

با گفتار و آثاری از:

منصور یزدان بد / محمود ضرابی / محمدعلی طالبیان  
حسین خلجی / ناخدا یکم هوشنگ صمدی  
فریدون صمدی / احمدعلی شیرچی / علیرضا نمکی  
جهانگیر ابن یمین / محمدعلی اعظمی  
محمد عتیقه چی / برادران حسین و عادل جدی  
سیدجلال شیخانی

۱۵۰-۱۵۱

ماهنامه فرهنگی تاریخی

شماره ۱۵۱-۱۵۰ | فروردین - اردیبهشت ماه ۱۳۹۷ | بها ۵۰۰۰ تومان



یادمان شهید غفور جدی اردبیل

پرواز تا اوج وطن پرستی



ماهنامه شاهد یاران

صاحب امتیاز:

بنیاد شهید و امور ایثارگران  
مدیر مسئول و سردبیر: محبوب شهبازی  
جانشین سردبیر: رضا حاجی آبادی  
مدیر اجرایی: سیده فاطمه رضایی  
دبیر تحریریه: زینب میرعلی  
صفحه آرایی: مهر نوروز

چاپ: چاپخانه کوثر  
ناظر چاپ: یوسف قدیانی  
امور فنی: علیرضا قاسمی



نشانی:

تهران، خیابان آیت الله طالقانی، خیابان ملک الشعراء بهار (شمالی)  
شماره ۳، مجلات شاهد  
امور مشترکین: محمدرضا اصغری  
صندوق پستی: ۴۳۴۸-۱۵۸۷۵  
تلفن: ۸۸۸۲۳۵۸۴ - ۸۸۸۳۵۱۰۸  
دورنگار: ۸۸۸۲۸۴۳۵

Email: [garan@navideshahed.com](mailto:garan@navideshahed.com)  
[www.navideshahed.com](http://www.navideshahed.com)  
[www.issar.ir](http://www.issar.ir)



- شاهد یاران از پژوهش های محققان در باره موضوعات نشریه استقبال می کند.
- شاهد یاران در تلخیص و اصلاح آثار ارسالی آزاد است.
- آثار ارسالی مسترد نمی شود.
- نقل مطالب شاهد یاران با ذکر مأخذ بلامانع است.
- نظرات مصاحبه شوندگان الزاما موضع مجله نیست

۲ دیباچه / ....

۳ زندگینامه شهید

۷ شهید به روایت برادران

۸ گفت و گو با حسین و عادل جدی

۱۵ شهید غفور جدی در آئینه ی دوستان و یاران

۱۶ از همان زمان محصلی عاشق خلبانی بود / گفتگو با منصور یزدان بد

۲۰ در سخت کوشی و استمرار در پیگیری اهداف خود بی نظیر بود / گفتگو با محمود ضرابی

۳۰ به مملکت و دینش اعتقاد داشت و پیرو خط امام بود / گفتگو با محمدعلی طالبیان

۳۵ مانند نام خانوادگی اش، جدی بود / گفتگو با فریدون صمدی

۴۱ از نظر شجاعت و میهن پرستی او را مانند ستارخان و باقرخان می دانم / گفتگو با علیرضا نمکی

۴۹ غفور مردانه ایستاد / گفتگو با احمدعلی شیرچی

۵۳ بازگشت غفور باعث دلگرمی همه شد / گفتگو با جهانگیر ابن یمین

۵۷ حاضر نبود زیر هیچگونه یوغ استکبار و ظلم برود / گفتگو با حسین عبدالکریم خلجی

۶۳ از خلبان های برجسته اف ۴ بود / گفتگو با سیدجلال شیخانی

۶۵ ۱۷ روز قبل از شهادتش، لباس پرواز را از تنش در نیاورد / گفتگو با هوشنگ صمدی

۷۳ غفور جدی را بسیار فراتر از غفور جدی نگاه کنیم / گفتگو با محمدعلی اعظمی

۸۱ مقصر اصلی در شهادتش گردان نگهداری بود / گفتگو با محمد عتیقه چی

۸۷ از کنار پرواز آخر غفور به راحتی نگذریم / گفتگو با حسین بخشی

۹۳ شهید به روایت تصویر

۹۷ شهید به روایت اسناد

## دوست دارم کفنم پرچم ایران باشد

بازگشت و در نیروی هوایی پایگاه هفتم شکاری شیراز افتخار آفرید. با به زمین نشاندن پرنده‌ای میلیون دلاری، ترفیع درجه گرفت و برای طی دوره امنیت پرواز دوباره به ایالت متحده سفر کرد. این بار اما پس از بازگشت به پایگاه ششم شکاری بوشهر رفته و مسئولیت امنیت پرواز این پایگاه به او سپرده می‌شود. اوایل سال ۱۳۵۹ است که به دلیل گزارش‌های غلط بدخواهان و خصومت‌های شخصی از ادامه فعالیت او در نیروی هوایی جلوگیری شده و وی تسویه می‌شود.

نوشتن درباره اوج ایران دوستی و وظیفه شناسی‌اش آسان نیست. مردی که درست در روز شروع جنگ با اصرار زیاد از فرمانده پایگاه می‌خواهد تا به او اجازه پرواز بدهد... او معتقد بود که برای چنین روزهایی تربیت شده است. آری، او ماند و به گفته یکی از همزمانش، تا لحظه شهادت به مدت ۱۷ روز لباس پرواز را از تن به در نیاورد. ۱۷ آبان ۱۳۵۹ بود که او از دوستانش حلالیت طلبید و به پروازی بی‌بازگشت قدم گذاشت. نیروهای دشمن به قصد گرفتن آبدان پیشروی می‌کردند. شهید غفور جدی به همراه ستوان خلج در یک هواپیما و ستوان سفیدموی‌آذر و اعظمی در هواپیمای دیگر به قصد بمباران هدف پرواز کردند. در راه برگشت، ناگهان موشک زمین به هوای خصم زبون صدمات عمده‌ای را به پیکر مرکب آهنین وی وارد می‌آورد. او مانند همیشه نمی‌تواند به راحتی از هواپیمایش بگذرد. تلاش می‌کند تا آن را به خاک ایران برساند اما دیگر ماندن در آن به صلاح نیست که فرمان ایجکت را صادر می‌کند. به هنگام فرود اما، این صندلی ست که او را رها نمی‌کند و چتری که باز نمی‌شود تا غفور جدی برای همیشه به سمت پروردگارش پرواز کند...

تشییع جنازه بسیار باشکوهی که مقارن شد با ایام عزاداری حسینی با حضور ملت انقلابی اردبیل برای شهید برگزار گردید و به مدت یک هفته در شهر عزای عمومی اعلام شد و از آن تاریخ آغاز حرکت دسته‌های عزاداری شهر از مقابل منزل پدر شهید صورت می‌گیرد. وصیت او پس از شهادتش به رسمی همیشگی بدل شد... «دوست دارم کفنم پرچم ایران باشد».

سردبیر

دوران سراسر افتخار و عزت هشت سال دفاع مقدس مروی است بر جانفشانی‌ها، دلاروی‌ها، رشادت‌ها و ... هیچ یک از قدرت‌های جهانی فکرش را نمی‌کردند که نیروهای نظامی ایران بعد از گذشت کمی از انقلاب اسلامی بتوانند در برابر تهاجمات گسترده رژیم بعثی عراق مقاومت کنند.

نیروی هوایی ارتش و خلبانان تیز پرواز و جوانان برومند این نیرو در روزهای اول جنگ با اجرای عملیات‌های متعدد و مختلف چنان ضرب شستی به دشمن نشان دادند که تا آخر جنگ نتوانستند عرض اندامی داشته باشند. نیروی هوایی ایران قبل از آغاز جنگ ۱۷ شهید خلبان داده است و این نشان دهنده این مهم است که دشمن در تخصیص با ایران قبل از تصرف زمینی در جنگ هوایی بوده است.

نیروی هوایی با سه سپاه ارتش عراق رو برو بوده و سپاه سوم عراق مسئول اشغال خوزستان بود. صدام حسین در سخنرانی رسمی خود اعلام کرده بود که این جنگ، جنگ تفریح نظامی با ایران است و قاطعانه اعلام کرد که روز اول خرمشهر، روز سوم خوزستان و هفته بعد تهران را تصرف خواهیم کرد. از آنجایی که تمامی کشورهای منطقه، اتحادیه عرب، استکبار و ابرقدرت‌ها از عراق پشتیبانی می‌کردند، صدام با قاطعیت این چنین سخنرانی می‌کند، اما چه اتفاقی افتاد که این حرف‌ها عملی نشد. آری، نیروی هوایی با خلبانانی همانند غفور جدی و دیگران آرزوهای صدام را از روز اول به گور برده‌اند.

شهید غفور جدی اردبیلی در خانواده‌ای سرشناس در اردبیل به دنیا آمد. پدر او از بنیان برگزاری مراسم عزاداری اباعبدالله الحسین بود. عشق و علاقه وافر به حضرت ابوالفضل از همین دوران در شهید غفور جدی ریشه دواند. پس از گذراندن مقاطع تحصیلی‌اش تا دیپلم، به مادرش می‌گوید: می‌خواهم مانند کبوتران به آسمان پرواز کنم... با چنین عشقی به پرواز، وارد دانشکده خلبانی می‌شود. هوشمندی، دلاوری و جسارتش باعث شد تا او را برای طی دوره تکمیلی به ایالات متحده آمریکا بفرستند. ماندن او در آمریکا منوط می‌شود به رضایت خانواده‌اش. مرحوم پدرش اما می‌گوید: من فرزندم را برای میهنم پرورش داده‌ام. او در سال ۱۳۵۰ به کشور



زندگینامه  
شهید

## پرواز تا اوج ایثار و وطن پرستی



زمین فرود می‌آید. در این لحظه غفور مصمم تر از قبل دوباره تلاش خود را برای کنترل دسته فرامین آغاز کرده و خوشبختانه کنترل جنگنده سرکش را به دست می‌آورد. در راه بازگشت به فرودگاه، جنگنده دوباره همان رفتار را نشان می‌دهد اما این بار نیز مقهور اجرای دستورالعمل‌های پروازی صحیح از طرف جدی می‌شود. بدین گونه ستوان یکم خلبان غفور جدی با سالم به زمین نشاندن پرنده‌ای به ارزش میلیون‌ها دلار، به دریافت یک درجه ترفیع مفتخر می‌شود. وی در مراسم تشویق و تقدیر در بیان این دلآوری خود می‌گوید: عامل موفقیتیم را یاد خدا، حفظ خونسردی و اجرای دقیق دستورالعمل‌های پروازی می‌دانم. جدی در ادامه برای انجام وظیفه به پایگاه سوم شکاری همدان منتقل و سپس در شهریور ۱۳۵۵ برای طی دوره امنیت پرواز از آذر ۵۵ تا مرداد ۵۶ دوباره به ایالات متحده سفر می‌کند. پس از مراجعت، به پایگاه ششم شکاری بوشهر باز می‌گردد. این پایگاه آخرین پایگاه خدمتی شهید خلبان جدی بود. با شروع جنگ تحمیلی در حالی که سمت فرماندهی بازرسی و امنیت پرواز پایگاه را به عهده داشت فعالانه وارد صحنه نبرد حق علیه باطل می‌شود.

غفور جدی تعصب خاصی نسبت به خانواده خود داشت. با شروع مأموریت‌های جنگی در آغاز هر عملیات تلفنی، از خانواده خود حلالیت می‌طلبید. در کتاب ثبت پروازی وی قبل از جنگ پرواز با بزرگانی چون شهید بزرگوار سرهنگ جواد فکوری (بعنوان فرمانده گردان ۷۱ شکاری، کابین جلو) امیر سرتیپ دوم فرج الله براتپور (در آن زمان سروان، هم کابین عقب و هم کابین جلو)، شهید سرتیپ خلبان علیرضا یاسینی (در آن زمان ستوان دوم) و بسیاری دیگر به چشم می‌خورد. در اردیبهشت سال ۵۲ با توجه به شجاعتی که جدی از خود نشان داد و توصیفش رفت، از طرف نیروی هوایی ۳ ماه مرخصی تفریحی ایالات متحده به وی داده می‌شود. غفور در این سفر سیاحتی از تفریح منصرف شده و گواهینامه خلبانی بویینگ ۷۴۷ را نیز دریافت می‌کند. غفور در اوایل سال ۱۳۵۹ به دلایل واهی و غرض‌ورزی‌های شخصی، از نیروی هوایی تسویه می‌شود و با شروع جنگ، با وجودی که بعضی به زعم خود قصد تشویق او به ترک ایران را داشتند، در پاسخ به آن‌ها این چنین گفت: «این همه هزینه در زمان صلح برای تفریح ما خرج نشده، ما برای چنین روزهایی تربیت شده‌ایم». او در روز اول جنگ به پایگاه شکاری بوشهر برگشت و درخواست کرد تا دوباره به او اجازه پرواز بدهند. در نیمه آبان ماه ۱۳۵۹ تقریباً یک ماه و نیم از آغاز جنگ گذشته بود و مادر شهید جدی ماه‌ها بود که

خلبان غفور جدی به عنوان فرمانده هواپیمای فانتوم در کابین جلو پس از بازرسی هواپیما، خزش به ابتدای باند و اجازه از برج مراقبت در گرمای شیراز به آسمان بال می‌گشاید. بلافاصله پس از برخاست و جمع شدن اربابه‌های فرود، جنگنده لرزش‌های خفیفی حول محور عرضی از خود بروز می‌دهد. جدی در ابتدا تصور می‌کند که این لرزش به خاطر گردابه‌های به‌جای مانده از پرواز جنگنده‌های جلویی است اما پس از خارج کردن موتورها از حالت پس سوز،



مشکل نه تنها مرتفع نمی‌شود بلکه شدت می‌یابد. به مدت چند ثانیه بعد، چراغ‌های متعدد هشدار دهنده از کار افتادند سامانه‌های هواپیما به طور متوالی روشن و خاموش می‌شوند به طوری که وی در تشخیص اینکه کدام سامانه دچار نقص شده، کدامیک مشکوکش برطرف گردیده و کدامیک اصلاً مشکلی ندارد کاملاً سردرگم می‌شود. بلافاصله هواپیما نوسان‌های پدیده‌ای از خود به نمایش می‌گذارد و ناگهان با زاویه شدیدی شروع به اوجگیری می‌کند. تلاش جدی در دادن دسته فرامین جنگنده به جلو و در آوردن آن از حالت اوجگیری که لحظه به لحظه خطر واماندگی را در پی داشت بی‌نتیجه می‌ماند. ناگهان جنگنده در آسمان وامانده و جدی با هماهنگی خلبان کابین عقب، اهرم خروج اضطراری وی را فعال می‌کند و کمک خلبان در ادامه به سلامت با چتر به

غفور جدی اردبیلی سومین فرزند از یک خانواده هشت نفره بود که در سال ۱۳۲۴ در خانواده‌ای سرشناس در شهر اردبیل چشم به جهان گشود. پدرش فردی زحمتکش و از بنیان برگزاری مراسم عزاداری اباعبدالله‌الحسین بود. غفور پس از قبولی در آزمون ورودی، به دانشکده خلبانی نیروی هوایی ارتش راه پیدا می‌کند. پس از گذراندن دوره مقدماتی پرواز در اواخر سال ۱۳۴۸ برای طی دوره تکمیلی به ایالات متحده فرستاده شد. پس از پایان امتحانات که



اعطای وینگ خلبانی به جدی را در پی داشت، از طرف نماینده نیروی هوایی ایالات متحده تماسی با خانواده شهید برقرار می‌شود مبنی بر اینکه آمریکایی‌ها برای جذب ستوان دوم خلبان غفور جدی رضایت نیروی هوایی ایران را جلب کرده و فقط رضایت خانواده وی باقی می‌ماند. پدر شهید (که به رحمت خدا رفته) فقط در یک جمله به نماینده آمریکایی‌ها می‌گوید: من فرزندم را برای میهنم پرورش داده‌ام! بدین ترتیب جدی در سال ۱۳۵۰ به کشور بازگشته و طبق امریه ستاد فرماندهی نیروی هوایی به پایگاه هفتم شکاری شیراز منتقل می‌شود. وی با آغاز دوره خدمت، در هیچ برهه‌ای تدبیر و شجاعت را کنار نگذاشت تا این‌که در روز ۲۳ اردیبهشت ماه سال ۱۳۵۲ عملاً در بوته آزمایش قرار گرفت. عقربه‌ها ساعت ۲ بعد از ظهر را نشان می‌داد که ستوان یکم

فرزند خود را ندیده بود. از طرفی حجم عملیات‌های محوله به پایگاه بوشهر به حدی بود که غفور صلاح نمی‌دید هم‌زمان خود را برای مدت طولانی تنها بگذارد. بنابراین قرار شد که مادرش به تهران بیاید و غفور نیز به وی بپیوندد. برگه مرخصی برای روز ۱۷ آبان صادر شده بود و غفور از شب قبل وسایل سفر خود را مهیا نموده بود. طبق برنامه قرار بود ۲ نوبت عملیات جنگی با حضور جدی انجام گردد و سپس به مرخصی برود. دو نوبت پرواز با موفقیت انجام شد و خلبان غفور جدی از کمک خود سروان خلبان حسین خلجی به قصد ترک پایگاه خداحافظی کرد. به محض اینکه آن‌ها از هم جدا شدند دوباره ماموریتی به غفور ابلاغ گردید که شهید جدی بلافاصله به خلجی می‌گوید: آماده شو برویم! آیا او می‌دانست که این ماموریتی بی‌بازگشت است و بال‌های آهنین جنگنده به بال‌هایی تبدیل خواهند شد و وی را تا عرش الهی همراهی خواهند کرد؟! گویی به او الهام شده بود طوری که در آخرین درخواست حلالیت همه را طلبید و ناخودآگاه آماده شهادت شده بود. وی حتی در اقدامی که تا آن زمان بی‌سابقه بود ساعت و گردنبند الله خود را به سرباز خود تقدیم می‌کند. آری غفور دیگر باز نمی‌گردد!

حصر آبادان در حال تکمیل بود و سیل تسلیحات سنگین ارتش عراق از محور بصره در حال ورود به مرز ایران. سومین پرواز عملیاتی سرهنگ ۲ خلبان غفور جدی و سروان خلبان خلجی بمباران کاروان توپ‌های توپخانه سنگین دشمن در اطراف بصره بود. فانتوم با قدرت آسمان را شکافته و خود به مثابه بمب‌هایش به قلب دشمن هجوم می‌برد. مأموریت به خوبی انجام می‌شود و ضربه مهلکی به کاروان مزبور وارد می‌آید. غفور گردشی کرده و راه وطن را در پیش می‌گیرد. در همین لحظه ناگهان موشک زمین به هوای خصم زبون صدمات عمده‌ای را به پیکر مرکب آهنین وی وارد می‌آورد. اما غفور جدی خلبانی نبود که بگذارد حتی لاشه عقابش به دست کرکس بیفتد. آتش لحظه به لحظه زبانه‌های بلندتری به خود می‌گرفت. هر دو خلبان با توجه به از بین رفتن مقدار زیادی از سطوح کنترل دم و همچنین نداشتن فشار هیدرولیک، با تمام قدرت سعی داشتند جنگنده را در حالت پروازی نگهدارند. با تلاش و همت ستودنی هر دو خلبان، جنگنده F4 به نخستین نقطه نشانه زمینی سرزمین‌های تحت کنترل نیروهای خودی که همان رودخانه بهمن شیر بود می‌رسد. گرمای سوزان شعله‌ها اینک کابین عقب را کاملاً آماج ضربات خود قرار داده بود و ماندن در هواپیما دیگر به صلاح نبود. در لحظه‌ای که هر دو خلبان تصمیم به خروج اضطراری از جنگنده می‌گیرند، ارتفاع پرواز

بسیار پایین بود و تلاش جدی هم برای اوج‌گیری به جایی نمی‌رسید. به ناچار دو خلبان دستگیره خروج اضطراری روی صندلی را کشیده و به بیرون پرتاب می‌شوند. با توجه به اینکه خلبان خلجی زودتر اقدام به خروج اضطراری می‌کند، در ارتفاع بالاتری از جنگنده خارج می‌شود و به سلامت به زمین می‌رسد اما راکت‌های صندلی شهید سرهنگ ۲ خلبان غفور جدی در ارتفاع پایین‌تری فعال می‌شود و متأسفانه نه چتر فرصت گرفتن سرعت عمودی سقوط جدی را پیدا می‌کند و نه صندلی مجال جدا شدن از خلبان را می‌یابد. در نتیجه غفور با سرعت بالایی به زمین برخورد می‌کند.

خونریزی داخلی را در پی داشت، تنها لخته خونی از دهانش جاری شده و مقداری خون مردگی در پهلویش به چشم می‌خورد. پیکر کاملاً سالم بود و تبسمی بر روی لبانش داشت. گویی اگر به اسم صدایش می‌کردی از خواب بیدار می‌شد!

تشییع جنازه بسیار باشکوهی که مقارن شد با ایام عزاداری حسینی با حضور ملت انقلابی اردبیل برای شهید برگزار گردید و به مدت یک هفته در شهر عزای عمومی اعلام شد و از آن تاریخ آغاز حرکت دسته‌های عزاداری شهر از مقابل منزل پدر شهید به رسمی ماندگار بدل گردید. پدر شهید هنگام شهادت غفور

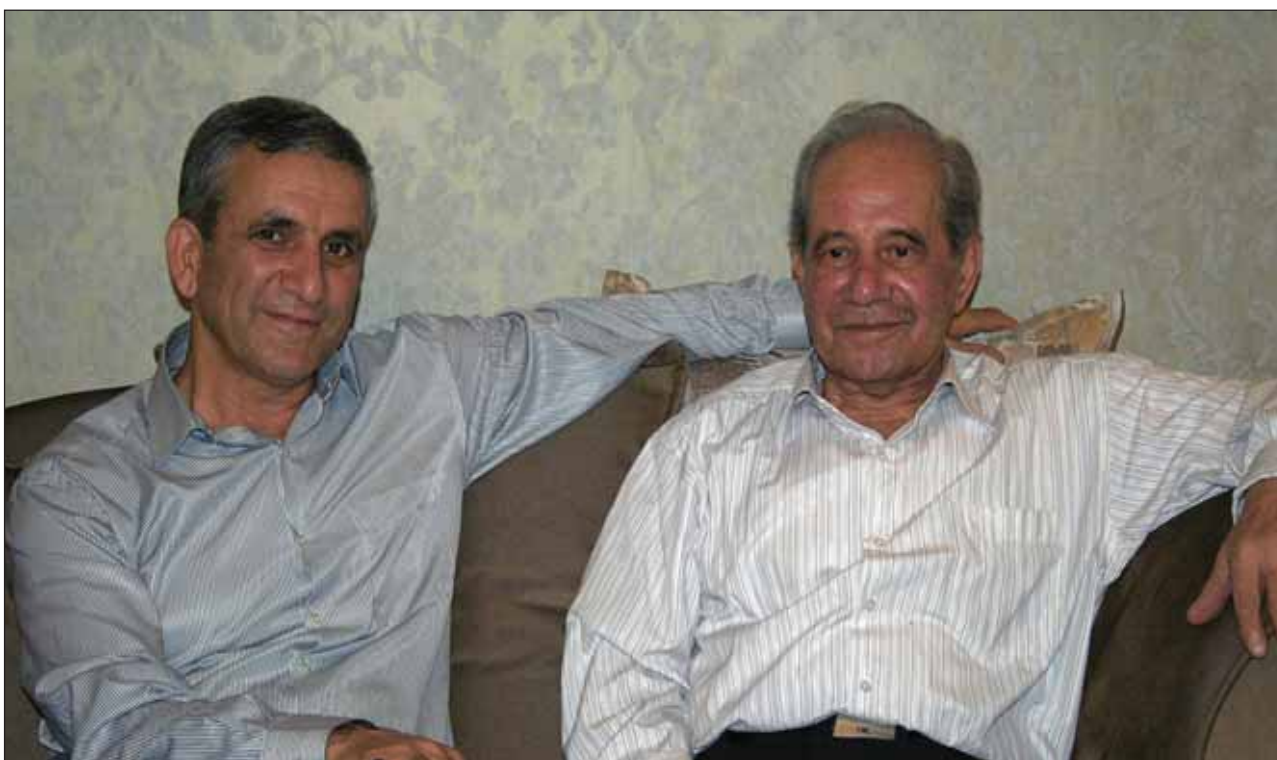


گفت: امانتی بود دست ما که خداوند آن را پس گرفت. شهید سرهنگ ۲ خلبان غفور جدی علاقه خاصی به پرواز بر پهنه نیلگون خلیج فارس داشت و در زمان شهادت، در طی ۴۵ روز ۸۰ پرواز جنگی را در کارنامه پروازی خود ثبت کرده بود. پس از شهادت از طرف ستاد فرماندهی نیروی هوایی و شخص شهید بزرگوار سرهنگ خلبان جواد فکوری برای بزرگداشت مقام شامخ شهید از خانواده وی به آن مرکز دعوتی به عمل می‌آید. در آن ملاقات شهید فکوری به عنوان فرمانده سابق گردان ۷۱ شکاری (گردان پروازی شهید غفور جدی) گریست و گفت: من خاطرات خوبی با شهید جدی داشتم.

پیکر پاک شهید جدی به تهران و از آنجا به وسیله یک فروند هواپیمای C-۱۳۰ به پایگاه دوم شکاری منتقل می‌شود. مردم شهید پرور و انقلابی اردبیل با شنیدن خبر شهادت غفور جدی با پای پیاده عازم تبریز می‌شوند و تقریباً نیمی از جاده ۱۵۰ کیلومتری آن را می‌پیمایند تا اینکه جنازه شهید به وسیله آمبولانس به غسل‌خانه اردبیل انتقال می‌یابد. امام جمعه اردبیل با اینکه از نظر شرعی نیازی به غسل شهید نیست، خود شخصاً این کار را انجام می‌دهد و بر پیکر پاک شهید نماز می‌گذارد. برادر شهید که قبل از غسل، پیکر غفور را دیده بود برایمان گفت: با توجه به شدت ضربه وارده که شکستگی دنده‌ها، پارگی اعضای داخلی بدن و



خلبان غفور جدی  
به روایت برادران



گفتگو با برادران شهید، حسین و عادل جدی

## غفور یک قهرمان بود، هست و خواهد بود

درآمد

«همه چیز غفور با بقیه ما فرق داشت. بسیار نترس بود. سنش کمتر و جثه‌اش کوچک‌تر اما جسارت و شجاعتش بیشتر بود. از همه ما درس خوان‌تر بود. در محله و خانواده نیز از همه متمایز تر بود. از هیچ کس ترس و واهمه‌ای نداشت... غفور به این دلیل جذاب بود که خودش بود. اهل ریا و نقش عوض کردن نبود. دوستش تعریف می‌کرد که غفور با من به نماز جمعه می‌آمد اما دوست نداشت جلوی چشم بایستد. می‌گفت: من برای خدا می‌روم...». در ذیل، احساسات ژرف برادران این شهید بزرگوار را نسبت به عزیز سفرکرده‌شان می‌خوانید:

**پدرم مرد زحمتکشی بود، حلال و حرام می‌دانست. همیشه می‌گفت حق کسی را نباید بخورید. وقتی ما بزرگتر شدیم و خودمان را شناختیم، پدرم به ما توصیه می‌کرد که هیچوقت مال حرام نخورید.**

می‌کرد. اما مادرم در داخل خانه، هم پدری و هم مادری می‌کرد. یعنی هم زندگی را می‌چرخاند و هم بچه داری می‌کرد. پدرم خیلی به او اعتماد داشت. پدرم گاهی مدت‌های طولانی (دو یا سه ماه) نبود.

**شیوه تشویقی و تنبیهی مادران چگونه بود؟**

عادل: ما آن‌قدر که از مادرمان می‌ترسیدیم از پدرمان واهمه نداشتیم. با یک جذبه او حساب کار خودمان را می‌کردیم. در محله مان به او "کلانتر" می‌گفتند. از نظر شخصیتی لوطی محل بود. خیلی احترامش را داشتند. هر کسی مشکلی داشت به مادرم زنگ می‌زد. مادرم فارسی هم بلد نبود. به همان زبان ترکی می‌گفت: حلش کنید. کسی نبود روی حرفش "نه" بگوید. حدود سه ماه در خانه بستری بود و بعد فوت کرد. در این مدت مردم دسته دسته برای عیادتش می‌آمدند. پدر و مادرم با سیلی صورتشان را سرخ نگه می‌داشتند اما نمی‌گذاشتند ما کم و کسری داشته باشیم. پدرم به تهران آمد و در چهار راه لشگر برای برادرم خانه گرفت و می‌گفت درس بخوانید.

**در دوران کودکی ونوجوانی غفور اتفاق خاصی مثل بیماری یا حادثه‌ای برای او نیفتاد؟**

عادل: مادرم به یک سیدی اعتقاد خاصی داشت. همه ما وقتی مریض می‌شدیم مادرم به او می‌گفت بیاید به خانه ما و روضه بخواند. برای ایشان که جای

**چرا نام خانوادگی‌شان را عوض کردند؟**

عادل: به خاطر علاقه زیاد به پدرم. عاشق پدرم بود. پدرم نیز همیشه با "جان" جواب مادرم را می‌داد.

حسین: ما اگر از پدرم پول می‌خواستیم، می‌گفت: پول دست مادران است. جرات نداشتیم شب‌ها دیر به خانه برگردیم. مادر دم در خانه می‌ایستاد. مجبور می‌شدیم توضیح بدهیم کجا بودیم. هرچه مادرم می‌گفت قبول می‌کردیم. مادرم بسیار مدیر بود و خیلی جدی بود. هیچ وقت به خرید نمی‌رفت. آن زمان تلفن ما هندلی بود؛ تلفن می‌کرد و مواد غذایی می‌آوردند. پدر و مادر من از نسل صفوی‌ها هستند.

**چند فرزند بودید؟**

یازده نفر (بچه) بودیم، اما یک برادرم در سن چهارده سالگی به علت بیماری فوت کرد و برادر دیگرم کاظم نیز تجویز داروی اشتباهی در هیجده سالگی باعث مرگ او شد. او را به بیمارستان شوری در تهران آوردیم. آنجا به ما گفتند که نظام پزشکی این دکتر را باطل می‌کنند، اما پدرم قبول نکرد. گفت: جوابش با خدا. خودش هم یک سال گریه کرد. کاظم پهلوان بود.

**اسامی‌تان را چه کسی گذاشته است؟**

مادرمان. همه را از قرآن درآورده است.

**وضعیت مالی خانواده‌تان چگونه بود؟**

حسین: خوب بود. دستان به دهانمان می‌رسید. مادرم به اطرافیان (به غیر از خانواده خودمان) نیز رسیدگی می‌کرد.

**پدر و مادران چقدر اختلاف سنی داشتند؟**

عادل: مادرم متولد ۱۲۹۴ و پدرم متولد ۱۲۸۹. مادرم حدود ۲۳ سال داشت که با پدرم ازدواج می‌کند. در سال ۱۳۶۸ نام خانوادگی‌اش را تغییر داد.

**کدامشان مشوق درس خواندن و ادامه تحصیل شما بودند؟**

عادل: مادر. پدرم که در بیرون فعالیت

**حسین آقا شما متولد چه سالی هستید؟**

متولد ۱۳۲۰ و از همه بزرگترم

**شغل پدرتان چه بود؟**

ایشان راننده اتوبوس بود. پدرم مرد زحمتکشی بود، حلال و حرام می‌دانست. همیشه می‌گفت حق کسی را نباید بخورید. وقتی ما بزرگتر شدیم و خودمان را شناختیم، پدرم به ما توصیه می‌کرد که هیچوقت مال حرام نخورید. من هم همین شغل را ادامه دادم.

**مسیر اردبیل به شهرهای مختلف؟**

حسین: همه جای ایران و کشورهای دیگر. مدت زیادی به کربلا می‌رفتیم و زائر می‌بودیم. من ۴۵ بار با پدرم به کربلا رفتم. مسیر بغداد، کاظمین، کربلا، نجف، سامرا و کوفه. همه زیارتگاه‌ها را می‌رفتیم. پدرم با زوارها به بازار هم می‌رفت تا یک موقع عراقی‌ها سر زوارها کلاه نگذارند.

**همیشه در اردبیل زندگی می‌کردید؟**

مدرسه هم در اردبیل رفتید؟ حسین: بله. همه مقاطع تحصیلی‌مان را هم در اردبیل رفتیم.

**مادران خانه‌دار بودند؟**

حسین: بله.

**پدر و مادران چقدر سواد داشتند؟**

عادل: مادرم سواد قرآنی داشت و قرآن را حفظ می‌کرد. پدرم نیز شش کلاس درس خوانده بود.

**از شیوه تربیتی والدیتان بگویید. کدام یک در اخلاق و تربیت شما موثرتر بودند؟**

حسین: پدر من تمام مسائل ما را به مادرم ارجاع داده بود. مادرم آیت‌اله زاده بودند.

**نام و نام خانوادگی مادران چه بود؟**

عادل: صالحه یحوی بود که نام خانوادگی‌اش را به «جدی اردبیلی» تغییر داد.

می آوردند مادرم باقی مانده چای او را به ما جهت تبرک می داد. بیشتر از دکتر، به او اعتقاد داشت.

#### ❖ غفور تابستان ها کار می کرد؟

حسین: اصلاً. از مادرم پول می گرفت و بهترین لباس ها را می پوشید. عادل: غفور با کل برادرها فرق داشت، استثنا بود.

#### ❖ به ورزش علاقه داشت؟

حسین: بله. کشتی می گرفت، بادیگارد رحیم (برادرم) بود. هر جا رحیم می رفت غفور هم با او می رفت.

#### ❖ در دوران مدرسه وضعیت درسی اش خوب بود؟

حسین: بله. شلوغ کن بود اما نمراتش بیست بود. به خاطر درس های دیگرش که خوب بود، انضباط را هم به او بیست می دادند.

#### ❖ کدام مدرسه می رفت؟

حسین: مدرسه دارالفنون. هر جا می رفت نفر اول بود.

#### ❖ بعد از گرفتن دیپلم چه کرد؟

حسین: غفور خیلی به کبوتر علاقه داشت. همیشه می گفت می خواهم مثل کبوتر به آن بالا بروم و بینم چه خبر است؟ غفور آزمون داد و رفت که دوره خلبانی اف-۴ را در آمریکا ببیند. مادرم به او می گفت: آدم به روی زمین صاف راه می رود، برایش هزار اتفاق می افتد، تو می خواهی بروی آن بالا؟! غفور در جواب می گفت: مادر برای من هیچ اتفاقی نمی افتد. مادرم می گفت: چرا؟ غفور هم می گفت: چون دعای شما پشت سر من است.

❖ روزی که آمد و خبر داد که من در آزمون خلبانی قبول شدم را به خاطر دارید؟ واکنش پدر و مادران چه بود؟ حسین: بله، جشن گرفتیم. پدر و مادرم خیلی خوشحال شدند و دعا کردند. مادرم نماز خواند و خدا را شکر کرد. دو سری به

مادرم به یک سیدی اعتقاد خاصی داشت. همه ما وقتی مریض می شدیم مادرم به اومی گفت بیايد به خانه ما که چای می آوردند مادرم باقی مانده چای او را به ما جهت تبرک می داد. بیشتر از دکتر، به او اعتقاد داشت.

آمریکا رفت، در آمریکا نفر اول شده بود. از پدرم درخواست کرده بودند که غفور آنجا بماند. پدرم گفت: «او ایرانی است و باید به ایران برگردد. پدرش که خرجش را نداده، با پول ملت درس خوانده است». بنابر این برگشت.

#### ❖ آقا عادل شما در جریان ازدواج ایشان بود ید؟

سال ۱۳۵۰ بود. فرزندان وی هم متولد سال های ۵۱ و ۵۲ هستند. «مورین نامور» همسر غفور اهل شیراز هستند.

#### ❖ پس این که همسر ایشان آمریکایی است صحت ندارد؟

نخیر، اصلاً. در فضای مجازی از این جور نوشته های غیر واقعی زیاد هست. درباره غفور هم بزرگنمایی هایی صورت گرفته است که یک بخش مثبت و یک بخش منفی دارد. بخش منفی اش همین هاست که غفور همسر آمریکایی داشته و در یک جشن با ایشان آشنا شده و... که واقعا درست نیست.

حسین: از نحوه خواستگاری برای غفور اطلاع خاصی ندارم. فقط می دانم همدیگر را دوست داشتند و در شیراز با هم آشنا شده بودند. به تهران آمدند و جشن گرفتند. عادل: جشن ۲۵۰۰ ساله شاهنشاهی در تخت جمشید شیراز بود که غفور با همسرش آنجا می رود و ازدواج می کند. ما هم خبر نداشتیم، شاید پدر و مادرم می دانستند ولی ما نمی دانستیم. زمانی که غفور ازدواج کرد من بچه بودم. در باشگاه افسران مهرآباد

جشن گرفتند. من بچه بودم، در ماشین آن ها نشستم و به میدان پاستور به یک گل فروشی رفتیم. یک BMW کاهویی رنگ داشت آن را گل زد و به سمت باشگاه رفتیم.

#### ❖ بعد از ازدواج تهران ساکن شدند؟

عادل: نه. به شیراز رفتند.

#### ❖ خاطره ای از رابطه همسر غفور با پدر و مادران دارید؟

یک بار غفور، همسرش، مورین خانم را به اردبیل آورد. خیلی خانم خوبی بود. من لقب شیر زن به او دادم. ما آذری ها، هم خیلی بلند صحبت می کنیم و هم خیلی تعارف می کنیم. ما داشتیم با هم صحبت می کردیم، یک دفعه دیدم مورین خانم رفت پشت غفور قایم شد. غفور گفت: فکر می کند ما داریم با هم دعوا می کنیم. در صورتی که ما داشتیم با هم صحبت معمولی می کردیم. آن قدر هم به او تعارف کردیم موقع غذا خوردن که قهر کرد. گفت: این همه غذا پخته شده، من بخورم؟! چرا این قدر تعارف می کنید؟!

#### ❖ در سال های بعد از ازدواج چقدر اردبیل می آمد؟ چقدر مراوده داشتید؟

شما هم به منزل ایشان می رفتید؟ اردبیل می آمد خصوصاً در ماه محرم بیشتر می آمد. خیلی به ماه محرم علاقه داشت. روزی که شهید می شود، یکی از خلبان ها حاضر نمی شود پرواز کند و او می گوید من می روم و برمی گردم تا برای عزاداری به اردبیل بروم. برگه مرخصی در جیبش بوده تا برای عزاداری به اردبیل بیايد. علاقه خاصی به حضرت عباس داشت.

#### ❖ زمانی که جنگ آغاز می شود با توجه به این که برادران خلبان بود، چه فضایی بر خانواده شما حاکم شد؟ مادر و پدرتان نگران بودند؟

حسین: مادرم فقط نماز حاجت می خواند و دعا می کرد. می گفت: یاابوالفضل به تو سپردم. خودش هم شهادتش به او الهام شده بود.



می‌گوید به توجه پدر سوخته. غفور هم عصبانی می‌شود و می‌گوید: به بابای من فحش می‌دهی؟! غفور به سمت چوب لباسی می‌رود تا کلت سرهنگ را از غلافش بردارد و به او شلیک کند. سرهنگ می‌گوید: من تو را به تهران می‌فرستم. دیگر این‌جا نمان... این گونه می‌شود که با حاج رحیم، برادر دیگرم، دوره دبیرستان را در تهران درس می‌خواند.

#### ❖ آقا عادل، چگونه از شهادت غفور با خبر شدید؟ آن روز شما در کجا بودید و چه می‌کردید؟

عادل: من ۱۷ مهر همان سال، سرباز بودم. در ۱۷ آبان ۵۹ (روز شهادت غفور جدی) در هوای سرد مشکین شهر، کنار دیوار پادگان مشغول نگهداری بودم. پدرم یک رادیوی کوچک برایم خریده بود تا حوصله‌ام سر نرود. با یک هدفون در گوشم در حال گوش دادن به رادیو بودم. چون برادرم خلبان بود، دوست داشتم گزارشی از روند جنگ داشته باشم. ساعت ۱۲ شب بود و رادیو عراق داشت آهنگ پخش می‌کرد. وسط آهنگ، برنامه را قطع کرد و گفت: «توجه! توجه! یکی از خلبانان ...»، تا این‌جا را شنیدم و از ترسم رادیو را خاموش کردم.

#### ❖ چرا؟

افسر نگهبان وقت، سوت زد، چون یکی

و دادپی درجه سرگرد نمکی را می‌گیرد و به شانه غفور می‌زند و می‌گوید بروسر کارت و این گونه غفور وارد جنگ می‌شود. دشمن یک هواپیمای C-۱۳۰ را در پایگاه بوشهر می‌زند. غفور طبق وظیفه ای که داشته است باید آتش را خاموش کند. آتش نشانی که به آن‌جا رفته بود تعریف می‌کرد: ما شلنگ را گرفته بودیم تا آتش را خاموش کنیم. غفور هم کنار ما ایستاده بود. یک‌دفعه شلنگ را از ما گرفت و به چند متر مانده به هواپیما رفت. دلش طاقت نیاورد. فشار آب، جثه کوچک غفور را تکان می‌داد اما او شلنگ را رها نکرد.

#### ❖ چه ویژگی‌ای غفور را از خواهر و برادران دیگران متمایز می‌کرد؟

عادل: همه چیز غفور با بقیه ما فرق داشت. بسیار ترس بود. سنش کمتر و جثه‌اش کوچک‌تر اما جسارت و شجاعتش بیشتر بود. از همه ما درس خوان‌تر بود. در محله و خانواده نیز از همه متمایز تر بود. از هیچ کس ترس و واهمه‌ای نداشت. یک شخص لات و گردن کلفتی در محله ما بود که همه از او حساب می‌بردند. غفور در یک ماجرای با او درگیر شده و وی را کتک می‌زند. شهربانی اردبیل غفور را می‌خواهد. می‌گویند تو چرا اینقدر دعوا می‌کنی؟ غفور به رئیس شهربانی می‌گوید: این فلان کار را کرده است. سرهنگ به او

#### ❖ چطور؟

عادل: وصیت کرده بود. دوست دارم کفنم پرچم ایران باشد. وقتی شهید شد وصیتش به دست آیت‌اله خمینی رسید و از آن به بعد امام خمینی دستور داد، کل شهدا را به جای کفن در پرچم ایران بپیچند.

#### ❖ وصیت‌نامه را در چه تاریخی نوشتند؟

عادل: دو سه روز قبل از شهادت به برادرم حاج رحیم گفته بودند.

#### ❖ شما زمانی که ایشان تسویه شد را

#### به خاطر دارید؟

عادل: بله، غفور معروف بود به این که هم صورتش را اصلاح می‌کند و هم ادکلن می‌زند. لیست‌های تسویه آمد. برای ضربه زدن به نیروی هوایی غفور هم جزو این لیست بود که اواخر سال ۵۸ آمده بود. غفور خیلی تلاش می‌کند و حتی به شهید چمران نامه می‌نویسد و می‌گوید: من قبل از انقلاب بیت المال این مردم را در شیراز نجات دادم (هواپیما)، حالا من را تسویه کرده‌اند. حتی آقای فکوری به عنوان فرمانده نیروی هوایی نمی‌دانست که غفور جدی تسویه شده است. به او می‌گویند شما دیگر نظامی نیستی. برو و کارهای تسویه حساب را بکن. این بیرون آمدن در تاریخ ۳۱ شهریور ۱۳۵۹ بود. همافرهایی که غفور در رابطه با امنیت (که کارش بود) با آن‌ها برخورد کرده بود، برایش زدند و گزارش دادند که نماز جمعه نمی‌رود در حالی که می‌رفت. یکی از خلبان‌ها هم برای غفور گزارش منفی داده بود که خود او هم اکنون صدو هشتاد درجه تغییر کرده است. غفور می‌دانست نیروی هوایی دشمن چگونه و چطور حمله می‌کند. چون شغلش مسئول امنیت پرواز بود. می‌دانست دشمن در ابتدا کدام قسمت‌ها را بمباران می‌کند. بنابراین به دژبانی آمده و تقاضا می‌کند که به داخل برود. دژبان اجازه نمی‌دهد. غفور به او می‌گوید: به سرهنگ دادپی (که فرمانده پایگاه بود) زنگ بزن. چند ساعتی می‌نشیند. نهایتاً دادپی می‌گوید بیا داخل. جالب است که غفور چون از نیروی هوایی بیرون رفته بود درجه نداشت

از سربازها سردش شده بود و طرف دیگر پادگان، آتش روشن کرده بود. برای او سوت زد، اما من از ترسم رادیو را خاموش کردم. نگو این وسط رادیوی عراق می‌گوید: «یکی از خلبانان ایران به نام غفور جدی سرنگون شد». صبح در صبحگاه همه ما جمع شدیم. به شهید بیگلری که فرمانده ما بود اطلاع داده بودند که برادر ایشان خلبان بوده و شهید شده است. حدود ساعت شش و نیم تا هفت صبح بود و یک مانور صوری در صبحگاه برگزار کردند.

#### ❖ یعنی چه؟

مثلاً پرسیدند: چه کسی می‌تواند اسلحه را به فلان شکل بگیرد؟! هر کس بتواند یک هفته مرخصی دارد. من هم تشنه مرخصی بودم. چون قرار بود غفور هم مرخصی گرفته و به اردبیل بیاید و همه ما به تهران و به منزل حسین آقا بیاییم. پدر و مادرم هم بیایند تا همه آن‌جا غفور را ببینیم (غفور هم وقتی شهید شد، برگه مرخصی‌اش در جیبش بود). خلاصه الکی به من مرخصی دادند. آن زمان مینی‌بوس خیلی کم بود. مردم برای آمدن از مشکین شهر به اردبیل باید تا عصر صبر می‌کردند تا مینی‌بوس پر شود. اما آن روز به من گفتند: می‌خواهیم یک چیزی را به اردبیل بفرستیم برای تعمیر، تو هم بیا و با این جیب برو. جیب ژاندارمری. خیلی خوشحال بودم که به مرخصی آمده‌ام و قرار است به تهران برای دیدن غفور بروم. از خوشحالی زیاد وقتی به دروازه مشکین شهر رسیدم و مشاهده کردم پارچه زده‌اند و روی آن نوشته‌اند: «غفور جدی به عرش اعلی پیوست»، درک نمی‌کردم یعنی چه؟!!

به داخل شهر که رسیدم، دیدم همه مغازه‌ها بسته است. همه جا پارچه تسلیت زده بودند. به محله خودمان رسیدم. دیدم همه نوشته‌ها خبر از شهادت غفور می‌دهد.

#### ❖ خاطراتان هست نوشته‌ها چه بود؟

«غفور شهادت مبارک»، «قهرمان شهادت

مبارک». می‌دیدم نوشته‌ها را اما باور و درک نمی‌کردم. شاید شوکه شده بودم. جلوی مسجد محله‌مان رسیدم، دیدم هیئتی‌ها آمده‌اند. سینه می‌زدند و نوحه می‌خواندند. مردم دسته به دسته می‌آمدند به سر کوچه ما و روضه می‌خواندند و می‌رفتند. به داخل خانه که رفتم کسی نبود. خدایارمرز برادرانم شکور و حبیب و خواهرم اعظم بودند.

#### ❖ پدر و مادران و بقیه کجا بودند؟

با حاج رحیم به تهران رفته بودند تا جنازه را تحویل بگیرند. قرار بود با هلیکوپتر پیکر غفور را تا اردبیل بیاورند اما نشد. نهایتاً با هواپیمای ۱۳۰-۲ به تبریز آوردند و از آنجا با آمبولانس به اردبیل آوردند. ۲ روز طول کشید. مرحوم مروج، امام جمعه اردبیل و سپاه، تمام برنامه‌ریزی‌هایش را کرده بودند.

#### ❖ چرا شهید غفور جدی را غسل دادند در حالیکه می‌گویند شهدا نیازی به غسل دادن ندارند؟

از اردبیل تا سراب، حدود ۷۰ تا ۸۰ کیلومتر راه است. مردم از دو روز قبل پیاده‌روی کرده و رفته بودند برای پیشواز غفور. حدود ۱ هفته شهر تعطیل بود. غفور را با عزت برده و امام جمعه اردبیل به صلاح‌دید خودشان، غفور را غسل دادند. جنازه او به ظاهر سالم بود. با آن سرعتی که به زمین اصابت کرده بود، نباید چیزی از جسمش می‌ماند. مادرم می‌گفت: حضرت ابوالفضل از اسبش به زمین خورد {گریه}، غفور من هم از بالا به زمین خورد.

#### ❖ هیچوقت از امام جمعه سوال نکردین که چرا ایشان را غسل دادند؟

غفور خیلی به کبوتر علاقه داشت. همیشه می‌گفت می‌خواهم مثل کبوتر به آن بالا بروم و ببینم چه خبر است؟

چیزی یادم نمی‌آید.

#### ❖ حسین آقا یادتان هست چه کسی به پدر و مادران خبر شهادت غفور را داد؟

اولین بار با منزل من (تهران) تماس گرفتند و به من گفتند برادران زخمی شده و در حال حاضر در دوشان‌تپه است. اصرار کردم چه شده است؟ گفتند: شهید شده است. من هم به اردبیل زنگ زدم.

#### ❖ با چه کسی صحبت کردید؟ با مادرم.

#### ❖ راحت به ایشان اطلاع دادید؟ نه. من هم گفتم غفور زخمی شده و به تهران بیایید.

#### ❖ مادر چه گفتند؟

به ترکی گفت: بگو مرده دیگه... بگو مرده... گفتم: نه، زخمی شده است. خلاصه آن‌ها با اتوبوس آمدند.

#### ❖ با اتوبوس پدرتان؟

نه. با یک اتوبوس دیگر. خسرو حسینی هم با آن‌ها آمده بود.

#### ❖ خسرو حسینی کیست؟

دوست صمیمی غفور بود که الان مرحوم شده است.

#### ❖ به منزل شما آمدند؟

من به میدان آزادی رفتم دنبالشان و آن‌ها را سوار کرده و به منزل خودم آوردم.

#### ❖ هنوز تا اینجا به آن‌ها نگفته بودید؟

نه. اما پدرم متوجه شده بود. صبح زود به ستاد نیروی هوایی دوشان‌تپه رفتیم. همه اقوام و فامیل و همسایه ما هم آمده بودند. آنجا همه شعار می‌دادند: «غفور راحت ادامه دارد». جنازه را در هواپیما گذاشتیم و به تبریز آمدیم.

#### ❖ کدام یک از پدر یا مادران بیشتر متأثر شده بودند؟

گفت: یک سلام به حضرت ابوالفضل بده. حبيب هم با صدای بلند سلامی به آقا حضرت ابوالفضل داد. مردم به ما خیره شدند. کم‌کم حبيب رفت پشت تریبون و خودمان را معرفی کردیم. مردمی که آنجا بودند شروع به سینه زدن کردند. حبيب رو به غفور گفت: ما سینه زدن آن‌ها را بلد نیستیم. غفور گفت: صبر کن. خودش رجزخوانی کرد و من که کوچکتر بودم به سبک اردبیلی‌ها سینه زدم. اینگونه شد که بعد از آن، به مدت ۱۰ شب ماشین فرستادند به پایگاه و ما را بردند و آوردند.

#### ❖ از ویژگی‌های شخصیتی غفور بگوئید.

غفور به این دلیل جذاب بود که خودش بود. اهل ریا و نقش عوض کردن نبود. دوستش تعریف می‌کرد که غفور با من به نمازجمعه می‌آمد اما دوست نداشت جلوی چشم بایستد. می‌گفت: من برای خدا می‌روم. یک‌بار همین دوستش در یک نماز جمعه‌ای، به فردی که گزارش داده بود غفور به نمازجمعه نمی‌رود می‌گوید: نگاه کن. او غفور جدی است (بادست غفور را به او نشان می‌دهد).

#### ❖ از خاطرات اطرافیان یا برادران و والدیتان که در قید حیات نیستند تعریف بفرمایید.

مادر ما همیشه نماز شبش را به نماز صبح وصل می‌کرد و همیشه در مصلاي اردبیل نمازش را می‌خواند. خواهرم اعظم هم پیش مادرم زندگی می‌کرد. یک‌بار به مادرم می‌گوید: مادر به مصلا نرو. من نگران می‌شوم. خواهرم تعریف می‌کرد: یک روز دیدم مادر با حال پریشان از مصلا برگشت. گفتم: مادر چه شده است؟ گفت: نمازم که تمام شد، جوانی به سمت من آمد و پرسید: شما مادر شهید جدی هستید؟

مادرم او را نمی‌شناخته است. به مادر می‌گوید: من راننده آژانس هستم. کارمند هم هستم. قبل از اینکه به سرکار بروم، می‌آیم و اینجا نماز صبح را می‌خوانم.



مرحوم پدر و مادر شهید

عادل: هر سال محرم، غفور به اردبیل می‌آمد. یک سال نتوانست بیاید. مادرم به غفور گفت: این عادل را با خودت به شیراز ببر. من خیلی بچه شیطونی بودم. انقلاب هم بود و شهر خیلی شلوغ بود. غفور به من زنگ زد و گفت: پاشو بیا شیراز. گفتم: محرم است. کجا بیایم؟ گفت: بیا، با توکاردارم با اتوبوس به تهران آمدم و با یک هواپیمای ۱۳۰-۵ که خانواده‌های نیروی هوایی را می‌برد به شیراز رفتم. محرم شروع شد و من هم آنجا در خانه غفور، تلویزیون را روشن کردم. فارسی صحبت می‌کرد و من هیچ چیز متوجه نمی‌شدم. یک روز به غفور با گریه گفتم: ما در ماه محرم در خانه بمانیم؟ این درست است؟

یک برادر دیگرم هم به نام حبيب در یگان ویژه هواورد شیراز بود. غفور یک بار به ما گفت: شب آماده باشید، می‌خواهم شما را به عزاداری قشقای‌ها ببرم. چون آن‌ها ترکی می‌خواندند. لباس مشکی‌هایمان را پوشیدیم و وارد شدیم. انقلاب بود و فضا طوری نبود که خلبان‌ها بتوانند از پایگاه خارج شوند. گاهی بچه‌های نیروی هوایی را در داخل شهر کتک می‌زدند.

خلاصه، ۳ برادر غریب وسط مجلس نشسته بودیم. حبيب ما صدای خیلی خوبی داشت و نوحه‌های خوبی می‌خواند. غفور هم رجزخوانی می‌کرد. غفور به حبيب

پدرم، مرتب به سرش می‌زد. مادرم می‌گفت: «الهی... خودت دادی، خودت هم گرفتی. از بقیه فرزندانم مراقبت کن». در تبریز هم آمبولانس آماده بود، ماهم با اتوبوس به سمت اردبیل حرکت کردیم. دیدیم جاده بسته است. ازبس مردم برای تشییع غفور آمده بودند.

#### ❖ همسر غفور و فرزندان آن زمان کجا بودند؟

عادل: زمان شهادت، خانواده غفور در تهران بودند چون فرمانده غفور از خلبان‌ها خواسته بودند خانواده‌هایشان را ازبوشهر تخلیه کنند. غفور هم به تهران آمده بود و با ۴۰ هزار تومانی که داشت یک خانه برایشان گرفته بود.

#### ❖ تعریف مادر شما از غفور چه بود؟ آیا لقب خاصی به غفور داده بود؟ یا توصیف خاصی داشت؟

حسین: مادرم بین فرزندانم استثنا قائل نمی‌شد. من یک زمانی خودم کار می‌کردم و دیگر نمی‌گذاشتم پدرم کار کند. مادرم می‌گفت: غفور برو صابون بیاور. شکور تو برو آب بیاور تا چون من که خسته‌ام دستانم را در داخل بشویم.

#### ❖ از خاطرات روزهای محرم و شیوه رفتاری و عزاداری غفور بگوئید.

پسرشما را در خواب دیدم. به من گفت: من خلبان غفور جدی هستم. مادر من برای نماز به مصلا می‌رود. راه برگشت، برایش زحمت دارد. تو وقتی نمازت را خواندی، مادر من را به خانه ببر.

#### ◆ چه سالی بود این اتفاق؟

همین چهار- پنج سال قبل. تا وقتی آن فرد کارمند بود این کار را انجام می‌داد تا اینکه منتقل شد.

خاطره دیگر از برادر مرحومم، حبیب است. حبیب سرطان داشت و فوت کرد. در مرکز آموزشی هواپرد شیراز، سرباز چترباز بود. در همان زمان هم غفور سروان و مشغول گذراندن دوره آموزشی‌اش در شیراز بود. حبیب تعریف می‌کرد: یک روز مارا در کنار باند به صف کردند. یک هواپیمای C-۱۳۰ روی باند ایستاده بود و ما منتظر بودیم تا دستور بدهند و به داخل آن برویم و ببریم. از دور دیدم یک جیب می‌آید و داخل آن غفور است. لباس یونیفرمی به تن و عینک دودی زیبایی به چشم داشت. خیلی خوش تیپ به نظر می‌آمد. من از دور یک علامتی دادم و غفور هم با سر جوابی داد و به افسر فرمانده من چیزی گفت. ما (چتربازها) داخل هواپیما رفتیم. با کمال تعجب دیدم که غفور هم سوار شد. با خودم گفتم: غفور کجا می‌آید؟! در چتربازی، در هواپیما که باز می‌شود، باد زیادی به داخل می‌آید، ارتفاع هم زیاد است، لذا نفر اولی که به پایین می‌پرد، خیلی باید شجاع باشد. معمولاً با نسبت ۷۰ به ۳۰، در اصطلاح کُپ می‌کنند. آن‌هایی که کُپ می‌کنند باعث می‌شوند عملکرد بقیه نیز ضعیف شود.

غفور به فرمانده من گفته بود: در که باز شد، اولین نفر «حبیب» را می‌فرستی پایین. حبیب می‌گفت: خلاصه کار سخت را به من داد. یک نگاهی به غفور کردم. او هم با نگاه به من گفت که بپر... من هم پریدم و بقیه هم پشت سر من پریدند. غفور تا این اندازه جدی بود.

#### ◆ اتفاق خاصی در دوره سربازی آقا حبیب زمانی که پیش غفور بود نیفتاده بود؟

خیلی خوشحال بودم که به مرخصی آمده‌ام و قرار است به تهران برای دیدن غفور بروم. از خوشحالی زیاد وقتی به دروازه مشکین‌شهر رسیدم، مشاهده کردم پارچه زده‌اند و روی آن نوشته‌اند: «غفور جدی به عرش اعلی پیوست»، درک نمی‌کردم یعنی چه؟! به داخل شهر که رسیدم، دیدم همه مغازه‌ها بسته است. همه جا پارچه تسلیت زده بودند. به محله خودمان رسیدم. دیدم همه نوشته‌ها خبر از شهادت غفور می‌دهد.

نه. مسئول پایگاه آنجا، همشهری‌مان بود. حبیب هم خیلی به چتربازی علاقه داشت. غفور هم کارهایش را کرد و او را پیش خودش آورد.

#### ◆ خاطره دیگری باقی مانده است که نکته باشید؟

عادل: گفتم که غفور ماه محرم به اردیبه‌ل می‌آمد. اردیبه‌ل یک سقاخانه حضرت ابوالفضل دارد که حاجت می‌دهد و مردم به آنجا رفته و در ایام محرم قمه می‌زنند. غفور هم عاشق قمه‌زدن بود و هم اینکه قمه‌زنان را به حمام ببرد و بشوید. یک‌بار قمه‌زنی آنقدر قمه می‌زند که خون از همه جاییش جاری بوده است و رو به بقیه می‌گوید: هرکس بخواند این قمه را از من بگیرد، او را می‌کشم. بگذارید آنقدر قمه بزنم تا سیر شوم. هرچند همه به او می‌گفتند بس است، اهمیتی نمی‌داده است. غفور بلند می‌شود تا با شگردی این قمه را از دست او بگیرد که یک‌دفعه پاشنه پایش به گوشه قمه آن فرد گیر می‌کند و آویزان می‌شود. حالا تصور کنید که او خلبان است و سلامت

جسمانی برایش اهمیت ویژه‌ای دارد. اما می‌خواست اعتقادش را حفظ کند. به ما خبر رسید که پای غفور را قمه بُرید. ما یک پارچه سیاهی داریم که ایام محرم دور سرمان مانند عمامه می‌بندیم. با این پارچه مشکی پاشنه‌اش را بست. نه بخیه‌ای... نه چیزی... خیلی اعتقادش قوی بود. حالا این غفور ضداسلام و انقلاب است؟ می‌شود؟! او حزب خدا بود.

#### ◆ حسین آقا، شما هم اگر خاطره‌ای

در ذهنتان باقی مانده تعریف بفرمایید. وقتی شیراز یا بوشهر بود، گاهی با همسر من در تهران تماس می‌گرفت و می‌گفت: زن داداش ناهار چه دارید؟ خانم من به او می‌گفت: آخر توشیرازی (یا بوشهری) و من تهران (لیخنه) ناهار چه می‌خواهی؟ غفور هم می‌گفت: شیرازم (یا بوشهرم) اما ناهار پیش شما هستم.

۱۰ صبح تماس می‌گرفت، ۱۲ و نیم خانه ما بود. ناهار را می‌خورد و کمی با بچه‌های من سروکله می‌زد و استراحت می‌کرد و می‌رفت.

#### ◆ آقا عادل حرف آخر...

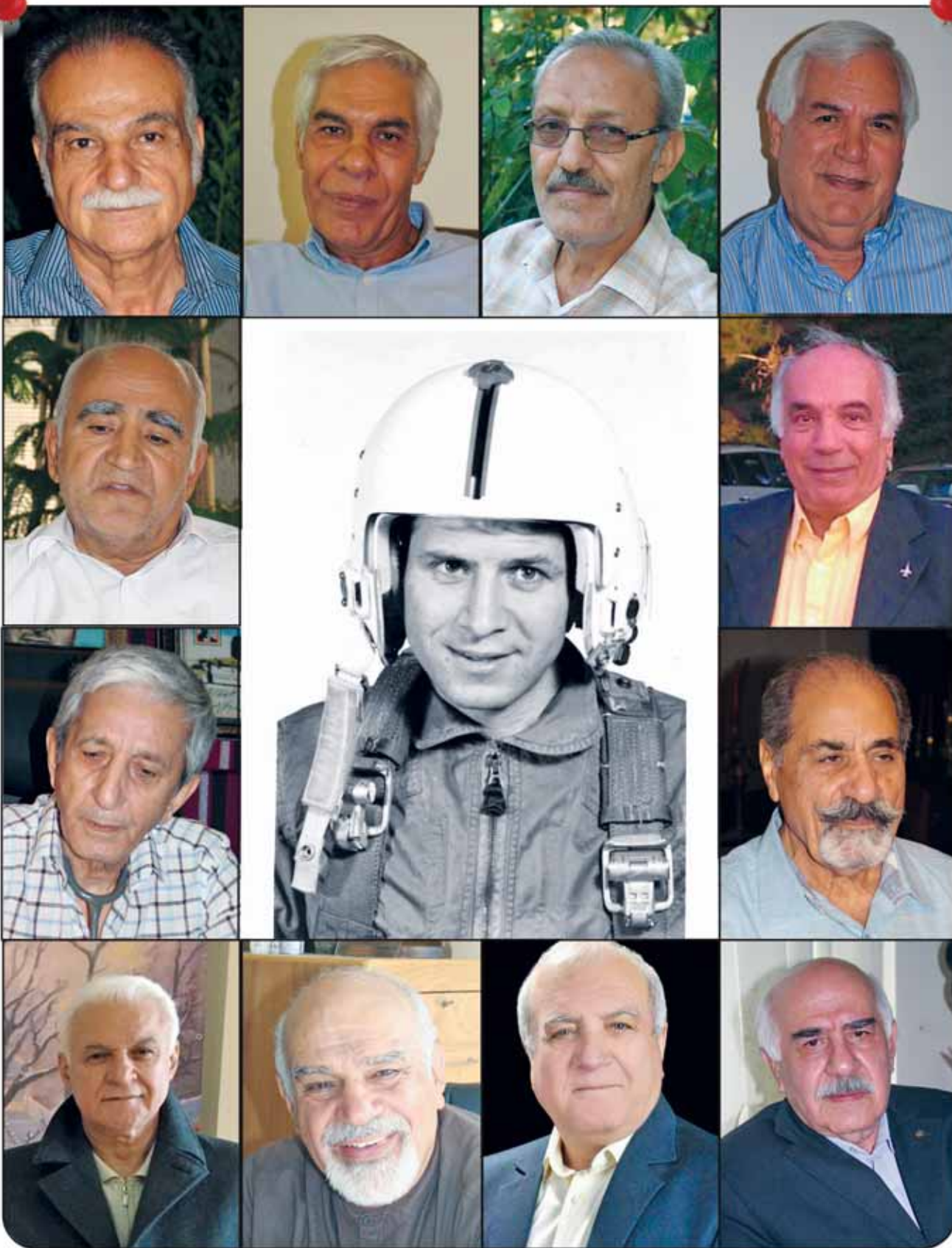
مادرم داغ ۶ فرزند و همسرش را دید. در آغوش من جان داد. ما برای دل داغ‌دیده‌اش گریه می‌کردیم. قبل از مرگ غفور و حبیب را صدا می‌زد. می‌گفت: غفور کاری کرده که من، سرم جلوی بانو فاطمه زهرا بالا باشد. همیشه می‌گفت: من جایم آنجا آماده است. مادرم کنار غفور به خاک سپرده شد.

#### ◆ پدرتان چطور؟

پدرم را خیلی زود و در سال ۱۳۷۱ از دست دادیم. بسیار آرام و مهربان و با شخصیت بود.

#### ◆ شهید غفور جدی را در یک جمله توصیف کنید.

حسین: آدم ترس و وفادار نسبت به خانواده‌اش بود. عادل: غفور آبروی خانواده‌مان است. یک قهرمان بود و هست و خواهد بود. ■



شهید غفور جدی در آئینه‌ی دوستان و یاران



گفتگو با دکتر منصور یزدانی

## از همان زمان محصلی عاشق خلبانی بود

درآمد

منصور یزدانی در سال ۱۳۲۵ در شهرستان اردبیل متولد شد. وی تحصیلات عالی خود را در سال ۱۳۴۵ در رشته پزشکی دانشکده پزشکی دانشگاه تهران آغاز کرد و در سال ۱۳۵۲ فارغ التحصیل شد. وی در سال ۱۳۶۰ موفق به اخذ درجه تخصصی در رشته جراحی عمومی از دانشکده پزشکی دانشگاه تهران گردید. سپس تحصیلات فلوشیپ خود را در رشته جراحی مری دانشگاه لندن و مایوکلینیک آمریکا، در سال ۱۳۶۹ به پایان رساند. وی بعدها عضو هیئت علمی دانشگاه تهران و در درجه استادیاری گروه جراحی در بخش جراحی بیمارستان شریعتی مشغول به کار شد. او که از دوره دبیرستان با شهید غفور جدی آشنا بوده، تمام ۸ سال دوره جنگ را در جبهه‌ها بعنوان جراح حضور داشته است. وی را پدر جراحی مری ایران لقب داده‌اند. در ادامه گفتگوی ما را با ایشان می‌خوانید:

**من عاشق افسر شهربانی  
بودم. در شهر افسر  
شهربانی را می‌دیدیم، فکر  
می‌کردیم او از همه قدرتش  
بیشتر است. غفور نصیحتم  
کرد برو پزشکی امتحان  
بده، بعد اگر خواستی برو  
پزشک شهربانی شو**

توانم رئیس شهربانی بشوم، به چه درد می‌خورد؟

❖ او از خودش تعریف کرد که آن روز چه  
اتفاقی برایش افتاده؟ منظرم شرح ماجرای آن  
روز است.

بله. من پرسیدم از او. غفور هم گفت: همه را نمره  
عالی گرفتم. از نظر جسمانی خوب بود.

❖ اما به نظر می‌آید که ایشان هم قد بلندی  
نداشتند.

هردوی ما کشتی می‌گرفتیم؛ من در وزن ۴۸ کیلو  
و او دو وزن بالاتر از من. پسر قوی‌ای بود. غفور  
رفت وضو گرفت و ۲ رکعت نماز خواند و خدا را  
شکر کرد که به آرزویش رسیده است. برای من هم  
دعا کرد که منهای افسری شهربانی، الهی به آرزویت  
برسی. این جمله‌اش هیچوقت از یادم نمی‌رود.

بعد خدا حافظی کردیم و من شب به اردبیل برگشتم.  
رفتم برای آزمون پزشکی دانشگاه تهران ثبت نام  
کردم و نفر هشتم کنکور آن سال یعنی ۱۳۴۵ شدم.  
به دانشکده پزشکی آمدم اما دلم هنوز با افسری  
شهربانی بود. شهربانی تعدادی از کسانی را که  
پزشکی قبول شده بودند، بدون برگزاری آزمون  
شهربانی، می‌خواست. حقوق و هزینه تحصیل  
هم می‌داد. منتها باید لباس دانشجوی افسری  
می‌پوشیدیم. من هم هوس کردم و با خودم گفتم  
حالا که نشد بروم و رئیس شهربانی بشوم، بروم و  
دکتر شهربانی بشوم. بالاخره ۶ ماه با خودم کلنجار  
می‌رفتم. تا اینکه یکی از دوستانم که به ارتش رفته  
بود به من گفت: «من پشیمانم. منتها چون خرج  
تحصیلات و حقوق می‌دهند، چاره‌ای ندارم. ارتش  
مناسب نیست. منصرف شو». من هم وضعیت مالی  
خوبی نداشتم اما در هر صورت کار می‌کردم. هم از  
دانشگاه بورس ورزش گرفته بودم چون ورزش

و خبردار باید وارد می‌شدیم. یک ترازو کنار اتاق  
بود. وزن و قدمان را هم اندازه می‌گرفتند. سرهنگ  
صدایم کرد. از روی لیست قبولی. اگر در این اتاق  
قبول می‌شدیم ما را به حیاط می‌فرستادند برای  
تست‌های بعدی. هنوز نوبت نفر اول نشده بود که  
سرهنگ من را صدا کرد. گفت: تو اسمت چیست؟  
خودم را معرفی کردم. یک نگاه از بالا به پایین به  
من کرد. گفت: «سرگرد این را وزن کن ببینم. قدش  
را هم اندازه بگیر». من خیلی ریز نقش و ۴۸ کیلو  
بودم. قدم هم ۱۵۹ سانتی‌متر بود. سرهنگ صدایم  
کرد و روزنامه‌ای که در دستش بود را محکم روی  
میز کوبید و به من گفت: «بخوان ببینم. اینجا چه  
نوشته‌ایم. شرط وارد شدن به دانشکده افسری  
شهربانی چیست؟» واقعیتش من اینقدر عاشق این  
رشته بودم، بقیه شرایطش را نخوانده بودم. دیدم  
نوشته حداقل قد ۱۶۶ سانتی‌متر و حداقل وزن ۵۵  
یا ۶۰ کیلو (یادم رفته است). به من گفت: تو نفر اول  
هستی، خجالت نمی‌کشی با این سوادت می‌خواهی  
بیایی افسر شهربانی بشوی؟! خاک بر سرت برو  
رشته دیگری بخوان. در را باز کردند و من را بیرون  
کردند.

❖ ساعت چند بود؟

۱ بعدازظهر

❖ کی با غفور قرار داشتید؟

۳ بعدازظهر. این تنها خاطره‌ای است که از ایشان در  
ذهن من باقی مانده است که حالا خدمتان عرض  
می‌کنم. من خیلی مایوس بودم و به مسافرخانه  
آمدم. دیدم غفور هنوز نیامده است. منتظراندم  
تا آمد. دیدم خیلی خوشحال است. من هم خیلی  
ناراحت بودم و او فهمید. گفت: چه شد؟! تو که  
نفر اول بودی، چطور قبولت نکردند؟ روزنامه را  
گذاشتم جلوی او. گفتم غفور من اصلاً این‌ها را  
نخوانده بودم و شرایط وزن و قد را نداشتم. به من  
گفت: اشکال ندارد. اتفاقاً ارتش خیلی مشکل است.  
تو هم جتهات کوچک است، آن سرهنگ درست  
گفته است، تو به درد این رشته نمی‌خوری. تو که  
نابغه هستی، برو و یک رشته دیگر بخوان.

ولی من عاشق افسر شهربانی بودم. در شهر افسر  
شهربانی را می‌دیدیم، فکر می‌کردیم او از همه  
قدرتش بیشتر است. غفور نصیحتم کرد برو پزشکی  
امتحان بده، بعد اگر خواستی برو پزشک شهربانی  
شو. لباس آن‌ها را می‌پوشی اما دیگر نمی‌شود  
بخواهی رئیس شهربانی بشوی. من هم می‌گفتم: اگر

❖ شما دوره دبستان با شهید غفور جدی  
هم‌کلاسی بودید؟

خیر. دوره دبیرستان. فقط یک سال ما با هم  
هم‌کلاسی بودیم. من در مشکین شهر به مدرسه  
می‌رفتم و او در اردبیل. او از یک خانواده ورزشی  
بود. «رحیم جدی» یکی از برادران او از قهرمانان  
تیم ملی کشتی ایران است. ۴ برادر غفور کشتی‌گیر  
بودند. خود او هم از یل‌های کشتی آموزشگاه‌های  
آذربایجان بود. البته به سطح تیم ملی نیامد که اگر  
می‌آمد حتماً از کشتی‌گیرهای بنام کشور می‌شد. من  
هم کشتی‌گیر بودم و در مسابقات آموزشگاه‌ها بیشتر  
همدیگر را می‌دیدیم و با هم دوست بودیم.

❖ در همان سن نوجوانی؟

بله. هم ورزشکار بود و هم درسش خوب بود. بچه  
بسیار تیز و باهوشی بود. از همان زمان محصلی  
عاشق خلبانی بود. او دیپلمش را در اردبیل گرفت  
اما من به تهران آمدم و دیپلمم را در دبیرستان مروی  
گرفتم.

❖ می‌گویند غفور هم دوره دبیرستانش را در  
تهران گذرانده است

من وقتی به تهران آمدم دیگر خبر نداشتم. عادل  
(برادرش) بهتر می‌داند. فصل کنکور فرا رسید.  
غفور هم عاشق خلبانی بود. من هم عاشق افسری  
شهربانی بودم و قصد خواندن پزشکی را نداشتم.  
هر دو به تهران آمدم تا امتحان بدهیم. او امتحان  
خلبانی و من امتحان افسری شهربانی. نتایج امتحان  
آمد و من و غفور هردو قبول شده بودیم. من رتبه  
اول کنکور افسری شهربانی شدم. ایشان رفت بقیه  
آزمون‌های جسمانی و... را هم داد و با رتبه و نمره  
خوبی در دانشکده خلبانی قبول شد. روزی که  
هردوی ما تست داشتیم، با هم قرار گذاشتیم که  
همدیگر را بعد از آزمون عملی، بعدازظهر در یک  
جایی ملاقات کنیم.

❖ در کجا؟

یک مسافرخانه‌ای در خیابان سپه.

❖ اسم مسافرخانه را به خاطر دارید؟

مسافرخانه پاییز. من رفتم برای امتحان. پنج نفر-  
پنج نفر ما را به داخل اتاق می‌فرستادند. اسامی مان  
را یادداشت می‌کردند. بعد وارد حیاط می‌شدیم تا  
امتحان عملی از ما بگیرند. این امتحان مهم‌تر از کتبی  
بود. نوبت من شد. من نفر پنجم بودم. خیلی بانظم

ژاندارمری بود شنیدم.

❖ اسم دوست مشترکتان چه بود؟

به خاطر ندارم. شهید هم شد.

❖ شما خودتان هم جانباز شده‌اید؟

جانباز هستم اما جانباز بی‌نام و نشان.

❖ از چه ناحیه‌ای؟

از ناحیه قلب. در عملیات خیبر که بیمارستان را زدند، من ایست قلبی پیدا کردم. در آن عملیات شاگردم شهید شد. دکتر رهنمون. نام بیمارستان شهید رهنمون را شنیده‌اید، ایشان شاگرد من بود. چندین بار رئیس دانشگاه به من گفت: برو دنبال کارهای جانبازی‌ات. اما من گفتم: ما برای خدا رفته‌ایم.

این خاطره‌ام از بقیه خاطرات مهم‌تر است. اوایل جنگ (حدود ۱ سال گذشته بود) بود و من در آبادان و بیمارستان طالقانی بودم. وضعیت جبهه اوایل جنگ بسیار خطرناک بود. من مسئول یک تیم جراحی بودم. به من خبر دادند عراق یکی از هواپیماهای ایران را بر روی بصره زده است و خلبان و کابین عقب آن پرش کرده‌اند. مجروح شده‌اند و دارند آن‌ها را می‌آورند. پرسیدم کجا این اتفاق افتاده است؟ گفتند: بهمنشیر. بهمنشیر نزدیک آبادان بود و پراز نخل. نمی‌دانم چرا من هم خواستم تا با آمبولانس بروم تا به این‌ها کمک کنم و خودم بیاورم. یکی از آن‌ها را پیدا کردم. کمکش بود. دیدم زنده است. یادم می‌آید گیر کرده بود به نخل انگار... آویزان بود. او را به پایین آوردم و گذاشتیم در آمبولانس. من از او پرسیدم خلبان کجاست؟! گفت: «باهم پریدیم. نمی‌دانم». گفتم: «اسمش چه بود؟» گفت: «غفور». با تعجب پرسیدم: «غفور جدی؟!». گفت: بله.

❖ یعنی با این اوصاف شما سرهنگ خلجی را

دیدید.

اسمش را به یاد ندارم. من ماندم آنجا و محوطه را گشتم. نهایتاً معلوم شد چتر غفور دیر باز شده و صندلی از او جدا نشده و شهید شده است.

❖ شما صبر کردید و پیکر ایشان را دیدید؟

بله. منتها جلو خطرناک بود و بچه‌های بسیج نگذاشتند که من خیلی جلو بروم. من تنها جراح



نفر دیگر هم بودند. همگی باهم سینما رفتیم و بعد خداحافظی کردیم و غفور به آمریکا رفت. خیلی خوشحال بود. خلبان برجسته‌ای شده بود. دیگر ارتباطمان بطور کامل قطع شد.

من هم دکتر شدم و سپس دوره‌های تکمیلی‌ام را در ژاپن، آمریکا و انگلستان گذراندم و در سال ۱۳۶۹ به ایران برگشتم.

❖ پس دیگر غفور نبود؟

قبل از اینکه بروم، جنگ شروع شده بود. من در ۸ سال جنگ و در تمام عملیات‌ها در جبهه بودم.

❖ این زمان هم غفور را ندیدید؟

انقلاب که شد غفور بعنوان خلبان دوره طاغوت تسویه شده بود. دورادور از او خبر داشتم که در بوشهر است.

❖ شما در جریان ازدواج ایشان بودید؟

خیر. مطلقاً. از دوست مشترکمان شنیدم که افسر

می‌کردم و هم در مدارس تدریس می‌کردم. من اینطوری گذراندم تا دکتر شدم. دیگر غفور را ندیدم اما دورادور از هم خبر می‌گرفتیم.

❖ یعنی دیگر یکدیگر را ملاقات نکردید؟

چرا. در دوران دانشجویی با همه دوستانمان جمع می‌شدیم و مثلاً سینما می‌رفتیم. وقتی او فارغ التحصیل شد- چون دوره او ۴ ساله بود، زودتر درسش تمام شد- بعد از پایان تحصیلش دیگر او را ندیدم.

❖ وقتی برای گذراندن دوره آموزشی به آمریکا

رفت شما مطلع شدید؟

آن موقع کسی به آن صورت تلفن نداشت. غفور برای من از طریق یکی از دوستانش پیغام فرستاده بود؛ که من می‌خواهم به آمریکا بروم و دلم می‌خواهد قبل از رفتن منصور را ببینم. یک قرار بگذار. یک روز جمعه قرار گذاشتیم. دو

برابر بود. شرایط جنگ طوری بود من جراح اصلا حس نمی کردم یا فخر نمی فروختم که من جراحم، فلانی یک بسیجی معمولی است که سر برانکارد را می گیرد. هرگز...هیچکس فکر نمی کرد خوش رنگین تر از بقیه است.

❖ گفتید که نتوانستید در مراسم ختم او شرکت کنید. سال های بعد توانستید به مزارش بروید؟  
۸ سال جنگ که مطلقا نتوانستم بروم. اما هر زمان که به اردبیل می روم به مزار او هم می روم. از عادل، برادرش خواستم عکسش را برایم بیاورد.

❖ به نظر حضرتعالی آیا ما توانسته ایم کاری در خور شناسایی شهدا و راهشان انجام بدهیم؟  
انشالله بتوانیم. جبهه و جنگ نباید فراموش شود. هم ها و محمد بروجرودی ها را دیگر تاریخ به خود نخواهد دید. باکری ها نباید فراموش شوند. خدا رحمت کند ابراهیم همت را. پایش ترکش خورده بود، عملش کرده بودم. به دستیارم گفته بودم مرخصش نکنید تا من بعدازظهر ببینم و بعد بگویم کجا منتقلش کنید. موقع عملیات ها خیلی شلوغ می شد. عصر دستم خالی شد و آمدم دیدم نیست. گفتند: راننده اش آمد و با او به خط مقدم رفت. من خیلی ناراحت شدم.

معمولا رزمنده ها قبل از عملیات چون همه با هم دوست شده بودیم، می آمدند و با ما هم خداحافظی می کردند و حلاوت می طلبیدند. آن زمان هیچکس دیگری را با عنوان (دکتر-مهندس و ...) صدا نمی زد. مثلا همدیگر را «دلاور» صدا می زدند. قبل از یک عملیات جدید بود که دیدم شهید همت به سمت من می آید. به او گفتم: برو دیگه نبینمت. به شدت ازت دلخورم. گفت: «چرا دلاور؟» گفتم: «تو با آن شرایط می ری خط؟ خجالت نمی کشی؟ می روی یک لشکر را به فنا می دهی؟! پیشانی ام را بوسید و گفت: دلاور این حرف ها را رها کن. ما با خدا معامله کرده ایم. این جمله اش هیچوقت از خاطرم نمی رود. البته بعدها معنی این جمله را درک کردم.

بنابراین کسانی که در طول ۸ سال جنگ با خدا معامله کرده اند نباید فراموش شوند. امنیت این کشور و این نظام، به شهادت من جراح، که به اندازه موهای سرم جواز دفن نوشته ام و به چشم خودم دیده ام که وجب به وجب این خاک خون ریخته شده، مدیون خون آن هاست. ■

می کند. در راه برگشت موشک به ما اصابت کرد. به زحمت هواپیما را به داخل خاک ایران کشاند و نهایت گفت بپریم.

❖ شما فرمودید خودتان پیکر غفور را در اصطلاح تخلیه کردید. از آن شب بگوئید.  
جنازه ای به آن صورت نبود. بچه ها در یک کیسه آن را جمع کرده بودند. من خودم مطلقا جنازه را ندیدم. فقط به بچه ها گفتم او دوست من است. بیاورید و در سردخانه بگذارید و من فردا خودم تخلیه می کنم تا ببیند و او را به اردبیل برونند. صبح آنقدر مجروح زیاد بود که من درحال جراحی بودم و به تخلیه آن هم نرسیدم که چه شد و چگونه بردند.

❖ شما به خانواده ایشان هم خبر دادید؟  
خیر. من به یکی از دوستان خانوادگی مشترکمان از مریض خانه تماس گرفتم و گفتم: فلانی، تلویزیون قطعاً اعلام خواهد کرد اما در جریان باش که غفور شهید شده است.

❖ شما در مراسم تشییع و ختم ایشان شرکت کردید؟  
من گرفتار جنگ و جبهه بودم نتوانستم.

❖ خانواده غفور (پدر و مادر) را دیده بودید؟  
خیر. آن زمان حتی رحیم را هم از دور می شناختم. این ها از افتخارات شهر ما بوده و هستند. من هم چون درس می خواندم و هم کشتی می گرفتم، غفور به من علاقه داشت و تشویقم می کرد.

❖ دیدم که عکس شهید غفور جدی را در مطب تان گذاشته اید. چرا؟

به دودلیل. اول به این دلیل که من تمام ۸ سال دوره جنگ را حضور داشتم و هیچوقت جبهه و جنگ یادم نرود. دوم چون غفور و بقیه شهدا آدم های بزرگی بودند. من درسرپل ذهاب با ۱۲ خلبان هلیکوپتر در یک جا بودیم. هر ۱۲ نفرشان شهید شدند. امکان ندارد یادم برود. آن موقع، شیروودی ستوان یار بود که با درجه سروانی بعدها شهید شد. کشوری، ذاکری، آذین... مگر ممکن است آدم یادش برود. در جبهه و جنگ هم دیگر چنین فضایی که او دکتر است، آن یکی خلبان است نبود. حتی آن بسیجی که دم در به زخمی ها کمک می کرد با ما

آنجا بودم آن زمان. رفتند او را آوردند. بیچاره پیکرش متلاشی شده بود. جنازه او را تشییع کردند در بوشهر و سپس اردبیل و...

❖ شما با این وجود اطلاع داشتید که غفور بعد از تسویه و زمان شروع جنگ دوباره به پایگاه نیروی هوایی برگشته است؟  
بله. وقتی جنگ شروع می شود، غفور لباسش را می پوشد و اعلام آمادگی می کند برای بازگشت. خیلی بچه باغیتری بود. غفور جزو طراز اول های آن رژیم بود. می رود و می گوید: من و دوستانم از بیت المال این مملکت درس خوانده ایم. ما بالاخره محکومیم اما نمی توانیم تحمل کنیم که عراق بیاید و ایران را بمباران کند. هواپیماهای ما را به ما پس بدهید تا به جبهه برویم. اولین ۱۴۰ فروندی که پرواز کرد تا عراق را بزند، فرمانده یکی از اسکادران آن، غفور جدی بود. سنگین ترین عملیات ها را غفور می رفت و انجام می داد. بسیار شجاع و بی باک بود. من از کمک او شنیدم. پرسیدم چرا شما با دو هواپیما رفتید؟ معمولا سه یا چهار هواپیما می روند... گفت: در بصره یک زاغه مهمات بود که خیلی ما را اذیت می کرد. برای سپاه سوم یا چهارم عراق بود. به شدت جبهه عراق را تغذیه می کرد. قرار شد ما این زاغه را بزنیم. چندین جلسه برگزار شد تا مشخص شود چه کسی برود، چه کسی نرود... تا اینکه غفور می گوید: «من می روم و به تنهایی هم می روم».

❖ آقای خلجی موضوع را به گونه دیگری تعریف کردند. این بخش ها را نگفتند.

حتی به من گفتند: من به غفور گفتم: «تکی نرویم». او هم گفت: «من تکی می روم، می خواهی بیا، می خواهی نیا». طبق گفته کمکش آنجا را بمباران

✓  
غفور رفت وضو گرفت و ۲ رکعت نماز خواند و خدا را شکر کرد که به آرزویش رسیده است. برای من هم دعا کرد که منهای افسری شهربانی، الهی به آرزویت بررسی. این جمله اش هیچوقت از یادم نمی رود



گفتگو با کاپیتان محمود ضرابی

## در سخت‌کوشی و استمرار در پیگیری اهداف خود بی‌نظیر بود

درآمد

تلخ‌ترین خاطره‌ی من از این شهید بزرگوار، آن روزی است که از خود ایشان شنیدم پاکسازی شده است. برای من، که از ابتدای حضور خود در نیروی هوایی او را می‌شناختم و بر استعداد، سخت‌کوشی، توانایی، رشادت و صداقت غفور ایمان داشتم، پذیرش این موضوع بسیار بسیار سخت بود. او در میان گروهان چهل نفره‌ی ما، سرآمد بود. چگونه می‌توانستم یار و همکار خود را که با او زندگی کرده و بر عمق علاقه‌ی او به ایران اعتقاد دارم، ناپاک بیندارم... در ذیل ادامه گفتگوی شاهد یاران را با کاپیتان محمود ضرابی، دوست و فرمانده شهید غفور جدی را می‌خوانید:

## ❖ پیش از هر چیز خودتان را معرفی فرمایید.

کاپیتان محمود ضرابی، متولد بیست و پنج اسفندماه ۱۳۲۵ هستم و در محروم‌ترین استان ایران، یعنی کرمان به دنیا آمده‌ام. من، یک کهنه سرباز نیروهای هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران هستم که در حدود بیست و پنج سال به پرواز با هواپیماهای مختلف جنگنده اشتغال داشته و آخرین پروازهای خود را با هواپیمای جنگنده‌ی فانتوم یا اف ۴ به انجام رسانده‌ام. پنج سال پایانی خدمت خود را نیز به دیگر امور نظامی گذرانده و وابسته‌ی نظامی ایران در کشور چین بوده‌ام. سپس در اداره‌ی دوم و اداره‌ی چهارم ارتش خدمت نموده و در سال ۱۳۷۶، با نزدیک به سی سال خدمت، بازنشسته شده‌ام. در دوران فراغت از ارتش نیز نسبت به تأسیس کانون خلبانان ایران اقدام نمودم. راه‌اندازی مجموعه‌ی کانون خلبانان ایران را تا سال ۱۳۸۰ پی‌گیری کرده و در سال ۱۳۸۵ موفق به اخذ مجوزهای لازم شدم. در سال ۱۳۸۶ نیز از وزارت کشور پروانه دریافت نمودم و در نهایت با ثبت شرکت و اخذ مجوزهای لازم از سازمان هواپیمایی کشوری، فعالیت خود را با نام رسمی کانون هوانوردان و دوستداران آسمان آبی و عضوگیری از خلبانان نظامی بازنشسته و حاضر در دفاع مقدس، آغاز کردیم. کانون خلبانان ایران در حقیقت یک موسسه‌ی مردم نهاد است که بالغ بر هزار و دویست نفر را در عضویت خود دارد.

## ❖ هدف از شکل‌گیری این کانون چه بوده است؟

کانون خلبانان ایران، یک سازمان داوطلبانه، غیر سیاسی، غیر نظامی و غیر انتفاعی است و از جمله اهداف اصلی و اولیه‌ی شکل‌گیری آن، احیاء فرهنگ مقاومت و پایداری است. همان‌طور که می‌دانید در طول هشت سال دفاع مقدس، در میان نیروهای ارتش و سپاه و در اصناف و رسته‌های مختلف نظامی، اعم از زمین، هوا و دریا، بیشترین شهدا متعلق به نیروی هوایی و خلبانان شکاری ارتش جمهوری اسلامی است. همین‌طور بیشترین تعداد جانبازان، آزادگان و جاویدالآثرهای جنگ تحمیلی نیز متعلق به همین رسته‌ی

نظامی است.

## ❖ اولین دیدار و ملاقات شما با شهید غفور جدی در چه زمانی بود؟

بسیار خوشحالم که امروز به عنوان یک کهنه سرباز از ایران زمین در رابطه با یکی از پدیده‌های بسیار پاک باخته‌ی نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران از نیروی هوایی ارتش، با شما صحبت می‌کنم. شخصی به نام امیر سرلشکر خلبان غفور جدی اردبیلی. اولین باری که این شهید بزرگوار را دیدم، در اوایل سال ۱۳۴۶ در مرکز آموزش‌های نیروی هوایی، واقع در خیابان دماوند تهران بود که اکنون پایگاهی است مزین به نام شهید محمود خضرابی. ما توانسته بودیم برای نخستین بار در تعداد با نفرات بیش از ده نفر، در آزمون سراسری قبول شویم و به دانشکده‌ی خلبانی راه یابیم. چون همیشه چهار یا پنج نفر در این آزمون پذیرفته می‌شدند. گروه ما کار خود را در اوایل سال ۱۳۴۶ آغاز نمود و بین شانزدهم تا نوزدهم بهمن ماه همان سال وارد نیروی هوایی ارتش شده و مفتخر به پوشیدن لباس نظامی و گرفتن سردوشی شدیم. ما دانشجویان سال اول خلبانی، چهل نفر بودیم که به گروه چهل نفره نیز شهرت یافته بودیم.

پیش از ورود به دانشکده‌ی خلبانی، من سال آخر دبیرستان را، در مدرسه‌ی خوارزمی در میدان بهارستان سپری کرده و دیپلم ریاضی گرفته بودم. شهید غفور نیز احتمالاً مثل من، سال آخر دبیرستان را در شهر تهران گذرانده بود. من و غفور از همان روزهای نخست، با یکدیگر آشنا و صمیمی شدیم. غفور ترک زبان بود و لهجه‌ی بسیار شیرین آذری داشت. گاهی به شوخی و با همان لهجه‌ی آذری به من می‌گفت: «محمود اگر من خودم نگویم که اردبیلی هستم، کسی متوجه نمی‌شود که من اردبیلی هستم». من هم با خنده به او می‌گفتم: «بله. تو بچه‌ی ناف تهران هستی». از همین شوخی او می‌توان فهمید که وی تا چه اندازه در زندگی، صادق بود. غفور محسنات فراوانی داشت. اما از نظر من شاخص‌ترین آن‌ها، صداقت او بود. بله، غفور انسانی بسیار صادق بود.

## ❖ چه خاطراتی از کلاس‌های آموزشی

## خود دارید؟

گروهان ما متشکل از جوان‌های نوزده تا بیست و یک ساله‌ای بود که پس از اخذ دیپلم، امتحان ورودی را گذرانده بود، از یک امتحان زبان انگلیسی عبور کرده بود، امتحانات بسیار سخت و طولانی پزشکی و جسمانی را سپری کرده بود و با گرفتن لباس آبی نیروی هوایی، همه به عنوان دانشجوی سال اول دانشکده‌ی خلبانی پذیرفته شده بودیم. گروهان چهل نفره‌ی ما، یک فرماندهی مستقیم داشت که از نیروی زمینی آمده بود. فردی بود بسیار متشخص به نام ستوان یکم خسرو سپهروند که روحش شاد باشد و خدایش رحمت کند. او بر یکایک ما تأثیری ژرف و عمیق گذاشت. همچنین فرماندهی گردان ما، سرگرد شاهپوری بود که او هم از دلاوران ارتش بود و از رسته‌های پیاده‌ی نیروی زمینی آمده بود. این عزیزان لباس آبی بر تن داشتند. همچنین فرماندهی هنگ ما نیز یک خلبان بود. گروهان ما ابتدا در خوابگاه‌های مرکز آموزش‌ها استقرار داشت. این خوابگاه‌ها، ساختمان‌هایی یک طبقه بود که تخت خواب‌های یک طبقه و گاه دو طبقه داشت. اما چون تعداد گروهان ما از دوره‌های قبل بیشتر بود، ما را به خانه‌های سازمانی مرکز آموزش‌ها که در دوشان تپه واقع است، منتقل کردند. این خانه‌ها، آپارتمان‌های چهار

برای غفور هیچ چیز غیر ممکن نبود. می‌خواهم به نکته‌ای اشاره کنم که البته به نظرم چیزی از شخصیت والای او نمی‌کاهد و آن این که، اگر بخواهیم به خلبانان برجسته‌ی ایران، نمره‌ی هوش بدهیم، شاید غفور باهوش‌ترین خلبان ایران نبوده باشد، شاید او با استعدادترین خلبان ایران نبوده باشد، شاید او زرنگ‌ترین، زبل‌ترین یا زیرک‌ترین خلبان ایران نبوده باشد، اما در سخت‌کوشی و استمرار در پیگیری اهداف خود بی‌نظیر و یگانه بود

✓  
در واقع بازرسی ایمنی پرواز،  
علاج واقعه را پیش از وقوع  
می‌اندیشد، بررسی می‌کند تا  
خلبان، با چالشی مواجه نشود،  
و هیچ حادثه‌ی ناخوشایندی  
رُخ ندهد زیرا هر هواپیما برای  
کشور میلیون‌ها دلار هزینه  
دربار داشته و سرمایه‌ی نظامی  
کشور است

طبقه‌ای بودند که هر طبقه‌ی آن، دو واحد داشت. بدین ترتیب یکی از این آپارتمان‌ها که به میدان مشق و عملیات نظامی زمینی نزدیک‌تر بود را، در اختیار ما گذاشته و آن را دانشکده‌ی خلبانی قرار دادند.

روز اول که آمدیم، به خط شده و به ما گفتند: «دانشجو، از جلو نظام.» ما هم هیچ چیزی از نظامی‌گری نمی‌دانستیم. البته برخی از اعضاء گروهان ما قبلاً همافر بودند یا در رشته‌های فنی نیروی هوایی مشغول بودند و یا درجه‌دار بودند و توانسته بودند با ادامه‌ی تحصیل، اخذ دیپلم و گذراندن آن امتحانات ورودی در جمع ما حاضر باشند. طبیعی است که این افراد، با اصول ارتش آشنایی بیشتری داشتند.

#### ❖ اعضاء گروهان شما چند سال بعد به آمریکا اعزام شدند؟

معمولاً ما دانشجویان خلبانی، می‌بایست طی مدت حداقل دو سال و حداکثر سه سال، دوره‌ی آموزش‌های رزمی زمینی، دوره‌ی آموزشی کار با اسلحه، دوره‌ی آموزشی زبان انگلیسی و دوره‌ی آموزشی تخصصی زبان انگلیسی را، سپری نماییم. سپس به منطقه‌ی قلعه مرغی تهران می‌رفتیم و با هواپیماهای سبک به نام سسنا یا پایپر پرواز می‌کردیم و سُلُو می‌شدیم. بدین ترتیب آماده می‌شدیم تا بورسیه‌ها بیاید. بنابراین ما به عنوان دانشجوی خلبانی می‌بایست جهت طی کردن این دوره‌های آموزشی در داخل کشور، دو تا سه سال را سپری کرده و نمره‌ی اعزام به خارج، یعنی بیگ تست را اخذ می‌کردیم. اگر نمره‌ای بالای ۸۰ به دست می‌آوردیم، به

آمریکا اعزام می‌شدیم و چنانچه نمره‌ای بین ۷۰ تا ۸۰ کسب می‌کردیم، به پاکستان اعزام می‌رفتیم. در آن موقع، پاکستان نیز دارای دانشکده‌ی خلبانی بسیار خوبی بود. چون در آن کشور نیز، دانشکده‌های خلبانی مطابق با استانداردهای کشور انگلستان طراحی و ساخته شده بود. باید در همین‌جا خاطر نشان نمایم که بسیاری از خلبانان اسطوره‌ای نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی که طی هشت سال دفاع مقدس حماسه آفرینی نمودند، در دانشکده‌ی خلبانی کشور پاکستان دوره‌ی آموزشی خود را به اتمام رسانیده‌اند.

گروهان ما دوره‌ی زبان انگلیسی را به اتمام رسانده و در حال گذراندن دوره‌ی تخصصی زبان انگلیسی و پرواز با هواپیماهای سبک در منطقه‌ی قلعه مرغی بود که اعلام کردند، بورسیه‌ها آمده و می‌بایست امتحانات لازم برگزار گردد. این در حالی بود که دوره‌های پیش از ما این امتحان را سپری کرده بودند. به همین جهت، گروهان ما با وجود آن‌که هنوز دیگر دوره‌ها را به پایان نبرده بود، وارد امتحان بیگ تست و آزمون بورسیه گردید. به گمانم بین ۹ تا ۱۰ ماه بود که ما در دانشکده‌ی خلبانی بودیم که در آزمون بیگ تست شرکت کرده و قبول شدیم. از این رو مقامات تصمیم گیرنده با توجه به قبولی ما در این آزمون، تشخیص دادند که نیازی نیست تا ما سه سال در دانشکده‌ی خلبانی بمانیم و بدین ترتیب به کشور آمریکا اعزام شدیم.

در آن زمان نیروی هوایی معمولاً بورسیه‌ها را از کشور آمریکا می‌خرید و نیروهایش را برای آموزش به آن‌جا می‌فرستاد. به اِزاء هر تعداد بورسیه‌ای که نیروی هوایی می‌خرید، یک یا دو تا بورسیه را نیز، آمریکایی‌ها به عنوان کمک نظامی تقبل می‌کردند. به عنوان مثال نیروی هوایی ده ۱۰ بورسیه می‌خرید و ده نفر از دانشجویان خلبانی خود را پس از انتخاب، برای آموزش به آمریکا می‌فرستاد. در اِزاء آن، دولت آمریکا نیز به عنوان پاداش، بورسیه‌ی دو نفر دیگر را قبول کرده و می‌پذیرفت که دوازده دانشجوی خلبانی از ایران را آموزش دهد که من خوشبختانه یا متأسفانه جزو بورسیه‌های کمک نظامی آمریکایی بودم. بورسیه‌های نیروی هوای روزی هشت

دلار و بورسیه‌های آمریکایی روزی ده دلار به عنوان مقرری دریافت می‌کردند که به ترتیب ۲۴۰ دلار و ۳۰۰ دلار به طور ماهیانه بود. این تفاوت ۶۰ دلاری میان بورسیه‌ها، گاه مورد شوخی‌های دوستانه قرار می‌گرفت.

بدین ترتیب ما کمتر از یک سال، به کشور آمریکا اعزام شدیم. من رفتم به ایالت آلاباما ..... و به گمانم غفور رفت به وِنس. ما پس از فارغ التحصیلی و اعزام به آمریکا، وارد ایالت تگزاس شدیم. در این ایالت، به شهری رفتیم به نام سن آنتونیو. در آن‌جا، به عنوان دانشجوی شبانه‌روزی پذیرفته شده بودیم. از سراسر عالم در آن‌جا دانشجو وجود داشت. دانشجویانی از بلوک شرق و غرب اروپا، آسیا، عرب و آمریکای لاتین. دانشجویانی که برای گذراندن دوره‌های مختلف به آن‌جا آمده بودند. گرچه کلاس‌های درسی ما با دانشجویان دیگر ملل دنیا مشترک بود، ولی ما خوابگاه مخصوص خود را داشتیم. بدین ترتیب پس از ورود به لَک لَند، دوره‌ی تخصصی زبان‌های پروازی را سپری نمودیم که به گمانم سه ماه به طول انجامید. سپس اعزام شدیم به پایگاه‌های مخصوص پرواز.

#### ❖ به نظر شما، از میان کسانی که برای گذراندن دوره‌ی آموزشی به کشور آمریکا اعزام شدید، شهید غفور جدی دارای چه ویژگی و چه وجه تمایزی بود؟

سخت‌کوشی. در سخت‌کوشی بی‌نظیر بود. برای غفور هیچ‌چیز غیر ممکن نبود. می‌خواهم به نکته‌ای اشاره کنم که البته به نظرم چیزی از شخصیت والای او نمی‌کاهد و آن این‌که، اگر بخواهیم به خلبانان برجسته‌ی ایران، نمره‌ی هوش بدهیم، شاید غفور باهوش‌ترین خلبان ایران نبوده باشد، شاید با استعدادترین خلبان ایران نبوده باشد، شاید او زرنج‌ترین، زبل‌ترین یا زیرک‌ترین خلبان ایران نبوده باشد، اما در سخت‌کوشی و استمرار در پیگیری اهداف خود بی‌نظیر و یگانه بود. او به هر هدفی داشت، می‌بایست می‌رسید و این از جمله ویژگی‌هایی بود که او را از دیگران متمایز می‌ساخت. اجازه دهید مثالی در این رابطه بیان کنم. ما در آمریکا، شنبه‌ها و یکشنبه‌ها تعطیل بودیم و اگر ما در این دو روز، دو وقت هشت ساعته را به گردش و

صورت انتخاب اف ۵، خلبان کابین دوم قرار می‌گرفتیم، با این مزیت که در تهران مشغول خدمت می‌شدیم.

### ❖ اصولاً ضرورت آموزش شهید غفور و دیگرانی چون شما چه بود؟

پیش از انقلاب شکوهمند اسلامی، ژاندارمری نگاهبان راه‌ها و جاده‌ها بود، شهربانی مسئول حفاظت از شهرها و درون جامعه بود و حیطه‌ی مأموریت ارتش هم پاسداری از مرزهای زمینی، دریایی و هوایی کشور در قبال همسایگان و تهدیدهای احتمالی بود. ارتش یک فلسفه و دکرین دارد و آن این که، جهت حراست از سرزمین پهناور و چند هزار کیلومتری ایران، به چه توان و قدرتی نیاز است؟ برای پاسداری از خاک، آب و هوای ایران، به چه تعداد نیروی انسانی و چه میزان توان لجستیکی احتیاج داریم؟ به بیان دیگر در غرب، شرق، شمال و جنوب کشور چقدر مرزهای خاکی، آبی و هوایی وجود دارد و برای حفاظت از آن‌ها به چه توان و نیرویی احتیاج است؟ و اگر این نیرو در قالب گروهان، گردان، هنگ، سپاه و لشکر تعریف شود، چند لشکر زمینی، دریایی و هوایی برای انجام این مهم نیاز هست؟ بنابر این تفکر، علاوه بر تأمین امکانات، نیاز به آموزش نیروهای زبده نیز پیش بینی می‌شد.

تفریح اختصاص می‌دادیم، غفور دو وقت یک ساعته را برای خود در نظر می‌گرفت و مابقی ساعات را به درس و مطالعه اختصاص می‌داد. زیرا می‌دانست یکی از مهمترین مؤلفه‌های موفقیت در پرواز و خلبانی، فراگیری زبان انگلیسی است و از این رو به جد، در این خصوص تلاش می‌کرد. برخی از کسانی که برای آموزش خلبانی به آمریکا اعزام شده بودند، قادر نبودند دوره‌ی آموزشی خود را با موفقیت به اتمام برسانند. از این رو به وطن بازگشته و در رسته‌های دیگری به انجام خدمت مشغول شدند. آن‌ها افسر پدافند یا ناوبر می‌شدند. اما برای غفور، همه چیز در این خلاصه می‌شد یا مرگ یا خلبانی. یعنی اگر غفور خلبان نمی‌شد، امکان نداشت به میهن بازگردد. لذا این بزرگوار بسیار پُر تلاش و سخت‌کوش بود.

❖ شما و شهید غفور، دوره‌ی آموزشی خود را ظرف چه مدتی به پایان برده و در چه تاریخی به کشور مراجعت کردید؟ ما دوره‌ی آموزشی را طی مدت دو سال به پایان رسانده و در اوایل سال ۱۳۴۹ شمسی به ایران برگشتیم.

### ❖ پس از بازگشت، در کجا مشغول به خدمت شدید؟

با توجه به کارنامه و سوابق پروازی ما که از جانب آمریکایی‌ها به نیروی هوایی ارسال می‌شد، دایره‌ی آموزش معاونت عملیات ستاد نیروی هوایی تعیین می‌کرد که چه شخصی، در کجا و با چه هواپیمایی به پرواز درآید. به خاطر می‌آورم که غفور هم مانند من و برخی دیگر از همکاران برای هواپیمای فانتوم یا اف ۴ انتخاب شدیم. در کل نیروی هوایی هم تنها یک گردان آموزشی برای هواپیمای اف ۴ وجود داشت و آن هم در تهران و فرودگاه مهرآباد قرار داشت. فرماندهی آن، زنده یاد شهید امیر سیدرضا رضوی، یکی از بزرگ دلاوران نیروی هوایی بود. در آن زمان گرچه انتخاب میان اف ۴ و اف ۵ مزیتی نبود. ولی چنانچه حق انتخاب وجود می‌داشت، با انتخاب اف ۵، خلبان کابین اول قرار می‌گرفتیم که البته باید ابتدا به دزفول، سپس به همدان و بعد هم در تبریز خدمت می‌کردیم. ولی در

### ❖ شهید غفور به کجا تقسیم شد؟

پس از مراجعت به وطن، قرار بر این شد تا شهید غفور، من و تعدادی دیگر از آموزش دیدگان، پس از استراحتی ده روزه، خود را به گردان آموزشی یازده شکاری به فرماندهی شهید سیدرضا رضوی معرفی نماییم که در آن زمان درجه‌ی سروانی داشتند. باید خاطر نشان کنم آموزش‌های ما به کشور آمریکا محدود نمی‌شد و می‌بایست در این گردان آموزشی نیز کلاس‌های متعددی را سپری می‌کردیم. پس از طی کردن این دوره‌ها، نوبت به پرواز رسید. در ابتدا ما در کابین عقب هواپیما قرار می‌گرفتیم و خلبان دوم محسوب می‌شدیم. خلبان اول که در کابین جلویی هواپیما قرار می‌گرفت، درحقیقت معلم ما بود. به مدت یک سال ما با هواپیمای فانتوم به عنوان خلبان دوم در کابین عقب، به پرواز در می‌آمدیم. سپس به پایگاه‌های مختلف نیروی هوایی جهت خدمت به عنوان خلبان دوم شکاری اعزام می‌شدیم. پس از مدتی، با بالا رفتن تجارب خلبانی و پروازی، انتخاب می‌شدیم برای دوره‌ی آموزش خلبان اولی که مجدداً به همین گردان آموزشی در مهرآباد منتقل می‌شدیم.

### ❖ هر دوی شما در این مدت ازدواج کردید؟

بله. من در سال ۱۳۵۰ و غفور در سال ۱۳۵۲



ازدواج کردیم و هر دو نیز در مراسم عروسی یکدیگر شرکت داشتیم.

### ❖ شهید غفور جدی، مراحل ترقی خود را چگونه سپری کرد؟

غفور پس از اتمام دوره آموزشی خود، به عنوان خلبان دوم به شیراز اعزام می شد. سپس به تهران آمد و در همین گردان آموزشی یازده شکاری، دوره خلبانی اول و کابین جلو را با موفقیت به اتمام رساند. بعد از آن نیز به پایگاه شکاری بوشهر اعزام می شود. پس از آن که غفور به مرحله سروانی می رسد، یک بار دیگر انتخاب می شود برای اعزام به آمریکا که احتمالاً بین سال های ۱۳۵۳ و ۱۳۵۴ بوده است. در آنجا غفور، دوره ایمنی پرواز را سپری کرده و

افسر ایمنی پرواز می شود. جالب است بدانید که دو فرزند او پوریا و پرهام نیز در همان زمان و در کشور آمریکا متولد شدند.

### ❖ پس از بازگشت از آمریکا ایشان عهده دار چه سمتی شدند؟

غفور به هنگام بازگشت، با درجه ی سرگردی، عهده دار مسئولیت بازرسی ایمنی پرواز پایگاه بوشهر می شود. او در این زمان، اداره و دفتر خود و نیز تعدادی از افسران خلبان جوان را به عنوان کارمند، تحت فرماندهی داشت.

### ❖ در آن زمان، شما در چه سمتی قرار داشتید و نحوه ی ارتباطتان چگونه بود؟

من در پایگاه بوشهر، فرماندهی گردان بودم و ارتباطی صمیمانه و خانوادگی میان ما برقرار

بود.

### ❖ لطفاً در خصوص نحوه ی کار شهید غفور کمی توضیح دهید؟

باید در این جا خاطر نشان کنم، هر لحظه از حیات خلبان به هنگام پرواز با هواپیمای جنگنده و شکاری، آمیخته با مرگ است. کوچکترین خطا می تواند به فاجعه ای هولناک بدل گردد. بدیهی است که به هنگام مأموریت، اشتباهات تعمدی بی معناست. آن چه می بایست مورد بازرسی پیوسته و مداوم قرار گیرد، جلوگیری و ممانعت از پدید آمدن اشتباهات سهوی است و این کاری است که بازرسی آن را به انجام می رساند. شهید والامقام، غفور جدی نیز رئیس اداره ی بازرسی ایمنی پرواز پایگاه ششم شکاری بوشهر بود. ممکن است گمان کنیم که این پُست قابل اعتنایی در نیروی هوایی نیست. ولی حقیقت آن است که کار او از حساسیت بسیار زیادی برخوردار بود. زیرا مدیریت بازرسی ایمنی پرواز، به شکل استاندارد و مطلوب است که می تواند خطاها و در نتیجه خطرات ناشی از آن را، به حداقل برساند. در واقع بازرسی ایمنی پرواز، علاج واقعه را پیش از وقوع می اندیشد، بررسی می کند تا خلبان، با چالشی مواجه نشود، و هیچ حادثه ی ناخوشایندی رُخ ندهد زیرا هر هواپیما برای کشور میلیون ها دلار هزینه دربر داشته و سرمایه ی نظامی کشور است. اما علاوه بر آن، در هر هواپیما دو خلبان حضور دارند که سرمایه ی انسانی کشور هستند. برای تربیت و آموزش آن ها، سال ها وقت صرف شده و به مراتب بیش از خود هواپیما برای کشور ارزشمند هستند. کوچکترین اشتباه و خطا منجر به از دست دادن چنین سرمایه های مادی و معنوی کشور می شود. این موضوع، نشان دهنده ی عمق حساسیت در کاری است که شهید والامقام غفور جدی در جایگاه آن قرار داشت. همچنین یادآور می شوم که این بازرسی، علاوه بر ایمنی پرواز، ایمنی زمینی را هم تحت نظارت و کنترل داشت. بدین معنا که چنانچه در محدوده ی پایگاه، در امور زمینی نیز اشکال و نواقصی به وجود می آمد و یا جهت جلوگیری از آن رُخداد، اقدام به بازرسی می نمود. بنابراین، کار غفور ایجاب



✓  
**کوچک ترین اشتباه و خطا منجر به از دست دادن سرمایه های مادی و معنوی کشور می شود. این موضوع، نشان دهنده ی عمق حساسیت در کاری است که شهید والامقام غفور جدی در جایگاه آن قرار داشت**

به خوبی به یاد دارم، او که در این هنگام حتی لباس رسمی نیروی هوایی را نیز بر تن نداشت، جلوی دفتر عملیات ایستاده بود و شجاعانه و دلاورانه و نه با کرنش و تضرع، بر تقاضایی که داشت، اصرار می ورزید. می شنیدم که می گفت؛ من نه درجه می خواهم و نه لباس رسمی. فقط اجازه دهید مناطقی را که مورد اصابت بمب قرار گرفته، تعمیر و مرمت نمایم. زیرا در غیر این صورت، بلند شدن و پرواز هیچ هواپیمایی میسر نخواهد بود. با مساعدت فرماندهی پایگاه، شهید بزرگوار امیر مهدی دادپیی و جانشین ایشان، امیر خلبان فریدون صمدی، غفور جدی در حالی که لباس شخصی بر تن داشت، تیم خود را سامان داد و نقاط آسیب دیده را مرمت کردند. تلاش غفور و یارانش و نیز سرعت عمل آن ها تا اندازه ای بود که در همان روز، باندهای پرواز را آماده نمودند. بدین ترتیب در ساعت ۴ بعد از ظهر هواپیماهای اف ۴ به سوی نقاط تعیین شده در عراق به پرواز درآمد و اهداف خود را با موفقیت بمباران کردند.

◆ **عملیات کمان ۹۹ که غفور در آن شرکت داشت را توضیح دهید.**

چنان که می دانید شخصیت اسطوره ای آرش، به هنگام تعیین مرز ایران زمین، تیری بر چله ی کمان گذاشت و به هنگام پرتاب، تمام جان و توان خود را بر آن نهاد. عملیات کمان ۹۹ حماسه ی جاویدی است از شخصیت بزرگ و خلاق نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، به نام امیر سرلشکر خلبان شهید جواد فکوری. او فرماندهی نیروی هوایی و وزیر دفاع کشور بود. در آن روز حماسی و به یاد

**امنیتی تا چه میزان در این امر دخیل بودند؟**

تا آن جا که من به عنوان یک سرباز اطلاع دارم، در نیروی هوایی پیش از انقلاب، مطلقاً مباحث سیاسی و امنیتی در انتصاب افراد و قرارگیری آن ها در یک جایگاه به خصوص، دخالت نداشت. در نیروی هوایی، افراد نخست بر اساس درجه ی نظامی، دوم بر حسب دانش، سوم آگاهی و چهارم ارشدیت انتخاب می شدند و این گونه وی را شایسته ی آن پُست و مقام می شمردند. به عنوان مثال، بنده در ابتدای دوره ی سروانی به آمریکا اعزام شده و جهت آموزش خلبان های جوان، دوره ی معلمی هواپیمای اف ۴ را گذراندم. از آن پس، بر حسب لیاقتی که در اینجانب مشاهده کرده بودند، به عنوان معلم - خلبان انتخاب شده و در این تخصص، مشغول به خدمت شدم. اساس بر شایستگی بود.

◆ **روند تسویه ی شهید غفور جدی چگونه طی شد؟**

پرونده و مدارک غفور جهت بررسی های بیشتر به تهران ارسال می شود. با این حال، از پرواز کردن او ممانعت به عمل می آید. به دیگر معنا، از پرواز، کنار گذاشته می شود. این در حالی است که او به همراه خانواده اش در یکی از خانه های سازمانی پایگاه اقامت داشت. پس از مدتی، به او اعلام شد که می بایست خانه ی سازمانی را نیز ترک نماید. او دو فرزند خود را به یکی از اقوام می سپارد تا برای جمع آوری اسباب منزل و نقل مکان از پایگاه آماده شود. او و همسرش در آماده سازی و تدارک برای جابه جایی اثاثیه ی خود هستند که ناگهان در ساعت دو و پنج دقیقه ی بامداد روز سه شنبه، سی و یک شهریور سال ۱۳۵۹، اولین بمب ها به وسیله ی دو فروند میگ ۲۱ یا ۲۳ نیروی هوایی ارتش عراق در پایگاه شکاری بوشهر فرود می آید. در این زمان، همه ی ما در پایگاه بوشهر بودیم. بسیاری از پرسنل از جمله خلبان ها دچار بهت و حیرت شده بودند.

◆ **عملکرد غفور در مواجهه با این رخداد چه بود؟**  
غفور، براستی جوانمرد و پهلوان منش بود.

می نمود تا وی عملکردی سخت گیرانه داشته باشد. از این رو طی مدت زمانی که وی این مسئولیت را بر عهده داشت، تعدادی از حاضرین در پایگاه بوشهر بودند که او با آن ها برخورد کرده بود. این در حالی بود که غفور به دور از هرگونه مسئله ی شخصی، تنها به وظیفه ی خود آن هم به نحو احسن عمل کرده بود. او مانند هر نظامی متعهدی، قصد جلوگیری از هرگونه اتفاق ناخوشایند و ممانعت از صدمه به سرمایه های مادی و معنوی کشور و ارتش را داشت. ولی متأسفانه با پیروزی شکوهمند انقلاب اسلامی، این نحوه ی برخورد غفور، با اغراض شخصی کسانی که خود را از جانب او آسیب دیده تصور می کردند، در آمیخت و نهایتاً منجر به تسویه ی وی از نیروی هوایی گردید.

◆ **شهید غفور جدی در چه زمانی مشمول پاکسازی قرار گرفتند؟**

نام ایشان در اوایل سال ۱۳۵۹، به عنوان عضو تسویه شده از نیروی هوایی اعلام شد.

◆ **شما این موضوع را از چه طریقی مطلع شدید؟**

خود غفور این موضوع را به من اطلاع داد و من ناباورانه، ابتدا آن را یک شوخی تلقی کردم. اما با پی بُردن به حقیقت امر، نزد فرماندهی وقت پایگاه رفتم و موضوع را با وی در میان گذاشتم. او نیز با اظهار تأسف، رسیدگی به آن را از حوزه ی اختیارات خود خارج دانسته و بیان داشت چاره ای جز معرفی غفور به ستاد نیروی هوایی ندارد. من تلاش کردم تا سوابق غفور و میزان تلاش و کوشش او را یادآور شوم، ولی بی فایده بود. متأسفانه برخی نگاه های مغرضانه در این قضیه دخیل بود. بیان می شد که چرا از میان همه ی افسران، او به ریاست بازرسی ایمنی پرواز منصوب شده است. شایعاتی که در مورد انتصاب غفور برای ریاست بازرسی ایمنی پرواز در دوره ی شاه بر سر زبان ها بود، وی را مظنون می ساخت. ولی او به واقع شایسته ی این مسئولیت خطیر بود.

◆ **اساساً پیش از پیروزی انقلاب، انتصاب ها در نیروی هوایی به چه طریق صورت می گرفت و مباحث سیاسی و**

حمله‌ی هوایی به آن، تمرین‌های بسیاری نیز صورت گرفته بود. ارتفاع پرواز به این نقاط، مدت زمان پرواز و حتی نوع بمب و مهماتی که می‌بایست در این نقاط فرود آید نیز پیش‌بینی شده بود.

❖ آیا نیروهای عراقی و یا شخص صدام از دلاورانی همچون شهید غفور جدی شناخت داشتند؟

به احتمالی قریب به یقین همین‌گونه بوده است. برخی از اسناد و اخبارهای عراق، مؤید این مطلب است که آن‌ها بر شهادت و رشادت برخی از فرزندان این آب و خاک اشراف داشته و حتی برای از میان برداشتن آن‌ها برنامه‌ریزی نیز می‌کرده‌اند. اما لازم می‌دانم این موضوع را از دریچه‌ای دیگر نیز توضیح دهم. متأسفانه در اوایل انقلاب، ارتش و نیروی هوایی با احترامی

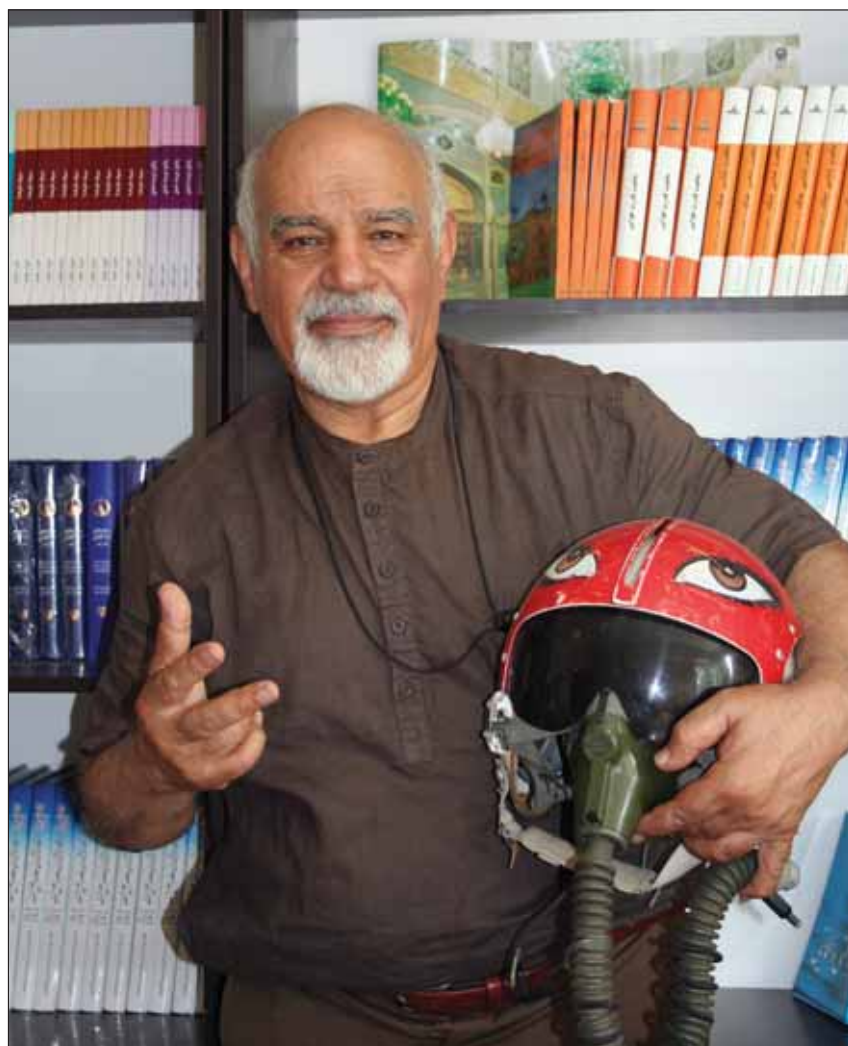
دنبال می‌کرد؟

فرماندهی نیروی هوایی بنا بر امر فرماندهی کل قوا دستور داشت تمام مناطق سوق‌الجیشی، پادگان‌های نظامی، محل تجمع نیروها، پدافندها، پمپ‌ها، نیروگاه‌های برق، خطوط مراسلاتی و دیگر اهداف استراتژیک را مورد هدف قرار دهد.

❖ این اهداف چگونه مشخص شده بودند؟

در ادبیات نظامی، سخن پُر معنایی وجود دارد که لازم می‌دانم در این جا، به آن اشاره نمایم. هرچه آموزش نظامی بیشتر باشد در زمان صلح، خون کمتری ریخته می‌شود در زمان جنگ با توجه به سابقه‌ی کشور عراق در تهدیدات مرزی، نه تنها برخی از نقاط استراتژیک این کشور از پیش معین و مشخص شده بود، بلکه برای

کار غفور ایجاب می‌نمود تا وی عملکردی سخت‌گیرانه داشته باشد. از این رو طی مدت زمانی که وی این مسئولیت را بر عهده داشت، تعدادی از حاضرین در پایگاه بوشهر بودند که او با آن‌ها برخورد کرده بود. این در حالی بود که غفور به دور از هرگونه مسئله‌ی شخصی، تنها به وظیفه‌ی خود آن هم به نحو احسن عمل کرده بود. او مانند هر نظامی متعهدی، قصد جلوگیری از هرگونه اتفاق ناخوشایند و ممانعت از صدمه به سرمایه‌های مادی و معنوی کشور و ارتش را داشت



مانندی، ایران بالغ بر ۳۵۰ سوتی پرواز داشته است. یعنی هواپیماهای سبک، ترابری، ۳۳۰، بوئینگ‌ها که مشتمل بر ۷۰۷ و ۷۴۷، پشتیبانی، کمک و حمایت کردند. نفرات، مهمات و آذوقه آوردند. هواپیماهای خفاش نیروی هوایی، همیشه به گوش بودند و تمام اتفاقات را در هوا زیر نظر داشتند. زیرا آن‌ها دارای رادارهای پیشرفته‌ی هوایی و دستگاه‌های بسیار خارق‌العاده‌ای هستند که کوچکترین موارد را ردیابی می‌نماید. تمام این تلاش‌ها دست به دست هم داد که محصل آن، یک عملیات هوایی با پرواز ۱۴۰ فروند هواپیمای شکاری از پایگاه‌های تبریز، همدان، بوشهر، دزفول و امیدیه به سوی کشور عراق بود. در عین حال پایگاه‌های تهران، بندر عباس، چابهار و آقاجاری نیز در حال پشتیبانی و کمک‌رسانی بودند. این عملیات بزرگ و نبوغ آمیز، در طول یک روز به انجام رسید و طی آن، نیروی هوایی تنها دو تن از هم‌زمان خود را از دست داد که این دلاوران، شهید امیر سرلشکر خلبان صالحی و شهید امیر سرلشکر خلبان خالد حیدری بودند.

❖ این عملیات هوایی چه اهدافی را

به بیرون از کابین پرتاب می‌شود. پس از این مرحله، به طور همزمان صندلی از خلبان جدا شده و چتر نجات باز می‌شود تا خلبان به سلامت بر زمین فرود آید. تمام این مراحل به سرعت و به طور اتوماتیک به انجام می‌رسد. اما در خصوص غفور، متأسفانه این فرآیند با اختلال مواجه می‌شود. او پس از پرش نمودن به بیرون از کابین پرتاب می‌شود، ولی صندلی از او جدا نشده و چتر نجاتش باز نمی‌شود. از نشانه‌هایی که بر لباس‌هایش موجود بود، مشخص شد که تلاش نموده تا فرآیند جداسازی خود از صندلی و باز شدن چتر نجات را به طور دستی و منوال انجام دهد، اما احتمالاً به دلیل ملق‌زدن‌های پی در پی در هوا و ارتعاشات ناشی از آن، موفق به انجام آن نمی‌شود. بدین ترتیب، این فرزند رشید وطن، با زمین برخورد نموده و به آرزوی خود، یعنی فیض عظیم شهادت نائل می‌گردد.

#### چگونه از شهادت غفور جدی مطلع شدید؟

هنگامی که کاپیتان سفیدموی آذر به پایگاه برگشت، علت عدم بازگشت هواپیمای دیگر را از وی جویا شدم. وی نیز پاسخ داد که به احتمال قوی، هواپیمای غفور مورد اصابت پدافند دشمن قرار گرفته، زیرا دیدم که هر دو کاپیتان خود را به بیرون از کابین پرتاب کرده‌اند. من از شنیدن این موضوع خوشحال شدم. اما این در حالی بود که همه، از اتفاقاتی که رخ داده بود بی‌اطلاع بودیم. این بی‌خبری، تقریباً ده ساعت ادامه داشت. طی این مدت گروه تجسس و نجات، با هلی‌کوپتر در محل سانحه که در خاک خودمان بود، حاضر شده و حسین خلجی و پیکر مطهر شهید غفور جدی را یافتند.

#### آخرین دیدار شما و شهید غفور چه هنگامی بود؟

هنگام ابلاغ آخرین مأموریت.

#### چه کسی خبر شهادت غفور را به خانواده‌اش اعلام نمود؟

در ابتدا کسی توان آن را نداشت تا شهادت

بیشتر به پرواز درآیند. در این ایام، غفور با آن که عهده‌دار مسئولیت بازرسی بود و نیز با وجود داشتن درجه‌ی سرگردی، پروازهای عملیاتی و مأموریت‌های بسیاری را به انجام رساند. او شجاعت و شهامت خود را اثبات نموده و به واسطه‌ی دارا بودن این خصلت، همواره آماده‌ی پذیرش نبرد با دشمن بود. او هیچ‌گاه در راه دفاع از خاک خود، قدمی به عقب نگذازد.

#### روایت شما از نحوه‌ی شهادت غفور چیست؟

در تاریخ هفدهم آبان ۱۳۵۹، دو فروند هواپیمای شکاری به پرواز در می‌آیند. لیدر (فرمانده) این دو فروند، کاپیتان اصغر سفیدموی آذر است که در کابین عقب وی، محمدعلی اعظمی حضور دارد. کاپیتان هواپیمای دوم، شهید غفور جدی است که در کابین عقب او نیز حسین خلجی قرار دارد. به آن‌ها مأموریت داده می‌شود که مواضع تعیین شده‌ای را مورد هدف قرار دهند. بعد از انجام مأموریت، هواپیمای غفور دچار حادثه می‌شود. در چنین وضعیتی، خلبان چاره‌ای جز ایجکت کردن ندارد. یعنی کابین خلبان از قسمت فوقانی باز شده و با انفجاری که در زیر صندلی خلبان رخ می‌دهد، صندلی به همراه خلبان

که لایق و شایسته‌ی او بود مواجه نشد. اگر در آن روزگاران بلند نظری پیر جماران و نگاه وسیع حضرت آیت‌الله خامنه‌ای نبود، ارتش و نیروی هوایی شاهد لطمات و صدمات بیشتری می‌شد. برای روشن شدن موضوع، مثالی را ذکر می‌کنم. به یاد می‌آورم در آن زمان، بعضی از افراد نا آگاه، ارتشی را پیشنهاد می‌کردند که بدون درجه و رتبه‌بندی باشد. حضرت امام(ره) با این موضوع به شدت مخالفت کردند. در محضر ایشان و با گوش‌های خود شنیدم که فرمودند؛ در ارتش باید سلسله مراتب وجود داشته باشد. با وجود این حمایت‌ها، عدم شناخت برخی افراد از فضای نظامی، ارتش و نیروی هوایی و در نتیجه برخورد‌های نامناسب، موجب شد تا برخی از عناصر دون مایه و سست عنصر، مانند سروان نعمتی، به دشمن پیوسته و طی عملی خائنانه، اطلاعاتی را که در اختیار داشتند، به دشمن بسپارند. این اطلاعات می‌توانسته حاوی مشخصات نخبگان نیروی هوایی نیز بوده باشد. حتی در زندگی روزمره نیز وقتی می‌خواهیم از نقطه‌ای به نقطه‌ای دیگر سفر کنیم، اطلاعاتی از مسیر کسب می‌کنیم. چطور ممکن است برای شروع جنگ، بدون در نظر گرفتن اطلاعات ستون پنجم، اقدام به چنین کار بزرگی نمود. از طرف دیگر نمی‌بایست کمک‌های تجهیزایی و اطلاعاتی قدرت‌های بزرگ جهانی را که در دشمنی آشکار با ایران و انقلاب نوپای آن بودند، فراموش کنیم.

#### از نحوه‌ی همکاری خود با شهید غفور در پادگان بوشهر بگویید.

زمانی که جنگ شروع شد، گردان‌ها با یکدیگر ادغام شدند. در آن هنگام من در عملیات بودم. شهید بزرگوار سرهنگ ابراهیم کاکاوند و من که در آن زمان درجه‌ی سروانی داشتم، مسئول اداره‌ی عملیات جنگ در پادگان بوشهر بودیم. از جمله مسئولیت‌های ما، انتخاب افراد برای پروازهای عملیاتی بود. یعنی خلبان مورد نظر، انتخاب، منطقه‌ی مورد هدف، مشخص شده و مأموریت به انجام می‌رسید. در اوایل جنگ، ترجیح بر آن بود که خلبان‌های جوان‌تر،

من تلاش کردم تا سوابق غفور و میزان تلاش و کوشش او را یادآور شوم، ولی بی‌فایده بود. متأسفانه برخی نگاه‌های مغرضانه در این قضیه دخیل بود. بیان می‌شد که چرا از میان همه‌ی افسران، او به ریاست بازرسی ایمنی پرواز منصوب شده‌است. شایعاتی که در مورد انتصاب غفور برای ریاست بازرسی ایمنی پرواز در دوره‌ی شاه بر سر زبان‌ها بود، وی را مظنون می‌ساخت. ولی او به واقع شایسته‌ی این مسئولیت خطیر بود

غفور را به اطلاع خانواده‌اش برساند. ولی سرانجام با اندوه فراوان، خانواده‌ی محترم‌ش را در جریان قرار دادیم.

❖ از میان دوستان و همکاران آن شهید، چه کسی بیش از همه غمگین بوده و اشک ریخت؟

از دست دادن این بزرگوار به راستی همه‌ی دوستان و همکارانش را در غم و دردی بزرگ فرو بُرد. عمق این اندوه قابل توصیف نیست. ولی به شخصه، من در طول هشت سال دفاع مقدس، تا زمانی که پرواز می‌کردم و تا هنگامی که لباس مقدس نیروی هوایی را بر تن داشتم، نه برای غفور و نه برای هیچ خلبان از دست رفته‌ی دیگری، اشک نریختم. گرچه می‌باید در فراق و اندوه از دست دادن جدی و جدی‌های دیگر، همچون جلال دبیریان، خون گریه می‌کردیم اما حقیقت آنست که آن‌ها عالی‌ترین مرتبه و رفیع‌ترین جایگاه را کسب کردند. خداوند متعال می‌فرماید هرگز مپندارید آنان که در راه خدای خود شهید شده‌اند، مُرده‌اند. آنان زندگانی هستند که نزد ما رزق و روزی دارند و اگر می‌خواهید از آنان یاد کنید، بگویید؛ بسم رب شهداء

براستی جوانمرد و پهلوان منش بود. به خوبی به یاد دارم، او که در این هنگام حتی لباس رسمی نیروی هوایی را نیز بر تن نداشت، جلوی دفتر عملیات ایستاده بود و شجاعانه و دلاورانه و نه با کرنش و تضرع، بر تقاضایی که داشت، اصرار می‌ورزید. می‌شنیدم که می‌گفت؛ من نه درجه می‌خواهم و نه لباس رسمی. فقط اجازه دهید مناطقی را که مورد اصابت بمب قرار گرفته، تعمیر و مرمت نمایم

والصدیقین. من بارها در سخنرانی‌های خود و نیز مستقیماً به خانواده‌ی شهید غفور جدی گفته‌ام که، آن‌قدر امامان و پیشوایان دین ما بزرگوار و عزیزند که در قیامت سرشان خیلی شلوغ است. به همین خاطر من می‌گردم و غفور جدی را جست و جو می‌کنم و از این شهید والامقام می‌خواهم که او، شفاعت مرا بپذیرد. دست مرا بگیرد و به سلامت از پُل صراط عبور دهد تا رستگار شوم. با این همه اما، از وقتی که بازنشسته شده، به کانون هوانوردان آمده و به مرور خاطرات خود با این سلحشوران پرداخته‌ام، اشک‌های هر روزه‌ی من جاری است. تا آن‌جا که برخی از دوستان می‌گویند من، کثیرالبکا (کسی که بسیار اشک می‌ریزد) شده‌ام.

❖ انتقال پیکر شهید غفور جدی، چه روندی را طی نمود؟

پیکر آن شهید بزرگوار، از محل سانحه و سقوط وی، به وسیله‌ی هلی کوپتر به پایگاه بوشهر انتقال یافت. بر اثر برخورد شدید با زمین، دچار خونریزی داخلی شده و پاهای آن زنده‌یاد نیز در هم کوبیده شده بود. در پایگاه، پیکر مطهر ایشان با همان لباس نظامی که بر تن داشت، بر پرچم مقدس جمهوری اسلامی ایران پیچیده و با تشریفات نظامی و بدرقه‌ی رسمی و با هواپیما به شهر اردبیل انتقال یافت. باید خاطر نشان کنم که این شهید بزرگوار به سبب عرق ملی و عشق میهنی، به من وصیت نمود به هنگام شهادت، کفن‌ش پرچم مقدس جمهوری اسلامی ایران باشد.

❖ شما در مراسم خاکسپاری شهید غفور حضور داشتید؟

خیر. از آن‌جا که بنده قادر به ترک مسئولیت خود نبودم، نتوانستم در مراسم خاکسپاری ایشان شرکت نمایم. لیکن تا امروز، بارها مزار این شهید بزرگوار را زیارت کردم. آرامگاه ابدی این شهید والامقام، در امامزاده قاسم در شهر اردبیل قرار دارد.

❖ تلخ‌ترین و شیرین‌ترین خاطره‌ی خود

از شهید غفور جدی را بیان فرمایید. تلخ‌ترین خاطره‌ی من از این شهید بزرگوار، آن روزی است که از خود ایشان شنیدم پاکسازی شده است. برای من، که از ابتدای حضور خود در نیروی هوایی او را می‌شناختم و بر استعداد، سختکوشی، توانایی، رشادت و صداقت غفور ایمان داشتم، پذیرش این موضوع بسیار بسیار سخت بود. او در میان گروهان چهل نفره‌ی ما، سرآمد بود. چگونه می‌توانستم یار و همکار خود را که با او زندگی کرده و بر عمق علاقه‌ی او به ایران اعتقاد دارم، ناپاک ببندارم. برخی گمان می‌کردند که او فرزند خلفی برای امام میهن نیست، ولی هنگامی که او به فیض عظیم شهادت نائل آمد، گرچه تلخ و دردناک، ولی این واقعه برایم شیرین و گوارا آمد. زیرا او به اثبات رسانید که سرباز پاک و بی باک وطن است. او با نوشیدن شهد شهادت، نه تنها حقانیت خود را بر همگان اعلام نمود، بلکه همزمان خود مانند من را نیز، از حلاوت شهادت‌ش بی نصیب نگذاشت. این شهادت، برای من که در تمام مدت به او باور و ایمان داشتم، شیرین‌ترین لحظه و خاطره بود.

❖ به عنوان همکار و هم‌زم شهید غفور جدی، اگر بخواهید سیمای او را ترسیم نمایید، این تصویر چگونه خواهد بود؟ بیرون ز تو نیست، هرچه در عالم هست از خود بطلب، هرآنچه خواهی، که تویی شهید غفور جدی، مصداق بارز این سخن مولانا ست. او سربازی آماده و پُر تلاش بود و هرگز به هیچ کسی، برای هیچ امری، متوسل نمی‌شد.

❖ ویژگی‌های بارز غفور جدی، اعم از شهامت، صداقت و سخت کوشی شهید غفور را، تا چه میزان در جوانان نیروی هوایی می‌بینید؟

البته من در سال ۱۳۷۶ بازنشسته شدم و اکنون قریب به بیست سال است که از فضای نظامی، دور هستم و قادر نخواهم بود نظری دقیق و موشکانه در این خصوص داشته باشم. اما چنانچه

با وجود این حمایت‌ها، عدم شناخت برخی افراد از فضای نظامی، ارتش و نیروی هوایی و در نتیجه برخوردهای نامناسب، موجب شد تا برخی از عناصر دون مایه و سست عنصر، به دشمن پیوسته و طی عملی خائنانه، اطلاعاتی را که در اختیار داشتند، به دشمن بسپارند. این اطلاعات می‌توانسته حاوی مشخصات نخبگان نیروی هوایی نیز بوده باشد

دلایلی منطقی برای آن برشمرد. نخست آن که در ارتش و به ویژه در نیروی هوایی، اغلب مأموریت‌ها محرمانه بود. بنابراین به طور کلی و عمومی، خبر انجام مأموریت‌هایی که از سوی هم‌زمان ما، با مرارت و رشادت صورت می‌پذیرفت، بسیار دیر به اطلاع عموم مردم می‌رسید. دوم آن که مطابق با همین سیاست‌گذاری، شهادت‌ها و شهادت‌های ارتش و نیروی هوایی مورد تبلیغ قرار نگرفته است. از نقطه نظر من، آگاهی هرچه بیشتر و شناخت هرچه بهتر مردم با چهره‌های برجسته نیروی هوایی و ارتش، نیازمند عزم و اراده‌ای در راستای تغییر این سیاست‌گذاری‌های تبلیغی است. گرچه معتقدم نیروی هوای جمهوری اسلامی ایران در مقطعی نسبت به شناساندن نخبگان خود و تجلیل از آن‌ها به خوبی عمل کرده است. به عنوان مثال، در سال ۱۳۵۹، پنج خیابان، به نام پنج خلبان زنده در زادگاهشان ثبت گردید. عباس دوران در شیراز، رضا سعیدی در دزاشیب نیاوران، منوچهر محقق در گاراژداران تبریز، علی بختیاری در منطقه نارمک تهران و بندهی حقیر، محمود ضرابی در کرمان. با این همه به نظر می‌رسد شایستگی ارتش جمهوری اسلامی ایران و نیروی هوایی، بیش از آنست که تاکنون بدان پرداخته شده است. ■

میهن، به نبرد با دشمن پرداخته و به مدت ده سال نیز، طعم اسارت را چشیده، اکنون در دوره‌ی بازنشستگی، از حقوق و مزایایی اندک و ناچیز بهره‌مند است. مواردی این چنینی، موجب ناراحتی و آزرده‌گی کسانی شده که جان بر کف، در راه آزادی و سرافرازی ایران و ایرانی تلاش کرده‌اند. لیکن با این همه و بدون تردید، در حال حاضر نه تنها نیروی هوایی و نه تنها ارتش جمهوری اسلامی، بلکه کلیه نیروهای مسلح مانند سپاه، نیروی انتظامی و نیروی مردمی بسیج، بسیار توانمند هستند. به سبب گسترش دانش در کشور ما، امروزه جوانان ما، از پیشینیان خود باهوش‌تر هستند. در کلیه نیروهای مسلح و همین‌طور در نیروی هوایی، این جوانان متخصص، در تمامی زمینه‌ها و فناوری‌های نوین، مشغول خدمت هستند. امیدواری همه‌ی ملت‌ها و دولت‌ها آنست که از درگیری‌های نظامی با بیگانگان به دور باشند، لیکن من اطمینان دارم با توجه به بضاعت ایجاد شده در کلیه نیروهای مسلح، توان بسیار بالایی برای مواجهه و مقابله با تهدیدات نظامی وجود دارد و کشور ایران و نظام مقدس اسلامی از گزند دشمنان در امان است.

❖ به عنوان پرسش آخر، آیا در خصوص شهدای نیروی هوایی به اندازه‌ی کافی، کار تحقیقی و مطالعاتی صورت گرفته یا خیر؟ بی‌شک کارهایی در این خصوص به انجام رسیده، لیکن ارجمندی و لیاقت شهداء، آزادگان، جانبازان و جاویدالآثرهای ارتش و نیروی هوایی، بسیار بیشتر از کارهای انجام شده است. به نظر می‌رسد حق مطلب ادا نشده و آنچنان که شأن این بزرگواران اقتضاء می‌نماید، به این امور رسیدگی نشده است.

❖ در جامعه، شهدای سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، از شهدای ارتش شناخته شده‌تر هستند. شما علت را چه می‌دانید؟ من تردید ندارم که این موضوع، ناشی از هیچ تبعیض و تمایزی نیست و تعمدی در کار نبوده است. حتی معتقدم می‌توان

بخواییم در یک تصویر کلی، نیروی هوایی پیش از انقلاب را با نیروی هوایی حال حاضر قیاس نماییم، باید بگویم نیروی هوایی پیش از انقلاب، با وجود تمام تمرین‌ها و آموزش‌ها، فاقد تجربه‌ی عملی در جنگ بود. ولی نیروی هوایی فعلی، تجربه‌ی نبرد را نیز داراست و از این حیث، دارای مزیت است. لیکن به نظر می‌رسد در انتقال این تجارب از نسل گذشته به نسل فعلی، می‌توانست عملکردی بهتر و دقیق‌تر صورت گیرد. می‌بایست با رفتاری مطلوب و مناسب از کهنه‌سربازان و پیشکسوتان نیروی هوایی دعوت می‌شد تا دانش، مهارت و تجربه‌ی خود را به نسل جدید انتقال دهند. نه آن که با برخی ناملازمات، آنان را آزرده‌خاطر نمایند. خلبانان دلاوری چون منوچهر محقق و اصغر سفید موی آذر، اسطوره‌های زنده‌ی نیروی هوایی هستند. این افراد با شهادت و رشادت خود، بدل به تاریخ‌سازان نبرد حق علیه باطل شدند. آن‌هایی که زمانی در اوج بودند، متأسفانه امروزه با کم لطفی به کنج رفته‌اند. یکی از بهترین و مهمترین کارهایی که انجام آن، با غفلت مواجه شده، مشخص نمودن فهرست خلبان‌هایی است که در جنگ ایران و عراق حضور داشته و اکنون در قید حیات هستند. مطمئناً شناسایی آن‌ها و تهیه‌ی این فهرست، کاری سخت، پُرهزینه و زمان‌بر نخواهد بود و احتمالاً تعداد آن‌ها به پانصد نفر هم نخواهد رسید. باید توجه داشت که این عزیزان قهرمانان ملی ایران زمین هستند. این‌ها الگوهای سلحشوری برای جوانان هستند. بنیانگذار و معمار کبیر انقلاب اسلامی فرمودند: کاری نکنید که پیشکسوتان خون شهادت، در پیچ و خم زندگی به فراموشی سپرده شوند. این پیش‌بینی آن پیر فرزانه بود که گویی در حال حاضر، مصداق یافته است. مقام معظم رهبری و فرمانده کل قوا نیز می‌فرمایند: بازنشسته، آینده‌ی تمام نمای شاغلین است. با وجود این رهنمودها، مشاهده می‌کنیم که سرلشکر خلبانی که با جانفشانی در راه دین و



گفتگو با افسر فنی بازنشسته، محمدعلی طالبیان

## به مملکت و دینش اعتقاد داشت و پیرو خط امام بود

درآمد

افسر فنی بازنشسته، محمدعلی طالبیان ۳ سال قبل از پیروزی انقلاب با امام بیعت کرد. وی در پایگاه بوشهر به پخش شبنامه‌ها و صحبت‌های امام و آگاه‌سازی ارتش پرداخت تا اینکه سرانجام حکم اعدام وی صادر شد... او با پیروزی انقلاب به عنوان افسر گردان نگهداری به بازسازی و پس از بازنشستگی در بخش خدمات شهرداری مشغول شد. در زیر گفتگوی شاهد یاران را با یکی از یاران دیرین امام در باب شهید غفور جدی و حال و هوای پایگاه هوایی بوشهر در زمان انقلاب می‌خوانید:

می‌شدیم. از آن دانشی که آموخته بودیم باید استفاده می‌کردیم تا خودمان هواپیمایمان را تعمیر کنیم. همین باعث پیشرفت‌مان شد. این‌که امام گفت: جنگ یک نعمت است؛ واقعا نعمت بود. خیلی از قطعاتی که ما از خارج می‌خریدیم، دیگر خودمان آن‌ها را می‌ساختیم. ما زمانی موشک هوا به هوا از آمریکا می‌خریدیم که بُرد آن‌ها ۵ تا ۶ کیلومتر بود، الان خودمان می‌سازیم که بُرد آن، سیصد کیلومتر است. بچه‌ها به کارشان معتقد بودند. چه آن زمان و چه بعد از انقلاب، ما به دولت کاری نداشتیم. ما می‌گفتیم باید تمامیت ارضی مملکت‌مان و پرچم سه رنگ را حفظ کنیم. همان قبل از انقلاب هم با بعضی چیزها مخالفت می‌کردیم که جای گفتن ندارد!

❖ **حول و حوش سال ۵۵ است. و غفور رئیس امنیت پرواز است. از آن اولین برخوردهای خودتان با غفور در این سمت بگویید؟**

ایشان به علت شغلش بازرس بود. در همه بخش‌ها رفت و آمد داشت. هر ایرادی می‌گرفت ما انجام می‌دادیم. برخوردش خیلی خوب بود مگر اینکه کسی در کارش قصور یا کم‌کاری می‌کرد.

❖ **برخورد او با کم‌کاری‌ها چگونه بود؟ بچه‌ها می‌دانستند که به ایشان باید راست**

می‌آمدند پایگاه، غفور نمی‌رفت و به مسجد می‌آمد. ما به شوخی می‌گفتیم شما خلانید، آمریکا بودید چرا به مراسم هنروران و مردم نمی‌روید؟ غفور می‌گفت: من بچه اردبیلیم. بچه مسلمانم. مسجد را ترجیح می‌دهم به آن. دودفعه به مسجد جامع شهر هم رفتیم. در قبل از انقلاب. یک بار در مسجد پایگاه ازمن پرسید شما به شهر هم می‌روید؟ گفتم بله.

❖ **پایگاه چقدر تا شهر فاصله داشت؟ حدود نیم ساعت. حتی غفور را به پیش نماز مسجد، آقای آیت‌الله حسینی معرفی کردیم. گفتیم ایشان یکی از خلبان‌های حرفه‌ای پایگاه است. امام جماعت هم برایشان دعا کرد.**

❖ **شیوه انتخاب یک فرد بعنوان فرمانده یا ریاست یک بخش مثل امنیت پرواز به چه سبک و سیاقی بود؟ چه شاخص‌هایی داشت؟ چقدر امنیتی یا سیاسی بود؟ بعد از انقلاب چه تغییری کرد؟**

در زمان رژیم گذشته، داشتن تخصص ملاک نخست بود. حالا این‌که ایمان و اعتقادات به کدام دین یا مذهب باشد مهم نبود. البته اگر بهایی بودی شاید زودتر انتخاب می‌کردند و اگر مسلمان شیعه بودی سعی می‌کردند بعنوان رئیس انتخابت نکنند.

❖ **ولی خیلی‌ها مثل غفور جدی مسلمان بودند و رئیس هم شدند.**

ببینید ما خیلی اعتقادات خودمان را بطور شفاف نشان نمی‌دادیم. البته ایمان هم شرط بود. معتقد بودند آن فرد با خدا باشد بهتر به آن قسمی که برای حفظ مملکت خورده پایبند است. یاد می‌آید به من و دوستانم پُست‌هایی پیشنهاد شد اما بعلمت بعضی مسائل قبول نکردیم. ضداطلاعات آن زمان به ما اعلام کرد ما شما را انتخاب کردیم چون باایمانید. یعنی ایمان به خدای فرد هم تاثیر داشت. بعد از انقلاب هم ملاک‌ها، ایمان به خدا و نظام جمهوری اسلامی، انقلاب و تخصص بود.

لازم به ذکر است که بگویم بعد از انقلاب خیلی از اعضای نیروی هوایی به جهاد خودکفایی رفتند. مخصوصا وقتی جنگ آغاز شد و احتیاج به قطعه پیدا کردیم. باید خودکفا

❖ **جناب آقای طالبیان لطفا خودتان را بطور کامل معرفی بفرمایید و بگویید اولین بار کی و کجا با شهید غفور جدی آشنا شدید؟**

سید محمدطالبیان متولد ۱۳۲۹ در شهرری هستم. در سال ۱۳۵۰ وارد مرکز آموزش‌های نیروی هوایی شدم. باگرفتن ستوان سوم دوره های تکمیلی را گذرانده و ستوان دوم شدم. دوره اف ۴ را که در تهران گذراندم و تمام شد به بوشهر رفتم. در سال ۵۴ برای گذراندن دوره فنی به آمریکا اعزام شدم. در بوشهر به کارهای فنی مشغول شدم. آن‌هایی که قبل تر از ما آنجا بودند، دیدند که من اهل مسجد و مراسم‌های عبادی هستم من را به مسجد دعوت کردند. در آنجا با افراد زیادی آشنا شدم. یکی ازاین افراد، غفور جدی بود. من افسر خط پرواز بودم لذا ارتباطم با غفور بیشتر شد.

❖ **مسئولیت افسر خط پرواز دقیقا چه بود؟ هواپیما وقتی در مسیرقرار می‌گیرد و قبل از اینکه خلبان بخواهد آن را مجدداً چک کند و با آن پرواز کند، ما باید هواپیما را از نظر فنی در همه جهات آماده می‌کردیم.**

❖ **مثلا یک اف ۴ برای اینکه آماده پرواز شود، چند نفر درگیر کنترل آن هستند؟ هر عیب هواپیما، متخصص خود را دارد و قبل از پرواز این متخصصین این عیب‌ها را برطرف کرده اند. یعنی هر قسمتی تیم متخصص خودش را دارد.**

❖ **یعنی اینکه این تیم‌ها، رئیسی دارند و شما رئیس همه این تیم‌ها بودید.**

بله. البته این تیم‌ها در تعمیرگاه هستند و افسر تعمیرگاه مسئول آن‌هاست. آن‌ها تمام این اقدامات را انجام می‌دهند و هواپیما را آماده می‌سازند و برای ما می‌فرستند. افسر خط پرواز عملکرد آن‌ها را چک می‌کند. همه ما تحت نظر فرمانده گردان نگهداری بودیم. به لحاظ کاری که غفور افسر کیوسک بود در آنجا، ارتباط تنگاتنگی با ما داشت. به خاطر این ارتباط کاری، دوستی خوبی بین ما شکل گرفته بود. غفور بچه مذهبی بود و در مراسم‌های مسجد شرکت می‌کرد. علاقمند بود. گاهی هنروران برای اجرای مراسم

غفور بچه مذهبی بود و در مراسم‌های مسجد شرکت می‌کرد. علاقمند بود. گاهی هنروران برای اجرای مراسم می‌آمدند پایگاه، غفور نمی‌رفت و به مسجد می‌آمد. ما به شوخی می‌گفتیم شما خلانید، آمریکا بودید چرا به مراسم هنروران و مردم نمی‌روید؟ غفور می‌گفت: من بچه اردبیلیم. بچه مسلمانم. مسجد را ترجیح می‌دهم به آن

بگویند چون اگر دروغ بگویند، غفور پیگیر می‌شود تا دقیق متوجه شود چه اتفاقی افتاده و سرسری از موضوع عبور نمی‌کند و در کارش متخصص است. کار مربوط به هواپیما با دروغ نمی‌تواند ارتباطی داشته باشد. یک بار یکی از بچه‌ها در پاسخ به غفور که پرسید فلان کار را انجام داده‌ای یا نه؟ گفت: به حضرت عباس انجام دادم. من به او گفتم: تو که انجام ندادی چرا قسم خوردی؟ گفت: غفور چون به حضرت عباس علاقمند است می‌داند که دروغ نگفتم. گفتم: تو چه؟ گفت: من هم اعتقاد دارم و الان می‌خواهم کار را تمام کنم.

❖ **حال و هوای پایگاه در انقلاب چگونه بود؟**  
بچه‌ها نسبت به انقلاب نگاه خوبی داشتند. با برنامه‌ریزی‌هایی که در مسجد صورت می‌گرفت، افراد به طرف انقلاب سوق داده می‌شدند. از همان سال‌های ۵۵ و ۵۶. به غیر از مسجد پایگاه در مسجدشهر هم شرکت می‌کردند.

هسته مرکزی جنگ مسلحانه علیه شاه در بوشهر گذاشته شد. زمانی که بختیار گفت: من اجازه نمی‌دهم هواپیمای امام در تهران به زمین بنشیند. ما در پایگاه بوشهر، همدان، تبریز، بندرعباس و اصفهان با امام بیعت کرده و برنامه‌ریزی کردیم. از طریق حاج آقا پسندیده، برادر امام، نامه دادیم که ما خطه جنوب را آماده و آسمان جنوب را برای امام امن می‌کنیم. هواپیماهای شکاری به بالا می‌روند، امام را بدرقه و در پایگاه بوشهر می‌نشانند. اگر تهران یا چند پایگاهی که با شاه هماهنگ‌اند با ما بجنگند، ما آن‌ها را با خاک یکسان می‌کنیم.

❖ **از چه زمانی این آماده شدن برای بیعت با امام و فعالیت‌های انقلابی در پایگاه بوشهر آغاز شده بود؟**

اول این‌که نیروی هوایی، نیرویی بود که بیشتر از همه پرسنل آن به خارج می‌رفت و تبعیض‌ها را با داخل کشور مشاهده می‌کرد. یعنی آگاهی بیشتری نسبت به بقیه داشتند. این است که وقتی می‌آمدند به بقیه اعضای داخل ارتش هم آگاهی می‌دادند.

❖ **منظورتان خدمت رسانی به ارتش آمریکا در مقایسه با ارتش ایران آن زمان است؟**

بله. این یک مسئله بود و دوم این‌که بچه‌ها همه مسلمان و پیرو امام بودند. چگونه؟ اعضای ارتش و پرسنل ما، مرجع تقلید داشتند. یک‌سری مرجع تقلیدشان، امام بود. این افراد باعث ایجاد وحدت در ارتش شدند. از جمله خود من. بنده روزی که در ارتش دیپلم گرفتم و وارد شدم، به این نیت بود که یکی از سربازان اسلام بشوم.

کم‌کم در نمازهای جمعه و جماعت شرکت می‌کردیم. مسجد بزرگی در بندر بوشهر قرار داشت به نام مسجد "پیرزن". با بچه‌های پایگاه، ۵ نفر - ۶ نفر یا ۱۰ نفره در نمازجماعت شرکت می‌کردیم و با روحانیون هم صحبت می‌شدیم. کم‌کم تعدادمان زیاد شد. هم‌دوره‌ای‌های ما حدود سیصد نفر بودیم که از این تعداد، پنجاه نفر از آن‌ها را با خودمان هم‌سو کردیم. کم‌کم در پایگاه، گسترش پیدا کرد. افسران درجه‌دار همافرو کارمندها و... با هم در داخل پایگاه جلسات قرآن تشکیل می‌دادیم. حتی زمانی که در پایگاه مراسم جشن هنرمندان برپا بود و خواننده‌ها می‌آمدند، ما همان زمان، برای نشان دادن مخالفت‌مان، مسجد پایگاه را بیشتر رونق می‌دادیم.

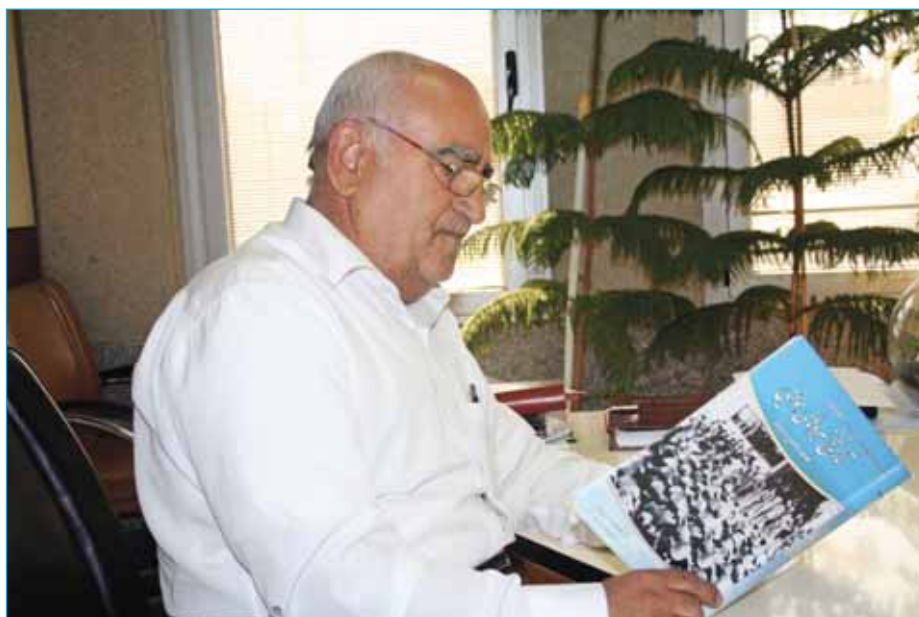
❖ **بی‌نظمی‌هایی در همه انقلاب‌ها وجود دارد. اینکه بسیاری از نهادها و ارگان‌ها دیگر به روال قبلی کارها را انجام نمی‌دهند. آیا این بی‌نظمی به پایگاه شکاری شما نیز سرایت کرده بود؟**

آموزش‌ها برسرچایش بود. معتقد بودند

که امام هم بیاید، به هر حال ما باید نیروی هوایی و ارتش قوی داشته باشیم که اگر یک موقع دشمن خارجی به ما حمله کرد بتوانیم از عهده‌اش بریاییم. همه ما این اعتقاد را داشتیم که ما برای شاه نه، بلکه برای مملکت و کشورمان کار می‌کنیم. وظیفه ارتش حفظ مملکت است بنابراین به هیچ عنوان فکر نمی‌کردند که کارشکنی کنند. اگر هم کسانی بودند که می‌گفتند فلان کار را نکنیم، ما نمی‌گذاشتیم و کارمان را انجام می‌دادیم.

❖ **داستان چهارم آذر ۵۷ چه بود؟ نقش غفور جدی در آن ماجرا را شرح بدهید**  
من افسر نگهبان بودم. صبح شنبه به هنگام صبحگاه تمام پرسنل پایگاه بودند. موقعی که فرمانده پایگاه می‌آمد و پرچم را به بالا می‌بردیم، طبق معمول باید می‌گفتیم به سلامتی شاهنشاه آریامهر... و همه باصدای بلند می‌گفتند: «هورا...هورا». آنروز من پشت تریبون قرار گرفتم و بجای گفتن این جمله گفتم: «برای سلامتی رهبر کبیر انقلاب، حضرت آیت‌اله خمینی صلوات». همه صلوات فرستادند.

برنامه‌ریزی کرده بودیم و در قسمت‌های مختلف، از خودمان نیرو گذاشته بودیم. یکی از این افراد شهید غفور جدی و دیگری هم شهید حاجی بود که در خلبان‌ها برنامه را پیاده کردند. یک سرباز فرستادند و من را گرفتند و بردند. ۱۵ روز در زندان پایگاه و سپس به زندان ساواک شهر منتقل شدم.



هم در جنگ شرکت کردند و خدمات شایانی انجام دادند.

#### ❖ بسیاری هم شهید شدند.

بله. استنباط ما این بود که این تسویه‌ها برای از بین بردن ارتش است. ما رفتیم به روحانیون درجه بالا هم گفتیم. آن‌ها هم حمایت کردند و نگذاشتند ارتش منحل شود. بعد از پیروزی انقلاب، بسیاری شعار انحلال ارتش را می‌دادند. اگر ارتش نبود عراق تا وسط تهران می‌آمد.

#### ❖ شهید غفور جدی را از نظر اخلاقی توصیف کنید.

غفور آدم مسلمان و دست به خیری بود. مومن و باغیرت

#### ❖ خاطره‌ای از «دست به خیری» او دارید؟

بله. یاد می‌آید که ماه رمضان بود. از من پرسید: محمد تو چرا ماه رمضان در پایگاه نیستی؟ گفتم من در شهر هستم. گفت: در شهر به کجا می‌روی؟ گفتم: به روستاهای بوشهر می‌رویم و مقداری از حقوقمان را به خانواده‌های مستحق کمک می‌کنیم. گفت: «خیلی بی‌معرفی» {بغض}. گفتم: چرا؟ گفت: «شما می‌روید ثواب می‌کنید و ما را خبر نمی‌کنید. من هم می‌خواهم بیایم». با ما آمد و اتفاقا خیلی هم کمک کرد. یعنی اگر همه ما به ۱۰ خانواده کمک می‌کردیم، او یک تنه به ۵۰ خانواده کمک کرد. به او گفتم: غفور چیزی هم برای خودت باقی گذاشتی؟ گفت: «خدا می‌رساند». با هم دوست بودیم و همه جا از باشگاه تا مسجد و شهر با هم می‌رفتیم.

#### ❖ لحظه بمباران پایگاه بوشهر در تاریخ

۳۱ شهریور ۵۹ ساعت ۱۱ صبح شما کجا بودید؟

تازه صبحگاه تمام شده و نیروها سر پُست‌های خودشان رفته بودند. من در آن لحظه در خط پرواز بودم. هواپیماهای عراقی بالای سرما جولان می‌دادند و بمب‌هایشان را در اطراف ما ریختند. ما آمادگی‌اش را نداشتیم، در هر صورت بچه‌های پدافند هم با شلیک توپ‌هایی که داشتند آن‌ها را فراری دادند.

نماینده رسمی امام در پایگاه این موضوع را به گوش آیت الله طاهری که نماینده حضرت امام در بوشهر و فرمانده پایگاه، آقای دادپی بود رساندم. دادپی به من گفت: تو چه صلاح می‌دانی؟ گفتم: من ضمانت او را می‌کنم. اگر ایشان رفت و پناهنده شد، شما ما را اعدام کنید و این‌گونه شد که اجازه پرواز به او دادند. همه ما بک گراند خوبی از آقای جدی داشتیم. ضامن غفور شدم و چون پُست نماینده امام را داشتیم، در پایگاه حرفم خریدار داشت.

#### ❖ علت تسویه ایشان چه بود؟

برایش گزارش منفی داده بودند. من وقتی شنیدم گفتم: این حرف‌ها را توده‌ای‌ها می‌زنند. می‌خواهند ارتش مضمحل شود. این‌ها می‌خواهند آنچه خلبان و کادر فنی و ... حرفه‌ای داریم، دل‌زده شده و به بیرون بروند و ارتش خالی شود. کسانی مثل توده‌ای‌ها و منافقین که خیلی‌هایشان هم دستگیر شدند.

#### ❖ شما لیست افراد تسویه شده را طبیعتا دیدید. چه بازتابی داشت.

از همان موقع پیگیر موضوع شدیم. گفتیم اشتباه شده و اینکه روز شروع جنگ او را دوباره پذیرفتند همین پیگیری‌هایی بود که ما در این مدت انجام داده بودیم.

#### ❖ برگه تسویه را که به او دادند، طبیعتا خیلی ناراحت بود. آن زمان با هم ارتباط داشتید که در این باره پیش شما اظهار نظری کرده باشد؟

چرا. به من گفت: شما که می‌دانید. من یک بچه مسلمان بودم که به کارم، وطنم، دینم و امامم اعتقاد داشتم و دارم. نمی‌دانم چرا اینطور شده است. گفتم: ناراحت نباش. هرچه خواست خدا باشد همان می‌شود و ما پیگیری می‌کنیم. ما پیگیرش شدیم. اگر کارهایش درست نمی‌شد و پیگیری‌های ما نبود که به محض اینکه خودش آمده بود در پایگاه که به او هواپیما نمی‌دادند...

#### ❖ بغیر از غفور جدی چه کسی تسویه شده بود که شما مخالف بودید؟

من همه این افراد را برگرداندم. همه آن‌ها

همه ما این اعتقاد را داشتیم که ما برای شاه نه، بلکه برای مملکت و کشورمان کار می‌کنیم. وظیفه ارتش حفظ مملکت است بنابراین به هیچ عنوان فکر نمی‌کردند که کارشکنی کنند

شکنجه‌ام دادند. غفور جدی و یک سری از بچه‌ها با برنامه‌ریزی دقیق، رئیس ساواک، معاونین و چند تن از نیروهای دیگر ساواک را گروگان گرفتند و پیام دادند ستوان طالبیان را آزاد کنید وگرنه این‌ها را می‌کشیم. وگرنه می‌خواستند من را اعدام کنند.

#### ❖ چرا گروگان‌گیرها یعنی غفور و بقیه را اخراج یا زندانی نکردند؟ مطلع نشدند که چه کسانی بودند؟

آن زمان اوضاع خیلی به هم ریخته و شلوغ بود. ساواک فرصت انتقام‌جویی و شناسایی نداشت و البته اگر انقلاب پیروز نمی‌شد، همه ما را کشته بودند. این‌ها خدمات کمی است؟

از آن زمان و از آنجا بود که در پادگان ما شعار «مرگ بر شاه» به راه افتاد. در پادگان دو دستگی‌ها و سه‌دستگی‌ها مشاهده می‌شد. این حرکت به تمام پایگاه‌ها سرایت کرد. همه فهمیدند که پایگاه بوشهر چنین کاری انجام داده است.

#### ❖ با انقلاب عده‌ای از خلبان‌ها از نیروی

هوایی باز خرید شدند و رفتند. عده‌ای هم مانند غفور مجبور به رفتن شدند. این تسویه‌ها چه تاثیری بر پایگاه شکاری گذاشته بود؟

از همه رده‌ها در نیروی هوایی تسویه صورت گرفت. از افسر درجه دار تا همافر. غفور هم چند ماه به جنگ مانده بود که تسویه شد و همانطور که می‌دانید با شروع جنگ برگشت. اتفاقا پایگاه ممانعت می‌کرد و می‌گفت شما تسویه‌اید، نمی‌توانید برگردید. من بعنوان

❖ **بلافاصله پس از حمله عراق یک دسته پروازی بلند می‌شود و شعیه عراق را می‌زند که کسانی مثل محمد حاجی، خالق حیدری، صالحی که چندسال پیش پیکرهایشان به ایران برگشت و آقای ابن یمن از آن پرواز چیزی را به خاطر می‌آورید؟**  
نه. خاطره خاصی از آن پرواز ندارم.

❖ **دقیقا خاطرتان هست که غفور چه تاریخی به پایگاه برگشت؟ همان ۳۱ شهریور بود؟**  
قبل از جنگ مرتب به پایگاه برای پیگیری کارش می‌آمد. اما آن روز را دقیقا به خاطر ندارم. ولی بعد از جنگ فوراً آمد.

❖ **از پروازهای غفور اطلاعات خاصی دارید؟**  
آن زمان پروازها بسیار بود. می‌رفتند و می‌آمدند. نمی‌شد دقیق مطلع شد.

❖ **۱۷ آبان ۵۹ روزی که هواپیمایش را زدند چطور؟**  
بله. متوجه شدیم. اول گفتند پریده است. بعد متوجه شدیم نه. روز بعد متوجه شدیم شهید شده است. یکی از همزمانش به من اطلاع داد. خاطرم نیست چه کسی. زمان گذشته و یادم نمی‌اد.

❖ **نظرتان درباره وصیت غفور «دوست دارم کفنم پرچم ایران باشد» چیست؟**  
بله. ایشان یک مرد با ایمان و مذهبی خوبی بود که اعتقاد به مملکت و دینش داشت. پیرو خط امام بود. یکی از دلایل همین بازگشت او بود که آمد و گفت: من می‌خواهم بروم در راه امام و مملکت شهید شوم. خیلی حرف دارد.

❖ **به نظر شما، به میزان لازم و کافی کار فرهنگی برای معرفی شهدای خلبان انجام گرفته است؟ چه انتظاری داشته و دارید؟**  
خیر. بسیار هم گله داریم. در زمان جنگ من از طرف ارتش به مکه رفتم. آنجا از طرف سفارت آمریکا با من تماس گرفتند که آقا شما دیگر به ایران برنگرد، ما زن و

بچه‌ات را هم از ایران خارج می‌کنیم. من با یک ترفندی گفتم قبول و به ایران برگشتم. اینجا به من گفتند خوب کاری کردی وقتی باشه وگرنه معلوم نبود سالم برگردی. وقتی حفاظت اطلاعات از من پرسید که انگیزه‌ات چه بود که نرفتی؟ گفتم: ما حاضریم خرده نان‌های ته سفره خودمان را بخوریم اما به بیگانه خدمت نکنیم. با پول ملت دانش یاد گرفته‌ایم باید به این ملت و مملکت خدمت کنیم.

این است که خلبان‌ها عمیقاً به مملکتشان عشق می‌ورزیدند. گفتم ما قبل از انقلاب با امام بیعت کرده بودیم. جانمان را کف دستمان گذاشتیم و رفتیم. یک زمان تمام کمیته‌های پایین‌تر از میدان آزادی دست من بود اما بعدها دیدیم آشپزی که به جبهه رفت و برگشت به یکباره به او درجه سرهنگی دادند! خیلی مهم است... و من اگر انقلاب پیروز نمی‌شد اعدام می‌شدم. در صورتی که می‌بینیم در کشورهای توسعه‌یافته برای اسطوره‌های جنگ و کشورشان چه کارهای بزرگی انجام می‌دهند.

❖ **شما چند سال در جنگ شرکت داشتید؟**  
هشت سال. من چون واخورده بودم به بخش

**پایگاه ممانعت می‌کرد و می‌گفت شما تسویه‌اید، نمی‌توانید برگردید. من بعنوان نماینده رسمی امام در پایگاه این موضوع را به گوش آیت الله طاهری که نماینده حضرت امام در بوشهر و فرمانده پایگاه، آقای دادپی رساندم. دادپی به من گفت: تو چه صلاح می‌دانی؟ گفتم: من ضمانت او را می‌کنم. همه ما بک گراند خوبی از آقای جدی داشتیم. ضامن غفور شدم و چون پُست نماینده امام را داشتیم، در پایگاه حرفم خریدار داشت.**

فنی در جهاد خودکفایی رفته بودم. پیشنهاد می‌کنم که یک برنامه‌ریزی ای شود، با خلبان‌ها صحبت شده و همایش و جلساتی برای این موضوع ترتیب دهند و خاطرات این عزیزان جمع‌آوری شود چرا که بعد از مدتی این خاطره‌ها دفن می‌شود. ما در جنگ به دنبال کسب مقام، درجه یا پول نبودیم. به دنبال این بودیم که بمبی بر سر هم‌وطن‌های ما ریخته نشود. ابتدای جنگ همه همین‌گونه بودند. کسانی که شهید شدند، مخلص‌ترین انسان‌ها بودند. یک سری از ما هم که هستیم معلوم نیست تا کی زنده‌ایم. اگر نیروی هوایی کمک نمی‌کرد، انقلاب پیروز نمی‌شد. من خدمت آقا هم رفتم و گفتم عده‌ای نمی‌خواهند که ارتش مطرح شود و اشتباه هم می‌کنند.

❖ **برای نسل امروز که نمی‌دانند کسانی مثل غفورها در جنگ چه کرده‌اند چه توصیه‌ای دارید؟**

به نظرم این اردوی راهیان نور خیلی خوب است. نوجوان‌ها شرکت می‌کنند و اطلاع رسانی می‌شود اما کافی نیست. آن‌هایی که شهید شدند خداوند رحمتشان کند اما باید به آن‌هایی که در جنگ شرکت داشته و هنوز زنده‌اند توجه کرد. بنیاد شهید باید بیشتر پیگیر این موضوع باشد.

❖ **حرف آخر...**  
با صحبت‌هایی که غفور می‌کرد نشان می‌داد که علاقه خاصی به دین و مملکتش دارد. خدا را شکر می‌کنیم چنین خلبانانی داشتیم. اگر بخواهم نام ببرم زیاد است. ما ۸۴ خلبان شهید در پایگاه بوشهر داریم. همه آن‌ها ناب بودند. با همه آن‌ها خو گرفته بودیم. اگر آن‌ها نبودند معلوم نیست چه بر سر این کشور می‌آمد.

- خاطره ای از ۸ سال جنگ هست که هنوز فراموش نکرده باشید؟  
کردستان که شلوغ شد امام دستور داد که بروند و مردم را نجات بدهند. بسیاری از پایگاه ما اسم نوشته بودند که بروند. طوری شد که مسئولین پایگاه و کشور همه دستور دادند که دیگر نیایید. همه دوست داشتند فرمان امام را انجام بدهند. از آشپز تا خلبان. ■



گفتگو با سرتیپ ۲ خلبان بازنشسته فریدون صمدی

## مانند نام خانوادگی اش، جدی بود

درآمد

«به یک خلبان پاک نیت، باغیرت و شجاعی که می توانسته برود اما برمی گردد تا برای مملکتش بجنگد و بعد بگوید دوست دارم کفنم پرچم ایران باشد، چه می توان گفت؟ چه اسمی می توان برایش گذاشت؟»

سرتیپ دوم خلبان بازنشسته، فریدون صمدی از معلمان و فرماندهان شهیدغفور جدی بوده است. او که حدود ۱۰ پرواز با غفور جدی انجام داده است از خاطرات و ویژگی های متمایز شهیدغفور جدی می گوید. در پایان گفتگو وقتی صحبت از شهادت غفور شد، غم بر او مستولی شد و نخواست تا روز تلخ پرکشیدن غفور جدی را تشریح کند. در ذیل گفتگوی شاهدیاران را با او می خوانید:

### ❖ خودتان را معرفی بفرمایید.

سرتیپ ۲ خلبان بازنشسته فریدون صمدی متولد ۱۳۲۱ هستم. در سال ۱۳۴۰ وارد نیروی هوایی شده و در سال ۱۳۴۵ خلبان شدم. اولین هواپیمایی که من در ایران با آن پرواز کردم، اف ۵ است. بعد که فانتوم آمد جزو اولین کسانی بودم که با آن پرواز کردم. در ایران ماندم و معلم پرواز شدم. بعنوان معلم بودم تا بعد از آن بعنوان افسر عملیات گردانی شدم که شهید فکوری فرمانده آن گردان بود. سال ۱۳۵۰ ازدواج کردم. همسر من هم دختر یکی از خلبانان شکاری است. بعد از بازنشستگی در سال ۱۳۶۸، مدتی مشاور معاون وزیر معادن و فلزات بودم. مدتی هم مشاور وزیر صنایع بودم. بعد از آن مدتی با بچه‌های دانشگاه صنعتی شریف برای پروژه سی ان جی همکاری کردم. چند سال هم مدیر دفتر مرکزی سد سیاه بیشه بودم. خلاصه فعالیت‌هایم را داشتم. دو سه سالی هست که خانواده‌ام رضایت ندارند که کار کنم و می‌گویند تو زحمت‌هایت را کشیده‌ای و الان وقت استراحت توست.

### ❖ اولین دیدار شما با شهید غفور جدی کی و کجا بود؟

من در سال ۱۳۵۰ در گردان شکاری مهرآباد بعنوان معلم حضور داشتم. غفور هم با هم‌دوره‌های‌اش مثل آقای ضرابی و... آمدند. اینجا برای اولین بار او را دیدم. من بعنوان فرمانده گروه‌شان بودم. اولین پروازم با غفور جدی در ۲۷ بهمن ۱۳۵۰ بود. من اتفاقاً دفترچه‌ام را که نگاه کردم، دیدم در سال ۵۰ همان یک پرواز را با او داشتم. در سال ۵۱، در ۱۴ فروردین با او بعنوان معلم برای تیراندازی هوا به زمین رفتم. ۱۰ اردیبهشت، ۱۴ خرداد هم دوباره با او پرواز داشتم. بیستم خرداد همان سال برای ناوبری ارتفاع پست و تیراندازی هوا به زمین. که یک مسیر طولانی را با رادار باید طی می‌کردیم. بعد به میدان تیراندازی نیروی هوایی بین تهران و قم می‌آمدیم و با مهمات مشقی تمرین تیراندازی می‌کردیم. در سال ۵۱ حدود ۱۰ پرواز تا ماه نهم با شهید جدی داشتم.

### ❖ از خاطرات این پروازها اگر بیاد دارید

### ❖ بفرمایید و اینکه در آن دیدار اول اتفاق خاصی بین شما نیفتاد؟ شناختی که در نگاه اول از او بدست آوردید، چه شناختی بود؟

چون تعداد خلبان‌های گروهی که من فرمانده آن‌ها بودم زیاد بود (حدود ۲۰ یا ۲۵ خلبان) امکان اینکه شخصا با او نشست و برخاست کنم خیلی وجود نداشت چون مجبور بودم آن‌ها را آموزش داده و هدایت بکنم تا به یک خلبان آماده رزم تبدیل شوند. بعد از اینکه کلاس‌هایشان را می‌گذراندند آن‌ها را تحویل گردان‌های رزم می‌دادیم. در حقیقت خلبان‌هایی که از آمریکا برمی‌گشتند، نشان خلبانی داشتند اما از نظر ما خلبان رزمی نبودند. عده‌ای از آن‌ها را برای اف ۴ (فانتوم) و عده دیگر را برای اف ۵ می‌فرستادند. کسانی که برای فانتوم انتخاب می‌شدند ابتدا به کابین عقب می‌آمدند تا با دستگاه ناوبری و سیستم رادار آشنا بشوند بعد از اینکه مدتی پرواز کردند، به کابین جلو می‌آمدند تا آمادگی رزمی پیدا کنند.

وقتی دوره آن‌ها در اینجا تمام شد، شهید جدی به شیراز منتقل شد. من همچنان معلم مهرآباد بودم تا به عنوان افسر عملیات یک گردان پروازی به همدان رفتم. ضمن اینکه من بعنوان معلم، سوخت‌رسانی هوا به هوا را آموزش می‌دیدم تا به بقیه آموزش بدهم. من برای طی دوره فرماندهی به آمریکا رفتم. وقتی برگشتم من را به شیراز فرستادند. به عنوان افسر عملیات هوایی گردان ۷۱ شکاری. سرگرد فکوری فرمانده گردان بود. شهید غفور جدی در همین گردان بود و من حالا فرمانده اش شده بودم.

### ❖ بعنوان معلم و فرمانده‌اش، او را چگونه افسری ارزیابی می‌کنید؟

مانند نام خانوادگی‌اش، جدی بود. هم پروازش خوب بود و هم فعال بود. در کارهایش دقت و وسواس خاصی داشت. کاری را که به او محول می‌کردم، سعی می‌کرد به بهترین وجه آن را انجام دهد. وقتی معلمش بودم پرواز لیزر و سوخت‌رسانی با او انجام دادم. در بیشتر ماموریت‌ها که طراحی می‌شد، من نظارت می‌کردم. خلبان ورزیده و خوبی بود. جا دارد

یادی کنم از شهید فکوری که چون آذری بود و غفور هم همینطور، باهم آذری صحبت می‌کردند. فکوری به او می‌گفت: فارسی صحبت کن، صمدی متوجه بشود. غفور هم می‌گفت: صمدی متوجه می‌شود. واقعا هم آذری را می‌فهمیدم. به هر صورت آن زمان در شیراز ازدواج کرد.

### ❖ رفت‌وآمد خانوادگی داشتید؟

خیر. عرض کردم چون من فرمانده آن‌ها بودم و آن‌ها در درجه پایین‌تری بودند، سلام علیک و دوستی داشتیم اما نه در حدی که معاشرت کنیم و با هم آبگوشتی بخوریم {خنده}. این دو گردان را در شیراز یکی کردند و آن‌ها را به بوشهر فرستادند. من را بعنوان فرمانده گردان به پایگاه سوم شکاری همدان فرستادند.

### ❖ چه سالی؟

۱۳۵۶.

### ❖ آن‌ها هم همان سال به بوشهر رفتند؟

بله. زمانی که انقلاب شد، من معاون عملیات پایگاه در همدان شدم و بعد از طی دوره‌ای در تهران، جانشین فرمانده پایگاه بوشهر شدم. وقتی من آنجا رفتم، شهید غفور جدی را تعدیل کرده بودند. من لغت پاکسازی را روی این عمل نمی‌گذارم.

### ❖ چه سالی؟

یادم هست من رسیدم بوشهر جنگ شروع شده بود.

در زمان جنگ، وقتی موشک با هواپیمای برخورد می‌کند تمام معادلات را برهم می‌زند. هواپیمایی بود که ایراد داشت و به خلبانش گفتند که تو نمی‌توانی بپری، اما او رفته و توانسته هواپیمای را هم بنشانند

وسایلم را ببرم. کامیون باید بگیرم. به او گفتم: کامیون برای چه می‌خواهی بگیری؟! تو این‌همه به نیروی هوایی خدمت کردی...دیگر یک کامیون که می‌توانیم به تو بدهیم که وسایلت را ببری.

#### ❖ حالا کامیون دادند به او؟

بله. ببینید من حرفی می‌زنم که بعدا هم بتوانم پای آن بایستم. این که در بعضی سایت‌ها می‌نویسند همسر او آمریکایی بوده یا این‌که در ۱۷ روز مثلاً ۷۰ پرواز داشته و غیره، این‌ها اغراق آمیز است. این جملات نه تنها شهید را بزرگ نمی‌کند بلکه او را کوچک می‌کند.

فردای آن روز که وسایلت را در کامیونش گذاشت که برود، بمب خورد. من جانشین فرمانده بودم و درگیر کار شدم. رفتم که ببینم کجا بمب خورده است، خانواده‌ها را بفرستیم که بروند، تخلیه بکنیم، خلبان‌ها را برای مأموریت جنگی آماده بکنیم... یک‌دفعه دیدم غفور هم هست...گفتم: «عه...تو که می‌خواستی وسایلت را جمع بکنی و بروی. چه شد؟! گفت: «بله...اما همسرم را فرستادم. چمدانم را برداشتم و گفتم جنگ شده، من می‌مانم. می‌خواهم برای مملکت بجنگم». من به شهید فکوری که هم فرمانده بود و هم هم‌شهری غفور بود گفتم: غفور می‌خواهد بجنگد. گفت: «خب، لباس به او بدهید بجنگد». من روز سوم یا چهارم بود که غفور را دیدم (عرض کردم که خیلی سرم شلوغ بود) که ۲ عدد بطری شیشه‌ای در دستش است. گفتم: «غفور اینا چیه؟! با همان لهجه آذری گفت: «دیژل و ماژل دیگه! گفتم: «دیژل و ماژل چیه؟! گفت: من زخم معده دارم. دستگاه گوارشم مشکل داره باید این‌ها را بخورم. این‌ها دارویی هست که مثل شیر می‌ماند. یعنی می‌خواهم بگویم بیماری داشت، ولی یک سرباز واقعی بود، می‌توانست برود، تسویه حساب هم کرده بود...کسی به او نمی‌گفت چرا...من اتفاقاً سوال کردم گفتند نصف تسویه حسابش هم مانده، و گفته است که من می‌روم و دوباره برمی‌گردم. به او می‌گویند سرباز واقعی. در رزم، از سرباز تا ارتشبد، سرباز است. همه ما سربازیم.

آنقدر خوشم آمد از او وقتی گفت مملکت به من نیاز دارد و آمده‌ام تا بجنگم. و ماند و جنگید و

بوده است. به مسئول تمیزکردن آن می‌گویید بازبانمان هم که شده باید این هواپیماها را نگه داریم. این‌ها ثروت ما و برای مملکت ماست. اینقدر در کارهایش جدی و دقیق بود. چون بازرسی و ایمنی در همه کارها و بخش‌های پایگاه دخالت می‌کند. من دلیل پاکسازی بعضی از نیروهای همدان را می‌دانم اما درمورد غفور چون آنجا نبودم نمی‌توانم بگویم دقیق چه بود. غفور یک روز آمده بود تا وسایلت را ببرد.

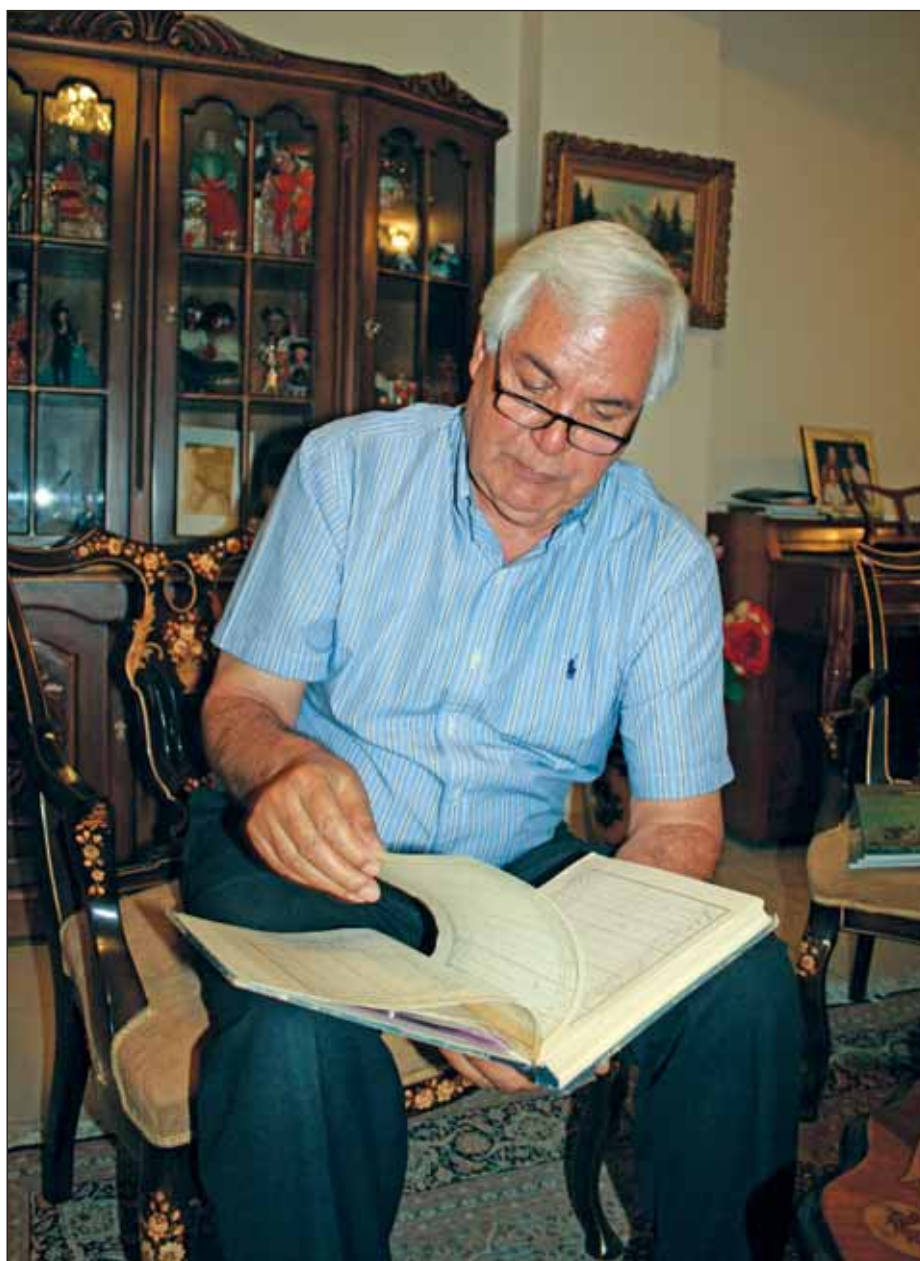
#### ❖ چه زمانی بود؟ صبح روز ۳۱ شهریور ۵۹؟

روز قبل از ۳۱ شهریور آمد گفتم می‌خواهم

لذا قبل از حضور من غفور را تعدیل کرده بودند.

#### ❖ تعبیر شما از این پاکسازی‌ها چیست؟ چه کسانی در این پاکسازی‌ها قرار می‌گرفتند و چه کسانی دستور آن را می‌دادند؟

من درباره اینکه چگونه و چه کسانی را پاکسازی کردند، صحبت نمی‌کنم برای اینکه در حد من نیست. دست کسانی بود که آن‌ها تشخیص می‌دادند چه کسی مناسب هست و چه کسی مناسب نیست. ولی جدی را تاجایی که من می‌دانم به دلیل اینکه در کارهایش جدی بود تعدیل کردند. حتی در آنجا شنیدم یک بار می‌رود بالای سرباز هواپیما. شیشه آن کثیف



... نمی‌دانم ماموریت چندم‌ش بود که او را زدند. وقتی هم که زدند هواپیمایش را، تا خاک ایران آورد. مختصر و مفید بگویم: آقای شهید غفور جدی یکی از بچه‌های آذری باغیرت و وطن‌پرست بود. جا دارد بگویم که کمتر دیده‌ام خانواده شهیدی مثل خانواده غفور برایش فداکاری کنند.

#### ❖ چطور؟

یعنی همه جوره برایش سنگ تمام گذاشتند. تلاش کردند تا یک بلوار به نام شهید غفور جدی افتتاح کنند که من رفتم و حضور پیدا کردم. هر سال در مسجد اردبیلی‌ها مراسم برگزار می‌کنند. در اردبیل هم همین‌طور. من جمله آقا عادل. البته بقیه خلبان‌های ما که شهید شدند همه مظلوم واقع شدند.

❖ به نظر شما بعنوان یک خلبان کارکنسته که فرمانده و معلمش بودید، علت سقوط و جدانشدن صندلی از او چه بود؟ می‌شد که اتفاقی می‌افتاد و غفور زنده بود؟ آیا بعداً روایت خاصی از علت فنی این هواپیما شنیدید؟

این موضوع را باید از کسی که به بررسی سانحه پرداخت پرسید. بررسی سانحه توسط عده‌ای صورت می‌گیرد که یک رئیس تیم دارد، مجموعه‌ای از خلبان‌های با تجربه و مسئولین متتس (نگهداری). اما در جنگ به ندرت می‌شد رفت و هواپیما را بررسی کرد چون ممکن بود هواپیما را که زدند، یک‌جا سقوط می‌کرد و دیگر چیزی از آن باقی نمی‌ماند. هواپیمای غفور را هم زده بودند، هرچند که از غیرتش سعی کرده بود هواپیما را بیاورد و بنشانند. اینکه دقیقاً چه شده با تمام تجربیاتی که دارم نمی‌توانم بگویم.

#### ❖ حدس تان چیست؟

جنگ باعث شد تا قضاوت ما درباره خلبان‌ها تغییر کند. مثلاً خلبانی بود که کسی روی او حساب نمی‌کرد، اما قهرمان جنگ شد.

حدسم این است که مورد اصابت بمب قرار گرفته است. موشک وقتی به هواپیما می‌خورد همه چیز از کنترل خارج می‌شود. هواپیما ممکن است در پیچ بیفتد، یا به محض برخورد موشک، اتفاق صندلی عمل کرده است، بدون این‌که خلبان خواسته باشد که ایجکت کند. ولی متأسفانه برای شهید جدی جدا نمی‌شود. آقای تیمسار ضرابی بیشتر اطلاع دارد چون من مسئولیت پایگاه را داشتم، ایشان مسئولیت گردان را.

❖ آنچه که باعث ایجاد تشکیک می‌شود این است که کسی مثل غفور جدی در کارش خیلی جدی بوده است و رئیس امنیت پرواز است. یا امنیت هواپیمایش چک شده، تأیید شده و سهل انگاری دیگری شده باشد. یا اینکه بقول شما وقتی مورد اصابت بمب قرار می‌گیرد دیگر هر اتفاقی ممکن است. نمی‌توان براحتی قضاوت کرد. در زمان جنگ، وقتی موشک برخورد می‌کند با هواپیما تمام معادلات را برهم می‌زند. هواپیمایی بوده که ایراد داشته و به او گفتند که تو نمی‌توانی بپری، اما خلبان رفته و بعد توانسته هواپیما را هم نشانده است. فقط آن کسانی که سانحه را بررسی کردند می‌توانند علت را دقیق بگویند.

❖ چقدر خلبان‌ها برای دشمن شناخته شده بودند؟

عراق از طریق ستون پنجم، لیست تعدادی از خلبان‌ها را که ماموریت بسیاری انجام داده بودند را داشتند. مانند شهید دوران. کابین عقب او می‌پرد بیرون. اگر او هم می‌پرید به محض این‌که به زمین می‌رسید او را می‌کشتند... من هم فرمانده و معلمش بودم و هم با او بزرگ شدم. یادم نمی‌رود یک بار که رفته بود ماموریتی را انجام بدهد، من در پست فرماندهی بودم. تماس گرفت گفت: بگویند یک هواپیمای دیگر آماده کنند. اصلاً ما در دنیا یک چنین چیزی نداریم. پرسیدم: برای چه؟ گفت: من تازه محل تجمع دشمن را پیدا کردم. از این هواپیما آمد، سوار آن هواپیما شد و رفت... در تمام دنیا رسم است خلبانان شکاری روزی یک ماموریت انجام

می‌دهند نه دو تا.

❖ چرا کسی که مسئول امنیت پرواز است باید پرواز هم بکند؟

فرقی نمی‌کند... خلبان، خلبان است. خلبان شکاری هر شغل یا مسئولیت دومی هم که داشته باشد، در هر صورت خلبان است. پرواز می‌کند. تازه کسی که مسئولیت دارد باید پرواز بهتری انجام دهد و به دیگران هم بگوید که دقت بیشتری بکنند. آن کسی که فرمانده پایگاه است بدلیل اینکه اطلاعات بیشتری دارد، سعی می‌شود که به ماموریت‌های خطرناک فرستاده نشود. او اگر اسیر بشود خطرناک است. دشمن شروع به تبلیغات می‌کند که «آی... رئیسشان را گرفتیم»!! یکی از دلایلی که عباس دوران خودش را هم به آتش می‌زند همین بود که نگویند فلان خلبان یا فلان فرمانده‌شان را گرفتیم... همچنین آن کسی که فرمانده است باید ۳ یا ۴ هزار نفر را اداره بکند. وظیفه سنگینی دارد لذا به ماموریت خطرناک نمی‌رود.

خلبان‌ها خیلی فداکاری کردند. بدون هیچ چشمداشتی. مردم ما باید این موضوع را بدانند. روزهای اول جنگ، خلبان‌های ما با تانک‌ها می‌جنگیدند.

❖ روایت شما از روز ۱۷ آبان ۵۷ چیست؟ چقدر این روایت درست است که شهید جدی به دلیل اینکه کسی تمایل نداشته تا این عملیات را انجام بدهد، قصد داشته تا به تنهایی برود؟ آیا عملیات از قبل طراحی شده بود؟

ماموریت را فرمانده یا معاون عملیات ابلاغ می‌کند. معاون عملیات آن زمان، مرحوم کاکاوند بود. اصلاً در آن زمان ما خلبانی نداشتیم که بگوید من نمی‌روم یا نمی‌خواهم بروم. ما خلبانانی داشتیم که منتظر بودند یکی نتواند برود تا آن‌ها به جای او بروند. خلبانی داشتیم به نام حسن مفتخری -خدا رحمتش کند- آمد به من گفت من چند روز می‌خواهم بروم تهران به خانواده‌ام سر بزنم. گفتم: برو. گفت: یک ماموریت دیگر انجام بدهم و بروم که به جای ۳ روز، ۴ روز بمانم. که در همان عملیات

که شهید نشده، خواست و اراده خداوند متعال بوده است و گر نه همه قهرمانند. علت شاخصی شهید جدی هم عرض کردم؛ کسی است که به او گفته‌اند برو بیرون. به درد ما نمی‌خوری... اما او برگشته است. همه کسانی که آمدند فداکاری کرده‌اند.

❖ از نوع رفتار غفور با خودتان زمانی که فرمانده یا معلمش بودید، بگویید.

غفور، بخاطر همان ویژگی آذری بودنش، جدی بود. خیلی آدم ملایمی نبود. رگ‌های غیرتش گاهی بیرون می‌زد {خنده} اما هیچوقت با من مشکلی نداشت. در شیراز هم که برای ماموریت رفته بودیم، با این که من یک پله از فرمانده گردان پایین‌تر بودم اما رفتار بسیار محترمانه‌ای داشت. علاقه خاصی به من داشت.

❖ می‌توانیم بگوییم که پرواز یک هنر است؟ چرا؟

حتما. اگر این تعریف را از هنر بپذیریم که انجام ظریف و حرفه‌ای یک کار که همه آدم‌ها قابلیت انجام آن را نداشته باشند، بله. هر کسی با تمرین و ممارست می‌تواند خلبان شود، اما خلبان خوب، خیر. خلبان زیاد داریم اما خلبان شجاع و باسواد و همه چیز تمام، خیلی کم داریم. به نظر من کسانی که می‌خواهند خلبان شوند، دو حالت بیشتر ندارد؛ یا عاشقند یا دیوانه {خنده}. خلبان شکاری که دیگر هیچ. با موشک و بمب سروکار داری و باید بر روی صندلی آتش بنشینی. همسران خلبان‌ها، بسیار هنرمندتر از خلبان‌ها هستند. جنگ باعث شد تا قضاوت ما درباره خلبان‌ها تغییر کند. مثلا خلبانی بود که کسی روی او حساب نمی‌کرد، اما قهرمان جنگ شد.

❖ حالا وقت این رسید که بپرسم چه تفاوتی بین پرواز آموزشی و پرواز واقعی در میدان جنگ وجود دارد؟ آیا همان آموزش‌هایی که قبلا دیده بودید، همان‌ها را در جنگ عمل کردید؟ همان تئوری‌ها را؟ آیا جنگ واقعی، چیزی را این میان تغییر می‌دهد؟

ببینید آموزش یعنی یادگیری. وقتی بچه‌ها



خلبان فریدون صمدی: ایستاده ردیف بالا از راست نفر چهارم - شهید غفور جدی: ایستاده ردیف وسط از چپ نفر دوم

«یکی» از خلبانان شجاع و غیور غفور جدی بود. ما امثال او را بسیار داشتیم که از دست دادیم. آدم داریم که اصلا اسمش نیست. به همین علت است که می‌گویم خانواده شهید غفور جدی برایش سنگ تمام گذاشتند. شهید داریم کسی او را نمی‌شناسد و اتفاقا شجاع‌تر از بقیه بود.

❖ پیشنهاد بدهید تا یک شماره شاهد یاران، ویژه‌نامه این شهید را کار کنیم.

مثلا داود اکرادی. اولین کسی بود که در بوشهر او را زدند. یا منوچهر محقق که تاپ ماموریت‌های نیروی هوایی را او انجام می‌داد.

❖ فکر می‌کنم صحبت‌هایی که می‌خواهید مطرح کنید در قالب پاسخ به این سوال هم باشد که تصور می‌کنید کدام ویژگی شهید غفور جدی باعث شده تا جزو شهدای شاخص خلبان شناخته بشود؟

من می‌گویم خلبانی که جانش را می‌گذارد کف دستش و می‌رود برای جنگ، شاخص است. هر خلبانی. ما خلبان هلیکوپتر و ترابری هم شهید داده‌ایم نه فقط شکاری. حالا یک نفر اسیر شده، یک نفر دیگر جانباز و دیگری شهید. آن کسی

هوایمایش را زدند. من ندیدم کسی بگوید انجام نمی‌دهم. خود من، در ماه فقط ۱ شب به منزل می‌آمدم.

❖ جمله بنده بار منفی نداشت. منظور این بود که عملیات برای غفور طراحی نشده بود. یعنی برای ۴ نفر دیگر بود. حتما با آقای ضرابی چک کنید.

❖ اسم، یاد و کارنامه شهید غفور جدی شما را یاد چه می‌اندازد؟

به یک خلبان پاک نیت، باغیرت و شجاعی که می‌توانسته برود اما برمی‌گردد تا برای مملکتش بجنگد و بعد بگوید دوست دارم کفنم پرچم ایران باشد، چه می‌توان گفت؟ چه اسمی می‌توان برایش گذاشت؟

❖ به نظر شما می‌توانیم بگوییم که شهید غفور جدی یک قهرمان است؟ به معنای دقیق آن.

اگر بخواهیم بگوییم «قهرمان» باید همه را بگوییم. یعنی همه قهرمان بودند. او به تنهایی که قهرمان نبود. من به خانواده‌اش هم گفتم که

از آمریکا برمی‌گشتند باید اینجا دوره‌هایی را می‌گذراندند تا آماده به رزم شوند. آماده به رزم یعنی شما توانایی انجام ماموریت‌هایی را داری مانند بمباران، تیراندازی، درگیری هوایی، سوخت‌رسانی و لیزر... پرواز چه در آموزشی و حالت عادی و چه در جنگ خطر دارد. ما قبل از جنگ هم خیلی سانحه دادیم. در جنگ شجاعت و دلاوری خیلی مهم است که در دوره آموزشی کمتر دیده می‌شود. انجام آن آموزش‌ها نیاز به شجاعت و جسارت دارد.

❖ برای این چنین سوالی مطرح می‌شود چون آموزش‌های شما فقط تئوری نیست. آموزش عملی هم دارید.

بله. در آموزش‌های عملی، شبیه سازی شده بود. مثلاً در ایجتک‌ها تمامی فشارها هم وارد می‌شد. یا با یک ماشین ما را می‌بردند و ما را رها می‌کردند تا با چتر بیاییم پایین. با چتر پایین آمدن و نشستن هم آموزش مخصوص داشت.

❖ شیرین‌ترین خاطره شما از شهید غفور جدی کدام است؟

{خنده} این خاطره را برای برادرانش هم تعریف کرده‌ام. غفور جدی خیلی زود در اصطلاح، جوش می‌آورد. یک روز من آمدم دیدم دارند با شهید فکوری جروبحث می‌کنند. در پایگاه شیراز. با زبان آذری. همیشه هم با هیجان و حرکات دست و صورت صحبت می‌کرد. من که آمدم، چون نسبت به من یک حجب و حیایی داشت. من هم آذری را متوجه می‌شدم. فکوری به او گفت: غفور، فارسی دانش (به زبان آذری)! غفور هم به او گفت: صمدی می‌فهمد. با فکوری همیشه کل‌کل داشت. شاید بخاطر همین شناخت و نزدیکی بود که وقتی غفور را بیرون کردند، فکوری خواست که برگردد. غفور آدم شجاعی بود.

❖ تلخ‌ترین خاطره تان؟

تلخ‌ترین خاطره‌ام همان روزی است که غفور دچار سانحه شد. سخت‌ترین کار در زندگی‌ام این است که به خانواده یک خلبان خبر بدهم که او شهید شده است. من حتی قبل از انقلاب شاهد سانحه بودم. که هواپیما به زمین خورده،

رفتم بالای سرش، به من گفتند به خانواده خلبان خبر بدهم که فوت شده، ولی این کار را نتوانستم انجام بدهم. هر دفعه که شهادت یک نفر را به من گفتند، من گریه کردم.

❖ شما مسئول گفتن شهادت غفور جدی به خانواده‌اش بودید؟

بالاخره فرمانده‌اش بودم. معمولاً خبرها را باید واحد اداری به خانواده‌ها بدهد اما می‌گفتند بگوئید فلان شخص بگوئید تا خانواده آن شهید، باور کنند.

❖ آن روز را تعریف کنید

یادم نیست...

- اگر تلخ‌ترین خاطره‌تان باشد، حتماً به یاد دارید.

شهادت غفور به این دلیل ناراحت کننده بود که آن صندلی باعث جدا شدن پاهایش شده بود.

❖ روز شهادت را تعریف کنید. پیکر او را تعریف کنید. مراسم تشییع در بوشهر برگزار شد؟

چیزی نمی‌دانم {بغض}... اصرار نکنید.

❖ بعدها با خانواده ایشان رفت‌وآمد داشتید؟ نه. هیچ وقت. برادران غفور را زیاد دیدم. خیلی خوشم آمد از برخوردایشان. صمیمیت و مهمان‌نوازی‌شان. واقعاً برای غفور برادری و مادری کردند. بسیار خانواده غفور را تکریم می‌کنم.

❖ هیچ وقت به مزار غفور رفتید؟

خیر. دعوت‌م کرده‌اند اما نرفته‌ام. اما خود غفور

به نظر من کسانی که می‌خواهند خلبان شوند، دو حالت بیشتر ندارد؛ یا عاشقند یا دیوانه {خنده}. خلبان شکاری که دیگر هیچ. با موشک و بمب سروکار داری و باید بر روی صندلی آتش بنشینی

حتی بیمار هم می‌شد به اردبیل می‌رفت. دهه اول محرم هم همین‌طور.

❖ اتفاق افتاده بود که برای گرفتن مرخصی آن ۱۰ روز بیاید پیش شما؟

حتماً شده. مثلاً آن موقعی که شیراز بودیم، حتماً آمده و مرخصی گرفته اما خاطرم نیست. اتفاقاً یکی از هم‌دوره‌ای‌های غفور هم همان موقع می‌رفت تعزیه خوانی. این اعتقادات بین بچه‌های خلبان زیاد بود. روحیات مذهبی‌شان قوی بود. خدا رحمت کند سرلشکر بیژن حاجی را. همه واجباتش سر جایش بود. چون خلبان‌ها اگر ماموریت داشته باشند، نمی‌توانند روزه بگیرند.

❖ ما چطور می‌توانیم از خلبان‌های شهید الگوسازی کنیم؟ فکر می‌کنید چه باید می‌کردیم که نکردیم؟ چه پیشنهادی دارید؟ تمام این حرف‌ها گفته شده، پیشنهادات داده شده اما کاری نشده و نخواهد شد. باید دید برداشت آدم‌ها از اقدامات خلبان‌های شکاری چیست؟ هدف از معرفی آن‌ها چیست؟

من خلبانی شکاری را انتخاب کردم تا بروم و خدمت بهتری به مملکت بکنم. با میل خودم اما قدرشناسی هم لازم است. خیلی‌ها با یک اقدام کوچک، مشمول قدرشناسی‌های بزرگی شدند. اما شما نمی‌توانی کاری انجام بدهی. بارها این مسائل گفته و نوشته شده است. شما تصور می‌کنید مسئولین این مسائل را نمی‌دانند؟ نخواستند. ما هم نیاز داریم. ما برای دریافت چیزی نرفتیم بجنگیم.

❖ یعنی برای شناساندن خلبان‌ها هم کاری نمی‌توانیم انجام بدهیم؟

کسی خوشش نمی‌آید. آن‌هایی که می‌شناسند ما را احترام می‌کنند. شما می‌خواهید به یک جوان بگویید، ببین، آینده تو این می‌شود... خب، هیچکس وارد این راه نمی‌شود {لبخند}.

❖ منظور این نیست... منظور این است که آنقدر که ما شهید همت‌ها و چمران‌ها را می‌شناسیم، شناخت کمتری نسبت به دوران‌ها و جدی‌ها داریم.

اجازه بدهید وارد این موضوعات نشوم. ■



گفتگو با تیمسار علیرضا نمکی

## از نظر شجاعت و میهن پرستی او را مانند ستار خان و باقر خان می دانم

درآمد

«هیچ فرماندهی را ندیدم که از دست غفور جدی ناراحت و ناراضی باشد. به نظرم یک روحیه نظامی گری فوق العاده خوبی در وجودش بود. بازیردستان اما شوخی نداشت. اینطور نبود که اگر کسی کارش را انجام ندهد، گذشت کند یا فرصت بدهد، طرف فردا آن کار را انجام دهد. همان لحظه باید دستورش انجام می شد. خلبان بسیار منضبط و باتجربه ای بود...» علیرضا نمکی از خلبانان بنام نیروی هوایی در زمان جنگ و از نزدیکترین دوستان و همزمان و هم دوره ای های شهید غفور جدی است. در ادامه گفتگوی تفصیلی شاهد یاران با او پیرامون عملکرد نیروی هوایی، هم چنین عملیات هایی که غفور جدی در آنها حضور داشت را می خوانید؛

❖ **خودتان را برای خوانندگان ما معرفی بفرمایید.**  
علیرضا نمکی متولد ۱۳۲۴ هستم. در سال ۱۳۴۰ وارد دانشکده ادبیات دانشگاه تهران شدم. در سال ۱۳۴۴ وارد نیروی هوایی شده و در سال ۱۳۴۶ بعنوان کمک خلبان برای هواپیمای فانتوم، فارغ التحصیل شدم. فانتوم برجسته ترین هواپیمای روز آن دوران بود. سال ۱۳۴۹ به کابین جلو آمدم. تمام مراحل را طی کردم و معلم فانتوم شده بودم تا سال ۱۳۵۹ که جنگ آغاز شد. در پایان سال ۱۳۶۰ به تهران آمدم و حدود سال ۶۲ بعنوان جانشین فرمانده پایگاه بوشهر، دوباره به آنجا برگشتم. با پایان جنگ دوباره به تهران آمدم و در سال ۱۳۷۹ با ۳۵ سال خدمت، بازنشسته شدم.

❖ **در تمام ۸ سال جنگ حضور داشتید؟**  
بله. در واقع از ۵۸/۱/۱ بود که ارتش عراق شروع به دست اندازی به مرزها کرد. دهکده ها را بمباران می کردند یا گوسفندها را می بردند و در حدود ساعت ۲ بعد از ظهر ۳۱ شهریور ۵۹ بود که جنگ آغاز شد.

❖ **شما در آن لحظه کجا بودید؟**  
در پایگاه بوشهر، فرمانده گردان بودم.

❖ **چرا دوستانتان می گویند تیمسار نمکی تاریخ نیروی هوایی است؟**  
من کوچکتر از آنم که تاریخ نیروی هوایی باشم. نیروی هوایی آنقدر بزرگ است و آنقدر در جنگ خدمت کرده است که نمی توان شمرد و از بر کرد. شاید طراحی عملیات های هوایی در این صحبتی که آقایان می کنند، موثر بوده باشد ولی من واقعا اینگونه نیستم. در این طراحی ها ما با نیروی زمینی و سپاه پاسداران برخورد روبرو داشتیم و خواسته های آن ها را برآورده می کردیم، لذا در زمینه این نیروها هم طبیعتا آگاهی داشتم. مثلا فلان روزی که موشک خریدیم، یا هواپیما خریدیم.

بعد از بازنشستگی هم به من پیشنهاد شد تا کتاب تاریخ نیروی هوایی دفاع مقدس را بنویسم. چون تمام فرماندهان من و کسانی که از من بزرگتر بودند، همه شهید شده، بازنشسته شده و از کشور رفته بودند یا به رحمت خدا رفته بودند. من به اتفاق سرهنگ هوشیار که معلم و فرمانده من بود و در حقیقت او از سال دوم تا عملیات خیبر، جنگ را اداره کرد، شروع به نوشتن کردیم. هم چنین به دلیل این که من رئیس گروه طرح های استراتژیک

و تاکتیکی نهاجا بودم، طرح های عملیات هوایی ثامن الائمه، بیت المقدس، رمضان، محرم، مسلم بن عقیل، بدر، والفجرها و خیبر را طراحی کرده بودم.

من با پیشنهاد فرمانده نیروی هوایی و به همراه دوستان پیش بینی کردیم که چند جلد و چند صفحه خواهد شد؟ ۳ هزار روز جنگ بود، اگر برای هر روز ۳ صفحه می نوشتیم، ۹ هزار صفحه می شد که البته با عکس و تفسیرات بیشتر هم می شد. نهایتا برآورد کردیم که ۱۲ جلد خواهد شد و همینطور هم شد.

❖ **این کتاب منتشر شد؟**  
متأسفانه خیر. ۱۳ سال نوشتن آن طول کشید هر جلد هم بین ۱۱۵۰ تا ۱۱۰۰ صفحه. آقایان گفتند چاپ آن مغایر با مصلحت نظام است.

❖ **از نحوه آشنایی تان با غفور جدی بگویید.**  
من خلبان نبودم. کابین عقب بودم. سیستم آفیسر بودم و با رادار و سیستم های جنگ افزار هواپیما کار می کردم. خیلی از دوستانمان با همین سمت بازنشسته شدند. غفور در آمریکا خلبان شد و به گردان ما آمد. آن زمان، بعضی از خلبان هایی که از آمریکا می آمدند به اف ۵ می رفتند. عده ای دیگر که به اف ۴ می آمدند، حدود دوسال باید کابین عقب پرواز می کردند تا سپس بتوانند دوره کابین جلو را بگذرانند. من، کابین عقب ثابت بودم و حق نداشتم به کابین جلو بیایم. تا اینکه رفتم به آمریکا و دوره خلبانی کابین جلو را دیدم و برگشتم. در این زمان بود که غفور برای کابین جلو به مهرآباد آمده بود. اینگونه بود که ما با هم در کابین جلو، هم دوره شدیم. از دیگر هم دوره ای های ما، تیمسار ضرابی، تیمسار حیدرزاده، شهید ستوان طرزنکار، داود طحانی (نمی دانم با چه درجه ای بازنشسته شدند)، تیمسار ناصر کاظمی (که از بزرگان جنگ است)، امیراصلانی (نمی دانم با چه درجه ای بازنشسته شدند، سرهنگی یا سرگردی؟!)، محمد عزیزخانی (که خیلی زود از نیروی هوایی بیرون رفت) و علی فروغی (که او را داود صدا می زدیم) بودند.

دوره بسیار شیرین و زیبایی را برای آموزش کابین جلو گذراندیم. معلمان بسیار برجسته ای داشتیم. دوره تیراندازی با هواپیما را در شیراز گذراندیم. همگی با هم به شیراز رفتیم. دوره ACT را در تهران گذراندیم. غفور در همین دوران بود که ازدواج کرد.

❖ **یعنی دوره آموزش کابین جلویی مهرآباد؟**  
بله.

❖ **چه سالی می شود؟**  
فکر می کنم حدود سال ۱۳۴۹-۵۰ خانواده همسر او بسیار اصیل و از نظر وضعیت مالی خیلی خوب بودند. گذشت تا اینکه خداوند به من یک فرزند داد و غفور هم صاحب فرزند شد. به استثنای یکی دو نفر، همه ما به شیراز منتقل شدیم و آنجا پرواز می کردیم.

یک روز صبح از خانه بیرون آمدم، دیدم ماشین غفور روشن است و من دیگر ماشینم را روشن نکردم. غفور صدایم کرد و سوار شدیم و به اداره آمدم. در مسیر به من گفت، علی همسر من شرایط خاصی پیدا کرده است (همسرشان باردار بود). پرسیدم: شرایط خاصش چیست؟ گفت: کیسه آب بچه پاره شده است... تجربه نداشتم. بچه اولش بود اما بچه من حدود ۱۰ سالش بود. به او گفتم: بدو برو همسرت را ببر به بیمارستان، خدای نکرده می میرد... داشت می آمد که برود پرواز کند، درکی از اتفاق افتاده نداشتم. من را به گردان رساند و اجازه گرفت و خودش به خانه آمد و همسرش را به بیمارستان رساند. همیشه به خاطر این جریان از من تشکر می کرد. خداوند پسر زیبایی را به آن ها داد که اسمش را پوریا گذاشتند. غفور سفید و بور بود، فرزندش هم همینطور بور بود. خیلی خوشحال بودیم و به دیدن فرزندشان رفتیم. آن زمان، خلبان ها همه مثل برادر، مثل یک خانواده با هم زندگی می کردند.

خداوند یک پسر زیبای دیگر هم به او داده بود به نام پرهام. بسیار شیرین و دوست داشتنی بود. به

خانواده بسیار خوشبختی بودند. خانواده ای که مورد احترام فرمانده، رئیس عملیات و افسران ارشد پایگاه بودند. غفور به واقع وقف کار، زن و بچه هایش بود. مرد خانواده بود. مثل شیر از زن و بچه هایش دفاع می کرد. دشمن زیاد داشت

### ❖ با هم به بوشهر اعزام شدید؟

بله. ما با هواپیماهای اف ۴ دی می‌پریدیم. ایران ۳۲ هواپیمای اف ۴ دی خرید. ۲ اسکادران ۱۶ فروندی. این ۲ اسکادران به بوشهر منتقل شد. آن زمان تنها نیروی هوایی ایران بود که توانسته بود از آمریکا این هواپیماها را بخرد. هواپیماهای بسیار پیشرفته‌ای بودند.

### ❖ از خاطراتان در شیراز بگویید.

در شیراز هم خیلی زندگی خوبی داشتیم. کسانی مانند فکوری و دانشمندی (فرمانده گردان ۷۲) با ما بودند که معلم و فرمانده ما بودند. همینطور ریاحی، فرمانده گردان ۷۱. سرتیپ آیت محقق که بعداً برای کودتا اعدام شد، معاون عملیات پایگاهمان بود. نیروی هوایی بوشهر شروع به آموزش‌های تاکتیکی به این دو گردان کرد. دلایل این بود که خلبان‌های بسیار برجسته‌ای در آنجا بودند. همه سروان و سرگرد.

سال ۱۳۵۴ بود. روزی فرا رسید که به ما گفتند به بوشهر بروید. یک دسته از خلبان‌ها به تهران و دسته دیگر به بوشهر آمدیم. از ۳۲ هواپیمای اف ۴ دی، حدود ۲۹ فروند باقیمانده بود. این‌ها هم به بوشهر منتقل شدند. من قرار شد بعنوان لیدر دسته، ۴ فروند هواپیما را به بوشهر ببرم و برگردم و به تهران بروم. که فرمانده آن زمان پایگاه هوایی بوشهر به نام سرتیپ مصطفوی، اجازه نداد من برگردم. گفت: من تو را با "نام" خواسته‌ام تا به بوشهر بیایی. غفور را هم با نام خواسته بود.

### ❖ چرا؟

چون در بوشهر، رئیس امنیت پرواز قَدَر مربوط به اف ۴ نبود. غفور هم آموزش دیده بود. دو اسکادران اف ۵ هم در بوشهر وجود داشت. تا آن موقع (که ما به بوشهر رفتیم) گردان‌های ما ۱۶ فروندی بود. اما چون به شاه ایراد می‌گرفتند که شما چرا این همه گردان شکاری و بمب افکن دارید؟ (مثلاً آن زمان حدود ۳۰ گردان وجود داشت). شاه با آدم‌های بزرگ نیروی هوایی جلسه گذاشتند و به این نتیجه رسیدند که گردان‌ها را ۲۵ فروندی کنند. در نتیجه آن ۳۰ گردان، به ۱۸ گردان تبدیل شد. در حقیقت هر گردانی، دو گردان بود. یعنی هر پایگاهی که ۵۰ هواپیمای اف ۴ داشت، در حقیقت ۴ اسکادران یا گردان داشت. پایگاه‌های هوایی به این صورت بود؛ به آن می‌گفتند یک گردان اما درحقیقت یک تیپ بود. مثلاً گردان نگهداری متمرکز؛ تعداد نفراتی که

سروان علیها بودم، غفور شماره ۴ دسته بود، شماره ۳ سروان یاری سعید. من و علیها تیک آف کردیم. پروازمان هم ACT بود. با فاصله ۱۰ ثانیه، غفور و یاری سعید هم رول کردند و بلند شدند. یک دفعه من در رادیو شنیدم که: «یاری سعید گفت: غفور...! چیکار می‌کنی غفور...؟ چرا اینجوری می‌کنی؟» یکدفعه متوجه شدیم شماره ۴، ایجکت کرده است (به بیرون پریده است). در حقیقت کابین عقب غفور، سرتیپ شیرچی ایجکت کرده بود.

ما ۳ فروندی ماموریتمان را ادامه دادیم. غفور، هواپیمایش را به روی زمین نشانند و سروصداها از آسمان به زمین منتقل شد. وقتی برگشتیم، متوجه شدیم که شیرچی، با چتر، سالم به پایین آمده و غفور هم هواپیما را سالم به زمین نشانده است. برای همین کار برجسته‌ای که غفور انجام داده بود، فرمانده گردان، سرلشگر سید جواد، مهمانی بزرگی در سطح همین ۲ گردانی که بودیم (گردان ۷۱ و ۷۲) ترتیب داد. جانشین او هم سرتیپ مینوسپهر بود. مینوسپهر معلم همه ما بود.

### ❖ سرتیپ مینوسپهر در قید حیات هستند؟

تاجایی که می‌دانم بله. سرلشگر شدند و به آمریکا رفتند. در آنجا هم فرمانده پایگاه اف ۱۴ شدند. از اولین خلبانان اف ۴ و اف ۱۴ بود.

### ❖ مهمانی را توضیح می‌دادید.

بله. یک مهمانی بزرگی بود. بره‌های بریانی گذاشته بودند. بسیار از غفور تجلیل کردند. یاد می‌آید که یک تخته فرش خوب هم به او دادند. این کار او پایه‌ای شد تا غفور را برای آموزش دوره امنیت پرواز به آمریکا بفرستند.

### ❖ چه سالی بود؟

حدود همان ۵۱ و ۵۲ بود. بعد او به آمریکا رفت. ایندفعه با خانواده‌اش. همسر و پسرش. دوره‌اش که تمام شد به ایران برگشت. مدتی تحت نظر افسران قبلی گذران کرد تا اینکه خودش بعنوان رئیس امنیت پرواز به بوشهر اعزام شد. رئیس امنیت پرواز شیراز قبل از او، سروان صبوری بود. رییس امنیت پرواز از نظر درجه و امتیازات مانند فرمانده گردان بود.

### ❖ دوره‌ای که او برای آموزش امنیت پرواز در

آمریکا گذراند چقدر بود؟

۶ ماه.



خلبان علیرضا نمکی در جوانی با هواپیمای شکاری اف ۴

منزل ما می‌آمدند. با بچه‌های من هم سن و سال بودند. خانواده بسیار خوشبختی بودند. خانواده‌ای که مورد احترام فرمانده، رئیس عملیات و افسران ارشد پایگاه بودند. غفور به واقع وقف کار، زن و بچه‌هایش بود. مرد خانواده بود. مثل شیر از زن و بچه‌هایش دفاع می‌کرد. دشمن زیاد داشت.

### ❖ دشمن؟ به چه معنی؟

دشمن نه به معنای رایج. لات‌هایی بودند که کارشان را به خوبی انجام نمی‌دادند و غفور با آن‌ها برخورد می‌کرد (چون بخش امنیت پرواز زمینی بود به همه جای پایگاه مربوط می‌شد). همه این‌ها از غفور دلخور بودند. وقتی انقلاب شد و اوضاع پایگاه به هم ریخت، غفور هم جزو افسران ارشد بود و دسترسی هم داشت، یک یوزی را به خانه‌اش آورده بود که وقتی اوضاع آرام شد، آن را تحویل اسلحه خانه داد.

وقتی من بازنشسته شدم، ۷۰۰ روز از مرخصی‌هایم مانده بود که نرفته بودم. آن زمان به ما مرخصی نمی‌دادند بدلیل اینکه آموزش‌هایمان بسیار فشرده بود. ایران در راستای دروازه‌های تمدنی که شاه می‌گفت قرار داشت، از طرفی نیروی هوایی هم بشدت در حال گسترش بود. ما با دو تهدید مواجه بودیم؛ اولی اتحاد جماهیر شوروی بود که به مسائل هسته‌ای برمی‌گشت و دیگری عراق بود. یادم هست که ما بصورت ۴ فروندی دسته بندی شده بودیم تا برای تهدیدات عراق تمرین کنیم.

یک روز همان داستان غفور پیش آمد؛ من شماره ۲

آنجا هواپیماها را تعمیر و مراقبت می کردند، ۳۰۰۰ نفر بودند. به اندازه یک تیپ نیروی زمینی بودند. با این تفاوت که جنگ افزار بیشتری داشتند. یک تیپ پشتیبانی دیگه هم داشتیم که به آن گردان می گفتند. زیر مجموعه آن یک گردان موتوری، یک گردان تاسیسات و مهندسی و یک گردان دیگه هم بود. یک گردان مستقل ارتباط الکترونیک داشتیم. هر پایگاهی حدود ۱۳-۱۴ گردان داشت. بیمارستان هم داشت. شیراز و اصفهان و دزفول و همدان هم همینطور بودند.

غفور در بخش امنیت پرواز زمینی رشد کرد. اول اینکه رئیس امنیت پرواز زمینی کل پایگاه شد. روسای امنیت پرواز اف ۵ از آنجا به دزفول رفتند و فقط همان گردان های ۶۱ و ۶۲ اف ۴ آنجا در پایگاه بودیم. بسیار به کارش علاقمند و متخصص بود. در نتیجه تمام سوابق پروازی اش را در گروی امنیت پرواز زمینی گذاشت. ما در شیراز معلم شدیم و در بوشهر هم معلم ماندیم. غفور اما معلم نشد. فکر می کنم او به خاطراینکه در آن سال کمترین سانحه را دیده بودیم، کاپ هم دریافت کرد. وقتی یک افسر امنیت پرواز زمینی تلاش زیادی داشته باشد و سازمانش فعال باشد، هواپیماها را زیر نظر داشته باشد، اجازه ندهد یک هواپیمای خراب از زمین بلند شود یا در سطح پایگاه یک کار غیرایمنی انجام شود، طبیعتاً سوانح کمتر می شود. پایگاه مانند یک شهر بود. راهنمایی و رانندگی پایگاه هم به عهده غفور بود.

#### ❖ مسئولیت سنگینی داشت.

بله. تمام چهار راه‌ها باید کنترل می شد، علائم باید نصب می شد. سرعت کنترل می شد و... در داخل سازمان هم مثلاً یک پرسى نیفتد و دست یک نفر را قطع کند و تمام چیزهایی که به ایمنی مربوط

آن قدر جوان نبود که تحت تاثیر احساساتش باشد، از میهن پرستی و ملی گرایی درک داشت. غفور اگر زنده بود از فرماندهان برجسته و مورد اعتماد نظام جمهوری اسلامی می بود. چون روحیه و منش او توسط بلندپایگان نظام شناخته می شد

می شد، همه برعهده غفور بود. تا اینکه گفتند غفور هم باید معلم شود. تمام پروازهای معلمی اش به همراه من بود.

#### ❖ خاطره ای از آن روزهای معلمی دارید؟

یک بار برای شروع پرواز معلمی رفته بودیم. او باید می نشست کابین عقب و من کابین جلو. البته او کلاس هایش را گذرانده بود. توجیهات معلمی شده بود و حالا می خواست پروازهایش را تمرین کند. از کابین عقب به شاگرد نشان دهم که چگونه پرواز کند. رفتیم پای هواپیما. من باید جلو می نشستیم و غفور عقب. دو کاناپی با هم باز می شود. شیشه کاناپی جلو مقداری کثیف بود. غفور شروع کرد سر مسئولی (همافر) که هواپیما در اختیارش بود، داد و بیداد کرد. طرف گفت: جیر برایمان نخریده اند. بهانه آورد. غفور گفت: با لباس تمیز می کردی... این بهانه ها چیست. این همه نیروی هوایی هزینه می کند، چطور می شود جیر نداده باشند؟ تو وظیفه ات را انجام نداده ای...

جیر خاصی باید باشد که به شیشه خش نیندازد. چون به کارش حساس بود با این برخوردها، عده ای از او کینه به دل می گرفتند. اما فرماندهان پایگاه بسیار به او علاقه داشتند. خلاصه غفور بسیار بد با او صحبت کرد. من خیلی خجالت کشیدم. وقتی سوار شدیم و کانکت شده و وسایل هایمان را بستیم و موتورها را روشن کردیم، به غفور گفتم: غفور خیلی کار بدی کردی. گفت: این حرف را از چه جهت می گویی؟ از جهت معلمی می گویی؟ تو به کار من وارد نیستی... گفتم: نه. من از نظر انسانی می گویم. گفت: تو این ها را نمی شناسی. من می دانم که چقدر از زیر کار در می روند و... تیک آف کردیم و به بالا رفتیم. حالا غفور باید تمام این کارها را به عنوان معلم در کابین عقب به من (مثلاً) آموزش می داد. بنابراین همه مسئولیت ها به عهده او بود. یعنی اگر یک شاگردی روزی جلوی کابین بود و خیلی چیزها را نمی دانست، غفور باید می توانست هواپیما را کنترل کند. اولین مانور را خراب کرد. دومین مانور را هم خراب کرد... سومی را هم... احتمالاً اعصابش به هم ریخته بود. من هم دیدم همه مانورها را دارد خراب می کند. از طرفی نمی توانستم چون هم دوره ای من است به او نمره کامل بدهم.

#### ❖ چه کردید؟

ژنراتور راست را آف کردم (بستم). کابین عقب

فقط متوجه می شود که یک اتفاقی افتاده است، جزئیات را نمی داند.

#### ❖ یعنی نمی تواند بفهمد مبدا اتفاق از کجاست؟

بله. درست است. گفتم: غفور ژنراتورمان آف شد. گفت: چه کار کنیم؟ گفتم: ماموریتمان را کنسل می کنیم. گفت: هرطور تو صلاح می دانی. با همان یک ژنراتور آمدم. نمی خواستم به غفور بگویم که خراب کردی، می خواستم که راید تکرار شود، گرچه هزینه ای مازاد برعهده نیروی هوایی داشت. به زمین نشستیم. غفور رفت با بچه ها صحبت کردن. من باید عیب هواپیما را می نوشتم، اما این کار را نکردم چون می دانستم که سالم است. عیب هواپیما به امنیت پرواز زمینی گزارش می شد. غفور هم آنجا رئیس بود. آمد به من گفت: چرا عیب هواپیما را ننوشتی؟ گفتم: برو، حرف نزن (با خنده) خلاصه باهم کنار آمدم و همه پروازها را با هم انجام دادیم.

پروازهای معلمی و چک رایت را انجام داد، معلم شد اما شاگرد زیادی را نتوانست بپراند.

#### ❖ چه سالی؟

فکر می کنم سال ۱۳۵۵ بود.

#### ❖ چرا معلمی اینقدر اهمیت داشت؟

چون اگر خلبانی معلم نمی شد، نمی توانست به درجات بالاتر برسد. این دستور را، «خاتم» داده بود، بعد هم «ربیع» که شاگرد خاتم بود نیز به این موضوع خیلی اهمیت می داد.

#### ❖ چه شد که از نیروی هوایی اخراج شد؟

به خاطر گستردگی حوزه مسئولیتش، او با همه افراد پایگاه در ارتباط بود. گاهی هم مجبور می شد با بعضی درگیر شود. لذا ممکن بود افرادی که کارشان را بخوبی انجام نمی دادند به غفور که در کارش دقیق بود علاقه ای نشان ندهند. گاه آن ها را به دادگاه می کشاند. مساله جان انسان ها بود... بعد از انقلاب هم، همین آدم ها، مرتب از غفور جدی گزارش دادند تا او را از نیروی هوایی بیرون کردند.

#### ❖ آن زمان شما در پایگاه بودید؟

بله. من در پست فرماندهی بودم. فکوری هم دستور داده بود هر خلبانی که رفته را دوباره بپذیرد. از دم در گفتند: آقای جدی می خواهد به داخل بیاید. فرمانده پایگاه هم گفت: او را به داخل بفرستید.

## بسیار به کارش علاقمند و متخصص بود. در نتیجه تمام سوابق پروازی اش را در گروی امنیت پرواز زمینی گذاشت

شهید بشود و در ۱۶ شهریور عراق بتواند «میمک» را بگیرد. رئیس جمهور و نخست وزیر او، آقای رجایی، به میمک رفتند. عراق هم با یک میگ ۲۳، هلیکوپتر آن‌ها را در راه برگشت دنبال کرد و به سمت آن‌ها تیراندازی کرد. هواپیمای ما که باید این مسیر را دفاع می‌کرد، عقب بود، بالاخره خودش را رساند و میگ ۲۱ فرار کرد.

ارتش هشدار داده بود که خلبانی که داری رئیس جمهور را می‌بری از این راه برگرد، اما عده‌ای از اطرافیان رئیس جمهور که خودشان را صاحب اطلاعات می‌دانستند و معتقد بودند که ارتش، طاغوتی است نگذاشتند و گفتند: نه، مستقیم به کرمانشاه می‌رویم. احتمالا فکر می‌کردند ارتش با این پیشنهاد می‌خواهد رئیس جمهور را از بین ببرد. اینگونه بود که نسبت به ارتش اعتمادی وجود نداشت. ارتش از این قسم حرف‌ها و تهمت‌ها منزّه است.

تا اینکه در ۳۱ شهریور عراق ۱۵ فرودگاه ما را بمباران کرد. البته واقعا بمباران نبود چرا که اگر ایران می‌خواست چنین کاری بکند، با خاک یکسان می‌کرد. این‌ها ۱۵ جا را با ۹۰ فروند هواپیمایی که بر فراز آسمان ایران فرستاده بودند، زدند و بقیه بمب‌هایشان را در بیابان ریختند و از ترسشان فرار کردند. تنها در فرودگاه مهرآباد بود که یک هواپیمای C-۱۳۰ آسیب شدیدی دید و یک هواپیمای ۷۴۷ از بین رفت. این‌ها حدود ساعت ۲ ظهر بمباران کردند، بلافاصله از پایگاه بوشهر، ۴ فروند بلند شدند و رفتند و پایگاه شعبیه را بمباران کردند. ۴ فروند دیگر هم از پایگاه همدان، کوت را زدند. برای اینکه صدام حسین بفهمد که جنگ تبعات دارد. ببیند که پایگاه هوایی اش از بین رفت و دیگر نمی‌تواند از آن استفاده کند. بفهمد که جنگ چیست؟ اما او ساعت ۹ شب در اخبار گفت: من به جوانانم دستور دادم مرزهای ایران را درنوردند. حالا نیروی زمینی ارتش ما کجا بود؟ در پادگان‌ها... از ترس کودتا... چون به ارتش اعتماد وجود نداشت. لذا نیروی هوایی تنها نیرویی بود که در پایگاه خودش حضور داشت و می‌توانست عمل کند. من فرمانده گردان نگهداری ۶۱ متمرکز

بمباران شود. این کار باید به مدت یک هفته ادامه پیدا می‌کرد و سپس پرواز ممنوع اعلام می‌شد که هیچ هواپیمایی نتواند بلند شود. شاه می‌گوید من باور ندارم شما بتوانید این کار را انجام دهید، ثابت کنید. آمدند و یک مانوری ترتیب دادند. مانورهای ارتش در برابر دشمن اینگونه بود که برعکس عمل می‌کردیم. اگر هدفمان پایگاه شعبیه بود به همان مسافت، برعکس می‌رفتیم و مثلا بمب‌ها را آنجا می‌انداختیم. اسم این مانور، «نادر» بود. حدود سال ۵۴-۱۳۵۳. غیر از هواپیمای ترابری و سوخت‌رسانی، ۳۰۰ هواپیمای جنگنده فانتوم و اف ۵ و اف ۱۴ بلند شدند و جلوی شاه رژه رفتند.

### شما و غفور جدی هم حضور داشتید؟

بله. هردویمان بودیم. بدین ترتیب نیروی هوایی نشان داد که می‌تواند. انورسادات که به ایران آمده بود، جلوی او هم ۳۰۰ فروند هواپیما آمدند و رژه رفتند غیر از این که هواپیماها بمباران لیزری و مدرن آن زمان را هم جلوی او انجام دادند. هدف این بود که او برود و برای دوستان عرب خود تعریف کند و عراق هم دیگر کمتر هارت‌وپورت کند. انقلاب که پیروز شد، مقابله با عراق که تهدیدی تاریخی برای ایران بود، به پشت گوش انداخته شد. هرچه ارتش برای شورای عالی دفاع گزارش نوشت و اقدامات ارتش عراق را که مثلا لشکر زرهی آن به لب مرز در شمال آمده، یا لشکر ۳ زرهی آمده پایین در بصره، اصلا شورای عالی دفاع تشکیل نشد! در تیرماه ۱۳۵۹ بعد از بمباران‌هایی که عراق انجام داد و درگیری‌هایی که در مرز با عراق پیش آمد، تازه شورای عالی دفاع متشکل از آقای هاشمی رفسنجانی، آقای چمران، آقای خامنه‌ای بعنوان نماینده امام و عده‌ای غیرنظامی تشکیل شد. فرماندهان نیروی نظامی ارتش تنها بر اساس نیاز با مشاوره به شورای عالی دفاع دعوت می‌شدند ولی ارتش باید همیشه گزارش‌هایش را می‌داد.

### یعنی ارتش به راحتی وقوع جنگ را پیش‌بینی می‌کرد؟

بله. اطلاعات ارتش ضعیف شد، آدم‌های اطلاعاتی اش در خاک عراق سوختند اما بالاخره اطلاعات الکترونیکی داشت. مثلا هواپیمای میگ ۲۳ به لب مرز آمده بود. این اقدامات در جهان و در ارتش و نظامی‌گری معنا دارد. همه این‌ها باعث شده که ما در ۴ تیر ۱۳۵۹ با نیروی هوایی عراق درگیر شویم و خلبانی به نام «باستانی»

غفور به پست فرماندهی آمد. فرمانده درجه‌های من را گرفت و به دوش غفور جدی زد. او را بوسید و دل‌داری داد و نام‌لایمات و نامهربانی‌ها را از دلش درآورد. غفور برای برگشت به رده پروازی، اولین پروازش را با من انجام داد. دلاورانه جنگید. چون از نیروی هوایی بیرون گذاشته شده بود، درصدد اثبات خودش بود و می‌خواست به همه ثابت کند که در مورد من اشتباه کرده‌اید. آدم حرفه‌ای اینگونه است. من هم با غفور زیاد صحبت می‌کردم. در پروازهای بسیاری در یک کابین با هم بودیم.

### اساسا مشارکت نیروی هوایی در عملیات‌ها از قبل مشخص می‌شد یا این که می‌توانست به صلاحدید خودش در عملیاتی شرکت یا مداخله کند؟

برای پاسخ به این سوال ابتدا باید مقدمه‌ای را عرض کنم. ببینید ارتش یک سازمان یکپارچه است. قبل از انقلاب برای مقابله با ارتش عراق، طرحی به نام زاگرس داشتیم. یعنی ما قبل از انقلاب هم با ارتش عراق مشکل داشتیم. حتی در سال ۱۳۴۷ که من کمک خلبان بودم با لیدرمان سروان فکوری بلند شدیم و تا نزدیکی پایگاه الرشید در عراق رفتیم که دستور دادند برگردیم. در طول تاریخ ما ۲۵ بار با ارتش عراق جنگیده‌ایم. حالا ممکن است اسم آن «عراق» نبوده و جزو ممالک عثمانی یا بین‌النهرین محسوب می‌شده است. جنگ تمام عیار نه جنگ منطقه‌ای کوچک. شاه دستور داده بود (من زمانی که مشغول نوشتن کتاب بودم، در اسناد مشاهده کردم) ستاد ارتش وضعیت دفاعی آبادان را بررسی کند. ستاد ارتش هم یک گروهی را به آبادان می‌فرستد و گزارشی تهیه و به شاه می‌دهند که در آن تقاضا برای داشتن موشک‌های متفاوت کرده بودند(در طول گزارش مرتب موشک، موشک نوشته بودند مثلا موشک ارضی باید باشد برای هوا و غیره). شاه نوشته بود: «خودتان را گول نزنید. پالایشگاه آبادان را از آن طرف مرز با خمپاره هم می‌توان زد. کاری کنید که جنگ در سرزمین عراق باشد». یعنی اگر دو ارتش درگیر شدند، جنگ را به خاک آن‌ها بکشانید. برای این حرف شاه بود که ارتش تجهیز شد. ستاد ارتش یک طرحی برای نیروی هوایی نوشت به نام «زاگرس»، طرح دیگری به نام «ابومسلم» برای نیروی زمینی و طرحی به نام «شاهین» برای نیروی دریایی. در طرح زاگرس پیش‌بینی شده بود که هر روز ۶ پایگاه هوایی عراق با ۵۰ فروند هواپیما

کمان ۹۹ همان رمز طرح البرز بود. به محض این که عراق بمباران کرد، شهید فکوری فرمانده پایگاه، تلفن را برداشت و به فرمانده پادگان های دیگر گفت: کمان... آن ها هم جواب دادند: ۹۹. بصورت رمزی. که آن هواپیماها بلند شدند و رفتند نقاطی را که گفتم بمباران کردند. منتها ما در زمان گذشته قرار بود ۳۰۰ فروند به خاک عراق برویم اما الان دیگر آن تعداد هواپیما آماده نبود. آن تعداد خلبان هم نداشتیم.

روزی که انقلاب شد ما حدود ۳ هزار خلبان آماده بمب زدن (یعنی ۸ سال آموزش دیده) داشتیم و در زمان شروع جنگ کمتر از ۷۰۰ نفر خلبان داشتیم. (نیروی هوایی ۹۸ هزارنفری و ۳ هزار خلبان آموزش دیده تبدیل شده بود به نیروی هوایی کمتر از ۴۰ هزار نفری با کمتر از ۷۰۰ خلبان).

قرار شد با حداکثر امکاناتمان برویم. خلبان های پایگاه تبریز، پایگاه هوایی کرکوک، موصل و اربیل را زدند. خلبان های پایگاه همدان، بغداد، المثنی، الرشید و... را زدند. خلبان های پایگاه دزفول، پایگاه امام علی در نینوا - اسمش را فراموش کرده ام - را بمباران کردند. خلبان های پایگاه بوشهر هم شعبیه را زدند. بطوری که پایگاه الرشید بغداد تا ۲

گروهی دیگر پشتیبانی رزمی می کنند. جنگ شامل این ۵ شاخه است که ما در این زمینه ها آموزش داده و اسلحه می خریم.

روز اول مهر ۳۳۵ پرواز و روز دوم مهر هم ۳۰۰ سورت پرواز صورت گرفت. اینگونه نبود که ۱۴۰ فروند بمب افکن رفته باشند و بمباران کرده باشند. البته ۱۴۰ فروند هم نبود، ۱۵۸ فروند بود ولی چون آقای خامنه ای صبح زود در مجلس گفته بود: همین الان ۱۴۰ فروند هواپیما در آسمان است، اسم این عملیات (۱۴۰ فروندی) شد. به هرحال روز دوم هم کم از روز اول نبود. شاید بمباران ها بیشتر هم بود.

❖ سه عملیاتی که غفور جدی در آن ها شرکت داشته است عبارتند از: عملیات کمان ۹۹، بمباران بصره و بمباران لشکر ۹۹ زرهی عراق. ابتدا بفرمایید درست است یا خیر و سپس درباره این عملیات ها توضیح بدهید.

بله حضور داشت. غفور هم یگان هایی از لشکر ۹ زرهی عراق را زده و هم یگان هایی از لشکر ۳ زرهی عراق، یگان هایی از لشکر ۵ پیاده مکانیزه لشکر عراق و هم هدف هایی نظامی پیرامون بصره را بمباران کرده است. عملیات کمان ۹۹ نیز در روز دوم جنگ بود که غفور حضور داشت.



غفور جدی؛ نفر دوم از سمت چپ

در بوشهر بودم. اوایل مرداد ۵۹ به من دستور دادند که هواپیماها را لود کنم و بمب زیر آن ها بگذارم به خاطر طرح البرز (مانند طرح زاگرس). استراتژی طرح زاگرس جنگ در سرزمین عراق بود اما استراتژی طرح البرز این بود: به علت جو سیاسی حاکم بر کشور، نیروی هوایی جمهوری اسلامی ایران، اجازه پیشدستی در برابر حملات هوایی عراق را ندارد.

❖ حالا رسیدید به جواب سوال من.

این در قاموس نیروی هوایی معنا ندارد. یعنی این که کسی پشت توپ ضدهوایی نشسته و می بیند هواپیمای دشمن را... در بُردش قرار دارد و می تواند آن را بزند اما نباید بزند تا زمانی که آن بمب را رها کند! خوب وقتی بمب رهاشد که او دیگر نیست!!

❖ در عملیات ۱۴۰ فروندی غفور شرکت داشت. از آن عملیات بگوئید و نقش غفور؟

شما از چه کسی شنیدین که غفور در این عملیات شرکت داشت؟

❖ از تیمسار عتیقه چی و مقالاتی که در صنایع هوایی منتشر شده است.

ببینید کار نیروی هوایی بسیار کار تخصصی و کارشناسی است و مدیریت پیشرفته و آکادمیک است. غفور وقتی آمد، آماده پرواز نبود. یعنی برابر با مقررات از رده پروازی کنار بود چون مدت ها بود که پرواز نکرده بود.

❖ اسم ایشان در لیست شهدای عملیات ۱۴۰ فروندی هست

دیگر مردم اسم ایشان را دادند. ایشان اولین پروازش را با من انجام داد.

❖ چه تاریخی؟

۱ مهر ۱۳۵۹. پرواز آموزشی را انجام داد تا وارد رده پروازی شود. شما تصور نکنید تنها ۱۴۰ فروند بود. روز اول ۳۳۵ پرواز انجام شد. ببینید وقتی شما می خواهید یک ماموریت را انجام بدهید، یک گروه از هواپیماها هستند که مانور می دهند و بمباران می کنند. گروه دیگری از هواپیماها هستند که آتش پشتیبانی فراهم می کنند. (مثلا در نیروی زمینی، توپخانه آتش پشتیبانی فراهم می کند) یعنی یک گروه بمباران و گروه دیگر باید از آن ها دفاع هوایی بکنند. گروهی اطلاعات را شناسایی و

می‌کردند. خلاصه جلسه‌ای برگزار کردند و قرار شد کابین عقب غفور بنشیند. شب بچه‌ها وقتی آمده بودند برای من تعریف کردند که غفور به او گفته «دیدنی چقدر راحت بود؟ دیدنی چقدر خوب بود؟ گفته: از اینجا که بلند شدیم من چشمانم را گرفته بودم تا وقتی نشستیم. البته به شوخی این را گفته بود».

#### ❖ تیمسار از شجاعت و وطن پرستی غفور بگوید.

ایشان بچه اردبیل بود و با همان خصوصیات آذربایجانی‌های غیور. فارسی را خوب صحبت می‌کرد. شخصیت مستقلی داشت. در نوجوانی کشتی می‌گرفت. روی حرفهایش پافشاری می‌کرد. جوان خانواده دوستی بود.

به نظرم خلبان داریم که خوب پرواز می‌کند و خلبانی که بد پرواز می‌کند. مثلاً فکوری خلبانی بود که خشن و سخت پرواز می‌کرد. هیچکس دوست نداشت در بال فکوری پرواز کند ولی خلبان خوبی بود. غفور هم همینطور بود. از نظر شجاعت و میهن پرستی او را مانند ستارخان و باقرخان می‌دانم. به واقع وصیت کرده بود، سر قبر من سرود ای ایران را بخوانید. آن قدر جوان نبود که تحت تاثیر احساساتش باشد، از میهن پرستی و ملی گرایی درک داشت. عاشورا و تاسوعا اهل شرکت در مراسم سینه زنی و قمه زنی بود. غفور اگر زنده بود از فرماندهان برجسته و مورد اعتماد نظام جمهوری اسلامی می‌بود. چون روحیه و منش او توسط بلندپایگان نظام شناخته می‌شد. اینگونه نبود که شعایر اسلامی را رعایت نکنند. آنهایی که برای او گزارش رد کرده و غفور را بیرون کردند، برای علی اقبالی، دل حامد و دو سه گردان خلبان این کار را کردند. به صرف اینکه اینها خلبان بودند، تهمت‌های بسیاری به آنها زدند.

#### ❖ آیا تفاوت غفور با بقیه خلبانهای هم‌دوره‌اش در آن زمان مشهود بود؟ از نظر اخلاقی، رفتاری، انضباط نظامی و... مقایسه بفرمایید.

خلبانی، تجربه و دانش است. مانند رئیس جمهور. شما رئیس جمهوری را انتخاب می‌کنید که دانش و تجربه کافی داشته باشد. دانش در چه زمینه‌ای؟ یا سیاسی، یا اقتصادی، یا فرهنگی یا همه اینها. همچنین تجربه سیاسی، اقتصادی، فرهنگی یا همه این موارد را داشته باشد. غفور، هم دانش پروازی

و شهید غفور برای عیادت تان آمده بود چیست؟ سانحه نبود. یک ماموریتی به ما دادند که من فکر می‌کردم توپخانه ضد هوایی سمت چپ هدف است، یعنی آنطور برنامه ریزی کرده بودم که اگر ما بخواهیم فرار کنیم باید از سمت راست این کار را انجام دهیم. وقتی رسیدم و بمباران کردم و به سمت راست فرار کردم، به دویست پایی آمدم، دیدم از سمت راست دارند گلوله می‌زنند. من اشتباه کردم و به جای اینکه با پایی آن را بگردانم، دستی این کار را انجام دادم (اف ۴ ای)، هواپیما به پشت برگشت. من هم تحت فشار قرار گرفته بودم و با پایی چپ دماغه هواپیما را به آرامی برگرداندم. از تیررس تیراندازی‌ها هم در امان بودیم. تا در ماهشهر هواپیما را نشاندم، از حال رفتم. گردنم به سمت راست کج شده و تکان نمی‌خورد. من را به بیمارستان بردند. گردنم ظرف ۱۰ روز خوب شد. غفور هم به اتفاق دوستان دیگر به عیادتم آمده بود.

#### ❖ درست است که وقتی باند پایگاه بوشهر بمباران می‌شود، اولین کسی که با گروهش برای تعمیر باند می‌رود، غفور است؟

بله. آن روز که عراقی‌ها بمباران کردند، دو عدد از بمب‌ها به باند اصابت کرده بود. غفور هم همان روز دوباره به پایگاه برگشته بود. از آنجا که عرق خاصی به حرفه‌اش داشت، رفت تا تیم مهندسی که برای تعمیر باند آمده بودند را سرپرستی کند تا اتفاقی نیفتد. ظرف ۲۰ دقیقه این باند را تعمیر کردند.

#### ❖ خاطره‌ای از مشاهده میزان شجاعت خلبان‌ها دارید؟

خلبان‌ها درجه شجاعتشان با هم متفاوت هست و غفور واقعا خلبان شجاعی بود. یک خلبان کابین عقب من نشسته بود که وقتی می‌خواستیم برویم بجنگیم، گریه می‌کرد. من برای او توضیح می‌دادم که ممکن نیست یک گلوله به ما بخورد. دلداریش می‌دادم. بعدها همین آدم در طول جنگ، یکی از بهترین خلبان‌ها و صاحب منصب بزرگی در نیرو هوایی شد. خلبان دیگری هم بود که نمی‌خواست خیلی پرواز کند، پرواز گشت انجام می‌داد اما پرواز بمباران نمی‌کرد. چون درجه‌اش هم بالا بود بچه‌های هم درجه‌اش ابراز ناراحتی

به خاطر گستردگی حوزه مسئولیتش، او با همه افراد پایگاه در ارتباط بود. گاهی هم مجبور می‌شد با بعضی درگیر شود. لذا ممکن بود افرادی که کارشان را بخوبی انجام نمی‌دادند به غفور که در کارش دقیق بود علاقه‌ای نشان ندهند. گاه آن‌ها را به دادگاه می‌کشاند. مساله جان انسان‌ها بود... بعد از انقلاب هم، همین آدم‌ها، مرتب از غفور جدی گزارش دادند تا او را از نیروی هوایی بیرون کردند

ماه نتوانست پرواز کند. پایگاه کروش هم تا یک ماه. این روز اول جنگ بود و باید روز دوم هم تکرار می‌شد. و طبق عملیات تا یک هفته. تاجایی که نیروی هوایی عراق فلج شود. اما از روز دوم آنقدر از طرف امام جمعه‌های اهواز، آبادان، سوسنگرد و... با شهید فکوری تماس گرفتند و گفتند که «آقا... بچه‌های ما تا کی باید کشته شوند؟ نیروی زمینی نداریم، نیروی هوایی که داریم!» تا اینکه فکوری دستورش را عوض کرد. فکوری و یارانش گفتند: ما چاره‌ای نداریم. باید پالایشگاه‌های عراق را بزنیم تا ارتش عراق، سوخت خودرو، هواپیما، تانک و... نداشته باشد. دستور دوم او زدن پالایشگاه‌ها بود- دست خط او که با خودکار سبز هم نوشته است، موجود است- البته این استراتژی هم استراتژی بدی برای متوقف کردن ارتش عراق نبود. ظرف یک هفته، ارتش عراق در چنانچه، پل نادری، پادگان حمید و دارخوین متوقف شد. حالا که متوقف شد، نیروی زمینی توانست برای درگیر شدن به جلو بیاید. حالا لشکر ۹۲ زرهی بود اما چه لشکری...؟! مثلاً فرمانده تیپ ۲ زرهی آن که در دشت عباس و آن طرف‌ها در حال جنگیدن بود، گزارش کرده بود که تنها ۸ تانک سالم دارد... توجه می‌کنید! یک تیپ بود و باید حداقل ۲۰۰-۳۰۰ تانک داشته باشد.

#### ❖ داستان اینکه شما دچار سانحه ای شده بودید

داشت، سرگرد بود و ۱۵-۱۴ سال سابقه خدمت داشت یعنی تجربه کافی هم داشت. نمی‌توان او را با هم‌دوره‌های هایش مقایسه کرد باید او را با زیردستانش مقایسه کرد که از همه آن‌ها بهتر بود و البته نسبت به هم رده‌های هایش هم کم و کسری نداشت. آدم بااعتماد و پسر بسیار خوبی بود. حیف شد که رفت.

❖ فرمودید که بسیار وطن‌پرست بود. به نظر شما این ویژگی، غفور را متمایز می‌کرد در حالی که ما معمولاً درباره دیگر خلبان‌ها هم این ویژگی را می‌شنویم.

معمولاً خلبان‌ها براساس تخصصشان کار می‌کنند. عرقِ ملی در درجات بعدی اهمیت است. اما برای غفور در درجه اول اهمیت بود. بسیار ملی‌گرا بود و شاید به همین دلیل از نیروی هوایی بیرونش کردند.

❖ ارتباط غفور با فرماندهان و زیردستانش به چه سبک و سیاقی بود؟ آیا آن خاطره شما را می‌توان بعنوان رفتار کلی او با زیردستانش قلمداد کرد یا اینکه آن مورد استثنا بود؟

من هیچ فرماندهی را ندیدم که از دست غفور جدی ناراحت و ناراضی باشد. به نظرم یک روحیه نظامی‌گری فوق‌العاده خوبی در وجودش بود. بازیردستان اما شوخی نداشت. اینطور نبود که اگر کسی کارش را انجام ندهد، گذشت کند یا فرصت بدهد طرف فردا آن کار را انجام دهد. همان لحظه باید دستورش انجام می‌شد. خلبان بسیار منضبط و باتجربه‌ای بود.

❖ روایت شما از شهادت ایشان چیست؟  
۱۷ آبان بود که برای بمباران یکی از تیپ‌های لشکر ۹ زرهی رفت که هواپیمایش را زدند. به خاک ایران وارد شد اما هواپیما دیگر تاب نیاورد.

غفور به پست فرماندهی آمد. فرمانده درجه‌های من را گرفت و به دوش غفور جدی زد. او را بوسید و دل‌داری داد و ناملایمات و نامهربانی‌ها را از دلش درآورد. غفور برای برگشت به رده پروازی، اولین پروازش را با من انجام داد. دلاورانه جنگید

به همراه کابین عقبش ستوان خلجی به بیرون پریدند اما شهید جدی، صندلی از او جدا نشده بود. من پیکرش را دیدم، از لحاظ ظاهری برای جسمش خیلی اتفاق خاصی نیفتاده بود. پای راستش شکسته بود و به داخل کمرش فرو رفته بود. فرم آن عوض شده بود.

❖ حضرتعالی در جریان بررسی سانحه و علت آن بعد از شهادت غفور جدی قرار گرفتید؟  
بله. رسماً در جریان قرار نگرفتم اما بطور غیررسمی متوجه شدم چه اتفاقی افتاده است. آن روزها ما در تحریم بودیم. کارتریج‌هایی به صندلی وصل هستند که وقتی خلبان به بیرون می‌پرد، آن کارتریج عمل کرده و خلبان را به جلو پرتاب و او را از صندلی جدا می‌کند. سوخت این کارتریج‌ها جامد است. ممکن است اگر زیاد در انبار بماند، کامل عمل نکند، منقضى شده باشد. حتی فکر نمی‌کنم رئیس بررسی سانحه بعثت مسائل سیاسی توانسته باشد چنین نظری را بیان کند! تا آنجا که من فرمانده گردان نگهداری بودم، می‌دانم که کارتریج‌های ما منقضى شده بودند. این‌ها را به طرق مختلفی به ما می‌قبولاندند. مثلاً ۱۰ عدد از آن‌ها را می‌آوردند و امتحان می‌کردند. می‌دیدند ۹ تای آن منفجر شد؛ می‌گفتند: خوب است، از این‌ها استفاده کنید.

❖ چه تفاوتی بین نیروی هوایی فعلی و نیروی هوایی قدیم ما می‌بینید؟

خیلی تفاوت وجود دارد. هم از نظر کمی و هم کیفی.

❖ یعنی این جمله درست است که نیروی هوایی قبلی تواناتر و ماهرتر بودند؟

بله. هم ماهرتر و هم قوی‌تر بود. مثلاً خلبان‌های آمریکایی در بخش تاکتیک بمباران لیزری به ایران می‌آمدند و در ایران دوره می‌دیدند. من، خودم معلم و برنامه‌ریزشان بودم. این خلبان‌های جوان با درجه ستوان ۱ برای دیدن این آموزش‌ها به پایگاه بوشهر می‌آمدند. قرارداد دوجانبه داشتیم. شما ببینید آیا نیروی هوایی فعلی می‌تواند خلبان آمریکایی را آموزش بدهد؟! یا درباره مهارت می‌توانم بگویم به خاطر ضعف دانش خلبان یا ضعف دانش نگهداری (به دلایل واهی) خیلی هواپیما ازدست رفت (نه تنها در جنگ بلکه پس از جنگ).

❖ با خانواده شهید جدی پس از شهادت، چقدر ارتباط داشتید؟

بعد از شهادت غفور، ۳ یا ۴ ماه بعد، همسر او برای تسویه حساب آمده بود. شب در منزل ما ماند. خانم و بچه‌های من هم بودند.

❖ مگر در زمان جنگ، خانواده‌ها از پایگاه بوشهر تخلیه نشده بودند؟

چرا اما بعد از مدتی برگشتند. دفاع هوایی بوشهر مستحکم شد. من یکی از صمیمی‌ترین دوستان غفور بودم. همسرشان تعریف کرد: «به غفور گفتم بیا برویم. این‌ها تو رو از نیروی هوایی بیرون کردند. کامیون حاضر است، اسباب‌مان را هم بار زده‌ایم، راه بیوفتیم برویم. غفور گفت: نمی‌توانم تحمل کنم. باید برم پیش دوستانم. من جایم آن‌جاست. از زیر اسباب‌ها، چمدان را به بیرون کشید. لباس پروازش را درآورد. آن را پوشیده و به جلوی در پایگاه می‌رود». همسر او بر روی مزار غفور می‌ایستد و سرود ای ایران را می‌خواند. گویا می‌گوید این سرود را به خاطر وصیت غفور پخش کنید و این کار صورت نمی‌گیرد.

❖ آن روز حرفی از مهاجرت به شما نزدند؟  
خیر.

❖ وقتی می‌رفتند از شما خداحافظی کردند؟

خیر. من از یک دوستی شنیدم که بچه‌های غفور از ایران رفتند. خانواده غفور می‌خواستند که بماند و بچه‌ها زیر بال و پر خودشان بزرگ شوند اما هم خانم غفور و هم خود غفور با خانواده‌اش متفاوت بود. خانم او هم بعد از شهادتش، زیر بار این موضوع نرفت. خوشبختانه با حمایت مادر، هر دو فرزند غفور هم موفق شدند. حقشان بود.

❖ چرا می‌گویند شما از همه بیشتر به شهید غفور جدی نزدیک بودید اما به نظر خاطرات کمی برای ما بیان کردید؟ آیا به خاطر نمی‌آوردید؟  
{خنده} نه... خاطرات بسیار است اما بسیاری از آن‌ها گفتم نیست.

❖ اگر بخواهید غفور را در یک جمله معرفی کنید چه می‌گویید؟

شهید... واقعاً شهید... خیلی دلم برایش می‌سوزد و دلم برایش تنگ شده است. بسیار مرد خوبی بود. غفور برنده شد، ما نشدیم... ما عقب ماندیم. ■



گفتگو با هم‌رزم شهید جدی، احمدعلی شیرچی

## غفور مردانه ایستاد

درآمد

در حالتی که هواپیما از کنترل خارج می‌شود، اگر حرکات غیر قابل پیش‌بینی داشته باشد، این حرکات بر روی بدن انسان تأثیر می‌گذارد. ممکن است بینایی را دچار اختلال کند و آدم به سمت جلو متمایل (خم) می‌شود و فشار زیادی به انسان وارد می‌شود... آخرین صدایی که شنیدم این بود که غفور گفت: یا حضرت عباس... روایت آن پرواز دو فروندی در شیراز که غفور جدی توانست هواپیما را سالم به زمین بنشانند، از زبان هم‌رزم و کابین عقب او، «احمدعلی شیرچی» بخوانید:

### ❖ خودتان را برای ما معرفی بفرمایید.

بنده احمد علی شیرچی متولد ۱۳۲۶ هستم. در سال ۴۶ دیپلم گرفته و وارد دانشکده افسری شدم و از سال ۱۳۴۹ هم پرواز را آغاز کردم. در سال ۱۳۵۰ به آمریکا اعزام شدم تا خلبانی را با سسنا و جت زیر سرعت صوت و بالای سرعت صوت ادامه بدهم. بعد از بازگشت به ایران جزو سهمیه اف ۴ در نظر گرفته شدم.

### ❖ به ایران که برگشتید به مهرآباد آمدید یا شیراز؟

همه افراد ابتدا باید به مهرآباد می آمدند و دوره هایشان را می گذراندند. بعد از مهرآباد، به شیراز رفتم چون هواپیمای اف ۴ داشت. بعدها همدان هم اضافه شد.

### ❖ در شیراز گردان ۷۱ شکاری بودید یا ۷۲؟

گردان ۷۲ شکاری بودم. غفور جدی هم در گردان ما بود. تقریباً هم سن و سال و هم درجه بودیم. بسیار آدم شادابی بود و با همه می جوشید. هر دوی ما ستوان یک بودیم و منظرمان هم کنار هم بود. همیشه از اردبیل برایمان سوغاتی می آورد. من از قبل با نام برادر ایشان که داور شهیر کشتی هستند، آقا رحیم، آشنا بودم.

### ❖ خودتان اهل ورزش کشتی بودید؟

من همه ورزش ها را دوست داشتم.

### ❖ درباره واقعه شیراز، همان مأموریت دو فروندی تان بگویید. از قبل پرواز که چگونه توجیه شدید و وقایع بعد از آن توضیح بفرمایید.

پروازها در واقع ۴ فروندی بود ولی ما دو فروند دو فروند بلند می شدیم. تا آن زمان هم هیچ ایجکتی به درستی انجام نشده بود. یعنی تمام خلبان هایی که به علت نقص هواپیما مجبور به پریدن به بیرون شده بودند، زنده نماندند و شهید شده بودند.

### ❖ اعضای آن پروازهای ۴ فروندی را به خاطر دارید؟

سال های زیادی گذشته است. به خوبی بیاد ندارم. فکر کنم آقای یاری سعید، عتیقه چی، من و غفور...

تجربه شهید غفور هم به اندازه شماره ۱ و ۳ و ۴ نبود. معمولاً آن کسی که از همه کم تجربه تر است در شماره ۲ پرواز می کند. لیدر با شماره ۱ پرواز می کند، جانشین او شماره ۳ هست. چیش هواپیماهای شکاری به این شکل بود. شماره ۲ زیاد مانور نداشت تا دچار مشکل نشود. معمولاً خلبان عقب یا نیروی کمکی که برای کم تجربه ها انتخاب می کردند، از افراد باتجربه انتخاب می کردند. من جزو باتجربه های کابین عقب بودم. غفور جدی در بیشتر پروازهایش یا با من و یا با شهید داود اکرادی و یا با آقای عتیقه چی بود. ما ۳ نفر بیشتر با او می پریدیم.

### ❖ این دستور پرواز ۴ فروندی از طرف چه کسی صادر شده بود؟

مأموریت نیروی هوایی بر اساس فصل و زمان تنظیم می شد. از پروازهای معمولی شروع می شد تا پروازهای بمباران و یا ACT (درگیری در هوا).

### ❖ فرمانده گردان ۷۲ شکاری چه کسی بود؟

جناب آقای دانشمندی جزو اولین خلبانان اف ۴ نیروی هوایی ایران است. استاد و فرمانده همه ما بودند و بسیار مورد احترام ما هستند.

### ❖ ادامه آن روز را بگویید

دو ساعت قبل از پرواز رسم بر این بود که به خلبانان همه چیز از شیوه و چگونگی کار، اقدامات در شرایط اضطراری چه برای هواپیما و چه برای خلبان ... توضیح داده می شد. وارد باند شدیم. لیدرمان در شماره ۱ و ما هم در شماره ۲ بلند شدیم. به محض اینکه بلند شد و چرخ ها را جمع کردیم، هواپیما از کنترل خارج شد. شانس آوردیم که به شماره ۱ برخورد نکردیم. در حالتی که هواپیما از کنترل خارج می شود، اگر حرکات غیر قابل پیش بینی داشته باشد، این حرکات بر روی بدن انسان تأثیر می گذارد. ممکن است بینایی را دچار اختلال کند و آدم به سمت جلو متمایل (خم) می شود و فشار زیادی به انسان وارد می شود. چشم قرمز می شود. اینجا هم حالت مثبت و هم حالت منفی را داشتیم. آخرین صدایی که شنیدم این بود که غفور گفت: یا حضرت عباس.

من کاملاً به صندلی چسبیده بودم و به سمت جلو خم بودم. نمی توانستم دستانم را به بالا بیاورم. ببینید دو شیوه ایجکت کردن وجود داشت. یکی بر روی سقف که نمی توانستم آن را بکشم و دیگری بین دو صندلی. که من توانستم ایجکت کنم. این عمل بلافاصله بعد از بلند شدن ما اتفاق افتاد و اولین ایجکشن ارتفاع پایین ایران بود که امتحانش را به خوبی پس داد. غفور وقتی به هوش می آید متوجه می شود که هواپیما ثابت است.

### ❖ قابلیت پرواز را دارد

بله. با این ایجکشن به هواپیما شوک وارد شد. چون در آن لحظه فشاری که به مرکز ثقل هواپیما وارد شد، آن را از کنترل بیرون آورده بود. این شوک باعث شد هواپیما به حالت اولیه و ثابت برگردد. بعداً چند تیم برای بررسی آمدند.

### ❖ در واقع آن نیرویی که هواپیمای شما را در مسیر قرار داد، نیروی راکت های زیر صندلی شما بود.

بله. اوایل برداشت بدی داشتند.

### ❖ یعنی می گفتند چرا شما ایجکت کردی.

بله. در اصل باید هر دو نفرمان می پریدیم (ایجکت می کردیم). معمولاً خلبان کابین جلو باید اجازه ایجکت را بدهد. من همیشه وقتی در کابین جلو بودم این اجازه را به کابین عقب می دادم. زمانی هم که معلم بودم همینطور. می گفتم اگر توانستید با من گفتگو کنید که هیچ اما اگر صدای من را نشنیدید و ... شما این کار را انجام دهید (ایجکت کنید). غفور اما

آن زمان رقابت خوبی بین پایگاه مهرآباد و شیراز وجود داشت. هرچه در زمان معینی سانه کمتری داشتند برای آنها امتیاز محسوب می شد. سانه یعنی یک هواپیما را از دست بدهی. ما اما تنها یک صندلی از دست دادیم و غفور هواپیما را حفظ کرد

برای هواپیمای شما و شهید جدی آمده بودند بیشتر بگویند.

دو تیم آمدند. یکی از کارخانه تولید صندلی هواپیما بود. شهید غفور جدی هم تشویق شد. همین اتفاق در مجله نیروی هوایی آن زمان هم چاپ شد. تا آن زمان تصور می‌شد اگر در ارتفاع پایین ایجکت صورت بگیرد، خلبان زنده نمی‌ماند و تجربه من این تصور را رد کرد و شد اولین ایجکشن ارتفاع پایین ایران. این موضوع باعث تقویت روحیه خلبان‌ها هم شد.

#### ❖ درجه تشویقی هم به غفور دادند؟

نه. تا جایی که من می‌دانم تشویق نامه‌هایی در پرونده او قرار دادند.

#### ❖ چون روایت‌های متفاوتی از این تشویقی مطرح شده است. مثلاً او را دوباره به آمریکا فرستادند.

ایشان برای دوره امنیت پرواز به آمریکا رفت. دوره‌هایی بود که افراد باید می‌گذراندند اما نه بعنوان تشویقی.

#### ❖ مهمانی و جشن خاصی برای این اقدام غفور گرفته شد؟

ما هر هفته جشن و مهمانی داشتیم. خلبان‌ها دور هم جمع می‌شدند.

#### ❖ دانش پروازی غفور را بعنوان یک هم رزم قبل از جنگ توصیف بفرمایید.

خیلی‌ها از غفور ضعیف‌تر بودند و خیلی‌ها هم از او بهتر. لذا این موضوع نسبی است. کلاً در سطح متوسط قرار داشت که به سمت بهتر شدن می‌رفت.

#### ❖ شما فرمودید یک خانه با خانه غفور فاصله داشتید. خاطره‌ای از این همسایگی با خانواده‌ها به خاطر دارید؟

غفور تازه ازدواج کرده بود. من هم همینطور و او زود صاحب فرزند شد. خیلی سال از آن زمان گذشته است. غفور همیشه دو دست پسرش را می‌گرفت و مثل پاندولینگ او را می‌چرخاند. من چون در شیراز ازدواج کردم و خانواده همسرم آنجا بودند، کمتر در مهمانی و رفت‌وآمد با دوستان و همکارانم بودم.



احمد علی شیرچی در جوانی

این اجازه را نمی‌داد. نیفتاده بود.

#### ❖ یعنی با این کار کابین عقب، هر دو به بیرون می‌پریدید؟

بله. که اتفاقاً در جنگ هم که پریدم، کابین عقبم این کار را کرد. به او قبل از پرواز همین حرف‌ها را گفته بودم. آن زمان کابین جلو و عقب خیلی به هم اعتماد نداشتند. هر کسی برای خودش یک "من" بود.

به هر حال به غفور می‌گویند بیا و در باند بنشین. غفور هنوز نمی‌دانست که من پریده‌ام (ایجکت کرده‌ام). آمد و نشست. من که با چتر داشتم به پایین می‌آمدم، یک هلیکوپتر به نزدیکی دریاچه مهارلو آمد و من را به پایگاه آورد. اولین کسی که به سمت من آمد و با من صحبت کرد، معاون پایگاه، تیمسار مینو سپهر بود. سرگرد خلبانی بسیار عالی و برجسته. به من گفت: بسیار کار خوبی کردی. اصلاً برای کسی توضیحی نده و کاری به حرف‌های بقیه نداشته باش.

#### ❖ قوانین پروازی را رعایت کردید

بله. من را به بیمارستان بردند. معاینات اولیه را انجام دادند. خوشبختانه برای من اتفاق خاصی

#### ❖ وقتی غفور موفق به نشاندن هواپیما می‌شود، تشویقی‌هایی برای او در نظر می‌گیرند. درست است؟

آن زمان رقابت خوبی بین پایگاه مهرآباد و شیراز وجود داشت. هرچه در زمان معینی سانحه کمتری داشتند برای آنها امتیاز محسوب می‌شد. سانحه یعنی یک هواپیما را از دست بدهی. ما اما تنها یک صندلی ازدست دادیم و غفور هواپیما را حفظ کرد. متأسفانه فرمانده وقت دستور داد که آن سیستمی که در کابین عقب هست دیگر هیچوقت استفاده نشود یعنی کابین عقب دیگر نتواند کابین جلو را بپراند و یک هواپیما ازدست برود. نتیجه آن شد که ما ۲ هفته بعد یک هواپیما از دست دادیم و خلبان کابین ۲ آن هم شهید شد.

#### ❖ اسمشان چه بود؟

سروان درویش. تازه هم ازدواج کرده بود. همین موضوع برای آقای «سیدجواد» فرمانده پایگاه شیراز یک امتیاز منفی محسوب شد.

#### ❖ از تیمی که برای بررسی حادثه‌ای که

پایگاهی‌ها با هم می‌جوشیدند اما من بیشتر در شهر و با اقوام همسرم در رفت‌وآمد بودم. ارتباط من با غفور ادامه داشت تا اینکه من برای گذران دوره ای به تهران و مهرآباد آمدم. سپس به پایگاه دهم در بندرعباس رفتم. چندماه بعد انقلاب شد. وقتی جنگ شد، نیروهای بندرعباس تقسیم شدند.

غفور قبل از انقلاب رئیس امنیت پرواز بوشهر شده بود. منتهای به علت تنگ نظری‌های بعد از انقلاب، غفور و من جزو پاکسازی‌ها بودیم اما غفور با اینکه کامیون آورده بود تا وسایلش را ببرد، به محض اینکه پایگاه بوشهر بمباران می‌شود، وسایل را رها می‌کند و برمی‌گردد و برای دفاع و اعتقادی که به حفظ وطن داشت می‌ماند. خیلی‌ها در چنین شرایطی فرار را بر قرار ترجیح می‌دهند و با خود می‌گویند: این‌ها که ما را قبول ندارند، چرا بمانیم؟ غفور مردانه ایستاد.

من در هفته دوم جنگ دچار سانحه شدم. هواپیمای ما آسیب دید و سقوط کرد. و من همانطور که گفتم به کابین عقبم گفتم که بپر...خودم هم پریدم.

#### کابین عقب شما چه کسی بود؟

محمد موسوی. ستوان یک بود. ۹۰ درجه زاویه داشتیم که ایشان پرید. اما من تقریباً هواپیما به حالت پایین بود که پریدم. شانس آوردم منطقه‌ای که فرود آمدم نزار بود. کمرم آسیب دید و دستم شکست.

غفور نیز داشت با هلیکوپتری برای نجات ما می‌آمد اما چون جنگ شدت یافته بود و هلیکوپتر را مرتب می‌زدند، او به بوشهر برگشت. من را به بیمارستان ماهشهر بردند. فردای آن روز به دیدن من آمد و این بار با هلیکوپتر من را از ماهشهر به بیمارستان بوشهر منتقل کرد. خیلی روی من تعصب داشت. غفور من را از منطقه جنگی نجات داد. متأسفانه خود او در ایجکت از صندلی جدا نشد.

درواقع شما هفته اول جنگ به بوشهر رفتید. بنابراین آن زمان غفور آنجا بود. از اخلاق و رفتار غفور در بین بچه‌های گردان تعریف کنید.

غفور با همه رفیق بود. در آن سن و سال همه

با هم می‌جوشیدند.

#### شمارد جریان پروازهایی که انجام می‌داد بودید؟

مدت زیادی با هم نبودیم. حداکثر یک هفته. چون من دچار سانحه شدم. بعد از بیمارستان بوشهر هم من به بیمارستان شیراز آورده شدم. در همین احوال که من در حال معالجه بودم هواپیمای غفور سقوط کرد.

#### چطور خبردار شدید؟

اوایل جنگ اوضاع ارتش خیلی منسجم نبود. اما در نیروی هوایی وضعیت بهتر بود. بچه‌های نیروی هوایی جانانه جنگیدند. نیروی هوایی تلاش کرد تا همه جمع شده و منسجم شوند. بسیاری از مأموریت‌ها اصلاً برای نیروی هوایی نبود اما انجام می‌داد. خیلی هم شهید دادیم.

#### در جریان وصیت ایشان هستید؟

خیر.

#### ایشان گفته بودند که «دوست دارم

کفتم پرچم ایران باشد».

شاید یکی از عوامل پاکسازی غفور همین باشد. اوایل انقلاب ما را ناسیونالیست، کمونیست و هزار القاب دیگر می‌دادند. من می‌گفتم اگر همه این «ایسم»‌ها جمع شوند نمی‌توانند آن حس و علاقه‌ای را که ما به کشور و مردمان داریم بیان کنند. ما چهارشنبه‌سوری‌مان را دوست داریم، محرم‌مان را هم دوست داریم. سیزده بدرمان را دوست داریم، همینطور تاسوعا و عاشورا را. هر باور و آئینی که مربوط

به این ملت و کشور باشد را دوست داریم و به عنوان یک سرباز ایرانی وظیفه داریم از تمام مردم ایران دفاع کنیم. برای همین به ما می‌گفتند: وطن پرست. غفور هم همین‌گونه بود.

#### پس تصور می‌کنید چنین وصیتی با روحیه و خلق و خوی شهید جدی هماهنگی داشت.

بله. اگر اینطور نبود که ماندن و جنگیدن را بر رفتن ترجیح نمی‌داد. به شدت وطن پرست بود. اگر به رگ غیرتش بر می‌خورد، دیگر هیچ چیز جلودارش نبود.

#### چطور؟

ما همیشه با هم بودیم. مثلاً در ورزش یا هر موضوع دیگری به شدت با غیرت و جدی بود.

#### می‌گویند غفور مرخصی‌هایش راطوری

تنظیم می‌کرد که دهه اول محرم به اردیبل برود.

درست است. معمولاً شهرستانی‌ها اینگونه‌اند. محرم یاعید نوروز به شهر خودشان می‌روند. اردیبل هم مرکز تشیع بود.

#### در رابطه با روحیات مذهبی غفور

بگویید.

آن زمان کسی به اعتقادات دیگری کاری نداشت. نه ترویج به بی‌مذهبی صورت می‌گرفت و نه به مذهبی بودن. غفور هم نماز می‌خواند و هم روزه‌اش را می‌گرفت. آن زمان کمتر از کسی تظاهر می‌دید. غفور هم خودش بود.

#### شناخت شما از غفور جدی قبل و بعد

از شهادت او چه تغییری کرده است؟

شناخت من نسبت به این بزرگوار هیچ تغییری نکرده چون ایشان جایگاهش برای من همیشه بالا بود.

#### در صورتی که ایشان در قید حیات

بودند، چه جایگاهی را برای او می‌توانستید متصور باشید؟

ایشان انسان جاه طلبی نبود. ■

شاید یکی از عوامل پاکسازی غفور همین باشد. اوایل انقلاب ما را ناسیونالیست، کمونیست و هزار القاب دیگر می‌دادند. من می‌گفتم اگر همه این «ایسم»‌ها جمع شوند نمی‌توانند آن حس و علاقه‌ای را که ما به کشور و مردمان داریم بیان کنند



گفتگو با هم‌رزم شهید جدی، خلبان بازنشسته، جهانگیر ابن‌یمین

## بازگشت غفور باعث دلگرمی همه شد

درآمد

ما وقتی با هم شوخی می‌کردیم می‌گفتیم دوست داریم اگر هم فوت کردیم در هواپیما بمیریم. چون ما از ۱۸ سالگی در این حرفه آمده بودیم. در آسمان همه چیز را کوچک می‌بینی لذا منش آدمی بالا می‌رود. دید ما فرق می‌کرد. دیدن عظمت خداست که باعث می‌شود خلبان‌ها اهمیتی به مسائل کوچک زندگی ندهند. غفور هم چنین روحیه‌ای داشت... گفتگوی شاهد یاران با خلبان بازنشسته، جهانگیر ابن‌یمین از هم‌رزمان شهید غفور جدی در ادامه آمده است:

#### ❖ خودتان را برای ما معرفی بفرمایید.

جهانگیر ابن یمین، متولد ۱۳۲۷ هـ. ق. در سال ۱۳۴۶ به نیروی هوایی ارتش پیوستم. دوره خلبانی اف ۴ و اف ۵ را در آمریکا گذراندم و سپس به ایران بازگشتم و در پایگاه‌های مختلف خدمت کردم و در سال ۱۳۷۳ نیز بازنشسته شدم.

#### ❖ درباره ورودتان به دانشکده نیروی هوایی و آشنایی‌تان با غفور جدی بفرمایید.

حدود ۶-۵ ماه طول کشید تا ما معاینات اولیه را انجام بدهیم. دی ماه سال ۱۳۴۶ بود که موفق شدیم وارد دانشکده خلبانی بشویم. در همین دوران بود که با غفور آشنا شدیم و همه این دوران‌ها را با هم گذرانیدیم. بسیار مهربان و دوست داشتنی بود. همه می‌خواستند با او یک رابطه دوستی برقرار کند. آذری بود و ویژگی‌های خاص آن‌ها را داشت. بعد از سال ۱۳۴۷ بود که من به اتفاق ایشان یک پرواز در فرودگاه قلعه مرغی انجام دادیم. آنجا یک ۲۰ ساعتی پرواز می‌کردیم و بعد که آماده می‌شدیم به آمریکا می‌رفتیم. متناهی از اینجا بود که ما از همدیگر جدا شدیم چون آمریکا در شهرهای مختلف پایگاه‌های نظامی وجود داشت. در آنجا چون پخش می‌شدیم بچه‌ها تنها اگر فرصتی پیش می‌آمد با یکدیگر تلفنی صحبت می‌کردند. من و آقای جدی دیگر یکدیگر را ندیدیم تا اینکه از آمریکا برگشتیم. من و آقای یدالله جوادپور برای دوره آموزش تاکتیکی اف ۵ هم انتخاب شدیم لذا ۶ ماه دیگر هم در آمریکا ماندیم.

#### ❖ یعنی این دوره را در ایران نگذرانید؟

خیر. ما اولین کسانی بودیم که این دوره تاکتیکی را هم در آمریکا گذرانیدیم. به ایران که برگشتیم برای پایگاه همدان انتخاب شدیم.

#### ❖ چرا شما را برای اف ۵ در آمریکا انتخاب کردند؟

شاید چون نیاز بود. همچنین حتما در طی دوره آموزشی عملکرد ما را بررسی کرده بودند. دوره‌های خوبی دیدیم و خوب هم درخشیدیم. تقریباً از کشورهای مختلف ۱۰ نفر می‌شدیم که این دوره‌ها را می‌گذرانیدیم. آخر سال ۱۳۴۹ بود که به ایران آمدم. اما خبر داشتم که آقای جدی تهران است و بعد هم به شیراز منتقل شده است. من حدود ۴-۳ سال در همدان بودم و بعد به تبریز رفتم. آن زمان چون اف ۴ را وارد می‌کردند و به خلبان اف ۴ نیاز داشتند، بنابراین بعد از گذراندن ۴-۳ ماه دوره آموزشی برای پرواز با اف ۴ به شیراز رفتم.

#### ❖ حدود سال ۱۳۵۳؟

بله. اف ۴ دی. آنجا جناب سرهنگ دانشمندی، جناب

سرهنگ ریاحی، جناب عبدالهی‌فرد، فریدون صمدی و... بودند. گردان ۷۱ یا ۷۲ بودیم. غفور جدی هم بود.

#### ❖ در شیراز چه دوره‌هایی می‌دیدید؟

تازه لیزر وارد ایران شده بود. مثل الان نبود مانند اف ۱۶ و اف ۱۸ که روی هواپیما باشد. یک هواپیما لیزر را روی هدف قرار می‌داد و هواپیمای دیگری که در یک دایره خاصی-همان محوطه- باید خودش را نگه می‌داشت، بمب را رها می‌کرد. با هماهنگی من. دوره این را می‌دیدیم. دوره سختی بود. پروازها را با ارتفاع پایین انجام می‌دادیم. سوخت گیری هوایی هم تازه رونق گرفته بود.

سیستم اف ۴ با اف ۵ که من کار کرده بودم متفاوت بود. ماهیتش بنا به ماموریتی که برایش تعریف شده بود متفاوت بود. شب سوختگیری می‌کردیم، شب هم بمباران می‌کردیم و... همه خلبان‌ها آماده بودند. با توجه به اینکه مدت زیادی بعد از انقلاب پرواز صورت نگرفته بود و بچه‌ها توانستند اوایل جنگ خوب بجنگند، به خاطر همین بنیه آن‌ها قوی بود.

#### ❖ در شیراز اساتید شما ایرانی بودند یا آمریکایی؟

ایرانی بودند. اساتید بسیار خوبی داشتیم. آقای دانشمندی، آقای علیها، آقای پرتویی و آقای فکوری بودند. اتفاقاً آقای فکوری خیلی هم سربسره آقای جدی می‌گذاشت. هر دو هم آذری زبان بودند. گاهی با خارجی‌ها مانورهای مشترک داشتیم. به پایگاه شیراز می‌آمدند. در هر موردی با آن‌ها درگیری یا کل‌کل داشتیم. هیچکدام از بچه‌های ما از آن‌ها کم نداشت. یاد می‌آید یک مانوری داشتیم با مرحوم داریوش ندیمی. با دو آمریکایی درگیر شدیم. به اصطلاح ما خلبان‌ها ACT یا درگیری هوایی. ما خیلی کارهای عجیب و غریبی در آن پرواز انجام دادیم، بعداً خودمان فیلم و عکس‌ها را می‌دیدیم، وحشت می‌کردیم. بسیار در آن مانور موفق بودیم.

کلا آموزش‌ها عالی بود. خلبان‌های ما بعنوان خلبان‌های شکاری همه برجسته بودند. محیط ما کاملاً دوستانه بود. عشق ما پرواز بود. با اینکه کارمان، عصر تمام می‌شد باز هم دوست داشتیم بنشینیم با هم صحبت کنیم. بیشتر وقتمان با هم می‌گذشت تا با خانواده‌هایمان

کلا آموزش‌ها عالی بود. خلبان‌های ما بعنوان خلبان‌های شکاری همه برجسته بودند. محیط ما کاملاً دوستانه بود. عشق ما پرواز بود. با اینکه کارمان، عصر تمام می‌شد باز هم دوست داشتیم بنشینیم با هم صحبت کنیم. بیشتر وقت‌مان با هم می‌گذشت تا با خانواده‌هایمان.

#### ❖ خاطره‌ای از آن روزها برایمان تعریف کنید.

غفور جدی همسایه روبروی من بود. در خانه‌های ویلایی کوچکی در خیابان الوند زندگی می‌کردیم. تقریباً خلبان‌ها در یک ردیف کنار هم زندگی می‌کردند. غفور خیلی به باغبانی علاقه داشت. پشت فضای خانه‌اش، هندوانه کاشته بود. یک روز به من گفت، جهانگیر من برای هندوانه آبی رنگ دارم. گفتم: مگر هندوانه هم آبی می‌شود؟ من را سر کار گذاشتی؟ غفور رفت و هندوانه آبی آورد برایم. تعجب کردم. گفتم: من بذرش را آورده‌ام و کاشته‌ام. بعداً فهمیدیم آمپول به آن تزریق می‌شود. آن زمان تلویزیون رنگی نیامده بود هنوز. یک بار من را دعوت کرد به خانه‌اش و گفت: بیا... تلویزیون من رنگی است. ببین... رفتم دیدم همه تصویر تلویزیونش قرمز رنگ است! از این تلق‌های شیشه‌ای رنگی که به انواع رنگ‌های مختلف موجود است، را گذاشته بود جلوی تلویزیون {خنده}. خیلی پسر خوبی بود. یک جیب داشت و گاهی صبح‌ها نیز با هم به سرکار می‌رفتیم. خانم بسیار خوبی داشت.

#### ❖ روابط خانوادگی‌اش چطور بود؟

بسیار عالی بود. توجه زیادی به فرزندانش داشت. هر وقت عصرها می‌آمدیم بیرون چمن‌ها را آب بدهیم، بچه‌هایش در اطراف یا در آغوشش بودند. معمولاً چون غریب بودیم، شب‌های جمعه به منزل ایشان می‌رفتیم. آن‌ها هم به منزل ما می‌آمدند. تنهایی خیلی به ما فشار نمی‌آورد. شیراز هم شهر خوبی بود. در باشگاه هم هرازگاهی برنامه‌های خوبی بود که با هم شرکت می‌کردیم. تا اینکه اف ۴ای به شیراز آمد. تمام اف ۴دی‌ها به بوشهر منتقل شدند. غفور هم به بوشهر رفت. من شیراز ماندم و به مدت ۶ ماه با اف ۴ای پرواز می‌کردم. بعد هم به تهران آمدم. سال ۱۳۵۶ بود که گردان آموزشی ما هم به بوشهر منتقل شد. در آنجا دوباره غفور را می‌دیدم. انقلاب که شد پروازها کم شد. در پایگاه ما هم همه نوع تیپ آدم حضور داشت. غفور هم افسرانیت پرواز بود.

#### ❖ در فاصله سال‌های ۵۶ تا ۵۷ که غفور رئیس امنیت پرواز بود خاطره‌ای دارید؟

رابطه ایشان بیشتر با مسئولین بود. زمانی که خاطی فرد دیگری بود، ایشان حد وسط بین خاطی و مسئولین مربوط را می‌گرفت. همه با غفور همکاری می‌کردند. به قول ما خلبان‌ها خیلی کلوز (close) بود با همه. سمت

داشتند به کشورشان خدمت می کردند. بعدا هم ثابت شد. کسی که به کشورش و حکومتش علاقه ای نداشته باشد، حاضر هم نمی شود بیاید و بجنگد و شهید شود. اشتباه کردند. آن زمان غرض ورزی بسیار بود. همانطور که گفتم به خاطر گروهک هایی که وارد شده بودند. وقتی جنگ شد، لیست ها را متوقف کردند. از بعضی ها خواستند که برگردند، بعضی ها هم خودشان داوطلبانه برگشتند. غفور هم جزو همین افراد بود.

#### ◆ آن روز را به خاطر دارید؟

خیر. ولی یادم هست که همه ما خیلی خوشحال شدیم. حضورش باعث دلگرمی بقیه هم شد. خوشحال بودیم از اینکه اگر اشتباهی هم شده، زود مرتفع شده است.

#### ◆ ۳۱ شهریور به هنگام بمباران پایگاه بوشهر توسط عراق شما کجا بودید؟

حدود ساعت ۲ ظهر بود. من افسر عملیات گردان بودم. سوار جیب در حال سرکشی بودم. متوجه شدم سروصدایی می آید. فهمیدم دو سه تا بمب به خانه های سازمانی و دفتر مهمات اصابت کرده است. فهمیدیم جنگ شروع شده است.

#### ◆ - باند پروازی هم بمباران شده بود؟

کاملاً نه. خوشبختانه به گوشه های خورده بود. همه از گردان هایشان آمده بودند در پست پروازی تا بفهمند چه خبر شده است. که نهایت تصمیم گرفتیم که یک عملیات متقابلی انجام بدهیم.

#### ◆ فرمانده پایگاه چه کسی بود؟

ما در تهران نبودیم اما اخبار به ما می رسید. اطلاعیه ها می آمد. خوشبختانه خلبان ها در پایگاه ها قشری هستند که خودی و غیر خودی دوستان دارند. سرباز وطن بودند. وظیفه ما حفاظت از مرزها و وطنمان بود. زمان انقلاب در پایگاه ماندیم. خیلی از بچه ها با کسانی که می خواستند تخریب کنند، درگیر شدند. در انقلاب ها معمولاً یک سری نخاله هم خودشان را قاطی ماجرا می کنند. یادم می آید در پایگاه ما از مجاهدین تا گروه های دیگر همه بودند و هر کدام برای خودشان ساز جداگانه ای می زدند. روحانیانی آمدند با ما صحبت کردند که پایگاه باید تعطیل شود. این هواپیماها همه آمریکایی اند و... آمده بودند برای تخریب. یک بار آقای موسوی اردبیلی آمد و یک بار آقای بهشتی با خلبان ها صحبت کردند تا جو را آرام کنند و اهمیت کار را توضیح دادند.

اما سستی هایی هم بوجود آمد. مثلاً پرسنل فنی کار نمی کردند. کار ما هم زنجیروار بود. نه فقط در پایگاه ما بلکه در همه جا این اتفاق افتاد. مثل سابق فعالیت های پروازی صورت نمی گرفت. شاید هفته ای یک بار. دور هم می نشستیم و صحبت می کردیم. وقتی مساله کردستان پیش آمد تعدادی از بچه ها به همدان منتقل شدند. این روند ادامه داشت تا مساله تسویه ها پیش آمد که عده ای هم از پایگاه ما بودند.

#### ◆ پس شما خیلی زود از تسویه غفور جدی آگاه شدید؟

بله لیست اسامی آمده بود.

#### ◆ عکس العمل غفور بعد از شنیدن تسویه شدنش چه بود؟

ناراحت شد. چون بر اساس اطلاعات صحیح که نبود. این ها آدم های سالمی بودند که کارشان را می کردند و

او (رئیس امنیت پرواز) زیر نظر فرمانده پایگاه بود. در مواردی هم که شنیده بودم خطایی رخ داده، غفور سعی می کرد افراد را توجیه کند و هرگز برای کسی دردسر درست نکرد.

#### ◆ قبل از انقلاب (سال ۵۶) آیا مانوری در بوشهر انجام دادید؟

نه. در سال های قبل ORI صورت می گرفت.

#### ◆ چون من در عکس ها دیدم که همه با غفور عکس گرفته اند و روی کلاه ها هم همین ORI نوشته شده است. نمی دانم.

#### ◆ درباره ORI صحبت بفرمایید و بگویید مسئولیت رئیس امنیت پرواز در آن چیست؟

ORI یک ارزیابی عملیاتی پایگاه هاست. طرح دارد و در ستادهای تخصصی نوشته می شود. براساس اینکه در پایگاه چند هواپیما داری و چند خلبان و چند پرسنل فنی، تعیین می کنند شما چه ماموریت هایی می توانی انجام دهی. چقدر آمادگی داری. ماموریت های پروازی ما بیشتر شامل درگیری هوایی، رهگیری یا بمباران در ارتفاعات پایین بود. مثلاً می گفتند این هواپیما باید در مدت نیم ساعت سوختگیری بشود، مهمات، بارگیری و خلبان هم آماده پرواز باشد. زمان می گرفتند. از پرسنل فنی، بعضی ها ممکن بود بتوانند در این مدت این کارها را انجام دهند، بعضی دیگر نه. هم بستگی به آموزش و مهارت های فنی داشت و در جعبه پروازی اش قرار می گرفت. می دیدند این ها که بمب هایشان را زدند، چند درصد آن به هدف برخورد کرده است؟ دارت هم داشتیم بعنوان دشمن فرضی. مثلاً در سوختگیری یا درگیری ها چقدر موفقیت داشته است؟ حالا ممکن بود هواپیمایی مثلاً اف ۵ بمبش رها نمی شد، یا به هدف نمی خورد و غیره. حال باید ارزیابی می شد که چرا؟ این ها قسمت های عملیاتی بود. در قسمت های فنی و ستادی هم یک پروسه خاص خودشان را داشتند. معمولاً این کارها را می کردند تا پایگاه هوایی در اصطلاح آپدیت و سرحال و آماده کار باشند. وقتی عراق به ما حمله کرد، مازف ۱ ساعت، پاسخش را دادیم. این بخاطر این بود که تمرین و آمادگی کافی داشتیم. خلاصه این ORI ها خیلی خوب بود و هر سال پایگاه ها را رتبه بندی می کردند.

#### ◆ پس در سال ۵۶ خاطرتان نیست که ORI صورت گرفت یا خیر؟

نه. بعد از رتبه بندی، پایگاه هایی که خوب بودند را تشویق می کردند و به پایگاه های ضعیف تر تذکر می دادند یا مسئولینش را عوض می کردند.

#### ◆ برسیم به دوره انقلاب. از جو پایگاه بگویید.



تیمسار دادپی.

شده و به زحمت نشستیم. پایم آسیب دیده بود.

ماموریت‌های جنگی بسیار باید سکریت باشد. این بود که مدتی بعد از جنگ دیگر ماموریت‌ها محرمانه انجام می‌شد.

#### ❖ درباره آن عملیات انتقام توضیح بدهید. که چه کردید؟

من چون مسئولیت افسری عملیات گردان را داشتم بلافاصله به پست فرماندهی رفتم. طرح‌هایی از قبل آماده داشتیم. همان ORI‌هایی که عرض کردم، به این معنی بود که ما همیشه طرح داشته باشیم. سریع دسته‌های پروازی تشکیل شد. البته همه داوطلب بودند. یادم هست که به مرحوم دادپی عرض کردم: «اجازه بدهید که بچه‌ها با خانه‌هایشان تماس بگیرند و خداحافظی بکنند. ایشان گفت: «حتما. اشکالی ندارد. بروند». اما من وقتی به دوستانم گفتم بروید زنگی به خانه‌هایتان بزنید و خداحافظی کنید، چون ما اصلا نمی‌دانیم کجا داریم می‌رویم، همه گفتند نه. زودتر برویم.

#### ❖ هدف چه پایگاهی بود؟

شعبیه عراق. یکی از قوی‌ترین و مجهزترین پایگاه‌های عراق است که همه نوع هواپیما و پدافند در آن بود. بعد از حدودا ۲ ساعت، دسته پروازی ما بلند شد. حدود ساعت ۴ بود.

#### ❖ یک دسته ۴ فروندی؟

بله. برای رسیدن به هدف باید در ارتفاع پایین پرواز می‌کردیم. وارد منطقه شناسایی یا نقطه ورودی شدیم. آن‌ها هم منتظر ما بودند. گیرنده‌هایمان نشان می‌داد که موشک‌هایشان را به سمت ما نشانه گرفته‌اند. ما طبق برنامه و توجیهات قبل از پرواز، هر کدام بخش‌های مشخص شده را بمباران کردیم. هواپیمای خودم مورد اصابت گلوله قرار گرفت. خوشبختانه به خواست خدا به سمت ایران برگشتیم.

چون روز اول جنگ بود، مسلما هماهنگی با جای خاصی صورت نگرفته بود. حالا هم پدافند دشمن ما را می‌زد و هم وقتی وارد شدیم، پدافند خودی. مسائل زیادی هست که نمی‌خواهم وارد آن‌ها بشوم.

خوشبختانه غفور جدی همان روز در کاروان یا برج کنترلی که در کنار باند است حضور داشت. من از دور که دیدم مرتب ضد‌هوایی می‌زنند به غفور گفتم: غفور تماس بگیر بگو ما خودی هستیم. او هم گفت: صبر کن. دارم تماس می‌گیرم. پدافند هم پراکنده بود. خلاصه غفور توانست هماهنگی لازم را انجام دهد. گویا قبل از اینکه دسته پروازی ما بلند شود، یک دسته پروازی عراقی یک جای دیگر را بمباران کرده بود. ولی خب نمی‌دانستند هواپیمای دشمن کدام است، خودی کدام است. خلاصه من کنترلی روی هواپیمایم نداشتم. چرخ‌هایش باز نمی‌شد. هواپیما از باند خارج شد و دوباره وارد باند

#### ❖ دوستانان همه به دیدن‌تان آمدند؟

بله همه آمدند. آن شرایط را هیچکس نمی‌تواند درک کند مگر اینکه در آن شرایط حضور داشته است. حالات و روحیه بچه‌ها قابل توصیف نیست. حس وطن‌دوستی خالص و حس غروری در وجودشان بود که به کشور و دوستان و خانواده‌شان علاقمند بودند. امکان ندارد که شما خلبان خارجی را با این شرایط و امکانات بتوانی ببری میدان جنگ. در روزهای بعد که جنگ جدی‌تر شد، دوستان خلبان ما خیلی زحمت کشیدند. کاش قدرشان دانسته شود. مردانه جنگیدند و شهید شدند.

یک زمان شما دشمن، امکاناتش، تشکیلات و تاکتیک‌هایش را می‌شناسی و بر اساس آن برنامه‌هایت را طرح‌ریزی می‌کنی اما ما بخاطر دوسال وقفه بعد از انقلاب تا جنگ، اطلاعاتمان زیاد خوب نبود. اینجوری جنگیدن با دشمن بسیار سخت بود.

#### ❖ شما در پروازهای جنگی هم با غفور بودید؟

خیر. ما هیچوقت با هم پرواز جنگی نکردیم. ایشان بیشتر مسئول امنیت بود.

#### ❖ روزی را مرور کنیم که شهید جدی اعزام می‌شود

به ماموریت. پرواز دو فروندی. برای بمباران نیروهای که از بصره به سمت آبادان می‌آمدند. شما در جریان این پرواز آخر غفور در ۱۷ آبان ۵۹ بودید؟

آن روزها پرواز و ماموریت‌ها زیاد بود. البته هیچ دلیلی ندارد که مثلا افراد یک گردان همه چیز را بدانند که متأسفانه ابتدای جنگ اینگونه نبود. بالاخره هر موضوعی باید حفاظت‌های خاص خودش را داشته باشد. سیستم صحیح این است که خلبان‌های دیگر ندانند که من به کدام ماموریت و کجا رفتم. حداقل جزئیات ماموریت یکدیگر را نباید بدانیم. چون متأسفانه در بعضی جاها این ناپختگی صورت گرفت و عوامل نفوذی از تمام اطلاعات باخبر شدند. لذا

✓ غفور خیلی به باغبانی علاقه داشت. پشت فضای خانه‌اش، هندوانه کاشته بود. یک روز به من گفت، جهانگیر من برای هندوانه آبی رنگ دارم. گفتم: مگر هندوانه هم آبی می‌شود؟ من را سر کار گذاشتی؟ غفور رفت و هندوانه آبی آورد برایم. تعجب کردم. گفت: من بذرش را آورده‌ام و کاشته‌ام

#### ❖ تیم نجات را می‌شناختید؟

هر پایگاهی یک هلیکوپتر ۲۰۴ داشتند که برای امداد می‌رفتند.

#### ❖ خلبانش چه کسی بود؟

به خاطر نمی‌آورم.

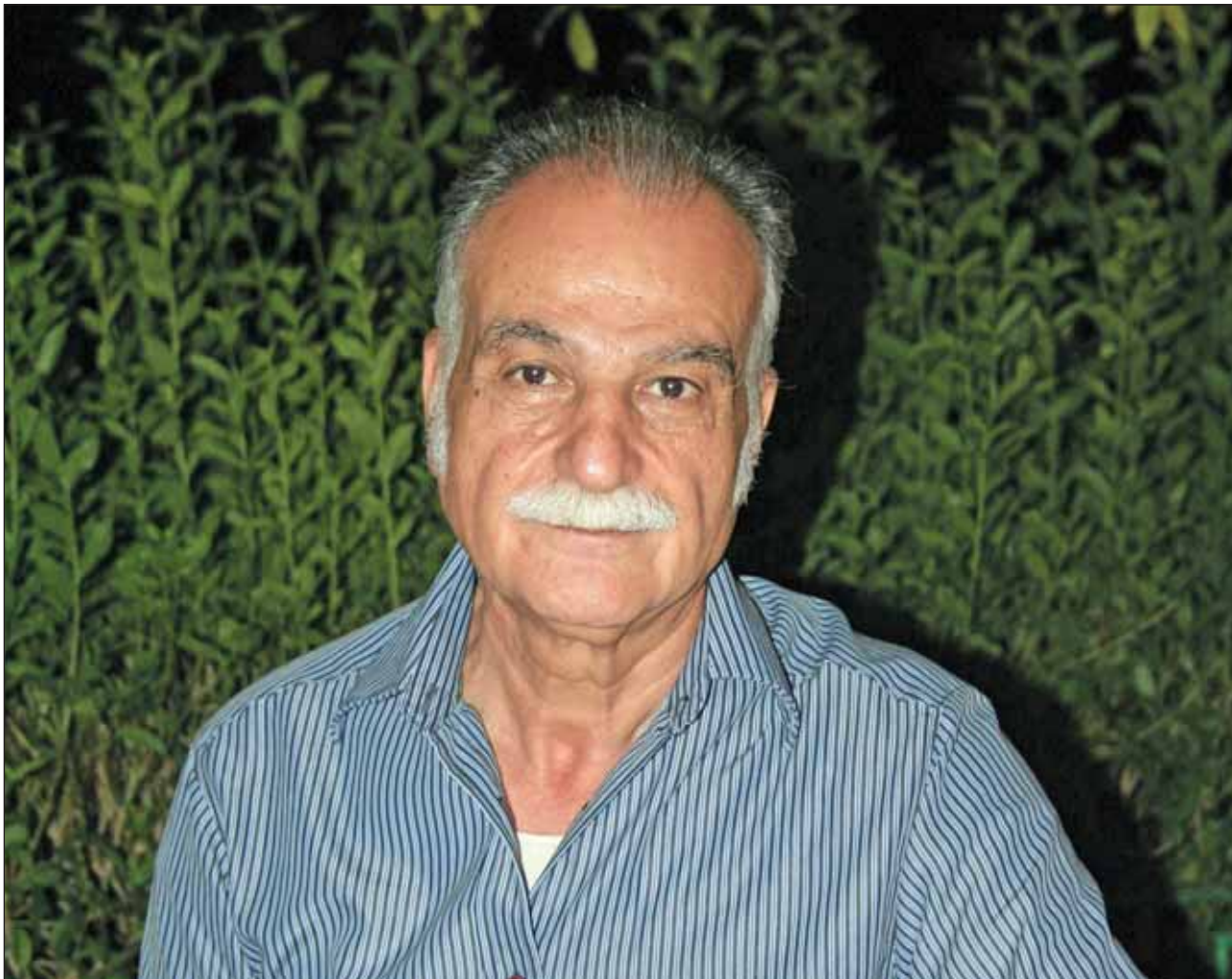
#### ❖ وصیت شهید این بود: دوست دارم کفنم پرچم ایران باشد... به نظر شما این وصیت نامه چقدر با شخصیت شهید سازگاری داشت؟

بله. ما وقتی با هم شوخی می‌کردیم می‌گفتم دوست داریم اگر هم فوت کردیم در هواپیما بمیریم. چون ما از ۱۸ سالگی آمده بودیم در این حرفه. در آسمان همه چیز را کوچک می‌بینی. منش آدمی بالا می‌رود. دید ما فرق می‌کرد. دیدن عظمت خداست که باعث می‌شود خلبان‌ها اهمیتی به مسائل کوچک زندگی ندهند. شاید هم آن موقع احساساتی بودیم. غفور هم چنین روحیه‌ای داشت. ما همه سرباز وطنان بودیم.

پرچم هم سمبل یک کشور هست. ضمن این که فرزند اردبیل بود و این موضوع برای او طبیعی بود.

#### ❖ صحبت پایانی.

خوشحالم که یادی شد از شهید غفور جدی. در جنگ نازنین‌ها از بین می‌روند. باید افتخارات این شهدا به خانواده‌هایشان برگردد. کسی توقع ندارد مثل خیلی از جاهای دیگر به آن‌ها رسیدگی شود اما همین یادکردن‌ها هم عالی ست. البته الان خیلی دیر است اما ثبت آن برای فرزندان و خانواده‌هایشان افتخار است. امیدواریم همیشه صلح باشد و دیگر رنگ جنگ نبینیم اما کشور ما همیشه در معرض تهدید بوده. باید آماده هم بود. ■



گفتگو با هم‌زم شهید جدی، حسین عبدالکریم خلجی

## حاضر نبود زیر هیچ‌گونه یوغ استکبار و ظلم برود

درآمد

نیروهای عراقی به طول چند کیلومتر دارند می‌آیند که کار آبادان را یکسره کنند. تا آن موقع، عراقی‌ها خرمشهر را گرفته بودند. آبادان هم از ۳ طرف محاصره بود. تنها از یک طرف ارتباط برقرار بود و کمک‌های مختلف به این شهر رسانده می‌شد. ما موریت ما این بود که با دو هواپیما هر کدام حامل ۱۲ بمب ۲۵۰ پوندی، این نیروها را تارومار کنیم تا به آبادان نرسند. آن زمان ما پروازهایمان را در ارتفاع پایین انجام می‌دادیم تا از دید رادارهای عراقی پنهان بماند. رادارهایشان کیفیت لازم را نداشت. سوار هواپیماهایمان شدیم.... ادامه گفتگوی شاهدیاران را با سرهنگ خلیان بازنشسته، حسسین عبدالکریم خلجی که در زمان شهادت غفور جدی در کابین عقب هواپیمایش حضور داشت را می‌خوانید.

❖ **خودتان را برای ما معرفی بفرمایید و بگویید هم‌اکنون مشغول چه فعالیتی هستید؟**

سرهنک خلبان بازنشسته، حسین عبدالکریم خلجی معروف به «حسین خلجی» متولد ۱۳۳۲ هـ.م. در سال ۸۲ بازنشسته شده‌ام. در یک شرکت خصوصی بعنوان بازرس مشغول به کار هستم. در زمان شروع جنگ خلبان عادی گردان پروازی بودم. بعد از جنگ در طول ۳۰ سال فعالیت، سمت‌های مختلفی داشتم. آخرین آن معاونت عملیات پایگاه دهم شکاری چابهار بوده است. من تا ۲ ماه قبل از بازنشستگی‌ام پرواز کرده‌ام.

❖ **شما چه مدت در جنگ شرکت داشتید؟**

بنده ۷ سال و ۱۱ ماه خدمت جبهه دارم. در تمام مدت در سمت خلبانی. ماموریت‌هایی که ما در خاک عراق انجام می‌دادیم، دو برابر حساب شده است. بر طبق امتیاز بندی‌ای که انجام می‌شد.

❖ **در چه عملیات‌هایی شرکت داشتید؟**

من خیلی ماموریت انجام دادم. هم در داخل ایران و هم در داخل عراق. مثلاً یک پایگاهی در ام‌القصر عراق وجود داشت، پایگاه نیروی دریایی آن‌ها بود. نزدیک مرز عراق و کویت، هم چنین پایگاه ناصریه در شهر بصره و منطقه نفتی فاو که ما همه این مناطق را بمباران کردیم. مدتی هم مجبور شدیم در داخل خاک خودمان عراقی‌ها را بزنیم. در خرمشهر، یا برای آزادی بستان، منطقه فکه و غیره...

❖ **نشان لیاقت یا مدال خاصی دریافت کردید؟**

خیر. ما آن زمان بصورت گمنام کار می‌کردیم. آن زمان بیشتر فرماندهان، مدال و نشان می‌گرفتند.

❖ **اولین دیدارتان با شهید غفور کی و کجا بود؟**

اولین بار در سال ۱۳۵۷ بود که من از تهران به پایگاه بوشهر منتقل شدم. شهید جدی در آن زمان، رئیس امنیت پرواز پایگاه بود. در فضای انقلابی قرار داشتیم. بیشتر پروازها بخاطر مسائل انقلابی و موقعیت مملکت انجام نمی‌شد. تا زمان جنگ تقریباً بیکار بودیم.

در آن سال‌ها تا شروع جنگ، با شهید غفور جدی رفت و آمد داشتیم. چه در گردان و چه بصورت خانوادگی. تقریباً هر روز همدیگر را می‌دیدیم.

❖ **شما با چه سمتی به بوشهر منتقل شدید؟**

بعنوان خلبان کابین عقب. در سال ۱۳۵۹ که جنگ شروع شد، کمبود خلبان خصوصاً برای کابین جلو احساس شد. ما بعد از ۲ سال کابین عقب، به کابین جلو می‌رفتیم. همان زمان من به همراه ۸ نفر انتخاب شدیم تا دوره آموزشی خلبان کابین جلو را بگذرانیم. بدین ترتیب من هم خلبان کابین جلو شدم.

❖ **با خانواده شهید جدی هم رفت و آمد داشتید؟ به چه سبک و سیاقی بود؟**

ایشان بسیار خانواده ساده‌ای داشت. همسر مهربان و دو پسر کوچک. البته بدشمنی‌ای که بعضی از ما در اوایل جنگ داشتیم، اجرای طرح بازخرید (من می‌گویم بازخرید) بسیاری از خلبان‌ها بود. در حدیقه گردان‌های پروازی خالی شد. این در زمانی که انقلاب شده و آغاز جنگ بود، خیانت بزرگی بود. شهید جدی هم از آن دسته از خلبان‌ها بود که باید تسویه کرده و می‌رفت.

❖ **شما بخاطر دارید که دقیقاً چه اتفاقی افتاد؟ از کجا متوجه تسویه ایشان شدید؟**

نامه‌ای برای ستاد پایگاه آمد. به فرمانده پایگاه دستور داده شده بود که این تعداد از خلبان‌ها در ۳ مرحله باید کنار گذاشته شوند. خود من هم در مرحله سوم بودم و باید تسویه می‌کردم و می‌رفتم. خلبان‌های قدیمی‌تر مثل غفور، در مرحله اول قرار داشتند.

❖ **جرم چه بود؟**

می‌گفتند این‌ها آمریکا آموزش دیده‌اند و آمریکایی‌اند. این‌ها نمی‌توانند در جمهوری اسلامی بمانند و خدمت کنند.

❖ **شما جزو خلبان‌های آمریکا رفته نبودید؟**

چرا. من هم بودم. همه ما دوره‌هایی را در آمریکا گذرانده بودیم. عرض کردم آن کسی

که این طرح را داد خیانت کرد. آمدند طبق لیست، یکی یکی اخراج کردند.

❖ **واکنش شهید جدی بعد از شنیدن این موضوع چه بود؟**

ناراحت بود. بخاطر اینکه کلی سرمایه برایش هزینه شده تا آموزش دیده و خلبان درجه یک این مملکت شده بود. در آن زمان خلبان‌های ایرانی جزو بهترین خلبان‌های دنیا بودند. تربیت یک خلبان بسیار هزینه بر است. از این ناراحت بود که الان که زمان بازدهی کارش است، باید بیرون برود. می‌توانست خلبان آموزش بدهد و بسیاری فعالیت‌های دیگر اما کنار گذاشته شده بود. در همین کش و قوس رفتن و تسویه کردن بود که جنگ شروع شد. با شروع جنگ، کمبود خلبان احساس شد. یک عده که ۵ یا ۶ ماه قبل تسویه کرده و رفته بودند. لذا به همه این افراد، نامه دادند به خاطر موقعیت پیش آمده، چنانچه تمایل دارید به خدمت برگردید. غفور از آن‌هایی بود که بلافاصله آمد. لباس پروازش را هم با خود آورده بود.

❖ **چند عملیات مشترک با هم انجام دادید؟**

من تنها یک پرواز با شهید غفور جدی انجام دادم که در همین پرواز هم ایشان به شهادت رسید. ماموریت بمباران بود.

❖ **آن روز ویژه را بطور کامل برای ما تشریح بفرمایید.**

۱۷ آبان بود. ما چون دوره آموزشی کامل را ندیده بودیم، تنها ماموریت‌های گشت‌زنی را انجام می‌دادیم. ولی غفور که بعد از چندماه برگشته بود، ابتدا یک پرواز یادآوری با او انجام دادم تا آماده پرواز جنگی برای بمباران شوم.

❖ **یعنی هم اولین پرواز جنگیتان بود و هم اولین پروازی که با شهید غفور جدی انجام**

می‌گفتند این‌ها آمریکا آموزش دیده‌اند و آمریکایی‌اند. این‌ها نمی‌توانند در جمهوری اسلامی بمانند و خدمت کنند

استراق سمع می کردند. در حین این که داشتیم دور می زدیم تا برگردیم، شماره ۱ گفت: پس برویم نیروهای را که کنار فاو تجمع کرده بودند را بزنیم تا دست خالی برنگردیم. غفور جدی هم قبول کرد. رسیدیم به منطقه و ارتفاع را هم تنظیم کردیم. ما بفاصله ۱۰ ثانیه پشت شماره ۱ حرکت می کردیم، آن ها ۱۲ بمب را زدند، ما هم بلافاصله زدیم. در همان حین احساس کردیم یک ضربه محکم به زیر هواپیما خورد. بعد از ۳ یا ۴ ثانیه، دومین ضربه هم اصابت کرد.

#### ❖ نمی توانستید ببینید که چیست؟

خیر. چون از زیر ما بود. ما اصلا از زیر هواپیما دید نداریم. باز هم ما ادامه دادیم. اما با ضربه دوم موتور سمت راست از کار افتاد و بلافاصله چراغ آتش موتور سمت راست هم روشن شد. موتور آتش گرفته بود. بعد از چندثانیه سیستم های هیدرولیک و روغن همان موتور سمت راست صفر شدند. کنترل هواپیما مشکل شده بود. شماره ۱ سریع به جلو رفت. ما اندکی ارتفاع گرفتیم. نزدیک بهمنشیر. سرعت مان ولی کم شده بود. نزدیک ماهشهر بودیم که غفور به شماره ۱ شرایط هواپیما را اطلاع داد و گفت مجبوریم که اجکت بکنیم. شماره ۱ هم گفت: هرطور خودتان صلاح می دانید عمل کنید. ما دیگر به نزدیکی سه راهی آبادان- ماهشهر رسیده بودیم. غفور برگشت و به من گفت: «حسین حاضری؟» گفتم: «آره. بریم». حالت گرفتیم و اجکت را خودش کشید. بلافاصله کانای پرید و هر دو صندلی عمل کرد و هر دو به بیرون پرتاب شدیم.

#### ❖ در این لحظه از نظر مرزی در کجا قرار داشتید؟

درست در بین نیروهای ایرانی و عراقی. عراقی هایی که آبادان را محاصره کرده بودند و نیروهای ایرانی که عراقی ها را محاصره کرده بودند تا سمت ماهشهر نیایند.

#### ❖ چه حسی داشتید؟

گیج بودم. چند ثانیه نفهمیدم چه اتفاقی دارد می افتد، آنقدر که فشار زیاد است.

تا نزدیک های دیلم. آنجایی که می دانستیم رادارهایشان وجود ندارد. سپس آمدیم در ارتفاع پایین و از روی آب های خلیج فارس و بسمت فاو رفتیم.

❖ از آنجایی که شما آخرین نفری هستید که با شهید غفور جدی بودید، بگوئید در آن لحظات در کابین شما چه صحبت هایی بین تان رد و بدل شد؟ از فضای حاکم بر کابین بگوئید.

در طول مسیر پروازی، ۶ دانگ حواس ما به بیرون و صفحه رادار بود. غفور می گفت: انشالله حضرت ابوالفضل کمک مان می کند. انشالله می رویم و نابودشان می کنیم. واقعا میهن دوست بود. تعصب خاصی به ایرانی بودن خود داشت. می گفت: این عرب ها آدم های ضعیفی هستند باید بزنیم این ها را نابود کنیم. ایشالله خدا کمک می کند. مرتب هم سفارش می کرد اطراف را بیشتر مراقب باشیم. می گفت صفحه رادار را زیاد نگاه نکن، بیرون را فقط نگاه کن.

#### ❖ هر دو هواپیما پشت هم حرکت می کردید؟

کنار هم حرکت می کردیم. بهمنشیر را که رد کردیم، سپس اروند رود تا به فاو رسیدیم. فاو هم یک بندر بود. از بالا که نگاه می کردیم، به نظر یک دهکده می آمد (جدای از شهر). نگو که این ها توپ ها، ضد هوایی ها و تانک های عراقی هاست که به این شکل استتار شده بود که کلبه به نظر می رسید و از آن طرف رودخانه، مرتب آبادان را گلوله باران می کردند. ما به سرعت از بالای سر این ها رد شدیم. عراقی ها هم متوجه حضور ما شدند. حالا ما (دو هواپیما) به فاصله ۱۰ ثانیه یا ۵ ثانیه پشت هم قرار گرفتیم که یکدفعه هر دوی ما را گلوله باران نکنند. به همین شکل تا نزدیکی بصره رفتیم. جاده فاو تا بصره را ادامه دادیم. دیدیم از نیروهای عراقی خبری نیست. با هواپیمای شماره یک (لیدر) صحبت کردیم. آن ها هم گفتند اینجا خبری نیست. چه کار کنیم؟ غفور هم گفت: درست نیست اینجا و در منطقه دشمن گشت بزنیم، برگردیم. درست هم می گفت. قرار بود ما در منطقه عملیاتی دشمن هم اصلا مکالمه رادیویی نداشته باشیم. چون

نشستم کنار غفور... افسرده شدم... بغض گلویم را گرفته بود. گریه کردم. نمی دانستم چه باید بکنم. برایش فاتحه خواندم... کاری از دستم بر نمی آمد. از یک طرف عراقی ها را می دیدم که دارند گلوله باران می کنند. از طرف دیگر هم ایرانی ها را دیدم

دادید.

بله. احسنت. در گردان نشسته بودیم. خلبان های آموزش دیده ماموریت ها را انجام می دادند و شب ها همه دور هم می نشستیم. خانواده هایمان را به تهران فرستاده بودیم. دور هم می گفتیم و می خندیدیم و به یکدیگر روحیه می دادیم تا مسائل جنگی ما را افسرده نکنند. آن روز هم در گردان نشسته بودیم که افسر مرز گردان آمد و برگه ای در دستش بود. اسم من و ستوان اعظمی را صدا زد. دو فروندی قرار بود برویم و عملیاتی را انجام بدهیم. شهید جدی چون عملیات بود در محوطه مشغول انجام دادن وظایف روزانه خودش بود. من باتفاق سروان سفیدموی آذر به اتاق تشریح پروازی رفتیم. ۴ نفری نشستیم و برگه ماموریت را برای ما خواندند. لیدر ما هم سروان سفیدموی آذر بود.

#### ❖ ماموریت چه بود؟

به ما گفتند نیروهای عراقی به طول چند کیلومتر دارند می آیند که کار آبادان را یکسره کنند. تا آن موقع، عراقی ها خرمشهر را گرفته بودند. آبادان هم از ۳ طرف محاصره بود. تنها از یک طرف ارتباط برقرار بود و کمک های مختلف به این شهر رسانده می شد. ماموریت ما این بود که با دو هواپیما هر کدام حامل ۱۲ بمب ۲۵۰ پوندی، این نیروها را تارومار کنیم تا به آبادان نرسند. آن زمان ما پروازهایمان را در ارتفاع پایین انجام می دادیم تا از دید رادارهای عراقی پنهان بماند. رادارهایشان کیفیت لازم را نداشت. سوار هواپیماهایمان شدیم. خلبان جدی در کابین جلو و من در عقب. تیک آف کردیم. مقداری در ارتفاع بالا پرواز کردیم

نیروهای سپاه و ۵ نفر دیگر از نیروهای زمینی بودند. آن‌ها خودشان صحنه سقوط هواپیما را دیده بودند. تصور می‌کردند هواپیمای عراقی است. آمده بودند تا خلبان عراقی را دستگیر کنند. به سمت من می‌آمدند. من یک کلت با ۶ گلوله هم به همراه داشتم. کلت را به دستم گرفتم و همانطور نشسته بودم. جایی هم نبود تا سنگر بگیرم. یکی از آن‌ها دولا دولا راه می‌آمد و بقیه ایستاده و تفنگ‌هایشان را هم به سمت من نشانه گرفته بودند. فکر کردم باخودشان «سگ» دارند. گفتم این‌ها عراقی‌اند، چون عراقی‌ها با خودشان سگ می‌آوردند. کلت‌م را آماده نگه داشتم و ایستادم. نزدیک‌تر که شدند فهمیدم ایرانی هستند. فرمانده‌شان گفت: بیا جلو... به محض شنیدن این جمله خیلی خوشحال شدم و فهمیدم ایرانی هستند. از خوشحالی به سمتشان دویدم. چند قدم که رفتم یکی از آن‌ها تیر هوایی زد و گفت: همانجا بایست. من هم گفتم: «من ایرانی‌ام. خلبان ایرانی‌ام. نگران نباشید». گفت: «بخواب روی زمین». گفتم: «آقا من ایرانی‌ام، برای چه روی زمین بخوابم؟! دوباره گفت: «بخواب روی زمین». من هم خوابیدم. آمدند به طرف من. همان استوار، اسلحه را به روی کمر من گذاشت. جیبم را گشت. کارت شناسایی‌ام را دید و متوجه شد راست می‌گویم. بعد من را بلند کردند و در آغوش گرفتند. از من پرسیدند غفور جدی چه شده است؟ گفتم: شهید شده است. نشستند بالای سر غفور و گریه کردند و فاتحه خواندند. با بی‌سیم اطلاع دادند که هلیکوپتر بیاید. حدود ۱ ربع بعد هلیکوپتر آمد.



را دیدم. دودش کاملاً مشاهده می‌شد. فکر می‌کنم حدود ۱ کیلومتر با ما فاصله داشت. همانطور که به هواپیما نگاه می‌کردم متوجه شدم یک چتری مانند چتر من، بین من و هواپیما به روی زمین افتاده است. با خودم گفتم: «یعنی چتر غفور است؟ چقدر سریع‌تر از من رسیده است... ما که با هم پریدیم...!» تا اینکه به زمین رسیدم. چترم را جمع کردم و به طرف چتری که دیده بودم رفتم. دیدم چتر به روی شهید جدی افتاده است. خود او هم چسبیده به صندلی افتاده است. هر دو پای او هم به داخل شنزارها رفته بود و به گمانم شکسته بودند. چندبار صدایش زدم. گفتم غفور... غفور بلند شو. صدای من را می‌شنوی؟ دیدم هیچ واکنشی ندارد. نبضش را گرفتم متوجه شدم نمی‌زند... هم دستش و هم گردنش... به چهره‌اش دقت کردم، دیدم ۳ عدد از دندان‌هایش شکسته است و به بیرون افتاده. دنده‌هایش هم بیش از حد به بالا آمده... شکسته بود...

#### ❖ چه کردید؟

نشستم کنار غفور... افسرده شدم... بغض گلویم را گرفته بود. گریه کردم. نمی‌دانستم چه باید بکنم. برایش فاتحه خواندم... کاری از دستم برنمی‌آمد. از یک طرف عراقی‌ها را می‌دیدم که دارند گلوله باران می‌کنند. از طرف دیگر هم ایرانی‌ها را دیدم. متوجه شدم ۲ ماشین جیب روبراز از دو سمت مخالف به سمت ما می‌آیند. این ۲ ماشین در یک نقطه به هم رسیدند و پیاده شدند. دیدم ۱۰ نفر هستند (هر جیب ۵ نفر). ۵ نفرشان لباس سبز به تن داشتند که

#### ❖ در دوره آموزشی، اجکت را در آسمان تمرین کرده بودید؟

تمرین می‌کردیم نه بطور واقعی. در آمریکا یک سیستمی داشتند به نام "صندلی پران". ما بر روی صندلی می‌نشستیم و آن با فشار خیلی زیادی به بالا می‌رود و در یک جا می‌ایستد. داخل ساختمان انجام می‌شود. ولی برای چتربازی فرق می‌کرد. ما را به یک جیب می‌بستند و با یک طناب ۵۰۰ متری می‌کشیدند.

#### ❖ هیچوقت با چتر از آسمان به زمین نیامده بودید؟

خیر. ولی آنقدر آموخته بودیم که می‌دانستیم چه اتفاقی خواهد افتاد. اینکه چند ثانیه تقریباً بیهوش می‌شدیم طبیعی بود چون ۱۸ برابر وزنمان به ما فشار وارد می‌شود. با صدای باز شدن چترم (صدایی شبیه ترکیدن بادکنک) به خودم آمدم و فهمیدم چترم عمل کرده است.

#### ❖ در حین پایین آمدن به آسمان هم نگاه می‌کردید تا غفور را ببینید؟

بله. ابتدا به خودم نگاه کردم ببینم دست و پایم نشکسته باشد. اتفاقاً بازویم به کنار کابین اصابت کرده و لباس پروازم پاره شده بود. خراشی هم به روی بازوم افتاده بود. با سرعت به پایین می‌آمدم.

#### ❖ آن موقع هوا چطور بود؟

هوا صاف و آفتابی بود.

#### – ساعت چند بود؟

حدود ۲:۳۵. ما ساعت ۲ تیک آف کردیم و تا این عملیات را انجام دادیم حدود نیم ساعت گذشته بود.

#### ❖ پس کل این ماموریت ۳۵ دقیقه طول کشیده بود. چه سرعتی!

بله. این هواپیماها جت هستند. تقریباً با سرعت ۱۰۰۰ کیلومتر در ساعت. که فاصله ما تا مقصد هم کمتر از ۱۰۰۰ کیلومتر بود.

#### ❖ محل فرودتان را توصیف کنید.

یک شنزار. بیابان برهوت. از بالا در حین پیدا کردن غفور، محل زمین خوردن هواپیمایمان

چند قدم که رفتیم یکی از آن‌ها تیر هوایی زد و گفت: همانجا بایست. من هم گفتم: «من ایرانی‌ام. خلبان ایرانی‌ام. نگران نباشید». گفت: «بخواب روی زمین». گفتم: «آقا من ایرانی‌ام، برای چه روی زمین بخوابم؟!»

از اعضای این دو جیب کسی را می‌شناسید؟ یا بعدها شناختید؟

خیر. همه آن‌ها زیر نظر دسک ماهشهر بودند. دسک محلی است که افسران سه نیرو در آنجا جمع می‌شوند و اطلاعاتشان را با هم رد و بدل کنند. اتفاقاً آیت الله خلخالی هم ما را با دوربین نگاه می‌کرد. او هم اطلاع داده بود که هواپیمای عراقی را زده‌اند.

بله می‌گفتید...

یک هلیکوپتر آمد و پیکر شهید جدی را با همان صندلی گذاشتند و بردند.

شما با همان هلیکوپتر نرفتید؟

خیر. صبر کردیم ۱ هلیکوپتر دیگر آمد و ما را به دسک ماهشهر بردند. هم بیمارستان داشت و هم سردخانه و من هم شب را آنجا ماندم.

در این زمان ساعت چند شده بود؟

حدود ۶ بعد از ظهر. هنوز هوا خوب تاریک نشده بود. افسر رابط نیروی هوایی گفت: یک آپارتمان کوچکی هست. شب را آنجا می‌خوابیم و صبح به بوشهر می‌رویم. آنجا هم اتفاق جالبی برآید افتاد. موقع خواب، صدای گلوله شنیدیم. تصور کردیم عراقی‌ها رسیده‌اند. بعداً متوجه شدیم درگیری بین مهاجران آبادانی است.

متوجه شدید چه کسی شهادت غفور را به خانواده‌اش خبر داد؟

من که خبر ندادم. بچه‌های بوشهر خودشان فهمیده بودند. اول از همه آن‌ها متوجه شده بودند. ضمن اینکه شماره ۱ ما هم برگشته

و اطلاع داده بودم. با احتمال زیاد خودشان به خانواده شهید غفور اطلاع داده بودند.

شیرین‌ترین خاطره‌تان با غفور جدی؟

بهترین خاطراتم برای زمانی است که شب‌ها دور هم جمع می‌شدیم. خانه‌هایمان استار شده بود و یک ذره نور نباید به بیرون ساطع می‌شد. هر شب خانه یکی بودیم. خودمان شام درست می‌کردیم و می‌گفتیم و می‌خندیدیم. بچه‌ها از ماموریت‌هایشان می‌گفتند.

غفور جدی هم از ماموریت‌هایش تعریف می‌کرد؟ به خاطر دارید؟

آن چیزهایی که گفته می‌شد بیشتر درباره چگونه رفتن و برق گلوله‌های ضدهوایی که به سمت ما می‌آمد. ونوع گذر از دیوار پدافندی رد شدن. یک مقدار هم آب و تابش می‌دادند.

از ویژگی‌های اخلاقی شهید غفور جدی بگویید.

قبل از جنگ ایشان تعصب زیادی به حضرت ابوالفضل و مراسم‌های عزای امام حسین داشت. هم چنین درباره ایرانی بودنش و کشورش ایران خیلی غیرت نشان می‌داد. بسیار خوش برخورد و خوش خنده و بگو و بخند بود. بشاش بود. می‌دانست جنگ است و چون ما درجه پایین‌تر از او بودیم سعی می‌کرد به ما روحیه بدهد. گاهی در کنارش ماموریت و جنگ را فراموش می‌کردیم.

یعنی اینقدر صمیمیت بین شما حاکم بود.

بله. با او شوخی هم می‌کردیم.

در پایگاه یکدیگر را با چه عنوان و درجه صدا می‌کردید؟

بله. ما به ایشان می‌گفتیم: «جناب سروان». ایشان هم به من می‌گفت: «ستوان خلجی». احترام به ارشد جزو واجبات کار و حرفه ما بود.

اگر بخواهید شهید غفور را در یک جمله معرفی کنید  
انسان آسمانی بود.

تصور شما از علت تسویه شدن غفور

جدی چه بود؟

خیانت. خیانت یکی از فرماندهان آن زمان.

می‌دانید چه کسی؟

نمی‌توانم بطور مطمئن بگویم.

بین خودتان درباره این شخص حرف می‌زدید؟

بله. بالاخره یک بخشنامه که در نیروی هوایی صادر می‌شود مشخص است که چه کسی دستور آن را داده است. باز هم خدا می‌داند.

کدام ویژگی شخصیتی ایشان باعث شده تا ایشان جزو شهدای شاخص نیروی هوایی باشد؟  
عشق به ایران.

مگر بقیه شهدا یا رزمندگان نداشتند؟

به نظر من این ویژگی‌ها درصدا دارند. عشق به وطن، عشق به دین، عشق به ابوالفضل و امام حسین درصدا دارد. می‌توانم بگویم که ایشان عاشق حضرت ابوالفضل و وطنش بود. حاضر نبود زیر هیچگونه یوغ استکبار و ظلم برود. خیلی آزاد فکر می‌کرد.

رفتار ایشان را با خانواده‌اش دیده بودید؟

بسیار رفتار خوبی داشت. با بچه‌هایش بسیار مهربان و رئوف بود. رابطه بسیار ساده و صمیمی. ما ارتباط خانوادگی با همسرشان نداشتیم. در حد سلام و علیک بود. خانواده‌ها که نبودند ما مجردی دور هم جمع می‌شدیم.

از نظم و انضباط پذیری‌اش خاطره‌ای دارید؟

یک نظامی واقعی بود. نوع صحبت کردنش علیرغم اینکه تحکم خاصی داشت، بسیار هم باعاطفه بود. اگر احیاناً حرفی می‌زد و کسی از او ناراحت می‌شد حتی اگر سرباز بود، می‌رفت و از دلش در می‌آورد. تمیزی و اتوی لباسش بسیار با اهمیت بود. بیشتر از زمان خدمتش کار می‌کرد.



خلبان حسین خلجی در پایگاه هوایی بوشهر - سمت چپ تصویر

زنده کردن خاطرات شهدا درسی است برای آیندگان تا بدانند چه جوانان ارزنده ای بخاطر این مملکت شهید شدند و این تعصب را به نسل بعد منتقل کنند. متأسفانه حفظ کشور احساس مسئولیت کنند. متأسفانه نه تنها آنطور که باید و شاید به خاطرات این شهدا پرداخته نشده بلکه به آن کسانی که در این جنگ، به افتخار شهادت نائل نشدند اما رزمنده بودند نیز توجه نمی‌شود. من خلبان شکاری بازنشسته چرا نباید بتوانم با حقوق بازنشستگی زندگی کنم تا مجبور نباشم در گرما و سرما و در این سن، کار کنم تا در این زندگی کم نیآورم؟! به نظر من این کوتاهی است. من در نیروی هوایی به شهید زنده معروفم. کلی بیماری دارم... خوب و درست حق ما را ادا نکردند.

#### ❖ حرف آخر؟

امیدوارم مملکت ما هیچ موقع دشمن نداشته باشد. امام زمان حافظ ما باشد چون مردم باایمانی داریم. امیدوارم همه مردم مثل ما حفظ مملکت برایشان مهم باشد. به آسانی مملکت را زیر بار زورگویی و استبداد از دست ندهند. نسل بعد از زحمت‌هایی که ما کشیدیم درس بگیرد و قدر بداند. ■

#### ❖ چه کسی بیشتر از بقیه گریه و ناراحتی کرد برای شهادت غفور؟

همه خلبان‌ها. او با همه رفیق بود. با همه ما رابطه خوبی داشت. همه دوستش داشتیم. فکر می‌کنم بیشترین ضربه به پدر و مادر مرحومش خورد. بسیار بی‌تابی می‌کردند.

#### ❖ در سال‌های بعد از شهید غفور، خانواده ایشان را ملاقات کرده‌اید؟

بله. همان زمان که رئیس امنیت پرواز بوشهر بودم، برادر ایشان به اتفاق همسر و خواهر شهید غفور به بوشهر آمده بودند. همین ماجرا را می‌خواستند که برایشان تعریف کنم. برادرشان می‌گفت: شما بوی غفور را می‌دهی... بعد از چند سال برادر دیگرشان عادل با من تماس گرفت. گفت: «سرهنگ خلجی؟! گفتم: بله. دیدم شروع کرد به گریه کردن. پرسیدم برادر عزیز می‌توانم کمکی بکنم؟ چه شده است؟ گفت: برادر غفور هستم. می‌خواهم شما را ببینم. به منزل ایشان رفتیم و کلی خاطره تعریف کردیم.

#### ❖ تصور می‌کنید چقدر می‌توانیم شهدای خلبان را به مردم بشناسیم؟

#### ❖ خاطره دیگری از ایشان دارید بفرمایید.

ما در مواقعی که بیکار بودیم بسیار باهم والیبال، پینگ پونگ، شطرنج و فوتبال بازی می‌کردیم. عاشق این بود که با ما که سن و سالمان کمتر از او بود رقابت کند. مسابقه بگذارد تا روی ما را کم کند. مثلاً من هم شطرنج خوب بود و هم پینگ پونگم. تیم فوتبال ما هم در آمریکا مقام دوم را آورده بود و مدال گرفته بودیم. با اینکه جنگ بود و هر روز مصیبت داشتیم، لحظات خوشی هم داشتیم.

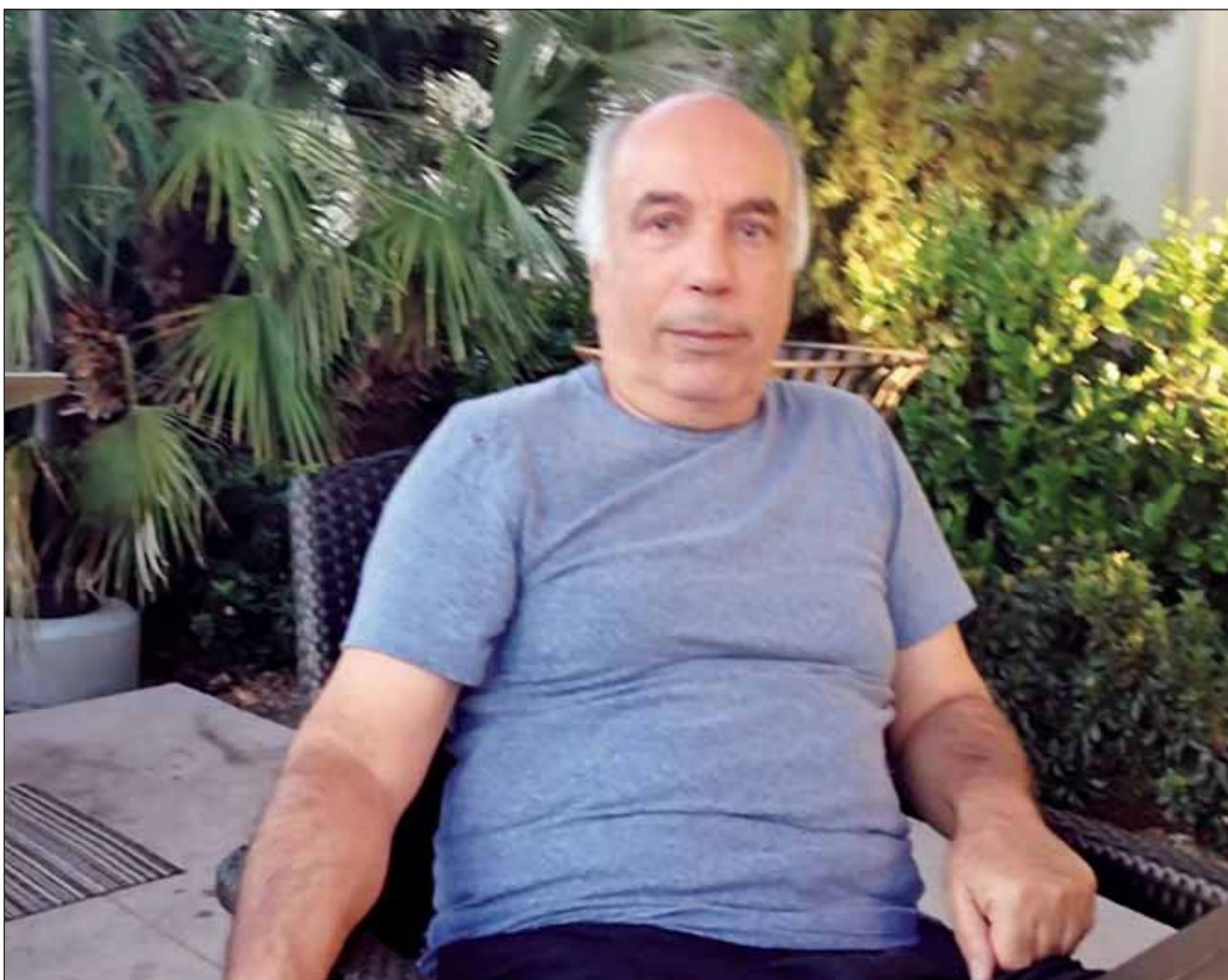
#### ❖ داستان عکس شهید غفور بر دیوار اتاق کار شما چیست؟

ایشان رئیس امنیت پرواز پایگاه بود. بعد از پایگاه بوشهر من به همدان رفتم و مجدد که به بوشهر برگشتم، مدتی بعنوان افسر ارزیابی خلبان‌ها مشغول بودم. سپس بعنوان رئیس امنیت پرواز انتخاب شدم. عکسی از زمان سربازی شهید جدی را به دیوار اتاق زدیم و تا پایان بازنشستگی من در سال ۱۳۸۲ همچنان به دیوار ماند.

#### ❖ در مراسم ختم ایشان شرکت داشتید؟

فقط در مراسمی که در بوشهر گرفتند شرکت داشتم تا سوار هواپیما کردند ایشان را و به شهرشان بردند. چون من هم بعزت مشکلات جسمانی که برایم پیش آمده بود حدود ۱ ماه استراحت بودم.

✓  
زنده کردن خاطرات شهدا درسی است برای آیندگان تا بدانند چه جوانان ارزنده ای بخاطر این مملکت شهید شدند و این تعصب را به نسل بعد منتقل کنند. برای حفظ کشور احساس مسئولیت کنند. متأسفانه نه تنها آنطور که باید و شاید به خاطرات این شهدا پرداخته نشده بلکه به آن کسانی که در این جنگ، به افتخار شهادت نائل نشدند اما رزمنده بودند نیز توجه نمی‌شود



گفتگو با سرهنگ بازنشسته، سیدجلال شیخانی

## از خلبان‌های برجسته‌اف ۴ بود

درآمد

«یک روز غفور با ارشد گروه‌بان‌مان بحثش شد. یکدفعه متوجه شدم غفور یک صندلی را از این طرف ناهارخوری به طرف دیگر پرتاب کرد. ارشد‌مان هم در برابر غفور کوتاه آمد. باوجودی که غفور با او اختلاف قد داشت اما چون ورزشکار بود زورش می‌رسید. نه اینکه غفور بخواهد زورگویی کند، آن اشرف بچه‌ها را اذیت می‌کرد، غفور هم جلوی‌ش می‌ایستاد...». این جملات بخشی از گفتگوی کوتاه شاهد یاران یا یکی از هم‌دوره‌ای‌های شهید غفور جدی در دانشکده خلبانی است. متن کامل گفتگو با سرهنگ بازنشسته، سیدجلال شیخانی را در ادامه می‌خوانید؛

## ◆ آقای شیخانی از نحوه آشنایی تان با غفور جدی بگویید.

ما تقریباً در نیمه دوم سال ۱۳۴۶ بود که با غفور وارد دانشکده خلبانی شدیم. دو ماه که گذشت به کلاس زبان انگلیسی رفتیم. البته من چون قبل از آن آمریکا بودم، مشکل زبان نداشتم و همان اول سوپروایزر ساختمان زبان شدم. اما غفور از کتاب‌های ۱۱۰۰ شروع کرد. ۱۲۰۰، ۱۳۰۰، ۱۴۰۰ تا ۲۴۰۰. منتظر بود تا بورس اعلام شود. به فاصله ۱۵ روز با هم به آمریکا رفتیم. محل ما در آمریکا متفاوت بود لذا تماس زیادی باهم نداشتم. وقتی برگشتیم، من به واحد ترابری و غفور برای شکاری اف ۴ رفت. ایشان از خلبان‌های برجسته اف ۴ بود.

## ◆ از روزهای دانشکده بگویید.

در دانشکده، صبحانه و نهار و شام را با هم به ناهارخوری می‌رفتیم و برمی‌گشتیم. ۲۴ ساعته با هم بودیم. یک روز غفور با ارشد گروهان‌مان بحثش شد. یک‌دفعه متوجه شدم غفور یک صندلی را از این طرف ناهارخوری به طرف دیگر پرتاب کرد. ارشدمان هم در برابر غفور کوتاه آمد. باوجودی که غفور با او اختلاف قد داشت اما چون ورزشکار بود زورش می‌رسید. نه اینکه غفور بخواهد زورگویی کند، آن اشرف بچه‌ها را اذیت می‌کرد، غفور هم جلوش می‌ایستاد. طوری شد که دیگر به بقیه هم زور نمی‌گفت و رفتارش را عوض کرد.

ما در دانشکده که بودیم بعداً اینکه کلاس زبانمان تمام شد و سردوشی گرفتیم، در قلعه مرغی به مدت ۲۰ ساعت می‌پریدیم. با هواپیماهای موتور کوچک و سبک. تا آموزش ببینیم و سولو بشویم. اگر کسی حداکثر تا ۱۸ ساعت سولو نمی‌شد از رده پروازی کنار گذاشته می‌شد. یادم نیست غفور چند ساعته سولو شد، من حدود ۱۰-۱۱ ساعته سولو شدم. پروازمان که تمام شد به آمریکا رفتیم. آنجا هم باید با هواپیمای تک موتور سسنا به مدت ۳۰ ساعت می‌پریدیم. با تی ۳۷ هم می‌پریدیم که جت دو موتور بود و الان هم در آمریکا پرواز می‌کند. کسانی که پروازشان ضعیف بود یا از همان اول تی ۴۱، سسنا یا تی ۳۷ را می‌خوردند، به ایران برمی‌گشتند. اما آن‌هایی که تی ۳۷ را قبول می‌شدند به تی ۳۸ می‌رفتند. تی ۳۸ همان اف ۵ است بدون اینکه در نوک بالای آن باک بنزین داشته باشد. هواپیمایی با سرعت بسیار بالا. در آمریکا من در حال سولو شدن برای تی ۳۸ بودم که دو ایرانی به نام ستوان دانش پژوه و یک ماه

بعد فردی به نام آرام سبزواری در پایگاه ما شهید شدند. من هم که خیلی علاقه داشتم دوره شکاری را تمام کنم، شوک شدم و در نشاندن هواپیمای تی ۳۸ ضعیف عمل کردم. گفتم باند را نمی‌بینم. دیگر نمی‌خواستم شکاری را ادامه بدهم. ترسیده بودم. در آمریکا هم تی ۳۸ خیلی به زمین می‌خورد. آن موقع هم ما جوان بودیم و بی‌تجربه. غفور چون دوره اش را تمام کرد، سر ۲ سال، ستوان ۲ شد. در هر درجه‌ای هم شکاری‌ها از ما یک سال جلوتر بود. مثلاً زمانی که من سروان بودم، غفور «سرگرد» بود. وبا همین درجه هم شهید شد و حیف... برای پرورش هر خلبان میلیون دلاری هزینه می‌شد.

## ◆ جزو ترابری مهرآباد بودین؟

بله اما گردان ما در دوشان تپه مستقر بود.

افسر بسیار منضبط، شجاع، وطن پرست بود. کسی بود که برای نجات حتی یک هواپیما، (چون ما داشتیم خلبان‌هایی که دو یا سه بار ایجکت کرده بودند) جاننش را بر کف دستش می‌گذاشت و در نهایت شهید شد.

## ◆ خبر شهید شدن غفور را چگونه متوجه شدید؟

خبرها زود پخش می‌شد. در دوران جنگ هم مرتب از این اخبار به گوش می‌رسید. خیلی از دوستانمان شهید شدند. یک سری هم اسیر شدند و برگشتند. مثلاً فریدون ذوالفقاری دانشجوی پزشکی بود در انگلستان. بعد از ۳ سال برگشت ایران و رفت دوره خلبانی دید. از من قدیمی‌تر بود. تقریباً آخرهای جنگ بود، ماموریتی به او دادند که رفت عراق انجام داد، در حال برگشت به ایران، متأسفانه به دلیل ناآگاهی پرسنل خودمان، پدافندی‌ها او را زدند و شهید شد. خیلی از خلبان‌هایمان را مفت از دست دادیم. یا مثلاً مرحوم بارپور. تقریباً در دانشکده یک ماه از من جلوتر بود. ایشان فانتوم هم پرواز می‌کرد. یک بار به او ماموریتی در امیدیه می‌دهند. در ضلع آخری که می‌خواست بنشیند، با سرعت کم،

چرخ پایین، به برج مراقبت اطلاع می‌دهد من دارم می‌نشینم. متأسفانه خودی‌ها او را می‌زنند. بعد هم گفتند اشتباه شد... چند نفر شهید شدند و به بهشت رفتند...

خود من هم می‌توانم بگویم شهید زنده ام. روزی که آقای محلاتی با ۴۰ نفر از قضات می‌خواستند به اهواز بروند، من خلبان آن‌ها بودم. در دوشان تپه، دو موتورم روشن بود و آماده پرواز بودیم. یک دفعه از برج به من گفتند سرهنگ درویش اهواز کار دارد، اشکالی ندارد که او به جای شما برود؟ من هم گفتم: «نه. من با همه بچه‌ها دوست هستم». هواپیما را خاموش کردم و به پایین آمدم. سرهنگ درویش به جای من سوار شد. رفتند مهرآباد. ۲۰ دقیقه طول کشید که آقای محلاتی و ۴۰ نفر از همراهانشان برسند. یک ساعت بعد به من زنگ زدند و گفتند هواپیمایشان را زدند. فقط به ما نگفتند که عراق زد یا خودی زد! بیست مایل مانده بود به اهواز که همه در آسمان پر پر شدند. اینگونه شد که خداوند من را نکه داشت. من از مخالفان ۱۰۰ درصد جنگ هستم.

## ◆ شما کل خدمتان را در تهران بودید؟

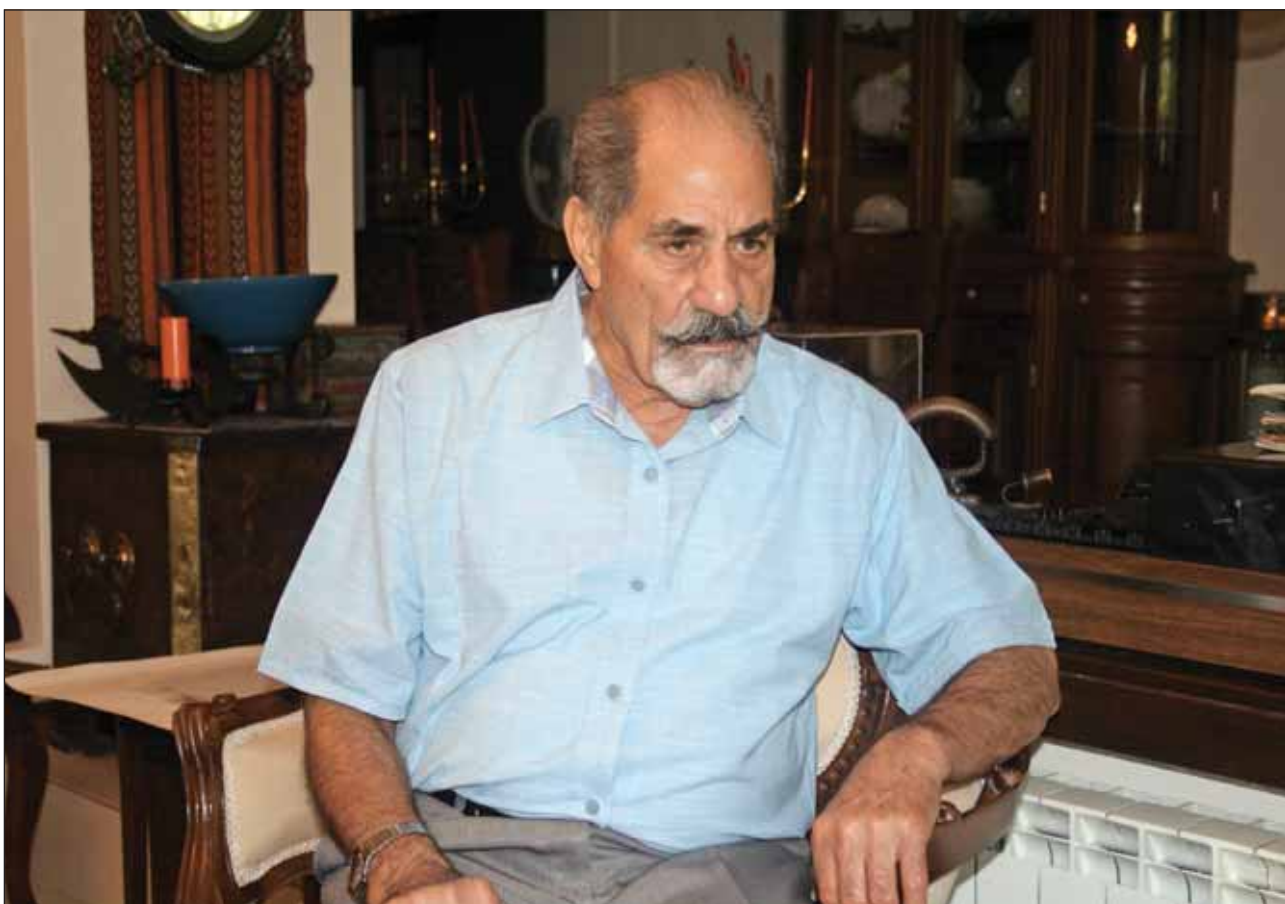
بله. کلاً فرانشیپ در تهران و اف ۲۷ بودم. فوق لیسانس زبان و ادبیات انگلیسی و توریسم.

## ◆ نحوه استخدام در نیروی هوایی چگونه بود؟

شما می‌توانستید با مدرک دیپلم ریاضی و فنی و طبیعی وارد شوید. در آمریکا حداقل مدرک لیسانس برای خلبانی لازم بود. در کلاس ما ۱۶ آمریکایی با مدرک لیسانس و فوق لیسانس بودند و من و دوستم. دیدیم درس‌هایی که می‌دهند خیلی به ریاضی فیزیکی و جبر و مثلثات مرتبط است. ما اصلاً در این درس‌ها کم نمی‌آوردیم. زودتر از آن‌ها جواب می‌دادیم. فقط زبان ما ضعیف‌تر از آن‌ها بود. نامه‌ای نوشتیم برای اساتید ایران و قرار شد کلاس‌های ریاضی و فیزیک بطورآکادمیک گذاشته شود.

## ◆ شخصیت شهید جدی را در چند جمله معرفی کنید.

افسر بسیار منضبط، شجاع، وطن پرست بود. کسی بود که برای نجات حتی یک هواپیما، (چون ما داشتیم خلبان‌هایی که دو یا سه بار ایجکت کرده بودند) جاننش را بر کف دستش گذاشت و نهایت شهید شد. ■



گفتگو با ناخداایکم فرمانده باز نشسته، هوشنگ صمدی

## ۱۷ روز قبل از شهادتش، لباس پرواز را از تنش در نیامورد

درآمد

دقت کنید به این نکته که چه کسی یا چه کسانی دارند تسویه می کنند؟! یک اکیپی برای این کار تعیین شده بود، حالا مشخص نیست آدم‌هایی که این اکیپ را انتخاب کرده اند، سالم هستند؟! آدم‌های آن اکیپ آیا سالم هستند؟! خیلی هایشان بد از آب در آمدند. من همیشه می گویم: این اشتباه بود که سیاسیون برای ارتش تصمیم گرفتند... ادامه اقدامات ارتش در اوایل جنگ ایران با عراق و همچنین دلآوری خلبانانی چون شهید غفور جدی را در گفتگوی بی پرده شاهد یاران با ناخداایکم فرمانده باز نشسته، هوشنگ صمدی در ذیل بخوانید؛

### ❖ خودتان را برای ما معرفی بفرمایید.

هوشنگ صمدی، ناخدا یکم فرمانده بازنشسته متولد ۱۳۱۸ در یکی از روستاهای اردبیل به نام کلهران هستم. تا کلاس نهم را در کلهران درس خواندم و سپس دیپلم خود را در تهران گرفتم. بعد از ۱۸ ماه خدمت وظیفه، در کنکور دانشکده افسری شرکت نمودم. اول آبان ماه ۱۳۳۹ وارد دانشکده افسری شدم. در مهرماه ۱۳۴۲ ستوان دوم شدم. رسته‌ام پیاده بود. به لشکر ۱ مرکز منتقل شدم. عضو هواجمعی تیپ ۳ رضاپور شدم. این تیپ در پایگاه عشرت‌آباد مستقر بود. ولی گردان‌های آن در شهرهای مختلف بود. یکی از گردان‌هایش در منجیل قرار داشت. من هم جزو گردان ۱۴۴ منجیل شدم. تا سال ۱۳۵۳ در نیروی زمینی خدمت کردم. سپس برای طی دوره عالی پیاده به مرکز آموزشی شیراز منتقل شدم. یک سال دوره دیده و در پایان دوره یعنی تابستان ۱۳۵۴ بطور داوطلبانه به یگان تکاوران دریایی منتقل شدم.

### ❖ اولین باری که اسم «غفور» را شنیدید کی و کجا بود؟

غفور جدی همشهری ماست. من در سال ۱۳۵۶ به بوشهر منتقل شدم بعنوان فرمانده گردان تکاوران. در آنجا، پایگاه نیروی دریایی و هوایی کنار هم بود. ما معمولا در مانورها، عملیات‌ها و همایش‌ها همدیگر را می‌دیدیم. نه فقط غفور بلکه کلیه افسرهای نیروی هوایی و دریایی می‌آمدند. در این همایش‌ها همه باهم سلام و علیک می‌کردند. روی سینه همه، نام و نام‌خانوادگی‌شان نوشته شده است. غفور اسم من را از روی لباسم خواند... «هوشنگ صمدی کلهرانی». به من گفت: «شما اردبیلی هستی؟» گفتم: «بله. شما چطور؟» گفت: «من هم اردبیلی‌ام». آشنایی ما از آنجا شروع شد. فکر کنم ستوان ۱ یا سروان بود. من اما سرگرد بودم. این ارتباط ما بر مبنای «همشهری بودن» ادامه پیدا کرد و ما هروقت به هم می‌رسیدیم دیگر به زبان آذری صحبت می‌کردیم.

### ❖ از همان شب آشنایی بگویید. دقیقا چه مراسمی بود؟

فکر کنم آمادگی برای مانور بود. نیروی دریایی ۲ مانور در سال داشت. یک مانور تابستانه و دیگری مانور زمستانه. محل برگزاری مانورمان

همان جایی بود که بعدها جنگیدیم. منتها معمولا در مسیر شلمچه، گردان تکاوران نیروی دریایی بطور کامل در این عملیات شرکت می‌کرد. اما در مانور یک لشکر از نیروی زمینی، گردان تکاوران و نیروی هوایی هم با پدافند هوایی از بالا می‌آمد. از ترکیب این ۳ نیروی زمینی، هوایی و دریایی عملیات انجام می‌شد.

### ❖ هدف از این مانور چه بود؟

آماده شدن برای عبور از رودخانه.

### ❖ چرا؟

این موضوع به سال ۱۳۴۲ برمی‌گردد. در آن سال که ما دوره مقدماتی را می‌گذراندیم دشمن ما در غرب کشور بود. قبل از آن در

یک نفر بود تنها ویژگی وطن پرستی راداشت. دیگری وطن پرست و انقلابی تند و تیز بود. بسته به اینکه چه میزان از این دو ویژگی را در وجودشان داشتند، متفاوت می‌شدند. این دو ویژگی وقتی با هم جمع می‌شدند، احساس مسئولیت به وجود می‌آمد. نظامی اگر نظامی واقعی باشد باید بداند وظیفه واقعی‌اش چیست

شمال ما بود. در غرب هم بیشتر مرزهای ما آبی و رودخانه است. از نقاط بسیار حیاتی‌ای باید عبور می‌کردیم. گاهی امکان داشت مجبور باشیم از کارون یا حتی اروندرود نیز عبور کنیم. یکی از تخصص‌های اصلی گردان تکاوران، عملیات آبی - خاکی است یعنی با هاورکرافت برود وسط دریا و در یک جزیره پیاده شود، یا در ساحل دشمن پیاده شود. یا مثلا از یک جایی برود و از ساحل دشمن وارد دریا شود. در عملیات آبی - خاکی گردان تکاوران به یک لشکر عمل کننده اصلی برای عبور از رودخانه کمک می‌کند. به کمک وسایلی که داشت. حالا این مانورها که هر سال تابستانه و زمستانه

انجام می‌شد برای آماده شدن برای روزی بود که چنین اتفاقی بیوفتد.

### ❖ در این مانورهای مشترک، با غفور ارتباط داشتید؟

نیروی هوایی، دریایی و زمینی هرکدام یک ستاد دارند. ستادها باهم در ارتباطند، منتها ما واحدهای عمل کننده هستیم. در جایی که نیاز به پشتیبانی هوایی داریم، افسر هوایی که در واحد ما است (رابط هوایی) با بی‌سیم با خلبان‌ها در آسمان ارتباط دارد. غفور جدی در آن عملیاتی که در ادامه توضیح می‌دهم از کسانی بود که در بالا بود.

### ❖ از خاطرات تان بعد از آشنایی و رفت و آمدها بگویید.

در بوشهر که بودیم، گاهی آن‌ها به باشگاه افسران نیروی دریایی می‌آمدند و گاهی ما به باشگاه افسران نیروی هوایی می‌رفتیم. شب‌ها همدیگر را می‌دیدیم. گاهی هم در سینماهای هر دو پایگاه.

### ❖ رفت و آمد خانوادگی هم داشتید؟

نه. به آن شکل نبود ارتباط ما. ولی ممکن بود در همین گشت و گذارها در شهر یا فروشگاه‌ها خانواده‌های یکدیگر را هم ببینیم. خیلی خاطرات خاصی به یاد نمی‌آید اما آن خاطراتی که مربوط به جنگ بود را به خاطر دارم.

### ❖ شما در زمان انقلاب کجا بودید؟ در این برهه چیزی از غفور به یاد دارید؟

من تا ۱۵ آذر ۱۳۵۷ فرمانده همین گردان تکاوران در بوشهر بودم. بعد از آن گردان را تحویل دادم و به تهران منتقل شدم. اما به دلیل راهپیمایی‌ها و اعتراضات نتوانستم تا اسفندماه به تهران بروم و در همان بوشهر ماندم. در این مدت چیزی از غفور خاطر نمی‌گفت. البته عرض کنم که در اوایل سال ۵۸، یک سری از معاندین ارتش در راه اضمحلال آن کوشیدند و می‌گفتند: ارتش باید منحل شود. این موضوع خیلی برای ما دردناک بود. عده دیگر می‌گفتند: ما ارتش بی‌طبقه توحیدی می‌خواهیم. بعد از این بود که تسویه ارتشی‌ها آغاز شد. اکیپ‌هایی شامل سیاسیون و نظامیون برای این کار مامور شدند. در این تسویه‌ها کارهای ناحقی هم انجام شد. ما

من است یعنی انجام وظیفه من که بعنوان یک سرباز استخدام شدم و قسم خوردم که از حدود و ثغور این مملکت دفاع کنم. ما هم انقلابی بودیم، هم وطن پرست و هم وظیفه شناس.

❖ **آقای صمدی خیلی ها هم برنگشتند. این وجه تمایز کسانی چون شما و غفور در چیست؟**

همین را می خواهم عرض می کنم. اگر این دو ویژگی را هر کسی داشت خیلی خوب و در اوج بود. یک نفر بود تنها ویژگی وطن پرستی را داشت. دیگری وطن پرست و انقلابی تند و تیز بود. بسته به اینکه چه میزان از این دو ویژگی را در وجودشان داشتند، متفاوت می شدند. این سه ویژگی وقتی با هم جمع می شدند، احساس مسئولیت به وجود می آمد. نظامی اگر نظامی واقعی باشد باید بدانند وظیفه واقعی اش چیست. غفور جدی تسویه می شود و می رود. روزهای آخر به پایگاه برمی گردد تا وسایلش را جمع کند و ببرد. همان موقع که کامیون وسایلش را بار می زند، یکهو غرش هواپیماها را می شنود.

❖ **شما این ماجرا را از چه کسی شنیدید؟ از خود غفور؟**

خیر، از فرمانده اش سرهنگ برات پور که لیدر حمله به اچ ۳ و یکی از بهترین های نیروی هوایی است. همچنین از هم دوره ای هایش مثل آقای موسوی (خلبان اف ۵). دقیقا من همان زمان در پایگاه دریایی دیدم و از بالای سر من حرکت کردند. این جا غفور می بیند که هواپیماها حمله کرده اند، اخبار را هم می شنیده که مثلا عراق از شلمچه عبور کرده است. همانجا لباس خلبانیش را از بین بار بیرون می آورد و می پوشد و به پایگاه برمی گردد. خودش را معرفی می کند. حالا فرمانده نمی تواند به او هواپیما بدهد. چرا؟ چون تسویه شده است. زن و بچه اش را گرو می گذارد. می گوید: «زن و بچه من گروی شما. من می روم پرواز می کنم. اگر خیانت کردم، آن ها را اعدام کنید».

این عمل را چگونه می توان محاسبه کرد؟ چگونه می توانید برای این عمل ارزش قائل شوید؟ چگونه می توانید این عمل را تعریف کنید؟ چطور می توان احساسات آن افسر را در آن

بودند. خوشبختانه تکاوران توانستند این دو ساختمان را محاصره و بدون کشتار به این پرونده پایان بدهند. این زمانی بود که مردم خرمشهر و آبادان مجموعا راهپیمایی بسیار گسترده ای انجام دادند برای پشتیبانی از تکاوران. کار به جایی رسید که تکاوران خودشان را بومی خرمشهر می دانستند و بالعکس. نتیجه این شد که وقتی ما در روز اول مهر ۵۹ وارد خرمشهر شدیم، جوان های این دو شهر می آمدند و می گفتند ما می خواهیم با تکاوران کار کنیم. می خواهیم لباس تکاوری بپوشیم.

❖ **نظر شما درباره برگشت غفور جدی به پایگاه بوشهر در روز ۳۱ شهریور ۵۹ چیست؟ چرا این بازگشت، برای همه جالب است؟**

ببینید من یک مسئله ای را به شما بگویم؛ ارتش

فرمانده نمی تواند به او هواپیما بدهد. چرا؟ چون تسویه شده است. زن و بچه اش را گرو می گذارد. می گوید: «زن و بچه من گروی شما. من می روم پرواز می کنم. اگر خیانت کردم، آن ها را اعدام کنید»

ما، ارتش ایران بود. همه ما ایرانی بودیم و دل همه ما برای ایران می تپد. هر جا پرچم سه رنگ را می بینیم، به آن احترام می گذاریم، چون عزت و شرف کشور ماست. من دو ماه مانده بود به شروع جنگ بازنشست شده و منتظر بودم نفر بعدی بیاید و گردان را به او تحویل داده و بروم، منتها مدام امروز و فردا می شد و آن فرد نیامد تا ۳۱ شهریور رسید. فرمانده ماموریت را به من ابلاغ کرد؛ می روی یا می مانی؟ گفتم: کجا بروم؟ نمی توانم واحد را رها کنم و بروم. واحد را جمع می کنم و به خرمشهر می روم. چون احساس وظیفه می کردم. دشمن به خاک ما آمده، من یک نظامی ام، درست است که بازنشست شده ام اما ۲۰ سال است که دارم خدمت می کنم، دوره های مختلف دیدم، چقدر مهمات مصرف کرده ام، چقدر جابه جایی داشتم، الان زمان بهره وری

پرسنل بسیار متخصص، وطن پرست و باایمان را از دست دادیم. از جمله غفور جدی. من بعدها متوجه شدم. یعنی بعد از اینکه به سال ۵۹ رسیدیم، دیگر همه اسامی تسویه شدگان را می دانستند.

❖ **پس به گوش شما هم رسید.**

بله. این موضوع تمام شد و ارتش تقریبا از نیمه دوم سال ۵۸ شروع کرد به جمع و جور شدن. تا آن موقع هیچ فعالیتی نداشت؛ یعنی نه کلاسی بود، نه آموزشی برگزار می شد، نه تیراندازی و نه تعمیر و نگهداری و غیره. تازه از نیمه دوم سال ۵۸ ارتش شروع به فعالیت کرد. در همین زمان بود که قائله ی خرمشهر شروع شده بود. قائله عرب. این قائله مزاحمت های زیادی ایجاد کرد. بمب گذاری و گروگان گیری نمود و مردم را ترساند. تا جایی که نخست وزیر، آقای بازرگان که جهت سخنرانی برای پرسنل شرکت نفت آمد، آنقدر جو متشنج بود، نتوانست سخنرانی کند و برگشت.

❖ **هدف خلق عرب از راه انداختن این قائله چه بود؟**

این ها افرادی بودند که خود را عرب می دانستند و می گفتند خوزستان جزئی از عراق است و ما عراقی هستیم. دو ساختمان مدرسه عراقی ها و کنسولگری عراق را اشغال کرده بودند و بالای آن پرچم خودشان را افراشته بودند. اسلحه و مهمات، پول و پاسپورت داشتند و از طرف عراق پشتیبانی می شدند.

❖ **هنوز جنگ شروع نشده بود.**

بله. عضوگیری می کردند و به این ها آموزش می دادند. جوان های منطقه را جمع کرده و با خودشان هم آوا کرده بودند. کار به جایی رسید که غیرقابل کنترل شده بودند.

❖ **به ارتش دستور مقابله دادند؟**

آقای مدنی که هم استاندار خوزستان و هم فرمانده نیروی دریایی آن زمان بود، به ما که در بوشهر مستقر بودیم دستور داد که یک واحد از تکاوران بوشهر به خرمشهر برای کمک به شهربانی برای دفع این قائله برونند. آن زمان خبری از بسیج و سپاه نبود. کمیته وجود داشت که اعضای آن آدم های معمولی و آموزش ندیده

با وجود اینکه کشتی‌اش سه موشک خورده بود آن را ترک نکرد. ایشان این حرف‌ها را می‌زند تا خرابکاری شود. حالا شما دقت کنید به این نکته که چه کسی یا چه کسانی دارند تسویه می‌کنند؟! یک اکیپی برای این کار تعیین شده بود، حالا مشخص نیست آدم‌هایی که این اکیپ را انتخاب کرده‌اند، سالم هستند؟! آدم‌های آن اکیپ آیا سالم هستند؟! خیلی‌هایشان بد از آب در آمدند. من همیشه می‌گویم: این اشتباه بود که سیاسیون برای ارتش تصمیم گرفتند. سیاسیون

گرفته و گفته است که تکاوران در اسرائیل دوره دیده‌اند. گفتم: خیلی خوب. فرض کن ما اسرائیل دوره دیده‌ایم (که این گونه نبود و همه ما در انگلیس دوره دیده بودیم)، آن‌جا یک چیزی را آموزش دیده‌ایم و حال آمدیم و داریم از کشور خودمان دفاع می‌کنیم، بد است؟! عباس بابایی هم در آمریکا دوره دیده است، خلعتبری هم... بشمارید. همه تاج‌هایی که تا همیشه بر تارک ایران باقی می‌مانند همه در آمریکا دوره دیده‌اند. ناخدا همتی ما در آلمان دوره دیده بود. کسی که تا آخرین نفس

زمان و موقعیت درک کرد؟ من نمی‌توانم برای تعریف کسی که زن و بچه‌اش را گرو می‌گذارد و می‌گوید من باید برم پرواز، واژه‌ای بیابم جز این‌که بگویم آدم مقدسی است. هر اعتقادی که داشته باشد، مطمئن مسلمان بوده است. همه ما مسلمان بودیم. مطمئن وطن‌پرست بوده است. مطمئن وظیفه‌شناس بوده است. می‌گوید: «من در آمریکا دوره دیده‌ام، چرا نیایم بجنگیم؟! دشمن آمده درخانه من، من بگذارم بروم»؟! یکی از قهرمانان پایگاه افسری پرواز بود. یکی از مهم‌ترین حرف‌هایی که من درباره او شنیدم این بوده است که او ۱۷ روز قبل از شهادتش، لباس پرواز را از تنش در نیاورد. غفور به یکی از خلبان‌ها که مقداری می‌ترسید و در عذاب بوده می‌گوید: «بیا در کابین عقب من بنشین. یک بار با من به پرواز بیایی و برگردیم، ترسات می‌ریزد».

بینید نمی‌دانم با چه زبانی می‌شود گفت. اگر من یک نویسنده قدرتمندی بودم و می‌توانستم فقط همین یک لحظه را برای ملت و جوانانمان تشریح کنم، کار بزرگی کرده بودم منتها هیچ‌جا گفته نشده است. هیچ‌جا از این‌ها تعریف نشده است. ببینید: کل ایران در جنگ بودند و همه هم یک هدف داشتیم؛ دشمن را بیرون کنیم. از ارتش، سپاه، ژاندارمری، همه و همه همین را می‌خواستند. اختلاف نظرهای طبیعی است منتها نباید به اختلاف نظرهای دامن زد. در اینجور مواقع، متأسفانه عده‌ای نکته سنج می‌شوند و عینک بدبینی می‌زنند. از یکی تعریف می‌کنند، از دیگری نه. حتی بدگویی می‌کنند.

❖ شما فرمودید به علت یک سری بدبینی‌هایی که در اول انقلاب وجود داشت، عده‌ای در ارتش تسویه شدند. می‌خواهم بدانم چرا کسی مثل غفور جدی تسویه می‌شود و حضرتعالی نمی‌شوید؟ مثلاً آقای فریدون صمدی فرمودند من هم در لیست نفرات بعدی بودم. می‌خواهم این تمایز را بدانم چون همه شما آمریکا درس خوانده بودید و تقریباً سبک زندگی مشابهی داشتید. بینید برای جواب دادن به این سوال باید گریزی بزنم به موضوع دیگری در کتاب "دا". خانم زهرا حسینی بسیار از تکاوران ایراد



است یک گردان مخابرات را اداره کند، ولی یک دسته تانک را هم نمی‌تواند اداره کند. من ناخدا یک، یک گردان تکاور را خوب اداره می‌کنم ولی یک هلیکوپتر را نمی‌توانم اداره کنم. توجه فرمودید؟ با یک عدد از توپ آن تانک نمی‌توانم تیراندازی کنم.

### ❖ جناب ناخدا چقدر فرماندهان نیروی هوایی، زمینی و دریایی ما به "اسم" برای صدام شناخته شده بودند؟

ببینید شانس بدی که ما داشتیم این بود که در منطقه جنگی‌مان به دلیل هم مرز بودن با عراق، ستون پنجم زیاد بود ضمن این‌که تعداد خائنین در نیروهای خودی هم زیاد بود. خرمشهری‌ها با عراقی‌ها رفت‌وآمد داشتند. حال عراقی‌ها ضمن اینکه از ستون پنجم اخباری را دریافت می‌کردند خودی‌ها هم آمار می‌دادند؛ چه رزمنده‌ها و چه غیررزمنده‌ها. فرض بفرمایید وقتی گردان تکاوران در خرمشهر مستقر می‌شود در بی‌سیم‌ها گفته می‌شود ستون پنجم هم فوری با چشم می‌بیند و اطلاع می‌دهد؛ گردان تکاوران که فرمانده‌اش ناخدا صمدی است وارد شد. ضمن این‌که ما هم مثلاً می‌دانستیم فرمانده لشکر سوم زرهی عراق کیست، هم‌چنین پروازها و عملیات‌ها مرتب اعلام شده و اطلاعات جمع‌آوری می‌شد.

گاهی یک چیزهایی اعلام می‌شد که من فکر می‌کردم عراقی‌ها در گردان من، ۶-۵ جاسوس دارند. مثلاً در چهارشنبه‌سوری سال ۵۹، ما می‌دانستیم که این روز برای‌مان از نوستالژی خاصی برخوردار است و دشمن هم این موضوع را می‌داند که ممکن است ما در این روز مرخصی زیاد داشته باشیم و سرمان گرم این مراسم بوده و غافل از وظیفه اصلی‌مان باشیم. درحالی‌که ما (همه فرماندهان) پیش‌بینی این موضوع را کرده بودیم که امروز آمادگی‌مان بیشتر از قبل باشد. گشت بیشتری را به جلو بفرستیم. غروب که شد، کم‌کم آتش تهیه آغاز شد. خدا را شاهد می‌گیرم چنان آتشی به پا شد که نمی‌توانستم به جلو بروم. به بچه‌ها سپرده بودم فقط حواستان به جلو باشد، مواظب حرکت تانک‌ها باشید. خودم مجبور بودم درلبه جلویی جبهه باشم و این طرف و آن طرف بدوم و فریاد بزنم تا بچه‌ها

تکنیک آن را به خوبی می‌داند. مهماتش را به خوبی می‌شناسد. همه مختصات این تانک را می‌داند- به این آقا می‌گویند به شهرش در اردبیل برود. حالا ما در اردبیل زرهی نداریم! این برود کجا خودش را معرفی کند و ادامه خدمت بدهد؟! دو اتفاق در این‌جا افتاده است؛ در وهله اول این فرد از کارش بیرون آمده و جایش خالی مانده و تانک از کار افتاده است. دوم اینکه این فرد دیگر شغل سازمانی ندارد و در نتیجه مزایا و درجه‌اش را به موقع نمی‌تواند بگیرد. این کار به هم ریختن ارتش نیست؟ آن تانک نیز بالاخره به یک فرمانده نیاز دارد. روز اول که من از گردان پهباد اهواز ۵ تانک خواستم، فقط یک تانک با یک سرباز به من دادند. ببینید، فرمانده تانک نیست، جانشین آن نیست، تیراندازها، مخابراتچی، هیچ‌کدام نیستند. یک سرباز خودش رانندگی می‌کند، یک جا می‌ایستد، به بیرون می‌آید، می‌نشیند پشت توپ و تیراندازی می‌کند.

### ❖ در خرمشهر

بله، در نهایت هم یک بار او را می‌زنند و به روی تانک می‌افتد. نتیجه‌اش این می‌شود که ما در یک درگیری با عراقی‌ها در جاده ماهشهر-آبادان، وقتی این‌ها را دو خاکریز به عقب راندیم، از سنگرشان بک بولتن به زبان عربی پیدا کردیم. دادیم ترجمه کردند، فکر می‌کنید چه نوشته بود؟ به خدا قسم همان موقع اشکم در آمد، نوشته بود: «لشکر ۹۲ زرهی اهواز در روز اول جنگ، تنها ۸ تانک آن آماده به کار بود»!!

وقتی ۱۳ هزار افسر ارشد را تسویه می‌کنید یک کودتای ساختگی به وسیله دشمنان و نفوذی‌ها برای تضعیف ارتش به وجود می‌آید. نتیجه‌اش این می‌شود که لشکر ۹۲ زرهی اهواز قلع و قمع می‌شود. من می‌روم آن‌جا از فرمانده گردان تانک، تانک بگیرم. سرهنگ دوم آرم سینه‌اش زرهی است. می‌گردم اما پیدایش نمی‌کنم. یک سروان مخابرات را می‌بینم. از او می‌پرسم فرمانده گردان تانک را می‌خواهم، می‌گوید: من هستم جناب ناخدا. به او می‌گویم: تو که رسته‌ات مخابرات است!! می‌گوید: من را هم پیدا کردند و گذاشتند این‌جا، خدا را شکر کن. خب این سروان مخابرات خیلی زرنگ باشد، ممکن

## ✓ چگونه می‌توانید برای این عمل ارزش قائل شوید؟ چگونه می‌توانید این عمل را تعریف کنید؟ چطور می‌توان احساسات آن افسر را در آن زمان و موقعیت درک کرد؟

باید می‌رفتند کار سیاسی انجام دهند. ارتش هم در اختیار نفر اول این مملکت است. سیاسیون برای تضعیف ارتش با اتهام خیانت این کار را کردند و گرنه چرا در وزارت امور خارجه این کار نشد؟! نمی‌گوییم خائنین نداشتیم، خائنین در همه جا بود و الان هم هست.

### ❖ خصومت شخصی بود؟

صد در صد. نمونه ساده‌اش را به شما می‌گویم. فرض کنید یک درجه‌داری زیردست من بوده است، تنبلی یا خطایی کرده و من به او سخت گرفتم. او هم یک گزارشی به هیئت تسویه نوشته است؛ من دیدم ناخدا صمدی در فلان روز نماز نمی‌خواند یا شرب خمر می‌کرد. بنابراین بیشتر گزارش‌ها ناشی از خصومت شخصی بود. ما افسرهای بسیار شاخص و توانایی را بدین طریق از دست دادیم.

### ❖ به قول تیمسار نمکی ارتش به نصف تقلیل پیدا کرد.

بله. من به کسانی که می‌گویند ارتش بد کار کرد، می‌گویم: این حرف را نزنید، یک کار انجام دهید؛ اول این‌که در روز ۳۱ شهریور ۵۹، ارتش عراق را با ارتش ایران مقایسه کنید. امکانات را بسنجید. عراق ۲۵۰ هزار سرباز آماده و آموزش دیده داشت و ما تنها ۵۰ هزار سرباز داشتیم. از اول انقلاب تا ۳۱ شهریور نه سرباز جدیدی گرفتیم، نه سرباز قدیمی درست آموزش دیده، نه تعمیر و نگهداری انجام شده، نه تیراندازی و نه مانوری بوده است. دوم این‌که آن زمان گفته بودند پرسنل‌های ارتش در محل بومی خدمت کنند. مثلاً فرمانده تانکی که در لشکر زرهی اهواز، استوار یک یا استوار دو است و حداقل ۲۰ سال خدمت دارد-به زبانی دیگر این فرد می‌تواند یک تانک را باز کند و دوباره آن را سر هم کند. تاکتیک و

صدایم را بشنوند. بدانند که من همراهشان هستم و روحیه‌شان بالا باشد. آنقدر عراق آتش به سر ما ریخت که فقط بوی خاک و باروت در مشام مان بود. ساعت ۱۰ شب وقتی رادیوی عراق را گرفتیم، در اخبارشان گفتند: «تکاوران نیروی دریایی، آتش‌بازی چهارشنبه‌سوری را هم برای تان انجام دادیم. آقای ناخدا صمدی، خوششان آمد»؟

فاصله ما با دشمن در همان جاده ماهشهر-آبادان حدود ۷۰۰ متر بود. بچه‌ها از گل یک توپ درست کرده بودند و گذاشته بودند وسط و می‌گفتند آقایان بیاید با هم فوتبال بازی کنیم {خنده}! اینقدر نزدیک بودیم.

### ❖ از شروع جنگ تا ۱۷ آبان ۵۹، جریان مکالمه شما با بی‌سیم با غفور جدی چیست؟

۱۲ یا ۱۳ مهر ۵۹ بود. من همیشه در جاده شلمچه بودم، افسر عملیاتم در جاده اهواز بود. این دو سمت جایی بود که بیشتر از مناطق دیگر به ما حمله می‌شد. افسر عملیاتم به من بی‌سیم زد که بیا پلیس راه. گفتم: چه خبر است؟ گفتم: اینجا خیلی شلوغ است اگر سلاح زیر تانک آزاد هم داری بیاور. سلاح‌هایمان همه درگیر بودند. من سوار ماشین شدم و به پلیس راه رفتم. جبهه خیلی جلوتر از پلیس راه بود. منتها پلیس راه جایی قرار داشت که دیدبانی بسیار خوبی داشت. به من گفتم: بیا بالای پشت‌بام. دوربین را به من داد و گفتم: ببین. باور بفرمایید با دوربین دیدم بیش از ۳۰۰ تانک

و نفربر و خودروی زرهی با آرایش پیکان مانند به سمت ما می‌آیند. زهره‌تَرک شدم. با خودم گفتم: امشب تمام است دیگر. ما به اندازه کافی نیرو نداریم که جلوی آن‌ها را بگیریم. با خودم گفتم مگر من چند تانک را می‌توانم بزنم؟! کاری از ما ساخته نیست. دوان دوان به سمت ستاد در اروند آمدم. در ستاد اروند یک افسر رابط هوایی داشتیم (از همشهری‌هایمان بود و همیشه با من آذری حرف می‌زد). به او گفتم: ما از هیچ جایی نمی‌توانیم کمک بگیریم. کار شماست. ببین از پشتیبانی هوایی می‌توانی برای ما کمک بگیر یانه. آن زمان، تلفن‌ها از این انگشتی‌ها بود. این بنده خدا رفت و مدام تلفن آن‌ها را گرفت. باور کنید خیلی طولانی شد. دیدم عرق‌ریزان به بیرون آمد. گفتم: چه شد؟ گفتم: به من گفتند در نیم ساعت آینده پرواز می‌آید بالای سرتان. من دوباره به پلیس راه آمدم و توضیح دادم که چه شده است. می‌دانستم اگر نیروی هوایی به ما کمک ندهد، تا شب خرمشهر را از دست داده‌ایم. دقیقاً به خاطر من هست بعد از سپری شدن همان زمانی که گفته بودند، ما صدای هواپیماها را شنیدیم.

### ❖ چند هواپیما؟

یادم نیست، ۵ یا ۴ فروند. آمدند و یک شیرجه روی تانک‌های عراقی‌ها زدند. رفتند بالا یک دور زدند و برگشتند و شیرجه دوم را زدند. با شیرجه دوم، دیگر آرایش این تانک‌ها به هم خورد. یک تعدادی آتش گرفتند و یک تعدادی هم رو به عقب فرار کردند ولی ضد‌هواپی‌شان

کار می‌کرد. گلوله ضد‌هواپی چند صد درمیان، رسام است. یک رسام دارد که مسیر را خوب نشان می‌دهد. گلوله را خوب می‌دیدیم. وقتی گلوله به آسمان می‌رفت، دنبال آن، یک خط قرمز برجا می‌ماند. این هواپیماها چندبار رفتند و برگشتند. افسر رابط هوایی ما آمده بود پیش من. گفتم: می‌توانی تماس بگیر و ببینی خلبان‌ها چه کسانی هستند؟ گفت: چه کسی را می‌خواهی؟ گفتم: «غفور جدی. ببین هست»؟

### ❖ چرا در آن لحظه خواستید بدانید غفور هست یا خیر؟

دیدم حدود ۲۰ هواپیما آمد. فقط یک دسته نبودند. دنبال یک آشنا می‌گشتم. بالاخره پشتیبانی ما همیشه از بوشهر بود. در مانورها هم همین‌گونه بود. افسر رابط هوایی با هواپیما تماس می‌گرفت و خلبان‌ها را معرفی کرد. خلاصه غفور را پیدا کرد و با او خوش‌وش و تشکر کردم و گفتم: امشب ما را از مرگ حتمی نجات دادید. گفت: ناخدا، زنده باشی. مطمئن باش.

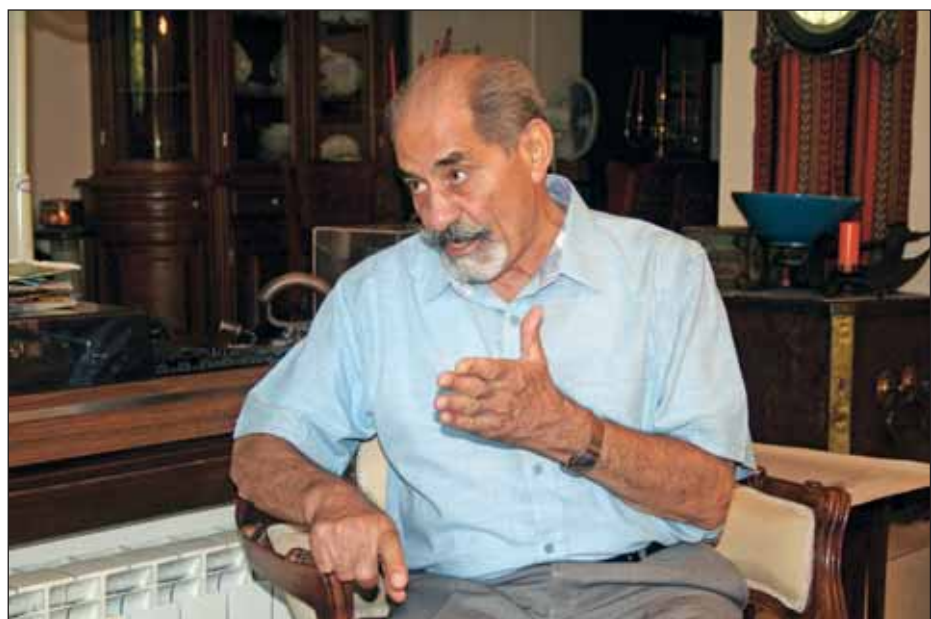
### ❖ غفور در آن عملیات، لیدر بود؟

نپرسیدم. ولی این حرکت را هرگز فراموش نمی‌کنم که اگر پشتیبانی هوایی به ما نمی‌رسید، شب خرمشهر را از دست داده بودیم.

### ❖ در این عملیات، ما چقدر تلفات دادیم؟ از این هواپیماها چند فروند زده شد؟

هیچ‌کدام. همه هواپیماها سالم نشستند. معمولاً در این‌جور مواقع تیربارهای هوایی زیاد زورشان به فائتوم نمی‌رسید. یعنی به ارتفاع آن نمی‌رسند. اگر سایت موشک باشد یا هواپیمای شکاری در آن بالا باشد و درگیر بشوند خطرناک است.

❖ اساساً ارتباط نیروی هوایی با نیروی دریایی چقدر اهمیت داشت؟ در حالت عادی چقدر اهمیت دارد و در جنگ چگونه؟ ما دو نوع کار بان نیروی هوایی انجام می‌دهیم، یک زمان ما عملیات مشترک با هم داریم که در این عملیات‌ها ارتباط بسیار تنگاتنگ است. یعنی ستادها باهم بطور کامل در ارتباطند. مثلاً ما ۱۵۰ عملیات اسکورت کاروان داشتیم. ۵۰-۶۰ کشتی پر از کالا را از بوشهر به بندر امام می‌بردیم، خالی می‌کردیم



✓  
**کل ایران در جنگ بودند و همه هم یک هدف داشتیم؛ دشمن را بیرون کنیم. از ارتش، سپاه، ژاندارمری، همه و همه همین را می‌خواستند. اختلاف نظرها طبیعی است منتها نباید به اختلاف نظرها دامن زد. در اینجور مواقع، متاسفانه عینک بدبینی می‌زنند. از یکی تعریف می‌کنند، از دیگری نه. حتی بدگویی می‌کنند**

و خواندم. از همدوره‌ای‌ها و هم‌خدمتی‌هایش هرکدام خاطرات مفصلی از او تعریف کردند. مثلاً همین جمله «دوست دارم کفنم پرچم ایران باشد را من زمانی که غفور زنده بود از او نشنیدم. آن زمان این مسائل مطرح نبود. اما وقتی رفتیم به جبهه جنگ و دفاع از کشور، این مسائل بوجود می‌آید. اصلاً خصوصیات اینگونه انسان‌ها غیرقابل توصیف است. نه فقط غفور جدی، همه شهدا. حتی یک بسیجی یا رزمنده ساده که اسمی هم از او برده نشده است. یک دانشجو یا کاسب ساده. هرکدامشان با هر ایده‌ای که داشتند برای دفاع از کشورشان آمدند که واقعا مقدس است. از جان گذشتن آسان نیست. فراموش کرده‌اند وجود خودشان را. تمام فکر و ذکرشان مقابله با دشمن بود. غفور جدی یا هر خلبان دیگری وقتی از باند پرواز به بالا رفت، دیگر برگشت آن معلوم نبود. بخصوص ماموریت برون‌مرزی. خودش و خانواده‌اش این را می‌دانند. خداحافظی‌اش را کرده است. من گاهی خودم را جای خانواده این خلبان‌ها قرار می‌دهم؛ امثال غفور جدی، برات‌پور، خلعتیری... این‌ها زمانی که از خانه خداحافظی کردند و بعد باند پرواز را به سمت ماموریت ترک کردند، در مغزشان چه می‌گذشته است؟ به چه فکر می‌کردند؟ بعد به این نتیجه می‌رسم که حتماً تمام تمرکزشان بر روی هواپیما و دشمن بوده است. روی زمین جنگیدن راحت است، انسان می‌گوید پشت یک سنگ یا تپه یا بوته پناه می‌گیرم در دریا و آسمان کجا می‌خواهی بروی؟! عمر خلبان با

می‌نشانند، بعضی‌ها هم مجبور به رها کردن هواپیما می‌شدند. غفور هم همین‌طور شده بود. بچه‌های ما (تکاوران) او را پیدا کردند. آن زمان نمی‌دانستیم بعدها فهمیدیم غفور بوده است. بچه‌هایی را که می‌گرفتیم در گزارش روزانه با تاریخ یادداشت می‌کردیم.

❖ **می‌توانید بگویید از بچه‌های شما، چه کسانی غفور را یافتند؟**  
خیر. اسامی‌شان را یادم نیست. مثلاً در گزارش روزانه‌مان می‌نوشتیم پرسنل گروهان سوم امروز یک خلبان فانتوم را دریافت کردند، نجات دادند یا گرفتند.

❖ **بچه‌های شما برگشتند چه گزارشی دادند که شما متوجه شدید غفور است؟**  
من بعداً تاریخش را فهمیدم. وقتی بوشهر اعلام کرد ۱۷ آبان این اتفاق افتاد، متوجه شدیم همان فردی است که ما گرفتیم. تنها خلبانی که در آن تاریخ و در آن محل سقوط کرده بود، غفور بود.

❖ **پیکر غفور را دیدید؟ در تشییع جنازه او در بوشهر شرکت کردید؟**  
خیر. ندیدم. بچه‌ها تعریف می‌کردند همه بدن او سیاه بوده است. با توجه به اینکه لباس خلبان‌ها نسوز است اما صورت و دستان او سوخته بوده است.

❖ **واکنش شما بعد از شهادت ایشان چه بود؟ با خانواده‌اش تماس گرفتید؟**  
نه. چون ارتباطی با خانواده او نداشتم. شما حساب کنید که ما هر روز شهید داشتیم. غفور جدی یک شعاری هم دارد و اینکه؛ دوست دارم کفنم پرچم ایران باشد. این خیلی برای من اهمیت دارد. من هم از او تبعیت کردم. برای اینکه جمله بسیار زیبا و بالارزشی است و من هم دوست دارم کفنم پرچم ایران باشد و در موقعیت رزم از دنیا بروم.

❖ **شناخت شما از غفور جدی قبل (یعنی در زمان حیات او) وبعد از شهادتش و گذشت ۳ دهه چه تغییری کرده است؟**  
شناختم بهتر و قوی‌تر شده است. خصوصیات بسیار خوبی در نوشته‌ها و یادداشت‌ها از او دیدم

و برمی‌گردانیدم. درست در تیررس موشک‌های دشمن، هلیکوپترها، هواپیما و در بعضی مواقع توپخانه ساحلی دشمن قرار داشتیم که در این مواقع با هم مشارکت می‌کردیم. نیروی دریایی ۴ کشتی را راه انداخته است. اطراف آن‌ها ناوهای موشک‌انداز قرار دارند. بالای سر آن‌ها هلیکوپترهای مسلح، بالای سر هلیکوپترها، اف ۴ و بالای سر همه این‌ها اف ۱۴ قرار می‌گرفت. هواپیما که بالا می‌رود با فرمانده ناو در تماس است و یکدیگر را در رادار هم می‌بینند.

❖ **یعنی میزان اهمیت آن بسیار زیاد است.**  
بله. اوایل انقلاب یک بحثی مطرح شد که اف ۱۴ها را به ترکیه بفروشیم. ترکیه پیشنهاد کرده بود اف ۱۴ها را به ما به قیمتی که خریدید، بفروشید. تعدادی هم موافق بودند چون امکانات اف ۱۴ را نمی‌دانستند. خوشبختانه نیروی هوایی در یک جلسه‌ای گفته بود: اگر دست من را از آرنج قطع کنید، من امضا نمی‌کنم نیروی هوایی گفته بودند اگر اف ۱۴ها را داده بودید، ما را کور کرده بودید. یک نیروی هوایی کور...!!! ارتباطات اینقدر اهمیت دارد که حدوحساب ندارد. در عملیات زمینی هم همین‌گونه است.

❖ **به غیر از ارتباط با بی‌سیم که با غفور داشتید تا زمان شهادت او، چندبار با هم حرف زدید یا یکدیگر را ملاقات کردید؟**  
دیگر نه همدیگر را دیدیم و نه حرف زدیم. در روزی که او با هواپیمایش سقوط کرد، ما در جبهه جنوبی در موضع دفاعی بودیم. کیلومتر ۹ بین آبادان و ماهشهر. درگیری‌ها که شروع می‌شد، بیشترشان را ما به چشم می‌دیدیم. خصوصاً عملیات‌های هوایی را چون نزدیک مرز بودیم با چشم رفت و برگشت‌شان را می‌دیدیم. بعضی وقت‌ها می‌دیدیم هواپیما دارد دود می‌کند و برمی‌گردد و معلوم بود که موشک به آن اصابت کرده است اما خلبانش آن را رها نمی‌کرد. یکی از خصوصیات مهم غفور جدی این بود که می‌گفت: «آقا من لغتِ "ایجکت" ندارم». وقتی می‌دیدیم یک هواپیمایی دارد دود می‌کند مطمئن بودیم خلبان می‌خواهد خودش را به مرز ایران برساند. بعضی‌ها فرودگاه گیر می‌آوردند و هواپیما را



عمر هواپیمایش یکی است.

#### ❖ چه شناختی از نیروی هوایی فعلی دارید

در مقایسه با نیروی هوایی آن زمان؟

ما همه ایرانی هستیم. نیروی هوایی قبلی و فعلی همه ایرانی‌اند. آن‌هایی که آمده‌اند در نظام با یک ایده‌ای آمده‌اند. در وهله اول قسم خورده‌اند که هدفشان حفظ حدود و ثغور کشور و حفظ پرچم سه رنگ آن است. بنابراین نیروی هوایی فعلی هم در همین مسیرند. انتظار ما این است که آن‌ها راه این پیشکسوتان را بخوبی ببینند. همیشه صحبت من به جوان‌ها این است که شما سرگذشت این سربازان و جان‌نثاری‌هایشان را بخوانید و از تجربه‌هایشان استفاده کنید.

#### ❖ دوره دیدن شما در آمریکا یا انگلیس، چه

تمایزی بین شما و نیروی هوایی و دریایی فعلی ایجاد می‌کند؟ آیا تفاوتی مشاهده می‌شود یا خیر؟

الان دانش و هوش جوان‌های ما بسیار بالاست و بسته به این است که در چه طریقی از آن استفاده شود. درباره آموزش، ما در نیروی دریایی قبلاً به همه کشورها دانشجو می‌فرستادیم. الان همه در کشور خودمان جمع شده است. دانشگاه نیروی دریایی ۵ دانشکده دارد. آن تکنولوژی را به داخل آوردیم و خودمان دیگر آموزش می‌دهیم. خلبان‌ها هم به راحتی در سیمپلاتورها (شبه‌ساز) آزمون‌های عملی مثل تیراندازی و غیره را انجام می‌دهند. مطمئناً همه نیروی هوایی، زمینی و دریایی خودکفا

فکرش را نمی‌کرد و می‌گفت: من در یک روز خرمشهر را می‌گیرم. راست هم می‌گفت. ما در داخل کشور هم درگیر بودیم. در کردستان و ترکمن صحرا درگیر ضد انقلاب بودیم. ارتش ما در دسترس نبود که ما برای جبهه برویم. ارتش پراکنده بود. ببینید همان جوان‌ها چطور به میدان آمدند و جلوی دشمن را با برنامه و استراتژی گرفتند. از آنچه که داشتند، استفاده بهینه کردند. در جنگ حتی به ما سیم خاردار هم نمی‌فروختند. این خیلی مهم است که با آنچه که داشتیم جنگیدیم. در حق رزمندگان و شهدا و ایثارگران بسیار کوتاهی شده است.

شده‌اند. وزارت دفاع هم بهترین نیروها را دارد. تمام سلاح‌های ما در ایران تولید می‌شود.

#### ❖ فکر می‌کنید در زمینه معرفی شهدای

نیروی هوایی چه باید بکنیم که نکرديم؟

بطور کلی ارتش بعد از پایان جنگ ۸ ساله، مظلوم واقع شده است. امکانات تبلیغاتی و امکانات معرفی ستاره‌های نیروهایش را نداشته است. شهدا برای ما از هر رسته‌ای عزیزند اما در رابطه با شهدای ارتش، نمی‌خواهم بگویم "کم"، گفته شده، بلکه هیچ چیز گفته نشده است. آن چیزی که گفته شده، در حد هیچ چیز است.

#### ❖ چه بکنیم؟ پیشنهاد شما چیست؟

باید مسئولین بگویند. به خانواده‌های این شهدا رسیدگی کنند. آن ستاره‌های ما را به مردم معرفی و ارائه کنند. به جوان‌ها بفهمانند چگونه ارتش وقتی که آن‌همه قبل از شروع جنگ و بعد از انقلاب ضعیف شده بود، توانست در هفتمین روز جنگ، ارتش صدام را متوقف و زمین‌گیر کند تا جایی که صدام تقاضای مذاکره کند؟! با همان ارتش ضعیف که خودِ صدام هم

#### ❖ اولین بار کی به مزار شهید غفور جدی

رفتید؟

من زیاد به اردبیل سفر می‌کنم. هر بار می‌روم به مزار غفور هم می‌روم. یک بار زمستان رفتم و دیدم بال هواپیمای تندیس (اشاره به تندیس غفور جدی با اف ۴) شکسته شده. گفتند: باران آمده و چون بالای بال سوراخ بوده، جمع شدن آب در بال باعث سنگینی و شکسته شدن آن شده است. بعدها درستش کردند. ■

ببینید شانس بدی که ما داشتیم این بود که در منطقه جنگی‌مان به دلیل هم مرز بودن با عراق، ستون پنجم زیاد بود ضمن این که تعداد خائنین در نیروهای خودی هم کم نبود. خرمشهری‌ها با عراقی‌ها رفت‌وآمد داشتند. حال عراقی‌ها ضمن اینکه از ستون پنجم اخباری را دریافت می‌کردند خودی‌ها هم آمار می‌دادند؛ چه رزمنده‌ها و چه غیررزمنده‌ها



گفتگو با سرتیپ دوم خلبان بازنشسته، محمدعلی اعظمی

## غفور جدی را بسیار فراتر از غفور جدی نگاه کنیم

درآمد

وقتی صندلی از هواپیما بیرون می‌پرد، یک صدایی می‌کند که هواپیماهای دیگر هم از طریق رادیوهایشان می‌شنوند. فکر می‌کنم ما این صدای صندلی غفور را شنیدیم. این در ذهنم است. صدا زدیم: آقای جدی؟ آقای جدی؟ که جواب نداد. ما به پایگاه برگشتیم. خیلی ناراحت بودم. رفتم و با معاون عملیات صحبت کردم که برویم ببینیم آن‌ها کجا افتادند؟ چه شدند؟ در ادامه گفتگوی شاهدیاران را با سرتیپ دوم خلبان بازنشسته محمدعلی اعظمی که در زمان شهادت غفور جدی در کابین عقب هواپیمای شماره ۱ بود می‌خوانید:

❖ **خودتان را برای ما معرفی کنید، چه شد که وارد حرفه خلبانی شدید و چگونه به اسارت دشمن درآمدید؟**

سرتیپ دوم خلبان محمدعلی اعظمی متولد ۱۳۳۰ در شهر گلپایگان هستم. در سال ۱۳۴۸ بعنوان تکنسین فنی وارد نیروی هوایی شدم. آموزش دیده و سپس به بخش پرواز های هلیکوپتر آمدم. بعدها در طول مسئولیتم درس خواندم و دیپلم گرفتم تا در سال ۱۳۵۴ وارد دانشکده خلبانی شدم. بعد از آموزش های مختلف ما را به مهرآباد منتقل کردند. در آنجا یکدفعه چشمم به چند هلیکوپتر افتاد که چندسال پیش زمانی که دبیرستانی بودم آن را دیده بودم. هویدا که نخست وزیر بود با آن به گلپایگان آمده بود. آن زمان اصلاً نمی دانستیم چه هست؟! آنقدر از اجتماع فاصله داشتیم که تصور نمی کردم حتی روزی به عنوان مسافر بتوانم درون آن بنشینم چه برسد به خلبانی آن. به پایگاه هوایی دزفول که منتقل شدم در آنجا شاهد اختلاف طبقاتی خلبان ها با بقیه درجه دارها و پرسنل بودم. براحتی قابل مشاهده بود که خلبان ها زندگی بهتر و مرفه تری داشتند. با خودم تصمیم گرفتم که تلاش بیشتری بکنم تا سرانجام با سختی و مخالفت های بسیار خلبان شدم.

در ۱۸ اردیبهشت سال ۶۱ در عملیات بیت المقدس از پایگاه یکم شکاری مهرآباد که محل خدمتم بود، به پایگاه هوایی دزفول مأمور شدم، در یک پرواز عملیاتی که مأموریت داشتیم یک ستون زرهی دشمن را که در حال عقب نشینی بود را هدف قرار دهیم، ستون دشمن را منهدم کردیم و در حال بازگشت بودیم که هواپیما هدف پدافند هوایی دشمن قرار گرفت و متأسفانه هواپیما سقوط کرد و ما مجبور به ترک هواپیما شدیم و بین نیروهای دشمن فرود آمدیم.

❖ **اولین دیدارتان با شهید غفور جدی کی و کجا صورت گرفت؟**

من فارغ التحصیل شده بودم و در پایگاه هوایی بوشهر خدمت می کردم. غفور جدی هم در پایگاه بوشهر بود اما در دو گردان متفاوت بودیم. خیلی با هم ارتباط کاری نداشتیم و گردان ها بطور مجزا پروازهایشان را انجام می دادند. اولین دیدار ما بعد از پیروزی انقلاب بود. یادم می آید در اتاق آلرت یا همان اتاق آماده باش بودیم.

خلبان هایی که باید در صورت لزوم پرواز کنند، در آن اتاق منتظر هستند و یک هواپیمای آماده هم در کنار این اتاق قرار دارد. در آنجا غفور جدی را دیدم. شاید قبل از این هم همدیگر را دیده بودیم اما هم کلام نشده بودیم. درجه مان هم متفاوت بود. قبل از انقلاب حتی ۱ درجه بالاتر یا پایین تر، خیلی با هم اختلاف طبقاتی داشتند. غفور هم درجه اش از من بالاتر بود. نظام اینگونه تعریف کرده بود که دیسپلین نظامی حتماً باید رعایت شود و دوستی و رفاقت خارج از محیط کاری صورت گیرد.

❖ **قبل از دیدار اولیه نام غفور جدی را شنیده بودید؟ داستان تسویه شدن و بازگشتش را؟**

بله می شناختم اما این داستان را نشنیده بودم. وقتی ایشان وارد اتاق آلرت شد، ما ۳ نفر دیگر نشسته بودیم. آن ها همه با جدی سلام و علیک کردند. یکی از بچه ها به من گفت: ایشان «جدی» است که برگشته است.

❖ **اولین و آخرین پروازتان با شهید غفور جدی همان ۱۷ آبان ۵۹ بود؟**

بله. همان روزی که ایشان شهید شد. من و آقای سفیدموی آذر در هواپیمای لیدر بودیم. ایشان و آقای خلیج در هواپیمای شماره ۲.

❖ **آن عملیات را توضیح بدهید. این روایت**

صحت دارد که ایشان ابتدا می خواسته است به تنهایی این عملیات را انجام دهد؟ قبل از آن جلسه ترتیب داده شد؟

من در فضای مجازی می خوانم که در بسیاری جاها، بطور اغراق آمیز صحبت شده است. من دوست ندارم و این کار را درست نمی دانم. آیندگان این مطالب را می خوانند و قضاوت می کنند. شاید مردم عادی این مطالب را باور کنند اما یک خلبان به دقت صحبت ها را بررسی می کند و متوجه می شود خلبان دیگر دارد چه می گوید!

ببینید پروازهای ما در آن سه ماه اول جنگ، با توجه به این که نیروهای زمینی به آن شکل حضور نداشتند و عراقی ها هم به سرعت به عمق خاک ما می آمدند، به غیر از روز اول و دوم، به پشتیبانی از نیروی زمینی شیفتم شد. یعنی نیروهای زمینی دارند عمل می کنند و ما آن ها را پشتیبانی می کنیم. اگر در یک جبهه ضعیف می شدند، ما نیروهای دشمن را از بالا بمباران می کردیم تا نیروهای ما جان بگیرند. یا این که از قبل برویم و آن ها را بزنیم تا به هم ریخته شوند و بعد نیروهای زمینی بتوانند بهتر عمل کنند. لذا از روز دوم یا حداکثر سوم، تمام پروازهایمان به نیروی زمینی عراق متمرکز شد. این را می گویم تا بدانید که اصلاً اینگونه نبود که فکر بکنیم چه باید کرد؟ ما پرواز می کردیم و طراح ها مانند آقای ضرابی یا مرحوم کاکاوند (که معاون عملیات بود) و آقای



یادم می‌آید در اتاق آلرت یا همان اتاق آماده‌باش بودیم. خلبان‌هایی که باید در صورت لزوم پرواز کنند، در آن اتاق منتظر هستند و یک هواپیمای آماده هم در کنار این اتاق قرار دارد. در آن‌جا غفور جدی را دیدم. شاید قبل از این هم همدیگر را دیده بودیم اما هم کلام نشده بودیم. درجه‌مان هم متفاوت بود

می‌کردیم، نمی‌توانستیم پرواز کنیم. ترس به خودمان راه نمی‌دادیم؛ نه این‌که نترسیم، اضطراب و استرس داشتیم ولی سعی می‌کردیم که برویم و هدف را بزنیم. عده‌ای اعتراف نمی‌کردند، غرور داشتند اما شاید به هدف نرسیده، بمب‌هایشان را رها می‌کردند و برمی‌گشتند! البته اگر چنین کسانی بودند تعدادشان کم بود.

همان پروازها و بمباران‌ها بود که عراقی‌ها نتوانستند اهواز، دزفول و آبادان را بگیرند. به دلیل عدم وجود نیروی زمینی به حدی جلوی عراقی‌ها باز بود که باورشان نمی‌شد. چنان بمباران کردیم آن‌ها را که هر چه خواستند سازماندهی کنند و برای خیز به جلو حرکت کنند، نتوانستند. نیروی هوایی بیشترین صدمات را چه از نظر هواپیما و چه از نظر خلبان، در همان ۲-۳ ماه اول جنگ متحمل شد.

شناخت شما با توجه به اینکه قبل از شهادت او خیلی با وی صمیمی نبودید، در این سال‌هاچه تغییری کرده است؟ از گفتگوی دوستان یا چیزهایی که درباره او شنیده یا خوانده‌اید.

ما به خودمان حق نمی‌دهیم که یک نفر را که شهید شد، حتی اگر نقطه تیره و نه تاریکی داشته باشد، آن را برجسته کنیم. هرکه بود برای این مملکت خدمت کرد. جانش را برای میهن فدا کرد. ما موظفیم که کوچکترین کارش را پاس بداریم و آن را بزرگ بدانیم. ما افرادی را داشتیم که نه با اسلام و نه با نظام کاری نداشتند اما برای وطنشان، جانانه جنگیدند.

حتی زمانی که هواپیمای غفور را زدند؟ آن‌جا که دیگر فرصتی نیست. خاطرم نیست که آن‌ها به ما گفتند که ما را زدند یا خیر.

آقای خلیج گفتند شماره ۱ ما رفت. بله. قانونش این است. هواپیماها تا زمانی که به روی هدف می‌رسند، لیدر، فرمانده پرواز است، با هم می‌روند. اما وقتی رسیدند روی هدف، دیگر هرکسی حواسش به خودش است. موشک و گلوله به سمت می‌آید. هرکس باید یک نقطه را انتخاب، بمباران کرده و سریع فرار کند.

شما وقتی زودتر رسیدید چه کردید؟ وقتی صندلی از هواپیما بیرون می‌پرد، یک صدایی می‌کند که هواپیماهای دیگر هم از طریق رادیوهایشان می‌شنوند. فکر می‌کنم ما این صدای صندلی غفور را شنیدیم. این در ذهنم است.

حرفی بین شما و آقای سفیدموی‌آذر ردوبدل نشد؟

صدا زدیم؛ آقای جدی؟ آقای جدی؟ که جواب نداد. ما به پایگاه برگشتیم. خیلی ناراحت بودم. رفتم و با معاون عملیات صحبت کردم که برویم ببینیم آن‌ها کجا افتادند؟ چه شدند؟ از نیروهای زمینی دسک ماهشهر دیده بودند که هواپیمایی به زمین افتاده است و خوشبختانه در جایی افتاده بود که در دست دشمن نبود. غفور هواپیما را از منطقه دشمن خارج کرده و بعد فرمان ایجکت داده بود. این‌ها دیدند که من خیلی بی‌قرارم. من را با هلیکوپتر برای پیدا کردن غفور فرستادند. رفتیم تا آن‌ها را بیاوریم.

آقای خلجی گفتند که با هلیکوپتر آمدند اما جا نبود که من را هم سوار کنند. شهید غفور را به همان شکل یعنی با همان صندلی‌اش داخل هلیکوپتر گذاشتند و بردند. فکر نمی‌کنم. یادم نیست، فقط می‌دانم آقای خلجی را دیدم، گفتم: غفور؟ گفت: شهید شد.

وقتی برای کوییدن مواضع دشمن، به شما ماموریت داده می‌شد، در آن لحظه خلبان‌ها چه احساسی داشتند؟ احساس زدن هدف توأم با اضطراب فراوان. نمی‌توانستیم به مرگ فکر کنیم. اگر فکر

دادپی (فرمانده پایگاه) بر اساس گزارش‌هایی که ما می‌دادیم درباره محل قرارگیری دشمن، طراحی می‌کردند؛ مثلاً می‌گفتند این افراد در یک پرواز دو فروندی بروند فلان مکان را بمباران کنند. دستور پرواز را به لیدر می‌دادند، او هم برای آن ۳ نفر دیگر (در صورتی که پرواز ۲ فروندی بود) یا ۵ نفر دیگر (در صورتی که پرواز ۳ فروندی بود) توضیح می‌داد که کی و چگونه بلند شویم، زمان‌بندی می‌کردیم و ... دو ساعت قبل از پرواز این کار را انجام می‌داد. آنقدر پروازها فشرده و مشابه بود که براحتی نمی‌توان تمایزی بین آن‌ها قائل شد. مثلاً آن روز ۱۷ آبان ممکن است من ۲ پرواز انجام داده باشم. گاهی یک پرواز خاص است که در ذهن انسان می‌ماند.

منظورتان این است که پرواز دو فروندی‌تان با غفور جدی هم یک پرواز معمولی بود.

بله. یک زمانی ما می‌خواستیم به حارصیه رفته و سپس بصره را بزنیم. چون آن‌جا مرکز تجمع نیروهای عراقی بود. به شدت پرواز حساسی بود. خیلی روی آن کار کردیم. چون آمریکایی‌ها اطلاعات پرواز ما را به عراقی‌ها منتقل می‌کردند و آن‌ها می‌دانستند که ما داریم می‌آییم، پرواز باید در سکوت رادیویی صورت می‌گرفت. از مسیری باید می‌رفتیم که در مسیر جبهه نباشد و آن‌ها را گمراه کنیم، برویم یک جای دورتر بنزین‌گیری کنیم و بعد به سمت جبهه بیاییم. این پرواز خاص مثل آئینه جلوی چشم من است. منتها امثال پروازهایی که با غفور جدی انجام دادیم، عادی بود. عراقی‌ها از رود کارون رد شده بودند. به پشت ماهشهر آمده بودند تا آبادان را اشغال کنند. ما از مسیرهای مختلف، بطور مرتب می‌رفتیم آن‌ها را بمباران می‌کردیم. در این پرواز با غفور جدی، از لبه کناری خلیج فارس به جنوب آبادان آمده، به طرف شرق گردش نموده و روی نیروها را بمباران کردیم و برگشتیم.

در طول مسیر بین هواپیمای شما و غفور جدی چه ارتباطی برقرار شد؟ چیزی به خاطر دارید؟ هیچ. دیالوگی برقرار نشد. سکوت رادیویی داشتیم.

❖ فکر می‌کنید شاخص‌ترین ویژگی شهید غفور جدی، همین وطن‌پرستی‌اش بود؟  
بله

❖ روایت شما از تسویه شهید غفور جدی چیست؟

این تسویه‌ها توسط یک سری از افراد که کوچکترین احساس مسئولیت، بینش و درک سیاسی نداشتند صورت گرفت. انقلاب شده بود و حضرت امام فرمودند توقع نداشته باشید مردم یک شبه عوض شوند، فرصت لازم است. منی که در ارتش خدمت می‌کردم و در خانه‌مان همه اهل نماز و روزه بودند، وارد اجتماعی شدم که ضد دین تبلیغ می‌شد. ما را با برچسب‌های امل و دهاتی طرد می‌کردند. وقتی در خرداد ۵۶ از آمریکا برگشتم، در ایران حرفی از انقلاب نبود. آن‌هایی که به دنبال انقلاب بودند شاید اخباری داشتند اما به ما نظامی‌ها که در پادگان محصور بودیم، اجازه نمی‌دادند در مسائل سیاسی وارد شویم لذا هیچ خبری از انقلاب نداشتیم. حتی پرسنل را به مشاغل کاذب بی‌ارزش مشغول می‌کردند که تا شب در پایگاه باشند و در جامعه نروند. شدیداً کنترل می‌کردند.

در یکی از کلاس‌های آموزش زمینی پرواز بودیم. یکی از دوستانمان که اهل تبریز بود تازه از شهرشان برگشته بود تعریف کرد که در تبریز غوغا بوده و مردم تظاهرات کرده‌اند.

نمی‌توانستیم به مرگ فکر کنیم. اگر فکر می‌کردیم، نمی‌توانستیم پرواز کنیم. ترس به خودمان راه نمی‌دادیم؛ نه این که نترسیم، اضطراب و استرس داشتیم ولی سعی می‌کردیم که برویم و هدف را بزنیم. عده‌ای اعتراف نمی‌کردند، غرور داشتند اما شاید به هدف نرسیده، بمب‌هایشان را رها می‌کردند و برمی‌گشتند! البته اگر چنین کسانی بودند تعدادشان کم بود. همان پروازها و بمباران‌ها بود که عراقی‌ها نتوانستند اهواز، دزفول و آبادان را بگیرند

ارتش روی مردم رگبار بسته است. با تعجب پرسیدیم یعنی چه؟! گفت مردم شعار می‌دادند «مرگ بر شاه»، «ما پهلوی سوم نمی‌خواهیم». ما شوکه شده بودیم. شاه را ظل‌اله می‌دانستیم. در آن زمان بود که فهمیدیم خبرهایی هست. اینقدر درگیر بودیم که متوجه نمی‌شدیم چه خبر است. از ۷ صبح تا ۸ شب در پادگان بودیم. حداقل شرایط خلبان‌هایی که تازه از آمریکا برگشته بودیم اینگونه بود. شاید پرسنل دیگر فراغت بیشتری داشتند.

❖ شما چه زمانی وارد پایگاه بوشهر شدید؟  
شهریور ۱۳۵۷.

❖ آنجا و آن زمان حال و هوای انقلابی مشاهده می‌شد؟

خیر. شاید مخفیانه افرادی فعالیت می‌کردند. قبل‌تر از آن هم بود. یادم هست در سال ۱۳۵۲ که من در دزفول خدمت می‌کردم و هنوز خلبان نشده بودم، آمدند و یک عده را دستگیر کرده و بردند. من در زمان اسارت، آن‌ها را دیدم. الان به عنوان آزادگان سیاسی مطرح هستند.

❖ ۲۲ بهمن ۵۷ در بوشهر بودید؟ چه جوی بین خلبان‌ها حاکم بود؟ آیا موقعیت خودتان را در خطر می‌دیدید؟

ما آموزش‌مان که تمام شد، به پایگاه‌های مختلف تقسیم شدیم. من و چند تن از دوستانم در بوشهر ماندیم. انقلاب بسیار در شهرها علنی شده بود. در بوشهر هم جوان‌ها، گروه گروه بصورت فرار و گریز فعالیت می‌کردند. اما ما در پایگاه بدلیل جو بسته آن نمی‌توانستیم فعالیت بکنیم. یک روز پرسنل پایگاه جمع شدند و به سمت شهر حرکت کردند. از بین خلبان‌ها تنها یک نفر با آن‌ها رفت. فردی به نام مسعود اقدام رشتی.

❖ بقیه خلبان‌ها دخالتی نداشتند؟

نمی‌دانم. می‌دانم که بیشتر درجه‌دارها و همافرها بودند که یک سری از آن‌ها دستگیر شدند و به زندان خاش منتقل شدند.

❖ خب شمایی که نه موافق این و نه مخالف آن بودید، چه موقعیتی را برای آینده خودتان متصور بودید؟

اینگونه نبود که با انقلاب مخالف باشیم، از سیاست

هیچ نمی‌دانستیم لذا بیشتر نظاره‌گر بودیم.

❖ بسیاری از نظاره‌گرها هم تسویه شدند...

این‌ها دیگر اقدامات بعد از انقلاب بود. در این سروصداها و شلوغی، ماموران ساواک به پایگاه‌ها می‌آمدند و همه ما را در صبحگاه جمع کرده و توجیه می‌کردند که این افرادی که تظاهرات می‌کنند، کمونیست‌ها هستند. این‌ها ضد مملکت هستند. گروه‌هایی هستند که تحریک شده‌اند. اختطار می‌دادند که کسی به آن‌ها نزدیک نشود. ما هم می‌دانستیم که این‌ها مردم عادی و مسلمان هستند. صحبت ۱ نفر و ۲ نفر نیست که. فقط مواظب بودیم با مردم درگیر نشویم. نگران بودیم ما را با مردم درگیر نکنند. کمالین که یکی از دوستانمان در مهرآباد تعریف می‌کرد که به آن‌ها اسلحه داده و گفته‌اند اگر ابلاغ کردند دستور دادند بروید داخل شهر.

❖ خلبان بودند؟

بله. یک زمان در پایگاه‌ها شایعه شد؛ خلبان‌ها آمادگی داشته باشند در صورت لزوم باید تهران بمباران شود. همه در گیرودار این بودیم که اگر ابلاغ شد چه بکنیم؟!

❖ چه زمانی بود؟

فکر می‌کنم یک ماه قبل از انقلاب بود. زمزمه‌هایی بین همه شنیده می‌شد. اینقدر خفقان بود که به یکدیگر اعتماد نمی‌کردیم نظراتمان را بگوییم. من با دو سه نفر دیگر که خیلی رفیق بودیم، تصمیم گرفتیم فرار کنیم که خوشبختانه ابلاغ نشد.

در همین سال‌های اخیر یک روزنامه‌نگار آمریکایی با فرمانده سابق نیروی دریایی قبل از انقلاب - که به آمریکا فرار کرد - مصاحبه کرده بود و پرسیده بود که چرا شما کودتا نکردید؟ او هم جواب داده بود که «خواستیم کودتا کنیم و در شورای فرماندهان هم صحبت شد اما فرمانده نیروی هوایی که سرلشکر "ربیع" بود گفت: از نیروی هوایی، خلبان‌ها گفته‌اند پرواز نمی‌کنیم و امکان ندارد ما وارد مساله بمباران تهران بشویم».

❖ از کجا نظر خلبان‌ها به گوش آن‌ها رسیده بود؟  
بالاخره متوجه شده بودند. آن‌ها هم در آن جلسه دیده بودند بدون خلبان‌ها نمی‌توانند

این تسویه‌ها توسط یک سری از افراد که کوچکترین احساس مسئولیت، بینش و درک سیاسی نداشتند صورت گرفت. انقلاب شده بود و حضرت امام فرمودند توقع نداشته باشید مردم یک شبه عوض شوند، فرصت لازم است

#### چرا؟ با توجه به دانش‌تان در زمینه فنی هواپیما چه حدسی می‌زنید؟

بخش‌های فنی هواپیما بسیار تخصصی است. چندین متخصص در زمان گذاشتن این صندلی درون هواپیما حضور داشتند. مشخص نیست اشتباه چه بوده و از کجا بوده است. تنها یک سنجاق روی صندلی قرار داده که نخ از آن عبور کرده است. صندلی را که می‌کشی و چتر بخواد از صندلی جدا شود، این نخ کشیده و سنجاق باز می‌شود. این را خود خلبان باید چک کند. من قبل از پروازی که مجبور به ایجکت شدم، دیدم نخ سر جایش نیست. متخصص آن را صدا زدم و گفتم: پنجاه درصد احتمال دارد این هواپیما ایجکت کند و احتمال دارد من برگردم و کشته شوم. گفتم: نه، خیالت راحت باشد.

هرچیزی می‌تواند عامل این موضوع باشد. ممکن است صندلی هواپیما فرسوده شده باشد. تنها غفور نبود که صندلی‌اش عمل نکرد. شهید طالب مهر هم با صندلی‌اش به زمین برخورد کرد. نه در ایران که در تمام دنیا این اتفاق افتاده است. نه این هواپیما که برای هواپیماهای دیگر هم این اتفاق افتاده است. لذا نمی‌توانیم بگوییم فلان شخص مقصر بوده که این صندلی هواپیما باز نشده است.

بعد از بازگشت از اسارت، حضرتعالی مسئول اיתارگران نیروی هوایی بودید. با توجه به اینکه خودتان اسارت را درک کرده‌اید، چه اقداماتی برای خانواده‌های شهدای خلبان انجام داده‌اید؟ چرا شهدای نیروی هوایی گمنام‌ترند؟

علت گمنامی شهدای این است که تبلیغ نشده است. تبلیغ هم در اختیارات من نبوده است.

در پایگاه بودم. اما وقتی آمده بود با ما که کاری نداشت، با فرمانده‌ها کار داشت.

می‌دانید که قبل از شروع جنگ، عراق دست درازی‌هایی به مرزهای ایران می‌کرد. شما، خلبانان شکاری پایگاه بوشهر چه واکنشی داشتید؟ آیا وقوع جنگ قابل پیش‌بینی بود؟

ما از طریق تلویزیون‌های عرب خلیج فارس، اخبار آن‌ها را گوش می‌دادیم. می‌دیدیم که نشان می‌دهند که چطور نقاط مرزی ایران را اشغال کرده‌اند.

ما ناراحت می‌شدیم و اعتراض می‌کردیم که چرا به ما اجازه نمی‌دهند برویم این‌ها را بمباران کنیم. نمی‌توانستیم شخصا تصمیم بگیریم. پایگاه دزفول ولی درگیر بود. شناسایی کرده و در مواقعی می‌رفت و بمباران می‌کرد اما ما چون با آن‌ها ارتباط نداشتیم، از این کار خبر نداشتیم. فکر می‌کردیم این مملکت نسبت به این تجاوزها ساکت است. چون ما فاصله‌مان زیاد بود به پایگاه دزفول اکتفا کرده بودند.

#### از سال ۱۳۵۷ تا ۱۳۵۹ در پایگاه بوشهر چه خبر بود؟

به خاطر این‌که پرسنل کار نمی‌کردند، پروازها راکد راکد شده بود. مثلاً در یک عملیات ۴ هواپیما می‌خواست پرواز کند، در همان بازرسی اولیه می‌دیدند ۲ فروند آن مشکل دارد اما رفع اشکال نمی‌کردند. در اعتصاب بودند. بخشی از این اعتصاب‌ها علنی، و بخشی مخفی بود. شاید ۱ هواپیما در این میان می‌رفت و پرواز می‌کرد. در شرایط بسیار ناهنجاری قرار داشتیم.

به نظر شما این شرایط تحریم بر شهادت امثال غفور جدی چهقدر تاثیرگذار بود؟ روایت شما از عامل شهادت او چیست؟ عیب فنی.

عیب فنی خیلی کلی است. چه جور عیب فنی‌ای؟ بیشتر توضیح بدهید.

به هر حال یک قطعاتی به هم وصل می‌شود، راکت‌هایی زیر صندلی و هواپیما بسته، دسته‌ای کشیده و انفجار کارتریج باعث جدا شدن صندلی می‌شود. تا این مرحله برای غفور جدی انجام شده بود اما بعد از آن، چتر برای او باز و صندلی از او جدا نمی‌شود.

کودتا کنند؟!

ایشان علناً به آن روزنامه‌نگار این موضوع را گفته بود.

چرا با همه این اوصاف که عرض کردید، در اوایل انقلاب خیلی به ارتش اعتمادی وجود نداشت؟

یک بخش قضیه مربوط به کودتای سال ۱۳۳۲ می‌شود. خیلی مواظب بودند آن اتفاق دوباره نیفتد. از طرفی بسیاری از پرسنل شناخت و باوری نسبت به انقلاب نداشتند و به شدت نسبت به آن همدردی داشتند. یکی دیگر از مشکلات ارتش، نفوذ ضدانقلاب و کمونیست‌ها به داخل آن بود. اگر شنیده یا خوانده باشید، می‌گفتند ارتش باید منحل شود. حضرت امام گفت: «یعنی چه؟ ارتش بازوی قدرتمند نظام است. همه این‌ها فرزندان مسلمان مردم و محافظ کشور هستند». این موضوع را کسانی می‌گفتند که می‌خواستند این کشور را از بازوی قدرتمندش خلع سلاح کنند تا بتوانند کار خودشان را بکنند. بعدها ارتش بی‌طبقه توحیدی مطرح شد. عده‌ای دیگر نیز از درون ارتش معترض بودند که بر اساس سابقه‌شان درجه ندارند و خلاصه تمام این مسائل باعث شد ارتش سامان خود را ازدست بدهد و اعتماد به آن از میان برود و صدام جرأت کرد به ایران حمله کند.

به نظر شما آیا تمام این عوامل دلیل موجهی بر تعداد زیادی از تسویه‌ها از جمله شهید غفور جدی می‌شود؟

من آمار دقیقی از تعداد نیروی هوایی و تعداد تسویه شده‌ها ندارم اما می‌دانم وقتی جنگ شروع شد، همه پایگاه‌ها با تمام ظرفیت شروع به جنگیدن کردند.

موضوع همین است، تمام ظرفیت یعنی چقدر؟

ببینید در همان روز ۳۱ شهریور، پایگاه بوشهر، ۳۰ سورتی پرواز انجام می‌دهد. چنانچه تعداد زیادی تسویه شده باشند چطور این اتفاق می‌تواند بیفتد؟

شما روز ورود غفور جدی به پایگاه را به خاطر دارید؟ یعنی همان ۳۱ شهریور ۵۹؟

تبلیغ نیروی هوایی با اداره عقیدتی-سیاسی نیروی هوایی است. مثلاً ما به دلیل حساسیت شغلان، تبلیغ بسیار کمی روی پروازهایمان صورت می‌گرفت. حتی من خلبان اگر می‌خواستم با هواپیمایی که پرواز می‌کنم عکس بگیرم، به سختی اجازه می‌دادند.

#### ❖ در حال حاضر؟

خیر. در همان زمان هم اینگونه بود. باید یک سری مراحل اداری طی می‌شد. عکاس نمی‌توانست بیاید آنجا. حتی این فرد می‌بایست از خود اداره عقیدتی سیاسی باشد و هماهنگی‌هایی صورت گیرد. این که چرا شهدای نیروی هوایی گمنام‌اند باید بگویم من این موضوع را در سطح کل می‌دانم. کل شهدا گمنامند نه فقط خلبان‌ها.

در سیستم اداری هر کس حدود و اختیارات و امکاناتی دارد. کار واحد ایثارگران، خدمت رسانی است که این امر هم پول لازم دارد. در ارتش، اعتباری برای ایثارگران دیده نشده است. هر سال نیروی هوایی هم مثل بقیه سازمان‌ها درخواست اعتبار می‌کند. مثلاً برای خرید قطعات، اعتبار در نظر گرفته می‌شود اما برای معاونت نیروی انسانی که ایثارگران یکی از زیرمجموعه‌هایش هست، خیر. معتقدند کار آن، کار دفتری است؛ میز و قلم و کاغذ و ساختمان می‌خواهد. حق ندارد چیزی بخرد. این واحد ایثارگران می‌خواهد ببیند فلان خانواده شهید چه مشکلی دارد تا خدمات رسانی کند، اما نمی‌تواند. بسیار هم مشکل دارند، هم مشکلات اجتماعی و هم فردی. وقتی شهید ستاری به رحمت خدا رفت، آقای «بقایی» فرمانده نیروی هوایی شد. خانواده‌های ایثارگران گله داشتند که اقدام مثبتی برای آن‌ها صورت نگرفته است لذا ایشان تصمیم گرفت مسئول آن را عوض کند و یک خلبان که دستی بر آتش جنگ و اسارت داشته باشد را انتخاب کند. بعد از مقداری تحقیق و بررسی و ملاقات با یک خانواده شهید خدمت ایشان رسیدم. گفتم: ما پول لازم داریم تا درد این خانواده‌ها را درمان کنیم. گفتم: من شما را آورده‌ام اینجا تا خودت راه حل پیدا کنی، من نمی‌توانم کل نیروها را رها کنم و برای تو راه حل پیدا کنم. تازه متوجه شدم که باید خودم کاری بکنم. راه‌های مختلف را بررسی کردم. ایشان یک راه

را جلوی پای ما گذاشت. من خواسته بودم از جاهای مختلف به ما پول تزریق شود. ایشان به فردی که پول را بین بخش‌های مختلف توزیع می‌کرد گفت: مبلغی (۳ میلیون تومان) را ماهانه به ما بدهد. نسبت به قبل از آن که هیچ نداشتیم، بهتر بود اما نسبت به جمعیت ایثارگران ناچیز بود. من به مسئول اعتبارات گفتم این پول را سه ماه یک بار به ما بدهد و به طور نسبی بین یگان‌های مختلف تقسیم کند. با این کار توانستیم خانواده‌ها را به مسافرت ببریم و یا مراسم‌هایی برگزار و آن‌ها را دعوت کنیم. گاهی فرمانده و معاونین را هم با خود به دیدار خانواده‌ها می‌بردیم تا مشکلات آن‌ها را از نزدیک ببینند و بشنوند.

#### ❖ در مجموع چند خلبان ایرانی مانند شما

اسیر شدند؟

۵۶ خلبان.

#### ❖ اساساً اطلاعات خلبانانی که اسیر می‌شدند، چقدر اهمیت داشت؟ آیا اصلاً خلبانان به آن اندازه از اطلاعات مهم و محرمانه دسترسی داشتند؟

بله. بدون اطلاعات که نبودند. هر خلبانی حداقل می‌داند در یگان‌های چند هواپیما وجود دارد. چه بمب‌ها و موشک‌هایی دارند. قانوناً خلبان شکاری نباید اطلاعات زیادی داشته باشد. خلبانی که می‌جنگد باید از هرگونه اطلاعاتی خارج از کار و

مسئولیتش دور باشد. به نفع خود اوست.

#### ❖ به این شکل نبود؟

بود اما نه به آن شدت و حدت.

#### ❖ درباره عملیات‌هایی که در آینده قرار بود انجام شود چقدر اطلاعات داشتید؟ هر کس اطلاعات عملیات خودش را می‌دانست؟

ما نمی‌دانستیم اما دشمن می‌دانست! متأسفانه انقلاب که شد، نیروهای اطلاعاتی که آن طرف مرز داشتیم را ازدست دادیم اما آن‌ها نیروهای اطلاعاتی‌شان را تقویت کردند. این نظام خیلی دشمن داشت. دشمن اسلام هم برای امروز و دیروز نیست. از صدر اسلام بوده است. امام علی (ع) را هم نگذاشتند حکومت کند. ۵۰ سال را هم که حکومت کرد، دائم در جنگ با خود مسلمانان بود. می‌گفتند علی (ع) اشتباه می‌کند! وقتی در صدر اسلام اینگونه بود، حال که انقلاب شد، توقع دارید همه بیایند بگویند اسلام همین است که شما می‌گویید؟ نه، اینطور نیست. خیلی‌ها ضد اسلام بودند. وقتی یک نفر چراغ سبزی به آن‌ها نشان می‌داد که بیا و این پول را بگیر و اطلاعاتی به ما بده، قبول می‌کرد. ما در حساس‌ترین مراکز نظامی‌مان، جاسوس داشتیم. نفر داشتیم که از نیروی دیگر به مرکز پست فرماندهی که همه برنامه‌ها در آنجا تنظیم می‌شد آمده بود تا اطلاعات ما را به نیروی زمینی بدهد و بالعکس، اما جاسوسی می‌کرد. در تلویزیون عراق می‌دیدیم که جبهه را

شهید غفور جدی: ردیف جلو نفر اول از سمت راست



ماموران ساواک به پایگاه‌ها می‌آمدند و همه ما را در صبحگاه جمع کرده و توجیه می‌کردند که این افرادی که تظاهرات می‌کنند، کمونیست‌ها هستند. این‌ها ضد مملکت هستند. گروه‌هایی هستند که تحریک شده‌اند. اخطار می‌دادند که کسی به آن‌ها نزدیک نشود. ما هم می‌دانستیم که این‌ها مردم عادی و مسلمان هستند. صحبت ۱ نفر و ۲ نفر نیست که فقط مواظب بودیم با مردم درگیر نشویم. نگران بودیم ما را با مردم درگیر نکنند

جنگ برویم و برای دانش‌آموزان صحبت کنیم. رسانه‌های جمعی مانند تلگرام، ماهواره و ... همه ما را کور کرده است. صبح تا شب سرمان در فضای مجازی است. اصلاً نمی‌دانیم در کشورمان در چه نقطه‌ای قرار داریم. اصلاً نمی‌دانیم مملکت چیست؟ برای جوان‌هایمان اصلاً این مسائل مطرح نیست. مقصر هم مسئولان مملکت هستند. چرا مدارس را موظف نمی‌کنند که خلبان‌ها و بقیه اיתارگران را دعوت کنند؟!

ما برای شهید ستاری هر سال مراسم برگزار کردیم. چند سال که گذشت، حتی پرسنل نیروی هوایی هم شرکت نمی‌کردند. ما در سال ۱۳۸۴ فیلمی را دیدیم که فردی در محله قرچک ورامین از مردم سوال می‌کرد که آیا شهید ستاری را می‌شناسند؟! اغلب مردم محله‌ی خودش هم، او را نمی‌شناختند.

شهید ستاری شخص مبتکر و پرتوانی بود و در جنگ نیروی هوایی را اداره می‌کرد. یاقبل از آن در پدافند با ابتکار شهید ستاری توانستیم هواپیماهای عراق را بزنیم. حالا با کلی تبلیغ و بیلپورد و ... و هر سال مراسم گرفتن، باز هم مردم او را نمی‌شناسند. من در مراسم شهید بابایی که در قزوین شرکت کردم گفتم که این مراسم هیچ اثری ندارند و به جای این کار، این شهید را در کتاب‌های درسی مدارس وارد کنیم. تعداد شهدای شاخص را به کتاب‌های مدارس وارد کنیم تا ملزم باشند آن را بخوانند. ■

قبول نمی‌کنند و می‌گویند این تصمیم قبل از جنگ گرفته شده است و صدام گفته امنیت وجود دارد. در این شرایط، شهید دوران و اسکندری با دو هواپیما می‌روند و کنفرانس را به هم می‌زنند. یعنی ایران به وسیله هواپیما و خلبان اراده سیاسی‌اش را تحمیل کرد. یا در عملیات الولید، چه نیرویی می‌تواند برود و آن طرف مرز اردن و پایگاه‌ها را بمباران کند؟!

این نیروی هوایی تشکیل شده از تعداد زیادی متخصص. همه دست به دست هم می‌دهند تا یک هواپیما بتواند پرواز کند. حالا آن هواپیما را کسی مثل غفور جدی بلند می‌کند. نباید بگوییم غفور جدی ۴۷ روز بعد از شروع جنگ زنده بود! مگر چند پرواز می‌توانست انجام دهد؟! نباید خلبان را به چند پروازی که انجام داده است، محدود کنیم. این اجحاف در حق خلبان است. ما چه درباره شهید غفور جدی، چه شهید دوران و خلبانان دیگر، باید بدانیم دوره‌هایی دیده تا خلبان شده است. وقتی خلبان شد یعنی با هر هواپیمایی می‌تواند پرواز کند و هر مأموریتی را می‌تواند انجام دهد. شدت و ضعف این توانایی در شدت و ضعف مهارت‌هایی است که کسب کرده است و مقداری نیز به شهامت و شجاعتش برمی‌گردد. الحمدلله غفور جدی این ترس بودن را داشت. توانایی‌هایی که عمر غفور اجازه نداد تا بروز داده شود را هم دارد. غفور جدی می‌توانست کاری را که عباس دوران انجام داد، انجام دهد. یا کاری را که برات‌پور در عملیات الولید انجام داد، انجام دهد یا هر مأموریت دیگری. غفور جدی را به ۴ پرواز خلاصه نکنیم. پروازی که او در آن شهید شد، یک پرواز معمولی و عادی بود چون هر روز همین مدل پرواز را انجام می‌دادیم. یعنی خلبان را باید در ظرفیت نیروی هوایی و مأموریت‌هایی که انجام داده شناخت.

متأسفانه الان مسئولین ما در لاک‌های فرو رفته‌اند که اصلاً کاری به گذشته ندارند. بزرگترین اشکال ما این است. مثلاً وقتی من می‌آیم در اداره‌ای و کارم را انجام نمی‌دهند و من را به جایی می‌رسانند که بگویم آقا! من برای این مملکت مایه گذاشته‌ام... می‌گویند: می‌خواستی نگذاری!... مگر برای من گذاشتی؟! حقوقش را گرفته‌ای... این حرف‌ها را می‌زنند... آخر بی‌انصاف من در برابر جانی که در کف دستم گذاشته‌ام و جنگیده‌ام، مگر چقدر به من پول می‌دادند؟!

تاکنون در سال‌های گذشته، یک مدرسه از ما دعوت نکرده تا برای دهه فجر یا سالگرد

نشان می‌داد و فیلمبردار دوربین خود را رو به آسمان می‌گذاشت و خودش سنگر می‌گرفت، یکدفعه هواپیماهای ما رد می‌شدند! یعنی دقیقاً می‌دانستند چه ساعتی و از کدام سمت و با چه ارتفاعی هواپیماهای ما می‌آیند. اطلاعات دشمن از ما بسیار و ما دستان خالی بود.

آن وقت ببینید با این شرایط، خلبانان ما با چه مردانگی و از خودگذشتگی‌ای می‌رفتند و می‌جنگیدند. ما وقتی می‌رفتیم و برمی‌گشتیم، ده‌ها گلوله تفنگ دستی در بدنه هواپیما دیده می‌شد. به خاطر این که موشک‌ها در ارتفاع ۵۰ پایی ما را نزنند، زیر این ارتفاع پرواز می‌کردیم. در منطقه خوزستان، زیر ارتفاع نخل خرماها پرواز می‌کردیم

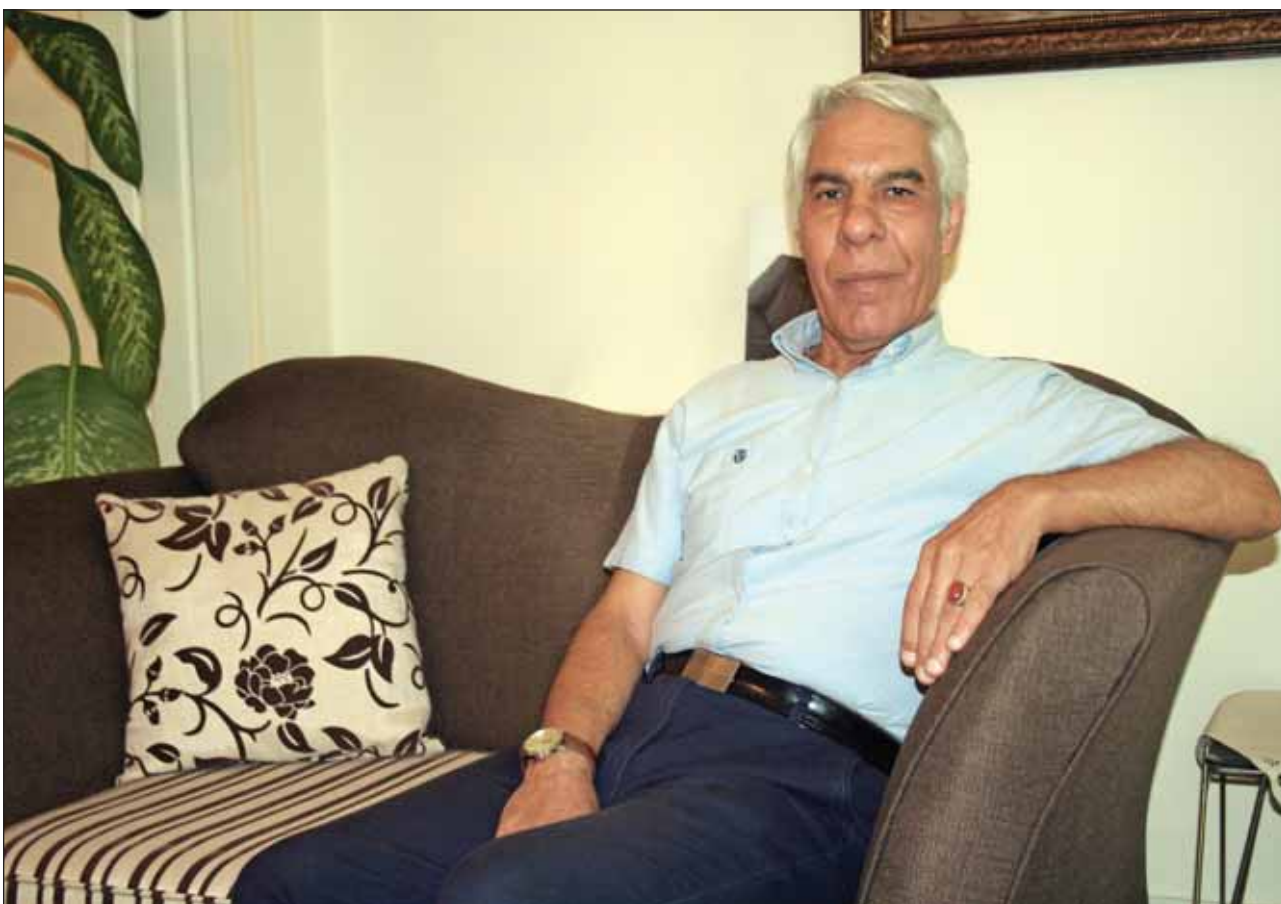
#### ❖ ارزیابی شما از فعالیت فعلی نیروی هوایی برای معرفی شهدایی مانند غفور جدی و حفظ کرامت شهدا چیست؟

به نظر من بسیار ضعیف است. نه فقط نیروی هوایی بلکه کل ارتش ضعیف است. این کار در اختیار روابط عمومی عقیدتی - سیاسی است.

#### ❖ برای معرفی شهید جدی‌ها چه بکنیم؟ پیشنهاد شما چیست؟

ما باید مسأله غفور جدی را بسیار فراتر از مسأله غفور نگاه کنیم. باید ابتدا نیروی هوایی را تعریف کنیم. خلبان شکاری را تعریف کنیم. «نیرو» را جدا و «هواپیما» را بطور جداگانه و سپس آن را با هم ترکیب کرده و تعریف کنیم. بگوئیم نیروی هوایی دارای «بُرد بلند» است. یعنی اگر در پایگاه بوشهر است، می‌تواند هر جای دنیا را که بخواهد بمباران کند. لازمه‌اش اجازه داشتن، سوخت و توان جسمی خلبان است.

یکی دیگر از مولفه‌های نیروی هوایی، «تحرک» است. یعنی الان اینجاست و یک ساعت بعد در شهر دیگر است. سومین مولفه‌اش، «واکنش سریع» است. الان رادار می‌گوید: اتاق آلت‌ر! سوار هواپیماشو و بیا بالا. برو و جلوی یک هواپیمای ناشناس که وارد مرز ایران شده را بگیر! درحقیقت، نیروی هوایی بازوی قدرتمند یک مملکت و یک نظام است تا اراده سیاسی‌اش را به دشمن تحمیل کند. بعنوان مثال صدام در سال ۱۳۶۱ می‌خواهد کنفرانس سران غیرمتعهد را در بغداد تشکیل دهد. دیپلماسی ایران به هر دری می‌زند که این اتفاق نیفتد، قبول نمی‌کنند. کشورهایی هم که می‌خواهند به بغداد بیایند



گفتگو با سرتیپ خلبان بازنشسته، محمد عتیقه‌چی

## مقصر اصلی در شهادتش گردان نگهداری بود

درآمد

«روی صندلی خلبان‌ها ۳ سوراخ ریز وجود دارد که این هوا را حس می‌کند. در ارتفاع بین ۱۳۵۰۰ پایی تا ۱۴ هزار پا، به محض این که هوا را حس می‌کند، صندلی را از خلبان جدا می‌کند و او را به بیرون پرتاب می‌کند. هر چند وقت یک‌بار صندلی چک می‌شد. کسی که صندلی را چک کرده بود، اتیکت تاریخ چک را روی ۳ سوراخ چسبانده بود. اینگونه شد که کابین عقب او زنده ماند و غفور از صندلی جدا نشد و به شهادت رسید...». در ادامه گفتگوی شاهدیاران با سرتیپ خلبان بازنشسته، محمد عتیقه‌چی از یاران و هم‌دوره‌ای شهید غفور جدی که پروازهای بسیاری را با او انجام داد، می‌خوانید:

را در منطقه انجام بدهیم و برگردیم. کابین جلوی من سرگرد یاری سعید بود. فروند دیگر هم غفور کابین جلو و آقای شیرچی کابین عقب. قرار بود آن روز ما پرواز را بصورت فرمیشن کنار هم بلند شویم. لیدر به ما گفت چه کار کنیم. سوار هواپیما شدیم. ما سمت چپ و غفور سمت راست ایستاده بود. از همان روی زمین تمرین با رادار را انجام می دادیم. قرار بود کابین عقب برود روی رادار و با ما تمرین کند. یاری سعید گفت بین شماره دو در موقعیت خودش درست قرار گرفته است؟ یک لحظه نگاه کردم دیدم هواپیمای غفور خارج از قواره پروازی قرار گرفته است. به یاری سعید گفت: شماره دو اوج گرفت. گفت: می بینی شان؟ گفتم: بله. بصورت یک سیاهی می دیده شان. در این حالت که قرار گرفت، کابین عقب، آقای شیرچی تصمیم می گیرد که به بیرون بپرد. داستان های زیادی گفتند درباره این که آنجا چه اتفاقی افتاده است. مثلاً اینکه سر او (شیرچی) در رادار بوده، ماسکش گیر کرده است و ... بررسی سانحه هم شد اما خاطرم نیست نتیجه چه بود. رفتیم کنار غفور جدی (تا اینجا من پریدن آقای شیرچی را ندیده بودم هنوز). من از شواهد متوجه شدم و به آقای یاری سعید گفتم: مثل اینکه کابین عقب غفور رفته است. من میکروفن را گرفتم و به غفور گفتم: «هول نشو. ما کنارت هستیم». تعریف کرد که چه شده است. به او گفتم غفور کابین عقب رفته است. غفور تا این لحظه متوجه نشده بود که شیرچی نیست. تا گفتم: رفته، نگاه کرد و گفت: وای...رفت؟!

برای این داستان خیلی گیر دادند به آقای جدی که چرا کابین عقب ایجت کرده است. خیلی او را بردند و آوردند و مرتب سوال کردند. نهایتاً آمریکایی ها گفتند احتمال دارد ماسک کابین عقب باعث این موضوع شده و عیبی برای هواپیما پیدا نکردند

تازه در سال ۱۳۴۸ وارد ایران شده بود، در آنجا دوره کابین عقبی بینیم.

#### ❖ فرودگاه مهرآباد بودید؟

بله. بعد از پایان کلاس های زمینی، پروازها شروع شد و من هم اصلاً علاقه ای به پرواز با این هواپیما نداشتم. ضعف زبان انگلیسی داشتم و برایم خواندن این کتاب های قطور مشکل بود. نهایتاً درس را تمام کردم و ما را در سال ۱۳۵۱ به شیراز فرستادند. گردان خوبی بود. فرمانده گردان سرگرد دانشمندی و معاون ایشان هم «علیها» بود. آموزش های تاکتیکی می دیدیم.

#### ❖ اولین بار کجا و چگونه با غفور جدی آشنا شدید؟

با غفور جدی در شیراز آشنا شدم. او جزو خلبان های بسیار خوب کابین جلو بود که چندماه زودتر از من به شیراز آمده بود. بسیار خونگرم و اهل بگو و بخند بود. با او دوست شدم. مرتب در پروازها با هم بودیم.

#### ❖ خاطره ای از آن روزهای شیراز دارید؟

یک روز که به مرخصی رفته بود وقتی برگشت با خودش یک شیشه عسل آورده بود. گفت این عسل خالص است. از اردبیل آورده ام. آن را در بوفه گردان گذاشت و هر روز صبح، کره می گرفت و با این عسل می خورد. یک بار هم یک لقمه به من داد و دیدم واقعا بوی عطر این عسل آدم را مسحور می کند. غفور رفت پرواز. دیدم با یک لقمه کار من درست نمی شود {بخند}. شیشه عسل را گذاشتیم جلویمان با بچه ها خوردیم. نصف عسل را تمام کردیم. وقتی از پرواز برگشت، سرباز جلوی در به او گفت: بچه ها عسل را خورده اند. آمد دید بله...چیزی نمانده. پرسید: چه کسی عسل من را خورده است؟ گفتم: من...منتظر واکنش بودیم که گفت: نوش جونتون که خوردید. خیلی خوش مشرب بود.

از نظر پروازی، کادمی و اخلاق نظامی بسیار خوب بود. معمولا نظامی ها در رفتارشان خشک هستند اما غفور اصلاً اینگونه نبود. بسیار شاداب و خنده رو بود.

یک روز به ما گفتند دو فروندی برویم پروازی

#### ❖ آقای عتیقه چی قبل از هر چیز خودتان را برای خوانندگان ما معرفی بفرمایید

بنده محمد عتیقه چی متولد ۱۳۲۸- در منطقه جنوب تهران متولد شدم. قرار بود که خلبان شخصی بشوم. در سال ۱۳۴۷ وارد دانشکده خلبانی شدم. دو ماه آموزش های نظامی و زبان دیدم. بعد هم به گردان پروازی منتقل شدم. من از بورسیه های کشور پاکستان بوده و دوره های آموزشی ام را در آنجا گذراندم. دانشکده ما وسط یک بیابان بود. در آنجا به کارهای نظامی خیلی اهمیت می دادند. تقریباً در آخر روزهای پروازی ام بودم تا نشان خلبانی ام را دریافت کنم. ماه رمضان بود. تمام مدت در پاکستان را روزه می گرفتم. به ما می گفتند روزهایی که پرواز دارید روزه نگیرید. درست یک روز زمان افطار بود. در آنجا هم افطاری می دادند و هم شام. من زمان افطار به ناهارخوری رفته بودم که فرمانده پایگاه مان هم به آنجا آمد. از من پرسید «تو هم روزه بوده ای؟» من هم که منتظر اذان بودم تا افطار کنم، نمی توانستم دروغ بگویم، گفتم: «بله». فردای آن روز من را خواستند. گفتند به دلیل لغو دستور از رده پروازی کنار گذاشته شده و به ایران برمی گردی. همان موقع استاد من هم مرخصی بود. چون آنجا استادها خیلی نفوذ داشتند. روز جمعه بود که افسر درجه آمد گفت: بلیط را گرفته ایم. شنبه برو. همان جمعه استادم برگشت و ما را مجبوراً جویا شد. با خواهش و تمنا این ها را منصرف کرد و من پروازم را ادامه دادم و نشان خلبانی ام را در سال ۱۳۴۹ دریافت کردم. وقتی به ایران برگشتم با درجه ستوان دومی سری به دانشکده مان زدم. دیدم بعضی از هم دوره ای های ما هنوز آمریکا نرفته اند. به هوای آمریکا رفتن و بورسیه شدن، منتظر مانده بودند.

در اواسط ۵۰ به ایران برگشتم. تیمسار قربان زاده در ستاد نیروی هوایی من و چند نفر از هم دوره ای هایم را خواست. پرسید چه کسانی می خواهند برون ترابری و چه کسانی شکاری؟ من و ۵ نفر دیگر دستمان را بلند کردیم که برویم ترابری. پرونده هایمان را نگاه کرد، گفت: شما ۵ نفر-دقیقاً همان هایی که گفته بودیم ترابری- بروید شکاری. بدین ترتیب من را به گردان اف ۴ فرستادند. اف ۴

فوری به برج خبر دادیم و جناب یاری سعید که لیدر بود هواپیمای غفور را راهنمایی کرد تا نزدیک نشانه و نشستیم.

#### ❖ حرف دیگری بین شما منتقل نشد تا لحظه نشستن؟

نگران کابین عقبش بود که چه شده است. مرتب از برج سوال می‌کرد که کابین عقب من چه شد؟ برج هم بلافاصله هلیکوپتری را برای پیدا کردن آقای شیرچی فرستاد. جلوی باند هم دریاچه مهارلو بود. این دریاچه حالت نمکی و قرمز رنگ داشت. تا ما در حال نشستن بودیم گفتند خلبان را پیدا کردیم و سالم است.

#### ❖ معمولاً این اتفاق‌ها چه پیامدهایی برای خلبان دارد؟

برای این داستان خیلی گیر دادند به آقای جدی که چرا کابین عقب ایجکت کرده است. خیلی او را بردند و آوردند و مرتب سوال کردند. نهایتاً آمریکایی‌ها گفتند احتمال دارد ماسک کابین عقب باعث این موضوع شده و عیبی برای هواپیما پیدا نکردند.

❖ این به سالم نشاندن هواپیما همیشه اتفاق می‌افتاد یا خیر...؟ منظورم این است که غفور از نظر پروازی در چه سطحی بود؟ آیا همیشه اینقدر شجاعت و پایداری برای نجات هواپیما داشت؟ نه. این اتفاق که همیشه نمی‌افتاد. شما

بعد از کودتای نوژه عده‌ای از خلبان‌ها را اعدام کردند. تعدادی اخراج و عده‌ای زندانی شدند. ماهم سردرگم بودیم. این اتفاق باعث تضعیف روحیه در نیروهای ارتش و خلبان‌ها شد. خوشبختانه خیلی از بچه‌ها با تمام دلخوری‌هایی که از مسئولین آن زمان داشتند، با شروع جنگ دلخوری‌ها را کنار گذاشتند

نمی‌توانید کسی را پیدا کنید که بگوید او در تمام مراحل می‌تواند همه وظایفش را به خوبی انجام دهد. حتی اگر یک خلبان تمام کتاب یک هواپیما را- اعم از شناخت پیچ‌ها و مهره‌ها- هم از بر باشید، طبق گفته آمریکایی‌ها در زمان اضطراری، ۴۰ درصد آن را فراموش می‌کنید. در اینجاست که کابین عقب می‌تواند از روی چک لیستی که دارد به شما کمک کند. در نتیجه نمی‌توان گفت کسی که خوب پرواز می‌کند و دانش خوبی دارد، ۱۰۰ درصد در این لحظات می‌تواند موفق عمل کند. غفور هم یک خلبان معمولی بود. یعنی خلبان ضعیفی نبود، خلبان بسیار تاپی هم نبود. خلبانی بود که بی‌عیب و نقص بود.

❖ میزان خطای انسانی در حوادث هوایی چقدر است؟ می‌توانید با مثال تشریح کنید. در زمان جنگ، هیچکس نمی‌تواند بگوید فلان اتفاق، خطای خلبان بوده است..

#### ❖ نه فقط خلبان، کلیه مسئولین فنی یا امنیت پرواز ...

اگر بخواهیم خیلی مته به خشخاش بگذاریم، می‌توانیم تا ۲۰ درصد برای آن، نقش قائل باشیم. من دو حادثه را در بوشهر، بررسی کرده بودم که در هردوی آن، بی‌انضباطی خلبان باعث بروز حادثه شده بود. خلبانی که وقتی بالای سرش، ابر است به بالا می‌رود و وقتی بیرون می‌آید، می‌بیند کف زمین است، از بی‌احتیاطی خودش است. ولی می‌توانم بگویم که از نظر متنیس (نگهداری و مکانیکی هواپیما) در وضعیت خوبی قرار داشته و داریم. در زمان جنگ افراد متنیس، به خوبی عمل کرده و بسیار زحمت کشیدند. با جان و دل کار کردند ولی الان آن‌ها هم مثل بقیه شدند یعنی حقوق درست و حسابی‌ای ندارند.

❖ به نظر شما در حین انجام عملیات‌های نیروی هوایی، مسئولیت کدام واحد از همه بیشتر و سنگین‌تر است؟ خلبان؟ دستور پرواز از ستاد عملیات نیروی هوایی صادر می‌شود که البته آن هم با هماهنگی فرمانده نیروی هوایی و بخش‌های بالاتر

صورت می‌گیرد. مثلاً در زمان جنگ، شخص آقای هاشمی رفسنجانی مأموریت بی‌بازگشت به من دادند که با امضای ایشان و با خودکار قرمز رنگ بود. بمباران بزرگترین منبع تولید برق عراق بود. چند سال پیش، ایران متخصص‌هایی برای تعمیر این منبع به عراق فرستاد. بعد از گذشت ۳۰ سال، هنوز تعمیر نشده و کمبود برق داشتند.

اما درباره مسئولیت سنگین‌تر باید بگویم این خلبان است که باید برود و فلان نقطه را بمباران کند. بخش متنیس (نگهداری) برای آماده سازی هواپیما خیلی زحمت می‌کشد.

#### ❖ امنیت پرواز چطور؟

امنیت پرواز به آن صورت، مسئولیت ندارد. در زمان جنگ، تنها اسم امنیت پرواز بود. امنیت پرواز می‌تواند بیاید جلوی خلبان را بگیرد و بگوید مدارک و نقشه پروازی‌ات را ببینم که در زمان جنگ چون این نقشه‌ها محرمانه بود، این کار هم صورت نمی‌گرفت. ایمنی خیلی کار کرد اما نمی‌توان گفت بخش بسیار مهم و عمده‌ای بود.

کار عمده را مکانیک‌های ما در روی زمین انجام می‌دادند که هواپیمای بمب خورده را ۵ ساعت بعد آماده پرواز می‌کردند، می‌دادند به من نوعی، من پرواز می‌کردم و هدف را بمباران می‌کردم و همه چیز به اسم من تمام می‌شد.

در نهایت معایب و محاسن همه چیز به نام خلبان نوشته می‌شد. ما خلبانی داشتیم که از من بزرگتر بود ولی پرواز کمتری نسبت به من انجام داده بود. جناب آقای برات‌پور به من گفت که با ایشان برای زدن پایگاه پنجوبین بروم. به او گفتم شما سعی کن از من بالاتر نروی که دشمن خبردار شود و ما را ببیند. تا نزدیکی مرز که رفتم، مشاهده کردم که او خیلی بالاتر از من قرار دارد. به او گفتم: بیا پایین، اینجوری ما را می‌گیرند. گفت: من نمی‌توانم از این پایین‌تر بیایم. به او گفتم تو لب مرز بگرد تا من بروم و برگردم. تنهایی رفتم و پایگاه پنجوبین را زدم و برگشتم. می‌توانستم به او بگویم بمب‌هایت را در بیابان بریز اما چون در شرایط تحریم بودیم او را با بمب آوردم و در پایگاه‌ها نشاندم. به من گفت:



خلبان سرتیب محمد عتیقه چی - اکنون



خلبان محمد عتیقه چی در جوانی

دوست واقعی بود. بسیار افتاده بود. آن زمان که خیلی درجه و مافوق مطرح بود اما غفور هرگز زیر بار حرف زور نمی‌رفت. جنگ زنگ زدم بوشهر سراغش را گرفتم. چندبار جنگ زدم. پیدایش نکردم. گفتند در گردان نیست. وقتی جنگ شروع شد متوجه شدم همان روز غفور تسویه حسابش را انجام داده و اسبابش را جمع کرده تا برود. که برمی‌گردد تا بجنگد و می‌گوید حتی درجه‌ام را نمی‌خواهم. تا زمان شهادتش درجه سرگردی‌اش نیامده بود. متأسفانه مقصر اصلی در شهادتش گردان نگهداری بوده است.

#### چطور؟ می‌توانید بیشتر توضیح دهید

ببینید روی صندلی خلبان‌ها ۳ سوراخ ریز وجود دارد که این هوا را حس می‌کند. در ارتفاع بین ۱۳۵۰۰ پایی تا ۱۴ هزار پا، به محض این‌که هوا را حس می‌کند، صندلی را از خلبان جدا می‌کند و او را به بیرون پرتاب می‌کند. هر چندوقت یک‌بار صندلی چک می‌شد. کسی که صندلی را چک کرده بود، اتیکت تاریخ چک را روی ۳ سوراخ چسبانده بود. اینگونه شد که کابین عقب او زنده ماند و

اتفاق باعث تضعیف روحیه در نیروهای ارتش و خلبان‌ها شد. خوشبختانه خیلی از بچه‌ها با تمام دلخوری‌هایی که از مسئولین آن زمان داشتند اما با شروع جنگ دلخوری‌ها را کنار گذاشتند. حتی تعدادی از دوستانمان که در زندان بودند مثل ابوالفضل مهدیار درخواستی نوشتند خطاب به سرهنگ فکوری که ما حاضریم برای جنگ بیاییم. آقای فکوری هم بعنوان فرمانده نیروی هوایی خدمت امام خمینی می‌رسد و می‌گوید: اجازه بدهید این خلبان‌ها برگردند. حضرت امام هم قبول می‌کنند که تقریباً تمامی آن‌ها هم شهید شده‌اند.

#### شما از تسویه شدن غفور هم مطلع شدید؟

بله. من شنیده بودم یک نامه آمده و تعدادی باید تسویه شوند. ما در بندرعباس بودیم. لیست آنجا هم آمده بود. برای همه پایگاه‌ها فرستاده بودند. من لیست را آنجا دیدم. غفور یک مرد وطن پرست بود. شاید از نظر ظاهری اهل ریش گذاشتن و تظاهر نبود اما وطن

برو بگو من نمی‌توانم پرواز کنم...

#### ارتباط غفور جدی با همسایه‌ها و در محله مسکونی‌تان چگونه بود؟

جدی تازه پسر دار شده بود. دست بچه یک ساله را می‌گرفت و با خودش اینطرف و آن طرف می‌برد. ما هم مدام می‌گفتیم: دست بچه در می‌رود... سفت گرفتی... می‌گفت: نه بچه قوی و ورزشکار می‌شود. خیلی خانواده اش را دوست داشت.

در سال ۱۳۵۳ بود که دوره کابین جلویی را در تهران دیدم و در سال ۱۳۵۶ من را برای ماموریت به همدان منتقل کردند. آن زمان تجربیاتمان بیشتر شده بود و درجه ما هم بالاتر رفته بود و زندگی راحت تری داشتیم. بالاخره در ۱۴ شهریور ۴ فروند هواپیما را به بندرعباس بردیم و آنجا گردانی شکل گرفت. دوران انقلاب هم آنجا بودیم. از همان روز اول جنگ که پایگاه‌های نیروی هوایی را زدند ما هم درگیر جنگ شدیم. بعد از کودتای نوژه عده‌ای از خلبان‌ها را اعدام کردند. تعدادی اخراج و عده‌ای زندانی شدند. ما هم سردرگم بودیم. این

غفور از صندلی جدا نشد و به شهادت رسید. از دوستانم شنیدم وقتی به رده پرواز برگشته بود گفته بود که {گریه} آرزویم این است که کفنم پرچم ایران باشد.

سالیان سال هیچکس سراغ خانواده غفور را نگرفت. دقیقا یادم هست که تا چند سال پیش که من با آقا رحیم صحبت می کردم هنوز حقوق غفور برقرار نشده بود.

❖ در شیراز وقتی غفور ۴ را نشانند، مورد تشویق قرار نگرفت؟ من شنیده ام از او تقدیر کردند.

صحبت این موضوع شد اما چیزی ندادند به او.

❖ گویا دوباره بطور تشویقی او را ۶ ماه به آمریکا می فرستند تا با ۷۴۷ پرواز کند نه. آن زمان، ما، یعنی استخدامی های رژیم قبل، حقوقمان بسیار بالا بود. حقوق یک دکتر را می گرفتیم. من با درجه ستوان ۱ و ستوان دومی، در سال ۱۳۵۱-۵۲ حدود ۲۵۰۰ تومان حقوق می گرفتیم. حقوق یک کارمند بانک ۳۰۰ تومان بود. به عنوان مختلف به ما رسیدگی می کردند. اینقدر این پول ارزشمند بود که من به تمام خانواده ام کمک می کردم و آخر برج هم باز برایمان پول باقی می ماند.

یک بار یادم هست فرمانده نیرو هوایی وقت، فکر می کنم در سال ۵۳ بود، بدون خبر به گردان شکاری ما آمد. آمده بود تا مشکلات ما را بشنود. چه

۱۰روز اول محرم را همیشه مرخصی می گرفت تا برای عزاداری امام حسین برود. خصوصیات جالبی داشت. هرگز به کسی امر و نهی نمی کرد. خودش بود و خدای خودش و به کسی کاری نداشت. همیشه شاد بود و من خاطره های از عصبانیت و غمگینی او ندارم

کمبودهایی داریم و غیره....یکی از دوستان ما خدا رحمتش کند گفت: تیمسار من درجه ام پایین است اما اجازه دارم یک حرفی را بزنم؟ تیمسار گفت بگو...گفت: ما همه چیزمان خوب است اما اگر حقوقمان ۵۰۰ تومان اضافه شود عالیست. یکی دیگر از بچه ها گفت: تیمسار ما نباید برای آینده مان خانه دار شویم؟ تیمسار گفت: نه...تا زمانی که در پایگاه خدمت می کنید که خانه دارید. بعد از خدمتتان هم فرماندار یا استاندار یا یک کاره ای می شوید...با این حال پیگیری کرد و در کرج خانه های ویلایی به شکل نیم دایره برایمان ساختند. درباره رنگ موکت آن هم از ما سوال کردند. با فوت تیمسار خاتم در سال ۵۴ همه این ها منحل شد. تیمسار ربیعی فرمانده گردان ما را صدا زد و گفت ماهانه ۱۰۰۰ تومان حقوق خلبان ها را زیاد کنید. من به مجلس می گویم تصویب کند. همان موقع هم نفری ۶۰۰۰ تومان بین ما پخش کردند.

بنابراین بچه ها هیچکدام دنبال مادیات نبودند. تا روزی که من در شیراز بودم از دادن یک ترفیع درجه تشویقی شروع شد و آخر هم نهایت در پرونده خدمتی ایشان ثبت گردید. آن زمان خلبان شکاری دنبال «گواهینامه شخصی گرفتن» نبود. غفور با آن معلومات بالایی که داشت و هیچوقت دوست نداشت حتی در نیروی هوایی با ترابری پرواز کند چه برسد به آمریکا برود تا با ۷۴۷ پرواز کند!

❖ در روز ۱۷ آبان ۵۹ شما کجا بودید و چگونه از شهادت غفور جدی مطلع شدید؟ من یا در دزفول یا در همدان بودم. یادم هست در مأموریت بودم لذا در بندرعباس نبودم. خبر شهادت غفور را از آقای اکبر توانگریان شنیدم. تماس گرفتم با او. گفت: صندلی اش عمل نکرده است. بعد از آن هم اینقدر درگیر جنگ بودیم که نتوانستیم حالی از خانواده اش بپرسیم. برای غفور نمی توان گفت اسطوره بود بلکه او بسیار بالاتر تر از این صحبت ها بود. مردانگی کرد که با شرایط آن زمان که بعضی از بچه ها از زیر پروازها شانه خالی

می کردند، با وجودی که آمده بود وسایلش را از پایگاه ببرد، اما ایستاد و نرفت.

❖ آن زمان همسر ایشان را دیده بودید؟ نه...وقتی ازدرب خانه آن ها رد می شدم معمولا غفور مشغول باغبانی در باغچه اش یا مشغول بازی با پسرش بود. همسرشان را از دور دیده بودم.

❖ یک روایت است که ایشان خیلی عاشق حضرت ابوالفضل بوده است. شما شنیده بودید؟

بله. ایشان ۱۰روز اول محرم را همیشه مرخصی می گرفت تا برای عزاداری امام حسین برود. خصوصیات جالبی داشت. هرگز به کسی امر و نهی نمی کرد. خودش بود و خدای خودش و به کسی کاری نداشت. همیشه شاد بود و من خاطره ای از عصبانیت و غمگینی او ندارم.

❖ درکل غفور از نظر شخصیتی، اخلاقی و نظامی گری چگونه افسری بود؟

از نظر نظامی یک افسر تمام عیار بود. مطیع مافوق. هیچوقت سرهیچ ماموریتی بحث نکرد. در هر دو رژیم. هم در صلح و هم در زمان جنگ. با هرکسی که می گفتند پرواز کن، چانه نمی زد که نه...یا تعویض کنید و غیره. آن افراد هم دوست داشتند با غفور پرواز کنند چون خوش اخلاق و خوش رفتار بود. هیچوقت نمی شد که بنشین و با او صحبت کنی و او شکایت کند. دنیا را راحت می گرفت.

اگر در کشور ما ۵ میلیون مانند غفور بودند گلستان بود. خیلی ها هستند خیلی خوش برخوردند اما کلاهبرداری هم می کنند. غفور پاک بود و ظاهر و باطنش هم یکی بود. تیمسار چیت فروش باعث شد که بعد از گذشت سال ها اقدامات خلبان های شکاری دیده شود. کسی برآستی نمی دانست که این خلبان ها برای جنگ چه کرده اند. بیشترین لطمه را خلبانان شکاری خوردند و کمترین اجر را هم خلبانان شکاری گرفتند. به خلبان های شکاری بسیاری مهری شده است. با چند سانحه ای که دیده ام بدنم داغون است. مقداری از اینکه در سالروز جنگ دائم از سپاه

دارم، چندسال پیش تعداد زیادی سوخو ۳۰ را خریداری کرده‌اند اما به دلیل همین تحریم‌ها آمریکا اجازه نمی‌دهد، روسیه هواپیماها را به ما تحویل بدهد.

❖ از آن هواپیماهایی که شما و دوستانتان مثل شهید جدی با آن‌ها پرواز می‌کردید، چیزی باقی مانده است؟ در موزه نگهداری می‌شود؟

تعداد زیادی از آن هواپیماها در جنگ از بین رفت. آن‌هایی هم که موجود است چون فرسوده اند باید از رده خارج شده و هواپیمای جدید جایگزین شود. الان در مهرآباد بروید، تا چشمتان کار می‌کند، ۷۴۷ و شکاری و... هست.

❖ پس یعنی الان هم از آن‌ها استفاده می‌کنند؟

بله. ما اصلاً چیز دیگری نداریم که استفاده کنیم. هر چه هست برای زمان قبل از انقلاب است. بعد از انقلاب فقط سوخو ۲۴ و اف ۷ (میگ ۲۱ سابق) گرفتند.

❖ از تاثیر نیروی هوایی در جنگ بگویید.

✓  
**هیچوقت سر هیچ ماموریتی بحث نکرد. در هر دو رژیم. هم در صلح و هم در زمان جنگ. با هرکسی که می‌گفتند پرواز کن، چانه نمی‌زد که نه... یا تعویض کنید و غیره**

این‌ها در ماه، ۶ ساعت را می‌توانند پُر کنند؟!

ولی من در آن‌ها خلبان‌های بسیار خوبی هم دیدم. در شغل خلبانی در هر سطحی که باشی (ضعیف، قوی یا متوسط) وقتی به بالای ۱۰۰۰-۱۵۰۰ پرواز می‌رسی، دیگر دانش جای خودش را به تجربه می‌دهد. این روایت درست است اما خلبان‌ها بی‌تقصیرند. هواپیمایی وجود ندارد که بخواهند مرتب با آن پرواز کنند.

❖ علت چیست؟

علت آن تحریم است. همچنین بی‌توجهی به نیروی هوایی. تا آنجا که بنده اطلاع

و بسیج صحبت می‌شود و حرفی از نیروی هوایی نمی‌زنند گلایه می‌کنم، درحالی‌که ما با هواپیما می‌رفتیم تانک می‌زدیم و متأسفانه حالی از ما نمی‌پرسند.

❖ می‌گویند در قدیم ایران خلبان‌های ماهرتری نسبت به حال حاضر داشته است. به نظر شما این روایت چقدر درست است؟

من گاهی بعنوان تفریح به پایگاه‌ها می‌روم (مثلاً بوشهر) و با خلبان‌ها صحبت می‌کنم. الان هم خلبان‌های ماهر وجود دارد. ببینید آموزش خوب است و می‌توانند خلبان‌های ماهری برای اف ۴ یا اف ۵ یا اف ۱۴ بشوند اما عیب و نقص در خود سازمان است. ما حداقل در زمان گذشته اگر پروازهایمان در هفته کمتر از ۷۰ ساعت بود، باید پاسخگو می‌بودیم. بیمار بودیم یا ماموریت و غیره. اگر پروازمان در یک ماه هم از مقدار معینی پایین می‌آمد، پروازمان را قطع می‌کردند تا ببینند علت چیست. اما در حال حاضر در همدان که بهترین پایگاه است، در بهترین حالت در هفته، ۴ هواپیما بلند می‌کنند. به نظر شما

خلبان محمد عتیقه‌چی: ایستاده از سمت راست نفر سوم



شرایط آن روز اینگونه بود که کودتای نوژه پیش آمده و یک سری از هم‌دوره‌ای‌هایمان به علت خطایی که داشتند، اعدام شده و عده دیگری زندانی شدند. عده‌ای هم که تسویه شده بودند، وقتی که جنگ شروع شد، به دستور فکوری، فرمانده ستاد کل، که به خدمت حضرت امام خمینی رسیده و درخواست کرده بودند که این افراد برگردند، برگشتند و از قضا اکثر این افراد هم شهید شدند.

وقتی که جنگ شروع شد، نه نیروی زمینی آمادگی لازم را داشت و نه سپاهی وجود داشت. تنها کمیته و بسیج بود. آمریکایی‌ها اذعان کرده بودند که چنین چیزی غیر ممکن است که هواپیما به جنگ با تانک برود. دشمن دقیقا به پشت پایگاه دزفول رسیده و به راحتی می‌توانست پایگاه را بزند. تمام تانک‌ها و زرهی آن‌ها برق می‌زد. نوبت نو بود. این‌ها را کنار جاده آورده بودند و ما می‌رفتیم این‌ها را بمباران می‌کردیم. بمباران به روی نفرات پیاده دشمن اثر بیشتری داشت تا روی ادوات نظامی اما با این حال ما توانستیم به مدت ۴۵ روز دشمن را در آنجا نگه داریم تا ارتش و بعدها بسیج و سپاه برای مقابله آمدند.

در طول ۸ سال جنگ هم اگر نیروی هوایی نبود، ما یک جای سالم در تهران هم نداشتیم چه برسد به شهرهای دیگر. ما فقط ۵۶ خلبان اسیر داشتیم که از عراق برگشتند! یا خلبانی مانند غفور جدی که شهید شدند. عده‌ای مثل من هم چندین بار ایجکت کردند و من

کسی براستی نمی‌دانست که این خلبان‌ها برای جنگ چه کرده‌اند. بیشترین لطمه را خلبانان شکاری خوردند و کمترین اجر را هم خلبانان شکاری گرفتند. به خلبان‌های شکاری بسیار بی‌مهری شده است

خوشبختانه در خاک خودمان پایین آمدم. یک مرتبه، نیروی باد من را به خاک ایران در نزدیکی سوسنگرد آورد که سوسنگرد هم در دست عراق بود.

#### ❖ بعد چه اتفاقی افتاد؟

یک بسیجی با موتور سیکلت من را سوار کرد و آورد.

#### ❖ آخرین دیدارتان با غفور جدی را به خاطر دارید.

خیر. ما در شیراز تقریبا هر روز در گردان همدیگر را می‌دیدیم. تفریحات ما در منطقه‌ای به نام اکبر آباد بود. شبیه فرحزاد تهران. دور هم می‌نشستیم و غذایی می‌خوردیم و... من به جز شیراز در جای دیگر غفور را ندیدم.

#### ❖ در مراسم تشییع غفور شرکت داشتید؟ یا اینکه بعدها به مزار او رفته‌اید؟

خیر. اردبیل هم که رفتم با تندیس او عکس یادگاری گرفتم.

#### ❖ فکر می‌کنید در صورتی که غفور جدی در قید حیات بود چه جایگاهی داشتی؟

کسی که اینقدر از خودگذشتگی داشت قطعا در جای بسیار خوبی قرار داشت. می‌توانست یکی از فرماندهان درجه یک کشور باشد.

#### ❖ برای نسل امروز که هیچ درکی از جنگ ندارند چه توصیه‌ای دارید؟

خوشبختانه سال‌های اولیه بعد از جنگ، به سراغ ما می‌آمدند و در دبیرستان‌ها برای سخنرانی می‌رفتیم. البته من پارسال هم به دعوت آقای سیدحسن هاشمی به دبیرستانی رفتم و صحبت‌هایی انجام دادم. بچه‌ها خیلی طالب هستند به شرطی که سرگذشت ما را ندانند. اگر بخواهند بدانند که ما آینده آن‌ها هستیم، قطعا طالب آن نیستند. نوه من می‌خواهد خلبان شکاری بشود، به او می‌گویم سی سال دیگر مانند الان من می‌شوی! می‌خواهی خلبان بشوی حداقل برو خلبان ایرلاین شو.

ولی باید جوان‌ها را تشویق کرد. خیلی از خلبان‌ها خانه نشین شده‌اند. آن‌ها را دعوت

کنند. برای این فعالیت‌ها نه توقع مالی دارند نه چیز دیگر. قبلا در سالروز جنگ از خلبان‌ها برای صحبت یا سخنرانی دعوت می‌شد اما در حال حاضر سال‌هاست که از این خبرها نیست.

#### ❖ فکر می‌کنید به غیر از این مورد، دیگر چه اقداماتی می‌شود برای آگاه‌سازی نسل جدید انجام داد؟

الان یکی از مسائل بزرگ ما این است که چاپ کردن یک کتاب، هزینه سنگینی دارد. من یک کتاب نوشتم که بعد از ۵ سال دوندگی آن را چاپ کردم. قیمت کتاب ۲۰ هزار تومان است اما با این وجود همه توان خرید آن را ندارند. به نظرم کتاب خاطرات خلبان‌ها توسط ارگان‌ها یا سازمان‌های دولتی خریداری شده و به طرق مختلف به افراد اهدا شود و در فضای مجازی هم می‌توان کارهای زیادی انجام داد.

به جای اینکه برای سریال‌هایی مثل معمای شاه میلیاردری هزینه شود، چندین فیلم کوتاه نیم ساعته از خاطرات این خلبانان ساخته شود. قطعا نسل جدید هم جذب می‌شود.

#### ❖ درباره «پرواز با آتش» برای ما بگویید.

«پرواز با آتش» عنوان کتاب من است. از کودکی‌ام و بیوگرافی‌ام، نحوه آموزش‌هایم را شرح دادم. از پادگان‌های مختلف... از انقلاب و بعد از آن. دوران جنگ... همه پروازهایم و ...

#### ❖ از غفور جدی هم نوشته‌اید؟ یا از دوستان دیگران؟

بله. من از تمام کسانی که با هم پرواز کرده‌ایم نوشته‌ام اما فضای غالب کتاب، درباره جنگ است. من خیلی در جنگ بودم. به گفته ستاد نیروی هوایی، من از نظر تعداد پرواز بعد از آقای یاسینی و محقق‌ی نفر سوم هستم. این دو نفر با اختلاف ۱ پرواز با هم قرار داشتند. پرواز بسیار و خاطرات هم بسیار است.

#### ❖ شهید غفور جدی را در یک جمله معرفی کنید.

چه بگویم که در شأن او باشد. هر چه بگویم درباره‌اش کم گفتیم. انسان باگذشتی بود. ■



گفتگو با حسین بخشی

## از کنار پرواز آخر غفور به راحتی نگذریم

درآمد

حسین بخشی، متولد ۱۳۶۷، کارشناس عمران و مدیرعامل شرکت سازه گستر دهناد است که در حوزه ابنیه و راه فعالیت می‌کند. او سال‌ها درباره شهید غفور جدی تحقیق و با دوستان و خانواده او گفتگو کرده است. وی یکی از بانیان و شخصیت‌های پیگیر در نامگذاری خیابانی به نام شهید غفور جدی و رسم نقاشی او بر روی یکی از دیوارهای شهر تهران است. در ادامه گفتگوی شاهدیاران را با او پیرامون نحوه این فعالیت‌ها و خاطرات فراموش نشدنی در طی روند مصاحبه‌هایش را می‌خوانید:

## ❖ اولین بار چه چیزی انگیزه تحقیق درباره شهید غفور جدی را در شما ایجاد کرد؟

من ماهنامه‌ای به نام «صنایع هوایی» را مطالعه می‌کردم. در سال ۸۷ یا ۸۸ بود که این ماهنامه مطلبی را درباره خلبانی که به دلایل مختلف در بایکوت خبری بود، چاپ کرد. یکی از دلایل این بود که مثل خیلی‌ها در لیست تسویه اوایل انقلاب بود.

همان زمان، مهدی بابامحمودی به همراه پویان افشین نژاد (که از بستگان شهید غفور جدی است) تلاش کرد تا مصاحبه‌ای با خانواده او انجام داده و به چاپ برساند. آن زمان نیروی هوایی روی شهدایی که زمانی تسویه شده بودند، بسیار حساس بود. بعد از آن بر حسب علاقه، من پیگیر مطالعه این مجله بودم تا اینکه در سایت همین مجله، مقاله منتشر شده درباره شهید غفور جدی را خواندم. به زندگی او علاقمند شدم. در اینترنت که جستجو کردم، دیدم هیچ مطلب دیگری درباره او وجود ندارد. با مجله صنایع هوایی تماس گرفتم. آن‌ها گفتند چاپ همین اندازه مطلب درباره این شهید نیز از فیلترهای زیادی عبور کرده است. موضوع را پیگیری کردم.

ایمیلی به تحریریه این مجله زدم و آقای حسین بابامحمودی جواب ایمیل من را داد و گفت: من شماره تلفن آقای افشین نژاد از بستگان این شهید را به شما می‌دهم. وقتی تماس گرفتم: پرسیدم چرا درباره غفور جدی اطلاعاتی وجود ندارد؟

می‌خواستم اگر امکان داشته باشد، خودم کاری کنم که این شهید بزرگوار بیشتر شناخته شود. عقیده و

نظرم را به او گفتم و ایشان به من گفتند در این زمینه باید با برادر شهید، عادل جدی صحبت کنی.

## ❖ منظور از اینکه می‌گویید عقیده‌تان را گفتید، یعنی چه؟

متأسفانه در رابطه با شهدا کارهایی که انجام می‌شود کلیشه‌ای است، عده‌ای با یک شور حسینی آغاز می‌کنند و می‌گویند فلان اقدامات را می‌خواهند انجام دهند، اما نهایتاً کار خاصی صورت نمی‌گیرد. ایشان هم تصور می‌کرد که من هم از همان دسته آدم‌ها هستم. به‌ر صورت با آقای عادل جدی تماس گرفتم و من را به خانه‌اش دعوت کرد و قول کمک داد.

## ❖ در ابتدا چه مسیری را برای شناخت بیشتر شهید تصور کرده بودید؟

آقای بابامحمودی و دوستان دیگر گفته بودند اگر خیابانی به نام شهید غفور جدی نامگذاری شود، خیلی خوب است. یا اینکه نقاشی او کشیده شود. نگارش کتاب هم عالیه. ساخت فیلم سینمایی نیز بی‌نظیر است. ما هم مسیری را تعیین کردیم که ابتدا از خیابان شروع کرده و اگر به سرانجام رسید، سراغ کشیدن تصویر برویم، سپس نگارش کتاب و... .

آقا عادل در همان جلسه اول، یک سری مدارک شهید را به من داد. همه آن‌ها را بررسی و مطالعه نمودم. بیشتر دوستانمان می‌گفتند اینکه بخوای خیابانی را به نام یک ارتشی نامگذاری کنی، بسیار سخت است. حدود ۲ سال به هر دری زدم. ابتدا

از راه توصیه و سفارش از بالادستان، اما نشد... تا اینکه گفتم بهتر است از راه منطقی و اصولی‌اش به جلو برویم. به شهرداری منطقه ۲، واحد ایثارگران رفته و پیشنهادمان را مطرح کنیم. مسئول آنجا از من سوال کرد چه نسبتی با شهید داری؟ من هم بی‌محاسبه گفتم خواهرزاده شهید هستم!

شرح حالی از شهید پرسید و من هم توضیحاتی دادم. نهایتاً ایشان شیفته شهید غفور جدی شد. گفت: «شما منطقه ۲ هستید؟ پس چرا ما تا به حال شما را نشناخته‌ایم؟» گفتم خانواده شهید خیلی دوست نداشتند دنبال معرفی و گرفتن امتیازی برای خودشان باشند. گفت: یک تقاضای دست نویس بنویس برای نامگذاری یک خیابان به نام شهید تا پیگیری کنیم. من هم نوشتم: «تقاضای نامگذاری یک خیابان به نام شهید غفور جدی و پیشنهاد رسم تصویر او در همان خیابان را دادم». رو نوشتی از تقاضای من برای اداره ایثارگران فرستاد. در نهایت خیابانی در منطقه ۲۲ - حدفاصل بزرگراه آزادگان تا بزرگراه شهید همت - به نام شهید غفور جدی ثبت شد.

از طرف دیگر از اداره تبلیغات اسلامی نیز پیگیری شده بود تا تصویر شهید غفور جدی کشیده شود. به من گفتند یک دیوار پیدا کن. دیواری که صاحب ملک آن رضایت داشته باشد تا تصویر شهید بر روی آن کشیده شود. کار من و آقا عادل این شده بود که در خیابان‌ها به دنبال دیوار خالی باشیم. دیوار مد نظر می‌بایست جلوی چشم باشد، ساختمان کلنگی جلوی آن نباشد که بعدها ساخته شود و جلوی دید دیوار را بگیرد و... . یک روز از انتهای خیابان رسالت به خیابان باقری پیچیدم. یکدفعه دیوار خیلی بلندی در کنار تصویر شهید باقری دیدم. با خودم گفتم چرا روی این دیوار تا به حال تصویری کشیده نشده است؟ چون در آن مسیر کلاً تصویر شهدای ارتش و سپاه کشیده شده است. با خودم گفتم حتماً صاحب ملک رضایت نداشته است.

ناگفته نماند که در بسیاری از مکان‌ها در منطقه ۲۲ که می‌رفتیم، مالکان درخواست پول می‌کردند. به هر صورت رفتم و با مالک آن ساختمان - آقای برزگر - صحبت کردم. جالب است که کل ساختمان برای خودش بود و این کار را راحت کرد. فرم‌های رضایت‌نامه از اداره تبلیغات نیز همراهم بود که به او بدهم تا امضا کند. او گفت: اتفاقاً چند وقتی است به این فکر می‌کنم که بدهم تصویر یکی از خلبان‌ها را روی آن نقاشی کنند. شهید شما هم خلبان است؟ گفتم: بله. گفت: بده تا امضا کنم.



که تمام شد، خواستیم برای نماز به مسجد نزدیک آنجا برویم. یکدفعه دیدیم که جناب برات پور، آقای نمکی و همه خلبان‌ها از یکی از اتاق‌های موزه مسجد به بیرون آمدند! جا خوردیم... حاج عادل گفت: غفور دارد چه کار می‌کند؟! همه آن‌ها را دعوت کردیم.

من در حین انجام نقاشی شهید و نامگذاری خیابان، همزمان پیگیر گفتگو وضبط صحبت‌های دیگر خلبان‌ها و هم‌رزم‌های شهید هم بودم. تا اینکه بطور اتفاقی، «حسین خلجی» را که از زمان بازنشستگی، هیچکس نمی‌دانست کجاست، پیدا کردیم. کسی که لحظات آخر را با شهید غفور جدی گذرانده بود.

آقای سپیدموی آذر که لیدر آخرین پرواز شهید غفور جدی بود حاضر به مصاحبه نبود. با کابین عقب او یعنی ستوان اعظمی هم که تماس گرفتیم، کلاً گفت مصاحبه نمی‌کنم و من در آن پرواز نبودم.

که دید، گفت: «او که همشهری من است. من وقتی کودک بودم به همراه مردم شهر اردبیل در تشییع جنازه او شرکت کردم! حتی بعدها که به کار نقاشی پرداختم، به مزار او و پدرش می‌رفتم. یک بار هم دیدم که رنگ و روی سنگ مزار او رفته است، شروع کردم با قلم مو و رنگ آن را ترمیم کردم. من آنقدر سرم شلوغ بود که نمی‌خواستم این کار را قبول کنم اما انگار حسی به من می‌گفت برو و این تصویر را هم بکش».

دقت کنید که تمام این اتفاقات در محرم دارد می‌افتد. جالب‌تر این که نقاشی در روز تاسوعا تمام شد. این‌ها اتفاقی نیست.

برای افتتاح خیابان قرار شد مراسمی گرفته شود. با آقا عادل صحبت کردیم تا دوستان غفور را هم دعوت کنیم. آقا عادل گفت خیلی طول می‌کشد. گفتم چاره‌ای نیست، باید شماره تلفن‌هایشان را

اداره تبلیغات تعجب کرد که چطور براحتی من رضایت‌نامه را گرفته‌ام. یک هفته بعد در اوایل محرم، بچه‌های نقاشی دیواری به پای کار آمدند و با من تماس گرفتند تا عکسی از شهید را به آن‌ها بدهم. دو سه روز کارهای عملیاتی‌اش که تمام شد، پیمانکار آن که باید تصویر را می‌کشید با من تماس گرفت.

چون محرم بود و بیشتر داربست‌ها به هیئت‌های مذهبی داده شده بود، داربست نداشت. من هم با چند تماس با این طرف و آن طرف برایشان داربست جور کردم. به هر حال کار آغاز شد. قرار شد تصویر به گونه‌ای باشد که اگر بعنوان مثال در چهارشنبه‌سوری، نارنجک زدند، به صورت نقاشی برخورد نکنند.

به نقاش گفتم، من مارک (علائمی که نشان می‌دهد فرد با اف ۴ یا اف ۵ پرواز می‌کند) خلبانی را بدهم تا آن‌ها را هم بکشی؟ گفت: بیاور. چون قبل از کشیدن هواپیما اصلاً مشخص نمی‌شد که این شهید، خلبان است.

#### ◆ چند نفر این تصویر را نقاشی کردند؟

سه نفر. دو نفر وظیفه داشتند هواپیما، آسمان و محیط اطراف صورت شهید را بکشند و یک نفر هم به نام استاد معزی، صورت شهید را نقاشی کرد. من هر روز به آن‌ها سر می‌زدم. مردم واکنش‌های مختلفی به این طرح داشتند. یک روز پیرمردی که به سختی راه می‌رفت آمد. من روی داربست بودم. گفتم نگاه می‌کند و می‌رود اما دیدم نیم ساعت ایستاد. باخودم گفتم: نکند آشناست؟! رفتم کنارش. دیدم بغض کرده و چشمانش قرمز است. شروع کرد با من درد دل کردن و گریه کردن که چه جوان‌هایی را ما در جنگ ازدست دادیم.

در حال کشیدن صورت بودیم که موتورسواری در حال عبور گفت: وای چقدر خوشگل است... به هر حال خلبان‌ها همیشه برای مردم جذابیت دارند. همه در حال عبور احساساتشان را بروز می‌دادند. مردم شیرینی و گاهی هم به نقاشان ناهار داده بودند. وقتی کار به نقاشی صورت رسید، آقای کنار من آمد و گفت: کار قشنگی شده است، مگر نه؟ گفتم: «بله، خوب شده. خدا کند صورت آن هم خوب دربیاید. قرار است یک استادکار بیاید و آن را بکشد». گفت: استادکار من هستم و رفت بالای داربست و شروع به کشیدن کرد. کار که تمام شد، شروع به نوشتن نوشته‌ها کرد. خواسته بودیم وصیت شهید هم نوشته شود. یکدفعه نام شهید را



مراسم گرامیداشت شهید غفور جدی در اردبیل - جمعی از دوستان و خلبانان در کنار خانواده او

وقتی تصویر شهید روی دیوار رفت، با من تماس گرفت. گفت: بیا تا گفتگو کنیم. ایشان سالی که از اسارت آزاد می‌شود، تا آن تاریخ با هیچ‌کس گفتگو یا مصاحبه‌ای انجام نداده بود.

◆ شما در روند مصاحبه‌هایی که انجام داده‌اید، چه موضوعاتی نظرتان را جلب کرد؟

یک روز مصاحبه خلبان دیگری به نام اسماعیل صحتی، که خلبان هلیکوپتر بودند، در مجله

درباوریم و با آن‌ها تماس بگیریم. در این گیرودار، یک نفر با آقا عادل تماس گرفته و می‌گوید ما می‌خواهیم یک نقاشی از شهید جدی (نقاشی‌ای که به روی دیوار رفت، سبک جدیدی بود و بازخوردهای خوبی داشت. روزنامه‌ها و سایت‌ها هم درباره آن نوشتند) در موزه دفاع مقدس داشته باشیم. ما به موزه رفتیم و جلسه‌ای گذاشتیم و در عین حال در این فکر بودیم که خلبان‌ها را باید برای مراسم افتتاح خیابان دعوت کنیم. جلسه

## آیین نامگذاری خیابان شهید امیر سرلشگر خلبان غفور جدی اردبیلی



❖ شما مادریشان را دیده‌اید؟ از ایشان بگویید.

مادر شهید به زبان آذری صحبت می‌کرد و نمی‌توانست فارسی صحبت کند. شهید برایش زنده بود. وقتی می‌گفت: غفور... انگار در اتاق کناری حضور دارد!

نیروی هوایی یک بار بصورت نمادین، لباس غفور را با درجه سرهنگ ۲ قاب کرد و برای مادر و خانواده شهید برد. به نظر بنده، پیرزنی که تقریباً ۹۰ ساله است، نمی‌تواند به راحتی تشخیص بدهد که این لباس، لباس فرزندش است و درجه‌اش را تشخیص بدهد ولی این مادر بزرگوار گفت: لباس غفور است.

❖ با توجه به اینکه شما نسبت به شهید و زندگی او اشراف دارید، تصور می‌کنید بازم زندگی و پرداختن به شهید غفور جدی جای کار دارد؟ کدام جنبه از شخصیت شهید برای شما جذاب‌تر است و فکر می‌کنید برای معرفی به نسل امروز ضروری است؟

متأسفانه جنگ و بچه‌های جنگ را - حداقل در فیلم‌های دهه ۷۰- به گونه‌ای معرفی کردند که انگار باید حتماً لباس خاکی به تن داشته و ژولیده و نامرتب و ریش بلندی داشته باشد. آدمی با اعتقادات بسیار ملموس و قابل رویت. درحالی که شهید جدی اینگونه نیست. او صورتش را بطور کامل اصلاح می‌کرده است. ارتش ما بسیار وطن‌پرست تربیت شده بود اینگونه بود که هرگز به روی مردم گلوله نیست و وقتی دشمن حمله کرد، غیورانه

هلیکوپتر سر او را می‌زند.

❖ از روند ساخت تندیس شهید غفور جدی بگویید

بعد از اقداماتی که ما انجام دادیم، نیروی هوایی متوجه شد که چه شهید ممتازی دارد و برای ساختن تندیس شهید اقدام کرد و به همت تیمسار سرتیپ دوم خلبان چیت فروش این تندیس ساخته شد. یک روز با آقا عادل رفتیم خدمت «سرهنگ جباری» که مسئول ساخت تندیس‌ها در نیروی هوایی بود. در آن جلسه درباره ویژگی‌های ظاهری شهید صحبت کرد و از ما عکس خواست. شخصی به نام مهندس ربیعی، مسئول ساخت سازه زیرین بود و سرهنگ جباری، مسئول ساخت تندیس غفور.

جالب است که برای ساخت این تندیس هم سبک جدیدی استفاده شد. سبکی که بسیار طبیعی‌تر جلوه می‌نمود. سرهنگ جباری گفت: تا الان تمام تجربیاتی که برای ساخت تندیس‌ها به کار برده‌ام، می‌خواهم برای تندیس شهید غفور جدی پیاده کنم. زاویه ساخت این تندیس هم با بقیه متفاوت و حماسی‌تر بود.

از تفاوت‌های دیگر این تندیس با دیگر تندیس‌ها، نصب درجه سرلشگری بر روی شانه و نشان‌های روی بازو و سینه (پچ اف ۴) تندیس بود. مجسمه و پایه تندیس را در یک کامیون بار زدند تا به اردبیل بردند. مراسم مفصلی هم برای نصب تندیس در میدان ایثار اردبیل برگزار شد.

صنایع هوایی خواندم که نام غفور جدی را آورده است. تلفنش را گرفتم و با او صحبت کردم. ایشان جراحات زیادی در جنگ به او وارد شده است. اطلاعات زیادی به من داد. گفت ۱۷ آبان سال ۱۳۵۹ فرمانده تیم آتش هوانیروز در منطقه آبادان- ماهشهر بوده است. مأموریت داشتیم در کنار رود جراحی در کنار هوانیروز، یگان‌های زرهی ارتش عراق را به عقب برانیم. سه هلیکوپتر کبری و یک ۲۱۴ بودیم. در هوانیروز وقتی یک تیم آتش می‌خواهد حمله کند، یگان‌های زمینی دشمن می‌توانند هلیکوپترهای ما را بزنند. شما وقتی با هلیکوپتر به زمین بخوری، احتمال دارد که زنده بمانی اما وقتی با هواپیما به زمین بخوری، حتماً شهید می‌شوی. به همین خاطر، یک هلیکوپتر نیروبر (۲۱۴) با آن هلیکوپترهای جنگنده می‌رود.

گفت: «ما وسط راه بودیم. پشت بی‌سیم اعلام کردند یک هواپیمای اف ۱۴ نزدیک موقعیت شما سقوط کرده است. خلبان‌ها ایجکت کرده‌اند، اگر می‌توانید آن‌ها را تخلیه کنید. طبق قانون‌های پروازی، ما نباید این کار را می‌کردیم چون جان خودمان در خطر بود. من به خلبان «صفدر صفدری» گفتم تو با ما نیا. برو و به این موقعیت و آن خلبان‌ها را تخلیه کن».

اولین خلبانی که پیکر شهید غفور جدی را به بیمارستان دسک مasher منتقل می‌کند، همین آقای «صفدر صفدری» است. جالب است که او هم ۱۰ روز بعد در همان منطقه شهید می‌شود. ملخ

تک تیرانداز کومله، ملخ هلیکوپتر را می‌زند، به زمین می‌خورد و از شهید ذاکر تنها یک کیلو گوشت سوخته باقی می‌ماند.

❖ فکر می‌کنید چرا همسر و خواهر شهید غفور جدی مصاحبه نمی‌کنند؟ چون نه تنها با ما بلکه شما هم نتوانستید با آن‌ها گفتگویی داشته باشید. سوال مهم و حساسی است. خانواده شهدای ارتش مثل خود ارتشی‌ها (نمی‌خواهم بگویم خانواده‌های شهدای دیگر اگر فرزندی دادند، آمده و چیزی طلب کرده‌اند... خیر) خیلی مخلص و بی‌ریا هستند. دنبال چیز خاص یا امتیاز خاصی نیستند. پدر من جانباز شیمیایی است که حتی برای خدمت سربازی من هم اقدامی نکرد. می‌گوید من برای وطنم جنگیده‌ام. اگر خواهر و همسر شهید مصاحبه نمی‌کنند، به خاطر این است که کمترین توقع آن‌ها برآورده نشده است. اینکه اگر برادر من یا همسر من برای مملکت و مردمش جانم را داده است را به مردم بشناسانید. بدانند که بود.

❖ فکر نمی‌کنید همین مصاحبه‌ها و انتشار آن، بخشی از روند شناساندن شهید به مردم است؟ بله. اما سی سال به همسرش گفته‌اند همسر تو طاغوتی بوده و تسویه شده است! ببینید چه برخوردهای تندی آن زمان صورت گرفته که همسرش زمانی که غفور لباسش را می‌پوشد تا دوباره برگردد، می‌گوید نرو... این‌ها تو را بیرون کرده‌اند. برخوردهایی که عباس دوران را هم تسویه می‌کند

در وصیت‌نامه‌اش نیز هویدا است و بعد از او همه شهدا را در پرچم ایران می‌پیچند. ما شهدایی داریم که با مذهب کاری نداشتند ولی وطن‌پرست بودند و شهدایی که مذهبی شدید بودند و با وطن کاری نداشتند اما غفور جدی دارای هر دو خصلت است.

#### ❖ داستان دوستی او با شهید سرلشکر ضیاءالدین ذاکر چیست؟

یکی از کسانی که غفور جدی به او توصیه می‌کند که به ارتش و رسته خلبانی برود، شهید ضیاءالدین ذاکر است. هم محله‌ای و دوست صمیمی غفور جدی بود. بطوری که وقتی غفور جدی می‌خواست به آمریکا اعزام شود، او به فرودگاه برای بدرقه غفور جدی می‌آید. ایشان وارد هوانیروز شده و خلبان هلیکوپتر شینوک می‌شود. ارتش خیلی قبل‌تر از جنگ در قائله کردستان درگیر می‌شود. چون کردستان پر از راه‌های پر پیچ‌وخم بود و کومله کمین کرده و نیروهای ارتش را می‌زدند، به این نتیجه رسیدند که بهترین راه بردن آذوقه و مهمات از طریق هوا است. شهید ذاکر خلبان هلیکوپتر شینوک یا باربری است. ۹ آبان همان سال ۱۳۵۹ یعنی ۸ روز زودتر از غفور جدی شهید می‌شود. در مأموریتی مهمات بسیار زیادی را باید به مقر ارتش برساند. این کار یعنی خودکشی چون اگر یک گلوله کلاشینکف دشمن به آن برخورد کند، مرگ حتمی است. ولی او این کار را انجام می‌دهد چون بچه‌های ارتش محاصره شده‌اند و مهماتشان تمام می‌شود، همه آن‌ها را سر می‌برند.

ایستاد. غفور جدی بعد از جنگ، سیبیل می‌گذارد. خانواده‌اش به او می‌گویند چرا سیبیل می‌گذاری؟ می‌گوید این سیبیل‌ها عراقی‌کش است. به نظر من این یک تفکر و جنبه مهم شخصیتی اوست. من آن را به شاهنامه وصل می‌کنم. وقتی به سپاه ایران حمله می‌شود، یک رستم نامی باید برود جلو و مبارزه کند.

ببینید یک سرباز پیاده‌ای که یک ۳ به دست دارد و می‌جنگد، خیلی تفاوت دارد با خلبانی که با یک هواپیمای میلیون دلاری در حال بمباران است. به لحاظ شخصیتی، توانایی، اعتقادی و غیره.

غفور جدی اعتقاد بسیار قوی و وطن‌پرستی بالایی دارد. این دو ویژگی، مانند دو بال یک هواپیما هستند. داشتن یک ویژگی بدون دیگری، ناقص است. خواهر غفور جدی تعریف می‌کرد که وقتی غفور در آمریکا بود در روز تاسوعا به اردبیل زنگ می‌زند و می‌گوید: گوشه‌ای را به سمت مسجد بگیرد، من عزاداری مردم را بشنوم. سینه می‌زند و گریه می‌کند.

در آن شرایط آمریکا، این کار یعنی اعتقاد قلبی او. همین اعتقاد است که باعث می‌شود بعد از تسویه شدن، بیاید تا جلوی دشمن بایستد. یکی از برچسب‌هایی که به او زدند این بود که غفور نماز نمی‌خواند در حالی که دوستانش می‌گفتند به دلیل مشغله کاری نمازش را در اتاقش می‌خواند.

از وطن‌پرستی‌اش بگویم... خلبان‌های زیادی بودند که از ترس نمی‌پریدند. اقداماتش را همه هم‌زمانش گفته‌اند. همین بس که این وطن‌پرستی

سر تندیس غفور جدی در کارگاه مجسمه‌ساز



تصویر نقاشی شده شهید غفور جدی در خیابان رسالت به سمت خیابان باقری تهران



و او به کار در داروخانه می‌پردازد تا اینکه جنگ می‌شود. چرا؟ چون شاه به خاطر مانور قشنگی که تو انجام داده‌ای به تو کلت هدیه داده و با او عکس داری! همین. به غفور جدی هم می‌گویند چون تو اول بوی عطر می‌آید، بعد خودت می‌آیی و صورتت را کامل اصلاح می‌کنی، باید بروی! می‌گویند ۳۰ سال کسی همسر و برادر ما را شناخت، حالا دیگر نمی‌خواهیم. این کم کاری ارتش است. خیلی از شهدا را حتی پرسنل نیروی هوایی نمی‌شناسند.

❖ در مصاحبه‌هایی که انجام دادید چه نکته‌ای درباره تسویه غفور جدی برایتان جالب بود؟ ما خلبانانی داشتیم که وقتی تسویه شدند، رفتند و هرگز برنگشتند. سخنگوی تیم آکروجت رفت. برگه تسویه را به دست غفور می‌دهند، باوجودی که

متفرق شدند و من را به داخل هلیکوپتر کشاند و رفتیم. کسی که رئیس امنیت پرواز است، مسئولیت جان خلبانان وقتی پایشان را روی زمین می‌گذارند با اوست. ببینید چقدر مسئولیت پذیر بوده است. توانگریان می‌گفت: «به غفور گفتم دستت درد نکند من را نجات دادی. غفور در فکر بود. گفت: چه فایده... دستش را در جیبش کرد و کاغذ تسویه‌اش را بیرون آورد و گفت: ببین، تسویه‌ام کرده‌اند». ببینید کسی که برگه تسویه‌اش در دستش است، دارد می‌جنگد.

❖ در روند مصاحبه‌هایتان، چه ویژگی و صحبت مشترکی در بین مصاحبه شونده‌ها بود؟ آیا روایت‌ها از او متفاوت یا به هم شبیه بود؟ چیزی که خیلی جالب بود و همه بر روی آن اتفاق

او سیلی زده بود، آن روز مسئول نگهداری فانتومی بوده که غفور باید با آن پرواز می‌کرده است. گردنبند الله خودش را از گردنش بیرون می‌آورد و به گردن آن سرباز می‌اندازد و می‌گوید من را حلال کن و سوار می‌شود.

### ❖ حرف آخر

از کنار پرواز آخر غفور به راحتی نگذریم. برای فانتوم تعریف نشده که برود و از فاصله نزدیک تانک بزند، اما این بچه‌ها زدند. غفور جدی ۲۷ مهر ماه ۵۹ به همراه عباس دوران (هر دواز تسویه شده‌ها) شمال شلمچه را بمباران کردند. نیروهای عراقی تجمع کرده بودند. این اقدام در دست نویس‌های شهید دوران نوشته شده بود. می‌توان فهمید عراق تا کجا پیشروی کرده بوده است. ببینید کسی که در آسمان ایران پرواز می‌کند با



سردوشی‌های نمادین غفور جدی که بعدها بر روی تندیس او نصب شد



بازدید برادر شهید، عادل جدی به همراه علی بخشی از آماده‌سازی تندیس شهید

هم خودش و هم همسرش وضعیت مالی خوبی دارند، اما نمی‌رود. چرا نمی‌رود خیلی مهم است. جناب «توانگریان» از خلبانان اف ۴ از بوشهر پرواز می‌کند برود یک منطقه‌ای را بمباران کند و برگردد. در راه برگشت هواپیمایش را می‌زنند و نزدیک بندرعباس ایجکت می‌کند. ایشان می‌گفت: مردم ایران به دلیل نفرتی که از خلبانان عراقی داشتند، امکان داشت یک خلبان را ببینند با بیل او را بکشند. من وقتی پریدم بیرون با خودم گفتم یا خدا! حالا چطور به این مردم (اشاره به مردمی که در منطقه فرود آمده حضور داشتند) بفهمانم که من ایرانی‌ام. شاید ۲ دقیقه نشد دیدم هلیکوپتر آمد و غفور جدی از آن پیاده شد. دو تیر هوایی زد تا مردم

نظر داشتند این بود که غفور دل نترسی داشت. واقعا آمده بود بجنگد نه مثل عده‌ای که چندصباحی جنگیدند و سپس رها کردند. این حس به من منتقل شد که وقتی غفور شنیده که به کشورش تجاوز شده است، آتش گرفته است. این سوختن است که او را به جنگ می‌کشاند.

### ❖ داستان آن گردنبند الله غفور چیست؟

یک روزی غفور جدی به خاطر همان ویژگی جدی بودنش، به یکی از سربازان پایگاه هوایی بوشهر سیلی می‌زند. سرهنگ خلجی تعریف کرد که قبل از پرواز آخر، پله‌های هواپیما را آمد بالا، مکتی کرد و دوباره پایین رفت. سربازی که یک روزغفور به

کسی که از مرز رد می‌شود، خیلی تفاوت می‌کند. یکی از خلبانان نیروی هوایی که از رکوردداران پرواز برون مرزی است، این موضوع را به من گفت که ازمرز که رد می‌شدم یک عرق سرد ازگردنم تا پایین سرازیرمی‌شد... ببینید خلبان با چه استرس واهمه‌ای باید مقابله کند. حالا غفور جدی و بقیه افراد آن پرواز دو فروندی که باید ازمرز رد شوند و بروند آن ستون دشمن را بزنند، ببینید چه شجاعتی داشتند. آن ستونی که ماموریتش تکمیل محاصره آبادان بوده است. حالا اینکه آن ستون را پیدا نمی‌کنند یا .... بماند. برخلاف قوانین پروازی، غفور ۲ بار روی هدف پرواز می‌کند تا آن را پیدا کند. ■



## شهید غفور جدی به روایت تصویر



▲ غفور جدی در پایگاه پوشهر



غفور جدی؛ نفر سمت چپ در مزار حافظ شیرازی

▼ غفور جدی در جمع دوستان ▲

▲ غفور جدی در نوجوانی

▼ غفور جدی در جمع خانواده، فرودگاه مهرآباد





▲ غفور جدی در دانشکده خلبانی



▲ غفور جدی در جمع دوستان

▼ استقبال از غفور جدی در فرودگاه مهرآباد



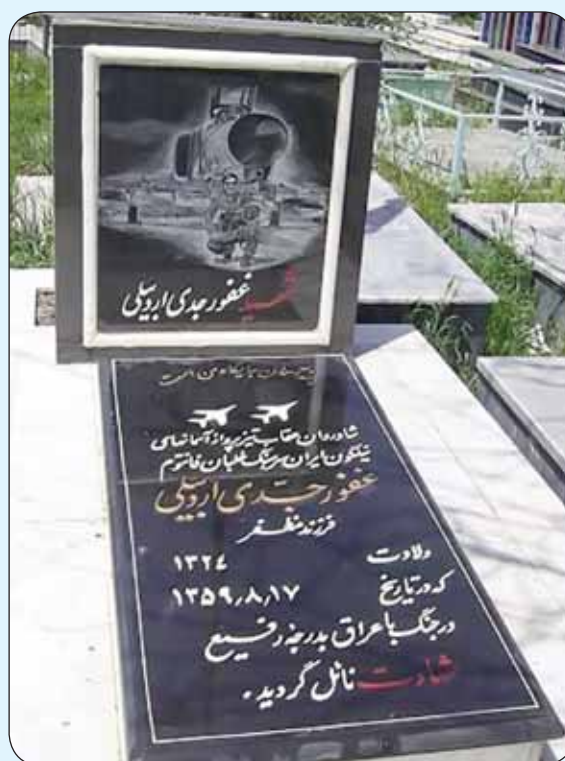
▼ غفور جدی با هواپیمای شکاری فانتوم





دو فرزند شهید غفور جدی، پوریا و پرهام در مراسم بزرگداشت پدر ▲

مزار شهید در اردبیل ▲



تشییع جنازه باشکوه شهید غفور جدی در اردبیل ▼



تندیس شهید غفور جدی - نصب شده در میدان ایثار اردبیل ▲





## سر هنگ شهید جدی اردبیلی در دوران حیاتش: دوست دارم کفنم پرچم ایران باشد

خبرنگار اردبیل در

گزارش خود مینویسد:  
هوایمای شهید سر هنگ  
جدی اردبیلی پس از آنکه  
موضع دشمن مزدور را در  
خاک عراق بمباران نموده  
بود و عازم وطن خویش  
بود، مورد اصابت موشکهای  
مزدوران عراق قرار می گیرد  
و آسیب می پذیرد.  
وی که شهادت را پر-  
افتخارتر و شرافتمندانه تر از  
از اسارت بدست دشمن می-  
دانست، با شهادت تمام  
سعی می نماید که هوایم را  
در ایران بزمین بنشاند تا  
بدست بعضی های عراق اسیر  
نشود.  
شهادت این سرباز جانباز

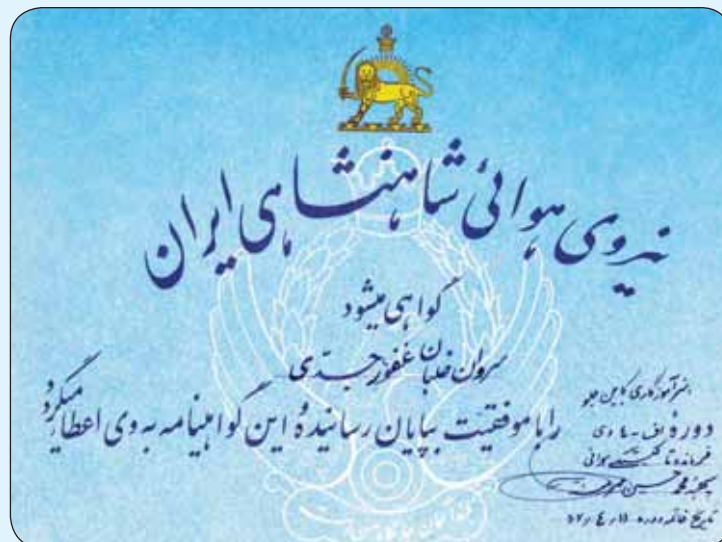
اردبیل - خبرنگار انقلاب  
اسلامی - شهادت سر هنگ  
دوم خلبان، شهید غفور  
جدی اردبیلی، شهادت  
افتخار آفرین یکی دیگر از  
سربازان جانباز این وطن  
است.

شهید غفور جدی اردبیلی  
فرمانده عملیات پرواز پایگاه  
هوایی بوشهر، یکی از  
جوانترین و ماهرترین  
خلبانانی بود که به مقام  
سرهنگی رسیده بود.  
شهید سر هنگ جدی، تا  
روز شهادت ۳۶ ماموریت  
جنگی را در انهدام پایگاه  
های عراق انجام داده بود  
و همیشه آرزو داشت که در

شهید غفور جدی  
به روایت اسناد



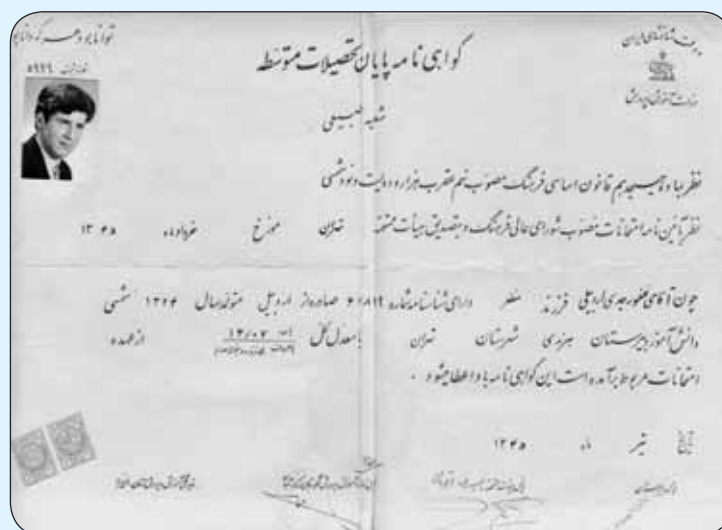
▲ کارت دانشجویی شهید



▲ گواهینامه پایان دوره آموزشی خلبانی



▲ گواهینامه پایان تحصیلات دانشکده افسری خلبانی



▲ گواهینامه پایان تحصیلات متوسطه



▲ پلاک شهید غفور جدی در زمان جنگ



▲ گواهینامه پایان دوره زمینی کابین اف ۴





## سرهنگ شهید جدی اردبیلی در دوران حیاتش: دوست دارم کفنم پرچم ایران باشد

خبرنگار اردبیل در گزارش خود می‌نویسد: هواپیمای شهید سرهنگ جدی اردبیلی پس از آنکه مواضع دشمن مزدور را در خاک عراق بمباران نموده بود و عازم وطن خویش بود، مورد اصابت موشکهای مزدوران عراق قرار می‌گیرد و آسیب می‌پذیرد. وی که شهادت را پر افتخارتر و شرافتمندانه‌تر از از اسارت بدست دشمن می‌دانست، با شهادت تمام سعی می‌نماید که هواپیمای خود را در ایران بزمین بنشاند تا بدست معنی‌های عراق اسیر نشود. شهادت این سرباز جانباز و سایر شهدای اسلام را که یادآوران کربلای حسینی هستند به امام امت و ملت شهیدپرور ایران تبریک و تسلیت می‌گوئیم.

اردبیل - خبرنگار انقلاب اسلامی - شهادت سرهنگ دوم خلبان، شهید غفور جدی اردبیلی، شهادت افتخارآفرین یکی دیگر از سربازان جانباز این وطن است.

شهید غفور جدی اردبیلی فرمانده عملیات پرواز پایگاه هوایی بوشهر، یکی از جوانترین و ماهرترین خلبانانی بود که به مقام سرهنگی رسیده بود.

شهید سرهنگ جدی، با روز شهادت ۳۶ مأموریت جنگی را در انهدام پایگاه‌های عراق انجام داده بود و همیشه آرزو داشت که در راه وطن شهید شود. شعار وی در مصاحبه‌ای که در بوشهر انجام داده بود، این بود: "دوست دارم کفنم پرچم ایران باشد".



بریده جراید تسلیت شهادت غفور جدی ▲

## شهر اردبیل بخاطر تشییع جنازه سرهنگ خلبان تعطیل شد

تشریفات نظامی در تهران با هواپیمای به‌تیریز منتقل شد. آنجا به‌این شهر منتقل شد. در آنروز شهر اردبیل بحالت تعطیل درآمد و مردم در عزای فرزند پیرموند خود، بسوگ نشستند. در جریان تشییع جنازه این خلبان شجاع کثرت و ازدحام مردم اردبیل و بخشهای اطراف آن بعدی بود که پلیس راه، جاده سراب به اردبیل را یکطرفه اعلام کرد. در این تشییع پرشکوه بیش از ۲۰۰ هزار نفر از اهالی اردبیل و اطراف شرکت کرده بودند. برادر خلبان شهید، به‌شهرداری و شورای شهر اردبیل پیشنهاد کرد که جا دارد یکی از خیابان‌های مرکزی اردبیل بنام این سرباز جانباز اسلام نامگذاری شود تا خاطره این سرباز شجاع همواره در یاد اهالی شهرش باقی بماند. یادش گرامی و اشک‌ها...



غفور جدی خلبان شهید

این خلبان شجاع بارها به‌عناز اجرای مأموریت خود در داخل خاک عراق، با هواپیمای آسیب‌دیده خود که هیچ آمیدی به‌هدایت آن نبود، سالم و در میان بهت همگان در داخل پایگاه بزمین می‌نشست. جنازه او جهت درخواست اهالی...

کیهان، سرویس شهری - جزئیات تازه‌ای از چگونگی شهادت سرهنگ ۲ خلبان غفور جدی، فرمانده عملیات پرواز پایگاه هوایی بوشهر که در جریان یک مأموریت نظامی در داخل خاک عراق هواپیمایش دچار سانحه شد و باوجود آن هواپیمای خود را بداخل خاک ایران کشاند، اما بعثت عمل نکردن چرنجات بشهادت‌رسید، از طرف برادر وی در اختیار خبرنگار شهری کیهان قرار گرفت.

سرهنگ ۲ خلبان غفور جدی یکی از خلبانان باتجربه و کارکن نیروی هوایی بود. او که پیش از ۵ پرواز بر فراز خاک عراق انجام داده بود، با اینکه بیش از ۳۵ سال‌زشت نمی‌گذشت، با این وجود توانسته بود بر اثر شجاعت و لیاقت و کاردانی بدرجه سرهنگ دومی ترقی کند.



## رحیم جدی در اندوه شهادت برادر

با خبر شدیم که هفته گذشته برادر رحیم جدی داور ممتاز کشتی راه پرسعادت و افتخار شهدا را پیموده است و در نبرد حق با باطل با کسب درجه رفیع شهادت با انبیاء محشور شده است. او که سرهنگ دوم خلبان غفور جدی اردبیلی نام دارد در جنگ با کفار بعثی عراق شهید شده است. دنیای ورزش، شهادت این افسر شجاع را به

بریده جراید خبر شهادت غفور جدی