****

**اعظمی، محمدعلی،** (1330) خلبان آزاده هواپیمای اف 4. فرزند آقاجان، دوم فروردین در شهرستان گلپایگان واقع در استان اصفهان به دنیا آمد. پس از پایان تحصیلات ابتدایی و گذراندن سیکل اول دوره متوسطه‌، در پانزدهم دی 1348 وارد آموزشگاه درجه‌داری نیروی هوایی ارتش شد و با اخذ درجه گروهبان‌دومی فنی، در حین خدمت به ادامه تحصیل پرداخت و موفق به دریافت دیپلم طبیعی شد. در اسفند 1353 در آزمون ورودی دانشکده خلبانی شرکت کرد و با انجام معاینات پزشکی و آزمون ورزش، به جمع دانشجویان این دانشکده پیوست. پس از گذراندن دوره‌های آموزش نظامی و کلاس‏های زبان انگلیسی، به‌منظور طی دوره مقدماتی آموزش خلبانی، به گردان پروازی فرودگاه قلعه‌مرغی اعزام شد و پرواز با هواپیمای آموزشی بونانزا را انجام داد و در دهم شهریور 1354 این دوره را با موفقیت به پایان رساند (پرونده خدمتی). سپس به‌منظور طی دوره آموزشی خلبانی جت، به کشور آمریکا اعزام شد و پس از طی دوره زبان انگلیسی در پایگاه لکلند و پرواز با هواپیمای سبک آموزشی تی 41 در پایگاه هوایی هندو، به پایگاه هوایی وِب در شهر بیگ‏اِسپرینگ منتقل شد و آموزش پرواز پایه با جت دوموتوره تی 37 را در این پایگاه طی کرد و با دریافت نشان خلبانی و درجه ستوان‏دومی در یکم اردیبهشت 1356، جهت دوره پرواز پیشرفته با هواپیمای جت فراصوت تی 38، راهی پایگاه هوایی ونس در ایالت اوکلاهما شد و با پایان دوره، در آخر مهر 1356 به ایران بازگشت (رمضانی و دیگران، 1399: 136). پس از بازگشت، جهت خلبانی هواپیمای شکاری-‏ بمب‏افکن اف 4 در مهرآباد انتخاب شد. پس از اتمام دوره آموزش کابین عقب هواپیمای اف 4 در 24 آبان 1357، به پایگاه بوشهر (ششم شکاری) انتقال یافت. با اوج‏گیری تحولات انقلاب اسلامی و به دلیل اعتقادات عمیق مذهبی، خیلی‌زود به صف انقلابیون پیوست و پس از انقلاب اسلامی علاوه بر انجام امور پروازی، در انجمن اسلامی این پایگاه نیز به فعالیت پرداخت. ستوان‌یکم اعظمی با آغاز جنگ تحمیلی، علاوه بر انجام پروازهای گشت رزمی و مراقبت مسلحانه هوایی همراه با مأموریت‏های تندخیز یا اسکرامبل، داوطلبانه در اغلب مأموریت‏های خطیر برون‏مرزی و بمباران نیروهای دشمن مشارکت داشت. به گونه‏ای که در روز یکم مهر 1359 در عملیات هوایی کمان 99 به پایگاه الوحده یا شعیبیه تک کرد (نمکی عراقی، 1396، ج 3: 91). به دنبال آن در روزهای سوم، ششم، هفتم، نهم، هفدهم، 22 و 25 مهر 1359 مبادرت به انجام مأموریت‏های انهدام مواضع و قطع عقبه دشمن کرد و در این راستا، پل ارتباطی العماره در القرنه عراق، مأموریت برون‏مرزی و قطع خطوط مواصلاتی در تنومه، نیروهای دشمن مستقر در شرق جاده سلمانیه– آبادان را بمباران کرد (همان، ج 5: 256، 277 و 283). به‏علاوه در روزهای یازدهم و بیستم مهر، همچنین یکم، دوم، چهارم، نهم، دهم، یازدهم، سیزدهم، چهاردهم، پانزدهم تا سی‌ام آبان‏ 1359 به‌تواتر و گاه روزانه دو نوبت، به ناوچه‌های جنگی دریایی اوزا و پی 6 در بندر ام‌القصر، نیروهای دشمن در جاده خاکی بین شلمچه و کارون، گمرک نیروهای دشمن در صفوان و جاده گمرک مرز عراق- کویت تک کرد (موسوی و دیگران، 1397، ج 4: 13، 32، 62، 123، 133، 143، 168، 179و 328 و پرونده خدمتی). در تداوم نبردهای خویش، در دوم دی‏ 1359 در یک مأموریت هوا‌به‌سطح، یک فروند دیگر ناوچه اوزای دشمن را منهدم کرد و پس از آن در عملیات پشتیبانی آتش از عملیات‏های نصر و توکل همت گماشت و در پانزدهم، هفدهم، هجدهم و نوزدهم دی؛ به مواضع نیروهای دشمن در حدّفاصل جفیر و پادگان حمید، مواضع تیپ‌های44 مكانیزه و 26 پیاده ارتش عراق در دارخوین و مارد تک کرد (همان، ج 6: 36، 162، 182، 197 و 211). ستوان‌یکم اعظمی با کاهش مأموریت‏های بمباران، از بیستم اردیبهشت1360 به پایگاه یکم شکاری مهرآباد منتقل شد و به علت جدیت در امور عملیاتی و جنگی، در 24 شهریور 1360 به دریافت هجده ماه ارشدیت نائل آمد (پرونده خدمتی). با شروع مرحله زمینی عملیات بیت‌المقدس، همراه با هواپیمای فانتوم به‌منظور پشتیبانی آتش از این عملیات، به پایگاه چهارم شکاری دزفول مأمور شد (خلیلی و دیگران، 1398، ج 15: 93 و اعظمی، 1396: 129). او در خصوص نحوه اسارت خود می‏گوید: «هجدهم اردیبهشت 1361 به‌اتفاق سروان حسین ذوالفقاری به‌عنوان شماره 2 دسته پروازی دوفروندی اف 4 ایی که لیدری آن را سرگرد خلبان اکبر توانگریان و ستوان‌‏یکم خلبان اکبر زمانی به عهده داشتند، جهت بمباران نیروهای دشمن در برنامه پروازی قرار گرفتیم. لحظاتی پس از رهایی بمب‏ها، تکان و شوک غیر منتظره‌ای به هواپیما وارد آمد و بلافاصله موتورهای هواپیما آتش گرفت و دچار واماندگی شد. لاجرم با هماهنگی کابین جلو، هواپیمای آسیب‌دیده را در آخرین لحظه ترک کردیم. به‌محض باز‌شدن چتر نجات، پاهای من با زمین برخورد کرد و با تنی مجروح، به اسارت نیروهای دشمن در آمدم. سروان ذوالفقاری نیز در منطقه‏ای دور از چشمان من به اسارت در آمده بود. ما را به‌صورت مجزا، به پشت جبهه و سپس بصره و بغداد تخلیه کردند و به‌این‌ترتیب دوران مشقت‏بار هشت سال اسارت من و هم‌پروازم آغاز شد» (همان). این خلبان شجاع و بی‏ادعا همان گونه که اشاره شد، به طور عمده به‌صورت داوطلب در اغلب عملیات‌های خطیر مشارکت داشت و با بمباران اهداف تعیین‌شده در پیشرفت اهداف نظامی، بسیار مؤثر عمل کرد. پس از اسارت توسط نیروهای عراقی، رنج بیش از هشت سال اسارت را تحمل و با آزادی اسرا در شهریور ۱۳69، به مام میهن مراجعت کرد و در یکم مهر 1372، به ‌افتخار بازنشستگی نائل آمد. سرهنگ‌دوم خلبان آزاده محمدعلی اعظمی، در 31 شهریور 1374 به خدمت اعاده و با درجه سرهنگی، به سِمت رئیس دایره ایثارگران نیروی هوایی ارتش منصوب شد. سرهنگ خلبان اعظمی مانند برخی از آزاده‌های جانباز، به درجه سرتیپ‌دومی مفتخر شد و برای بار دوم، در یکم تیر 1383 به افتخار بازنشستگی نائل آمد. مجموع ساعات پرواز امیر سرتیپ‌دوم خلبان آزاده محمدعلی اعظمی تا زمان بازنشستگی، برابر با 574 ساعت بوده است (رمضانی و دیگران، 1399: 139). او کتاب‌های زیادی را تألیف و به چاپ رسانده و تدوین مجموعه چهار جلدی عقاب‏های رهیده از بند، یکی از نگارش‌های این خلبان آزاده است. **مآخذ:** اعظمی، محمدعلی، عقاب‌های رهیده از بند، ج 1، تهران: مرکز راهبردی نیروی هوایی ارتش، 1396؛ خلیلی، حسین و دیگران، اطلس نیروی هوایی در انقلاب اسلامی و دفاع مقدس، ج 15، تهران: مرکز راهبردی نیروی هوایی ارتش، 1398؛ رمضانی، رضا و دیگران، 110 شهاب ثاقب، تهران: مرکز راهبردی نیروی هوایی ارتش، 1399؛ موسوی، اسماعیل و دیگران، تقویم مستند عملکرد نیروی هوایی نیروی هوایی ارتش، ج 3، 4 و 6، تهران: مرکز راهبردی نیروی هوایی ارتش، 1397؛ نمکی ‌عراقی، علی‌رضا و دیگران، تاریخ نبردهای هوایی دفاع مقدس، ج 3 و 5 تهران: مرکز راهبردی نیروی هوایی ارتش، 1396.