



ایران در دوران معاصر

عملیات اچ ۳ - شگفت انگیزترین عملیات هوایی دنیا به نام خلبانان شجاع ایران بزرگ

نویسنده: شمشاد امیری خراسانی

انتشار: ۱۵ اردیبهشت ۱۳۹۴ - ۲۹ دقیقه مطالعه



چکیده مقاله

فروردین ماه ۱۳۶۰ ه. ش همزمان با ۴ آوریل ۱۹۸۱ میلادی عملیات اچ ۳، بزرگترین، پیچیده ترین و شگفت انگیزترین عملیات هوایی دنیا به نام خلبانان شجاع واسطوره ای ایران بزرگ در تاریخ ثبت شد. (واقعا بزرگترین و پیچیده ترین) خلبانهای ایرانی با استفاده از هواپیماهای جنگی فانتوم طی یک عملیات پیچیده و تحسین برانگیز پایگاه هوایی الولید در مجموعه اچ ۳ واقع در غربی ترین نقطه عراق، در نزدیکی مرز این کشور با اردن را به کلی نابود کردند. فروردین ماه ۱۳۶۰ ه. ش همزمان با ۴ آوریل ۱۹۸۱ میلادی عملیات اچ ۳، بزرگترین، پیچیده ترین و

پارسیان دژ / ایران در دوران معاصر



فروردین ماه ۱۳۶۰ هـ ش همزمان با ۴ آوریل ۱۹۸۱ میلادی عملیات اج ۳، بزرگترین، پیچیده ترین و شگفت انگیزترین عملیات هوایی دنیا به نام خلبانان شجاع و اسطوره ای ایران بزرگ در تاریخ ثبت شد. (واقعا بزرگترین و پیچیده ترین) خلبانهای ایرانی با استفاده از هواپیماهای جنگی فانتوم طی یک عملیات پیچیده و تحسین برانگیز پایگاه هوایی الولید در مجموعه اج ۳ واقع در غربی ترین نقطه عراق، در نزدیکی مرز این کشور با اردن را به کلی نابود کردند. فروردین ماه ۱۳۶۰ هـ ش همزمان با ۴ آوریل ۱۹۸۱ میلادی عملیات اج ۳، بزرگترین، پیچیده ترین و شگفت انگیزترین عملیات هوایی دنیا به نام خلبانان شجاع و اسطوره ای ایران بزرگ در تاریخ ثبت شد. خلبانهای ایرانی با استفاده از هواپیماهای جنگی فانتوم طی یک عملیات پیچیده و تحسین برانگیز پایگاه هوایی الولید در مجموعه اج ۳ واقع در غربی ترین نقطه عراق، در نزدیکی مرز این کشور با اردن را به کلی نابود کردند. در این عملیات بی نظیر بیش از ۴۸ هواپیمای عراقی که بیشتر آنها بمب افکنهای روسی از نوع (میگ ۲۳، سوخو ۲۰، تیپو ۱۶، تیپو ۲۲) بودند، از بین رفتند.

حمله به اج ۳ از لحاظ فنی از پیچیده ترین عملیات هوایی جهان به شمار می رود و از نظر دستاوردهای نظامی نیز با توجه به نابودی کامل ۴۸ هواپیمای دشمن در رده بزرگترین و موفقترین عملیات نظامی جهان قرار می گیرد. این عملیات برتری بی چون و چرای نیروی هوایی ایران بردشمنان را به اثبات رساند. در اول مهرماه ۱۳۵۹، یکروز پس از آغاز جنگ و حمله هواپیماهای عراقی به فرودگاه مهرآباد؛ یکی دیگر از بزرگترین عملیات هوایی جهان با شرکت بیش از یکصد و چهل هواپیمای جنگی ایرانی بر فراز عراق انجام شد. این عملیات از نظر تعداد هواپیماهای شرکت کننده در آن از منحصر به فرد ترین نبردهای هوایی جهان پس از جنگ جهانی دوم به شمار می رود. در این حمله بسیاری از تاسیسات زیربنایی عراق، پایگاهها و دیوهای ارتش عراق در مرز این کشور با ایران نابود شد.

اما عملیات اج ۳ از ارزش به مراتب بالاتری برخوردار است. در سال ۱۳۶۰ منابع اطلاعاتی ایران مطمئن شدند، نیروی هوایی عراق تعدادی از بمب افکنهای خود را برای دور ماندن از حملات هواپیماهای ایرانی و جلوگیری از نابودی آنها

به پایگاهی در دورترین نقطه ی غرب این کشور منتقل ساخته است؛ به یکی از پایگاههای سه گانه ی اچ ۳ با نام الولید. هیچ کارشناس نظامی تا آنوقت تصور نمی کرد که این پایگاهها که در غربی ترین نقطه ی خاک عراق و در نزدیکی مرز این کشور با اردن واقع شده است روزی هدف حمله ی جنگنده های ایرانی قرار گیرد. هواپیماهای ایرانی برای بمباران این پایگاه می بایست از مرزهای شرقی عراق وارد شده و پس از گذشتن از آسمان بغداد و بسیاری از شهرهای دیگر که تاسیسات پدافندی موثری داشتند به اچ ۳ می رسیدند و پس از انجام عملیات دوباره از همین مسیر باز می گشتند. در تمام طول مسیر جدای از موشکهای زمین به هوا و توپهای ضد هوایی، هواپیماهای رهگیر عراقی نیز وجود داشتند که در صورت حمله، با توجه به برتری تعداد آنها نسبت به هواپیماهای مهاجم ایرانی بدون شک ادامه ی عملیات را برای هواپیماهای ایرانی غیرممکن می ساختند. عبور جنگنده های ایرانی از عرض کشور عراق و رسیدن به دورترین نقطه ی خاک این کشور مسئله ای نبود که از چشم رادارهای عراقی پنهان بماند. با توجه به این مسائل احتمال یک حمله ی غافلگیرانه از طرف ایران منتفی و غیرممکن انگاشته می شد. اما در آنسوی جریان، افسران نیروی هوایی ایران باور دیگری داشتند. خلبانان ایرانی مصمم بودند تا این عملیات را به هر طریق ممکن به انجام رسانند. بدین ترتیب پایگاه هوایی نوژه ی همدان میزبان افسران شجاعی شد که مصمم بودند یکی از رویدادهای بزرگ جنگ تحمیلی را خلق کنند. در این پایگاه افسران نیروی هوایی به طراحی شگفت انگیزترین و جسورانه ترین عملیات هوایی تاریخ پرداختند.

تنها نمونه های دیگر برای عملیات اچ ۳، آن هم در گستره مکانی به مرتب خیلی کوچکتر و مسافتی در حدود چند درصد عملیات کمان ۹۹، عملیاتی بود که نیروی هوایی اسرائیل در جنگهای ۱۹۶۷ و ۱۹۷۳ موفق به انجام آن شده بود. در ژوئن ۱۹۶۷ طی جنگهای شش روزه، اسرائیلیها بخش اعظم نیروی هوایی مصر را روی زمین از میان برداشتند. در اکتبر ۱۹۷۳ نیز، طی جنگهای بیست روزه (که اعراب آن را جنگ رمضان و اسرائیلی ها آن را جنگ یوم کیپور نام نهادند) نیروی هوایی اسرائیل موفق شد بسیاری از هواپیماهای مصری را بر روی باند فرودگاه از میان بردارد. در همین سال چهار فانتوم اسرائیلی ساختمان ستاد مشترک ارتش سوریه را در قلب دمشق با خاک یکسان کردند (که البته فقط دو تای آنها سالم به پایگاههایشان بازگشتند). حال ایرانیها می رفتند تا عملیاتی را به انجام رسانند که در صورت موفقیت به یک اسطوره در تاریخ جنگهای هوایی بدل می شد. در طراحی عملیات به گونهای عمل شد که در وهله ی اول به یک داستان علمی، تخیلی بیشتر شباهت داشت تا یک عملیات هوایی در شرایط جنگ واقعی. قرار بود ۸ فانتوم، از فرودگاهی در شمال غرب کشور به پرواز درآیند. این هواپیماها باید از کوهستانهای مرزی عراق و ترکیه و در ارتفاعی پایین پرواز می کردند و پس از طی مسافتی طولانی بر روی خط مرزی عراق و ترکیه (که احتمالاً در مواقعی نیز مستلزم تجاوز به حریم هوایی ترکیه بوده است) خود را به اچ ۳ برسانند. فانتومها پس از فروریختن بمبهایشان بر سر هواپیماهای عراقی می بایست از همان مسیر قبلی به پایگاههای خود بازمی گشتند. عملیات باید کاملاً غافلگیرانه انجام میشد و فانتومها تا لحظهای که بر فراز اچ ۳ ظاهر می شدند نباید هیچ نشانهایی از یک حمله ی هوایی را آشکار میکردند. در راه بازگشت مسلماً عراقیها که دیگر از حمله آگاه شده بودند هواپیماهای خود را به دنبال فانتومها می فرستادند و هواپیماهای ایرانی در اینجا نیز باید در صورت درگیری خود را حفظ میکردند. در تمام طول مسیر هواپیماها می بایست در ارتفاع پایین (۲۰ تا ۳۰ متری) پرواز می کردند تا از دید رادارهای دشمن

پنهان بمانند. در حالت عادی، پرواز در ارتفاع پایین به قدرت و مهارت بسیاری نیازمند است اما پرواز در ارتفاع پایین بر فراز منطقیهای کوهستانی تقریباً به کاری غیرممکن میماند که تنها از عهده ی خلبانانی بر می آید که دارای مهارت و قدرت عکس العمل بالایی باشند. (تصور غیر ممکن بودن چنین کاری چندان دشوار نیست. در حالت رانندگی با یک اتومبیل با سرعتی معدل ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت بسیاری از مواقع راننده پس از مشاهده ی مانعی در مقابل خود به سختی می تواند از خود عکس العمل نشان دهد. زمانی که چشم انسان موفق به دیدن مانعی در برابر خود می شود و مغز دستور عکس العمل اعضای بدن را از قبیل؛ گرفتن کلاچ، فشار بر روی ترمز یا ... را صادر می کند اتومبیل با سرعت ۲۰۰ کیلومتری خود عملاً به مانع رسیده است و برخورد اجتناب ناپذیر جلوه می کند. حال وضعیتی را تصور کنید که خلبان ناگهان با دیدن قللای در مقابل خود سعی در بالا کشیدن هواپیما میکند. طی چند ثانیه خلبان باید هواپیما را از فراز مانع عبور دهد در حالی که با ۵/۲ برابر سرعت صوت به سمت آن در حرکت است. این توضیح می تواند دشواری پرواز بر فراز کوهستان در ارتفاع پایین را نشان دهد).

عملیات اگر فقط همین مشکلات را هم داشت به اندازه ی کافی غیرممکن به نظر می رسید اما مسئله ی دیگری وجود داشت که مهمترین چالش پیش روی عملیات بود. هیچ هواپیمایی به علت محدودیت سوخت نمی توانست چنین مسیر طولانی را رفته و بازگردد. پس در حین عملیات و بر فراز آسمان عراق که نفوذ با جنگنده ها هم در آن به اندازه ی کافی دشوار بود می بایست یک بویینگ برای رساندن سوخت به فانتومها با آنان همراه میشد. آیا یک بویینگ می توانست خود را از دید رادارها مخفی کند؟ سرعت بویینگ بسیار کمتر از سرعت هواپیماهای جنگنده است بنابراین فانتومها نمی توانستند همراه این هواپیماهای غول پیکر حرکت کنند و در تمام طول مسیر از آن در برابر جنگنده های عراقی محافظت کنند، حال اگر بویینگ در هر مرحله از عملیات توسط عراقیها هدف قرار میگرفت تکلیف فانتومها چه بود؟ اصولاً آیا یک بویینگ ۷۰۷ شانس برای گذشتن از مرز عراق و رسیدن به نقطه ای که باید سوختگیری در آن انجام می شد را داشت و یا در همان مراحل آغاز عملیات هدف هواپیماهای رهگیر عراقی قرار می گرفت؟ طبق برنامه ریزی عملیات، پس از اولین نوبت سوختگیری هواپیمای سوخت رسان باید صبر میکرد تا فانتومها عملیاتشان را بر فراز اچ ۳ انجام دهند و در راه بازگشت (که این بار دیگر عراقی هوشیار شده بودند) دوباره عملیات سوختگیری هوایی را انجام می داد.

در هر مرحله ای از عملیات امکان داشت واقعه ی ناخوشایندی برای هواپیمای سوخت رسان که هواپیمای بیدفاعی است رخ دهد، درحالی که سرنوشت فانتومها با سرنوشت بویینگ کاملاً گره خورده بود. علیرغم تمامی این مشکلات و برغم اینکه چنین عملیات جسورانه ای تا بحال توسط هیچ کشوری در جهان انجام نشده بود افسران ایرانی به اجرای آن مصمم بودند. در نهایت پس از بررسی ها و برنامه ریزی های دقیق، روز سرنوشت ساز فرا رسید. فانتومها روز قبل، از پایگاه نوژه به پایگاهی در ارومیه پرواز کرده بودند. روز عملیات هر هشت هواپیما در دو گروه چهار تیمی از باند فرودگاه برخاستند و از شمال شرق و از فراز کوههای آرات وارد منطقه ی مشترک مرزی عراق و ترکیه شدند و در ارتفاع پایین بر فراز کوهستانهای این منطقه به سمت غرب عراق حرکت کردند. در جایی بسیار دورتر در فرودگاه لارناکا در قبرس یک هواپیمای بویینگ ۷۰۷ متعلق به هواپیمایی ملی ایران (هما) ساعتی قبل وارد فرودگاه لارناکا شده بود و طبق برنامه ریزی قبلی آماده می شد تا بدون مسافر به تهران باز گردد.

قبل از آنکه هواپیما باند فرودگاه را ترک کند دو مامور اطلاعاتی ایران که همراه مسافران این پرواز همان روز وارد قبرس شده بودند به داخل کابین خلبان رفتند و با خلبان هواپیما به گفتگو نشستند. خلبان نمی توانست چیزی را

که می شنود باور کند. انجام چنین کاری دیوانگی محض بود، شانس موفقیت چیزی در حد صفر جلوه می کرد و کاملاً غیرممکن به نظر می رسید. طراحان عملیات با خود چه فکری کرده بودند؟ این نقشه به فیلمنامه ی فیلمهای هالیوودی شباهت داشت و فقط با جادوی سینما و بر روی پرده ی نقره ای امکان تحقق داشت. حتی خیالباف ترین فیلمنامه نویسان هالیوودی نیز تاکنون جرات طراحی چنین عملیاتی را به خود نداده بود. او حتی به یاد نداشت که در فیلمهای سینمایی هم چنین چیزی دیده باشد. از نظر او انجام اینکار مطلقاً غیرممکن بود. جدای از این مساله او یک خلبان غیرنظامی بود و هیچگاه تصور نمی کرد که روزی در یک عملیات نظامی نقشی داشته باشد. اما اکنون، در کمال ناباوری خود را در بطن یکی از شگفت انگیزترین نبردهای هوایی جهان می یافت که همه چیز آن به عملکرد او بستگی داشت. دقایقی بعد بوبینگ ۷۰۷ هواپیمایی ملی ایران، پس از اطلاع مسیر خود به برج مراقبت فرودگاه لارناکا از زمین برخاست و ظاهراً به سمت تهران و در واقع به سمت یکی از سرنوشت سازترین جنگهای هوایی دنیا شتافت.

برنامه ریزی عملیات به طرز دقیقی صورت گرفته بود و در ساعتی مشخص هواپیمای بوبینگ می باید بر فراز کوهستانهای مرزی ترکیه و عراق با فانتومها ملاقات میکرد. هواپیمای سوخت رسان در تماس با فرودگاههای قبرس و آنکارا وانمود کرد که مسیرش را گم کرده و در حال مسیریابی مجدد است. در ساعت مقرر تانکر سوخت رسان با فانتومها در همان نقطه ی پیش بینی شده روبرو شد. فانتومها توانسته بودند با سکوت رادیویی و پرواز در ارتفاع پایین خود را از دید رادارهای عراقی پنهان دارند. ظاهراً چندین بار هواپیمایها در رادارهای عراقی و ترکیه ای ظاهر می شوند اما عراقی ها تصور می کنند هواپیمایها متعلق به نیروی هوایی ترکیه است که مشغول گشتزنی در طول مرزهایشان هستند.

این اشتباهی بود که کنترلرهای زمینی ترکیه نیز مرتکب شدند. هر هشت هواپیما که سوختشان پس از طی مسیری طولانی در حال اتمام بود به طور منظم عملیات سوختگیری هوایی را انجام دادند و با شتاب به سوی هدفی رهسپار شدند که بی صبرانه انتظارشان را می کشید. هواپیمای بوبینگ نیز با احتیاط کامل مشغول گشتزنی در طول مسیر شد تا در بازگشت، دوباره عملیات سوخت رسانی به فانتومها را انجام دهد. در آنسو فانتومها در ارتفاعی پایین و در حالتی که خلبانان آن می توانستند کوچکترین حرکتی را بر روی زمین با چشم غیرمسلح ببینند به سمت اچ ۳ حرکت کردند. ساعتی بعد هر هشت هواپیما ناگهان بر فراز پایگاه ظاهر شدند. پرسنل پایگاه که با توجه به دور بودنشان از مرزهای شرقی هیچگاه تصور نمی کردند هدف هیچ نوع حملهای قرار گیرند در ابتدا به تصور اینکه هواپیمایها خودی هستند شروع به تکان دادن دستهایشان کردند. بر فراز پایگاه، فانتومها ارتفاعشان را افزایش دادند و پس از تقسیم شدن به دو گروه چهارتایی به سمت هدف شیرجه رفتند. لحظاتی بعد بمبهای چهار فانتوم اول، به صورت یک ردیف منظم بر روی هواپیمایهایی که بر روی باند قرار داشتند فرود آمد و تمامی آنها را در همان لحظات اولیه ی عملیات نابود کرد. دیگر هیچ هواپیمایی نمی-توانست از باند فرودگاه بلند شود.

فانتومهای گروه دوم نیز دو مجتمع راداری را در قلب پایگاه مورد حمله قرار دادند و سپس با خیال راحت به درهم کوبیدن آشیانه-های هواپیما و توپهای ضدهوایی پرداختند. در چند دقیقه پرسنل پایگاه در جهنمی از آتش که از همه جا شعله میکشید بدام افتاده بودند. در برابر دیدگان ناباور آنها پایگاه اچ ۳ با تمامی ابهت و نفوذ ناپذیریش در زیر آتش سنگین فانتومهای ایرانی به تلی از خاکستر بدل شده بود. فانتومها که تمامی دفاع ضد هوایی پایگاه را از بین برده بودند اینبار در ارتفاع پایین بر روی خرابه های آن به شکار سربازانی مشغول بودند که اغلبشان حتی

یونیفورمهایشان را بر تن نکرده بودند و بی هدف به اینسو و آنسو می دویدند. توپهای فانتومها با سیلی از رگبار گلوله به سمت هر هدف جنبندهای شلیک میکردند و باند فرودگاه مملو از اجساد سربازانی بود که بر روی بازمانده های خرابه ها افتاده بودند. فانتومها که دیگر چیزی برای نابود کردن باقی نگذاشته بودند بسرعت صحنه ی عملیات را ترک کردند.

پشت سر آنها تلی از خاکستر به جا مانده بود که تا چند دقیقه پیش پایگاه هوایی الولید نام داشت. جایی که قرار بود مکانی امن برای هواپیماهای عراقی باشد. بر روی باند فرودگاه و در آشیانه هایی که آتش از آنها زبانه می کشید تکه پارههایی از آهن و فولاد به چشم میخورد که زمانی بر صحنه ی آسمان ایران با نخوت و غرور به پرواز در می آمدند و بمب هایشان را فرو می ریختند. تمامی آن پرنده های پر غرور که دیرزمانی باعث افتخار ارتش عراق بودند اکنون درمانده و متلاشی شده در میان شعله های آتش به دور شدن فانتومهایی نظاره میکردند که به سوی پایگاههایشان باز می گشتند. در بازگشت، فانتومها باز به همان شیوه ی پیشین خود را از دید رادارهای عراقی پنهان کرده و در نقطه ی موعود پس از سوختگیری دوباره، پرواز خود را به سمت ایران ادامه دادند. هواپیمای سوخت رسان که ماموریتش به اتمام رسیده بود با خروج از نوار مرزی عراق و ترکیه از طریق آسمان ترکیه به تهران بازگشت. قبل از عبور فانتومها از مرز عراق دفاع ضد هوایی این کشور که متوجه هواپیماهای ایرانی شده بود به سمت آنها آتش گشود و یکی از هواپیماها مورد اصابت قرار گرفت به گونه ای که دیگر نمی توانست تا رسیدن به پایگاه به پرواز خود ادامه دهد، پس به عنوان حسن ختام نمایش و برای تکمیل کردن کلکسیون کارهای عجیب و غریب این عملیات، در وسط جاده ای در آذربایجان غربی به زمین نشست. بقیه هواپیماها بدون هیچ آسیبی عملیات را به پایان بردند. در طول عملیات طی چند نوبت هواپیماهایی ایرانی برای منحرف کردن توجه عراقیها از فانتومهایی که به سمت اچ ۳ در حال پرواز بودند چندین عملیات ایزدایی را بر روی خاک دشمن انجام دادند. هنگام بازگشت نیز همین کار تکرار شد و هواپیماهای ایرانی با حملات ایزدایی شکاریهای دشمن را به دنبال خود می کشیدند و سپس به سمت ایران می گریختند. در ابتدا عراقیها که کاملاً غافلگیر شده بودند تصور کردند که حمله از جانب اسرائیلیها صورت گرفته است. با توجه به نزدیکی اسرائیل به اردن و اینکه در سال ۱۹۶۷ نیز اسرائیلیها فرودگاههای این کشور را بمباران کرده بودند، احتمال اینکه حمله از جانب اسرائیلیها صورت گرفته باشد بسیار محتملتر به نظر می رسید تا اینکه هواپیماهای ایرانی توانسته باشند چنین مسیر طولانی را طی کنند و علیرغم وجود پدافند هوایی عراق در دو نوبت بر فراز آسمان این کشور سوختگیری هوایی را انجام داده باشند.

اما دشمن باید شجاعت ودلیری مردان ایرانی را باور می کرد و چاره ای جز این نداشت.

این در حالی بود که ایران در طول جنگ همواره در محاصره ی اقتصادی و نظامی غرب بود و آمریکایی ها حتی لوازم یدکی هواپیماهای ساخت خودشان را نیز به ایران تحویل نمی دادند. اغراق نیست اگر این عملیات را که در زمان خود بهت و حیرت بسیاری از کارشناسان نظامی غرب را موجب شده بود، شگفت انگیزترین و قاطع ترین نبردهای هوایی جهان بدانیم.

شش ماه و شانزده روز از جنگ تحمیلی عراق و متحدانش بر علیه مردم ایران می گذشت. دولت عراق در باتلاقی گرفتار شده بود که هرگز فکر نمی کرد روزی در آن گرفتار شود. نیروی هوایی ایران که صدام حسین در شامگاه ۳۱ شهریور ۵۹ دم از نابودی کامل آن می زد، دست به کارهای بزرگی زد و با بمباران روزانه مناطق نظامی، خواب را از چشمان صدام و فرماندهان درمانده اش گرفته بود. در این شرایط که عراقی ها به ضعف نیروی هوایی خود در برابر

نیروی هوایی قدرتمند ایران رسیده بودند، طبق معمول همیشه دست به دامن همپیمانان خود شدند و آنها نیز با نشان دادن چراغ سبز، خواسته های آنان را برآورده می کردند. یکی از این خواسته ها تقویت نیروی هوایی عراق بود که بر این اساس کشور فرانسه قراردادی با عراق منعقد کرد که بر طبق آن، جنگنده های پیش رفته میراژ را تحویل آنها بدهد.

این در حالی بود که شهر آبادان از سه طرف در محاصره بود و نیروی های زمینی عراق می توانستند با پشتیبانی هوایی به هدف اصلی خود که اشغال آبادان بود، برسند. عراقی ها که هنوز خاطره حمله ۱۴۰ فروندی روز اول جنگ را فراموش نکرده بودند، به این فکر افتادند که شاید در آستانه این عملیات پایگاه های هوایی آنها مورد هدف عقابان تیز پرواز نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی قرار گیرد. لذا تصمیم گرفتند که تمام هواپیماهای اصلی خود را به نقطه ای منتقل کنند که هیچ هواپیمای ایرانی نتواند به آن جا برسد و آن را هدف قرار دهد. در ۲۱ دی سال ۱۳۵۹ عراق بخشی از هواپیماهای عملیاتی خود را به مجموعه پایگاه های الولید در غرب عراق و در نزدیکی مرز اردن انتقال داد. این پایگاه خود به یک پایگاه اصلی و دو پایگاه فرعی تقسیم می شود که به آن اچ ۳ می گفتند و از پدافند قدرتمندی نیز برخوردار بود.

در همین زمان صدام حسین با ظاهر شدن در صفحه تلویزیون عراق نطقی کرد که قسمتی از آن به این شکل بود.

من دیوار آتش دارم و ایران به هیچ وجه نمی تواند به خاک ما نفوذ عمقی کند.

چندی بعد نیروی هوایی ایران از انتقال هواپیماهای عراقی با اطلاع شد و سرتیپ شهید جواد فکوری فرمانده وقت نیروی هوایی، در ۱۵ بهمن سال ۵۹ در جلسه فرمانده هان نیروی هوایی پیشنهاد حمله به این پایگاه ها را مطرح نمود که برای طرح ریزی این عملیات، بخش ویژه طرح های نیروی هوایی کار بر روی آن را آغاز کردند و پس از مدتی این کار را غیر ممکن قلمداد کردند. در همین زمان این طرح از سوی نیروی هوایی منتفی اعلام شد ولی طرح هایی نیز مطرح شد :

طرح اول :

۱۶ فروند فانتوم به پرواز درآیند ۱۴ فروند اصلی و ۲ فروند رزرو که ۶ تانکر سوخت رسان هم همراه آنان باشد ۳ تانکر در داخل خاک ایران قرار گیرند و ۳ تانکر در منتهی الیه غرب عراق و برای محافظت از هر تانکر ۲ فروند اف ۱۴ نیز به پرواز درآیند که این خود انبوهی از هواپیما را بوجود می آورد.

طرح دوم :

۱۲ فروند فانتوم به پرواز درآیند ۱۰ فروند اصلی و ۲ فروند رزرو که چهار تانکر سوخت رسان با همان شرایط با آنها باشد که در این طرح تعداد جنگنده ها و تانکرها کم می شد ولی وضعیت فانتوم ها به دلیل کمبود تانکر سوخت رسان حساس می شد و احتمال اینکه ۲ فروند فانتوم از دست برود فراوان بود.

طرح نهایی

در همین حین مرحوم سرتیپ خلبان بهرام هوشیار در این خصوص طرحی را آماده و به صورت محرمانه با شهید فکوری مطرح کرد که بر اساس آن ۱۰ فروند فانتوم مسلح ۸ فروند اصلی و ۲ فروند رزرو به پرواز درآیند و برای گمراه کردن دشمن نیز در هنگام ورود فانتوم ها به خاک عراق ۲ فروند اف ۵ به کرکوک حمله کنند. مکان استارت حمله نیز پایگاه دوم شکاری تبریز بود. شهید فکوری بعد از مطالعه این طرح، آن را عملی دانست و موافقت خود را با آن اعلام

کرد. ولی این عملیات ۲ بار به دلیل خیانت عوامل نفوذی و همچنین اطلاع عراق، لغو شد. لذا در جلسه ای قرار بر این شد که شهید فکوری شکست این طرح را اعلام کند. جلسه مذکور در نیمه دوم اسفند ماه برگزار شد. جلسه درباره وضعیت جبهه های جنگ، استقرار نیروهای ایرانی و عراقی و... بود. پس از پایان جلسه، شهید فکوری سرتیپ (سرهنک آن زمان) فرج الله براتیور را که از معاونین عملیات یکی از پایگاه های هوایی بود، احضار کرد و اجرای ماموریتی سری، مهم و حیاتی را به ایشان ابلاغ و تاکید کرد که شخصا فرماندهی دسته پروازی را برعهده بگیرد.

لینکها برای کاربران مهمان قابل دسترسی نیست، برای مشاهده ی لینکها لطفا ثبت نام کرده و وارد شوید .
طرح عملیات

۱۰ فروند فانتوم (۸ فروند اصلی و ۲ فروند رزرو) مسلح، در شرایط کامل حفاظتی از پایگاه شهید نوژه همدان به پرواز در می آیند و به سوی دریاچه ارومیه پرواز می کنند. هواپیماها آن جا در ارتفاع پست با دو فروند تانکر سوخت رسان برخورد می کنند، بعد از سوختگیری، از نوار مرزی ترکیه وارد عراق شده و در آن جا با دو تانکر که از مسیر بین المللی خارج شده اند، برخورد می کنند و بعد از سوخت گیری مجدد به سمت پایگاه های الولید رفته آن جا را بمباران کرده و از همین مسیر باز می گردند.

این طرح به صورت کاملاً سری پی گیری می شد و قرار بر این شد که این عملیات در سحرگاه روز پانزدهم فروردین ماه انجام شود. نکته مهم در این طراحی این عملیات، سبک بودن جنگنده ها و برق آسا بودن حمله بود

روزموعود

سرانجام روز موعود فرا رسید. در ساعت یک بامداد روز ۱۵ فروردین ماه سال ۱۳۶۰ خلبانان منتخب، بدون اطلاع قبلی، به پست فرماندهی فرا خوانده شدند و بی درنگ جلسه توجیهی انجام شد و کلیه موارد و چگونگی انجام این عملیات برای کلیه خلبانان تشریح شد و قرار بر این شد که فانتوم ها به دودسته ۴ فروندی تقسیم شوند. لیدر یکی از دسته ها سرهنک براتیور و لیدر دسته دیگر سرتیپ فرهادپور که در آن زمان سرهنک بودند. در پایان جلسه توجیهی، از سوی لیدر دسته پروازی اعلام شد احتمال شهادت در این عملیات بالاست پس هر کدام از خلبانان به هر دلیلی آمادگی ندارند اعلام کنند تا نفر جایگزین در لیست اصلی قرار گیرد، همه اعلام آمادگی کردند. پس از انجام فریضه نماز و با روشن شدن هوا، عملیات آغاز شد.

شرح عملیات

این عملیات به قدری دقیق پیش بینی شده بود که از شب قبل هواپیماهای هر گروه پروازی نیز مشخص شده بودند. بعد از اعلام شماره هواپیماها از سوی گردان نگهداری، خلبانان یکی پس از دیگری در کابین جای گرفتند و این درحالی بود که خود پرسنل گردان نگهداری هم از جزئیات این عملیات خبر نداشتند. بدین ترتیب ۱۰ فروند هواپیمای اف ۴ در سکوت کامل رادیویی به پرواز درآمدند. در طول انجام این عملیات، تنها دوبار سکوت رادیویی شکست. یکی هنگام پرواز که هر هواپیما بعد از بلند شدن از روی باند شماره خود را اعلام می کردند و بار دیگر بعد از پایان عملیات سوختگیری، رمزی را اعلام می کردند. بعد از پرواز فانتوم ها، مسیر خود را به سمت دریاچه ارومیه پیش گرفتند و درحالی که هوا ابری بود، در ارتفاع پست با دو فروند تانکر سوخت رسان ۷۴۷ برخورد کردند و اولین مرحله سوختگیری با موفقیت کامل بعد از گذشت ۲۰ دقیقه انجام شد. سپس فانتوم ها به سمت مرز پرواز کردند.

در همین زمان دو فروند اف ۵ از پایگاه هوایی تبریز به سمت پالایشگاه کرکوک به پرواز درآمدند و در یک حمله موفق، این پالایشگاه را بمباران کردند.

در این هنگام فانتوم ها در نزدیکی مرز قرار داشتند و در ساعت ۵/۶ صبح با رسیدن به نقطه صفر مرزی، به دو دسته ۴ فروندی تقسیم شدند و ۲ فروند رزرو نیز بازگشتند. (جمعا ۸ فروند، ۶ فانتوم ئی و ۲ فانتوم دی وارد عراق شدند). در همین زمان به فرمانده پدافند عراق اطلاع می دهند که تعدادی هواپیمای ناشناس در نوار مرزی ترکیه مشاهده شده اند که او اظهار می کند هواپیماها متعلق به ترکیه است.

فانتوم ها به صورت فرمیشن ۴ تایی با فاصله ۵۰۰ پا از یکدیگر، در ارتفاع پایین از شهر مرزی زاخو گذشتند و وارد خاک عراق شدند. در این هنگام ارتفاع خود را به پایین ترین سطح ممکن رسانده و به مسیر خود بروی نوار مرزی ترکیه ادامه دادند.

در منتهی الیه شمال غرب عراق فانتوم ها در فاصله ۹۰ مایلی هدف، با دوفروند تانکر سوخت رسان ۷۰۷ که به تعبیری از فرودگاه لازاناکا قبرس و به تعبیری از فرودگاهی در ترکیه برخاسته بودند و با خارج شدن از خطوط بین المللی، خود را به آن جا رسانده بودند، برخورد می کنند و در ارتفاع ۲۰۰۰۰ پایی از آنها سوختگیری می کنند و دوباره ارتفاع خود را کم و در حدود ۳۰ متری زمین پرواز می کنند و به طرف نخستین نشانه زمینی به پیش می روند که در این لحظه به نقل از خود سرتیپ براتپور (لیدر عملیات) دستگاه های ناوبری جنگنده ای شان از کار می افتد و وقتی موقعیتی که دستگاه ها نشان می دهند با نقشه مقایسه می کند نشان دهنده موقعیت واقعی نبود که ایشان با کابین عقب که افسر کنترل رادار بودند صحبت می کند و می گوید :

سرتیپ براتپور : ظاهرا دستگاه ناوبری من ایراد دارد می توانی بگویی که دستگاه شما کجا را نشان می دهد؟
خلبان کابین عقب : (با خون سردی می گوید) تل آویو.

سرتیپ براتپور: پس برویم آن جا را بزنیم!

خلبان کابین عقب : (با لهجه شیرازی) ها بریم!

به هر صورت پس از گذشتن از آخرین نشانه زمینی، سرتیپ براتپور راه اصلی را پیدا می کند و با علامت او، از هر دسته ۴ فروندی فانتوم ها، یک فروند جدا می شود و گروه سوم را تشکیل می دهد. در همین حین یکی از خلبانان یک موضع پدافندی که در نقشه اولیه پیش بینی نشده بود را می بیند و به دلیل این که مبادا در مسیر برگشت مزاحم شود به آن حمله و آن را نابود می کند.

هواپیماها به هدف می رسند

گروه اول به فرماندهی سرتیپ فرهادپور در ساعت ۴/۵ به پایگاه اول حمله می کند.

گروه دو در ساعت ۵/۷ به پایگاه دوم حمله می کند.

گروه سوم به فرماندهی سرتیپ براتپور به سمت پایگاه سوم (اصلی) حمله می کند در حالی که هنوز گروه سوم به پایگاه اصلی نرسیده بودند، دو گروه دیگر کار خود را تمام کرده بودند زیرا آنها فاصله کم تری نسبت به این پایگاه داشتند. دود ناشی از انفجار هواپیماها و انبارها، تمامی فضا را پر کرده بود و پدافند و موشک های زمین به هوای دشمن از هر طرف برای سرنوشت فانتوم ها شلیک می کردند. سرتیپ براتپور با دیدن این اوضاع، تصمیم می گیرد بجای این که از مسیر از پیش تعیین شده به پایگاه سوم حمله کند، با گردشی به سمت راست از سمت مخالف به آنها حمله ور شود که بدین ترتیب موفق به غافلگیری آنها می شود.

پایگاه دشمن از استتار خیلی خوبی برخوردار بود، به شکلی که حتی رنگ سقف آشیانه ها نیز به رنگ زمین بودند و روی ادوات نیز به خوبی پوشانده شده بود. هنگامی که گروه سوم به فرماندهی سرتیپ براتیپور به روی پایگاه می‌رسند، عراقی‌ها که فکر نمی‌کردند خلبانان ایرانی جسارت و توانایی لازم جهت حمله به آن جا را داشته باشند، کاملاً غافلگیر شدند. آنها که مشغول کارهای زومره بودند ابتدا تصور کردند که هواپیمای خودشان است که به سمت آنها می‌آید، همچنین به دلیل تغییر سمتی که داده شده بود لوله های توپ های ضدهوایی آنها نیز سمت مخالف را نشانه گرفته بود و به اصطلاح دیوار آتش آنها در سمت دیگری بود. فانتوم ها با رسیدن به بالای پایگاه، شیرجه رفته و تمامی بمب های خود را رها می‌کنند و پایگاه را به جهنمی از آتش تبدیل می‌کنند به طوری که در بعضی از نقاط به دلیل ارتفاع کم فانتوم ها، زبانه آتش به ارتفاع هواپیماها نیز می‌رسید.

تمامی بمب ها بر روی هواپیماها و آشیانه ها با دقت فرو ریخته شد و تقریباً تمام اهداف از پیش تعیین شده را نابود کردند، سپس با گردشی به سمت مخالف، فانتوم ها از محل دور می‌شوند. در این مرحله یکی از هواپیماها به خلبانی سرتیپ خلبان شهید محمود خضرای آسیب می‌بیند که سریعاً خود را از معرکه دور می‌کند. در همین برگشت، سرتیپ براتیپور بر روی جاده بین المللی عراق - اردن متوجه یک تریلی حامل محموله نظامی می‌شود که گویا از بندر عقبه در خاک اردن بارگیری کرده و به عراق وارد شده بود. بی‌درنگ با هواپیما به سمت تریلی شیرجه می‌رود و با مسلسل هواپیما آن را هدف قرار داده و منفجر می‌کند. سپس بلافاصله ارتفاع را کم کرده و پس از تماس با فرکانس قراردادی با تانکهای سوخت رسان، به سوی آنها پرواز می‌کنند.

در این لحظه تانکرهای سوخت رسان در همان منطقه (قسمت غربی خاک عراق) در ارتفاع پایین و خارج از دید رادار دشمن در حال گشت زنی و منتظر فانتوم ها بودند تا مرحله سوم سوخت گیری انجام شود. سرتیپ براتیپور برای یک لحظه متوجه سوخت هواپیمای خود می‌شود و می‌بیند که به حداقل خود رسیده و تانکرها را نیز نمی‌بیند و این به دلیل آن بود که در راه بازگشت برای انهدام تریلی اقدام کرده بود. از طرفی برای این که سکوت رادیویی را نیز نشکند و دشمن را متوجه خود و دیگر هواپیماها نکند، با توکل بر خداوند مسیری که قرار بود هواپیماهای جنگنده از آن جا به تانکرها برسند را درپیش می‌گیرد و به راه خود ادامه می‌دهد تا این که سرانجام از راه دور یکی از تانکرها سوخت رسان را می‌بیند. در این لحظه سوخت هواپیما به حداقل خود رسیده بود و ایشان برای این که مبادا تانکرها را گم کند، چشم از آنها بر نمی‌دارد. سرانجام با کمک خداوند تمامی فانتوم ها به محل سوختگیری رسیده و با خون سردی و احتیاط سوختگیری می‌کنند. پس از این که کار سوختگیری به پایان رسید و تمامی شکاری ها سوختگیری کردند، تانکرها بلافاصله وارد خاک ترکیه شدند و از مسیر بین المللی آنکارا - تهران به ایران بازگشتند.

هواپیماهای فانتوم نیز از قسمت شمالی عراق، بر روی نوار مرزی و از همان راه اولیه با تمام سرعت، به سمت وطن بازگشتند.

تعقیب همه جانبه از سوی دشمن

دشمن لحظاتی بعد از این ضربه مهلک، بی‌درنگ تعداد زیادی هواپیمای شکاری رهگیر خود را به پرواز در می‌آورد تا شاید بتواند فانتوم های ایرانی را رهگیری و سرنگون کند و به هرترتیبی که شده اجازه بازگشت به هواپیماهای فانتوم ندهد. سرتیپ براتیپور نقل می‌کند که خود دو دسته چند فرونددی را دیدند و خوشبختانه آنها نتوانستند هواپیماهای ما را رهگیری کنند.

درحالی که هواپیماهای فانتوم به مرز نزدیک می شدند، هواپیماهای اف ۵ و اف ۱۴ خودی در حوالی مرز به انتظار آنها بودند و منتظر تماس فانتوم ها بودند تا به کمک آنها بشتابند. با نزدیک شدن فانتوم ها به مرز، حمله هوایی دیگری در مرزهای مشترک انجام شد تا فانتوم ها بتوانند به راحتی وارد خاک ایران شوند.

عقابان بازگشتند

خوشبختانه فانتوم ها توانستند خود را به مرز رسانده و همه در محل مقرر سوختگیری چهارم را انجام دهند و تلاش عراقی ها برای سرنگونی آنها نیز بی نتیجه ماند.

فانتوم ها بعد از سوختگیری، همگی به پایگاه شهید نوژه همدان برگشتند. پرسنل نگهداری که در آخرین لحظات بازگشت فانتوم ها، از موضوع حمله با اطلاع شده بودند، با هیجان درباره چگونگی این عملیات سخن می گفتند و چون چیزی درباره جزئیات آن نمی دانستند، به سراغ جانشین فرمانده پایگاه رفته و نگرانی خود را در مورد سلامتی گروه پروازی ابراز می داشتند. پرسنل پایگاه که از عملیات شجاعانه خلبانان مبهوت مانده بودند، بی صبرانه در انتظار بازگشت همه خلبانان دقیقه شماری می کردند. سرانجام چرخ های اولین گروه فانتوم ها باند فرودگاه را لمس می کند و پرسنل گردان پرواز و نگهداری، با چشمانی اشکبار که حاکی از دیدار دوباره خلبانان بود و با فریاد الله اکبر و قربانی کردن گوسفند، به استقبال آنها می روند.

پرواز نتیجه داده بود. خلبانان شجاع بعد از چهار ساعت و چهل دقیقه پرواز با سرعت بالا و طی مسافت ۱۰۰۰ کیلومتر با چهار نوبت سوختگیری در مسیر رفت و برگشت، موفق شده بودند غیرممکن را ممکن کنند و ضربه مهلکی به پیکر نیروی هوایی عراق وارد آورند.

نتایج عملیات

بعد از عملیات مشخص شد که خسارت ها، بیشتر از پیش بینی ها بود:

- ۴۸ فروند هواپیماهای شکاری - بمب افکن (شامل میگ ۲۱ - میگ ۲۳ - سوخو ۲۰ - سوخو ۲۲ - توپولف ۱۶ و میراژ) منهدم و یا آسیب جدی دیده است.

- ۳ آشیانه بزرگ هواپیما، ۲ دستگاه رادار و چندین پناهگاه بتونی هواپیما، به طور کلی تخریب شده است.

بعد از این عملیات غرورآفرین، فرمانده پدافند هوایی عراق از سوی صدام برکنار شد. نامبرده بعدا اعدام شد ولی منابع عراقی خبر خودکشی او را اعلام کردند.

این عملیات تاثیر بسزایی در روحیه رزمندگان اسلام داشت، به طوری که چند ماه بعد عملیات موفق ثامن الائمه انجام شد و در پی آن نیز عملیات موفق طریق القدس و بیت المقدس با موفقیت کامل و بازهم با پشتیبانی مناسب نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، انجام شد.

دیدار با امام خمینی



دیدار خلبانان عملیات حمله به اچ ۳

سه روز پس از این عملیات، در تاریخ ۱۸/۱/۱۳۶۰ بدون هیچ تشریفاتی، کلیه خلبانان شرکت کننده در این عملیات به حضور حضرت امام خمینی (ره) رفتند. نور شادی و رضایتمندی در چهره امام (ره) به وضوح مشاهده می شد به طوری که یکی از نزدیکان امام گفتند: تا به حال ایشان را به این خوشحالی ندیده بودند. پس از موفقیت کامل در این عملیات، سیمای جمهوری اسلامی نیز برای اولین بار سرود خلبانان را پخش کرد تا بدین شکل تقدیری کوچک از این دلوران شود. تیزپروازی که بعدها آسمانی شدند

یاد می کنیم از عقابانی که در این عملیات شرکت داشتند و بعدها به درجه رفیع شهادت نائل آمدند:

سرلشکر خلبان شهید حسین خلعتبری مکرم

سرتیپ خلبان شهید محمود خضربی

سرگرد خلبان شهید علی خسروی

سرگرد خلبان شهید عبدالله رضایی

سرگرد خلبان شهید پورسرابی

ارجاع به این مقاله

شمشاد امیری خراسانی، «عملیات اچ ۳ - شگفت انگیزترین عملیات هوایی دنیا به نام خلبانان شجاع ایران بزرگ»، پارسیان دژ، ۱۳۹۴.

خواندن مقاله و پیوست‌های آن در وبسایت پارسیان دژ

نشانی ثابت این نسخه:

<http://parsiandej.ir/articles/1642/pdf/شگفت-انگیزترین-عملیات-هوای-اچ-۳-شگفت.pdf>

آخرین ویرایش مقاله: ۱۲ مرداد ۱۴۰۵