت آسمان گذاشتند و به هواپیما علامت دادند. حالا چشم‌تان روز بد نبیند. وقتی این‌ها کاپشنم را در آوردند من چه دردی کشیدم بماند. وقتی کاپشن من را درآوردند روی سقف تویوتا رفتند و علامت دادن را شروع کردند. یکی دیگر از آن نفرات آمد و دست‌هایم را دوباره به گردنم بست.

یک مرتبه دیدم هواپیمای اف-۱۴ روی سر ما شیرجه کرد و بعد بالش را تکان داد. من این حرکتش را فهمیدم. به این کار «wing rock»<sup>۱</sup> می‌گویند. این کار برابر چراغ زدن یک کامیون در جاده برای ماشین پشت سرش است. یعنی تو را دیده‌ام جلوی من راه باز است بیا برو. وقتی هواپیمای اف-۱۴ دوباره اوج گرفت، بچه‌ها گفتند: «پس چرا فرود نیامد؟»

من گفتم: این هواپیما یک جنگنده است. این جا نمی‌تواند بنشیند. الان خبر می‌دهد و محل ما را اعلام می‌کند تا هلی‌کوپتر نجات بیاید. هنوز چند دقیقه نگذشته بود که هلی‌کوپتر ۲۱۴ برای امداد و نجات من آمد. هلی‌کوپتر کنار دست ما نشست و مرا سوار کرد و به سمت ماهشهر راهی شدیم.

- هلی‌کوپتر رسکیو و نجات متعلق به نیروی هوایی یا هوانیروز بود؟

- فکر می‌کنم هلی‌کوپتر متعلق به نیروی دریایی یا شرکت نفت بود. به هر حال هلی-کوپتر مرا به بیمارستان شرکت نفت بندر ماهشهر یا بندر امام فعلی آورد. وقتی به آن جا رسیدم چند دقیقه بعد تیمسار «فریدون صمدی» به عیادت من آمد و صورتم را بوسید و گفت: «کیومرث جان! خدا را شکر که سالم هستی.»

- تیمسار! فریدون صمدی آن زمان چه کاره بودند؟

---

<sup>۱</sup> - wing rock - علامتی رمز گونه برای خبر دادن که بین خلبان‌ها رایج است.

- ایشان خلبان و معاون جناب دادپی در نیروی هوایی بودند. ایشان را که دیدم دلم قرص و محکم شد. همان طور که تیمسار فریدون صمدی داشت صحبت می کرد پزشک به پای سالم من یک آمپولی زد. من روز قبل یک بلوز یقه اسکی مشکی خریده بودم و آن را از زیر لباس پرواز پوشیده بودم. خیلی زیر لباس پرواز زیبا بود. چند لحظه گذشت پزشکان قیچی انداختند و این بلوز یقه اسکی را از پایین به بالا پاره کردند. آستین های آن را هم پاره کردند و بلوز را از تنم در آوردند. من هم بعد از چند لحظه بیهوش شدم و دیگه چیزی نفهمیدم.

وقتی چشمانم را باز کردم دیدم در اتاق بیمارستان هستم. سرم را بلند کردم دیدم دو تا دختر پایین تخت نشسته اند. هر دو یک شکل و یک مدل و مثل همدیگر بودند. پیش خودم گفتم؛ ای داد بیداد! من دچار دوگانه بینی شده ام. حتماً به سرم ضربه خورده است. الان هم این عارضه ی دوبینی نتیجه ی آن ضربه است. همین طور که نگاه می کردم و این دو نفر را می دیدم بالا را نگاه کردم دیدم چراغ های سقفی اتاق یکی هستند. بعد از خودم پرسیدم پس این ها را چرا دو تا می بینم. سرم را که برگرداندم یکی شان سلام کرد و گفت: «بین! چیزی را که دوست داشتی برایت آورده ایم.»

من گفتم: چه آورده اید؟ چه طور فهمیدید من چه چیزی دوست دارم؟

یکی از آن‌ها گفت: «وقتی داشتید به هوش می‌آمدید از شما پرسیدیم چه دوست دارید؟ شما هم گفتید میگو دوست دارم. ما هم به مادرمان گفتیم میگو درست کرده برای تان میگو آورده‌ایم.»

خلاصه کمی صحبت کردیم و من مهمان این دو خواهر دوقلوی با معرفت بودم که هر کجا هستند انشالله خدا خیر و سعادت به آن‌ها بدهد.

### - ماجرای آن دو بینی شما چه بود؟

- من فکر می‌کردم دچار دو بینی شده‌ام. دو بینی نبود. آن‌ها دو خواهر دوقلوی شبیه به هم بودند. به همین خاطر من هم گفتم چرا شما را دو تا می‌بینم ولی چراغ‌های سقف را یکی می‌بینم. نکند دچار دوبینی شده‌ام؟

آن‌ها گفتند: «شما دوبینی ندارید ما دو خواهر دوقلوی همسان و همسایه‌ی بیمارستان هستیم. وقتی گفتند یک خلبان آورده‌اند ما به دیدن شما آمدیم که داشتید تازه به هوش می‌آمدید. با شما صحبت کردیم. گفتید اسم پسران شاهین است و میگو هم دوست دارید.»

در همین موقع تیمسار صمدی آمد و گفت: «کیومرث جان! باید تو را حاضر کند که به تهران منتقل بشوی. آماده باش.»

بعد از حرف تیمسار صمدی آن دو دختر رفتند برانکارد آوردند که مرا جابجا کند.



تا این جای مطلب را داشته باشید تا برگردم به حال و هوای خانه در همین زمانی که من و خلبان منوچهر محققى سانحه داده بودیم.

همان‌طور که گفتم همسر من هنگام غرش هواپیماها و ترک پایگاه از پنجره‌ی آشپزخانه و از شاخه‌ی وی شکل درخت پشت پنجره هواپیماها را می‌شمرد که چند فرزند هواپیما برای پرواز بلند شدند و پایگاه را ترک کردند و بعد از پنجاه دقیقه حالا کم‌تر یا بیش‌تر از پنجره‌ی اتاق پذیرایی باز آن‌ها را می‌دید و با غرش هواپیماها دوباره آن‌ها را می‌شمرد و می‌فهمید چند فرزند برگشته‌اند. آن روز موقع نشستن هواپیماها می‌بیند سه فرزند هواپیما نشستند در حالی که موقع رفتن چهار فرزند هواپیما پایگاه را ترک کرده بودند. همسرم به پایگاه و یگان پروازی من زنگ می‌زند. یکی از بچه‌ها گوشی تلفن را برمی‌دارد و می‌گوید: «بچه‌ها! خانم آقای حیدریان است به ایشان چه بگویم؟»

یکی دیگر از بچه‌ها می‌گوید: «بگو هواپیمای‌شان را زده‌اند. خودشان زنده‌اند و برای مداوای مختصری آن‌ها را به بیمارستان ماهشهر برده‌اند.»

وقتی این را به همسرم می‌گویند، همسرم فکر می‌کند این حکایت، حکایت همان داستانی است که ما خودمان به همسران شهید خلبان و همکارمان می‌گفتیم و این هم تکرار همان ماجراست. حتماً هواپیمای مرا زده‌اند و من هم شهید شده‌ام. ایشان همان‌جا دچار یک شوک شدید می‌شود که از بس این شوک یک مرتبه و شدید

است، به حالت سکتہ دچار می‌شود و یک طرف بدنش از کار می‌افتد. حالا بچه‌های خلبان و همکار من می‌گویند چه کار کنیم؟ چه‌طور این خبر را به خانم حیدریان و خانواده کیومرث بدهیم که باورش‌ان بشود واقعاً زنده است؟ خلبان منوچهر شیرآقایی که دوست من بود می‌گوید: « من می‌روم و این خبر را به خانم آقای حیدریان و خانواده‌اش می‌دهم.»

خلبان منوچهر شیرآقایی بعدها گفت: « کیومرث! من دم منزل‌تان رفتم. به همسرت گفتم هواپیمایی کیومرث را زده‌اند اما خوشبختانه کیومرث زنده است. فقط دست و پایش شکسته است. الان هم در بیمارستان ماهشهر است و قرار است به تهران منتقل بشود. اما همسرت گفت: چرا دروغ می‌گویی؟ من بارها خودم این خبرها را شنیده‌ام و این صحنه را بازی کرده‌ام. دوتا پسر شاهین و شهرام هم گریه و شیون و زاری می‌کردند. هر چه می‌گفتم و هر کاری می‌کردم همسرتان قانع نمی‌شد. آخرش به همسرت گفتم: خانم حیدریان! من کی شانس دارم حلوی کیومرث را بخورم. من از این شانس‌ها ندارم. خیال‌تان راحت باشد چند روز دیگر دوباره خوب می‌شود و می‌آید و باز به جان من می‌افتد. چون من صبح به کیومرث گفتم بوی شهادت می‌دهد برگردد پدر من را در می‌آورد. این را که گفتم همسرت کمی آرام و دلگرم شد.»

هم زمان با این جریانات رئیس جمهور وقت برای بازدید به پایگاه و بوشهر آمده بودند. آن‌جا به اطلاع ایشان رسانده بودند که این طور اتفاقی افتاده است و الان

هوایمای مسافربری نداریم که خانواده‌ی این خلبان را به تهران بفرستیم. رئیس‌جمهور هم گفته بود: «با هوایمای جت فالکنی که در اختیار ماست خانواده‌ی این خلبان را به تهران برسانید که همدیگر را ببینند.» خلبان منوچهر شیرآقایی آمده بود همسر و بچه‌هایم را برده سوار این جت فالکن کرده و آن‌ها را راهی فرودگاه مهرآباد و تهران کرده بود. از طرف دیگر از بیمارستان ماهشهر مرا با برانکارد به آمبولانس انتقال دادند و با آمبولانس به یک فرودگاه کوچک شرکت نفت آوردند که با هوایمای C-130 مستقر در آن‌جا، مرا به تهران منتقل کنند.

دو نفر چهار گوشه‌ی برانکارد مرا گرفته بودند و داشتند مرا به سمت هوایمای C-130 می‌بردند. یک مرتبه صدای آژیر قرمز و هشدار حمله هوایی همه جا را پر کرد و حمله هوایی آغاز شد. من دیدم جیغ و داد و هوار همه بلند شد. همه فرار می‌کردند. از شانس من نفر جلوی برانکار موقع راه رفتن پایش به چیزی خورد و به زمین افتاد. یک آن دیدم روی هوا هستم و دارم غلت می‌زنم. یک مرتبه با صورت به زمین خوردم. تازه آن‌جا متوجه شدم دست و پایم داخل گچ هستند. کمی آب‌ها که از آسیاب افتاد و جَو آرام شد این دو نفر باز برانکارد را آوردند و مرا روی آن غلتاندند و پای هوایمای C-130 آوردند. بعد مرا داخل همان ورودی هواپیما گذاشتند. چشم‌تان روز بد نبیند. هواپیما پر از جسد و مجروح بود. بوی الکل، دارو، عفونت و جسدهایی که بو گرفته بودند، اصلاً نمی‌گذاشت نفس بکشم. حالت تهوع به من دست داد و گفتم: سریع مرا پایین بیاورید. من با این هواپیما نمی‌روم. در همین هنگام

خلبان هواپیما وارد شد که داخل کابین برود مرا دید و شناخت. من هم او را شناختم. خلبان «حجت کاربر» همشهری خودم بود. ایشان آمد روی مرا بوسید و احوالپرسی کرد و گفت: «ایشان را به داخل کابین بیاورید.» کسانی که آنجا بودند زیر بغلم را گرفتند، مرا بلند کردند و همان طور که بدنم داخل گچ بود مرا به داخل کابین خلبان بردند و جای مهندس پرواز گذاشتند. پایم در گچ بود. دست‌هایم در گچ و به گردنم آویزان بود. همین طور تکیه زدم تا به تهران رسیدیم. به همین ترتیب دوباره مرا پیاده کردند. آمبولانس آنجا منتظر و آماده بود. گفتند: «خلبان را اینجا بیاورید.»

مرا به سمت آمبولانس بردند. کف آمبولانس و برانکارد خونی بود و باز بوی تعفن می‌داد. من باز داد کشیدم و گفتم: مرا اینجا نگذارید. من سوار این آمبولانس نمی‌شوم. دیدم متخصص اورژانس گفت: «جناب سروان! شما بیائید جلو بنشینید. من عقب می‌نشینم.» دوباره زیر بغلم را گرفتند و جلو بردند و آن بنده خدا رفت و عقب آمبولانس نشست. آمبولانس حرکت کرد و ما از فرودگاه مهرآباد بیرون آمدیم. همین‌طور که داشتیم حرکت می‌کردیم به میدان آزادی رسیدیم. سر پیچ میدان آزادی یک لحظه صدای جیغ بچه‌ای که داخل تاکسی بود بلند شد که می‌گفت: «بابا! بابا!»

من دیدم صدای بچه‌ی خودم است. از بغل نگاه کردم دیدم تا کسی که از فرودگاه بیرون آمده بچه‌های من داخل آن تاکسی هستند. یکی از اتفاق‌های نادر روزگار رخ داده بود. هواپیمای جت فالکن رئیس جمهور همزمان با هواپیمای C-130 بلند شده بود و همزمان به فرودگاه مهرآباد رسیده بودیم. وقتی من با آمبولانس آمده بودم آن‌ها هم با تاکسی آمده بودند. حالا بچه‌های من وسط میدان آزادی داخل تاکسی داشتند فریاد می‌کشیدند. من هم داخل آمبولانس بودم. من به راننده آمبولانس گفتم: آمبولانس را نگه دارید. آن‌ها بچه‌های من هستند. آمبولانس همان‌جا ایستاد. بچه‌های من با داد و هوار در تاکسی را باز کردند و به سمت آمبولانس قسمتی که من نشسته بودم دویدند. حالا ما ایستاده بودیم همه‌ی ماشین‌های پشت سر ما هم ایستاده بودند. جمعیت زیادی هم پیاده شده بودند و این صحنه را تماشا می‌کردند. کسی بوق نمی‌زد، کسی اعتراض نمی‌کرد. مردمی که آن‌جا جمع شده بودند از تماشای این صحنه به گریه افتادند.

#### - مردم می‌دانستند شما خلبان هستید؟

- بله. لباس پرواز تنم کرده بودند. دستم داخل گچ و به گردنم آویزان بود. کاپشن خلبانی را هم روی دوشم انداخته بودند. خانم و پسرهایم که به فرودگاه رسیده بودند دوست زمان کشتی‌گیری من، سرهنگ «بهروز مهرجو» را دیده بودند. از ایشان که یکی از بچه‌های کشتی‌گیر قدیمی و از بچه‌های قسمت رادارمان بود، سراغ مرا گرفته

بودند. بهروز مهرجو افسر پدافند، پسری خوشتیپ و ورزشکار و کشتی گیر بود. این دوست خوبم برای زن و بچه‌ی من تاکسی گرفته بود که آن‌ها را به بیمارستان نیروی هوایی بیاورد. خلاصه به این ترتیب بچه‌هایم با من روبوسی کردند و بهروز مهرجو هم دوباره آن‌ها را داخل تاکسی گذاشت و مرا هم مجدداً داخل آمبولانس نشانند و به سمت خیابان پیروزی و بیمارستان نیروی هوایی رفتیم. یک اتاق آن‌جا بود که به آن اتاق شیشه‌ای می‌گفتند. مرا در آن اتاق ویژه بستری کردند. دو روز بعد خلبان عباس دوران را آوردند. بعد هم خلبان منوچهر محققى را آوردند. یک خلبان هواپیمای اف-۵ هم با نام «اسدالله فرزاد» آن‌جا بود. خلاصه آن‌جا به کلکسیون خلبان‌ها تبدیل شده بود.

- شما وقتی خلبان منوچهر محققى را در بیمارستان نیروی هوایی دیدید از

ایشان پرسیدید کجا افتادند و چه‌طور نجات پیدا کرده بودند؟

- نه ما از هم جدا بودیم و به دست و پای‌مان که در گچ بود وزنه آویزان کرده بودند. دو روز بعد منوچهر شیرآقایی پیدایش شد و به ملاقات من آمد. چه بلاهایی سر من می‌آورد بماند. آن‌قدر مرا اذیت کرد که مجبور شدم به پرستار بگویم بیایند ایشان را بیرون کنند. منوچهر شیرآقایی سر به سرم می‌گذاشت و می‌گفت: «فلان فلان شده الان دست و پایت داخل گچ است و هیچ کاری نمی‌توانی بکنی. حالا که دست و پا نداری باید انتقام آن روزهایی که مرا می‌زدی را بگیرم.»

دست به من می‌زد داد و هوارم در می‌آمد. خلاصه آن‌قدر داد کشیدم تا پرستارها آمدند و او را بیرون بردند. این هم شرح خاطره‌ی چگونگی سقوط و سانحه دادن من و حوادث بعد از آن بود.

یکی دیگر از شیطنت‌های خلبان منوچهر شیرآقایی را اگر بخواهم بیان کنم به ماجرای ساخت یک مستند برمی‌گردد. یک مستند از خاطره‌ی بچه‌های خلبان گردان ۶۱ درست کرده بودند و من راوی آن بودم. فکر می‌کنم آقای «نجف پور» فیلم ساز و کارگردان این فیلم بودند. برادر ایشان هم آقای نجف پور جای من بازی می‌کرد. خلبان منوچهر شیرآقایی با بچه‌های نیروی هوایی خیلی پی‌گیری کردند که این مستند ساخته شد. موضوع جالب و طنز فیلم برای ما این بود که خلبان منوچهر شیرآقایی جای من یک فرد تاس و جای خودش که دیگر مویی نداشت یک فرد موفرری گذاشته بود. به هر حال این افراد اتیکت‌های ما را زده بودند و جای ما حرف می‌زدند و برای فیلم هم از جلوه‌های ویژه استفاده کرده بودند. جای خلبان علیرضا یاسینی، خلبان عباس دوران و تک‌تک بچه‌ها هم نفرات دیگری گذاشته بودند. این فیلم هم به نوبه‌ی خودش تماشایی بود.

- تیمسار! برای این سانحه‌ای که دادید چه مدت در بیمارستان بستری شدید؟ اوضاع و احوال‌تان چه‌طور شد؟ بر اثر صدمات آن سانحه جانباز شدید و پرواز را کنار گذاشتید یا به پرواز برگشتید؟

- چهل و پنج یا چهل و شش روز دست و پای من در گج بود بعد هم فیزیوتراپی داشتم که طول کشید. مسئولین پروازی نمی‌خواستند من دوباره به پرواز برگردم. اما با اصرار و پافشاری خودم به پرواز برگشتم و حدود هشتاد روز بعد رفتیم همان جایی که ما را زدند به تلافی آن کارشان بمباران کردیم.

بر اثر آن سانحه‌ای که برایم اتفاق افتاد من در دست‌هایم محدودیت حرکت بی‌بازگشت پیدا کردم و جانباز شدم. هنوز هم یک ترکش در دست چپم وجود دارد که افتخار من از دوران دفاع مقدس است. الان پای راست من هنوز هنگام رانندگی اذیتم می‌کند. وقتی جای پر ترافیکی رانندگی می‌کنم درد از انگشت پایم تا مغز سرم کشیده می‌شود. من با همین مقدار پرواز و صدمات از نظر قوانین هوانوردی و با اصرار مسئولین پروازی می‌توانستم همان اوایل جنگ پرواز را کنار بگذارم و هیچ مشکل خدمتی هم نداشتم. اما دیدم الان کشور و مردم به من نیاز دارند و تا آخرین ساعات خدمت هم در پرواز هواپیمای جنگنده باقی ماندم.

**- واقعاً چرا این ترکش را از بدن تان خارج نمی‌کنید؟ اذیت تان نمی‌کند؟**

- بی‌تعارف عرض کردم. این ترکش درجه و نشان لیاقت من است. رفیق روزگار سختی من است. با هم زندگی و به هم عادت کرده‌ایم. با هم اُخت شده‌ایم. مثل همه‌ی رفیق‌ها گاهی اذیت می‌کند. شب‌ها وقتی روی آن سمت بدنم که ترکش در آن است غلت می‌زنم با دردش از خواب بیدار می‌شوم. ضمناً پزشکان گفته‌اند: «اگر



آن را بیرون بیاوری ممکن است یکی از انگشت‌هایت فلج بشود. بهتر است با آن مدارا کنی.» ما هم با هم مدارا می‌کنیم و الان واقعاً آخت شده‌ایم.

- تیمسار! پدافندهای عراقی از چه نوعی بودند و با چه موشکی شما را زدند؟

- عراقی‌ها برعکس ما که روز به روز محدودتر می‌شدیم، روز به روز حمایت می‌شدند. اول همین توپ‌های ضد هوایی عادی را داشتند. بعد موشک سام-۶ گرفتند که ده تا پانزده هزار پا بیش‌تر بالا نمی‌آمد. ما برای بمباران در ارتفاع ده تا پانزده هزار پایی پرواز می‌کردیم. یک مرتبه می‌دیدیم یک موشک آمد و با سرعت از ما بالا رفت. بعد می‌پرسیدیم این چه نوع موشکی است؟ می‌گفتند: این موشک سام-۳ است که تازه به عراق داده شده است. حالا ما باید به ارتفاع چهل هزار پایی می‌رفتیم و بمباران می‌کردیم. ما هم همین کار را انجام دادیم. یک مرتبه می‌دیدیم یک موشک به اندازه-ی تیر چراغ برق از کف زمین دارد به سمت ما بالا می‌آید. این موشک غول پیکر از ما هم رد می‌شد. شاید ده یا بیست هزار پا از ما هم بالاتر می‌رفت که بعد به ما گفتند این موشک سام-۲ است و عراق به تازگی آن‌ها را خریده است. اما آن روز اول با آن تانک‌های رادار دار چهار لول که به نظرم به آن‌ها شلیکا می‌گفتند ما را زدند و بعد هم یک موشک سام-۶ به ما اصابت کرد.

- شما داخل هواپیمای اف-۴ سامانه‌ای برای هشدار نزدیک شدن موشک به

سمت هواپیما، منحرف کردن یا نابود کردن آن نداشتید؟

- خدمت‌تان عرض می‌کنم ما داخل هواپیمای اف-۴ دو تا سیستم هشدار دهنده و همچنین بازدارنده برای کمک به خلبان داریم. سیستم هشدار دهنده به خلبان می‌گوید از چه سمتی و از چه نوع امواج راداری دارد به هواپیما می‌خورد. سمت و فاصله‌ی رادار را به خلبان نشان می‌دهد و می‌گوید. مثلاً می‌گوید: « این رادار در ساعت یازده یا در ساعت هفت شماسه است.»

سامانه‌ی دیگری در هواپیما هست که نوع این امواج رادار را مشخص می‌کند. مثلاً می‌گوید و نشان می‌دهد که این G.T.I یا موشک است و سمت اصابت آن را به خلبان نشان می‌دهد و اعلام می‌کند. مثلاً اگر آن‌ها رادار و موشک‌شان را به سمت هواپیما هدف می‌گرفتند این سامانه چراغ موشک را روشن نگه می‌داشت و می‌گفت: «missile arm» یعنی موشک مسلح است. اگر آن‌ها برق موشک را روشن می‌کردند و دکمه‌ی شلیک موشک را فشار می‌دادند این سیستم برای خلبان می‌نوشت missile launch یعنی موشک دارد به سمت هواپیما می‌آید.

به جز این‌ها سیستم دیگری هم داشتیم که خلبان کابین عقب این سیستم را روشن می‌کرد. این سیستم روی سیستم ردگیری موشک یا رادار پارازیت می‌انداخت و آن را روی صفحه‌ی اسکوبی رادار یا موشک تکرار می‌کرد. مثلاً اگر داخل صفحه‌ی اسکوب رادار، هواپیما به صورت یک نقطه‌ی سفید یا یک برنج دیده می‌شد، موشک هدایت می‌شد که به سمت هدف برود یا خود موشک توسط رادارش هدف را تعقیب می‌کرد.

اما این سیستم که به آن «ریپیتیشن repetition»<sup>۱</sup> می‌گویند، آن یک دانه نقطه‌ی سفید روی صفحه اسکوپ رادار را به پانصد نقطه‌ی سفید تبدیل می‌کرد. حالا رادار دیگر نمی‌دانست کدام یک از این نقطه‌ها اصلی هستند. یا بعضی اوقات روی آن noise و نوع دیگری پارازیت می‌ریخت که باعث می‌شد موشک گیج بشود و نداند باید به کدام سمت برود.

در برخی مواقع هم هواپیما روی موشک «چف chef» می‌ریخت. چف یک بسته مثل بمب بود که زیر شکم هواپیما بسته می‌شد که داخل آن ذرات بسیار بسیار ریز و باریک زوروق (ورق‌های ریز شده آلومینیوم) است. این زوروق‌ها را با دستگاه‌های خاصی ریز ریز می‌برند و به صورت رشته‌های باریک و به هم فشرده داخل آن بسته بندی می‌شد. وقتی خلبان احساس خطر می‌کرد این بسته‌ها را رها می‌کرد. این بسته‌ها در هوا باز می‌شد و ذرات ریز ورق فلزی به صورت یک کوه و تپه‌ی بزرگی در فضا پخش و باعث می‌شد موشک شلیک شده به دنبال آن‌ها برود و منحرف بشود.

یک سیستم دیگر هم داشتیم که مثل رادارهای زمینی عمل می‌کرد. اگر شما رادارهای زمینی را دیده باشید دو بشقاب مستطیل خم شده دارند. یکی عمودی و یکی افقی است. این دیش‌ها یا به اصطلاح آنتن‌های بشقابی اطلاعات را به موشک می‌دهند و هر دو یک علامت بعلاوه دارند که اگر هر دو دیش و آنتن هدف را در یک

---

۱ - repetition – هشدار دهند. تکرار کننده

علامت بعلاوه مشترک بیاندازند این سیستم یک چراغ را داخل هواپیما روشن می کند که به آن «آ.اس لایت یا چراغ A.S» گفته می شود.

این سیستم به خلبان می گوید: «درست وسط بعلاوه هستی و موشک روی هواپیما قفل و lock شده و دارد به سمت تو می آید.»

آن وقت که استاد خلبانها این مطلب را به ما تدریس می کردند یک جمله بی ادبانه را به کار می بردند و می گفتند: «وقتی این چراغ را دیدید بدانید موشک دارد به فلان جای تو و هواپیمایت می خورد. سریع خودت را نجات بده و از هواپیما بیرون بپر. دیگر هیچ راهی نداری. وقتی این چراغ را دیدی بیرون بپر.»

ولی من چند بار از چند خلبان شنیدم که می گفتند وقتی این چراغ برای ما روشن شد اگر اجرا می کردیم و بیرون می پریدیم تکه پاره می شدیم و سالم نمی ماندیم. به همین خاطر با توکل به خدا و التماس و التجاء به درگاه خدا به پرواز ادامه می دادیم و می دیدیم موشک می آمد و از بغل ما رد می شد و آن طرف تر منفجر می گردید.

- همان طور که رادار می تواند روی هواپیما قفل کند امکان دارد که هواپیما هم روی رادار قفل کند؟

- بله. بعداً صدام حسین یک نوع هواپیما به نام «سوپر اتاندارد» گرفت که همین کار را انجام می داد. اما فانتومهای ما نمی توانستند روی رادار قفل کنند. آنها این سیستم را نداشتند. این هواپیمای سوپراتاندارد می توانست روی رادارها قفل کند. بعدها

شنیدیم بچه‌های فنی برای منحرف کردن قفل کردن موشک‌های سوپر اتاندارد آمده‌اند یک وسیله روی صفحه‌های فلزی درست کرده‌اند و روی دریا به صورت شناور یا روی بویه‌های دریایی می‌گذاشتند. هواپیماهای سوپراتاندارد هم می‌آمدند روی آن - ها قفل می‌کردند و بیهوده یک موشک شلیک می‌کردند و این طور به آن‌ها خسارت می‌خورد.

- برای تان پیش آمده بود که درگیری هوایی داشته باشید و با هواپیماهای عراقی درگیر بشوید؟ از این موقعیت خاطره‌ای دارید؟

- بله. اتفاقاً می‌خواستیم در این باره یک خاطره تعریف کنم. ایام تعطیلات عید نوروز بود. پنجم فروردین هزار و سیصد و شصت و هفت در یک گشت هوایی در منطقه غرب کشور مشغول پرواز روی کوه‌های بیستون و کرمانشاه بودم.

رادار به من گفت: «ما در اسکوب و صفحه‌ی رادارمان چیزی نداریم، ولی دیده‌بان‌های زمینی به ما اطلاع داده‌اند که هواپیماهای عراقی از ارتفاع پست فعالیت‌های انجام داده‌اند. ما هرچه می‌چرخیم روی صفحه‌ی رادار نداریم. اما شما مواظب باشید ببینید چیزی می‌بینید.»

ما هرچه می‌چرخیدیم چیزی ندیدیم. ارتفاع‌مان متغیر بود. از پایگاه شهید نوژه همدان بلند شده بودیم و در ارتفاع ۱۰ هزار تا ۳۰ هزار پا می‌چرخیدیم. در منطقه

کرمانشاه روی آسمان کندوله، دینور و کردستان می‌چرخیدیم و به سمت ارتفاعات قصرشیرین و سرپل ذهاب تا ارتفاعات لرستان می‌رفتیم و گشت می‌زدیم.

روی ارتفاعات کوه بیستون که رسیدیم دیدیم بنزین هواپیما کم است. به رادار گفتیم: آقا! ما را هدایت کنید که به سمت هواپیمای تانکر برویم و بنزین بگیریم.

بچه‌های رادار گفتند: «هواپیمای تانکر سمت بروجرد است. شما به سمت بروجرد بروید تا ما به تانکر سوخت رسان اطلاع بدهیم که به سمت شما بیاید و سوخت گیری بکنید.» من همین‌طور که در بیست هزار پایی به سمت بروجرد می‌چرخیدم دیدم کف زمین سه فروند هواپیمای عراقی به همان سمت بروجرد در حال پرواز هستند. آن‌قدر هیجان داشتم که نتوانستم به کابین عقب خودم هم چیزی بگویم.

- در این پرواز خلبان کابین عقب شما چه کسی بود؟

- ستوان خلبان «مصطفی شعبانیان» بودند که الان یکی از امیران و فرماندهان خوب نیروی هوایی هستند. این بنده‌ی خدا اصلاً متوجه نشد چه اتفاقی افتاده است. من یک مرتبه از آن بالا به سمت هواپیماهای عراقی شیرجه آمدم. همان‌جا ارتفاع را به سرعت تبدیل کردم و پشت سر هواپیماهای عراقی رسیدم. یک موشک به سمت‌شان شلیک کردم و پشت بندش آن‌ها را به رگبار بستم. یک فروندشان به محض این‌که موشک به آن خورد متلاشی شد. آن دو فروند دیگر فوراً بمب‌های‌شان را در بیابان‌ها خالی کردند و به سمت مرز برگشتند.

هواپیماهای عراقی در منطقه‌ای بین بیستون و بروجرد بمب‌ها را رها کردند و از پشت ارتفاعات نهایند به سمت مرز برگشتند. من هم آن‌ها را دنبال می‌کردم. روی ارتفاعات گیلانغرب شماره دو آن‌ها را هم زدم و سقوط کرد. لیدر و فرمانده این دسته سه فروندی را می‌دیدم که دارد به سرعت به سمت مرز می‌رود.

ببینید! وقتی هواپیما در حالت عادی پرواز می‌کند موتور هواپیما و وضعیت آن معرف بنزین هواپیما است. مثلاً فرض کنید دو هزار و پانصد پوند مصرف می‌کند. وقتی هواپیما در حالت پس سوز یا «after burner» قرار می‌گیرد تخته گاز و فول گاز می‌آید. چون خلبان می‌خواهد فرار کند باید قدرت بیش‌تری به موتور بدهد. پس دسته‌ی فول گاز هواپیما را به سمت چپ و بعد به سمت جلو می‌برد. با این کار خلبان مصرف بنزین را در موتور هواپیما چهار برابر می‌کند.

به این حالت «after burner A.B» می‌گویند. با این کار با فشار زیاد بنزین به موتور هواپیما می‌رسد و باعث می‌شود هواپیما شتاب بیش‌تری بگیرد و جلو برود. سومین فروند از هواپیمای عراقی که لیدر و فرماندهی این دسته‌ی پروازی بود و من پشت سرش بودم در حالی که اگزوز هواپیمایش شعله‌ور بود به سرعت از مرز هوایی خارج شد. من متوجه بودم که به زودی بنزینش تمام می‌شود. اما اگر خودم هم بنزین پس سوز می‌گرفتم تا با شتاب به او برسیم بنزینم تمام می‌شد و سقوط می‌کردم.

---

۱- after burner A.B - به حالت استفاده‌ی بیشتر و چند برابر بنزین نسبت به پس سوز اطلاق می‌شود.

رادار به من گفت: «من دو فروند هواپیمای عراقی را دیدم که زدید و افتادند. این فروند آخرشان هم که از مرز عبور کرد از اسکوپ رادار ما محو شد. ولی دیده‌بان‌های زمینی ما گزارش کرده‌اند که یک فروند هواپیمای عراقی سقوط کرده است.» به این ترتیب و با توجه به این گزارش، در این درگیری و تعقیب و گریز هر سه فروند هواپیمای عراقی مهاجم ساقط شده بودند.

در آن شرائط من دیدم اگر بخواهم به سمت هواپیمای تانکر سوخت رسان خودمان بروم حتماً سقوط می‌کنم. تنها چیزی که به نظر رسید این بود که سریع یک مقدار ارتفاع بگیرم و به اصطلاح پروازی «نازل نصفه» مثل حالت خلاص کردن و گلاید کردن، ارتفاع را کم کنم و در پایگاه شهید نوژه همدان هواپیما را بنشانم. همین کار را کردم و از همان بالا شروع به جلو آمدن و ارتفاع کم کردن کردم. وقتی به پایگاه شهید نوژه همدان رسیدم دیدم اصلاً نمی‌توانم دور بزنم و روی باند سی و یک بنشینم. به برج مراقبت فرودگاه پایگاه گفتم: من اصلاً سوخت ندارم که بروم دور بزنم و روی باند سی و یک بنشینم. من روی همین باند بیست و سه می‌نشینم.

برج مراقبت هم گفت: «ok! ok!»

باند بیست و سه رو به روی من بود. من آمدم و آرام چرخ‌ها را روی باند گذاشتم. به این ترتیب هواپیما و خودمان را نجات دادم. آن روز نیروی هوایی ارتش عراق سه فروند هواپیمایش را از دست داد.



فیلم این درگیری را از همکارانم گرفته‌ام و الان موجود است که به شما می‌دهم تا اگر خواستید به صورت لوح فشرده به همراه کتاب قرار بدهید. یک کلیپ کامل از آن در دست دارم.

علاوه بر فیلم می‌توانم عکسی از صفحه‌ی دفتر پروازم را به شما بدهم که این مطلب را مستند بکنند.

در این صفحه از دفتر پروازم علاوه بر اشاره به تاریخ پایان جنگ، تاریخ این درگیری نیز همان طور که می‌بینید پنجم فروردین هزار و سیصد و شصت و هفت به همراه خلبان مصطفی شعبانیان، درج شده است.

مأموریت	خلبان دوم یا کابین عقب	خلبان یا فرمانده هواپیما	نوع هواپیما	سال	
				ماه	روز
۵ م	سران کهنزیر	سران کهنزیر	F4E	۵	۱
۵ م	سران کهنزیر	" "	F4E	۵	۲
۵ م	سران کهنزیر	" "	" "	۵	۳
۵ م	سران کهنزیر	" "	" "	۵	۳
۵ م	سران کهنزیر	" "	" "	۵	۶
				۵	۲۱
			۵ سال جنگ		

جمع کل پروازات: ۲۲۷ - ۱۵  
 جمع پرواز این ماه: \_\_\_\_\_  
 نقل مجموع پرواز انحصاری: ۲۱۲۵ - ۳۱۵ (CURRENT)  
 جمع پرواز: \_\_\_\_\_

۱۴۰۰ - ۲۸ - ۲۸ م. ش.

- تیمسار! هواپیماهای عراقی تلاش نمی‌کردند با شما درگیر بشوند؟

- خیر. آن‌ها بمب‌افکن بودند و برای بمباران آمده بودند. هواپیماهایشان هم سوخوی ۲۲ بود که حریف هواپیمای اف-۴ نمی‌شدند.

- من در دفترچه‌ی پرواز شما دیدم که پروازهای گوناگونی برای عملیات‌های گوناگون از جمله زدن موشک ماوریک داشته‌اید. درباره این‌ها خاطره‌ای دارید؟

- بله من برخی از این صفحات را اسکن می‌کنم و در اختیارتان می‌گذارم که در کتاب بیاید که حرف بی‌سندی نزده باشم. ضمناً از بزرگان هم به طور مستند یاد کرده باشم. اما درباره‌ی موشک ماوریک و پرواز شب و روز پیش‌تر اشاره کردم و آن-قدر زیاد هستند که باید چند پرواز را به صورت کلی شرح بدهم که آن حال و هوای پرواز شب و پروازهای منجر به درگیری‌هایشان برای شما و خوانندگان ملموس‌تر بشود.

در تاریخ بیست و نهم آذر پنجاه و نه با سروان سفیدموی آذر در پایگاه هوایی بوشهر آموزش تی.جی.ام یعنی دوره‌ی آموزش موشک ماوریک را داشته‌ام. باز در تاریخ چهارم دی ماه پنجاه و نه با هواپیمای اف-۴، همین آموزش موشک ماوریک را دوباره طی کرده‌ام. در چهارده دی پنجاه و نه با خلبان عباس دوران موشک ماوریک را به ناوچه اوزای عراقی زدیم که قبلاً کمی به خاطرات آن اشاره کرده‌ام.

من سکوی نفتی الامیه را با تیمسار « باهری » زده‌ام. چند بار دیگر سکوی الامیه را با تیمسار برات‌پور زده‌ام. در تاریخ بیست و هشت آبان ماه سال شصت، دو بار با خلبان « ناصر رضایی » در یک روز موشک ماوریک شلیک کرده‌ایم.

**- چرا شما در این مدت کوتاه مثلاً در یک روز دو بار برای شلیک موشک ماوریک اعزام شدید؟**

- چون خیلی از خلبان‌ها برای شلیک موشک ماوریک یا دوره ندیده بودند یا چک نشده بودند. تعداد کمی بودند که می‌توانستند موشک ماوریک بزنند. از جمله خلبان حسین خلعتبری، خلبان شادبخت، من و چند نفر دیگر مثل خلبان و اسطوره‌ی پرواز عباس دوران، علیرضا یاسینی، خلبان برات‌پور. البته تعدادی از بچه‌ها را هم آموزش داده و هم چک کرده بودند. ولی بعضی‌ها کلاً تخصص‌شان موشک ماوریک شد. مثل خلبان حسین خلعتبری.

**- شما از خلبان حسین خلعتبری خاطره‌ای دارید؟ اصولاً بیش‌تر با چه کسانی پرواز می‌کردید؟**

- من با تمام این بزرگواران رابطه‌ی دوستانه‌ی خیلی صمیمی داشتم. اما خلبان خلعتبری بیش‌تر با خلبان علیرضا یاسینی و عباس دوران می‌پرید و پرواز می‌کرد. من در مدت کابین عقب بیش‌تر برای مأموریت ماوریک با خلبان یاسینی، خلبان دوران،

خلبان برات پور، خلبان سفید موی آذر و خلبان باهری پرواز کرده‌ام گاهی پیش می‌آمد در یک روز من چند سورتی پرواز داشتم.

- تیمسارا! خودتان انتخاب می‌کردید با چه کسی پرواز کنید یا فرماندهی دسته‌ی پروازی و یا لیدر گروه تعیین می‌کردند؟

- هیچ‌کدام. افسر عملیات انتخاب می‌کرد و برنامه را می‌نوشت. البته ایشان هم بنا بر ملاحظاتی با توجه به درجه‌ی سختی، خطر و کم پرواز کردن یا زیاد پرواز کردن و تبحر، افراد مورد نظرش را برای انجام مأموریت‌ها انتخاب می‌کرد و بنا بر درخواستی که شده بود پروازها را هماهنگ می‌کرد. مثلاً می‌گفتند: «هوایمایی برای گشت هوایی بفرستید.»

ایشان هم بررسی می‌کرد و می‌گفت: «نوبت این افراد است که باید پرواز کنند.» یا اگر درخواست پرواز به منظور بمباران می‌کردند، ایشان باز تحقیق می‌کرد ببیند چه کسانی نرفته‌اند یا کم رفته‌اند بعد می‌گفت: «این افراد پرواز کنند.»

- تیمسارا! یادم هست یک خاطره درباره‌ی **brife** یک پرواز تعریف کردید و گفتید که یکی از خلبان‌ها خیلی مایل نبود پرواز کند ممکن است آن خاطره را تعریف کنید؟

- بله. حتماً هم آن را خواهیم گفت و هم دوست دارم برخی از خاطرات تلخ و شیرین دیگر را بیان کنم و به خصوص درباره‌ی اسطوره پرواز خودمان خلبان منوچهر محقق‌ی خاطره‌ای بگویم که در دل تاریخ بماند و میان مردم دهان به دهان بگردد تا مردم به عظمت این مرد و این مردان روزگار دشواری، پی ببرند.

اما آن خاطره ماجرایش به این ترتیب بود. یک روز گفتند جناب برات پور خلبانی را از پایگاه شهید نوژه همدان به بوشهر مأمور کرده است. ناگفته نماند که این خلبان خیلی دلهره دارد و آن‌جا نمی‌تواند پرواز کند. بوشهر از نظر پروازی flat (دشت و مسطح) است و کمتر کوهستان دارد. اما در منطقه‌ی غرب کشور چون کوهستانی و دارای ارتفاعات است ایشان برای پرواز مشکل دارند و می‌گویند من برای پرواز در این منطقه ضعیف هستم و نمی‌توانم پرواز کنم. به همین خاطر تصمیم گرفته بودند ایشان را به بوشهر که از نظر پروازی یک دست‌تر است، بفرستند تا مدتی با خلبان‌های پیشکسوت و کار بلد جنگنده بپردازند که ترس از جنگ و پرواز در مناطق مختلف از وجود این خلبان بیرون برود. ما باید ایشان را حتماً به پرواز می‌بردیم. درجه‌ی ایشان هم سرگرد بود. واقعاً زشت بود حالا که به تک تک خلبان‌ها و هواپیماهای‌شان نیاز داشتیم خلبانی پرواز نکند.

یادم هست آن وقت من درجه‌ام سروان بود و ایشان درجه‌اش سرگرد بود یعنی درجه‌ی بالاتری داشت. سفارش هم شده بود که حتماً پرواز کند. یک پرواز فراهم شد

و قرار بود چهار فروندی پرواز کنیم و این مأموریت را انجام بدهیم. لیدر و فرمانده دسته‌ی پروازی هم خلبان علیرضا یاسینی بود.

قرار بود خلبان عباس دوران، من، خلبان منوچهر محقق‌ی و کسان دیگری هم باشند. خلاصه پرواز هماهنگ شد ایشان را هم داخل پرواز گذاشته بودند. یک کابین عقب به خلبان عباس دوران و یک کابین عقب هم به ایشان دادند.

خلبان یاسینی گفت: «من هم با کیومرث هستم.»

**brife** انجام شد و ما کاملاً توجیه و آماده شدیم که برای پرواز برویم.

آن جناب سرگرد هم که سفارش شده بودند حتماً پرواز کنند بلکه ترس‌شان از پرواز جنگی و جنگ بریزد گفت: «من به منطقه پروازی شما آشنا نیستم. می‌ترسم در این منطقه **emergency** برایم پیش بیاید و نتوانم کنترل کنم و گم بشوم.»

خلبان یاسینی برگه‌ای را که نوشته بود پاره کرد و گفت: «خیلی خوب! به این شکل می‌نویسیم که شما با خلبان حیدریان باشید. کابین عقب شما با من باشد.»

جناب سرگرد گفت: «این چه فرقی می‌کند؟»

خلبان علیرضا یاسینی گفت: «فرقش این است که اگر شما گم شدید خلبان کیومرث حیدریان شما را به پایگاه برمی‌گرداند. ایشان به منطقه کاملاً آشناست و منطقه را خوب بلد است.»

جناب سرگرد گفت: «اگر رادیوی من رفت و ما «inter come»<sup>۱</sup> نداشتیم و نتوانستیم با هم تماس بگیریم چه کار کنیم؟»

خلبان یاسینی گفت: «آقا! اگر چیزی شد شما با علامت‌های دست علامت بدهید و با سیگنال ما را متوجه وضعیت خودتان بکنید.»

وقتی خلبان به بغل هلمت کلاه خلبانی اشاره کند به این معنی است که من مشکل دارم. در این گونه وضعیتی خلبان به خلبان هواپیمای کناریش و فرمانده دسته‌ی پروازی اشاره می‌دهد و مشککش را می‌گوید و آن وقت تصمیم می‌گیرند که او را راهنمایی کنند یا به او فرمان می‌دهند. خلاصه ایشان باز هم بهانه آورد. من یک دفعه دیدم خلبان منوچهر محققى دست بُرد و آن برگه‌ها را هم پاره کرد و گفت: «اصلاً نمی‌خواهیم در این پرواز شما با خلبان حیدریان باشید.»

بعد من را با خلبان علیرضا یاسینی گذاشت. خلبان عباس دوران را هم با یک نفر دیگر گذاشت و خودش هم با این خلبان سفارش شده نشست و او را کابین عقب خودش گذاشت. به این ترتیب سه فروند شدیم.

خلبان محققى گفت: «من لیدر می‌شوم. من مسیر را به شما یاد می‌دهم. کاملاً منطقه را به شما معرفی می‌کنم و قشنگ یاد می‌گیرید. برگشتنی هم خودم شما را به پایگاه برمی‌گردانم. پرواز بعد کابین عقب به خودت می‌دهیم و خودت برو. چند

---

<sup>۱</sup> -inter come - اصطلاح پروازی به معنای تماس بی سیمی

راید که پرواز کنید کاملاً به منطقه آشنا می‌شوید. حالا پرواز می‌کنیم تا عملاً بیشتر با منطقه آشنا بشوید.»

با این برنامه ریزی این خلبان دیگر نمی‌توانست حرفی بزند یا بهانه‌ای برای پرواز نکردن بیاورد. به این ترتیب خلبان محقق، جناب سرگرد خلبان را کابین عقب خودش گذاشت و پرواز تنظیم شد. حالا اگر دفتر پروازم را نگاه کنم تاریخ دقیق این پرواز را هم به شما می‌گویم. اما این‌جا عملیات، عملیات پر خطری بود. ما بلند شدیم و حرکت کردیم و به منطقه‌ی عملیاتی رسیدیم.

منطقه‌ی تجمع نیروهای دشمن جنوب بصره، پشت خرمشهر، آبادان و بصره بود. عراق نیروهای زیادی برای انجام این حمله جمع کرده بود. این‌ها نیروهای جدیدی بودند که به آن‌جا رسیده بودند و می‌خواستند آن‌ها را در منطقه پراکنده بکنند و گسترش بدهند. قرار بود ما آن‌ها را در هم بکوبیم که دیگر دشمن فرصت اعزام، پراکندگی و پخش کردن نیروهایش را نداشته باشد. ما وقتی روی سر این نیروها رسیدیم همان‌طور که پرواز می‌کردیم بمب‌ها را رها می‌کردیم و از روی سر نیروهای دشمن رد می‌شدیم. تا این‌جا کار، کار سختی نبود. اما هواپیمای اف-۴ وقتی روی سر دشمن گردش می‌کند به یک هدف بزرگ و پهن پیکر تبدیل می‌شود. پس امنیت پرواز در هواپیمای اف-۴ هنگامی است که عادی پرواز می‌کند. در این حالت در برابر نیروهای دشمن باریک و مثل یک خط است. اما وقتی به گردش و دور زدن می‌افتد



به یک پنل بزرگ تبدیل می‌شود که در این حالت دشمن می‌تواند به راحتی آن را بزند. ما به خاطر این‌که به این پنل و هدف بزرگ تبدیل نشویم معمولاً یک مقدار جلوتر می‌رفتیم تا از تیر رس نیروها و پدافندها دور شویم. وقتی از تیررس و دید تیرشان خارج می‌شدیم آن گردش و چرخیدن برای بازگشت و تغییر مسیر را انجام می‌دادیم.

من همان اول دیدم خلبان منوچهر محققی هواپیما را بالا کشید و **invert** و برعکس شد. من گفتم ای داد بیداد فکر کنم هواپیمای خلبان منوچهر محققی را زده‌اند و هواپیما پشت و رو شده است. وقتی هم در مسیر دور شدن بودیم چون در دید من نبود هواپیمای خلبان منوچهر محققی را دیگر ندیدم. ما ترس مورد اصابت واقع شدن و به زمین خوردن خودمان را داشتیم و با این ترس و دلهره یک لحظه هواپیمای خلبان منوچهر محققی را گم کردم.

وقتی که گردش کردیم و در مسیر برگشت قرار گرفتیم دوباره هواپیمای خلبان منوچهر محققی را دیدم که باز همان‌طور برعکس شده به حالت **invert** روی سر نیروهای دشمن بود. با خودم فکر می‌کردم خدای من این چرا این‌طوری شده؟ نکند هواپیما را زده‌اند و خارج از کنترل شده است. من دیدم دارد پیچ و تاب می‌خورد. در این گیر و دار هرچه هم در رادیو صدایش می‌زدیم جواب نمی‌داد. پیش خودم گفتم این بار حتماً دیگر هواپیمای خلبان منوچهر محققی را زده‌اند که جواب نمی‌دهد.

الان است که یا سقوط کند یا منفجر بشود. آن قدر عصبانی و ناراحت شدم که محکم سرم را به صندلی کوبیدم. خلبان عباس دوران، خلبان یاسینی و من هر چه صدایش می‌کردیم جواب نمی‌داد. خلبان علیرضا یاسینی به رادار گفت: « ما داریم بر می‌گردیم.»

رادار ما که سرهنگ بیژن عاصم معروفترین و زنده ترین کنترلر (کنترل چی) شکاری رادار بود، با لهجه‌ی شیرین شیرازی گفت: « هر سه فروند هستید؟»

خلبان یاسینی با صدای غمگینی گفت: « نه. شماره یک ما نیست.» خلبان علیرضا یاسینی در آن لحظه خیلی غمگین و ناراحت صحبت می‌کرد. دوباره به رادار گفت: « دو فروندی داریم بر می‌گردیم.»

« بیژن عاصم» هم که در رادار بود انگار لال شده بود. همه خیلی ناراحت و درب و داغان بودیم. ما از روی دریا از سمت هندیجان به سمت گناوه می‌آمدیم یک فروند هواپیمای اف-۱۴ هم روی سرمان بود.

ناگهان بیژن عاصم گفت: « قربان! شما را تعقیب می‌کنند. سریع‌تر از منطقه دور شوید.»

یک مرتبه دیدم خلبان هواپیمای اف-۱۴ که گشت هوایی بود و ضمناً از ما هنگام رفت و برگشت محافظت می‌کرد فریاد زد و گفت: « سرعت‌تان را زیاد کنید. یک هواپیما دارد شما را دنبال می‌کند. من به طرفش می‌روم.»

رادار گفت: « شما این هواپیما را که تعقیب‌تان می‌کند دارید؟ »

خلبان هواپیمای اف-۱۴ گفت: « من او را روی رادار دارم و می‌بینم. »

یک دفعه خلبان علیرضا یاسینی گفت: « ممکن است شماره یک ما باشد. مواظب باش. »

هواپیمای اف-۱۴ جلوتر رفت و گفت: « بله قربان! هواپیمای اف-۴ است. » وقتی خلبان هواپیمای اف-۱۴ گفت که هواپیمای پشت سر ما اف-۴ است، همه‌ی ما نفس راحتی کشیدیم و گفتیم خدایا شکر. فهمیدیم که هواپیمای خلبان منوچهر محققى راديو ندارد. هواپیمای اف-۱۴ بالا کشید و خلبان منوچهر محققى هم آرام آرام خودش را کنار ما رساند. آن وقت ما دیدیم هواپیمای او آن قدر گلوله خورده که واقعاً تکه پاره است.

خلبان یاسینی به برج مراقبت گفت: « ما جلو می‌آییم و برای فرود نزدیک می‌شویم. اجازه بدهید اول شماره ۱ ما بنشینند. emergency دارد. بعد ما یکی یکی پشت سر او می‌نشینیم. »

- تیمسار! وقتی اعلام emergency می‌کنید عوامل زمینی روی باند باید

چه کار کنند؟

- باید ماشین آتش نشانی، آمبولانس، تیم پزشکی، جرثقیل و ماشین‌هایی که برای نجات خلبان‌ها و هواپیما لازم است همه آن‌جا آماده باشند. این عوامل سریع آماده‌ی حرکت می‌شوند و به محض این‌که هواپیما روی باند نشست پشت سرش حرکت می‌کنند تا اگر آتش گرفت یا از باند خارج شد، سریع آن را خاموش و خلبان‌ها را خارج کنند و هواپیما و سرنشینان آن را نجات بدهند و اگر مشکلی پیش آمد به خلبان‌ها و هواپیما کمک کنند.

خلاصه خلبان منوچهر محققى با مهارت تمام هواپیمای تکه پاره را روی باند گذاشت و نشست. ما هم یکی یکی پشت سر او رفتیم و نشستیم. داخل شلتر محل نگهداری هواپیماها رفتیم و سریع از هواپیماها پایین پریدیم و گفتیم سریع برویم ببینیم منوچهر چه وضعیتی دارد؟ سریع خودمان را به شلتر هواپیمای منوچهر محققى رساندیم. هواپیمای اف-۴ خلبان منوچهر محققى سوراخ سوراخ شده بود. نمى‌شد گفت واقعاً چند گلوله خورده است. خلبان منوچهر محققى سریع پایین آمد و از آن طرف هم آن خلبان دوست ما آرام آرام خودش را باز می‌کرد که پایین بیاید تا ایشان پایین بیاید ما به خلبان منوچهر محققى گفتیم: منوچهر! چرا هواپیمای تو در حالت برعکس و invert بود؟

خلبان منوچهر محققى گفت: « وقتى به آن‌جا رسیدیم هواپیما را بالا کشیدم. به رفیق‌مان گفتم بین این‌ها دشمن هستند. وضعیت این‌طوری است. بعد بمب‌ها را

زدم و گفتم نگاه کن بمبها چه کار می کنند.» حالا این رفیق ما داشت قالب تهی می کرد. خلبان محققى باز گفت: « وقتى بمبها را می زدم کارکرد بمبها را دقیقاً برای رفیق مان توضیح می دادم و یک مرتبه هواپیما را invert می کردم و پایین می آمدم. وقتى هم دیگر می خواستیم برگردیم دیدم همه جای هواپیما را زده اند و دیگر راديو هم نداشتیم.»

در این گیرودار رفیق خلبان ما هم از هواپیما پایین آمد. باید برای دی بریف D.brief می رفتیم. رفتیم و بازخوانی عملیات را انجام دادیم. حالا نه من بلکه همه ی خلبان های آن جا از این باز تعریف عملیات واقعاً از خنده بریده بودیم. آن طرف رفیق مان رنگ و رویش مثل گچ سفید شده بود و انگار روح در بدنش نبود.

خلبان منوچهر محققى گفت: « بچه ها برویم ناهار بخوریم. بعد از ظهر می آئیم و حال این رفیق مان را جا می آوریم.» ما رفتیم و شاید یک ربع تا نیم ساعت از این ماجرا گذشته بود که خلبان منوچهر شیرآقایی آمد از ایشان پرسیدیم: چه خبر؟

خلبان منوچهر شیرآقایی گفت: « چه کارکردید با این رفیق تان که امروز صبح وارد بوشهر شد و الان فوراً سوار هواپیمایی کشوری شد و رفت؟! »

گفتیم: « چه می گویی؟ »

خلبان منوچهر شیرآقایی گفت: « به خدا من دیدم آن رفیق تان که با شما در پرواز بود چتر و کلاهش را برداشت و سوار هواپیمای مسافربری کشوری شد و رفت.» بعد

هم تیمسار دادپی به خلبان برات‌پور زنگ زد و گفت: «خلبانی که فرستادید به پایگاه خودتان برگشت.»

یک خاطره‌ی دیگر هم به دوستی به نام آقا «حسین» برمی‌گردد. وقتی با ایشان صحبت می‌کردیم تکیه کلامش «ایول»<sup>۱</sup> بود. مثلاً می‌گفت: «فلانی! ماشینت را می‌آوری با آن کمی ایول بکنیم، تفریحی برویم؟» یا می‌گفت: «داداش! داری می‌روی شهر فلان چیز را برای من ایول کن. بخر.» هر جمله‌ای را می‌گفت «ایولی» در آن می‌نشست. آن قدر از این کلمه استفاده می‌کرد که همکارها او را به نام فامیل یا حتی نام کوچک صدا نمی‌کردند بلکه به او ایول می‌گفتند و همه‌ی پایگاه ایول صدایش می‌کردند. حتی گاهی بچه‌های پروازی در brief می‌گفتند با چه کسی هستی؟ می‌گفتند با ایول هستیم. اصلاً نام و نام خانوادگی این مرد شریف بین بچه‌ها ایول شده بود. حالا در پایگاه هوایی بوشهر ما با این جناب ایول و خلبان نازنین پیشکسوت همشهری و استادمان جناب برات‌پور با هم بودیم. خاطره‌ای که الان می‌گویم به روزی برمی‌گردد که هر دوی این بزرگواران در ایجاد آن سهمیم بودند.

من از قبل، خدمت جناب برات‌پور ارادت داشتم. همشهری و رفیق صمیمی بودیم و رفت و آمد خانوادگی داشتیم. در بوشهر که بودیم یک شب ما مهمان جناب برات‌پور شدیم. عصر که شد با خانم و بچه‌ها به منزل جناب برات‌پور رفتیم. جناب برات‌پور منزل نبودند. خانم‌شان گفتند: «برای خرید بیرون رفته‌اند الان بر می‌گردند.»

---

۱- ایول- در واقع همان ای والله است که این‌جا مختصر شده است. واژه‌ای عامیانه به معنی آفرین است.

ما گفتیم: چرا ایشان را به زحمت انداخته‌اید؟ ما منتظر ماندیم تا جناب برات‌پور برگردد. آن موقع هنوز برای پایگاه بوشهر گاز شهری وصل نکرده بودند و برای پخت و پز از کپسول استفاده می‌کردیم. یک مرتبه همسر جناب برات‌پور گفت: «خدا مرگم بدهد! گاز هم تمام شده است.»

من گفتم: خدا نکند. بهتر. کمی نیمرو می‌خوریم.

خانم برات‌پور گفت: «نه! کپسول داریم فقط وصل کردن آن سخت است.»

من گفتم: من وصلش می‌کنم. تا بلند شدم دیدم این بنده‌ی خدا خودش رفته از انباری کپسول گاز را آورده و دارد به سمت آشپزخانه می‌رود تا من خواستم بگویم صبر کنید تا من بیایم، نمی‌دانم دستش به فلک‌هی کپسول خورده بود که باز شده بود و لباسش جرقه زده بود یا چه‌طور شده بود که شیر گاز باز شده و کپسول مشتعل در دست این خانم در حال سوختن بود. خانم و بچه‌های من همه آن‌جا بودند. حالا از دهنه‌ی شیر فلک‌هی کپسول گاز آتش بیرون می‌زد و این خانم هم جیغ می‌کشید. یک آن پیش خودم گفتم چه کار کنم؟ دست بردم کپسول را از ایشان گرفتم. اما دستم به یک مرتبه بالای دستگیره و فلک‌هی گاز گیر کرد. حالا آتش هم از لابلا‌ی انگشتان من بیرون می‌زد. کپسول را گرفته بودم و با این شرایط بیرون بردم. دستم را که داشت می‌سوخت بیرون کشیدم. گرچه دست من سوخت و تاول زد ولی خوشبختانه فلک‌هی کپسول گاز بسته شد و آتش هم خاموش گردید. دستم به شدت

می سوخت اما فلکه‌ی کپسول گاز را محکم بستم ولی باز می‌ترسیدم که نکند دوباره شعله ور بشود و کارش به انفجار بکشد. حتی ممکن بود دو پسر من و دو پسر جناب برات‌پور، همسرهای‌مان و من هم دچار حریق بشویم. دیدم نه خبری نشد و واقعاً خاموش شده است. کمی آب آوردیم و روی کپسول گاز ریختیم و به خیر گذشت.

تازه نگاه کردم دیدم تمام دست و انگشتانم تاول زده است. همسرم گفت باید ماست به آن بمالیم. کاسه‌ای ماست آوردند و من دستم را داخل کاسه‌ی ماست گذاشتم. کمی وضع من بهتر شد. بعد ماست را از دستم پاک کردم و پماد مالیدم و دستم را بستم و منتظر ماندیم تا جناب برات‌پور برگشتند. وقتی برگشتند خانم‌شان ماجرا را برای ایشان تعریف کردند. حالا من هم با این دست سوخته تاول زده بسته شده داشتم شام می‌خوردم و دردش را تحمل می‌کردم و سعی می‌کردم به روی خودم نیاورم مبادا جناب برات‌پور و خانواده‌ی ایشان ناراحت بشوند.

جناب برات‌پور گفت: «عجب! چه اتفاقات پشت سر همی! کیومرث! همین دو سه روز پیش که تخته‌ی ورزشی را درست کردیم که ورزش کنیم در حین جوشکاری برای ساخت آن چه بلایی سرمان آمد. کم مصیبت نکشیدیم. این هم از این مورد. خدا به خیر کند.»

ماجرای آن جوشکاری هم این بود که من موتور جوش داشتم. جناب برات‌پور آمد و گفت: «کیومرث! بیا نبشی بگیریم و اندازه بزنییم یک وسیله برای هارتر زدن و ورزش



درست کنیم.» همین کار را هم انجام دادیم. ماسک جوشکاری نداشتیم که نور جوشکاری اذیت‌مان نکند. به جای آن عینک پرواز زده بودیم. این نور جوشکاری چشم‌مان را زده بود. من داشتم کور می‌شدم.

جناب برات‌پور شب ساعت دو زنگ زد و گفت: «کیومرث! من دارم کور می‌شوم.»

من هم گفتم: من هم همین‌طور و شاید هم خیلی بدتر هستم. سیب زمینی قاچ کرده‌ام و روی چشمم گذاشته‌ام اما فایده ندارد. نصف شب پا شدیم و به بیمارستان رفتیم. قطره‌هایی داخل چشم‌مان ریختند. تا دو روز دید درستی نداشتیم و نمی‌توانستیم پرواز کنیم.

جناب برات‌پور گفت: «این از ماجرای دو سه روز پیش این هم از ماجرای امشب و آتش گرفتن کپسول گاز و سوختن دست تو. اگر تو نبودی منفجر می‌شد و بچه‌های-مان را تکه پاره می‌کرد. خدا به سومین اتفاق‌مان رحم کند.»

خلاصه با همان حال و روز ما شام خوردیم و به منزل خودمان برگشتیم و با وجود درد زیاد خوابیدم. شاید لحظاتی از نیمه شب گذشته بود که تلفن زنگ زد. من گوشی را برداشتم دیدم از عملیات پایگاه بود. گفت: «جناب حیدریان! فردا پرواز دارید. ساعت پنج صبح بالا باشید.»

من هم گفتم: چشم.

در چنین مواقعی خلبان منوچهر شیرآقایی می‌گفت: « شربت شهادت آماده شده.» خلاصه من صبح زود بیدار شدم و به اتاق brief رفتم. دیدم جَوِ اتاق خیلی سنگین است. جناب براتپور و هفت، هشت نفر دیگر آن جا بودند.

خلبان براتپور وسط نشسته بود و بدون مقدمه گفت: « بچه‌ها این پرواز و این عملیات، عملیات و پرواز خطرناکی است. درصد کشته شدن و شهادت‌مان خیلی بالاست. من و معاون عملیات پایگاه هوایی بوشهر حاضریم هر کدام از شما خسته‌اید، مهمان دارید یا به هر علت و مشکلی نمی‌توانید پرواز کنید، بگوئید ما به جای او پرواز می‌کنیم.»

هیچ‌کس از جای خودش تکان نخورد و چیزی نگفت. یک دفعه جناب براتپور به من نگاه کرد و گفت: « جناب حیدریان! مگر تو دستت نسوخته؟ چرا چیزی نمی‌گویی؟» با خودم گفتم؛ الان در این جمع و در این موقعیت من چیزی بگویم آبرویم رفته است. بنابراین گفتم: قربان! دکتر رفته‌ام و پماد هم زده‌ام و الان هم مشکلی ندارم. تا ایشان کمی صحبت کردند من فوراً دستکش پروازم را دستم کردم و دستم را فشار دادم و تاول‌های دستم را ترکاندم.

جناب براتپور دوباره گفت: « کیومرث! تعارف نداریم. من وضعیت تو را می‌دانم. اگر نمی‌توانی پرواز کنی مشکلی نیست من خودم جای تو پرواز می‌کنم.» بعد مختصر ماجرای شب گذشته منزل‌شان را تعریف کرد.

من گفتم: قربان! مشکلی ندارم. دستم را با دستکش بالا آوردم، نشان دادم و گفتم: ببینید! کاملاً خوب شده است.

جناب برات پور با مکث و تردید گفت: « بسیار خب. موفق باشید. کس دیگری اگر مشکلی دارد الان بگوید.»

جناب ایول کمی آن طرف تر نشسته بود. دست بلند کرد و گفت: « جناب برات پور! اجازه هست من صحبت کنم.» همه ما گفتیم الان می خواهد بگوید من ترسیده ام یا مشکلی دارم و نمی توانم پرواز کنم.

جناب برات پور گفت: « بفرمائید!»

ایول گفت: « جناب برات پور! وقتی خلبان یا یکی از بچه های پروازی را می زنند تا مدت ها خانواده اش را بی خبر می گذارند تا کمی از تب و تاب بیفتد و بعد از چند روز به آن ها خبر شهادتش را می دهند. من یک خواهش دارم.»

ایول همین طور عادی، راحت و جدی ادامه داد و گفت: « قربان! من از شما می خواهم اگر در این مأموریت ما را زدند خانواده ی مرا به سر نگردانید و اسیر بی خبری نکنید. یک نفر را در خانه ی ما بفرستید و بگوئید خانم ایول! ایول، ایول شد.» این صحنه آن قدر جدی و خنده دار و تلخ بود که همه زیر خنده زدند و اشک شان درآمد.

این تقریباً عمده خاطراتی است که از آن ایام به خاطرمانده بود.

- بحث بعدی ما را شما تعیین بفرمائید که درباره‌ی چه چیز می‌خواهید

صحبت کنید؟

- فکر می‌کنم کمی درباره‌ی خانواده، بازنشستگی، گرفتن درجه‌ی سرتیپی و بعد هم

درباره‌ی ایام بعد از بازنشستگی صحبت کنیم و این خاطرات را با چند خاطره درباره-

ی سوانح هوایی و کشف یک شهاب سنگ به پایان بیاوریم.

## فصل هفتم

به پایان آمد این دفتر...

- تیمسارا! قرار شد نکاتی را درباره‌ی خانواده بفرمائید و بعد به بحث بازنشستگی و ایام بعد از آن و چگونگی گرفتن درجه‌ی سرترتیبی‌تان بپردازید. ممکن است در این باره توضیح بفرمائید؟

- بله. در بحث خانواده می‌خواستم درباره‌ی فرزندانم صحبت کنم. من از ازدواج اولم با مهری خانم فرزندانم را نام بردم. شهرام، شاهین، شهاب و دخترم شبنم فرزندان من از این ازدواج هستند. شاهین کارشناس ارشد عمران است. شهاب کاردان معماری و در حال ادامه‌ی تحصیل است ولی آن قدر مهارتش در کامپیوتر و معماری بالاست که مدتی در دانشگاه تدریس می‌کرد. شهاب در معماری فوق العاده ماهر است و الان نایب رئیس یک مؤسسه‌ی بزرگ آموزشی است. به جرأت می‌توانم بگویم در بحث

کامپیوتر چه در بخش نرم افزار و چه در بخش سخت افزار شاید چیزی نیست که شهاب بلد نباشد. الان شاید بیش از ۱۶ سال است که در این مقوله کار می‌کند. شهرام هم کارشناس ارشد پژوهش هنر است و یک مؤسسه‌ی هنری هم دارد. نویسنده است و یک کتاب درباره‌ی زندگی «جبران خلیل جبران» نوشته که بسیار نفیس چاپ شده است.

دخترم شبنم در رشته‌ی علوم آزمایشگاهی تحصیلاتش را ادامه داد. الان هم در این رشته کار می‌کند. خوشبختانه همه موفق هستند و دارند زندگی خانوادگی‌شان را سپری می‌کنند.

همسر دوم بنده خانم «ناهید رضایی» اول در مقطع کارشناسی رشته‌ی مترجمی زبان انگلیسی تحصیل و لیسانس گرفت. بعد در رشته‌ی پزشکی شروع به تحصیل کرد و مدرک کارشناسی اطاق عمل را گرفت. الان در حال حاضر دانشجوی پزشکی هستند و اواسط درس شروع به کار کرد و در اتاق عمل مشغول به کار شد. الان هم در بیمارستان نیروی هوایی و هم در بیمارستان‌های دیگر کار می‌کند. اگر بگویم یک فرشته است در حق او چیزی کم گفتم. تمام جوانیش را پای من گذاشت. من از این خانم هم یک دختر باهوش به نام «شایسته» خانم دارم. شایسته جان هم الان در مدرسه شاهد درس می‌خواند و همیشه شاگرد ممتاز بوده است و دارد مقطع متوسطه‌ی اول را تمام می‌کند. باید در خصوص این بخش از زندگی مفصل توضیح

بدهم که بتوانم چنان که شایسته است حق عشق و مهر ناهید را در زندگیم بیان کنم و از ناهید و شایسته‌ای که به من بخشیده چنان که هم‌سنگ نامش است شایسته حرف بزنم اما این را به وقت دیگری موکول می‌کنم تا به بحث بازنشستگی و چگونگی گرفتن درجه‌ی سرتیپی و بیان چند خاطره بپردازم. بعد با پرداختن به سوانح هوایی یک سرفصل بگشایم که در آینده می‌تواند کتابی پر برگ، مفصل و آموزنده برای صنعت هوانوردی کشور باشد. شاید این نکات موجب شوند که با درس گرفتن از دلایل و عوامل شکل‌گیری این سوانح، نگذارند بیهوده جان هموطنان ما به خطر بیفتد.

از بازنشستگی شروع می‌کنم. من در سال‌های آخر خدمتم با درجه‌ی سرهنگ تمامی خودم را برای بازنشستگی و ایام بعد از آن آماده‌کرده بودم، همان ایام نزدیک به بازنشستگی به فکر افتادم برای بعد از بازنشستگی هم کاری دست و پا بکنم. قبل از این که بازنشسته شوم در منطقه‌ی «آبیک» قزوین ملکی را خریداری کردم و شرکتی به نام شرکت «کشت و صنعت شهاب فراز» آن‌جا دایر کردم. کنار آن یک گاوداری دویست رأسی شیری راه انداختم و کنار آن هم یک استخر پرورش ماهی قزل‌آلا ساختم. کنار این‌ها چند هکتاری هم زمین کشاورزی خریدم و مشغول کار کشاورزی شدم. همان زمان که آن‌جا مشغول به کار بودم از طرف بازرسی فرماندهی کل قوا از من دعوت شد که بروم با آن‌ها همکاری کنم.

- بازرسی فرماندهی کل قوا می‌خواستند در چه زمینه‌ای با آن‌ها همکاری کنید؟

- موقعی که من به آن‌جا رفتم به من گفتند شما علاوه بر این که خلبان هستید متخصص سوانح و سوانح هوایی نیز هستید. می‌خواهیم با ما همکاری کنید که چک لیست بازرسی، اساسنامه‌ی بازرسی سوانح هوایی درست کنیم. ما می‌خواهیم از تجربه و تخصص شما در این خصوص استفاده کنیم برای این همکاری لازم است شما هر روز با ما کار کنید.

من گفتم: بنده بازنشستگی نزدیک است. من یک شرکت کشت و صنعت و این‌گونه برنامه‌ای در این مکان دارم و هفتاد تا هشتاد کیلومتر با تهران فاصله دارد. نگهداری و ساماندهی آن‌جا کلی کار دارد. برای من ممکن نیست هر روز این راه را بیایم و بروم. بعد از کلی جر و بحث به این نتیجه و توافق رسیدیم که من دو روز در هفته با آن‌ها همکاری کنم. در همین روزها هم کار بازنشستگی من درست شد. در سال هزار و سیصد و هفتاد و شش بعد از پنج یا شش سال ماندن در درجه‌ی سرهنگ تمامی با آن سوابق و پنجاه درصد جانبازی بدون در نظر گرفتن حقوق من، با بند ۱۱۰ عادی مرا به شکل عادی بازنشست کردند. من نمی‌دانستم چرا با این سوابق درجه‌های بعدی مرا ندادند و مرا بازنشست کردند. به هر حال من هم دنبال گرفتن درجه و



بررسی لیست «p.y»<sup>۱</sup> و این مسائل نبودم. وظیفه‌ام را انجام داده بودم و حالا می‌خواستم دنبال کار کشاورزی بروم و حالا هم به همین آرزویم رسیده بودم. حالا این آقایان می‌خواستند با این شرایط با آنها همکاری کنم من هم پذیرفتم.

آنها گفتند: «این کار سیر مراحل دارد که باید طی بشود.» من متوجه نبودم منظورشان از سیر مراحل، سیر مراحل گزینش و استخدام است. مرا به جایی معرفی کردند من هم فکر می‌کردم می‌روم و یک پرونده‌ای تشکیل می‌دهم.

وقتی دعوت شدم و به آنجا رفتم مرا خدمت حاج آقای معرفتی کردند. ایشان فکر می‌کردند من می‌خواهم تازه استخدام بشوم. یک سری فرم گزینش و استخدام به من داد. من دیدم اینها برگه‌های گزینش و استخدام برای یک فرد در بدو ورود و آغاز به استخدام است. گفتم: این همه فرم و برگه را برای چه باید پر کنم؟

آنها گفتند: «باید گزینش و استخدام بشوید.»

من گفتم: بنده نمی‌خواهم گزینش و استخدام بشوم. این فرم و برگه‌هایی که شما به من داده‌اید متعلق به یک جوان هفده، هجده ساله در آغاز استخدام است. شما تازه از من می‌پرسید مدرسه و دبستان و دبیرستان کجا بوده‌ام؟! چهار نفر آشنا معرفی کنم؟! اینها مربوط به زمان دانش آموزی است. من سی سال خدمت کرده‌ام. هشت سال

---

۱- p.y - لیستی که شامل کلیه اطلاعات سازمانی شخص نظامی است.

جنگیده‌ام. خلبان جنگنده هستم. تمام طول هشت سال جنگ و دفاع مقدس که شما نبودید آن زمان من در جبهه بوده‌ام.

حاج آقا گفت: « کدام عملیات و کدام جبهه بوده‌اید؟ »

من گفتم: حاج آقا! غیر از یکی از عملیات‌ها که شرمنده مردم شدم، چون سانحه داده بودم و در گچ بودم در باقی عملیات‌ها و در تمام جبهه‌ها حضور داشته‌ام.

حاج آقا گفت: « برای من هم جالب است که در دفتر پروازی‌تان نوشته شده است که در تمام عملیات‌ها بوده‌اید. حتی شما سلیمانیه هم رفته‌اید. »

من هم گفتم: بله حاج آقا! به ما می‌گفتند بروید و آن‌جا را بمباران کنید. یا فلان‌جا با هواپیمای عراقی درگیر بشوید یا به فلان مکان در خاک عراق حمله کنید. سلیمانیه، بغداد، بصره و هر کجای خاک دشمن ما می‌رفتیم و مأموریت‌مان را انجام می‌دادیم. این کار ما بود. ما به این مسئله کار نداشتیم که اسم این عملیات چیست یا در کدام منطقه از خاک خودمان یا در عمق خاک دشمن است. جایی که باید از نیروهای خودمان پشتیبانی می‌کردیم تا جایی که باید به نیروهای دشمن حمله می‌کردیم و یا جایی که باید از شهرهای‌مان شبانه‌روز دفاع می‌کردیم، بی وقفه حاضر بودیم. برای همین اگر به لیست حقوق من نگاه کنید در آن نوشته شده سابقه حضور در جبهه دو هزار و هشتصد و هشتاد روز. این جمله به این معناست که من در تمام عملیات‌ها و در تمام طول جنگ حضور داشته‌ام.

وقتی محکم و متین این حرفها را به این حاج آقا گفتم حاج آقا جا خورد و جالبتر این بود که برگشت و گفت: « هر کس تا حالا روی این صندلی جلوی من نشسته پاهایش لرزیده است. اما شما زانوهای مرا لرزاندی.»

- خدا عمرش بدهد - بعد از این که ورقه‌ها و فرم‌ها را به ایشان پس دادم، گفتم: حاج آقا! من نیامده‌ام استخدام بشوم و احتیاج هم ندارم. خودم در آبیگ قزوین شرکت کشت و صنعت دارم. اگر شما شخص بیکاری را سراغ دارید به من معرفی کنید تا به او کار بدهم.

این حاج آقا از برخورد منطقی من خیلی خوشش آمده بود و با هم خیلی دوست و رفیق شدیم. به همین خاطر بعدها بیشتر اوقات هنگام جلسات یا برگزاری نماز جماعت‌ها با هم بودیم.

- اسم این حاج آقا را می‌فرمائید؟

- خیر. نمی‌خواهم اسم ایشان را ذکر کنم. ایشان اتفاقاً بسیار هم در حق من لطف کردند که الان به آن لطف‌شان و زحمتی که برای احقاق حق من انجام دادند، اشاره می‌کنم.

یک روز همین‌طور که نشسته بودیم ایشان به من گفت: « شما چرا تیمسار نشده‌اید؟»

من گفتم: چون به من درجه ندادند و جالب‌تر این است که نمی‌دانم چرا درجه‌ام را نداده‌اند.

ایشان گفت: «آقا جان! خدمت کرده‌ای، همه‌ی امتیازهای لازم را داری، در همه‌ی عملیات‌ها هم شرکت کرده‌ای، مدت زمان پرواز جنگی بالایی هم داری، جانباز هم هستی، سه فروند هواپیمای دشمن را ساقط کرده‌ای، هم پرواز بزرگان نیروی هوایی در جنگ بوده‌ای، توبیخ، غیبت، فرار، زندان هم نداری، سابقه‌ی تخلف و سوء شهرت هم نداری، اهل نماز و انجام واجبات هم هستی. چرا نباید درجه‌ات را بگیری؟»

من گفتم: به خدا خودم هم نمی‌دانم چرا با این اوصاف درجه‌ام را نداده‌اند. البته مهم نبود من وظیفه‌ام را انجام داده بودم فقط می‌خواستم بازنشسته بشوم و به کار کشاورزی و دامداری بپردازم.

این را که گفتم ایشان گفتند: «بعد از ظهر پیش من بیا.»

خداوند زحمتش را بر من حلال کند. دو سه جا زنگ زد و توضیحاتی داد و گفت: «حالا برایت می‌نویسم برو دنبالش تا سریعاً برایت کمیسیون برگزار کنند. درجه که فعلاً نیاز نداری اما برو حقوق درجه‌ات را بگیر. تا بحث درجه‌ات حل بشود. باید درجه‌ی تیمساری شما را بدهند.»

من فکر کردم ایشان همین‌طور حرفی زده است. حقیقتاً جدی نگرفتم تا این‌که دیدم یک نامه برایم آمد. ده سال بعد از بازنشستگی من بود. من سال هزار و سیصد و

هفتاد و شش بازنشسته شده بودم سال هزار و سیصد و هشتاد و شش برای من کمیسیون ترفیعات تشکیل داده بودند و طی این نامه مرا هم به کمیسیون دعوت کرده بودند. من هم رفتم. بازنشستگی مرا اصلاح کرده بودند. از سی و یک شهریور هفتاد و شش به برج پنج همان سال یعنی مرداد ماه هزار و سیصد و هفتاد و شش و از بند ۱۱۰ به بند ۱۰۸ آن را تغییر داده بودند. دو درجه‌ی مرا هم تصویب کردند. در آن تاریخ که نامه‌ی آن هم هست، با رأی کمیسیون درجه‌ی سرتیپ تمامی من مصوب شد و از آن وقت حقوقش را می‌گیرم. گر چه الان حقوق سرتیپ تمامی به اندازه‌ی حقوق یک کارمند نیست.

- الان تیمسار خلبان کیومرث حیدریان با آن سوابق چه قدر حقوق می‌گیرند؟ خیلی‌ها گمان می‌کنند یک تیمسار خلبان باید حداقل سی تا چهل میلیون تومان حقوق بگیرد. این طور است؟

- ابداً. اگر این مبالغ را به ما می‌دادند، کلاه‌مان را به آسمان می‌انداختیم. خدا کند این دروغ راست باشد! من الان با درجه‌ی سرتیپ تمامی، پنجاه درصد جانبازی، سی سال خدمت و آن سوابق بیست میلیون تومان حقوق دریافت می‌کنم.

- یعنی یک خلبان، استرس، اضطراب، سختی کار، فرسودگی و این مسائل را ندارد؟ ما می‌بینیم کارکنان برخی شرکت‌های دولتی مثلاً توانیر با بیست

سال خدمت، سی سال خدمت محسوب می‌شوند و در بازنشستگی هم خیلی بیشتر از این ارقام حقوق می‌گیرند.

- چه عرض کنم. بی‌تردید از هر کس بپرسید جواب این پرسش را می‌داند. اما به قول معروف: «خوبان در این معامله تقصیر می‌کنند.» من یادم هست آن سال‌ها قرار بود به ما حق اشعه بدهند. چون خلبان به محض بلند شدن چه در خاک خودش و چه در خاک دشمن زیر اشعه‌ی رادار و قفل اشعه‌های رادار است. آمدند بررسی کردند و دیدند خلبان‌ها بیش از هر کس و هر شغلی زیر تأثیر اشعه هستند و این اشعه در گوشت، خون، استخوان، از نوک پا تا مغز سر و موی بدن تأثیر منفی دارد. چند سال حرف این بود که به ما حق اشعه بدهند و آخرش معلوم نشد که این بحث به کجا رسید. در بحث استرس و اضطراب هم که سراسر این شغل استرس و اضطراب است. در بحث شب‌نخوابی ما بارها و بارها شیفت‌های بلند شبانه داشته‌ایم و سال‌ها ساعت‌های متمادی شبانه پرواز کرده‌ایم. سوخت‌گیری کرده‌ایم. شیفت شب و alert و آماده‌ی پرواز شب بوده‌ایم. اما چه باید کرد وقتی حق نادیده گرفته می‌شود. الان هم ناشکر نیستیم. خدا را شکر با همین چندرغاز در وطن خودمان هستیم و دست-مان به کلاه خودمان است.

اما درباره‌ی سوانح و کارشناسی سوانح هوایی و خاطرات آن اگر بخواهم از علل ایجاد این خاطرات تلخ حرف بزنم تا مصداق تعهد و تخصص مشخص بشود، یک کتاب

تکان دهنده، آموزنده، دلخراش و مصور باید فراهم کرد. این کار هم باید حتماً انجام بگیرد تا این تجربه به آیندگان منتقل بشود. تا بی خود و بی جهت جان هم وطنان و دیگر انسان‌ها به خطر نیفتد. الان در این جا فقط در حد یک فتح باب برای نگاشتن آن کتاب، خاطراتی را بیان می‌کنم تا با بیان آن‌ها ضرورت نوشتن این کتاب ملموس‌تر بشود.

من سالیان سال، چیزی حدود شانزده سال به عنوان کارشناس ارشد سوانح هوایی و زمینی کارم بررسی سوانح هوایی و زمینی بود و در این حوزه فعالیت جدی می‌کردم. به همین خاطر در این رشته تجربه‌ی بسیار بالایی پیدا کرده‌ام. سوانح زیادی را چه در سوانح هوایی و چه در سوانح زمینی، چه نظامی و چه شهری بررسی کرده‌ام. فکر می‌کنم بیش از چهار صد رویداد و سانحه جمعاً بررسی کردم و از آن‌ها گزارش و عکس دارم.

به عنوان مثال یکی از آن‌ها سقوط هواپیمای جت فالکن فرماندهان نیروی هوایی بود. در این سانحه ما تیمسار خلبان ستاری، تیمسار خلبان علی‌رضا یاسینی، تیمسار خلبان اردستانی، تیمسار شجاعی، تیمسار رزاقی، سرهنگ خلبان جمشیدی، سرهنگ خلبان جم منش، سرهنگ شریفی، سروان سنائی، سروان محتشمی، سروان میرزائی را از دست دادیم. سال‌ها باید طول بکشد تا مثل افرادی که در این سانحه به شهادت

رسیدند از نو زاده، تربیت و متخصص بشوند. این هواپیما نزدیک باند ۲۶ فرودگاه اصفهان زمین خورد.

هم چنین کارشناسی سانحه‌ی هواپیمای اف-۲۸ آسمان که در کوه‌های «کرکس» به صخره‌ها برخورد کرده بود به عهده‌ی من بود و من این کارشناسی را انجام دادم.





علاوه بر این کارشناسی سوانح متعدد و زیادی از جمله سوانح هواپیماهای جنگنده در پایگاه شهید نوژه همدان و هم چنین سانحه‌ای در چابهار با من بود. کارشناسی سانحه‌ی هواپیمای تامکت اف-۱۴ پایگاه اصفهان با من بود. همین‌طور سانحه‌ی فانتوم‌های بندرعباس و بوشهر را من انجام دادم. با تجربه‌ی بسیار بالایی این سوانح را بررسی می‌کردم.

این عکس‌هایی که می‌بینید به سانحه‌ی زمینی انفجار دیگ شوفاژ دانشکده‌ی هوایی برمی‌گردد. در این سانحه چند دانشجو کشته شدند.



- تیمسار! کدام یک از این سوانح که کارشناسی‌شان را انجام دادید برای تان

دردناک‌تر از همه بود؟

- در بحث سوانح هوایی آن‌قدر مسائل دردناک دیده‌ام و خاطرات تلخ دارم که گفتن ندارد. گاهی فکر می‌کنم علیرغم حیاتی بودن، مفید بودن، درس آموز بودن‌شان گرچه بخشی از ناگفته‌های تاریخ هوایی و هوانوردی کشورمان و جهان است، شاید اگر در یک کتاب گردآوری بشود اجازه چاپ نگیرد. ولی بسیار دلم می‌خواهد آن‌ها را چاپ کنم تا این تجربه در دست متصدیان پروازی، خلبان‌ها و علم هوانوردی کشور و جهان قرار بگیرد. به عنوان فتح باب همین جا برخی از خاطرات این سوانح را گرچه تلخ هستند اما چون عبرت آموزند عرض می‌کنم تا به امید خدا راهی برای چاپ این کتاب گشوده بشود.

می‌دانید گاهی سوانحی اتفاق می‌افتد که چون کارشناسی آن درست اطلاع رسانی نمی‌شود و پوشش خبری نمی‌شود برای کشور تبدیل به یک بحران می‌شود. بارها سانه‌ی هوایی رخ داده است به من زنگ زده‌اند و گفته‌اند این رنگ و بوی تروریستی دارد، یا این را فلان ارگان ساقط کرده است، یا خواسته‌اند کودتا بکنند، یا آن را در آسمان منفجر کرده‌اند، یا احتمالاً در آن بمب گذاری شده است.

اما من می‌گویم نه آقا جان! اگر اجازه بدهید و اجازه بدهند من به شما نشان می‌دهم که به احتمال زیاد سلسله‌ای از حوادث فنی و خطاهای انسانی یا ضعف مدیریت باعث

این سانحه شده است و چیز دیگری پشت این سانحه نیست. می‌شود با علت‌یابی درست، نشان داد الزاماً در هر سانحه‌ای رد پای سیاست در آن نیست. اما جای پای سهل‌انگاری و خستگی و فرسودگی هست.

دو انسانی که هر دو خسته هستند. مرارت و فشار معیشت و زندگی هر دوی آن‌ها را گیج و منگ کرده است با سلسله‌ی دیگری از حوادث ریز و درشت یک حادثه‌ی عظیم را شکل می‌دهند. بگذارید برای مثال بخشی از علت سقوط جت فالکن حامل فرماندهان نیروی هوایی و دیگر دوستان همراهشان را که نام بردم برای‌تان توضیح بدهم.

ببینید! یک خلبان از ساعت چهار صبح بیدار می‌شود. با گروه پروازیش پروازش را هماهنگ می‌کند. قرار است این عزیزان، فرماندهان ارشد نیروی هوایی را برای بازدید به چند پایگاه ببرند. مدت پرواز از چهار صبح تا نه شب است. در حالی که طبق قانون جهانی «ایکائو» ساعت کار گروه پروازی فقط هشت ساعت است نه بیشتر.

این آقا می‌رود فرماندهان عالی‌رتبه‌ی نیروی هوایی هم می‌آیند و پرواز انجام می‌گیرد و چند پایگاه را بازرسی می‌کنند. خلبان خسته می‌شود. اعصابش خرد می‌شود. نمی‌تواند بگوید من دیگر نمی‌کشم. باید به پرواز ادامه بدهد. این یک طرف ماجرا است.

طرف دیگر هم حادثه‌ی کوچکی است که بین پرواز پیش می‌آید که به آن اشاره می‌کنم. ظاهراً خیلی هم ساده و کم اهمیت است. اما حادثه آفرین است.

یک طرف دیگر این حادثه هم به متصدی برج مراقبت برمی‌گردد. این فرد به علت گرفتاری و مشکل معیشت و زندگی از ساعت شش صبح تا ساعت شش و هفت غروب در یک آژانس تاکسی تلفنی کار می‌کند. ساعت هفت غروب خسته و بدون تمرکز می‌آید و پُست حساسی را تحویل می‌گیرد که نیازمند سرحال بودن و تمرکز بالا می‌باشد. این فرد قرار است از یک پرواز مراقبت کند. نکته و بخش دردناک اجتماعی این سانحه همین جاست. چرا باید این دو عامل انسانی در اوج سختی چنین کاری بکنند؟ چرا باید این دو نفر آن قدر تأمین نباشند که مجبور به کار شبانه روزی بشوند. من به عنوان کارشناس سوانح هوایی چه طور می‌توانم شرایط اجتماعی را در سانحه‌ی سقوط این جت فالکن حامل اندیشمندترین فرماندهان نیروهای هوایی دخیل ندانم و چه طور آن را طرح نکنم. از طرفی چه طور می‌توانم این را بیان کنم که مسئولین دچار سوء تفاهم نشوند و مسئله را درست بفهمند و احساسات جامعه را جریحه‌دار نکنند و خود این ماجرا باعث ایجاد بحران نشود؟

ببینید! خلبان از ساعت چهار صبح پرواز کرده است. معلوم است خلبانی که از ساعت چهار صبح بیدار شده و بعد پرواز کرده است و به همه جای ایران رفته، چند بار عملیات نشستن و برخاستن انجام داده است، با هوای برف و باران و کولاک رو به رو

شده، الان که ساعت نه شب در اصفهان است و می‌خواهد از اصفهان به تهران برگردد خسته است و امکان خطا دارد. اما تا این‌جا کارشان غیر از اعصاب خرابی و خستگی ظاهراً مشکلی ندارند، اما واقعاً بخشی از مشکل دقیقاً همین جاست. خستگی، کم‌دقتی می‌آورد. قرار است این هواپیما از اصفهان به تهران پرواز کند. همه سوار می‌شوند. خلبان موقعی که می‌خواهد پنجره بغل دست خودش را ببندد باید دستگیره‌ی آن را بگیرد و کاملاً فشار بدهد و به سمت پایین بکشد تا خوب بسته بشود. خلبان روی سر دستگیره می‌زند، دستگیره‌ی آن پایین می‌رود ولی قفل نمی‌شود. ولی خلبان متوجه این اتفاق ساده نیست. دستگاه‌ها را برای فرود در فرودگاه مهرآباد تهران ست و هماهنگ می‌کند. در حالی که هنوز در اصفهان است. از برج مراقبت اجازه‌ی بلند شدن می‌گیرد. حالا فرماندهان بزرگ نیروی هوایی ایران، چندین خلبان دیگر، آجودان دفتر فرماندهی و خدمه‌ی پرواز هم در هواپیما هستند. از فرودگاه اصفهان به سمت تهران حرکت می‌کنند. ارتفاع ترافیک تهران از سطح دریا سه هزار و نه صد و شصت و سه پا است. حالا این عدد را رند می‌کنند و آن را چهار هزار پا می‌گویند. یعنی تهران از سطح دریا چهار هزار پا ارتفاع دارد و بالاتر است. هواپیمایی که می‌خواهد به دور ترافیک تهران وارد بشود باید برای نشستن از پنج هزار پا پایین بیاید و در چهار هزار پا بنشیند. یعنی در هزار پایی این هواپیما دیگر روی زمین است. حالا اصفهان از سطح دریا پنجاه هزار و هفتاد پا ارتفاع دارد. پرواز در آن‌جا در شش هزار و صد پاست. حالا اگر هواپیمایی در اصفهان در این ارتفاع پرواز کند و از برج مراقبت

درخواست کند که برای فرود بیاید برج مراقبت او را راهنمایی می‌کند و به او اجازه آمدن برای فرود را خواهد داد.

این تفاوت‌ها را در نظر داشته باشید. سال هزار و سیصد و هفتاد و سه، روز پانزدهم دی ماه در ساعت نه شب سرد زمستان این آقای خلبانی که از ساعت چهار صبح دارد فرماندهان را از این طرف به آن طرف می‌برد، از باند فرودگاه اصفهان با آن خستگی و آن اشتباه کوچک نبستن کامل پنجره کنار دستش بلند می‌شود. وقتی تا ده یا پانزده هزار پایی ارتفاع می‌گیرد این پنجره باز می‌شود. این خودش به تنهایی اتفاق وحشتناک و خطر سازی نیست. اما با اشتباه‌های دیگر یعنی سلسله‌ای از اشتباهات می‌تواند یک زنجیره‌ی خطرناک برای رسیدن به یک فاجعه را بسازد.

فقط آن لحظه‌ی اول چون هوای داخل هواپیما گرم است و فشار کابین «pressurize» است یک مرتبه از کنترل خارج و «D. pressurize»<sup>۱</sup> می‌شود. یعنی هوای مناسب آن‌جا با هوای رقیق بیرون به هم می‌خورند و یک مه یک مرتبه داخل کابین می‌پیچد. خلبان خیلی عادی این مسئله را به برج مراقبت می‌گوید و در خواست برگشت و نشستن در فرودگاه اصفهان می‌کند. او می‌گوید این اتفاق افتاده ما برمی‌گردیم، می‌نشینیم و بعد از بستن پنجره دوباره بلند می‌شویم.

---

<sup>۱</sup> - pressurize - به تنظیم فشار هوای داخل هواپیما گفته می‌شود.

<sup>۲</sup> - D. depressurize - به هم خوردن ناگهانی کنترل فشار هوتی داخل هواپیما

یک اشتباه در نبستن پنجره‌ی کنار دست خلبان اتفاق افتاده بود که منجر به باز شدن آن گردید. اما یک اشتباه دیگر این‌جا اتفاق می‌افتد و آن اشتباه این است که خلبان یادش رفته ارتفاع سنجش را برای فرود در تهران روی پنج هزار پا بسته است که آن‌جا به راحتی فرود بیاید. من ارتفاع سنج هواپیما را دیدم و عکس آن را هم در بالا نشان داده‌ام.

خلبان یادش رفته که هنوز در اصفهان است. از طرفی چون پنجره باز شده دستپاچه می‌شود و یادش می‌رود که در ترافیک فرودگاه اصفهان شب‌ها گشتن ترافیک به سمت چپ اشتباه و ممنوع است. چون این‌جا یک کوه به عنوان مانع طبیعی وجود دارد و به خاطر این که در شب به علت عدم دید کافی و برخورد با این عارضه‌ی طبیعی، حادثه‌ای پیش نیاید گردش به چپ را ممنوع کرده‌اند و به راست می‌گردند. در این حالت دو باند بیست و شش چپ و راست هم وجود دارد. هواپیما که بلند می‌شود از راست بلند می‌شود و بعد آن را تبدیل به ترافیک چپ می‌کند. آن‌جا ترافیک چپ ممنوع است و مجاز نیست. خلبان می‌گوید: «در left down wind (در امتداد وزش باد از سمت چپ) هستیم. می‌آیم برای پنج هزار پا. کدام باند بنشینیم؟»

این‌جا خطای بعدی توسط متصدی برج مراقبت انجام می‌گیرد. او هم خسته است و توجه کافی و تمرکز کافی ندارد. خسته‌تر و داغان‌تر از خلبان است و تا چند دقیقه قبل از تحویل گرفتن پست برج مراقبت، مسافرکشی می‌کرده است. با این حال

می‌گوید: «right.six.two» (راست، شش، دو. مخفف شده‌ی شماره باند بیست و شش سمت راست.) و دیگر توجه نمی‌کند یا نمی‌شنود که خلبان می‌گوید: «در ترافیک چپ شما هستیم. برای پنج هزار پایی ترافیک شما می‌آیم کدام باند بنشینم؟»

متصدی کنترل پرواز برج مراقبت اگر حواسش جمع بود، باید می‌گفت آقا! چرا در پنج هزار پایی هستید؟ این‌جا ترافیک شش هزار پاست. پنج هزار پا زیر زمین است. متصدی مراقبت پرواز هم حواسش به اوضاع و احوال جاری نیست هر چه نگاه می‌کند می‌بیند هواپیمایی نیست در حالی‌که هواپیما پشت سرش است ولی این بنده خدا فکر می‌کند چون هوا خراب است هواپیما را نمی‌بیند. هواپیما از همان‌جا که می‌چرخد و ارتفاع را کم می‌کند یک متر بال‌چپش به زمین می‌گیرد. بعد هم چرخ‌ها با زمین اصابت می‌کنند و سرانجام هواپیما همان‌جا قبل از رسیدن به باند اصلی به زمین می‌خورد و متلاشی می‌گردد.

در واقع خطای دو انسان باعث وقوع یک فاجعه‌ی جبران‌ناپذیر می‌شود. خلبان با یک سلسله اشتباه‌های کوچک اما حساس شروع می‌کند، متصدی مراقبت پرواز فرودگاه هم دقت و مراقبت نمی‌کند. یک هواپیما با آن همه سرنشین مهم‌عالی‌رتبه‌ی نظامی نیروی هوایی کشور زمین می‌خورد، متلاشی و منفجر می‌شود و همه‌ی سرنشین‌های هواپیما کشته می‌شوند.



حالا بعد از این فاجعه‌ی جبران ناپذیر به خاطر حساسیت پرواز سیل ساختن شایعه‌ها به راه می‌افتد در حالی که هیچ کدام از آن‌ها درست نبودند و واقعیت نداشتند. نه کسی هواپیما را زده بود، نه بمبی در هواپیما منفجر شده بود و نه موشکی به هواپیما خورده بود. در عکس در و پنجره هواپیما به خوبی همه چیز را نشان می‌دهد.

اگر خلبان هواپیما مشکلش را به تیمسار علیرضا یاسینی و هر کدام از خلبان‌های همراهش می‌گفت حتماً کمکش می‌کردند و این فاجعه‌ی هولناک جبران ناپذیر اتفاق نمی‌افتاد.

چند نکته این‌جا است که من هنگام بررسی سائحه متوجه آن‌ها شدم. غیر از این خطاها این نکات قابل توجه بودند. چرا خلبان از آن همه خلبان ماهر کمک نخواسته بود؟ چون اصلاً متوجه اشتباه‌های خودش نشده بود. این خلبان‌ها چه‌طور متوجه این وضعیت نشده بودند؟ چون آن‌ها هم خسته بودند. مشغول بررسی کارهای خودشان بودند و مشغول گفتگو پیرامون کار خودشان با کمربندهای بسته به روی صندلی-هایشان سوخته بودند. حتی تیمسار اردستانی و تیمسار ستاری هم در همین حالت بودند. من وقتی اجساد را بررسی می‌کردم به یک نکته برخورددم. تنها کسی که نگران شده بود و کمر بند صندلیش را باز کرده بود و آمده بود ببیند چه خبر است تیمسار خلبان علیرضا یاسینی بود. من دیدم پیکر سوخته‌ی تیمسار خلبان علیرضا یاسینی با دو متر قد از شیشه‌ی جلوی هواپیما به بیرون پرتاب شده بود و آن‌جا سوخته بود.

این وضعیت را می‌توانستم تصور کنم. تیمسار خلبان علیرضا یاسینی روی سر خلبان آمده بود، و دستش را این طرف و آن طرف در گرفته بود که ببیند چه شده است؟ چرا برگشته‌اند؟ خلبان هم در همان دلهره و وحشت که الان توسط عالی‌ترین فرماندهان نیروی هوایی سوال و جواب خواهد شد و حالا می‌گویند چرا این‌طور حواست پرت بوده که این پنجره را نبسته‌ای، برگشته‌ای و وقت ما را گرفته‌ای، دلهره و وحشت داشته و درست عمل نکرده است. مجموعه‌ی این عوامل منجر به این حادثه شده بود. من وقتی جلوی چشمم پیکر سوخته‌ی یکی از اسطوره‌های بزرگ پرواز با هواپیمای جنگنده اف-۴ را با دو متر قد روی زمین می‌دیدم، از درون آتش می‌گرفتم. با دیدن این صحنه و یادآوری بیش از هزار بار یاد این جمله‌ی استادان آمریکایی می‌افتادم که می‌گفتند: «you have chain of events» یعنی شما زنجیره‌ای از حوادث را دارید.»

آن‌ها می‌گفتند: «این‌طور نیست که سانحه یک عامل داشته باشد. مثلاً یک نفر به عنوان مثال خسته با همسرش دعواش می‌شود، می‌آید غذای بدی هم می‌خورد، دیر می‌رسد، به محض رسیدن فرمانده داد و بیداد می‌کند، حالا می‌خواهد مشغول کار هم بشود، احتمالاً کمی نوشیدنی الکلی هم خورده و از حالت طبیعی هم خارج است. طبیعی است این زنجیره‌ی حوادث کوچک به هم وصل می‌شوند و یک حادثه‌ی بزرگ را شکل می‌دهند. حالا پرواز که می‌کنید یک دفعه موتور می‌رود یا یک emergency پیش می‌آید و این آخرین حلقه‌ی زنجیر هم بسته می‌شود. حالا

شما باید این حلقه‌های حوادث را به هم وصل کنید تا به علت اصلی این حادثه‌ی بزرگ پی ببرید.»

حالا من این‌جا دقیقاً این زنجیره‌ی حوادث را می‌دیدم. زود بیدار شدن برای پرواز، خستگی از پروازهای متعدد طولانی، از چهار تا نه شب، هوای بد، پنجره‌ی بازمانده، فراموش کردن تغییر ارتفاع سنج، گیج شدن، دلهره به خاطر داشتن این همه مسافر عالی‌رتبه و سرانجام اشتباه‌های گردش و عدم دقت در برج مراقبت پرواز.

من وقتی پیکر خلبان علیرضا یاسینی را در این حالت دیدم، فهمیدم که ایشان نگران شده آمده ببیند چه خبر است. مکالمات خلبان و کنترل پرواز برج مراقبت را نشنیده بود و گرنه حتماً می‌گفت ارتفاع پنج هزار پایی برای فرود در تهران است و مانع شکل گرفتن این سانحه می‌شد. اما همیشه سانحه همین طوری شکل می‌گیرد.

این باید فتح بابی باشد تا ما به این مفهوم پی ببریم که: «جهان عرصه‌ی عبرت آموزی است/ شکست اولین گام پیروزی است.»

اگر ما بیاییم و این سانحه و سوانح دیگر را واقع‌بینانه بررسی و تحلیل کنیم، حداقل سود آن این است که این حوادث و سوانح یا کم تکرار می‌شوند یا اصلاً تکرار نمی‌شوند. این درس بزرگی برای صنعت هوانوردی ما و صنعت هوانوردی جهان خواهد بود.

می‌خواهم به یک سانحه‌ی هوایی دیگر بپردازم که برای دو خلبان ترابری ما اتفاق افتاد. وقتی به عمق مصیبت فکر می‌کنید واقعاً کم‌رتان تا مرز شکستن درد می‌گیرد. ما دو خلبان هواپیمای ترابری داشتیم که بچه‌های‌شان در تهران دانشجو شده بودند و درس می‌خواندند. خودشان هم در شیراز خدمت و زندگی می‌کردند.

برای این بچه‌ها مسکنی در تهران تهیه و کرایه می‌کنند و می‌خواهند برای‌شان یک ماشین کهنه هم بخرند که برای رفت و آمد مشکل خاصی نداشته باشند. بعد از کلی دردسر یک پیکان قراضه برای آن‌ها خریده بودند که بچه‌ها تصادف می‌کنند و خسارتی به این دو نفر وارد می‌شود. این دو خلبان هم که دست‌شان خالی است، می‌خواهند این خودرو را برای بچه‌های‌شان تعمیر بکنند. با هم فکر می‌کند که پولی دستی از کسی بگیرند تا کار بچه‌ها راه بیفتد. بعد وقتی برای حمل بار به سفر خارجی بروند موقع برگشتن با خودشان یکی، دوتا تلویزیون بیاورند بفروشند و آن پول دستی و قرض را پس بدهند. همین کار را هم انجام می‌دهند.

این خلبان‌ها وقتی برای مأموریتی از کشور خارج می‌شوند هنگام برگشتن با خودشان دو دستگاه تلویزیون می‌آورند. موقعی که برمی‌گردند رئیس کل گمرک منطقه هم همراه‌شان است. به ایشان مسئله را می‌گویند و از ایشان می‌خواهند که به بچه‌های گمرک دستور بدهند آن‌ها را باز نکنند و از آن‌ها مالیات نگیرند تا با فروش‌شان مشکل‌شان را حل کنند.

به محض این که می‌نشینند نماینده گمرک بالا می‌آید و این تلویزیون‌ها را می‌بیند. رئیس گمرک می‌گوید: «این تلویزیون‌ها متعلق به خلبان‌هاست. می‌خواهند دست نخورده باقی بمانند. مشکلی ندارد به آن‌ها دست نزنید و ترخیص کنید.»

بازرس گمرک هم می‌گوید: «چشم.» و پیاده می‌شود.

هوپیما مسافران شخصی را پیاده می‌کند و رئیس گمرک هم پیاده می‌شود. حالا خلبان بایستی از قسمت غیر نظامی، هوپیما را به سمت دیگر فرودگاه که متعلق به ارتش است بیاورد. هوپیما کارکنان نیروی هوایی و مسافران دیگر را سوار می‌کند که به تهران یا شیراز بیاورند. یکی از مسئولین گروه ضربت آن پایگاه هوایی هم که یک استوار است سوار می‌شود و با خلبان چهره به چهره می‌شوند. خلبان از او درجه‌اش ارشدتر است و انتظار احترام نظامی دارد. این سرکار استوار که داخل هوپیما شده، الان از نظر قوانین نظامی تحت امر خلبان است حتی اگر درجه‌اش هم بالاتر باشد. این استوار نه تنها احترام نمی‌گذارد بلکه می‌گوید: «این جعبه‌ها و بسته‌ها چه هستند و مال چه کسانی هستند؟ داخل‌شان چیست؟»

خلبان می‌گوید تو چرا احترام نمی‌گذاری؟ مگر درجه‌ی تو استوار نیست؟ مگر نمی‌بینی من از تو ارشد تر هستم؟»

به این ترتیب جر و بحث بالا می‌گیرد. خلبان می‌گوید: «هرچه هست یکی متعلق به من است و یکی هم متعلق به کمک خلبان که همراه من است.»

این سرگروهیان هم عصبانی می‌شود و لج می‌کند و می‌گوید: «این‌ها باید باز بشوند.»  
خلبان می‌گوید: «عزیز جان! این‌ها را پیش از تو رئیس گمرک بازرسی و OK کرده  
است. مشکلی ندارند.»

اما سرکار استوار دوباره با لجبازی می‌گوید: «اما به نظر من مشکل دارد و مشکوک  
است. امکان دارد دستگاه جاسوسی داخل آن‌ها باشد. باید باز بشوند.»

خلبان می‌گوید: «من می‌خواهم آن‌ها را بفروشم اگر بسته بندی شده صد هزار تومان  
بخرند آن را باز کنی هفتاد هزار تومان هم نمی‌خرند.»

کلی کلنجر می‌رود و پرواز را معطل می‌کنند. شاید این سرکار استوار را قانع کنند.  
سرکار استوار نه تنها قانع نمی‌شود که جعبه‌ی تلویزیون‌ها را باز نکند بلکه می‌گوید:  
«خود تلویزیون‌ها هم باید باز بشوند. شاید دستگاه استراق سمع یا دوربین یا هر  
وسیله‌ی جاسوسی دیگری در آن کار گذاشته باشند. باید باز بشوند و کارشناس‌ها آن  
را ببینند.»

آخر کار خلبان‌ها مجبور می‌شوند تلویزیون‌ها را پیاده کنند و می‌گویند: «هر بازرسی  
و کارشناسی که می‌خواهید انجام بدهید. به جهنم ما که ضرر کرده‌ایم. این هم روی  
آن ضرر.» با این حال برمی‌گردند و متعاقب آن چندین روز تماس تلفنی و یک بار هم  
به صورت پروازی در محل حاضر می‌شوند ولی باز جواب منفی می‌گیرند.

من که داشتم بازرسی می‌کردم دیدم این دو خلبان ترابری به مسئول عملیات گفته-  
اند: « اگر پرواز فلان جا بود ما را در آن پرواز بگذار تا برویم و آن تلویزیون‌های مان را  
بیاوریم. بلکه هر چند زیر قیمت واقعی‌شان آن‌ها را بفروشیم و مشکل مان را حل  
کنیم.»

خلاصه این کار انجام می‌شود و این‌ها در آن پرواز قرار می‌گیرند. می‌روند از آن جا بار  
و وسایل خودشان را درب و داغان تحویل می‌گیرند. با اعصاب خراب پرواز می‌کنند.

لازم است این را بگویم که در پایگاه مشهد هم پلیس و دژبان وجود دارد و هم دارای  
حفاظت می‌باشد. چرا باید یک شخص از یک بخش بدون سازمان، خارج از وظیفه  
چنین سختگیرانه آن هم فقط به خاطر لج و لجبازی برخورد کند که فاجعه به بار  
بیاورد.

این هواپیما قرار است به دزفول بیاید و تعدادی از رزمندگان نیروی زمینی را که  
خسته از جبهه برگشته‌اند، سوار و به شهر مقصدشان ببرند. وقتی می‌خواهند پرواز  
بکنند به آن‌ها می‌گویند: « در طول مسیر هوا خراب است.» این‌ها اصرار دارند از آن  
مسیر بروند. می‌گویند اگر هوا خراب بود فلان جا و فلان جا می‌نشینیم. خلاصه بلند  
می‌شوند و از شانس بدشان یک موتورشان اشکال پیدا می‌کند. این‌که می‌گویند  
سانحه چند زنجیره دارد، این جا دارد اتفاق می‌افتد.

استرس، اضطراب، فشار روانی، تنگی معیشت، برخورد نامناسب و نقص موتور دست به دست هم می‌دهند. با این وجود خلبانان به پرواز ادامه می‌دهند.

در مشهد مراقبت پرواز به آن‌ها می‌گوید: «تا چهارده مایلی ارتفاعت را کم نکن!» منظورش این است که ارتفاعت را کم نکن تا بتوانی این ارتفاعات پیش رویت را بگذرانی و از آن‌ها عبور کنی.

برج مراقبت به خلبان می‌گوید: «بعد از آن می‌توانی ارتفاعت را کم کنی و پایین بیایی.»

اما خلبان چون یک موتور را از دست داده است و استرس و اضطراب هم دارد، قبل از رسیدن به کوه بینالود ارتفاع را کم می‌کند و پایین‌تر می‌آید. اصلاً متوجه نیست که کوه و ارتفاعات بینالود جلوی او هستند. به همین خاطر مستقیم و صاف به کوه بینالود می‌خورد. کوه بینالود سیزده هزار پا ارتفاع دارد و به شکل وحشتناکی بلند و غیر قابل دسترس است. این‌جا زنجیره‌ی حوادث کامل می‌شود و یک فاجعه‌ی بزرگ اتفاق می‌افتد. هواپیما با تمام سرنشین‌هایش سقوط می‌کند.

حالا ما می‌خواستیم به ارتفاعات بینالود برویم و وضعیت سانحه را بررسی کنیم. برف آن ارتفاعات را سراسر پوشانده بود. بالگرد شنوک ما را بالا برد. آن‌جا یک دره به نام «شیر باد» وجود دارد. بادی که آن‌جا همیشه در حال وزیدن است چنان شدید می‌وزید که زیر بالگرد شنوک کشید و نزدیک بود بالگرد شنوک را سرنگون کند. من



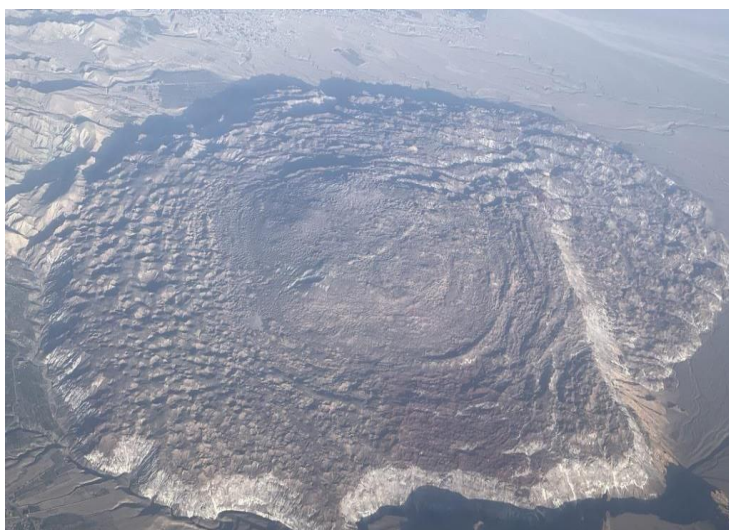
به خلبان گفتم؛ اگر نمی‌توانی بالگرد را کنترل کنی، ریسک و خطر نکن. برگردد و فرود بیا. ما را هم به کشتن نده. به این ترتیب ما برگشتیم و فرود آمدیم. سرانجام چند قاطر آوردند و با آن‌ها بار و بندیل‌مان را بردیم و راه افتادیم. در پناهگاه کوهنوردان یک اتاقک بی‌در و پیکر بود که ما آن‌جا مستقر شدیم. در آن یخبندان آتش روشن کردیم و با مصیبت در کیسه خواب تا صبح خوابیدیم. بیهوشی و خواب مرگ بر ما چیره شده بود. این عکس‌های آن سانحه است.



صبح وقتی مشغول بررسی شدیم دیدم برخورد یک انسان بی فرهنگ به یک مصیبت بزرگ تبدیل شده است. من این جا نه از محل، نه از خلبان و نه از سرکار استوار اسمی نیاوردم که فقط به حادثه و زنجیره‌ی حوادث بپردازم. اما آرشیو این سوانح را با تمام جزئیاتش دارم و مایلیم روزی تمام این‌ها را در یک کتاب مفصل جداگانه چاپ کنم. تا مقامات و مسئولان بدانند باید به چه چیزهایی فکر کنند تا جان افراد به خطر نیفتد و صنعت هوانوردی ایران بد نام نشود. چرا باید اجازه بدهند چنین اتفاقی بیفتد. این یکی از هزار مطالب درباره‌ی سوانح هوایی بود.

اما درباره‌ی کشف شهاب سنگ باید بگویم من هم کارشناس سوانح هوایی، هم سوانح زمینی و هم خلبان جنگنده بمب افکن بوده‌ام. می‌دانم اگر شی خاصی از آسمان به زمین برخورد چه‌گونه در خاک فرو می‌رود و خاک و سنگ را به اطراف می‌پاشد تا جای فرو رفتن خودش را ایجاد کند. یک روز هنگام گشت زنی هوایی با هواپیمای فانتوم از بالا یک برآمدگی و ارتفاع را دیدم. فوراً دانستم این ارتفاعات طبیعی نیست. مطمئن بودم این یک شهاب سنگ است که از جو رد شده و به زمین خورده است. یک برآمدگی و کوهی دو برابر زمین چمن استادیوم آزادی بود. با آن شتاب و وزنی که داشت هنگام برخورد با زمین و آن نقطه، زمین را شکافته، خاک‌ها را بیرون ریخته، خودش هم آن جا فرو رفته، گیر افتاده بود. با هواپیمای شکاری اف-۴ چند تا از آن عکس گرفتم. حالا یک روز برای بررسی یک سانحه‌ی دیگر درست از همان محل فرود شهاب سنگ عبور می‌کردم. هواپیمای ما یک هواپیمای سبک ترابری

کوچک و یک موتوره بود. خلبان این هواپیما هم دوست من بود. به او گفتم، دور این ارتفاع دور بزن تا من چند عکس و فیلم از این ارتفاع و سنگ بگیرم. او هم لطف کرد و آرام چند بار آن را دور زد و من هم چند عکس و فیلم کامل از آن گرفتم و بعد آمدم آن را بررسی کردم. دیدم حدس من کاملاً درست بوده است. این یک شهاب سنگ بسیار بزرگ و ارزشمند است که تا الان کشف و ثبت نشده است. عکس این شهاب سنگ را حتماً به شما می‌دهم که در کتاب بیاید.



من یک روز که تلویزیون‌های خارجی را نگاه می‌کردم دیدم برنامه‌ای درباره‌ی شهاب سنگ‌ها و چگونگی شکل‌گیری و ورودشان به زمین نشان می‌دهد. این‌ها با دستگاه‌های گوناگون پیشرفته کوه‌ها و دشت‌ها را می‌گشتند که یک شهاب سنگ کوچک را پیدا و ثبت کنند تا بتوانند ذره‌ای از آن را مطالعه کنند. من یک کوه عظیم از شهاب سنگ را یافته بودم و نزدیک به بیست، بیست و پنج سال با مراکز مختلف صحبت

کردم اما بی‌فایده بود. هیچ کس تا این لحظه، چه صاحب‌نظر، چه غیر صاحب‌نظر، چه سیاح، چه زمین‌شناس و چه ستاره‌شناس نیامده به من بگوید آقا این سنگ کجاست. برای اثبات این ادعا چه مستندی در دست دارید؟ این سنگ را اصلاً به ما نشان بده. الان هم شما باعث شدید این مطلب را بگویم تا ثبت بشود بلکه برای مطالعه به کار زمین‌شناسان، کیهان‌شناسان ایران و جهان بیاید. این یک افتخار و یک شانس برای ایران و جهان است. می‌خواهم حداقل اگر نه به نام کاشف آن خلبان کیومرث حیدریان ولی به نام ایران ثبت، ضبط و نگهداری بشود و به یک جاذبه‌ی توریستی جهانی برای این منطقه بدل گردد.

- کاپیتان! من خودم در جلساتی که از شما تقدیر به عمل می‌آید، حضور داشته‌ام. در یک جلسه قرار شد در شهر کرمانشاه که زادگاه شماست و مفتخر به داشتن فرزندی چون شماست و به شما لقب عقاب زاگرس را به همین خاطر داده‌اند، برزنی، کویی، کوچه‌ای، خیابانی، میدانی یا پارکی نامگذاری بشود. تا الان این کار انجام نشده است. ممکن است خاطرات‌تان را از این مراسم و مراسم این گونه تعریف کنید؟

- بله. چون شما لطف کردید و پرسیدید مکلف به پاسخ گویی هستم وگرنه واقعاً خودم اصلاً نه نیازی به طرح و ذکر این مطالب دارم و نه اصلاً راضی هستم. ولی باید عرض کنم در یکی از آن مراسم که از من و آقای «علیرضا دبیر» کشتی‌گیر المپیک

دعوت شد توسط شورای شهر کرمانشاه در حضور شهردار وقت، آقای دکتر «منوچهر فخری» قرار شد خیابانی در کرمانشاه به نام من نامگذاری بکنند که تا الان خبری نشده است. حالا که شما این مطلب را طرح کردید اجازه بدهید خاطره و اصل ماجرا را برای تان تعریف کنم.

در بسیاری از شهرها از من تجلیل به عمل آمده است و به خاطر انجام وظیفه و از آن مهم‌تر به واسطه‌ی قدردانی مردم، هدایای خاصی هم دریافت کرده‌ام و همیشه به یادم انداخته‌اند که نظامی‌ها فرزندان ملت هستند نه پسران دولت. این داشتن آبرو نزد مردم از هر چیزی برایم ارزنده‌تر است. اما هم چنان که گفتم مثلاً در شمال و در همین برج میلاد تهران، در کرمانشاه و جاهای دیگر مراسم فراوانی به پاس انجام وظایف سربازیم برای من تدارک دیده‌اند. چند مورد از آن‌ها را خود شما بودید و در یکی از این جلسات شما لطف کردید و از طرف بچه‌های هوانیروز، کتاب «سیمرغ زاگرس» خاطرات خلبان همشهریان جناب صفر پایخان را که آن زمان تازه چاپ شده بود به بنده هدیه کردید و مرا مرهون لطف آن عزیز و دیگر عزیزان بزرگوار و همکاران‌شان قرار دادید. اما آن مراسمی که شما ذکر کردید و در آن تشریف داشتید ماجرا از این قرار بود که مرا دعوت کرده بودند و علیرضا دبیر قهرمان المپیک کشور و نماینده‌ی شورای شهر تهران هم آمده بود.

من ابتدا از این موضوع اطلاع نداشتم. در حضور تمام اعضای شورای شهر و شهردار وقت، وقتی رفتیم و با این صحنه رو به رو شدم فکر کردم حالا جایی که مهد کشتی است و این‌گونه کشتی‌گیری هم آمده است، کسی به یک خلبان بازنشسته‌ی جنگنده توجه نمی‌کند. اما وقتی مجری گفت: «الان فیلم قهرمان آسمان کرمانشاه، عقاب زاگرس که این خدمات را داشته است و الان هم بین شما عزیزان نشسته‌اند، پخش می‌کنیم و از ایشان برای بیان خاطره‌ی واقعی این کلیپ دعوت می‌کنیم به جایگاه تشریف بیاورند.» به محض پخش کلیپ که آن را از پایگاه شهید نوژه و یا آرشیو صدا و سیما گرفته بودند و دقیقاً صحنه‌های درگیری با هواپیمای عراقی و ساقط کردن آن بود، پخش شد، ماجرا از این رو به آن رو شد و سالن را یک مرتبه هلهله، صدای دست زدن، تکبیر و تشویق برداشت. هرکس هرطور می‌توانست تشویق می‌کرد. جمعیت در آن سالنی که شما تشریف داشتید و دیدید بیش از ده دقیقه ایستاده دست زدند. این ماجرا در سالن «انتظار» استان کرمانشاه اتفاق افتاد. بعد هم در سالن «وحدت» دانشکده‌ی هنر استان کرمانشاه که باز شما تشریف داشتید تکرار شد.

همان روز در حضور شهردار کرمانشاه آقای دکتر منوچهر فخری مصوب شد که خیابانی را به اسم من در کرمانشاه نام‌گذاری کنند. متأسفانه یک ماه، یک‌سال و چندین سال هم گذشته اما خبری از این ماجرا نشده است. اتفاقاً وقتی اقوام همه می‌پرسند چه شد؟ چرا جایی به اسم تو نام‌گذاری نشد؟ من پاسخی ندارم که بدهم.

اما عاقبت زمزمه‌هایی شنیدم که گفته‌اند: «جایی را به نام رزمندگانی که زنده هستند ثبت نمی‌کنیم. باید حتماً شهید شده باشد.»

ولی زمان زیادی نگذشت که مسئولین و مردم با صفا و قدر شناس شهرستان صحنه در یک مراسم با شکوه در حضور تمام قضات استان پارک کوهستان صحنه را به نام من تابلو زدند. من از آن هموطنان عزیزم بسیار سپاسگزارم. البته متعاقب آن چند سال بعد هم ورودی شهر دینور و میدان میان راهان را به نام من تابلو زدند. از محبت و لطف آن بزرگواران هم کمال تشکر را دارم.



- واقعاً همین‌طور است؟ یعنی باید حتماً کسی شهید بشود تا از او تجلیل بشود یا مکانی به نام او نام گذاری بشود؟

- خیر. اصلاً این‌طور نیست و کاملاً سلیقه‌ای است. به دید مسئولین آن مکان بستگی دارد. مثلاً خلبان عباس دوران و خلبان علی بختیاری و خلبان رضا سعیدی در

استان‌ها و شهرهای خودشان هنگام زنده بودن‌شان خیابان‌ها به نام‌شان نامگذاری شد و اتفاقاً بسیار عمل ارزشمند و روحیه بخشی برای همه بود.

اما برای من ماجرا برعکس شد. نه تنها این کار را نکردند بلکه یک جَو مسموم هم راه انداختند. آمدند و گفتند می‌ترسیم جایی را به نام ایشان نامگذاری نکنیم و فردا روز ایشان بیاید از آن استفاده تبلیغاتی بکند. مثلاً بخواهد نماینده‌ی مجلس بشود و بگوید ببینید! من حتی خیابان به نامم نامگذاری شده است. با این حرف‌ها ضربه‌ی روحی بدی به من زدند و این‌گونه مرا ترور شخصیتی کردند. من که انگیزه‌ی رفتن و کاندید شدن برای نمایندگی مجلس را نداشتم ولی اگر هم داشتم آن هم از بین رفت. نمی‌دانم چرا ما خودزنی می‌کنیم. مثلاً با شایعه ساختن پیرامون نام و خدمت من چه کسی قرار است سود ببرد؟! مرا یاد بیتی از جناب حافظ می‌انداختند که می‌فرماید: «ای مگس عرصه سیمرغ نه جولانگه توست / عرض خود می‌بری و زحمت ما می‌داری.»

اما در این میان مردم و شورای شهر صحنه کاری کردند کارستان. مسئولین و شورای شهر و حاج «بخشعلی کرمی» و جناب «حیدری زاد» که آن زمان مسئول دادگستری هم بودند، همراه بخشدار و فرماندار آمدند و آن پارک کوهستان نیمه ساخته شده-شان را به نام من نامگذاری کردند. یک تابلوی بزرگ از یکی از عکس‌های من با لباس پرواز کنار هواپیمایی اف-۴ در ابعاد بسیار بزرگ آن‌جا نصب کردند. من می‌خواهم



همین جا از مردم شریف صحنه و مسئولین محترمی که نامشان برده شد یا آنان که نامشان نیامد و در این تقدیر زحمت کشیدند تشکر کنم. از استاندار؛ شهردار؛ فرماندار و شورای شهر خودم که بارها جانم را بنا بر وظیفه خودم برای دفاع از آنها به خطر انداختم بهتر قدرشناسی کردند. گرچه گاهی دل آدمی از این نادیده گرفتن‌های تعمدی واقعاً گرفته می‌شود و می‌شکند، ولی باز به خودم می‌گویم، «در این بازار اگر سودی‌ست با درویش خرسند است/ خدایا! منعمم گردان به درویشی و خرسندی.» خودم به خودم نهیب می‌زنم و می‌گویم کیومرث! تو سربازی. برای ایران، بیستون، پراو، طاق‌بستان و همه جای ایران از خلیج فارس تا خرمشهر و جزیره‌ی مینو در آسمان و آب و خاک ایران جنگیده‌ای. همین افتخار برایت کافی‌ست و خدا را شکر می‌گویم.

- تیمسار! در بحث سوانح هوایی همیشه به عبارت یافتن جعبه‌ی سیاه برمی‌خوریم. این جعبه کارش چیست؟ چرا به آن جعبه‌ی سیاه می‌گویند. همه‌ی هواپیماها آن را دارند، آیا شما این جعبه و محتویات آن را می‌توانستید بازخوانی کنید؟ از این مورد خاطره‌ای دارید؟

- بله در هواپیماهای بزرگ و مهم دو دستگاه به نام‌های F.D.R و C.V.R وجود دارد که دستگاه (F.D.R فلایت دیتا ریکورد) نشان دهنده‌های هواپیما و اطلاعات پرواز مثل ارتفاع، زاویه‌ی فرود، اوج یا گردش و دور موتور را ثبت می‌کند.

دستگاه دیگر یعنی (C.V.R سی.وی.آر کاکپیت وی.سی ریکورد) ثبت مکالمات پرواز را انجام می‌دهد. تمام مکالمات خلبان با برج، رادار و هر جا که خلبان تماس بگیرد در آن ضبط می‌شود. در تمام سوانح هوایی یافتن این جعبه‌های هوایی و این اطلاعات بخش مهمی است و به تبع من هم از آن‌ها استفاده می‌کردم.

- تیمسار! بخشی که دوست دارم درباره‌ی آن پرسشی بپرسم صفحه‌ی شما در فضای مجازی و مشخصاً اینستاگرام است. من می‌بینم که نوشته‌های گوناگونی از سراسر ایران برای شما گذاشته می‌شود. پیش آمده که بخواهید از اطلاعات این صفحه یک بخشی یا کتابی در بیاورید که همه بتوانند به عمق کلام و رشادت شما پی ببرند چرا که فرمودید نیروهای مسلح فرزندان ملت هستند نه پسران دولت و با این کار خود شما حساب مردم قدرشناس را از برخی مسئولین ناآگاه جدا کنید؟

- بله. بسیار خوب اشاره کردید. این کار را تا حدی انجام داده‌ام و آن کامنت‌ها را جمع کرده‌ام و شاید به قول شما در یک فرصت آن‌ها را آماده‌ی چاپ کنم. فعلاً طرفداران من در اینستاگرام در مدتی کوتاه به هجده هزار نفر رسیده‌اند و مطالب و نظرات دیگران در صفحه‌ام قابل دیدن است. باور کنید خودم هم از این همه لطف مردم به وجد می‌آیم. واقعاً مردم بی‌نهایت لطف دارند. واقعاً زبان من برای سپاس‌گویی رسا نیست. خدای‌شان به دو دست دعا نگه دارد.

- من می‌خواهم پرسشی را مطرح کنم که فوق العاده شخصی است. می‌توانید به آن پاسخ ندهید. اما به نظر من این بخش مثل بخش تاریک ماه است. همه دوست دارند از چرایی و کم و کیف آن مطلع بشوند و از طرفی هم اگر مطرح نشود سهم دو نفر از نزدیک‌ترین کسان شما برای همیشه از بین می‌رود و ناگفته می‌ماند. من با تمام احترامی که برای شما قائلم و از سر ادب می‌پرسم. حتی اگر پاسخ ندهید هیچ ایرادی ندارد. شما اشاره کردید که دو ازدواج داشته‌اید. اندکی درباره‌ی ازدواج اول‌تان توضیح دادید اما در مورد ازدواج دوم‌تان با خانم «ناهید رضایی» که الان با ایشان زندگی می‌کنید و از ایشان دختری نازنین به نام «شایسته» دارید صحبت خاصی نکردید. ممکن است درباره‌ی این بحث به صلاح‌دید خودتان توضیح بدهید؟ آیا اجازه می‌فرمائید ما با همسران و فرزندان‌تان صحبت کنیم و خاطرات ایشان را هم ثبت و ضبط کنیم؟

- بله. شاعری به نام وحشی بافقی می‌گوید:

«دوستان شرح پریشانی من گوش کنید/ داستان غم پنهانی من گوش کنید.

قصه‌ی بی‌سر و سامانی من گوش کنید/ گفتگوی من و حیرانی من گوش کنید.

شرح این آتش جانسوز نگفتن تا کی/ سوختم سوختم این راز نهفتن تا کی.»

این ابیات جناب وحشی بافقی کاملاً شرح حال من است. این رشته سر دراز دارد. شاید بهتر باشد این را بگذاریم در فرصت مناسبی و درباره‌ی آن مفصل گفتگو کنیم که خودش کتابی مجزاست. در همین حد بگوییم و قبل از این هم سربسته اشاره کرده‌ام و دیگر تکرار مکررات نمی‌کنم. بین من و همسرم بعد از ظهور و بروز اختلافات فرهنگی و اجتماعی که من همه را تاب آوردم، کارمان به یک عدم تمکین و طلاق عاطفی کشید.

در مورد مهری خانم همسرم باید عادلانه صحبت کنم. او زنی پاک، نجیب، وفادار و مادری بسیار مهربان و دلسوز برای فرزندانم است. همان‌طور که گفتم بسیار عاشقانه مرا دوست داشت که شرح از زیر قرآن رد کردیم در روزهای پرواز را برای‌تان قبل‌تر بیان کرده‌ام. اما این خانم تحت فشار و آسیب‌های زندگی، جنگ، پروازهای مکرر من و دیدن کشته شدن همکارانم و دیدن وضعیت همسران آن‌ها به شدت از لحاظ روح و روان آسیب دیده بود. این مسائل و موارد خصوصی دیگر که از قدرت مدیریت ما خارج شده بود کار را به جایی رساند که قابل بیان نیست.

رابطه‌ی همسری با رابطه‌ی مادر و فرزند یا پدر و فرزند تفاوت زیادی دارند. همان‌طور که بیان کردم همسرم مهری خانم برای فرزندان مادری بسیار مهربان، دلسوز، و دوراندیش بود و کاش در بحث مدیریت اضطراب، استرس و حساسیت‌های زنانه زندگی هم می‌توانست آن‌گونه مدیریت کند. اما همیشه سرنوشت چنان پیش

نمی‌رود که ما می‌خواهیم. بارها و بارها انسان را سر دو راهی تفریق و انتخاب قرار می‌گیرد. گاهی هم انتخابی را که خودش صلاح می‌داند رقم می‌زند. گاهی باید اجازه داد روزگار تقدیر را رقم بزند. چنان که من می‌خواستم کاری کنم که برای خلبانی هواپیمای اف-۴ به اصطلاح با سفارش و با اتکا به توانایی‌هایم انتخاب بشوم. آن مسئول ما در آمریکا گفت: «خودت سرنوشتت را رقم زن. بگذار تقدیر سرنوشت تو را رقم بزند.»

این بار هم تقدیر و سرنوشت زندگی مشترک من و مهری خانم را رقم زد شاید این برای همه ما بهتر بود.

این مسائل روح من و فرزندانم را فرسوده کرده بود. اما به خاطر این که مسئله را جمع کنم و به یک صلح و آشتی برسیم، من علیرغم آن غرور کاری، فرهنگی و نژادی که داشتم، هفده، هجده سال انواع مشکلات را پذیرفتم و تحمل کردم. صدمات روحی متفاوتی از طرف همسر اول مهری خانم به من وارد شد. همه را تاب آوردم. این جریان را داشته باشید. اما همسر فعلی من خانم دکتر ناهید رضایی آن زمان که من آن تشکیلات کشت و صنعت را داشتم چون خانوادگی آشنای ما و انسان‌های قابل اطمینان و محترمی بودند با ما در آن‌جا زندگی می‌کردند که رشته‌ی امور از دست کارگران در نیاید. ناهید خانم آن زمان دانش آموز بود و من به کارهای درسی او رسیدگی می‌کردم. باهوش بود. واقعاً دلم می‌خواست به جایی برسد. اتفاقاً کنکور داد

و برای لیسانس مترجمی زبان دانشگاه آزاد مشهد پذیرفته شد. او را برای ثبت نام به دانشگاه بردم. به عدالت خداوند سوگند همان جا گفتم؛ ناهید! تو چهار پنج سال این- جا درس می‌خوانی، فرصت خوبی هست هم کلاسی‌های خودت یا افراد دیگر را زیر نظر بگیری. همین جا اگر فرصتی پیش آمد یک همسر مناسب انتخاب کن. اصلاً نگران جهیزیه و هزینه‌هایش نباش. من همه را قبول می‌کنم تا تو خوشبخت زندگی کنی. این جا باید چشم و گوشت را باز کنی. فرصت انتخاب خوب را از دست ندهی. اما ناهید با شرمی خاص به مهربانی گفت: «من انتخاب خودم را کرده‌ام.»

من شوکه شدم. اصلاً انگار برق مرا گرفت. به ناهید گفتم: چه کسی را انتخاب کرده- ای؟! اصلاً تو مگر جایی رفته‌ای که کسی را انتخاب کنی!؟

ناهید گفت: «من شما را انتخاب کرده‌ام. این انتخاب را هم آگاهانه انجام داده‌ام و تا آخر عمرم از آن بر نمی‌گردم.»

من باز تلاش کردم او را منصرف کنم. اما بی فایده بود. این دختر تصمیم خودش را گرفته بود. باز من این را نپذیرفتم و آمدم به پدر و مادرش گفتم که دختر شما به من علاقه دارد. من هم از او بهتر پیدا نمی‌کنم. اما اختلاف سنی زیادی داریم و او جوان است. اگر شش ماه، یک سال یا چند سال بعد کسی سر راهش قرار بگیرد آبروی من می‌رود. اگر ناهید درسش را تمام کرد و کسی را انتخاب نکرد و روی قول خودش ماند و پای حرفش ایستاد، آن وقت من با او ازدواج می‌کنم. ناهید انصافاً پای حرفش

ایستاد و با تمام مخالفت‌های خانواده‌اش که تا پای مرگ او را تهدید کرده بودند، جنگید. تمام مشکلات و صدمات را تحمل کرد و گفت: «حتی اگر مرا بکشید من با این مرد ازدواج خواهم کرد.»

من هم با علم به این که از نظر آبرو، سن و جایگاه می‌دانستم نباید تن به این ازدواج بدهم، ولی وقتی دیدم این دختر تا این حد مردانه پای دلدادگی و عشقش به من ایستاده است، من هم او را پذیرفتم. تصمیم سرنوشت را پذیرفتم و گفتم خداوند او را با این همه مانع سر راه من قرار داده است و من هم نمی‌خواهم کاری خلاف عقل و عرف و شرع انجام بدهم، با پا درمیانی خواهرها و اقوام و البته با کلی دردسر این مسئله را سامان دادم که تمام جزئیاتش را باید خود ناهید بگوید یا بماند برای بعدها که گفته‌اند: «خوشر آن باشد که سر دلبران / گفته آید در حدیث دیگران.»

الان هم خدا را شکر می‌کنم که خود خدا این فرشته را سر راه من قرار داد و یک دختر هم مثل خودش تربیت کرده که عصای پیری من خواهد بود.

ناهید از نظر ادب و احترام حرف ندارد. شاید باورتان نشود حتی دست مرا می‌بوسد. بیدار که می‌شوم می‌بینم چشمش را کف پای من گذاشته و کف پای من خیس از اشک اوست. نمی‌گذارد من جوراب‌هایم را در بیاورم. بی‌تردید یک فرشته است. از نظر ادب نسبت به خانواده‌ی من از این هم پا را فراتر گذاشته است. دست بچه‌هایم را که بعضاً هفت، هشت، ده سال از او کوچک‌تر هستند بارها بوسیده است. هر کجا آن‌ها پا

بگذارند ناهید چشم می‌گذارد. هرچه همسر اول من مهری خانم، مصیبت‌های گوناگون بر من تحمیل کرده بود، انگار خداوند این فرشته را فرستاده بود تا جبران کند. خیلی از کارها را محترمانه انجام می‌دهد که در دایره‌ی حرف و کلام من نمی‌گنجد مگر خودش بخواهد بگوید. در تمام مراسم که من دعوت می‌شوم، دوشادوش من، مرا همراهی می‌کند. به ابراز احساسات مردم، زنان و دختران جوان پاسخ محترمانه می‌دهد. اینستاگرام من پر از ابراز لطف دختران و زنان میهن پرست است که همه مثل دختر من هستند. ناهید بدون هیچ حساسیتی به آن‌ها پاسخ می‌دهد و با آن‌ها حرف می‌زند. خود شما در مقاطع مختلف همراه ما بوده‌اید و با ما زندگی کرده‌اید و شاهد رفتارهای فرشته‌وار ناهید که چون اسمش درخشان است و چون نام دخترمان شایسته است، بوده‌اید. در یک جمله فکر می‌کنم خداوند پاداش تمام کارهای مرا با قرار دادن ناهید سر راهم، داده است و من خدا را شاکرم که مرا به تمام آرزوهایم رسانده است. شما باید غزل‌های فارسی و اشعار گُردی ناهید را که در وصف من سروده ببینید و بخوانید تا به آن عشق شیرین پی ببرید.

- تیمسارا! به عنوان پرسش پایانی می‌خواهم بگویم از مسئولین زادگاه‌تان

کرمانشاه چه توقعی دارید؟



- جواب این سؤال شما را چند صفحه قبل تر بیان کرده‌ام. من همان اندازه که از مسئولین شهر کرمانشاه گله مندم و آزرده خاطر، از مردم و مسئولین شهر صحنه مجدد سپاسگزاری می‌کنم که آن مراسم با شکوه را برای من برگزار کردند.

به این ترتیب با توجه به گذر زمان بر این خاطرات، تلاش کردم هر آنچه را که به خاطر دارم بگویم تا شاید در این میان توانسته باشم از هم رزمان و استادان بزرگ و دوستانم یادی بکنم و به این واسطه دینی ادا کرده و تجربه‌ای را به نسل بعد انتقال داده باشم. چون بر این باورم که جهان عرصه‌ی عبرت آموزی است.

از این که شما طی این سالیان، بارها تلاش کرده‌اید، تا این خاطرات گردآوری بشود متشکرم. از تمام همکاران تان نیز سپاسگزارم.

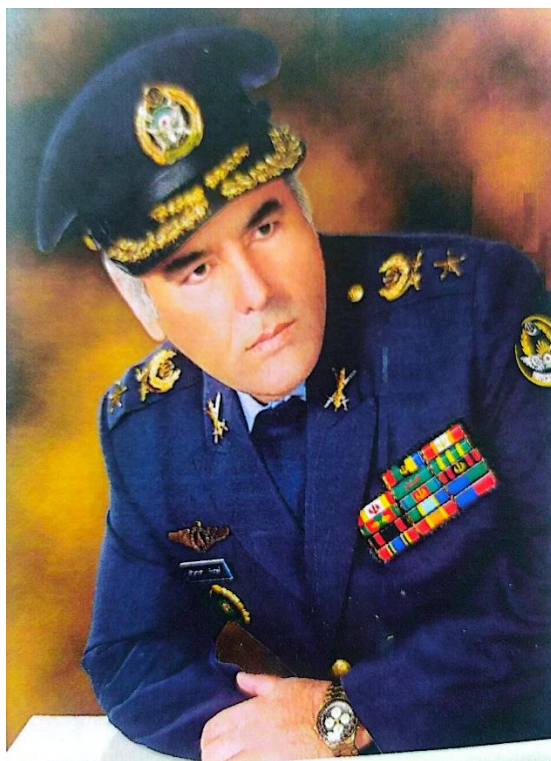
- تیمسار! من از طرف خودم و تمام پسران و دختران ندیده‌ی شما دست و روی تان را می‌بوسم و از شما سپاسگزارم که وقت گذاشتید تا این خاطرات ارزشمند فراهم آیند.

## فصل هشتم

### عکس‌ها و اسناد...

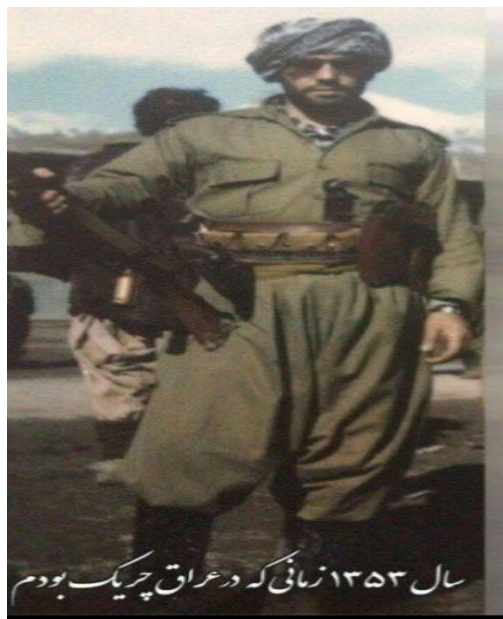


جوانی و نوجوانی تیمسار خلبان کیومرث حیدریان





تیمسار خلبان کیومرث حیدریان هنگام مصاحبه



عراق سال ۱۳۵۳ آن زمان چریک بودم





عراق سال ۱۳۵۳ آن زمان چریک بودم



آموزش درجه داری پادگان عشرت آباد سال ۱۳۴۶



تیمسار خلبان کیومرث حیدریان در حال دریافت کاپ گانری توسط خلبان باهری

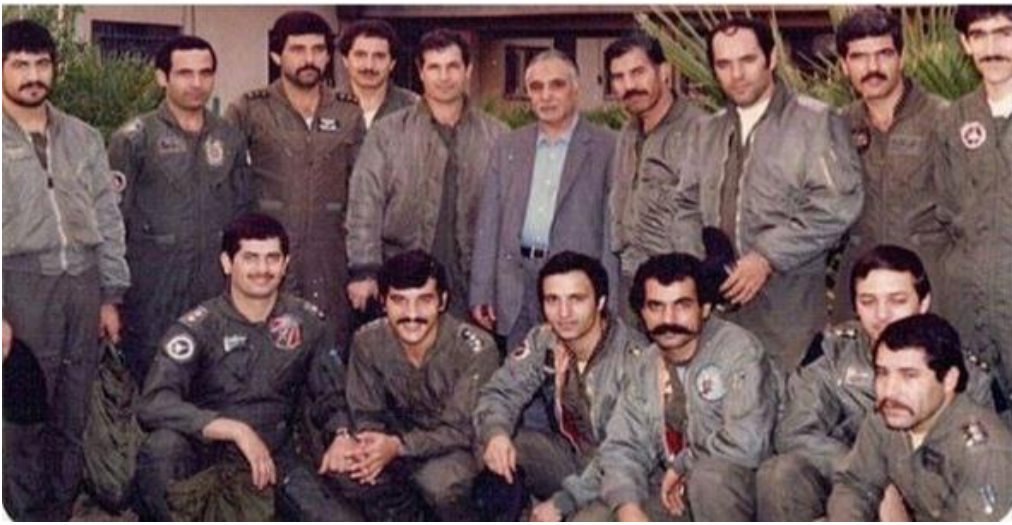


سال ۱۳۵۴ - اولین پرواز هواپیمای بونانزا در فرودگاه قلعه مرغی



پرواز با پوشش زمستانی. زمستان سرد همدان





این تصویر مربوط به سی و هشت سال پیش است. پایگاه ششم شکاری بوشهر که الان پایگاه شهید یاسینی نام گرفته است. عکسی تمام خاطره از خلبانانی که حفاظت و حراست خلیج فارس و تمامی شهرها، نیروگاهها، چاههای نفت، پالایشگاهها، اسکله-ها، آبراههها، کشتیها و هر آن چه که نام ایران بر آن بود را به عهده داشتند و با جان و خون از آن دفاع کردند. عدهای جان باختند و عدهای معلول و جانباز و عدهای با تنهای خسته، در کنار خانواده و هموطنان رنجدیده و شهید پرور نظاره گر گذر زمان بر مام وطن هستند. اسامی شان ایستاده از راست:

بهمن لطفی، عبدالله کاشانی فر، کیومرث حیدریان، فرج الله برات پور، آقای حجازی، مرحوم ابراهیم کاکاوند، مرحوم داوود بوریایی، علی کدیور، ناصر رضایی و رضا اینانلو.

نشسته از راست: علی گرامی، وحید حصاری، منوچهر شیرآقایی، کوروش ولیانی، شهید حسین دلحامد و شهید جهانگیر انقطاع (برگرفته از صفحهی اینستاگرامی تیمسار خلبان کیومرث حیدریان)



خلبان حیدریان بین افسر رابط جناب تابش فرد و فرمانده پایگاه شپارد امریکا



تیمسار خلبان کیومرث حیدریان در کنار همسر رئیس جمهور وقت امریکا لیدی  
بردجانسون



امریکا. واشنگتن. تیمسار خلبان کیومرث حیدریان در کنار برادر پادشاه عربستان سعودی سلطان المساعد.



تیمسار حیدریان مقابل ساختمان کنگره امریکا







کلاه هلمت، مدال ها و کسب کاپ قهرمانی پرواز توسط تیمسار خلبان کیومرث

حیدریان بین دانشجویان شش کشور جهان سال ۱۹۷۷ میلادی



همدان سال ۱۳۵۲



تیمسار خلبان کیومرث حیدریان در جمع اقوام و برادران



تیمسار خلبان کیومرث حیدریان در کنار فرزندان. از راست به چپ: شاهین. شهاب. شهرام. تیمسار حیدریان. بهروز یاسینی فرزند شهید سرلشکر خلبان علیرضا یاسینی. نفر آخر خبرنگار



تیمسار خلبان کیومرث حیدریان در منزل نویسنده کتاب آقای مهرداد رضایی فر





# کارت شناسایی جانبازان

حیدریان

کیومرث

صدعلی

۱۳۲۸/۰۲/۲۲

۱

۵۰ درصد

تهران بزرگ ۴۰۰۱

مدیرکل پذیرش



جمهوری اسلامی ایران



نام خانوادگی:

نام:

نام پدر:

تاریخ تولد:

شماره شناسنامه:

درصد جانشینی:

استان محل پرونده:

نوع هواپیما	یا فرمانده هواپیما	یا کابین عقب	سال ۱۳۶۰	
			روز	ماه
F4E	دوس	حمیدرضا	۱	شهریور
.	.	علیرضا	۲	.
.	.	علیرضا	۴	.
.	.	عباس	۶	.
.	.	خودم	۱۱	.
.	.	آزادین	۱۵	.
.	.	ویلی	۱۹	.
.	.	حیدری	۲۴	.

این تصویر زوم و بزرگ شده از دفتر لاگ بوک یا دفتر پرواز شهید گرانقدر سرلشگر علیرضا یاسینی است که پسر برومندش مهندس بهروز یاسینی در صفحه‌ی خود آن را منتشر کرده است و من با افتخار روز اول و چهارم شهریور سال هزار و سیصد و شصت نام خودم را دیدم که هم پرواز ایشان بودم. در تاریخ دوم شهریور که نام من نیست، نام شهید والا مقام فریدون علیخواه در کنار اسم این اسطوره‌ی آسمان ایران است. زهی سعادت که من هم در هواپیمای کناریش بودم و در کنار دیگر ابر اسطوره‌ی آسمان وطن، شهید عباس دوران و در بال علیرضا یاسینی پرواز می‌کردم. به راستی این شیر مردان دلاور جانشان را در راه آزادی خاک سرزمین‌مان فدا کردند تا خاک وطن‌مان را از زیر پوتین‌های سربازان بعثی فرصت طلب و بی وجدان بیرون بیاورند. یاد و نامشان گرامی باد. ( برگرفته از صفحه‌ی اینستاگرامی تیمسار خلبان کیومرث حیدریان)

مأموریت	خلبان دوم یا کابین عقب	خلبان یا فرمانده هواپیما	نوع هواپیما	سال ۱۳۵۹	
				روز	ماه
TGM (تیمسار)	خلبان حیدریان	فرمانده سید	۴۴	۱۰	۲۴
L.L. AGM (خلبان)	"	" دوران (خلبان)	"	۱۰	۱۴
L.L. (خلبان)	"	" سعیدی	"	۱۰	۱۸
در کابین هواپیمای ...	"	" فرد قنبری	"	۱۰	۱۹

جمع کل پروازت ..... ج.م.س .....  
 با هواپیمای (CURRENT) ..... ج.م.س ..... ۲۵

جمع پرواز این ماه  
 نقل مجموع پرواز از منته قبل  
 جمع پرواز

۳۰-۱-۲۸-۵۸ ش

ثبت پرواز منجر به جانبازی در دفتر پرواز تیمسار خلبان کیومرث حیدریان به تاریخ  
 ۱۳۵۹/۱۰/۱۹

مأموریت	خلبان دوم یا کابین عقب	خلبان یا فرمانده هواپیما	نوع هواپیما	سال ۱۳۶۰	
				روز	ماه
Hi ALT دختر	ن	سرگرد با سبیلی	F4E	۶	۱
انهدام نیروگاه بصره	ن	سرگرد دوران	ن	۶	۲
Hi ALT صبی	ن	سرگرد کردکوش	ن	۶	۳
" " "	ن	سرگرد با سبیلی	ن	۶	۴
CAP	ن	ستوانیک جصاصری	ن	۶	۶
حمله جزیره مینو انتقام پرستار	ن	سرگرد دوران	ن	۶	۱۲
Hi ALT صبی	ن	سرگرد حیدرزاده	ن	۶	۲۷
" " "	ن	ستوانیک شامعی	ن	۶	۳۱

جمع کل پروازت ۵ + ۲۷ = ۳۲

د د د با هواپیمای (CURRENT) ۲۵ + ۲ = ۲۷

جمع پرواز این ماه
تقلی مجموع پرواز ازمسحه قبل
جمع پرواز

۳۰-۰۱-۲۸-۵۰.م.ش

سال ۱۳۶۰. انهدام نیروگاه بصره- پرواز جنگی به جزیره مینو برای انتقام دختر پرستار

مأموریت	خلبان دوم یا کابین عقب	خلبان یا فرمانده هواپیما	نوع هواپیما	سال ۱۳۳۰	
				ماه	روز
تجهیزت بنام خرسرو علی خسروی LL.G.A.T	رودک سپاری	رودک سپاری	F4D	۹	۱۱
تجهیزت بنام خرسرو علی خسروی LL.G.A.T	سقاچی	سقاچی	~	۹	۲۷

جمع پرواز این ماه	۴۳۰
نقل مجموع پرواز از منتهای	۴۳۰
جمع پرواز	



جمع کل پروازات ۱۰۵۹۰۳۰  
 با هواپیمای (CURRENT) ۸۴۷  
 امیر سید احمدی  
 خرسرو علی خسروی  
 ۱۰-۲۸-۳۰ ش

ثبت زمان شهادت خلبان علی خسروی در دفتر پرواز



مأموریت	خلبان دوم یا کابین عقب	خلبان یا فرمانده هواپیما	نوع هواپیما	سال ۵۵	
				روز	ماه
SCRAMBEL	رئیس (م. قاسمی)	برهان حیدری	F4E	۴	۱
CAP	مجتبی	د	د	د	۲
L.L.G.A	فرهاد	د	د	د	۳
CAP	مهدی	د	د	د	۴
L.L.G.A	د	د	د	د	۷
SCRAMBEL	مجتبی	د	د	د	۹
L.L.G.A	رئیس	د	د	د	۱۴
SCRAMBEL	برهان حیدری	د	د	د	۱۵
SCRAMBEL	د	د	د	د	۱۵
CAP	رئیس (م. قاسمی)	د	د	د	۱۶
L.L.G.A	د	د	د	د	۱۷
SCRAMBEL	سرتان جلی	د	د	د	۱۸
SCRAMBEL	سرتان شیری	د	د	د	۲۱
GCI	برهان حیدری	د	د	د	۲۴
BFM GCI	رئیس	د	د	د	۲۵
SCRAMBEL	مجتبی	د	د	د	۲۶
BFM GCI	م. قاسمی	د	د	د	۳۰
SCRAMBEL	جلی	د	د	د	۳۱

جمع کل پروازت ..... ۱۰۳۲۵۵  
 د د د با هواپیمای (CURRENT) ..... ۹۳۱۰۵۵

جمع پرواز این ماه  
 نقل و حرکت پرواز از منطقه  
 جمع پرواز

۱۰۳۰۰۱-۲۸-۵۰ ش

یک ماه کاری پر از پروازهای جنگی از دفتر پرواز تیمسار کیومرث حیدریان

مأموریت	خلبان دهم یسا کابین عقب	خلبان یسا فرمانده هواپیما	نوع هواپیما	سال	
				روز	ماه
	S M	سران حیدریان	F4E	۵	۱
	S M	سرخ آبی	F4E	۵	۲
	S M	مستقیم بارونی	..	۵	۳
	S M	سرانی خزارج	..	۵	۳
	S M	.. شعبان	..	۵	۶
				۵	۲۴

جمع کل پروازت ..... ۲۲۷۷-۱۵

د د د با هواپیمای (CURRENT) ..... ۳۳۴-۱۵

جمع پرواز این ماه  
تقل مجموع پرواز از منتهی  
جمع پرواز



۱-۴۰-۲۸-۰۵.ش

ثبت تاریخ پایان جنگ در دفتر پرواز تیمسار خلبان کیومرث حیدریان

مأموریت	خلبان دوم یا کابین عقب	خلبان یا فرمانده هواپیما	نوع هواپیما
AR CAP	اردک جریل	اردک زنده بر	۲-۴۰
" CAP	"	" سار جگر	"
SCRANB L	"	" جولانیال	"
CAP	"	" زنده بر	"
جنگ موشک تورینگ از محل الم	"	" رفت بر آتیر	"
CAP	"	" اردان افر فضا	"
Lt. G.A. T. G.M. P. ...	"	" با هی	"

جمع پرواز این ...  
 نقل مجموع پرواز  
 جمع پرواز

پروازت ..... ۷۱۱ + ۴۵  
 با هواپیمای (CURRENT) ..... ۳۴۸ + ۴۵

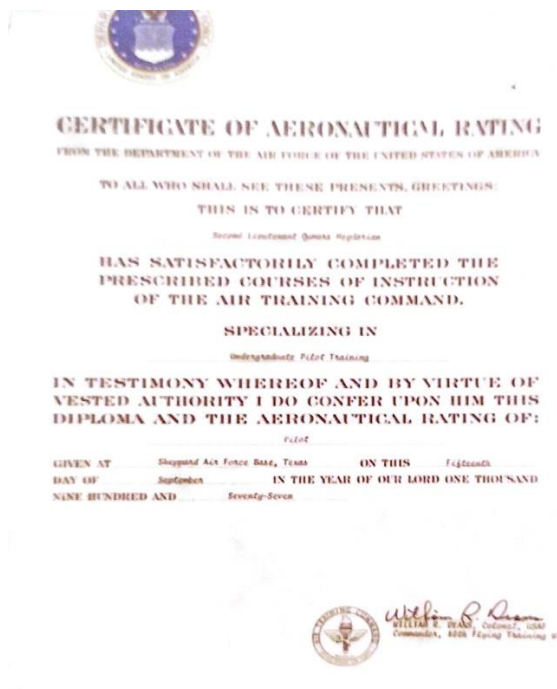
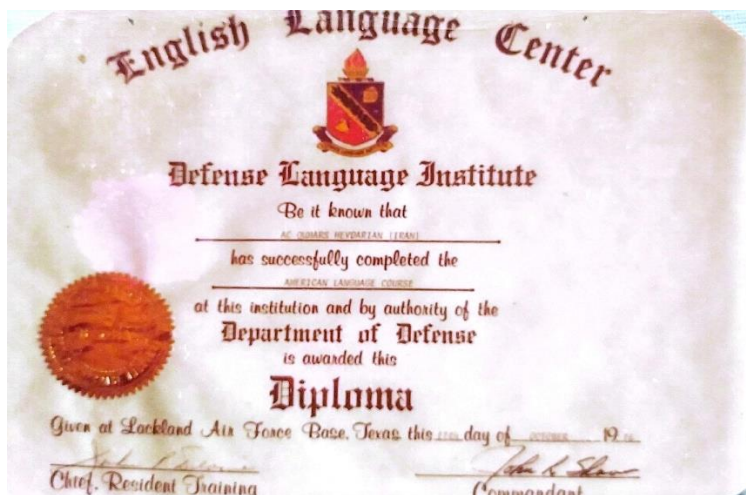
شلیک موشک ماوریک در تاریخ ۱۳۶۰



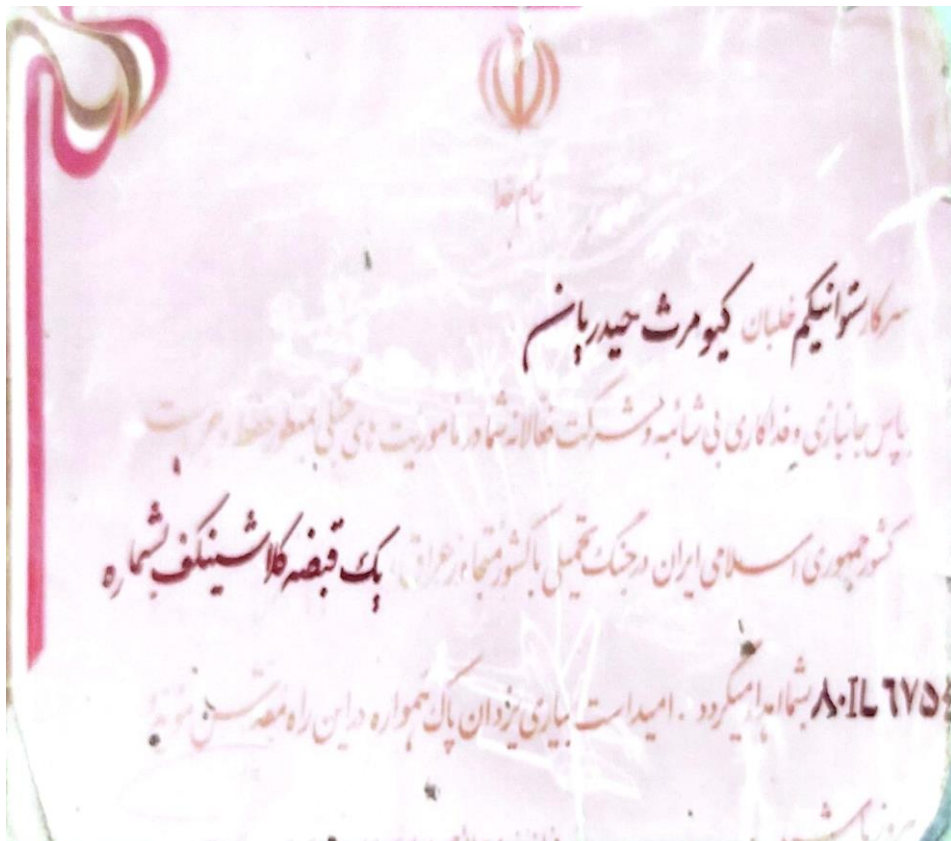




گواهینامه‌های خلبانی تیمسار کیومرث حیدریان در امریکا

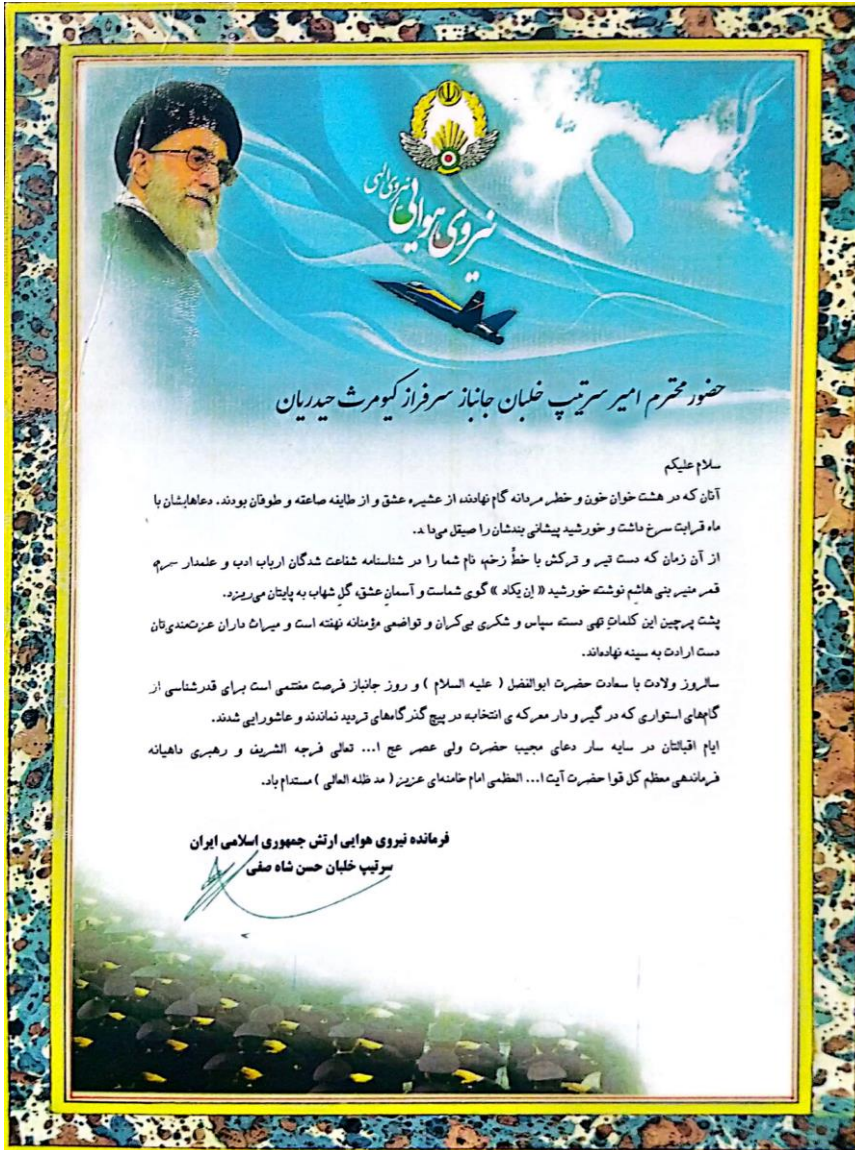


دیپلم زبان انگلیسی از مرکز تخصصی پرواز امریکا

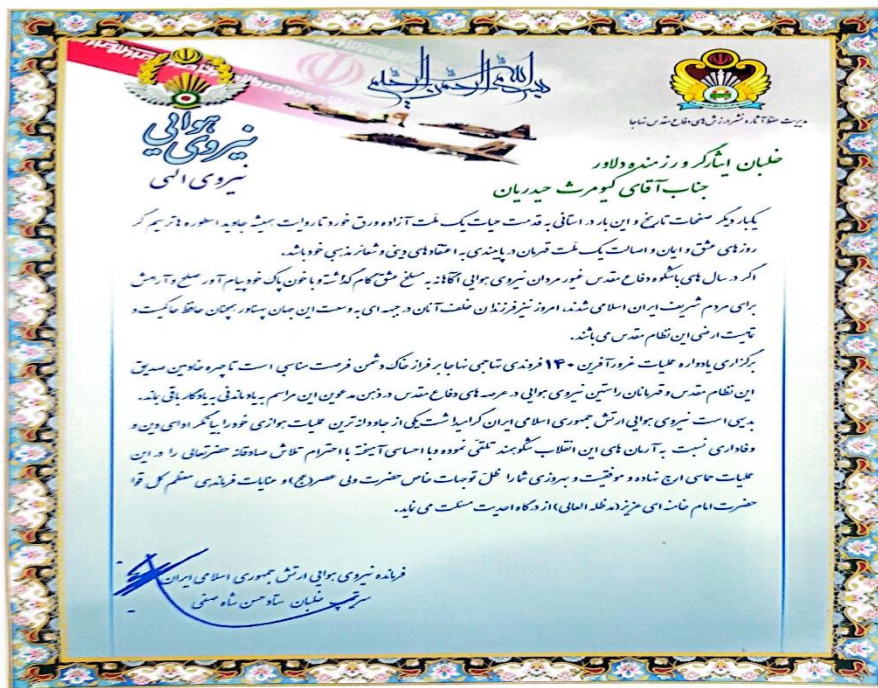


مجاز حمل یک قبضہ کلاشنیکف کہ بہ عنوان جایزہ بہ تیمسار حیدریان اهدا گردیدہ است.





اهداء لوح تقدیر به مناسبت روز جانباز از طرف فرمانده نیروی هوایی ارتش جمهوری  
اسلامی ایران سرتیپ خلبان حسن شاه صفی



اهداء لوح تقدیر به مناسبت برگزاری یادواره عملیات کمان ۹۹ از طرف فرمانده نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران سرتیپ خلبان ستاد حسن شاه

صفی

## خلبان حیدریان الگوی مردانگی است



از زمان دانشکده با «کیومرث حیدریان» هم دوره بودم. بچه‌های باآرام، و رفیق یاز بود که در کارها همیشه سرآمد دوستان بود و در پرواز هم بسیار عالی بود.

زمانی که برای آموزش به آمریکا رفتیم، دانشکده ما جدا بود تا این که پس از پایان دوره به ایران آمدیم. پس از گذراندن دوره‌های مختلف در شهر یور ۵۷ برای دوره کابین عقبی به پوشهر منتقل شدیم. هم‌چنان منتظر آموزش ماندم تا این که انقلاب شد. پس از انقلاب و مسأله کودتای نوژه ما آموزش‌های تکمیلی لازم را بیستیم آماده جنگ شدیم و کیومرث حیدریان یکی از آنهایی بود که داوطلبانه پرید و مأموریت‌های خوبی انجام داد. در این حادثه دست و پای کیومرث شکست و به تهران اعزام شد. مدت‌ها تحت درمان بود و به محض مرخص شدن و چک پروازی، مجدداً شروع به پرواز کرد و با پروازهای خوب خود به یکی از قهرمانان و جانبازان جنگ تبدیل شد. یکی از به یاد ماندنی‌ترین خاطرات من با کاپیتان حیدریان به زمان مجروح شدن او باز می‌گردد. در شروع جنگ خانواده‌ها پایگاه‌ها را ترک کرده بودند. شب‌ها ما با به صورت گروهبی دور هم جمع می‌شدیم که اکثر آجای حیدریان به بچه‌های ما داد سسی می‌کردیم حداقل بتوانیم آن ناراحتی‌ها را فراموش کنیم.

به خاطر دارم که یک روز قبل از همان پروازی که حیدریان مورد اصابت موشک قرار گرفت، مدام سرب سر حیدریان می‌گذاشتم و می‌گفتم کیومرث تو از این عملیات بر نمی‌گردی و بوی شهادت می‌دهی. بهتر است وصیت را بکنی. خلاصه آنها پرواز کردند و مورد اصابت موشک قرار گرفتند. بنا به تعریف خودش گفت: «همین که هواپیما را ترک کردم آن لحظه نه به فکر زن بودم و نه بچه و نه زندگی، فقط به این فکر بودم که شیرآقایی سق سباه خدا ازت نگذرد کند که گفته‌هایت به حقیقت پیوست.»

یکی از مشکلات ما این بود که همه جوان بودیم و اطلاع دادن به خانواده‌ها کار بسیار سختی بود. حتی به خانواده آنهایی که شهید شده بودند می‌گفتند که مثلاً هواپیمای فلانی را زده‌اند و در بیمارستان اهواز بستری است. این نوع دروغ‌ها به تدریج پیش خانواده‌ها لو رفته بود و به محض این که به خانواده‌های می‌گفتی که «فلانی زخمی شده و حالش هم خوب است» ناراحت می‌شد و فکر می‌کرد کار تمام است. زمانی که به ما گفتند که کیومرث حیدریان زنده است من به منزلش رفتم و به خانم ایشان گفتم نگران نباشید، هواپیمای کیومرث را زده‌اند و حالش هم خوب است. خوب بختانه خوب است و در تهران بستری است. چون این دروغ ما لو رفته بود خانم حیدریان بیچاره از شدت ناراحتی بسیار مویه کرد. هر چقدر من قسم می‌خوردم که چیزی نشده و فقط دست و پایش شکسته است، باور نمی‌کرد و می‌گفت «نه، کیومرث شهید شده است.» خلاصه دیگر من عصبانی شدم گفتم: «بابا به خدا سالم است، ما شانس نداریم حلوایش را بخوریم!» بعد همراه خانواده حیدریان با یک هواپیما از فرودگاه پوشهر به تهران رفتیم و تا زمانی که خانم ایشان با چشم خود کیومرث را زنده ندید حرف ما را باور نکرد.

این را هم بگویم که کیومرث هیکلی بود و پر و بازوی خوبی داشت. همیشه زورش به ما می‌چربید. تنها جایی که من می‌توانستم کتک‌هایی را که خورده بودم تلافی کنم و او نمی‌توانست تکان بخورد همین بیمارستان بود. کاپیتان حیدریان فردی خوش مشرب، مهمان‌نواز و بسیار با غیرت بود و آنچه داشت را در طبع اخلاص می‌گذاشت. او در مردانگی و معرفت همیشه برای من و سایر خلبان‌ها سرمشق بوده و هست. هر زمان می‌گفتند عراقی‌ها در خاک ما پیشروی کرده‌اند می‌خواست همه بدن خود را از شدت ناراحتی بشکنند و این مردانگی و صلابت او را نشان می‌داد و ما همیشه به‌عنوان خلبان، سعی می‌کردیم از او درس مردانگی و شهامت و ایثار بیاموزیم.

خلبان حیدریان الگوی مردانگی است

به قلم: تیمسار خلبان منوچهر شیرآقایی





## پارک کوهستان شهرستان صحنه به نام امیر سرتیپ خلبان کیومرث حیدریان نامگذاری شد

در اجرای مراسم همایش دادگستری استان در شهرستان صحنه از سرتیپ خلبان کیومرث حیدریان به خاطر جانبازی و رشادت های این ایثارگر و قهرمان ملی کرمانشاهی تقدیر و به ایشان هدایا و لوح تقدیر اهدا گردید . همچنین از طرف شهرداری و شورای اسلامی شهر نامگذاری پارک کوهستان شهر به نام این عقاب آسمان مصوب و دو تابلو مزین به عکس و نام این شهید زنده در کنار عکس سه تن دیگر از شهدای خلبان این شهر در ورودی شهر در مسیر جاده همدان به کرمانشاه و ابتدای کمربندی نصب گردید تا بدینوسیله از رشادت های این استوره آسمان ایران که از طرف صدا و سیما به خاطر جسارتش در انهدام سه فروند هواپیمای دشمن در منطقه به عقاب زاگرس ملقب گردیده تقدیر شود .

خبر نامگذاری پارک کوهستان شهرستان صحنه به نام تیمسار خلبان کیومرث حیدریان در جرائد استان



کرمانشاه - حبیب مصباحی -  
حیرانگاز هفتپه‌ری افرای رازی  
باز در جریان جنگ که هر هفتپه‌ری  
فوتی سینه‌اش را با شمشیر تیز بر  
سر برزخ راه گشتن کیمورث حیدریان  
از خندان شجاع کرمانشاهی است که  
روزی به دامنه کوه بو آفرین کوه کرمانشاه  
میرود و پس از کوه تپه‌های رازی اسب  
سوار می‌شود و با خود هفتپه‌ری می‌برد که  
روزی آن کوه را چون جبهه قدس  
چشم می‌بیند

کرمانشاه - حبیب مصباحی -  
حیرانگاز هفتپه‌ری افرای رازی  
باز در جریان جنگ که هر هفتپه‌ری  
فوتی سینه‌اش را با شمشیر تیز بر  
سر برزخ راه گشتن کیمورث حیدریان  
از خندان شجاع کرمانشاهی است که  
روزی به دامنه کوه بو آفرین کوه کرمانشاه  
میرود و پس از کوه تپه‌های رازی اسب  
سوار می‌شود و با خود هفتپه‌ری می‌برد که  
روزی آن کوه را چون جبهه قدس  
چشم می‌بیند

### شکارچی ۲ جنگنده عراقی در آسمان کرمانشاه از خاطرات جوانی و جبهه می گوید

## دیدن «پر آو» همچون جبه قدس



پرواز جنگنده عراقی در آسمان کرمانشاه  
دیدن «پر آو» همچون جبه قدس  
پرواز جنگنده عراقی در آسمان کرمانشاه  
دیدن «پر آو» همچون جبه قدس  
پرواز جنگنده عراقی در آسمان کرمانشاه  
دیدن «پر آو» همچون جبه قدس

پرواز جنگنده عراقی در آسمان کرمانشاه  
دیدن «پر آو» همچون جبه قدس  
پرواز جنگنده عراقی در آسمان کرمانشاه  
دیدن «پر آو» همچون جبه قدس  
پرواز جنگنده عراقی در آسمان کرمانشاه  
دیدن «پر آو» همچون جبه قدس

عشایان با نوبه کیمورث که از شرکت  
داشته است  
حده به هر چه با نوبه کیمورث که از شرکت  
داشته است  
عشایان با نوبه کیمورث که از شرکت  
داشته است

عشایان با نوبه کیمورث که از شرکت  
داشته است  
عشایان با نوبه کیمورث که از شرکت  
داشته است  
عشایان با نوبه کیمورث که از شرکت  
داشته است



عشایان با نوبه کیمورث که از شرکت داشته است

## باز روایی خاطره‌ی کودکی تیمسار خلبان کیمورث حیدریان در جرائد استان

باز روایی خاطره‌ی کودکی تیمسار خلبان کیمورث حیدریان در جرائد استان  
باز روایی خاطره‌ی کودکی تیمسار خلبان کیمورث حیدریان در جرائد استان  
باز روایی خاطره‌ی کودکی تیمسار خلبان کیمورث حیدریان در جرائد استان

## پای صحبت سرهنگ خلیبان حیدریان، جانبازی از تبار ایثارگران

### عقاب تیز پرواز آسمانها، اینک عمق زمین را می کاود...!

تولایی در مقام یک ایثارگر در جبهه اسلامی مان نقش ایفا کرده است. اینکه مدیر عامل شرکت کشت و صنعت هلیان چنان واقع پس برمیگردد و این آید هلیان استان است. کیومرث... در بیان مدیر عامل شرکت کشت و صنعت هلیان استان...

تولایی در مقام یک ایثارگر در جبهه اسلامی مان نقش ایفا کرده است. اینکه مدیر عامل شرکت کشت و صنعت هلیان چنان واقع پس برمیگردد و این آید هلیان استان است. کیومرث... در بیان مدیر عامل شرکت کشت و صنعت هلیان استان...



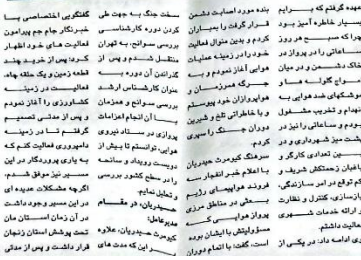
**♦ جانباز جنگ تحمیلی و مدیر عامل کنونی شرکت شهاب فراز آیسک، در نشست کشاورزی و دامداری نیز جایگاه ویژه ای را بخود اختصاص داده**



کشت و صنعت هلیان استان است. کیومرث... در بیان مدیر عامل شرکت کشت و صنعت هلیان استان...  
 کیومرث... در بیان مدیر عامل شرکت کشت و صنعت هلیان استان...  
 کیومرث... در بیان مدیر عامل شرکت کشت و صنعت هلیان استان...

موقع خدمت که یکی از خلدندان تیز پرواز یکی از فرمانان جنگی و مدیر عامل کنونی شرکت شهاب فراز آیسک، در نشست کشاورزی و دامداری نیز جایگاه ویژه ای را بخود اختصاص داده

کشت و صنعت هلیان استان است. کیومرث... در بیان مدیر عامل شرکت کشت و صنعت هلیان استان...  
 کیومرث... در بیان مدیر عامل شرکت کشت و صنعت هلیان استان...  
 کیومرث... در بیان مدیر عامل شرکت کشت و صنعت هلیان استان...



کشت و صنعت هلیان استان است. کیومرث... در بیان مدیر عامل شرکت کشت و صنعت هلیان استان...  
 کیومرث... در بیان مدیر عامل شرکت کشت و صنعت هلیان استان...  
 کیومرث... در بیان مدیر عامل شرکت کشت و صنعت هلیان استان...

کشت و صنعت هلیان استان است. کیومرث... در بیان مدیر عامل شرکت کشت و صنعت هلیان استان...  
 کیومرث... در بیان مدیر عامل شرکت کشت و صنعت هلیان استان...  
 کیومرث... در بیان مدیر عامل شرکت کشت و صنعت هلیان استان...

مصاحبه با تیمسار خلیبان کیومرث حیدریان در کسوت مدیر عامل شرکت شهاب فراز

آبیک

## بخشی از کتاب «ستاره های نبرد هوایی»

نوشته‌ی سرتیپ ۲ خلبان دکتر احمد مهرنیا،

در جلد چهارم و در صفحات ۲۵۸ و ۲۵۹ این کتاب به گوشه‌ای از وضعیت خدمتی تیمسار حیدریان اشاره شده است.

... در این سانحه که هواپیما به کلی منهدم شد علاوه بر مصدومیت خلبان کابین جلو آرنج دو دست و پای راست کیومرث دچار در رفتگی و جراحت شد. او پس از بهبودی نسبی نتوانست از پرواز و جنگ دست بردارد و از ۲۰ فروردین ۱۳۶۰ دوباره به صف همزمانش برگشت. بنا به تصمیم فرماندهی وقت نیرو ۱۲ نفر از خلبانان به علت ابراز شایستگی به ارتقای یک درجه موقت تشویق شدند که حیدریان نیز به عنوان یکی از این افراد در ۱۰ آذر ۱۳۶۰ به درجه‌ی سروانی ارتقاء یافت. اول همین سال دوره TGM (موشک هوا به زمین هدایت تلویزیونی) را نیز گذراند و علاوه بر انجام مأموریت‌های محوله، وظیفه‌ی شهردار پایگاه را هم برعهده داشت. از اول بهمن ۱۳۶۲ با درخواست خودش به پایگاه هوایی شهید نوژه منتقل شد و در ۵ بهمن، ۵ ماه ارشدیت تشویقی در درجه گرفت.

شغل دوم او در یگان رئیس دایره‌ی مسکن سازمانی و از اواخر سال ۱۳۶۳ افسر ایمنی و ریاست اداره بازرسی و امنیت پرواز پایگاه بود. با توجه به علاقه‌ای که به ورزش داشت حدود ۱۱ سال روی تشک کشتی و بعد در تیم تیراندازی نیروهای مسلح عضو شد و توانست مقام قهرمانی رشته تک تیرانداز را برای ۳ سال متمادی از آن خود کند. از ۲۶ خرداد ۱۳۶۳ در کلاسی ۱۱ نفره دوره کابین جلو را در پایگاه

هوایی مهرآباد شروع کرد و از نیمه دوم اردیبهشت سال بعد با ارتقا به لیدری طبقه ۴ به کسب تجربه در این کابین پرداخت.

او دوره‌های عقیدتی-سیاسی، عالی رسته‌ای، معلم خلبانی و فانتوم را دیده و بارها مورد تشویق مقامات مختلف کشوری و لشکری قرار گرفته بود. بعد از موافقت با قطعنامه ۵۹۸ و شروع آتش بس (از ۲۸ مرداد) به اداره بازرسی و ایمنی نهاجا در ستاد نیرو انتقال یافت و در پست مسئول شعبه ایمنی شکاری مشغول خدمت شد.

او که همچنان برای ماندن در کوران پرواز هر از گاهی به پایگاه‌های هوایی بوشهر و همدان می‌رفت تا پرواز کند، در اول مهر ۱۳۶۷ نیز به دلیل فعالیت موثر در دوران جنگ تحمیلی ۷ ماه ارشدیت درجه شامل حالش شد.

اوایل سال ۱۳۶۸ در دانشگاه هوایی به آموختن نحوه بررسی سوانح پرداخت و بعد از فارغ التحصیلی از این دوره ۶ ماهه در جایگاه کارشناس بررسی سانحه هوایی انجام وظیفه کرد و حدود ۲۵۰ سانحه و رویداد جزئی و کلی چون سقوط هواپیمای اف-۲۸ شرکت هواپیمایی آسمان، دو فانتوم در نزدیکی شهر رزن همدان و چابهار، سقوط سی-۱۳۰ در کوه‌های بینالود، سانحه تأسف برانگیز جت استار نیروی هوایی که به شهادت فرمانده نیرو و جمعی از معاونت‌های آن منجر شد و نیز پرتاب ناخواسته صندلی پران هواپیمای پی سی-۷ که به شهادت دانشجوی خلبانی منجر شد، را بررسی کرد.

یافتن عیب در سامانه عمل کننده این صندلی به کارخانه سازنده اعلام و سبب رفع ایراد شد که کارخانه سوئسی مراتب قدردانی خود را از تیم بررسی اعلام کرد.

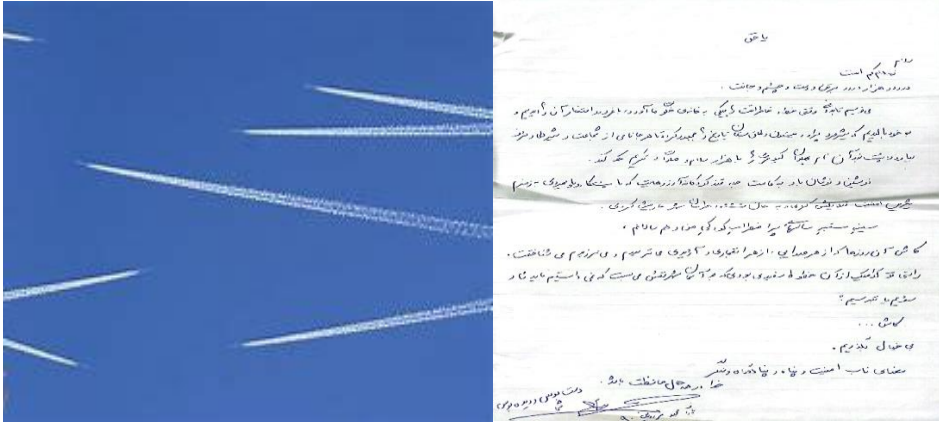
حیدریان که در ۲۳ فروردین ۱۳۰۷ هم به ۱۲ ماه ارشدیت در درجه تشویق شد، روز ۳۱ مرداد ۱۳۷۶ با ۳۰ سال خدمت درخشان با درجه سرهنگ تمامی و با استناد به بند ج ماده ۱۰۸ جانبازی به ۵۰ درصد جانبازی در بنیاد شهید به افتخار بازنشستگی نائل آمد.

اما چندی بعد به عنوان کارشناس ارشد بررسی سوانح به همکاری با بازرسی ستاد فرماندهی کل قوا دعوت شد و تا سال ۱۳۸۶ با همراهی تیم بازنویسی دستورالعمل های بازرسی، ۲۲ جلد دستورالعمل بازرسی ویژه تهیه کرد. ضمناً با تغییر ماده ۱۱۰ و استناد به بند ج ماده ۱۰۸ جانبازی، دو رتبه ارشدیت درجه شامل حالش شد...

## فصل نهم

### دلنوشته ها و نامه‌هایی به تیمسار

این بخش قسمتی از مجموع بسیار دست نوشته‌هایی است که به تیمسار نوشته شده است و بنا به خواست شخص تیمسار کیومرث حیدریان در پایان کتاب آمده است.



## دلنوشته‌ی خانم سوسن محمدی برای تیمسار خلبان کیومرث حیدریان

سلام.

نه! سلام کم است. درود و هزار درود بر تن و دست و چشم و جانت. می‌نویسم تا بدانی وقتی خط و خاطرات را پیکی به خانه‌ی خلوت ما آورد با غرور و افتخار آن را دیدیم و به خود بالیدیم که شیر مرد پراو و بیستون و طاق بستان تاریخ را مجبور کرده که هر جا نامی از شجاعت، شیردلی و شرف بیاورد، پشت بند آن نام پهلوان کیومرث را با هزار سلام و صلوات و تکریم حک کند.

نوشین و نوشان باد به کامت حبه قند آرزوهای کودکانه‌ات که با پشتکار و پایمردی به زمزم شیرین امنیت تبدیلیش کردی و به جان تشنه و هراسان شهر جاریش کردی.

سینه‌ی ستبر سال‌های پر اضطرابِ کودکی من و همسالانم! کاش آن روزها که از هر صدایی، از هر انفجاری و از هر آژیروی می‌ترسیدم و می‌لرزیدم می‌شناختمت. راستی تو کدام یک از آن خطوط سفیدی بودی که بر آسمان شهر نقش می‌بست و ما نمی‌دانستیم باید شاد شویم یا بترسیم؟

کاش...

بی خیال بگذریم.

معنای ناب امنیت، پناه، پناهگاه و سنگر! خدا در همه حال حافظت باشد.

دست بوس و دیده بوس شما

## دست‌ها...

برداشتی آزاد از لحظه‌ی سانحه‌ی تیمسار خلبان کیومرث حیدریان

به قلم: سوسن محمدی باغنی

وقتی دنیا آن قدر برایت تنگ شود که آن را به اندازه‌ی سکه‌ای توخالی نه، به اندازه‌ی کالیبر تفنگی نشانه رفته روی پیشانیت ببینی، آن وقت می‌فهمی در فراخی روزها و ماه‌ها و سال‌ها که سقف آسمان آبی را نامحدود می‌دیدي و نمی‌فهمیدی که چقدر وسیع می‌توانی ببینی، چه ساده گذر زمان را حس نکردی و گذشت.

وقتی دنیا به اندازه‌ی کالیبر تفنگی نشانه رفته روی پیشانیت باشد و زبانی نامفهوم تو را مخاطب قرار بدهد، آن وقت می‌فهمی که چقدر زبان‌های ساده را نفهمیدی و گذشت. می‌فهمی چقدر نگاه‌ها و صداها‌ی ساده را از سر سادگی نشنیده و ندیده گرفته بودی.

وقتی دنیا به اندازه‌ی کالیبر تفنگی نشانه رفته روی پیشانیت باشد و هم زمان زبانی گنگ که انگار تو را تهدید می‌کند و نمی‌فهمی‌اش و در این گیر و دار تازه به خودت می‌آیی و می‌فهمی که دستانت را هم حس نمی‌کنی، آن وقت معنای دستاویز، دستگیر، دسترس و... مقدس‌تر می‌شوند. اصلاً، راستی دست‌هایم کجاست؟



کاملاً بی حس شده‌ام. از زنده بودن فقط صدای غریب این مرد و این دایره‌ی پر  
هراس روی پیشانی‌م را حس می‌کنم. نه سر می‌چرخانم و نه چیزی می‌گویم. بی‌خیال  
دست‌ها شده‌ام که اگر بودند حتماً کاری می‌کردند. حتماً سنگی، چوبی نمی‌دانم  
چیزی برای دفاع پیدا می‌کردند اما حالا نیستند. پس زبان را به کار می‌برم.

زل زده به دایره‌ی کوچک پُر هراس لوله‌ی تفنگ در دلم می‌گویم یا بلند: خلبانم.

او نیز بین تلاش و تردید می‌گوید: دایی عجم.

خوشحال می‌شوم می‌گویم: آری. عجمم. عجم. عجم. و در حیرتم که عاقبت توی  
عرب با من عجم به کجا می‌کشد و این گلوله کی شلیک می‌شود؟

به سختی می‌گویم: ایرانی‌م. خلبانم و سؤال می‌کنم هواپیمایم کجاست؟ دست‌هایم  
کو؟

تفنگ به آرامی کنار می‌رود. دست زمخت و مردانه‌اش روی شانه‌ام می‌نشیند. درد  
می‌کشم. به همان غلیظی صحبت می‌کند و حالا که ترس و تفنگ کنار رفته‌اند من  
در نهایت می‌فهمم که دایی‌اش عرب ایران است و خودش عرب عراقی. کمکم می‌کند  
بلند می‌شوم. پاهایم را حس می‌کنم اما دست‌ها را همچنان نه.

یادم می‌آید که گلوله به ماسک اکسیژن روی صورتم اصابت کرد. هواپیما سقوط کرد و من که با چتر، فرود آمدم همزمان سقوط هواپیمای خودم را می‌دیدم. فرود آمدم با پاهایم که خرد شد و با دست‌هایم که دیگر حس شان نمی‌کردم.

گفت- نه به سادگی - و من به سختی فهمیدم که موتور دارد. راهی نبود باید سوار می‌شدم. اما چگونه؟ با کدام دست‌ها؟ کاش مرا با چیزی به خودش می‌بست که نبست و راه افتادیم.

جاده و مسیر پر از فراز و نشیب بود که هر فراز دردی و هر نشیب عذابی بود برای من و من که هم چنان دست‌هایم را حس نمی‌کردم به ناچار از پشت یقه‌اش را با دندان گرفتم.

الان اگر دست‌هایم بودند... و چه روزها که بودند و من ندیدم‌شان. چه روزها که با همین دست‌ها گرمای دستانی را احساس کرده‌ام و ساده گذشته‌ام. چه روزها که عزیزی را در آغوش کشیده‌ام و آرام شده‌ام بی آن‌که به خاصیت دست‌ها و احساس‌ها و آرامش آن فکر کنم. من فکر نکردم و دست‌هایم را ندیدم تا حالا که حس‌شان نمی‌کنم.

موتور تیز می‌رفت و درد تند می‌نشست و ناله از میان دندان‌هایم راه‌گریز نداشت. فقط پشت یقه منجیم را با دندان بیشتر می‌فشردم. آب دهان پس‌گردنش را خیس کرده بود. او هیچ نمی‌گفت و من خجالت می‌کشیدم.

راه ناهموار بود و درد مدام. با خودم فکر می‌کردم چرا از این همه دشت این یک تکه  
راه سخت را برای عبور انتخاب کرده است. بماند که اگر بر بال فرشته هم می‌رفتم باز  
درد رهایم نمی‌کرد ولی این دیگر جای تعجب داشت.

بالاخره رسیدیم. نمی‌دانم به کجا انگار به همواری، به پهنا، به وسعت و به کمی  
امنیت...

مرد عرب با آن لهجه‌ی غریب به هزار تقلا توانست به من بفهماند که اگر راه ناهموار  
بود گناهی نداشته که این راه تنها معبر امنی بوده که از دل میدان مین می‌گذشت.  
تازه خبردار شده بودم پس ما از میدان مین عبور کرده بودیم و من نمی‌دانستم.

از موتور پیاده می‌شوم. کمی استراحت می‌کنم. دست‌هایم را می‌خواهم.

مرد عرب با اشاره می‌گوید: کنارت هستند و من نگاه می‌کنم هیچ حسی ندارم. دو  
تکه‌ی آویزان از کتفم که قبلاً دست‌هایم بوده‌اند الان لمس، شکسته و خرد، آویزان  
من هستند. به یاد می‌آورم موقع فرود یک پایم شکست و به یقین هنگام خروج از  
هوایم دست‌هایم تحت فشار بی‌حس و شکسته شده‌اند.

مرد میانسالی با موتور نزدیک می‌شود. مرد عرب با اطمینان خاطر مرا به او می‌سپارد.  
با چشم از مرد عرب تشکر و خداحافظی می‌کنم.

راه می‌افتیم. دوباره حکایت من و موتور و بی‌حسی دست‌ها و این بار پشت یقیه‌ی  
مرد میانسال موتوار سوار را با دندان سفت می‌چسبم. راه را بریدم و آمدیم تا آمدن  
تویوتای ایرانی و شنیدن صدای هواپیمای گروه نجات که به دنبال من می‌گشت. به  
همراهانم حالی می‌کنم چتر و کاپشن خلبانی مرا بیاورید.

رنگ‌ها همیشه نشان زندگی بوده‌اند و رنگ‌های شاد نشان زندگی شادتر. من الان  
باید فقط روی رنگ تند نارنجی چتر نجاتم و آستری کاپشن خلبانیم تمرکز کنم.  
می‌گویم طرف نارنجی چتر و کاپشنم را رو به سمت آسمان قرار بدهید چرا که می-  
دانم این رنگ از فاصله‌ی دور به خوبی قابل رویت است.

همراهانم با تعجب گوش می‌دهند و سریع انجام می‌دهند.

هواپیمای نجات انگار که ما را دیده باشد به قصد تجسس بیشتر، تا پایین‌ترین نقطه-  
ی امکان می‌آید و می‌رود. می‌دانم الان به هلی‌کوپترها خبر می‌دهد و آن‌ها می‌آیند.  
خواب چشم‌هایم را گرفته است. دراز می‌کشم پلک‌هایم هنوز سنگین نشده‌اند که  
صدای هلی‌کوپتر نجات را از دور می‌شنوم...

آذر ۱۳۹۰

به نام پرنده و پرواز که یادگاران حیات جاودانه اند.

سلام، سلام شیر آسمان پرو. هنوز ابرها از تندر صدایت می لرزند و می گریند. هنوز ما پسران و دختران ندیده ات یک چشم مان به در آسمان است و یک چشم مان به در آمدنت تمام ترس مان بریزد و لبخند در جان مان لانه کند پدر.

همه پدرشان را از راه ها و کوره راه ها سراغ می گیرند و ما فرزندان ندیده ات نشان تو را از آسمان ایران می پرسیم. متبرک باد نام تو. بگذار پدر همیشه نام بگذار همیشه به تو برگوییم: پشت و پناه سال های شکستن دیوارهای صوتی شکر آتش گرفته ام.

رستم کردش خسته های گری! سر رها ما و من و تمام دوران زندان و کواکب قبیله نذر سهرابی تو باد. کوشن برای تو و از تو کوشن امتحان می فرمود. ماهی کفرد سادات پرو! طاق ترک خورده ای تا بی. سینه سینه سینه!

تو است به ناز طیبان نیاز مند معاد!

نامه های سراسر محسوس و به صداقت شمارید. دست کم دست خوش بارها خط شما خواندم و بر دست خط و دست شما بوسه زدم. لوح فشرده را می دیدم. آن قول را می گریه کنیم گاش از خندان بر می آمد. ما دل ها مان را به نام شما را می گریه کرد کرد کرناش و فرزندان کشته ای ایران زمین نام نهاده ایم.

خانمی شما غلبت های صامت در اولین فرجه من تکرار بود به دیده بوی و دست بوی شما می پریم و کار خسته و شب خاطر است را می می پریم. بس که -

برگ نری به اینج ایران زمین از افتخار، زینت پرش آسمان پرو و بیفزاییم. تا دیواران سلام و در صد سلام که با تو از پروردگاری منی تو نام گفت.

سیرت  
میرزا  
آقای مهداد رضایی  
فروردین ۱۳۹۰

یکی از نامه های آقای مهداد رضایی فر به تیمسار خلبان کیومرث حیدریان

به نام پرنده و پرواز که یادگاران حیات جاودانه اند.

سلام، سلام شیر آسمان پرو. هنوز ابرها از تندر صدایت می لرزند و می گریند. هنوز ما پسران و دختران ندیده ات یک چشم مان به آسمان است و یک چشم مان به در آمدنت تمام ترس مان بریزد و لبخند در جان مان لانه کند پدر.

همه پدرشان را از راه ها و کوره راه ها سراغ می گیرند و ما فرزندان ندیده ات نشان تو را از آسمان ایران می پرسیم. متبرک باد نام تو. بگذار پدر صدایت کنم. بگذار همیشه به تو پدر بگوییم. پشت و پناه سال های شکستن دیوارهای صوتی شهر آتش گرفته ام!

رستم گرد شاهنامه‌های گردی! سر و جان ما و من و تمام مردان و زنان و کودکان  
قبیله نذر سلامتی تو باد. نوشتن برای تو و از تو نوشتن افتخار می‌خواهد. مایه‌ی فخر  
و مباهات پرآو! طاق ترک نخورده تاق بستان! سینه ستبر بیستون! تنت به ناز طبیبان  
نیازمند مباد!

نامه‌ی سراسر مهر و پر صداقت شما رسید. دمت گرم سرت خوش باد. بارها خط شما  
را خواندم و بر دست خط و دست شما بوسه زدم. لوح فشرده را هم دیدم. آن قول را  
پیگیری می‌کنیم. کاش از خودمان برمی‌آمد. ما دل‌هامان را به نام شما و دیگر گردان  
گردِ کرمانشاه و فرزندان کشته‌ی ایران زمین نام نهاده‌ایم.

خانه شما قلب‌های ماست. در اولین فرصت همین شهریور به دیده بوسی و دست  
بوسی شما می‌آییم و کار ضبط و ثبت خاطرات را پی می‌گیریم. باشد که برگ زرینی  
به تاریخ ایران زمین از افتخار آفرینی آرش آسمان پرآو بیفزاییم. تا دیدارمان سلام و  
دو صد سلام که با تو از بدرود سخن نمی‌توانم گفت.

پسرت مهرداد

۳ شهریور کرمانشاه



## تقدیم امیر کیومرث حیدریان

### عقاب زاگرس

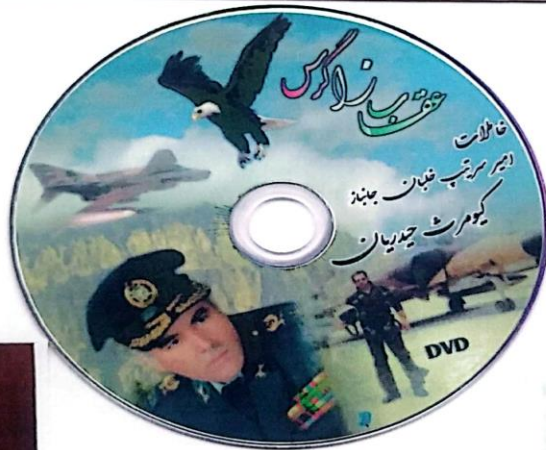
وطن آماج تیر دشمنان بود  
گرفته مجد ایران را به بازی  
گران آمد به آیین دلبران  
عقاب تیز بال بی کران ها  
نماد کم بدیل شزه شیران  
به گرد آلوده دامان وطن دید  
ز عهد عشق بسامم وطن گفت  
قسم بر شوکت و راه و رسومت  
قسم بر جوهر اندیشه تو  
به ارج و حرمت فراانگانت  
به تقریر خرد در خامه تو  
قسم بر تیر مرز افزون آرش  
به صحراها به هامونت به کویت  
به عرفان و به سالک سالکانت  
قسم بر عشق پاک بیستونت  
به تاریخ شرف در سینه تو  
به سیمرخ و دماوند تو سوگند  
به اشک حسرت پیر لب بام  
کنم هستی فدای آب و خاکم  
نشان عاشقی دارم ز فرهاد  
کنم هستی نثار اعتلای  
نشان و ارج و عنوانی نخواهم  
نیبجم سر زیمان و قرارم  
بخیزد بویش از آب و گل من  
دهد آب درخت افتخارت  
خوشا جانی که از زان تو گردد  
به کندوی ملخ خواران پرش برد  
به اوج ابر همدوشی فلک شد  
بساط اجنبی دود هوا کرد  
بزد تیر اجل بر دشمن شوم  
سزای گینه اهریمنان بود  
وطن از هجمه ناکس رها کرد  
کیومرث، ای امیر سرفرازان  
به کیش قدر دانان، جاودانی  
که پرورد این چنین سر لشکری را

بهرام عزیزی کلهر

نبرد سخت اوج آسمان بود  
رجز ها و غریب شوم تازی  
هجوم اجنبی بر خاک ایران  
کیومرث آن امیر آسمانها  
نگهبان دلیر خاک ایران  
چو در باغ وطن بانک زغن دید  
حدیث از فخر ایران کهن گفت  
قسم بر خاک پاک مرزو بومت  
قسم بر نثار و دود ریشه تو  
به نوروزت به مهر مهرکانت  
قسم بر شوکت شه نامه تو  
قسم بردامن پاک سیاوش  
بدوران های سرتا پا شکوهت  
قسم بر ذوق و شعر شاعرانت  
قسم بر لاله های واژگونت  
قسم بر نساژش دیرینه تو  
به آب پاک الوند تو سوگند  
به خون سرخ سربازان بی نام  
که من پرورده دامان پاکم  
نیم از کادبان سست بنیاد  
نمایم جان شیرینم فدایت  
که بی ایران، تن و جانی نخواهم  
لباس رزم برک افتخارم  
بجوشد مهر ایران در دل من  
خوشا خونی که میگردد نثار  
خوشا آن کس که قربان تو گردد  
عقاب زاگرس، نام آور کرد  
کمر بست و سوار تیز تک شد  
به خشمش کوهی از آتش به با کرد  
چو شاهینی که نازد بر شب بوم  
بداد آنچه که مزد ناکسان بود  
به میدان شرف بیرق بیا کرد  
عقاب آسمان پاکبازان  
ز ایران تابود نام و نشانی  
ببوسم خاک پای مادری را

شعری تقدیمی به تیمسار خلبان کیومرث حیدریان

شاعر: بهرام عزیزی کلهر



لوح فشرده‌ی برخی از خاطرات و عکس‌های تیمسار خلبان کیومرث حیدریان