

**آمادگاه تعمیر و نگهداری،** هم‌زمان با گسترش تیپ فنی هوایی و تبدیل به آمادگاه هوایی در شهریور ۱۳۴۳، گردان تعمیرگاه هوایی با ترکیبی از هفت شعبه تعمیراتی تخصصی، آلات‌دقیق، هیدرولیک، بال فلزی، نقاشی، پارچه‏کشی، الکتریک و شعبه چتر در ساختار سازمانی آمادگاه هوایی منظور شد (نشریه آمادگاه هوایی، قسمت تاریخچه آمادگاه و زینلی، ج ۱). همگام با توسعه نیروی هوایی و برنامه‌ریزی خرید و دریافت تجهیزات هواپیماها و تجهیزات جدیدی مانند سی ۱۳۰، اف ۵، اف ۴، اف ۱۴، بوئینگ، پی 3 اف و لزوم تجهیز و توسعه مراکز تعمیراتی و آمادی جهت پاسخ‌گویی به نگهداری آن‌ها، آمادگاه هوایی نیز با ساختار سازمانی نو در ۱۳۵۰ به فرماندهی لجستیکی هوایی و گردان تعمیرگاه هوایی توسعه یافت و از ۱۳۵۴ در تابعیت مرکز پشتیبانی لجستیک شیراز و از ۱۳۵۸ با توسعه دوباره سازمانی و ساختاری، به آمادگاه تعمیر و نگهداری هواپیما با ترکیب پنج گردان تخصصی به شرح گردان‌های تعمیر هواپیما، موتور جت، مکانیک عمومی، پدافند زمین‌به‌هوا و وسایل پشتیبانی زمینی سازماندهی شد. موقعیت مکانی مجموعه آمادگاه تعمیر و نگهداری هواپیما، در قسمت‌های جنوب و جنوب شرقی پادگان دوشان‏تپه تهران گسترش یافت و تا پیش از پیروزی انقلاب اسلامی، تشکیلات این آمادگاه زیر نظر مستشاران آمریکایی اداره و بیشینه اقلام و سامانه‌های تعمیری (رده‌های آمادگاهی) به خارج از کشور و عمدتاً آمریکا ارسال و پس از تعمیر و بازیابی، بهینه‌سازی و انجام آرایش‌های فنی مورد نیاز به کشور باز گردانده می‌شد. با پیروزی انقلاب اسلامی و اخراج مستشاران آمریکایی از نیروی هوایی، فرآیند ارسال اقلام تعمیری به خارج از کشور نیز قطع و با برقراری تحریم‌ها و قطع پشتیبانی‌های فنی و آمادی، این مجموعه نیز از نظر تعمیر و آماده‌سازی قطعات در سامانه‌های حساس، به‌ویژه با آغاز جنگ تحمیلی، با چالش‌هایی مواجه شد. همین چالش‌ها و لزوم رفع آن‌ها، مبنای تصمیم فرماندهان و مسئولین نیرو بر لزوم خروج از محدودیت‌ها و شکستن قالب‌های تعریف‌شده در روش‌های پیشین تعمیراتی، با توانمندسازی، تجهیز و توسعه مراکز تعمیراتی و بهره‌گیری از امکانات داخلی و توان تخصصی کارکنان فنی و آموزش‌دیده شد. این تفکر و تغییر نگرش؛ شکوفایی استعدادهای نهفته، خلاقیت، انگیزش و تلاش بیشتر کارکنان متعهد و مشتاق و فنی را در پی داشت و سبب نوآوری‌های تعمیراتی، ساخت قطعات و پویایی و کارآیی بالایی در مراکز تعمیراتی آمادگاهی و از جمله آمادگاه تعمیر و نگهداری هواپیما شد (تاریخچه آمادگاه و زینلی، ج ۱). این حرکت انقلابی، علاوه بر موفقیت در تعمیر و آماده‌سازی هزاران قطعه مکانیکی و الکترومکانیکی و هیدرولیکی و ... که در گذشته پیش از انقلاب، یا به خارج از کشور ارسال می‌شد و یا غیر قابل تعمیر در کشور به شمار می‌آمد؛ راه‌گشایی طراحی پروژه‌های ابتکاری ارزشمند بسیاری در راستای افزایش توان تعمیراتی و در نتیجه قدرت هوایی کشور در بازه زمانی دفاع مقدس شد که به پاره‌ای از آن‌ها در ذیل اشاره می‌شود: تعمیر و بازسازی ۴۲۵۰ قلم از قطعات حساس و بحرانی که سبب غیرعملیاتی و زمین‌گیری هواپیما و تجهیزات می‌شد؛ بازسازی و عملیاتی‌کردن بیش از 7550 عدد از قطعات پیشرانه‌های هواپیماهای اف ۴، اف ۵ و سی ۱۳۰؛ جمع‌آوری و بازسازی بیش از 5000 قلم از قطعات هواپیماهای منهدم‌شده و غیر قابل بازسازی در جنگ با انجام آزمایش‌های عملکردی و در صورت لزوم، تعمیر آن‌ها و قرار‌گرفتن در چرخه آمادی پس از اطمینان از عملکرد و قابل مصرف‌بودن آن‌ها؛ ایجاد توانمندی و انجام آرایش‌ها و اصلاحیه‌های فنی رده‌های آمادگاهی در تجهیزات و هواپیماهایی که در گذشته از آنِ آمریکایی‌ها بود و یا در خارج از کشور انجام می‌شد؛ تعمیر و انجام بازدیدهای دوره‌ای سطح آمادگی پیشرانه‌ها، بیش از ۱۶۰ دستگاه پیشرانه هواپیمای اف ۵ و اف ۴، تعداد ۴۳ دستگاه پیشرانه‏های پیستونی، ۳۴۵ دستگاه موتور ژنراتورهای توربینی زیر چهار، دستگاه انتقال‌دهنده نیرو (گیربکس)، تعمیر و بازیابی ده‌ها دستگاه پیشرانه آسیب‌دیده از ورود اشیای خارجی در پرواز؛ بازسازی شماری از هواپیماهای آسیب‌دیده در جنگ و ارائه مشاوره کمک‌های فنی کارشناسی و نظارت بر فعالیت‌های بازسازی هواپیماها از سایر تجهیزات در پایگاه‌ها و همچنین ساخت و یا تعمیر بخشی از قطعات سنگین آسیب‌دیده و دیگر سامانه‌هایی که نیاز به تعمیر و بازیابی داشتند؛ راه‌اندازی آزمایشگرهای غیر عملیاتی به‌‌جا‌مانده پیشین و ساخت ابزارآلات آزمایشگرهای مورد نیاز؛ بازرسی اساسی و اورهال سامانه‌های بسیاری از هواپیماها و تجهیزات پدافند هوایی؛ ساخت و تعمیر و بازیابی آنتن‌های راداری آسیب‌دیده براثر بمباران‌های هوایی دشمن؛ بازسازی و راه‌اندازی مجدد هواپیمای خارج از رده و انبار‌شده تی ۳۳ و بالگردهای اچ ۴۳ و بازگرداندن آن‌ها به چرخه عملیاتی به‌منظور پوشش کمبود هواپیماهای جت آموزشی و بالگردها؛ نصب و راه‌اندازی دو دستگاه آزمایشگر پیشرانه‌های هواپیما (تست‌سل) و صدا‌خفه‌کن مربوطه موجود در انبار در دوشان‌تپه برای اولین بار توسط کارشناسان نیرو به‌جای آزمایشگرهای از‌بین‌رفته در موشک‌باران دشمن؛ انتقال هواپیماهای شکاری و ترابری آسیب‌دیده در جنگ از اقصی‌نقاط کشور به مراکز تعمیرات سنگین و تعمیر و بازیابی قطعات آسیب‌دیده هواپیمای مذکور؛ ایجاد امکانات و توانمندی تعمیر قطعات غیر قابل تعمیر و یا قطعات یک‌بار مصرف و تعمیر‌ آن‌ها و بازیابی حدود 1449 از این گونه؛ همکاری با سایر نیروها در راستای تعمیر قطعات و سامانه‌های درخواستی هواگردها و مطالعه و امکان‌سنجی طرح ساخت و بازتولید اولین نمونه هواپیمای پرستو از شهریور ۱۳۶۶. **مآخذ:** تاریخچه فرماندهی آماد و پشتیبانی هوایی، تهران: چاپخانه فرماندهی آماد و پشتیبانی نیروی هوایی ارتش، ۱۳۷۹؛ تاریخچه و عملکرد آمادگاه تعمیر و نگهداری هواپیما، تهران: فرماندهی آماد و پشتیبانی هوایی، ۱۳۷۰؛ زینلی، نصرالله و دیگران، آماد و پشتیبانی (لجستیک) هوایی در دفاع مقدس، ج 1 تهران: مرکز راهبردی نیروی هوایی ارتش، ۱۳۹۴؛ نشریه آمادگاه‌های هوایی، تهران: چاپخانه فرماندهی آماد و پشتیبانی هوایی، ۱۳۴۵.