

## روایت پرواز خلبانان ایرانی بر فراز کاخ صدام



مأموریت یافتیم که از مراکز حساس شهر بغداد عکس‌های شناسایی تهیه کنیم تا این اهداف برای انجام عملیات مورد بررسی قرار بگیرد. این اهداف 3 مرکز ساختمان حزب بعث، کاخ ریاست‌جمهوری و مجلس الوطنی عراق بودند.

مأموریت یافتیم که از مراکز حساس شهر بغداد عکس‌های شناسایی تهیه کنیم تا این اهداف برای انجام عملیات مورد بررسی قرار بگیرد. این اهداف 3 مرکز ساختمان حزب بعث، کاخ ریاست‌جمهوری و مجلس الوطنی عراق بودند. به گزارش خبرنگار حماسه و مقاومت فارس (باشگاه توانا)، یکی از وظایف مهم نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، انجام مأموریت‌های شناسایی و عسکرداری از مناطق تعیین‌شده و حساس در عمق خاک دشمن است.

در این زمینه پای صحبت دو تن از خلبانان ورزیده هواپیماهای شناسایی نیروی هوایی ارتش می‌نشینیم. این گفتگو در 10 خرداد 66 صورت گرفته است:

سرهنگ بهرام ایکانی و سرهنگ محمود کنگرلو دو تن از خلبانان این نیرو که تاکنون در عملیات گوناگون برون‌مرزی شرکت کرده‌اند، در این گفت‌وگو حضور دارند.

گفت‌وگو را با سؤالی پیرامون عملیات متهورانه عسکرداری و شناسایی مراکز حساس شهر بغداد در ابتدای جنگ آغاز می‌کنیم. سرهنگ بهرام ایکانی به عنوان یکی از زبده‌ترین خلبانان نیروی هوایی ارتش که تاکنون با بیش از 100 پرواز برون‌مرزی دارای رکورد و سابقه طولانی نیز در عملیات شناسایی است درباره مأموریت عسکرداری از مراکز حساس شهر بغداد می‌گوید:

روز 31 مهرماه 59 در حالی که تنها یک ماه از تجاوز گسترده رژیم عراق به کشور اسلامی‌مان می‌گذشت، من مأموریت یافتیم که از مراکز حساس شهر بغداد عکس‌های شناسایی تهیه کنیم تا این اهداف برای انجام عملیات مورد بررسی قرار بگیرد. این اهداف 3 مرکز ساختمان حزب بعث کاخ ریاست‌جمهوری و مجلس الوطنی عراق بودند.

من به همراه یکی دیگر از خلبانان نیروی هوایی وارد خاک عراق شدیم و به خاطر اینکه توسط رادارهای دشمن شناسایی نشویم در ارتفاع بسیار پست حرکت می‌کردیم. براین اساس تا نزدیکی هدف، هیچ رادار زمینی ما را شناسایی نکرد. به خصوص اینکه مسیر پرواز را طوری انتخاب کردیم که از روی پادگان‌ها و یا مراکز نظامی عبور نکنیم تا پدافند دشمن از حضور ما مطلع نشود و مقابله نکند.

با این طرح وارد حریم هوایی شهر بغداد شدیم. سکوت کاملی بر شهر حکمفرما بود و نشان می‌داد که دشمن از ورود ما باخبر نشده است. در این موقعیت ارتفاع خود را که بسیار پایین و حدود 50 پا بود افزایش دادم و به 1200 پای آمدم تا عکس‌های بهتری را تهیه کنم. در این زمان دشمن متوجه حضور ما شد و آتش خود را علیه ما به کار انداخت.

من در فاصله یک دقیقه و 40 ثانیه در حالی که در ارتفاع 1200 پا بودم و حدود هزار کیلومتر در ساعت سرعت داشتم از ابتدا تا انتهای شهر بغداد را طی کردم. از تمام اطراف هواپیما، توپ‌های 57 میلیمتری و موشک‌های سام به طرف ما شلیک می‌کردند، ولی با مانوری که انجام دادم، از میان این سد آتش گذشتم و عملیات خود را با موفقیت به اتمام رساندم و به طرف خاک خودمان به حرکت ادامه دادم.

حدود 30 مایلی از بغداد دور شده بودم که مشاهده کردم دستگاه رادار هواپیما، دو هدف دشمن را نشان می‌دهد که در حال تغییر جهت بودم. یک موشک هواپیمای دشمن در 5 یا 6 متری هواپیما به زمین اصابت کرد و هواپیمای من که ارتفاع آن را حدود 50 مایل و بسیار پایین آورده بودم بر اثر این انفجار تکان شدیدی خورد و به سمت چپ منحرف شد.

در همین حال دو فروند میگ 23 با مسلسل به طرف من شروع به شلیک کردند. مجبور بودم هواپیما را به هر صورتی کنترل کنم. از طرف دیگر چون ارتفاع بسیار پایین بود دیگر نمی‌توانستم خود را پایین‌تر بکشم. باک بنزین هواپیما هم سوراخ شده بود و در حال خالی شدن بود. حدود 10 مایل به مرز خودمان مانده بود و اگر همین‌طور ادامه می‌دادم مطمئناً نمی‌توانستم هواپیما را به پایگاه برسانم و باید هواپیما را ترک می‌کردم.

خیلی متأثر بودم که زحمت فراوانی را کشیده بودم و این عکس‌هایی را که بسیار برای عملیات مورد لزوم بود، تهیه کرده بودم و حالا مجبورم هواپیما را ترک کنم و عکس‌ها را از دست بدهم.

اهمیت و ضرورت حفظ عکس‌های تهیه شده، این نیرو را به من داد که آخرین لحظه هواپیما را ترک نکنم و آن را سالم روی زمین بنشانم. تصمیم گرفتم ارتفاع خود را بالا ببرم تا بتوانم بنزین کمتری را مصرف کنم. در همین حین یک هواپیمای تانکر سوخت‌رسان را در رادار هواپیما مشاهده کردم. از او خواستم تا کمک کند و بنزین در اختیار من بگذارد.

خلبان این هواپیما هم با شجاعت و با وجود اینکه هواپیماهای عراقی در مرز بودند و هر لحظه امکان حمله آنها وجود داشت به طرف هواپیمای من آمد. درحالی که تنها 16 مایل با هواپیمای تانکر فاصله داشتم دیدم عقربه نشان‌دهنده مقدار سوخت، حدود 600 پوند بنزین را در باک هواپیما مشخص می‌کند. این به معنای آن بود که هر لحظه امکان داشت بنزین تمام شود و من مجبور به خروج از هواپیما شوم.

دیگر به عقربه سوخت نگاه نکردم و درنهایت خود را به هواپیمای &#171;مادر؛ raquo; رساندم و سوخت دریافت داشتم. خلبان هواپیما نیز مرا تا یکی از پایگاه‌ها همراهی کرد تا اگر در بین راه بنزین مجدداً خالی شد به هواپیما سوخت برساند.

وقتی در پایگاه به زمین نشستیم، مشاهده کردم 17 نقطه هواپیما سوراخ شده و محل اصابت یکی از گلوله‌ها حدود 10 سانتی‌متر با محل بنزین‌گیری هواپیما فاصله داشت و اگر گلوله 10 سانتی‌متر این‌طرف‌تر اصابت کرده بود، مطمئناً هواپیما قادر به دریافت بنزین نمی‌شد و به گمان من اگر دعای خیر مادرم نبود، سرنوشت هواپیما و خود من معلوم نبود.

بعد از بررسی عکس‌هایی که از مراکز حساس بغداد گرفته بودم به علت اینکه در اطراف این سه هدف منازل و مناطق مسکونی فراوانی قرار داشت و ممکن بود بر اثر بمباران آسیبی به آنها برسد، مسئولین دستور دادند که این عملیات لغو شود.

سرهنگ ایکانی در توضیح شیوه مأموریت شناسایی یادآور می‌شود: هواپیماهای شناسایی نیروی هوایی مجهز به انواع دوربین‌ها هستند و مأموریت آنها شناسایی و عکسبرداری از اهداف تعیین‌شده برای زمینه‌سازی و دادن اطلاعات لازم به هواپیماهای شکاری است تا این اهداف را مورد حمله قرار دهند، البته اگر کیفیت عکس مناسب نباشد هواپیمای شناسایی مجبور است مجدداً مأموریت خود را تکرار کند، در حالی که این شیوه مأموریت در هواپیمای شکاری وجود ندارد و آنها عملیات را با بمباران هدف، خاتمه یافته قلمداد می‌کنند.

در ادامه این گفت‌وگو پای صحبت سرهنگ محمد کنگرلو یکی دیگر از خلبانان هواپیمای شناسایی نیروی هوایی ارتش می‌نشینیم.

سرهنگ کنگرلو ابتدا با اشاره به برتری نیروی هوایی کشورمان بر نیروی هوایی دشمن، به مأموریت شناسایی اشاره می‌کند و می‌گوید: مأموریت شناسایی عکسبرداری از اهداف تعیین‌شده و دادن آن به گردان شکاری برای انجام عملیات تعرضی است، البته بعد از عملیات گردان شکاری، هواپیماهای شناسایی مجدداً عکس‌هایی را از محل مورد حمله تهیه می‌کنند تا میزان تخریب و آسیب واردشده مشخص شود. بدین اساس هواپیماهای شناسایی حالت دیده‌بانی هوایی برای نیروهای زمینی را دارند و موقعیت و گسترش نیروهای دشمن را ارزیابی می‌کنند.

#### \*هواپیما آبکش شد

سرهنگ کنگرلو در ادامه به بیان خاطرات خود از مأموریت‌های برون‌مرزی می‌پردازد و می‌گوید: حدود 60 عملیات برون‌مرزی داشته‌ام و یکی از جالب‌ترین خاطراتم از مأموریت شناسایی پایگاه کرکوک و اربیل بود، ابتدا روی پایگاه کرکوک پرواز کردم. درحالی که هیچ مورد خاصی نبود و ما در ارتفاع پایین پرواز می‌کردیم، وقتی روی هدف رسیدیم هواپیما را بالا کشیدم و مأموریت خود را انجام دادم.

بعد از اینکه کرکوک را رد کردیم و در فاصله 2 یا 3 کیلومتری پایگاه اربیل بودیم متوجه شدیم از تمام پایگاه آتش می‌بارد و از چپ و راست گلوله و موشک به طرف ما می‌آید. با توجه به این مسئله برای اینکه دچار صدمه دیگری نشویم، مسیر خود را تغییر ندادیم و با سرعت تمام از سد آتش دشمن عبور کردیم.

لیکن در حال عبور از دیوار آتش، هواپیما تکان بسیار شدیدی خورد، در این لحظه من شروع به خواندن دعا کردم و در حالی که زیر لب آیه‌الکرسی زمزمه می‌کردم از خدا خواستم تا کمک‌مان کند این مأموریت مهم را با موفقیت انجام بدهیم. بحمدلله این خطر هم رفع شد و ما از پایگاه اربیل عکس گرفتیم و در مرز بنزین دریافت کردم و در پایگاه خودی به زمین نشستیم.

بعد از فرود وقتی زیر هواپیما را مشاهده کردم انگشت به دهان مانده بودم، چون کاملاً زیر هواپیما آبکش شده بود و بیش از 40

نقطه هوایما گلوله خورده بود و مشخص بود که چند رگبار پدافند هوایی دشمن به هوایما اصابت کرده و تکان شدید ناشی از همین مسئله بوده است.

&#171#پاسداشت 33 مین سالگرد هفته دفاع مقدس در خبرگزاری فارس&#171;