



حماسه H۳

یکی از حیرت‌انگیزترین حمله‌های هوایی جهان در جنگ تحمیلی

حبیب یوسفزاده

مقدمه

یک روز پس از حمله سراسری ارتش صدام به فرودگاه مهرآباد تهران و چند شهر دیگر کشورمان، نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در عملیاتی تلافی‌جویانه به نام «کمان ۹۹» با ۱۴۰ فروند هواپیمای جنگنده به حمله دشمن پاسخ داد. این عملیات از نظر تعداد هواپیماهای شرکت کننده در آن، یکی از منحصر به فردترین نبردهای هوایی جهان پس از جنگ جهانی دوم بود و طی آن بسیاری از تأسیسات زیربنایی، پایگاه‌ها و دیپوهای ارتش بعث در مرکز عراق نابود شدند. سران رژیم بعثی که با وجود شرایط انقلابی در ایران، انتظار چنین پاسخ کوبنده‌ای را نداشتند، به فکر چاره افتادند و تعداد زیادی از هواپیماهای عملیاتی خود را برای در امان نگه داشتن از حملات هوایی ایران به پایگاه‌های **الولید** (در غرب عراق و نزدیکی مرز اردن) انتقال دادند؛ نقطه‌ای که حکم یک حیاط خلوت امن را برای آن‌ها داشت. این پایگاه‌ها که به H۳ معروف بودند، پدافند دفاعی قدرتمند و غیرقابل نفوذی داشتند.

کلیدواژه‌ها: پایگاه H۳، سرتیپ براتپور، جواد فکوری، جنگنده‌های ایرانی

برگشت، چهار بار سوخت‌گیری هوایی انجام دهند. دوبار در آسمان کشور و دوبار بیخ گوش دشمن. به این ترتیب چگونگی اتخاذ راه‌های حمله به H۳ مدت‌ها در بخش ویژه طرح‌های نیروی هوایی مورد بحث بود. حتی در مرحله‌ای، کارشناسان نظامی، این کار را غیرممکن دانستند و انجام آن را منتفی اعلام کردند. در این بررسی‌ها سه طرح به شرح زیر مطرح شده بود که طرح نهایی به اجرا درآمد.

طرح اول

۱۶ فروند هواپیمای فانتوم به پرواز درآیند؛ ۱۴ فروند اصلی و ۲ فروند رزرو؛ ۶ تانکر سوخت‌رسان هم همراه آنان باشد. از این ۶ تانکر، ۳ تانکر در آسمان ایران و ۳ تانکر در منتهی‌الیه غرب آسمان عراق به پرواز درآیند. هر تانکر را نیز ۲ فروند جنگنده اف ۱۴ محافظت کنند.

این طرح به دلیل انبوهی تعداد هواپیماهایی که وارد کارزار می‌شدند، می‌توانست به سرعت فاش شود و امکان پذیر تشخیص داده نشد.

طرح دوم

۱۲ فروند فانتوم به پرواز درآیند؛ ۱۰ فروند اصلی و ۲ فروند رزرو، و چهار تانکر سوخت‌رسان با همان شرایط طرح اول

عراق عبور کنند و با گذر از آسمان بغداد یا سایر شهرهای عراق، به پایگاه‌های سه‌گانه H۳ برسند. در این مسیرها غیر از رادارهای پیشرفته و موشک‌های زمین به هوا و توپ‌های ضد‌هوایی دشمن، جنگنده‌های رهگیر عراقی نیز در حال پرواز بودند که می‌توانستند عملیات را با شکست مواجه کنند.

دومین مانع بزرگ، مسافت حدود ۴۰۰۰ کیلومتری تا هدف بود که ایجاب می‌کرد جنگنده‌های حمله کننده ما در طول مسیر رفت و

عملیات غیرممکن!

هنگامی که نیروی هوایی ایران از انتقال هواپیماهای عراقی به H۳ مطلع شد، سرتیپ جواد فکوری فرمانده وقت نیروی هوایی، در ۱۵ بهمن سال ۱۳۵۹، در جلسه فرماندهان نیروی هوایی، پیشنهاد حمله به این پایگاه‌ها را مطرح کرد؛ طرحی بلندپروازانه که بیشتر به یک فیلم‌نامه علمی-تخیلی شباهت داشت و در نگاه اول غیرممکن می‌نمود. ساده‌ترین روشی که به نظر می‌آمد این بود که جنگنده‌های ایرانی، از مرزهای شرقی یا جنوبی



هنگامی که نیروی هوایی ایران از انتقال هواپیماهای عراقی به H۳ مطلع شد، سر تیپ جواد فکوری فرمانده وقت نیروی هوایی، در ۱۵ بهمن سال ۱۳۵۹، در جلسه فرماندهان نیروی هوایی، پیشنهاد حمله به این پایگاه‌ها را مطرح کرد

فانتوم‌ها گره می‌خورد و در هر مرحله‌ای از عملیات، اگر هواپیمای بویینگ هدف حمله دشمن قرار می‌گرفت ادامه مأموریت جنگنده‌ها ناممکن می‌شد. طراحان عملیات H۳ بعد از مدت‌ها بحث و بررسی، طرحی ماجراجویانه و در نگاه اول غیرممکن را مطرح کردند! بر این اساس بعد از اولین نوبت سوختگیری، هواپیمای مادر باید منتظر می‌ماند تا جنگنده‌ها عملیاتشان را بر فراز H۳ انجام دهند و در راه بازگشت (و در حالی که احتمالاً جنگنده‌های عراقی را پشت سر خود داشتند) عملیات سوختگیری هوایی را تکرار کنند که در این صورت هواپیمای سوخت‌رسان دائماً در خطر حمله قرار داشت. از این گذشته عملیات باید کاملاً غافلگیرانه انجام می‌شد و فانتوم‌ها تا لحظه‌ای که بر فراز پایگاه‌های سه‌گانه H۳ ظاهر می‌شدند، نباید نشانه‌ای از حمله هوایی را آشکار می‌کردند. به هر صورت، در خصوص این عملیات جسورانه

رادارهای ترکیه آن‌ها را هواپیماهای عراقی فرض کنند که به خط مرزی نزدیک شده‌اند!

لازم به توضیح است که حتی در حالت عادی، پرواز در ارتفاع پایین به قدرت و مهارت بسیاری نیازمند است، چه رسد به پرواز در ارتفاع پایین بر فراز منطقه‌ای کوهستانی، آن هم با سرعت مافوق صوت، که تقریباً غیرممکن به نظر می‌آید. در این مورد، این کار تنها از عهده خلبانانی بر می‌آید که دارای مهارت و قدرت عکس‌العمل بالایی باشند. به هر حال، «حماسه H۳» به دست خلبانان شجاع و غیور ایرانی تحقق یافت.

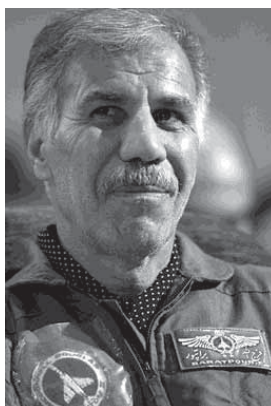
عملیات پیچیده سوخت‌رسانی

یکی از مشکلات عملیات‌های قبلی چگونگی سوخت‌رسانی به جنگنده‌ها بود؛ موضوعی که در عملیات H۳ تمهیدات خاصی برای آن اندیشیده شد. یک راه این بود که همزمان با انجام عملیات بر فراز آسمان عراق، یک هواپیمای بویینگ سوخت‌رسان، با فانتوم‌ها همراه شود. اما بویینگ سرعتی به مراتب کمتر از جنگنده‌های نظامی دارد و طبیعی است که ۸ جنگنده مهاجم نمی‌توانستند در تمام طول مسیر پایه‌پای آن حرکت کنند. از سوی دیگر سرنوشت بویینگ به

همراه آن‌ها باشند. در این طرح اگرچه تعداد جنگنده‌ها و تانکرها کمتر بود ولی وضعیت فانتوم‌ها به دلیل کمبود تانکر سوخت‌رسان حساس می‌شد و احتمال اینکه ۲ فروند فانتوم از دست برود زیاد بود.

طرح نهایی

سرانجام دو نفر از افسران بازنشسته نیروی هوایی که با آغاز جنگ، داوطلبانه به خدمت برگشته بودند تا تجربه‌های خود را صرف دفاع از میهن کنند، طرح جسورانه‌ای پیشنهاد کردند که پذیرفته شد. براساس این طرح باید ۱۰ فروند فانتوم، ۸ فروند اصلی و ۲ فروند رزرو، به پرواز در می‌آمدند. از یک سو برای منحرف کردن توجه دشمن از عملیات اصلی، در هنگام ورود فانتوم‌ها به خاک عراق، ۲ فروند جنگنده اف ۵ به پالایشگاه شهر کرکوک حمله می‌کردند. ویژگی کلیدی این طرح که سر تیپ بهرام هوشیار و سرهنگ فریدون ایزدستا ارائه کرده بودند، ضریب غافلگیری بالای آن بود. جنگنده‌های ایرانی باید از فراز کوهستان‌های مرزی عراق و ترکیه در ارتفاع پست حدود سی متری به سوی هدف پیش می‌رفتند تا عراقی‌ها در صورت مشاهده، خیال کنند هواپیماهای ارتش ترکیه هستند و



سرگرد فرج الله براتیپور

فانتومها در فاصله ۱۴۰ کیلومتری هدف، به دو فروند تانکر سوخت‌رسان بوئینگ ۷۰۷-۷۰۷ که گفته می‌شد از فرودگاه لارناکا در قبرس، یا از فرودگاهی در ترکیه یا از فرودگاه دمشق در سوریه برخاسته و با خارج شدن از خطوط بین‌المللی، خود را به آنجا رسانده بودند- نزدیک شدند و در ارتفاع ۲۰۰۰۰ پایی (حدود ۶۰۰۰ متری) از آن‌ها سوختگیری کردند و دوباره در ارتفاع ۳۰ متری زمین به طرف نخستین نشانه زمینی هدف پیش رفتند. در این هنگام دستگاه‌های ناوبری هواپیمای سرگرد براتیپور (رهبر عملیات) از کار افتاد و او از افسر کابین عقب، که مسئول کنترل رادار بود، پرسید: «دستگاه ناوبری من ایراد دارد، می‌توانی بگویی دستگاه شما کجا را نشان می‌دهد؟»

خلبان کابین عقب با خونسردی و از روی مزاح گفت: «تل‌آویو!»
به هر صورت پس از گذشتن از آخرین نشانه زمینی، سرگرد براتیپور راه اصلی را پیدا کرد و با علامت او، از هر گروه ۴ فروندی فانتومها، یک فروند جدا شدند و گروه سوم را تشکیل دادند. در همین حال یکی از خلبانان یک موضع پدافندی را که در نقشه اولیه پیش‌بینی نشده بود، دید و از اینکه مبادا در مسیر برگشت مزاحم شود، آن را نابود کرد.

یورش به سوی هدف

از سه گروه یاد شده، گروه اول در ساعت ۷/۴۵ به پایگاه اول و گروه دوم در

در پایان جلسه توجیهی، از سوی فرمانده دسته پروازی اعلام شد که چون احتمال شهادت در این عملیات بالاست هر کدام از خلبانان که به هر دلیلی آمادگی ندارند اعلام کنند تا جایگزین شوند اما همه اعلام آمادگی کردند و پس از اقامه نماز صبح، هواپیماهای اف ۴ در سکوت کامل رادیویی، از پایگاه سوم شکاری شهید نوژه همدان به پرواز درآمدند. در طول انجام این عملیات، تنها دوبار سکوت رادیویی شکست. یکی هنگام پرواز که هر هواپیما بعد از برخاستن از روی باند شماره خود را اعلام می‌کرد و بار دیگر که بعد از پایان عملیات سوختگیری، رمزی را اعلام می‌کردند.

فانتومها، مسیر خود را به سمت دریاچه ارومیه پیش گرفتند و در حالی که هوا ابری بود، در ارتفاع پست به دو فروند تانکر سوخت‌رسان بوئینگ ۷۴۷ نزدیک شدند و اولین مرحله سوختگیری بعد از ۲۰ دقیقه با موفقیت کامل انجام شد. سپس فانتومها مسیرشان را به سمت مرز ادامه دادند.

در همین زمان دو فروند هواپیمای اف ۵ از پایگاه هوایی تبریز به پرواز درآمدند و طی یک عملیات فریبنده پالایشگاه کرکوک را بمباران کردند. در این هنگام فانتومها با رسیدن به نقطه صفر مرزی، به دو دسته ۴ فروندی تقسیم شدند و ۲ فروند رزرو نیز بازگشتند. در همین زمان به فرمانده پدافند عراق اطلاع داده بودند که تعدادی هواپیمای ناشناس در نوار مرزی ترکیه مشاهده شده‌اند. او با اطمینان جواب داده بود، بی‌شک هواپیماهای ترکیه هستند. جوابی که کمی بعد نشانه بی‌لیاقتی او تلقی شد و صدام پس از برکناری وی، دستور اعدامش را صادر نمود.

فانتومها با آرایش ۴ تایی با فاصله ۵۰۰ پا از یکدیگر، در ارتفاع پایین وارد خاک عراق شدند و در پایین‌ترین ارتفاع ممکن بر روی نوار مرزی ترکیه پیش رفتند. در منتهی‌الیه شمال غرب عراق،

و خطیر، تردیدها به حدی بود که دو بار، به دلیل احتمال لو رفتن آن، لغو شد. اما در همان روزی که سرتیپ فکوری (برای رد گم کردن) رسماً اعلام کرد طرح شکست خورده و عملیاتی نخواهد شد، **سرگرد فرج‌الله براتیپور**، معاون عملیات یکی از پایگاه‌های هوایی را که از استادان با تجربه پرواز بود احضار کرد و فرماندهی دسته پروازی این عملیات را (طبق همان طرح پیشنهادی) به صورت فوق‌العاده سری به وی ابلاغ نمود. حالا افسران شجاع نیروی هوایی عزم خود را برای تحقق یک رویداد شگفت‌انگیز جزم کرده بودند.

روز موعود

در ساعت یک بامداد روز ۱۵ فروردین ماه سال ۱۳۶۰ (حدود هفت ماه پس از آغاز جنگ) خلبانان منتخب، بدون اطلاع قبلی، به مرکز فرماندهی فراخوانده شدند و بی‌درنگ چگونگی انجام عملیات برای آنان تشریح شد. قرار شد فانتومها به دو گروه ۴ فروندی (به شرح زیر) تقسیم شوند.

۱. گروه الوند:

سرگرد فرج‌الله براتیپور با ستوان محمد جوانمردی؛
سرهنگ قاسم پورگلچین با ستوان علی‌رضا آذرفر؛
سرگرد ناصر کاظمی با ستوان ابراهیم پوردان؛
سروان غلام‌عباس رضایی خسروی با ستوان محمدعلی اکبرپور سرابی.

۲. گروه البرز:

سرگرد محمود اسکندری با ستوان کاوه کوهپایه عراقی؛
سرگرد محمود خضرای با ستوان اصغر باقری؛
سرگرد منوچهر طوسی با سروان حسین نیکوکار؛
سروان منوچهر روادگر با ستوان احمد سلیمانی.



سرتیپ جواد فکری

پایگاه دشمن از استتار خیلی خوبی برخوردار بود. سقف آشیانه‌ها خاکی رنگ بودند و روی ادوات به خوبی پوشانده شده بود

شدند، در حالی که چندین هواپیمای اف ۵ و اف ۱۴ در حوالی مرز منتظر بودند تا به کمک آن‌ها بشتابند. ناگفته نماند که عراقی‌ها به شدت از جنگنده‌های اف ۱۴ ایران وحشت داشتند و رسماً به خلبان‌های خود ابلاغ کرده بودند، به محض مشاهده اف ۱۴ بر صفحه رادار خود، منطقه را ترک کنند و خود را نجات دهند.

باز گشت عقاب‌ها

به این ترتیب تلاش عراقی‌ها برای سرنگونی فانتوم‌ها بی‌نتیجه ماند و آن‌ها توانستند بعد از ساعت‌ها عملیات نفس‌گیر، خود را به مرز برسانند و سوختگیری چهارم را انجام دهند. پرسنل پایگاه شهید نوژه همدان که از عملیات شجاعانه خلبانان مبهوت مانده بودند، بی‌صبرانه لحظه‌شماری می‌کردند. **سرانجام چرخ‌های فانتوم‌ها باند**

خضرای - که بعدها به شهادت رسید - آسیب دید و در یکی از پایگاه‌های سوریه مجبور به فرود اضطراری شد. از سوی دیگر، سرگرد براتیپور در مسیر برگشت، بر روی جاده بین‌المللی عراق - اردن، متوجه یک تریلی حامل محموله نظامی شد که گویا از بندر عقبه در خاک اردن بارگیری کرده و به عراق وارد شده بود. از این رو بی‌درنگ به سمت تریلی شیرجه رفت و با مسلسل هواپیما آن را هدف قرار داد و منفجر نمود. سپس بلافاصله ارتفاع را کم کرد و بعد از تماس با فرکانس قراردادی با تانکرهای سوخت‌رسان، به سوی آن‌ها پرواز نمود.

در این حین تانکرهای سوخت‌رسان در ارتفاع پایین و خارج از دید رادار دشمن، در حال گشت‌زنی و منتظر فانتوم‌ها بودند تا مرحله سوم سوخت‌گیری را انجام دهند. **سرگرد براتیپور ناگهان متوجه شد که سوخت هواپیمایش رو به اتمام است و تانکرها را نیز نمی‌بیند. از طرفی برای اینکه سکوت رادیویی نشکند و دشمن را متوجه خود و دیگر هواپیماها نکند، با توکل بر خداوند در مسیری که قرار بود هواپیماهای جنگنده حاضر باشند، به راه خود ادامه داد تا اینکه به تانکرها رسیدند و سوخت‌گیری را انجام دادند. پس از پایان سوخت‌گیری، تانکرها که وانمود کرده بودند، مسیر خود را گم کرده‌اند، بلافاصله با اصلاح مسیر، وارد حریم هوایی ترکیه شدند و از مسیر بین‌المللی آنکارا - تهران به ایران بازگشتند. هواپیماهای فانتوم نیز بر روی نوار مرزی عراق و ترکیه با تمام سرعت، راهی وطن شدند.**

تعقیب از سوی دشمن

دشمن لحظاتی بعد از این ضربه مهلک، تعداد زیادی هواپیمای شکاری رهگیر خود را به پرواز درآورد تا شاید بتواند فانتوم‌های ایرانی را رهگیری و سرنگون کند. اما هواپیماهای فانتوم به مرز نزدیک

ساعت ۷/۵۰ به پایگاه دوم حمله‌ور شدند، و گروه سوم نیز، به فرماندهی سرتیپ براتیپور، به سمت پایگاه سوم (اصلی) شتافت. او هنوز به پایگاه اصلی نرسیده بود که دو گروه دیگر حمله را شروع کردند؛ زیرا فاصله کم‌تری با اهداف خود داشتند. دود ناشی از انفجار هواپیماها و انبارها، فضا را پر کرده بود و پدافند و موشک‌های زمین به هوای دشمن، از هر طرف برای سرنگونی فانتوم‌ها شلیک می‌کردند. سرگرد براتیپور با دیدن این اوضاع، تصمیم گرفت به جای مسیر از پیش تعیین شده، با گردش به راست، از سمت مخالف به دشمن حمله‌ور شود و آن‌ها را غافلگیر کند.

پایگاه دشمن از استتار خیلی خوبی برخوردار بود. سقف آشیانه‌ها خاکی رنگ بودند و روی ادوات به خوبی پوشانده شده بود. هنگامی که گروه سوم به فرماندهی سرتیپ براتیپور بر فراز پایگاه ظاهر شدند، عراقی‌ها که فکر نمی‌کردند خلبانان ایرانی جسارت و توان لازم برای حمله به آنجا را داشته باشند، کاملاً غافلگیر شدند. آن‌ها که مشغول کارهای روزمره بودند ابتدا تصور کردند هواپیماهای خودشان است، همچنین به دلیل تغییر مسیر فانتوم‌ها، توپ‌های ضدهوایی آن‌ها سمت مخالف را نشانه گرفته بودند و دیوار آتش آن‌ها در سمت دیگری بود. در یک چشم‌برهم‌زدن، فانتوم‌ها صاعقه‌وار بر روی اهداف خود شیرجه رفتند و پایگاه را به جهنمی از آتش تبدیل نمودند. طوری که در بعضی از نقاط، فانتوم‌ها به دلیل ارتفاع کم، از میان شعله‌هایی می‌گذشتند که خود برپا کرده بودند. پس از آنکه تمامی بمب‌ها با دقت روی هواپیماها و تجهیزات دشمن فرو ریخته شد و تقریباً تمام اهداف از پیش تعیین شده نابود گردید، جنگنده‌های ایرانی به سرعت از محل دور شدند. در این مرحله یکی از هواپیماها به خلبانی سرگرد محمود