

الولید، عملیات هوایی، سوخت‌رسانی، پس از حمله هوایی رژیم بعث عراق به پایگاه‏های کشور و آغاز جنگ تحمیلی ازسوی عراق در 31 شهریور1359، تعدادی از پایگاه‏های هوایی ایران براثر حملات هوایی عراق دچار خسارت و آسیب‏های جدی شدند، لذا فرماندهان و مسئولین عملیاتی نیروی هوایی ارتش تصمیم به گسترش تعدادی از هواپیماها گرفتند. ازجمله در نخستین ساعات روز یکم مهر 1359، هواپیماهای سوخت‏رسان پایگاه یکم ترابری به‌منظور حفظ توان رزمی و جلوگیری از بمباران‏های احتمالی رژیم بعث عراق، به پایگاه‏های اصفهان و شیراز گسترش ‌یافتند. هواپیماهای گسترش‌یافته و سوخت‏رسان به هواپیماهای تحت پوشش (گشت رزمی هوایی) جنگنده‏های اف 4 دی که از مهرآباد قصد نفوذ به خاک عراق داشتند، در دو نوبت رفت ‌و برگشت، سوخت‏رسانی می‏کردند (خلیلی و دیگران، 1398، ج 30: 33). استعداد عملیاتی هواپیماهای سوخت‏رسان در شهريور 1359 شامل پانزده فروند واگذاری هواپیمای بوئینگ 707 با چهارده کروی پروازی، هواپیمای بوئینگ 747 با یازده فروند و یازده کروی پروازی بود. فرماندهان ترابری هوایی نیروی هوایی که ازجمله هواپیماهای سوخت‏رسان بوئینگ بود؛ از پیروزی انقلاب اسلامی تا پایان دفاع مقدس به این ‏شرح بودند: پایگاه مهرآباد: سپهبد خلبان داریوش امیرفضلی، مهرآباد (1356- 1358)، سرهنگ خلبان بهزاد معزی (1358- 1359)، سرهنگ خلبان حیدر صفری، (1359- 1360)، سرهنگ ناوبر محمد نعمت‏الهی (1360- 1364) و سرهنگ خلبان عباس محسنی (1364- 1367) و پایگاه شیراز: سرهنگ ناوبر جواد عظیمی (1360- 1362)، سرهنگ ناوبر هوشنگ زکی‏خانی (1362- 1364) و سرهنگ خلبان حسن کاویان‏پور، (1364- 1367). دومین مأموریت مهم هواپیماهای تانکر، عملیات سوخت‏رسانی گردان‏های ترابری تاکتیکی است. هواپیماهای سوخت‏رسان در طول دفاع مقدس، شبانه‌روز بالا بودند و پرواز می‌کردند. کلیه هواپیماهایی که سیستم سوخت‏گیری هوایی داشتند، به این هواپیماهای سوخت‏رسان وابسته بودند. حضور آن‌ها در آسمان ایران اطمینان خاطری برای هواپیماهای شکاری مخصوصاً در طول شب بود. سوخت‏گيري هوايي كه به آن سوخت‏گيري حين پرواز و يا سوخت‏گيري هوابه‌هوا و یا سوخت‏رسانی نيز مي‌گويند، روشي است براي انتقال سوخت از يك هواپيما به هواپيماي ديگر. اين امر هواپيماي در حال مأموريت را قادر مي‌سازد مدت طولاني‌تري پرواز و با اطمينان بيشتر و دقيق‏تر نسبت به انجام مأموريت خود اقدام کند. این یک امتیاز برای نیروی هوایی هر کشوری است که هواپیمای تانکر را داشته باشد. سوخت‏گیری و سوخت‏رسانی هوایی، یک روش یا متد بسیار مفید و کارآمد برای افزایش کارایی جنگنده‏ها در رزم هوایی است. در ایران آموزش سوخت‏گیری هوایی از 1353 آغاز شد و اثر خود را در همان سال اول جنگ به‏ویژه در پانزدهم فروردین 1360 در مأموریت بسیار بزرگ حمله به اچ 3 که با انجام چهار بار سوخت‏گیری هوایی به لیدری سرگرد فرج‏الله برات‌پور انجام گرفت، شهرت جهانی به‏ویژه در کشورهای درحال‌توسعه پیدا کرد؛ چراکه این مأموریت‌ یکی از متهورانه‌ترین، با کلاس‌ترین و پیچیده‌ترین مأموریت‌های هوایی دنیاست. این ‌را دیگران گفتند و ما در اسناد غیر ایرانی خواندیم (تاریخ شفاهی، مصاحبه با امیر نصیرزاده، 1391). قبل از پرداختن به نقش هواپیماهای تانکر این پرسش مطرح است: آیا واقعاً بدون سوخت‏گیری هوایی، انجام عملیات محیرالعقولی مثل حمله به اچ 3 ممکن بود؟ در عملیاتی که در پانزدهم فروردین 1360 (چهارم آوریل 1981) انجام شد، هشت فروند هواپیمای فانتوم از پایگاه هوایی همدان با مهمات کامل به پرواز درآمدند و برروی دریاچه ارومیه طی یک قرار ملاقات از قبل تعیین‌شده، در ارتفاع بسیار پائین حدود 300 متری زمین برابر با 1200پا سوخت‏گیری هوایی انجام دادند. این امر یعنی سوغاتی هوایی در این ارتفاع، بسیار خطرناک و احتیاج به مهارت بالای خلبان هواپیمای سوخت‏رسان یا تانکر و مسئول سوخت‏گیری هوایی (بوم‏اپراتور) داشت؛ چون کوچک‌ترین اشتباه، باعث تصادم هوایی و سانحه‌ای بزرگ می‌شد. نکته جالب‌توجه در باب این موضوع این می‌باشد که سوخت‏گیری هواپیماهای 707 و فانتوم، در سکوت کامل رادیویی انجام شد و این کار بسیار بی‌نظیر و بدون مثال در جهان بود. در توضیح باید گفت بوم‏اپراتورهای هواپیمای سوخت‏رسان یا تانکر 707 برروی دریاچه ارومیه با حرکات دست و روشن‌کردن لحظه‏ای چراغ‌های هدایت، هواپیماهای فانتوم را برای نزدیک‌شدن عمل سوخت‏گیری هوایی راهنمایی می‌کردند. بعد از سوخت‏گیری هوایی، هشت فروند فانتوم ارتفاع خود را به حداقل ممکن رسانده و با سرعت زیاد روی مرز ترکیه و عراق بر دره‏ای موسوم به «عروسک‌ها» مسیر خود را ادامه دادند. پرواز در این مسیر با ارتفاع بسیار پائین از لابه‌لای دره‌ها، بسیار خطرناک بود. ازآنجایی‌که در ارتفاع بسیار پائین پرواز می‌کردند، سوخت آن‌ها هرلحظه کمتر می‌شد. تانکرهای 747 نیز با برنامه‌ریزی قبلی از کشور سوریه به پرواز درآمدند و در محل ایستایی که از قبل تعیین‌شده بود، مشغول گشت‌زنی شدند و منتظر رسیدن این هشت فروند فانتوم بودند. سرانجام تانکرهای سوخت‏رسان و هواپیمای فانتوم در محل از قبل ‌تعیین‌‌شده، یکدیگر را پیدا کردند و سوخت‏گیری مرحله دوم را به‌‌سلامت انجام دادند. بعد از اتمام سوخت‏گیری هوایی، فانتوم‏ها به سه دسته تقسیم‌شده و در ارتفاع بسیار پائین، وارد مرز عراق برای حمله به پایگاه‌های هوایی الولید شدند. تا اینکه هواپیماهای فانتوم در ارتفاع بسیار پائین و سرعت بسیار بالا، این سه پایگاه را پیدا و هر سه پایگاه را بمباران کردند. بعد از اتمام بمباران، هر هشت فانتوم سمت هواپیمای سوخت‏رسان یا تانکر در کشور سوریه را گرفتند؛ ولی یکی از فانتوم‏ها به دلیل اصابت گلوله‌های دشمن دچار آسیب‌دیدگی شده بود و نمی‌توانست به ادامه پرواز تا پایگاه خود ادامه دهد. بنابراین با همراهی سوخت‏رسان یا تانکر، دریکی از پایگاه‌های فرعی سوریه به‌سلامت نشست و هفت فروند دیگر سوخت‏گیری مرحله سوم را در آسمان عراق انجام دادند. بعد از اتمام سوخت‏گیری، با حداکثر سرعت سمت کشور را گرفتند و با رسیدن برروی دریاچه ارومیه که عقربه‌های بنزین نشان از کمبود بنزین را نشان می‌داد، هواپیمای سوخت‏رسان یا تانکر 707 منتظر هواپیماهای فانتوم بود که آخرین مرحله سوخت‏گیری هوایی برروی این دریاچه با موفقیت انجام شد و فانتوم‏ها به‌سلامت در پایگاه خود به زمین نشستند. فانتوم آسیب‌دیده نیز بعد از تعمیر در سوریه به همراه یک فروند هواپیمای سوخت‏رسان یا تانکر اعزامی از ایران به کشور بازگشت (نمکی عراقی و دیگران، 1398، ج 8: 81 و 153). بدیهی است انجام این عملیات بزرگ بدون سوخت‏گیری هوایی امکان‏پذیر نبود. **مآخذ:** تاریخ شفاهی، مصاحبه با امیر سرتیپ خلبان عزیز نصیرزاده، معاون هماهنگ‌کننده و فرمانده اسبق نیروی هوایی ارتش، باغ موزه دفاع مقدس، سیزدهم اردیبهشت 1391؛ خلیلی، حسین و دیگران، اطلس نیروی هوایی ارتش در انقلاب اسلامی و دفاع مقدس، ج 30، تهران: مرکز راهبردی نیروی هوایی ارتش، 1398؛ نمکی عراقی، علی‌رضا و دیگران، تاریخ نبردهای هوایی دفاع مقدس، ج 8، تهران: مرکز راهبردی نیروی هوایی ارتش، 1398.