



ایران در دوران معاصر

مقدمات تشکیل نیروی هوایی در ایران

نویسنده: شمشاد امیری خراسانی

انتشار: ۲۴ فروردین ۱۳۹۴ - ۱۳ دقیقه مطالعه



چکیده مقاله

تشکیل نیروی هوایی در ایران بررسی خاطره‌های افسران قدیمی، بیانگر این موضوع است که قوای (نیروی) زمینی ایران، در سال ۱۳۹۸ شمسی یعنی اواخر حکومت قاجاریه، برای اولین بار از حمایت دوفروند هواپیمای انگلیسی در حالی که خلبانان آنها نیز انگلیسی بودند، برخوردار شده و آن زمانی بوده که بلشویک‌های روسی با حمایت از میرزا کوچک‌خان در صدد تجزیه گیلان برآمدند و انگلیسی‌ها که از این امر و پیشروی نیروهای روسی به سمت تهران و نقاط دیگر بیمناک بودند؛ تصمیم گرفتند با دو فروند هواپیما، نیروی ۱۰هزار نفری دولت مرکزی ایران



تشکیل نیروی هوایی در ایران

بررسی خاطره‌های افسران قدیمی، بیانگر این موضوع است که قوای (نیروی) زمینی ایران، در سال ۱۳۹۸ شمسی یعنی اواخر حکومت قاجاریه، برای اولین بار از حمایت دوفروند هواپیمای انگلیسی در حالی که خلبانان آنها نیز انگلیسی بودند، برخوردار شده و آن زمانی بوده که بلشویک‌های روسی با حمایت از میرزا کوچک‌خان در صدد تجزیه گیلان برآمدند و انگلیسی‌ها که از این امر و پیشروی نیروهای روسی به سمت تهران و نقاط دیگر بیمناک بودند؛ تصمیم گرفتند با دو فروند هواپیما، نیروی ۱۰ هزار نفری دولت مرکزی ایران را در سرکوب دشمن حمایت کنند. با وقوع کودتای سوم اسفند ۱۳۹۹ شمسی به دست رضاخان سردار سپه و تشکیل قشون متحدالشکل، رضاخان به فکر خریداری چند فروند هواپیما برای پشتیبانی نیروی زمینی خود افتاد و در پی آن، در سال ۱۳۰۱ شمسی یک هواپیمای روسی در آسمان تهران دیده شد که قطعات این هواپیما را با صندوق به تهران آورده و در زمین‌های قاجار به هم وصل کرده بودند.

در ادامه رضاخان تصمیم گرفت که در سازمان قشون متحدالشکل خود در شعبه تنسیقات دایره عملیات، دفتری هم به نام دفتر هواپیمایی پیش‌بینی شود و به این ترتیب برای نخستین بار در ارتش ایران نام هواپیمایی جزو سازمان در آمد و در حقیقت هسته مرکزی نیروی هوایی ایران تشکیل شد.

در دفتر هواپیمایی، تشکیلات یک نیروی هوایی که بتواند پشتیبان عملیات نیروی زمینی در اجرای طرح‌های خود باشد طرح‌ریزی شد و برای عملی شدن این طرح دولت ایران توسط سفیر خود در واشنگتن برای خرید چند دستگاه هواپیما و تأسیس یک اداره هواپیمایی و تعلیم عده‌ای با دولت آمریکا در ۲۶ دی ماه ۱۳۰۱ شمسی وارد مذاکره شد اما مذاکره با این دولت نتیجه‌ای نداشت و دولت ایران ناگزیر شد که نخستین هواپیما را در همان سال از شرکت "یونکرس آلمان خریداری کند و در سال بعد نیز تیپ گیلان و مازندران دو هواپیمای دیگر از همان نوع به نام‌های گیلان و مازندران خریده و به تهران فرستادند و چند ماه بعد هم چهار هواپیما از نوع "دوها ویلاند" از روسیه خریداری شد. به این ترتیب در اواخر سال ۱۳۰۲ هجری شمسی نیروی هوایی ایران دارای هفت فروند هواپیما بود که خلبانان و مکانیسی‌های آنها نیز آلمانی و روسی بودند.

در ادامه با توجه به گسترش نیروی هوایی در مرداد ماه ۱۳۰۳ هجری شمسی، نخستین هیأت دانشجویی ایران مرکب از ۱۰ نفر برای فراگیری فن خلبانی به روسیه رفتند و به‌علاوه یک نفر از افسرانی هم که در خردادماه همان سال برای تحصیل در رشته‌های مختلف مربوط به ارتش فرانسه رفته بود در رشته هواپیمایی مشغول به آموزش شد. در اواخر سال ۱۳۰۳ اش نیز یک شرکت آلمانی به نام یونکرس شعبه‌ای در ایران دایر کرد و چند هواپیما برای حمل و نقل مسافر در خطوط تهران، مشهد، شیراز، انزلی و بوشهر به کار انداخت که ارتش ایران به تدریج برای سرکوب اغتشاشات داخلی گاهی اوقات هواپیماها و خلبانان این شرکت را به‌صورت روزمزد به کار می‌گرفت. در سال ۱۳۰۴ شمسی دولت ایران ۲۰ فروند هواپیمای دیگر از فرانسه، آلمان و روسیه خریداری کرد و در همین زمان یک سرهنگ خلبان ایرانی که در خارج از ایران بود، مأموریت یافت که با یکی از هواپیماهای تازه خریداری شده از فرانسه به سوی تهران پرواز کند و او نیز با آن هواپیما از فرودگاه نظامی "ویلاکوپولی" پرواز کرد و پس از نشستن درچند شهر مسیر خود، بالاخره در فرودگاه قلعه‌مرغی تهران فرود آمد. در سال ۱۳۰۵ پس از بازگشت افسران ایران از روسیه که برای تعلیمات هوایی و پرواز در سال ۱۳۰۳ اعزام شده بودند، اداره هواپیمایی با دو قسمت فنی و جمعاً با ۲۰ فروند هواپیما تشکیل شد. این هواپیماها علاوه بر این‌که شماره‌های مخصوصی داشتند به اسامی مختلفی مانند عقاب، تیهو، کرکس، شاهین، هما، قرقی، کبک و بلبل نیز خوانده می‌شدند.

در سال بعد پس از این‌که افسران تعلیم دیده جدید از فرانسه به ایران بازگشتند چند فروند هواپیمای دیگر نیز خریداری شد و سازمان هواپیمایی به‌صورت گردان هواپیمایی و یک گروه تعلیماتی درآمد. سپس دسته دوم و سوم محصلان ایرانی نیز از فرانسه بازگشتند و چون کادر مربی و افسری هوایی سروسامانی گرفته بود؛ رسماً اداره‌ای به نام اداره هواپیمایی در قلعه مرغی تشکیل شد.

از این پس به توسعه سازمان هواپیمایی ایران توجه بیشتری شد و دانشجویان و افسران دیگری به مدارس و آموزشگاه‌های خلبانی و فنی کشورهای روسیه و فرانسه فرستاده شدند.

با گذشت ۱۰ سال از تأسیس نیروی هوایی ایران، نخستین فعالیت‌های ایران در زمینه نیروی هوایی و فراهم شدن زمینه‌های فعالیت در این بخش، ضرورت تأسیس یک آموزشگاه فنی (مدرسه مکانیسی‌ن) احساس شد و به این منظور قرار شد که ۲۰ نفر مکانیسی‌ن هوایی از کشور هلند برای تعلیم در مدرسه فنی که در همراه افتتاح می‌شد، استخدام شوند اما این امر به‌دلایلی به تعویق افتاد و سرانجام در شهریور ماه ۱۳۱۱ مدرسه خلبانی تأسیس شد. چهار نفر افسر هوایی نیز از کشور سوئد برای تعلیم فن خلبانی استخدام شدند که به مرور تعداد آنها بیشتر شد و با

فعالیت آنان در این زمینه و گسترش این امر، یک دانشکده فنی هوایی هم جهت آموزش عده‌ای افسر فنی در دوشان تپه تهران ایجاد گردید.

به این ترتیب در سال ۱۳۱۱ شمسی سازمان هواپیمایی ایران عبارت بود از: یک گروه آموزشی، یک گردان شکاری و یک گردان بمباران و اکتشافی که تابع ارکان حزب قشون بودند. با وجود این تشکیلات با طرح جدیدی، ارکان جنگ هوایی از نیروی زمینی جدا شد و سازمان مستقل هواپیمایی مرکب از یک هنگ، فرماندهی و ستاد هنگ (مرکب از سه رکن و یک دفتر ستاد) تشکیل گردید.

در سال ۱۳۱۲ با توجه به گسترش قوای هوایی ایران و خرید روز افزون هواپیماهای جنگی از خارج، دولت وقت تصمیم گرفت که برای بی‌نیازی از خرید هواپیما و یا حداقل برای کاستن هزینه خرید آنها نسبت به تأسیس کارخانه‌های هواپیما سازی اقدام کند. به همین منظور برای خرید ماشین و لوازم کارخانه به کشورهای اروپایی مانند آلمان و انگلستان، سفارش‌هایی داده شد و این ماشین‌ها و لوازم را که در سال ۱۳۱۴ به ایران رسید، در دوشان‌تپه نصب کردند و به نام کارخانه‌های هواپیماسازی "شهباز" مشغول به کار شد.

این کارخانه‌ها در مرداد ماه ۱۳۱۷ نخستین هواپیماها را به بهره‌برداری رساندند که در برابر شاه پرواز کردند. در ۲۵ دی ماه ۱۳۱۴ طبق ماده یک حکم شماره ۲۳۶۶ عنوان هواپیمایی نظامی ایران از قوای هوایی به نیروی هوایی تغییر یافت و به‌طور رسمی ابلاغ شد. سپس هنگ هوایی مشهد و هنگ هوایی اهواز به ترتیب در سال‌های ۱۳۱۵ و ۱۳۱۶ تأسیس گردید و باشگاه هواپیمایی کشوری ایران نیز در سال ۱۳۱۸ به منظور پرداختن به امر آموزش خلبانی در ایران فعالیت خود را آغاز کرد.

تا شهریور ۱۳۲۰ که پایان دوران حکومت پهلوی اول است، نیروی هوایی ایران دارای ۲۸۳ فروند هواپیما، فرماندهی و ستاد نیرو و منضعات آن، سازمان واحدهای هوایی شامل پنج هنگ (تبریز، مشهد، هنگ بمباران تهران، هنگ قلعه مرغی تهران و اهواز) و آموزشگاه خلبانی شد اما در همین زمان با حمله نیروهای متفقین به ایران، اولین ضربه سازمانی ناشی از اشغال کشور بر این نیرو وارد شد و این نیرو از ۱۲ مهر ۱۳۲۰ در اختیار وزارت جنگ گذاشته شد و به صورت اداره پنجم آن وزارت‌خانه در آمد.

نیروی هوایی ایران در دوره محمدرضا شاه پهلوی:

در روز ۱۵ مهر ماه ۱۳۲۰ ابلاغ شد که اداره هواپیمایی در امور داخلی مربوطه کما فی سابق مستقل است و در کار ارتش به عنوان یکی از ادارات وزارت جنگ ادامه خدمات خواهد داد. از آن سال تا سال ۱۳۲۶ نیروی هوایی فعالیت چشمگیری نداشت تا این که در آن سال، آموزشگاه فنی دوره نهم خود را تشکیل داد و ۹۰ نفر هنرآموز را پذیرفت و دوره‌های تکنیکی دانشکده فنی افسری، کلاس فنی ویژه درجه داران، آموزشگاه فنی و ناوبری هوایی تا سال ۱۳۳۶ تشکیل شد.

در سال ۱۳۳۶ عنوان ستاد نیروی هوایی به فرماندهی نیروی هوایی تغییر یافت و در سال ۱۳۳۹ سازمانی به نام کمک‌های آموزشی جهت تکمیل تعلیمات فنی هنر آموزان در تیپ تعلیمات تأسیس شد. سپس در سال ۱۳۴۶ تیپ تعلیمات با امکانات آموزشی بیشتر، مرکز آموزش‌های هوایی نامیده شد که به شش هیأت آموزش نظامی، افسری، زبان، الکترونیک، نگهداری هواپیما و تخصص‌های مختلف، کار آموزش در نیروی هوایی را آغاز کرد.

در سال ۱۳۴۷ به دنبال افزایش روزافزون حضور هواپیماهای پیشرفته ما فوق صوت F-5 و F-4، نیروی هوایی به استخدام کادر جدیدی تحت عنوان همافری برای انجام عملیات تعمیر و نگهداری هواپیماها پرداخت و طی همین

سال‌ها درخواست سفارش و خرید هواپیماهای F-14 هم از دولت آمریکا در دستور کار قرار گرفت که ۷۲ فروند از این هواپیماها در بهمن ماه ۱۳۵۴ در فرودگاه مهرآباد به زمین نشست. در سال ۱۳۵۷ نیروی هوایی ایران در صدد بود که تعداد جنگنده‌های خود را از ۴۴۷ فروند به ۵۰۰ فروند برساند که این تعداد ایران را در رده کشورهای غربی و بالاتر از کشورهای خاورمیانه قرار می‌داد.

نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران با پیدایش نشانه‌های فروپاشی رژیم پهلوی در سال ۱۳۵۷ به دلیل گسل‌هایی که در نیروی هوایی در آن زمان پدید آمده بود از جمله نارضایتی‌های درون‌سازمانی آن باعث شد که نیروی هوایی در جریان رویدادهای انقلاب زودتر از نیروهای دیگر از رژیم پهلوی گسسته و به امواج انقلاب بپیوندد. بخصوص همافران این نیرو در هدایت افراد نیروی هوایی به سمت انقلاب نقش مهمی داشتند. پس از پیروزی انقلاب اسلامی ایران در ابتدا انتصابات شتابزده‌ای که در سطح فرماندهی نیروی هوایی صورت گرفت موج اعتراض‌ها و اعتصاب‌ها را به دنبال داشت تا آن که در پی شروع جنگ عراق علیه ایران، این امر از ثبات نسبی بر خوردار شد.

با شروع جنگ، ضروری‌ترین مسأله‌ای که به ذهن خطور می‌کرد مسأله مقابله به مثل و جلوگیری از پرواز هر چه بیشتر هواپیماهای عراقی به ایران بود.

در همان روز نخست شروع جنگ، با همت فرماندهان دلیر نیروی هوایی، مثل شهید محمد جواد فکوری، نیروی هوایی توانست با به پرواز در آوردن ۲۰۰ هواپیما و عبور دادن ۱۴۰ فروند از آنها به داخل مرزهای عراق، پاسخ شایسته‌ای به تجاوزهای نیروی‌های عراقی داده و مانع از پروازهای بعدی آنان به داخل فضای هوایی ایران شود. از طرف دیگر در آن دوران، آماده کردن نیروهای پروازی، تعمیر و نگهداری هواپیماها و تأمین قطعات یدکی نیز از جمله مسائلی بود که نیروی هوایی با آن مواجه بود و پشتیبانی ابرقدرت‌ها از عراق و تحریم علیه کشورمان نیز دو چالش عمده دیگر محسوب می‌شد.

پژوهشگران غربی به این نکته اشاره کرده‌اند که نیروی هوایی ارتش ایران در دوران بعد از پیروزی انقلاب موفق شده است بسیاری از هواپیماهای خود را که بر اثر کمبود قطعات یدکی زمینگیر شده‌اند با استفاده از قطعات یدکی تعداد دیگری از همان جنگنده‌ها فعال سازند.

نیروی هوایی قبل از پیروزی انقلاب دارای بیش از ۴۵۰ هواپیمای جنگی پیشرفته، شامل پیشرفته‌ترین هواپیماهای شکاری آن زمان یعنی "تامکت F-14" بود و حدود پنج هزار خلبان ورزیده در اختیار داشت و در سال ۱۳۵۷ در مقایسه با نیروی زمینی و دریایی، بسیار پیشرفته‌تر بود و در بین نیروهای هوایی جهان سوم، بی مانند بود. در حدود ۷۶ فروند بالگرد و ۱۵ اسکادران موشک زمین به هوا نیز این توانایی را تکمیل می‌کرد. ۱۶۶ فروند "۱۹۰"، "F-5" فروند "فانتوم" و ۷۷ فروند "تامکت" بخشی از هواپیماهای مذکور بودند.

به هر حال نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران با داشتن سربازان زده و کارآمد از خلبانان تا سربازان وظیفه توانست از همان لحظات اولیه شروع جنگ با طرح‌ریزی و اجرای عملیات‌های متعدد این اصل مهم را مورد توجه قرار دهد که با زمینگیر کردن هواپیماهای عراقی و کسب برتری هوایی، فرصت زمان کافی جهت حصول به اهداف ذیل را به دست بیاورد:

۱- فرصت لازم جهت سازماندهی نیروهای پراکنده سطحی و انجام طرح‌ریزی‌های اولیه پدافندی را فراهم کند.

۲- نیروهای سطحی از پشت جبهه به مناطق عملیاتی انتقال یابند.

۳- کاهش توان رزمی دشمن که باعث کاهش پوشش‌های هوایی آن شود.

۴- ظرفیت جنگی دشمن در دست زدن به حملات احتمالی هوایی به نقاط حساس و حیاتی کشور کاهش یابد.

جهت دستیابی به اهداف مورد نظر، نیروی هوایی با کسب برتری هوایی و به‌دست گرفتن ابتکار عملیات، موج حملات جنگنده بمب‌افکن‌های خود را متوجه یکان‌های زرهی، پیاده، مکانیزه و توپخانه و قرارگاه‌های تاکتیکی، نقاط آمادی، ستون‌های نظامی و همچنین محورهای مواصلاتی نیروهای دشمن کرد. در نتیجه ارتش عراق که برای خروج از بن‌بست به‌دنبال راه مفری می‌گشت به جنگ شهرها و حمله به مناطق مسکونی روی آورد و آنها را با موشک‌های "اسکاد" مورد حمله قرار داد.

یکی دیگر از زمینه‌های بسیار مهم و قابل بررسی اقدام‌های نیروی هوایی در دوران دفاع مقدس، نقش نیروی هوایی در عملیات‌های دریایی است که به‌خصوص پیروزی و افتخار آفرینی آن در روز هفتم آذر ماه ۱۳۵۹ به همراه نیروی دریایی ارتش و انهدام هفت فروند از هواپیماهای شکاری، هفت فروند از ناوچه‌های موشک انداز و یک فروند ناو نیروبر هزار تنی عراق و فرستادن آنها به قعر آب‌های خلیج فارس؛ در تاریخ دفاع مقدس ماندگار شد. در ادامه جنگ، نیروی هوایی در عملیات شکست حصر آبادان با به‌کار گرفتن هواپیماهای شکاری و عکسبرداری هوایی و شناسایی تاکتیکی قبل از اجرای عملیات بر فراز مناطق اشغالی و عقبه جبهه‌ها و به‌دست آوردن اطلاعات جامعی از توانایی و محدودیت‌ها، تجمع و تمرکز نیروها، ترکیب و ترتیب قوا، جابه‌جایی و تحرکات عراقی‌ها و در اختیار فرماندهان جنگ قرار دادن جهت اجرای این عملیات شرکت کرد که این عملیات با پیروزی کامل در مهر ماه ۱۳۶۰ انجام شد.

در عملیات طریق‌القدس که به‌منظور آزادسازی بستان و تأمین تنگه چزابه در محور بستان - سوسنگرد انجام شد، در ابتدا خلبانان نیروی هوایی، روزانه با انجام ده‌ها سورتی پرواز، به بمباران خطوط مقدم جبهه‌ها پرداختند و سپس مأموریت‌های تأمین اطلاعات تاکتیکی، طرح‌ریزی برای تهیه آتش پشتیبانی از هوا، قطع خطوط مواصلاتی و جداسازی نیروها و پشتیبانی نزدیک هوایی از نیروهای سطحی و انهدام مراکز تجمع دشمن برای ایجاد شکاف در خطوط مستحکم تماس و همچنین تأمین دفاع هوایی از عقبه و عمق مناطق عملیاتی و تأمین پوشش هوایی ارتفاع کم، متوسط و بالا جهت عملیات بعدی را عهده‌دار شدند.

در عملیات معروف فتح‌المبین نیز نیروی هوایی نقش پدافند هوایی را بر عهده داشت و سایت‌های چهار و پنج موشکی و ایستگاه رادار دهلوان که در اختیار ارتش عراق قرار گرفته بود آزاد شد و نیروی هوایی ایران توانست ۲۷ فروند از انواع هواپیماهای عراقی را مورد هدف قرار داده و سرنگون کند. در ادامه آن در عملیات بیت‌المقدس که با توجه به استعداد و ترکیب جدید نیروی زمینی عراق، ضرورت به‌کارگیری حجم وسیع‌تری از امکانات آفندی و پدافندی هوایی از سوی ایران به خوبی احساس می‌شد، با اتخاذ تدابیر مناسب عملیاتی و تغییر تاکتیک نیروی هوایی ایران، تمهیدات ارتش عراق خنثی شد و با انجام عملیات پشتیبانی نزدیک خلبانان ایرانی، خرمشهر آزاد شد.

به طور کلی نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران با رشادت، دلاوری و پایداری سربازانش در طی دوران دفاع مقدس و اهدای شهیدان، جانبازان و آزادان بسیاری در راه پاسداری از وطن و دین اسلام، توانست خدمات ارزنده‌ای را به جمهوری اسلامی ایران ارائه دهد.

منابع: ۱- پیشگامان پرواز در ایران، عقیدتی سیاسی نیروی هوایی ارتش، تهران، ۱۳۷۷ ۲- ارتش و انقلاب اسلامی ایران، سعیده لطفیان، مرکز اسناد انقلاب اسلامی، تهران، ۱۳۸۰ ۳- تاریخ ارتش نوین ایران از ۱۳۰۰ تا ۱۳۲۰، ستاد ارتش، تهران، تهران، ۱۳۴۶ ۴- تاریخ ۵۰ ساله نیروی شاهنشاهی، مرتضی طلوعی، نیروی هوایی شاهنشاهی، تهران، ۱۳۵۵ ۵- تاریخ نیروی هوایی ایران، غلامرضا علی بابایی، انتشارات آشیان. **برگرفته شده از تارنگار رسمی ارتش جمهوری اسلامی ایران (آجا)**

ارجاع به این مقاله

شمشاد امیری خراسانی، «مقدمات تشکیل نیروی هوایی در ایران»، پارسیان دژ، ۱۳۹۴.

خواندن مقاله و پیوست‌های آن در وبسایت پارسیان دژ

نشانی ثابت این نسخه:

<http://parsiandej.ir/articles/1636/pdf/مقدمات-تشکیل-نیروی-هوایی-در-ایران>

آخرین ویرایش مقاله: ۱۲ مرداد ۱۴۰۵