

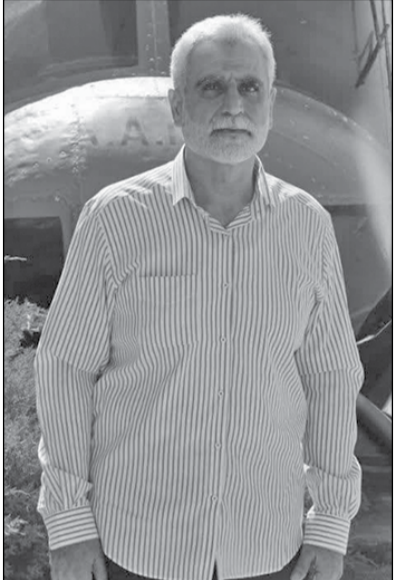


جناب اصلاحی، لطفا کسی از خودتان و سال‌های اول جنگ بگوئید که چگونه وارد عرصه دفاع مقدس شدید؟

پیش از شروع جنگ، سال ۵۸ من جانشین حوزه بسیج در ملایر بودم و آموزش نظامی را در حزب جمهوری ملایر دیدم. سال ۱۳۶۲ از طریق بسیج به سر پای ذهاب اعزام شدم و بعد از چند ماه به منطقه جنوب و جزیره مجنون رفتم که سه بار در آنجا موج انجبار مرا گرفت و آخرین بار یک ترکش هم به ریه راستم وارد شد که کماکان نیز موجود است چون به گفته پزشکان، خارج کردن آن خطرناک است و از همین رو همواره تنفسم را مورد آزار قرار می‌دهد. با توجه به وجود این ترکش از خیلی از درم‌های دیگر هم که عارض بر دهن و یا استخوان‌هایم می‌شود محروم هستم و به‌طور غالب اعضای بدنم و به‌ویژه پاهایم درد دارند که در جاهای مختلف باید مراعات حضور و نشست و برخاست داشته باشم.

گامی اتفاق می‌افتاد که یک نفر در موقعیت خاص قرار می‌گیرد و همواره شاهد وقایعی است که از نظر دیگران یک امر نادر و یا کم‌نظیر است. یکی از این موقعیت‌ها با موضوعات هوایی و امنیتی است که اگر یک نفر در این موقعیت شاهد و مؤثر بر چند اتفاق بزرگ باشد می‌تواند به عنوان چهره شاخص و یا حتی قهرمان شناخته شود. وقایعی مثل درگیری‌های متوالی تخصصی با ناوها و هواپیماهای آمریکایی، ماجرای RQ1۷۰ یا دستگیری عبدالملک ریگی و با بسیاری ماجرای شنیدنی دیگر که هر کدام سرفصلی است مفصل از زندگی حرفه‌ای و نظامی سهرنگ بازنشته نیروی پدافند هوایی «ارسلان اصلاحی» در ADOC و SOC مدتها بود که او را می‌شناختم؛ اما به راد فرنتش توجه نداشتیم. فکر می‌کردم این شیوه راه رفتن بر اساس عادت همیشگی او است. چون معمولاً سنگین و کمی نامتعادل راه می‌رود و گاه ابراز می‌کند که یاهایش درد شدیدی دارد. یک کیف چرمی قهوه‌ای بزرگ و کت مشکی هم همواره وجه نمایان او از دیگران است که همیشه با آن دیده می‌شود. رنگ موهایش جو گندمی و هیکل تنومندی دارد که آمیخته به کلام شیرین و لپچه لری است.

«ارسلان اصلاحی» که الان به‌عنوان راوی در بازه موزه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس فعالیت دارد؛ زاده ۱۳۴۷ ملایر است و قصه‌های بسیار جذاب و قابل تاملی از ADOC دارد که داستانش و شنیدن و نگاه کردن بر کدام از این قصه‌ها که برخی مربوط به دوران دفاع مقدس و برخی نیز مربوط به همین چند سال اخیر و دهه‌های بعد از جنگ است می‌تواند موجب افتخار همه ایرانیان باشد. گرچه تمایلی به گفت‌وگو نداشت؛ اما، با یادآوری اینکه خاطرات وی تنها متعلق به خودش نیست و می‌تواند برگی از تاریخ کشور و پدافند هوایی باشد در نهایت متقاعد شد و قبول کرد که به سؤالات ما پاسخ بدهد.



شده هر چه او را صدا کردیم پاسخ نداد. بعد از حدود یک دقیقه پاسخ داد و گفت: «بعد از ورود به توده ابر، همه آلات ارتباطی را از دست دادم و ما اسکلت خودمان را به‌صورت X-RAY می‌دیدیم» بعد از بررسی‌های مختلف این امکان را دادیم که شاید اتفاقی که خلبان گزارش کرده یک پدیده طبیعی و یا از موضوعات ماورائی است.

با توجه به شرایط جوانی و وجوب کسب تجربه برای یک افسر کنترل شکاری روند ادامه خدمت شما بعد از جنگ و پذیرش قطعنامه چگونه سپری شد؟

به‌طور قانونی هر سه سال پرسنل پدافند باید تغییر مکان می‌دادند و از نقطه‌ای به نقطه‌ای منتقل می‌شدند؛ اما اگر تعریف از خود نباشد، چون من افسر خوبی بودم من را ۵ سال در همان نگه داشتند و در نهایت خودم درخواست دادم برای رفتن به جاسک و کسب تجربه‌های جدید و ایجاد موقعیت کاری در واقع تا سال ۷۲ همدان بودم و بعد از آن منتقل شده به بندر جاسک.

پنج سال هم با همان تخصص کنترل شکاری جاسک بودم که در زمان مرتب با ناوها و هواپیماهای آمریکایی و ناوهای انگلیسی و فرانسوی و البته بیشتر با آمریکایی‌ها درگیری و رهگیری داشتیم و دائم به آنها نگاه می‌دادیم.

گفت‌وگو با ارسلان اصلاحی از پیشکسوتان پدافند هوایی در ADOC و SOC

عملیات‌های غرور آفرین برای حفظ امنیت آسمان ایران

صدام را شروع کرد حدود ۲۰۰ هواپیما در آسمان منطقه بودند که مثل ابر سیاه بودند و از جنوب تا شمال عراق را بمباران می‌کردند و من در آن زمان در جزیره کیش مأمور بودم و آسمان و پروازها را با هوشیاری کنترل می‌کردم. شرایط بسیار سخت بود و عملاً امکان درگیری خاص هم به دلیل برد موشک‌ها و نوع هواپیماهای که ما داشتیم موجود نبود؛ ما فقط F-۱۴ و موشک فوینکس را داشتیم که پاسنگوی نیاز نبود و F-۴ ما دارای موشک‌های AIM۹ برای سامانه‌های راداری با حداکثر برد ۱۲ مایل و موشک‌های AIM۹ حرارتی با برد حداکثر سه مایلی بودند و فوینکس هم که حدود ۵۰ مایل برد داشت.

میداً بیشتر پروازهای آنها هم اغلب از خلیج فارس و ترکیه بود. در این شرایط باید اوضاع مدیریت و کنترل می‌شد تا ایران وارد جنگ نشود و گاهاً البته رهگیری‌هایی نیز صورت می‌گرفت و اختلال‌هایی هم می‌دادیم که آنها پاسخ می‌دادند؛ ما در حال عبور به سمت عراق هستیم.

نوبت من در آن مقطع اولیه خدمت در همدان در کنار افسران با تجربه خیلی ارزشمند بود و من تمام کتب تخصصی را خواندم و از تجربه افراد با تجربه خوب استفاده کردم و نسبت به تخصص غنی شدم.



بعده هم جوان بودن اما با توجه به مهارتی که کسب کرده بودم؛ به معمولاً «افسر شیفت» رادار منطقه بودم. سلیات همدان حالت برتری و زیر مجموعه را داشت، مثل رادارهای زنفول، آبدانان، تبریز، کرندغرب اما مسئولیت کلی با رادار سوباشی و ما بود و آنها وظیفه هدفی را می‌دیدند از ما دستور می‌گرفتند و ما اجازه یا عدم اجازه برای هر گونه واکنش را صادر می‌کردیم.

با توجه به اینکه هنوز ششما جوان بودید و موضوع رادار ارتباط مستقیم پیدا کرده بودید در آن مقطع خاص چه موارد و پدیده‌های جالب توجهی به‌عنوان افسر کنترل شکاری درک کردید؟

عراق هیچ وقت بدون درگیری نیستا حتی در زمان صلح در کرندروهای مختلف باید رصد را انجام بدهد و رادارهای همدان و تبریز می‌توانند به دلیل موارد قانونی به موضوعات وارد شوند. موارد زیادی در آنجا داشتیم که با ورود هواپیماهای ناشناس، ما درخواست رهگیری می‌کردیم و هواپیماها از همدان بلند می‌شدند که آنها را به سمت هواپیماهای هدف هدایت می‌کردیم. گااهی در آنجا با هواپیماهای ترکیه و سایر کشورها هم مواردی داشتیم که چون (TILT) توک آنتن به دلیل چرخش اشتباه می‌کردم دست اصلی و موقعیت هواپیماها تغییر پیدا می‌کرد و ما هم اشتباهان را در داخل خاک ایران می‌دیدم و هواپیماهای ما برای رهگیری و یک بار اتفاق خیلی خاصی افتاد که جالب بودا خلبانی که بین قزوین و زنجان و نزدیک ساوه بود گفت: یکی توده ابر بسیار روشن می‌بینم و بعد، وارد آن توده می‌شود و تپنا، پاسخگوی نیوز نبود.

اواخر سال ۸۲، رقوم ADOC مرکز دفاع هوایی پدافند، وقتی من رقوم ADOC اختیار بیشتری به جوان‌ها در SOC دادم و سعی می‌کردم آنها را تقویت کنم و روحیه بدهم و شجاعت‌شان را بالا ببرم و قدرت تصمیم‌گیری آنها را تقویت کنم؛ چون علم و دانش خالی بود، و تنها، پاسخگوی نیوز نبود.



البته در مرحله اول، این هواپیما حدود ساعت ۱۱ شب یکبار با callsign اصلی آمده بود که اجازه ورود داده نشد و سپس حدود ساعت شش صبح روز بعد با تغییر اسم پروازی و خواست وارد شود که دوباره رادار تبریز متوجه شد و چون در رجیستری ثبت نشده بود باز هم اجازه داده نشد. چپه‌های تبریز با من تماس گرفتند و کسب تکلیف کردند و از آنها خواستم که مطابق دستورالعمل از آنها بخواهند که آیا هواپیما نظامی است یا نه؟! درواقع با این کار با هواپیما تمام حجت کردیم تا حرف و حدیثی باقی نماند. آنها اعلام کردند که ما مسافربری هستیم و من اجازه دادم تا وارد شود؛ اما نزدیک زینان که شد یک میگ ۲۹ تهران به عنوان هواپیما اسکرامبل برای رهگیری هواپیما نظامی ناتو بلند شد و شماره دم هواپیما را خواند که با آنچه که خلبان هواپیما ناتو اعلام کرده بود مطابقت نداشت و خلبان ایرانی به خلبان ناتو اطلاع داد که هواپیما نظامی است و باید در تهران بنشیند که خلبان ناتو با توجه به‌شدت احتیاطی که دریافت کرد در تهران نشست و وقتی هواپیما مورد بازدید قرار گرفت متوجه شدیم که بله! هواپیما، هواپیما ناتو است و نیروهای نظامی‌های ناتو داخل آن بودند و الحمدلله ماجرا به‌طوری پیش رفت که هوشمندی و سرعت عمل ما را به آنها ثابت کرد.

پس با این تفاسیر حتماً ششما ماجراهای غرور آفرین و عزتمند دیگری را هم در این عرصه تجربه کردید که برای ما ناشناخته و یا حداقل کم شناخته شده است؟

بله! مثلاً در ماجرای هواپیما بدون سرنشین (پهپاد) RQ1۷۰ این نوع پرند به بارها وارد حریم ایران شده بود و واقعت این است که ما رادار شناسایی این نوع پهپاد ضدرادار و نامرئی را در آن زمان نداشتیم و هر موقع ما رزمایش داشتیم این هواپیما در منطقه برای شناسایی می‌آمد و عملاً از چشم رادارهای ما پنهان بود. رادارهای ما، حتی رادار R۲۰۰ هم قادر به شناسایی آن نبودند. برای شکار این پرند که معروف به «جانور قندهار» بود رادارهای موشک حتماً باید روی آن لاک می‌کردند که این امکان نداشت.

روز سوم رزمایش منطقه شمال شرق که روز استفاده از جنگ‌افزارهای سیستم‌های الکترونیک و ضد الکترونیک ارتش و سیاه بود و همه سیستم‌ها فعال بودند؛ پهپادهای مختلف به پرواز درآمدند و با سناریوهای رزمایش، انواع آزمایش‌ها صورت گرفت که همه سامانه‌های پدافندی از جمله (هاگ، راپیر، اسکای گارد، اورلیکسن و ۲۳ میلی متری) آماده بودند تا اگر هدفی مشاهده شد آن را شکار کنند.

سامانه‌ها در سه سطح پست (LOW) متوسط (MEDIUM) یا (HY) قرار بود با پهپادها درگیر شوند و جنگ‌افزارهای الکترونیک کار خودشان را انجام می‌دادند. صبح ساعت شش یک کامیون سیزرنگ با آنتن‌های سوزنی‌رنگ بل مرز ما با فغانستان ایستاد و ما می‌دانستیم که هر موقع این ماشین می‌آید پهپاد هم وارد می‌شود و دقیقاً همین‌گونه شده؛ جانور ناشناخته (RQ1۷۰) بنا به گزارش‌هایی که از دیده‌بانان پرواز از عراق به سمت ایران آنها پیدا اجازه می‌گرفتند و همین‌طور موقع ورود به ایران باید اطلاع می‌دادند که چون CENTER نبود چندین بار حتی مقامات سیاسی داخلی و بین‌المللی پشت مرز باقی ماندند.

آیا مصداق قابل ذکر برای این موضوع به نظامی منطقه‌ای یا فرمانطقه‌ای؟

هواپیماهای نظامی و VIP چهل و هشت ساعت قبل از طریق وزارت امور خارجه باید ارسال شود و عراق چون CENTER نباشد کنترل مجبور می‌شود به محض برخاستن از فرودگاه با رادار محلی و هواپیماهای کشوری تماس بگیرد که گااهی خلبان‌ها این کار را انجام نمی‌دادند و ما مجبور می‌شدیم هواپیما را برگردانیم که نمونه‌های زیادی از این قبیل وجود داشت و مقامات سیاسی مختلفی هم به این دلیل پشت مرز باقی ماندند (البته الان عراق CENTER دارد و ما مشکل برطرف شده) با همین دستورالعمل، هواپیما «هدراطعمم وقت آلمان خاتم مرکل» و یک «هواپیما» با کسب اطلاع پرواز می‌کند و سربازان ایران با سمت «بازکنان اعلام پرواز می‌کند و سربازان ایران با رادار تبریز تماس می‌گیرد، CENTER آنکارا از یک ساعت قبل طرح پروازی را به هواپیماهای کشوری داده بود ولی بعد از ADOC نرسیده بود. رادار از SOC همدان کسب تکلیف می‌کند. هواپیما اعلام می‌کند که VIP است و مسا اعلام کردیم که مطابق دستورالعمل ارتش، ما تا به این لحظه چیزی دریافت نکردیم و وزارت خارجه به ما خبر نداد. طی تماسی که هم با وزارت خارجه داشتیم آنها هم به‌طور ثبت شده مشخصات هواپیما نداشتند. بنابراین اعلام کردیم که جهت ورود باید دور بزنند و هواپیما مجدداً در CENTER ترکیه مهاجرت شد و خواستار این شدند که لاقل وارد کشور شوند و اجازه ندادیم. بعد از گذشت زمانی، وزارت خارجه آلمان روی دریاچه ارومیه دور بزنند؛ اما من به عنوان مسئول اجازه ندادم. بعد از گذشت زمانی، وزارت خارجه آلمان مشخصات را فکس کرد به وزارت خارجه ایران و ما هم آن را دریافت کردیم و به دلیل ORBIT دور زدن) که داشتند، سوخت تمام کرده بودند که به این ترتیب بعد از دو سه ساعت دور زدن پس از طی مراحل قوانین در یکی از فرودگاه‌های ایران نشستند و بعد از شناسایی هواپیما خاتم مرکل مجدداً پرواز کرد و رفت.

در مورد دیگر، سال ۸۷ هواپیما سوئدی که مربوط به ناتو با تغییر (callsign) (اسم پروازی هواپیما) از ترکیه به سمت قندهار می‌خواست برود؛ چون وی دست با اسم پروازی ناتو، ایران اجازه نخواهد داد؛ اسم پروازی هواپیما را عوض کرد. رادار، تبریز متوجه این موضوع شد که هواپیما نظامی است و چون نامه نداشتیم اجازه ورود به این هواپیما ندادیم و آن را برگرداندیم.

مقاومت در فضای مجازی

تمرین جوانان آمریکایی برای «هرگ بر اسرائیل» گفتن!

کانال «پاسدار فرهنگ» در شبکه‌های اجتماعی، با انتشار ویدئویی، در توضیح نوشت: جوانان آمریکایی در شیکاگو می‌خواهند در اعتراض به رژیم غاصب تظاهرات کنند. جمع شده‌اند تا یک شعار جدید یاد بگیرند. یک جوان آن وسط ایستاده و می‌گوید: همه بگوئید «مارگ بار» همه تکرار می‌کنند! او سپس کلمه اسرائیل را به آنها گفته و «هرگ بر اسرائیل» را به آنها می‌آموزد.

هی علی خیر العمل...



به سحرگاه یکشنبه بیست و هشتم فروردین در ادامه یک شب بیداری همگانی برای همراهی با یک حماسه درست هنگامی که گاه اذان به افق شهرهای ایران بود و گلبانگ الله اکبر آمیخته با اشک شوق هر که دلی در سینه داشت افق فدای فلسطین را ترسیم می‌کرد

طنین هر عبارت از اذان از سیمای جمهوری اسلامی ایران و مآذنها در این سحرگاه بسیار بیشتر از هر گاه

شده الله اکبر را در جان‌ها می‌ریختند و کام آزادگان را شیرین می‌کردند ستاره‌های درخشان و شهاب‌های دنباله داری که هماهنگ با اشهد ان محمدا رسول الله و هماًو ابا اشهد ان علی ولی الله نقطه‌هایی نورانی بر فراز مسجدالاقصی در ترکیب و همراهی با حی علی خیر العمل معنای خیر العمل را به مفهوم‌ترین معنا به زبانی جهانی ترجمه می‌کردند...

چه مبارک سحری بود و چه فرخنده شبی روشن‌تر از هر روز که حی علی خیر العمل برابر بود با گوشمالی سیدان صهیونیست حی علی خیر العمل...

علیرضا جخماتی

مردان آتش

خمپاره ۱۲۰

عجب ماجراهای هیجان‌انگیز و غرور آفرینی! نمونه دیگری از این وقایع جناب که حتی می‌توانند تبدیل به قالب‌های هنری مثل فیلم یا تئاتر و داستان شوند می‌توانید بازگو کنید؟

به هر حال مواجهه با این موارد و شرایط ماهیت و خاصیت شغل ما بود که نمونه دیگر آن دستگیری عبدالملک ریگی بود. در ماجرای عبدالملک ریگی من رئیس ADOC بودم و بعد از یک روز کاری، ساعت ۸ شب رسیدم خانه. هنوز ۲۰ دقیقه از رسیدن نگذشته بود که تماس گرفتند و گفتند خودت را برسان ADOC. نماز را خواندم بودم و بلافاصله خودم را رساندم به ADOC که همه مسئولین از جمله فرمانده ارتش و فرمانده پدافند و فرمانده سافجا آنجا بودند. فرمانده نیروی هوایی هم به‌طور همزمان در ADOC نیروی هوایی مستقر بود و خط‌ها به‌عنوان پارا لاین ارتباط با هم بودند.

من دستور SCROMBEL دو هواپیما را به بندر عباس دادم و با توجه به حساسیت موضوع خودم هم رقوم ADOC نیروی هوایی، دستور داشتیم هواپیما ریگی را که از دوحه قطر به سمت ازبکستان پرواز داشت فرود ببریم. بچه‌های رادار در اولین لحظه پرواز هواپیماها را شناسایی کردند، ما هیچ کامکامی قبل از ورود هواپیما به خاک ایران با آن هواپیما انجام ندادیم و اجازه دادیم تا به‌طور کامل وارد خاک ایران شود و سپس کامکام آن شروع کردیم.

پروتکل‌های معمول ارتش صادر شد و هواپیما هدف که وارد ایران شد دو هواپیما F-۴ را بندرعباس بلند شدند و هواپیما را رهگیری کردند تا در بندرعباس بنشینند. خلبان کوش نمی‌کرد و اطاعت نداشت و با توجه به مسافت و ادامه مسیر و موضوعات راداری که امکان عدم پوشش وجود داشت؛ هر چه زودتر باید تعیین تکلیف می‌شد. لحظاتی سختی بود و چند صد مایل دیگر اگر در اقدام می‌کردیم هواپیما خارج می‌شد و قطعاً ما به‌شدت دچار مشکل می‌شدیم. فرماندهان گفتند هواپیما هر طور شده باید بنشیند. اینجا همان شجاعت و سرعت عمل و مهارت و دقتی را که گفته بودم می‌طلبد.

من به رادار بندرعباس گفتم به خلبان‌ها دستور داده شود که ریگبار آگهی بزنند. رادار ابتدا به خلبان هواپیما اختلال‌های لازم را داد و بعد هواپیما هم ریگبار آگهی زد و در نهایت خلبان هواپیما حامل ریگی مجبور به نشستن در فرودگاه بندرعباس شد که اگر این قابلیت را من و همکارانم در ADOC، SOC به خرج نمی‌دادیم خلبان حامل ریگی از دستورات اطاعت نمی‌کرد و قطعاً ریگی از فرصت پیش آمده برای ما می‌گریخت.

از فرماندهی خود در اختیار ما گذاشتید سیاست‌گذاریم. در پایان اگر نکته دیگری هست بفرمایید.

من هم از شما سیاست‌گذارم و امیدوارم ایران عزیزمان همواره سربلند و سرفراز باشد.

یک شهید، یک خاطره

تربیت دختر

مریم عرفانیان

فرزند دوماه هم دختر بود. یکی از اقوام به شوخی گفت: - «قربانعلی! چرا این قدر دختر می‌خواهی؟ پس است دیگر» او با خوشحالی جواب داد: - «گه تمام فرزندانم دختر باشند، افتخار می‌کنم. می‌خواهم آنها را درست تربیت کنم تا وقتی به تکلیف رسیدند، خودم چادر سرشان کنم.» آن وقت پیشانی نوزاد را بوسید و ادامه داد: - «طوری دخترانت را با حجاب و عقید به اسلام باری می‌آورم که زبانزد همه مردم باشند؛ هر کس آنها را دید بگوید: دست آقای نظیف درد نکند با این دختر تربیت کردنتش» با این حرف قربانعلی، دهان همه بسته شد.

خاطره‌ای از شهید قربانعلی نظیف راوی: فاطمه حکم‌آبادی، مادر شهید

خاطره‌ای از شهید قربانعلی نظیف راوی: فاطمه حکم‌آبادی، مادر شهید