

**اف 14 در سال‏های پایانی جنگ،** در 1364 کارگروهی مرکب از سیزده نفر از متخصصین اسلحه، الکترونیک، موشک، خلبانان کابین جلو و عقب اف 14 متشکل از: سرهمافر (امیر سرتیپ‏دوم) عطاءالله بازرگان به‌عنوان رئیس جهادخودکفایی، همافر خداوردیان (اسلحه)، همافر اکبری (الکترونیک)، همافر کرداوغلی، همافر راد، همافر عباسی (موشک فونیکس)، همافر احمد بقایی، مرحوم همافر نیک‏اختر و فردی به نام استاد غلام که امور فلزکاری را انجام می‏داد و آقایان مهندس گیلی و دکتر مانی و نیز یک تیم فرعی یا پشتیبان متشکل از سرهنگ ‏خلبان شهرام رستمی، سروان ناصر معصوم‏پرست و تعدادی دیگر از متخصصین گردان نگهداری اف 14 و موشک هاک تعیین شده بود. در ابتدا پنج تیر موشک هاک معیوب و یک فروند هواپیمای اف 14، در اختیار گروه گذاشته و فرایند انجام کار در یکی از آشیانه‏های تعمیرات سنگین یا شیلتر پایگاه یکم مهرآباد پی ‏گرفته شد. این موشک با زحمات و تنگناهای بسیاری با چهل روز تلاش شبانه‏روزی، ابتدا به‌صورت مکانیکی برروی اف 14 سوار شد و نخستین آزمون پروازی آن توسط خلبانان گروه (سرگرد فریدون علی‏مازندرانی و سرگرد محمد عقبایی) در پایگاه یکم، تحت نظر مستقیم سرهنگ صدیق فرماندهی نیروی هوایی صورت پذیرفت. در ماه‏های بعد به دستور خلبان عباس بابایی جهت استقاده کاربردی، دو فروند اف 14 آماده مسلح به دو تیر موشک سجیل، به پایگاه بوشهر جهت هدف قراردادن جنگنده‏های متخاصم و آزمون عملی در صحنه نبرد گسترش داده شدند و در منطقه نبرد نیز چند تیر موشک به‌سوی جنگنده‏های متخاصم شلیک شد. در مرحله بعدی، دستورالعمل‏های مربوطه تهیه و دیگر خلبانان نیز مجاب به پرواز با چنین آرایشی (مسلح بودن با موشک هاک) شدند. این پروژه در زمان فرماندهی سرهنگ صدیق تکمیل شد و در زمان فرماندهی خلبان ستاری، در میادین نبرد مورد استفاده قرار گرفت. در دی‌ 1365 (سال هفتم جنگ) پس از ناکامی و توقف عملیات کربلای ‏4، مسئولان وقت جنگ تصمیم گرفتند بلافاصله به دلیل حضور عمده قوای نظامی و غفلت دشمن، عملیات جدیدی را طراحی کنند. اين تصميم، نتیجه مطلوبي را به بار آورد و دو هفته بعد، عمليات كربلاي 5 به اجرا گذاشته شد. قدرت هوایی نیز برابر دستورالعمل پشتيباني هوايي از عمليات کربلای ‏4 و 5 با همان استعداد تخصیص‌‌یافته پیشین (روزانه انجام حداقل دوازده پرانه پشتیبانی آتش هوایی) توسط قرارگاه هوایی رعد به فرماندهی سرهنگ خلبان عباس بابایی معاونت عملیات نیروی هوایی، تهيه و به واحد‌هاي اجرايي ابلاغ شد. در اين دستور‌العمل علاوه بر پشتيباني نزديك توسط هواپيماهاي اف 4 و اف 5، هشت فروند هواپیمای اف 14 با سوخت‏گیری هوایی در نظر گرفته شد. با این ‌وجود در این عملیات تعدادی از جنگنده‏های اف 4، اف 5 و حتی اف 14 به پایگاه امیدیه در جهت پشتیبانی آتش از عملیات گسترش یافتند و علی‌رغم همه تنگناها، توانستند نقشی بی‌بدیل در پشتیبانی آتش ایفا کنند. نيروي هوايي در همین رابطه، شش فروند جنگنده رهگير اف 14 را بر فراز قرارگاه‏هاي خودي از كوشك و طلائيه تا حسينيه، شلمچه و نوح در نظر گرفته بود تا پدافند هواپایه صحنه نبرد را فراهم كرده باشد. دشمن برای کاستن از فشار خطوط جبهه از شلمچه تا تنومه، از دومین روز عملیات (بیستم دی 1365) به بعد با شدت بیشتری، جنگ شهرها را در پیش گرفت. جنگنده‌هاي میگ 25 با تاکتیک‌هاي ‌ماخ و پرواز در ارتفاع بسیار بالا، در تاریکی شب بیستم دی 1365 در چند نوبت شهرهای اصفهان اراك، كاشان، نهاوند، رامهرمز، تبریز و بروجرد را بمباران کردند که روز بعد به این بمباران‏ها توسط هواپیماهای پایگاه دوم و سوم پاسخ داده شد (کلاسه عملیاتی 164، ردیف 42). برابر اطلاعات دریافتی از منابع جمع‏آوری اطلاعاتی فاشا، ارتش عراق به‌منظور مقابله با عملیات کربلای ‏5، تعدادی از هواپیماهای سوخو 22 و میگ 23 خود را از پایگاه البکر و صویره به ناصریه و تعدادی از هواپیماهای میراژ را از پایگاه ابی‏عُبیده در کوت به الوحده در شعیبیه گسترش داد (کلاسه عملیاتی 164-65، ردیف 47). از رويدادهای بسيار ديدني و بي‌پيشينه در گذشته، به ابتکار خلبان عباس بابایی يك فروند هواپيماي اف 14 را به بمب‌هاي هزار پوندي به شمار سه تير بارگيري كردند و به همراه يك فروند جنگنده اف 5 ایي كه آن‌هم دو بمب هزار و يك بمب 2000 پوندي بار گرفته بود، با هم به پرواز در آمدند و 11:15 يگان‏هاي ارتش عراق را در گستره زميني عمليات كربلاي 5 بمباران كردند و بازگشتند. درباره این مأموریت باید تأکید کرد هواپيماي اف 14 كه براي نخستين و یا دومين بار براي پروازهاي بمباران آماده ‌شده بود، به خلبانی سرتيپ شهرام رستمي در كابين جلو براي هدايت هواپيما و خلبان اردستاني در کابین عقب براي نظارت و راهنمايي امیر رستمي به‌منظور بمباران به شيوه لافت پرواز ‏کردند؛ زيرا خلبان اردستاني با هواپيماهاي اف 5، چندین بار این کار را در عملیات پیشین از والفجر ‏8 تا كربلاي 5 تجربه كرده بود و به این تاکتیک آشنايي کامل داشت. اما رويداد بسيار اندوه‌بار در این مقطع، سرنگوني يك فروند هواپيماي اف 14 در 16:20 بر فراز منطقه ایذه با همان تاکتیک‏های تکراری اسنپ‏آپ هم‏زمان با عملیات کربلای ‏5 بود. به هر رويي خلبان کابین جلوی هواپيما به نام سرگرد بهرام قانعي و خلبان کابین عقب آن به نام سروان غلام‌رضا اصل ‏داوطلب، خود را به بيرون از هواپيما پرتاب كردند؛ اگرچه با اندوه فراوان سروان اصل‌ داوطلب که از خلبانان جوان و حاذق کابین عقب بود، در این رويداد جان باخت؛ اما بهرام قانعي زخمي شد و جان به در برد و در بیمارستان تن‌درستي خود را بازيافت. ازنظر نقش هواپیمای اف 14 در اسکورت هواپیمای شناسایی و واپسین مأموریت عکس‌برداری از منطقه عملیاتی کربلای ‏5 باید تأکید کرد در روز 26 دي 1365 پس از چندین روز نبرد سنگین، فرماندهان عملیات همچون گذشته نیاز به اطلاعات جدیدی از وضعیت و آرایش نظامی یگان‌های دشمن داشتند و نیازمند عکس هوایی بودند تا در واپسین روزها، منطقه نبرد به‌طور کامل بررسی گردد. با توجه به استحکامات پدافندی قوی زمین‏پایه، هواپایه و استقرار انواع موشک‌های زمین‌به‌هوا و وجود چندین فروند شکاری آماده دشمن در پایگاه‌های نزدیک بصره، پرواز هواپیمای شناسایی بسیار دشوار بود. چند بار پرواز شناسایی انجام ‌شد؛ ولی به دلیل حضور شکاری‌های عراقی با موفقیت همراه نبود. باید راه ‌حلی پیدا می‌شد، لذا جلسه‌ای با حضور شهید بابایی معاون وقت عملیات نیروی هوایی و سایر خلبانان متصدی این نوع پروازها در پایگاه امیدیه (قرارگاه هوایی رعد) برگزار و بحث‌های مختلفی انجام شد. سرتیپ‏دوم خلبان جاویدنیا در این مورد می‌گوید: خلبان عباس بابایی ضمن تأکید بر محدودیت‏های خودی و تهدیدها و قابلیت‏های دشمن برای جلوگیری و مقابله با عملیات شناسایی در قالب پروازهای شش فروندی جنگنده‏های میراژ، خواستار ارائه طریق برای حل مشکل شد. تنها راه‌حل این بود که به هر طریق ممکن، شش فروند میراژ را از زمین بلند کنیم تا هواپیمای شناسایی در سی دقیقه، زمانی که تا بلندشدن هواپیمای بعدی وقفه می‌افتاد، وارد عمل شود و عکس‌های لازم را تهیه کند. این تاکتیک، مورد پذیرش قرار گرفت و براساس آن‌، هواپیماهای اف 14 که در پایگاه امیدیه گسترش ‌یافته بودند، طی پروازهای خود به‌سمت مرز عراق ضمن سرگرم‌کردن شکاری‌های دشمن، فرصت زمانی مناسب را برای هواپیمای آر.اِف 4 جهت ورود به منطقه و انجام مأموریت عکس‌برداری ایجاد می‌کردند. در روز اول بهمن، ابتدا دو فروند هواپیمای اف 14 به‌سمت عراق پرواز و در سه نوبت متوالی، شکاری‌های عراقی را وادار به برخاستن از پایگاه بصره کردند. در این فاصله زمانی، فرصتی کوتاه برای فانتوم شناسایی پیش آمد تا عملیات عکس‌برداری خود را انجام دهد. با این تاکتیک، مأموریت انجام شد و هواپیمای شناسایی آر.اف 4 عکس‌های ارزشمندی را تهیه کرد و به همراه هواپیماهای اف 14 در پایگاه امیدیه به زمین نشستند. در ادامه نبردهای هوایی با رویکرد نقش هواپیمای اف 14 که بیشتر در عمق منطقه وارد منطقه نبرد بوده است نیز پی گرفته می‏شود. در 10:04 سیزدهم بهمن 1365، ابتدا یک فروند هواپیمای میراژ دشمن در منطقه عملیاتی کربلای ‏6 توسط پدافند هوایی منطقه سرنگون و خلبان آن اسیر شد. سپس در 15:20 همین روز در نبردهای هوایی، یک فروند از هواپیماهای مهاجم عراقی توسط جنگنده اف 14 خودی به خلبانی سروان اسماعیل پیروان و سروان امیر حکیمی‏کازرونی در نزدیکی شهر تفرش شمال دریاچه اراک سرنگون شد. پایگاه ششم شکاری، گزارش مأموریت بعد از پرواز چهاردهم بهمن 1365 خود را به‏ شرح اینکه تعداد یک فروند هواپیمای اف 14 خلبانی سروان حسین خلیلی و سروان داود عسکری‏فرد پس از اعلام اسکرامبل پرواز کرد و رادار زمینی هدفی در موقعیت 40/340 داد که توسط رادار هواپیما دیده نشد و سمت 230 درجه را تا حدود هجده مایل ادامه داد و توسط رادار زمینی، سمت 130 درجه داده شد که از کنار خارک ارتفاع 1000 پا و سرعت 500 نات عبور کرد که بنا به گفته رادار، هدف پشت سر ما بود و از خارک به‌طرف ما تیراندازی می‏شد که مجبور به گردش شدید شدیم و از 24 فلیر استفاده کردیم و پس از گردش، دود سفیدی به فاصله یک مایل از یکدیگر مشاهده شد (کلاسه عملیاتی 151-65، ردیف 1+17). در این رابطه، پایگاه ششم شکاری گزارش مأموریت بعد از پرواز خلبانان اعزامی اف 14 از منطقه هوایی اصفهان به این پایگاه در 26 بهمن 1365 را به این شرح به معاونت عملیاتی نیروی هوایی گزارش کرد: دو فروند هواپیمای شکاری رهگیر اف 14 به خلبانی سرهنگ‏دوم عباس حزین، سروان محمود مهاجرین ‏ارومیه و سرگرد فضل‏الله جاویدنیا، سرگرد رضا خورشیدی پس از اعلام مأموریت اسکرامبل، از پایگاه بلند برخاستند. در ابتدای پرواز، اشکال تماس رادیویی با رادار وجود داشت که مرتفع شد و پس از پنج دقیقه، سه هدف با فواصل بیست مایلی از یکدیگر و فاصله 56 مایلی، در سمت 250 درجه ظاهر شدند و در حدود 25 مایل یکی گردش به راست و دیگری به چپ کردند. در گردش بعدی در زاویه 235 درجه، تماس دو فروند با هم در زاویه 220 و حدود 30 مایلی و سمت 76 درجه داشتند و در فاصله 22 مایلی، آماده انهدام هدف ‏شدند که به‌سرعت در بیست مایلی با گردش ‌به‌ راست، منطقه را ترک کردند. ارتفاع اولیه آن‌ها، حدود 50000 پا و بعد پائین‏تر نزول کردند و چنین به نظر رسید که یک فروند در 25 مایلی عقب آن‌ها، اطلاعات مورد نیاز را به آن‌ها می‏داده است (کلاسه عملیاتی 154-65، ردیف 4+25). در گزارش دیگری از پایگاه ششم شکاری گزارش پرواز خلبانان اعزامی اف 14 روز 29 بهمن 1365 را چنین به ستاد نیروی هوایی منعکس کرد: دو فروند هواپیمای اف 14 پس از اعلام اسکرامبل و تماس با رادار اعلام شد از 180 درجه تا 200 درجه را تا فاصله 50 مایلی چک کردیم. در ارتفاع 23000 پایی، هدف با سرعت 580 نات و سمت 60 درجه مشاهده شد. در فاصله چهل مایلی، عمل قفل‌شدن را انجام و در این زمان تارگت به‌سمت راست در حدود هشتاد درجه و بعد به سمت 330 درجه گردش نمود و جهت حمله مجدد که هدف به‌سمت غرب گردش کرد و در فاصله پنج مایلی از صفحه رادار خارج شد و به رؤیت چشم نیامد. در ضمن هواپیمای دیگری در نزدیکی سواحل ایران، به فاصله بیست مایلی هدف ردیابی شد (کلاسه عملیاتی 154-65، ردیف 23). عراق با این حجم پرواز، توانست خطوط تدارکاتی نیروها را سد و محل تجمع آن‌ها را پراکنده کند. با پایان عملیات کربلای ‏5 در هفتم بهمن 1365، تنها نتیجه این عملیات برای ایران، کم‌شدن فاصله بین نیروهای رزمنده با بندر بصره بود و باعث شد دومین شهر بزرگ عراق تخلیه شود. **مآخذ:** کلاسه عملیاتی، 164ردیف 42، 47؛ کلاسه عملیاتی 151-65، ردیف 1+17؛ کلاسه عملیاتی 154-65، ردیف23 و 4+25.