

✧ روایت



اصلا نفهمیدم جانشین فرمانده است!

شهید مهدی باکری سال ۱۳۳۳ در میان دوآب، از شهرهای جنوبی استان آذربایجان، به دنیا آمد. او از فرماندهان سپاه پاسداران در جنگ تحمیلی بود و فرماندهی لشکر ۳۱ عاشورا را به عهده داشت. باکری در عملیات‌های فتح‌المبین، بیت‌المقدس، رمضان، مسلم بن عقیل، والفجر مقدماتی، والفجر ۱، ۲، ۳ و ۴، همچنین عملیات خیبر حضوری فعال داشت. بر اساس بخش‌هایی از زندگی او، سال ۱۴۰۰ فیلمی ساخته شد به نویسندگی و کارگردانی هادی حجازی‌فر با عنوان «موقعیت مهدی» که مورد توجه و تحسین منتقدان قرار گرفت. شهید مهدی باکری در خلال اجرای عملیات بدر در روستای حریبه، بر اثر اصابت گلوله مستقیم نیروهای یعنی در سال ۱۳۶۳ به شهادت رسید. در کتاب «ف. ل. ۳۱» (روایت زندگی شهید مهدی باکری، فرمانده لشکر ۳۱ عاشورا) آمده است: «نزدیک عملیات فتح‌المبین بود که علی گفت باید برویم برای جلسه توجیهی عملیات. محل جلسه داخل کانتینر قرمزرنگی در بالای زیلجان بود. وارد کانتینر شدیم. احمد کاظمی و سایر بچه‌های تیپ نجف آنجا بودند. در فتح‌المبین تیپ نجف دو عنوان داشت؛ یکی محور زیلجان که دست بچه‌های آذربایجان بود و یکی هم محور میشداغ که دست سیف‌الله رهنما بود. وقتی ما وارد شدیم، داشتند در مورد مانور عملیات صحبت می‌کردند. به دلیل گرمای زیاد هوا، در کانتینر باز بود. من دم در نشسته بودم. هنوز چند دقیقه‌ای از ورودمان نگذشته بود که یک تویوتا آمد، درست کنار در نگه داشت. بلند شدم و به راننده تویوتا گفتم: برادر! اینجا جلسه ست! خاموش کن تا سروصدا نشه.» گفت: «بنده خدا، بیایین کمک کنین این طناب‌ها رو خالی کنین!» پشت تویوتا پر از طناب بود که برای عبور از میدان مین استفاده می‌شد. از حرفش بگینگی شاکي شدم و بهم برخورد. به راننده گفتم: «شما کمتر بخور، نوکر بگیر برات بار خالی کنه! راننده شمایی، وظیفه‌ت هم هست بار ماشینت رو خالی کنی!» بی‌حرف سرش را انداخت پایین و رفت بالای تویوتا و مشغول شد. من هم برگشتم داخل کانتینر و نشستم سر جایم. یک ربع بعد دیدم همان راننده وارد جلسه شد و نشست. توجهی به او نکردم و گفتم حتما یکی از راننده‌های احمد کاظمی است. آن جلسه تمام شد. چند روز بعد... ما در تپه سبز گیر افتاده بودیم، طوری که با هلی‌کوپتر برای مان‌آب و مهمات می‌آوردند. مدتی گذشت که دیدم همان راننده تویوتا آمد. باز هم نفهمیدم که او جانشین احمد کاظمی است... بعد که احمد کاظمی به راننده تویوتا گفت: «آقای باکری!...» زدم توی سرم و گفتم ای داد بیداد! پس آقامهدی باکری ایشان است!... وقتی رفتم عذرخواهی کردم و گفتم که من شما را نشناختم، حرفی نزد. فقط گفت جنگ است و این حرف‌ها را ندارد.»

✧ دریچه

هیچ‌کس باور نمی‌کرد

خاطرات شهید حاج قاسم سلیمانی از عملیات کربلای ۵

دشمن باور نمی‌کرد ما بتوانیم به فاصله دو هفته بعد از عملیات کربلای ۴، بزرگ‌ترین عملیات تاریخ جنگ را انجام دهیم. عصر عملیات، تدابیر مختلفی اندیشیده بودیم. مثلا نه‌ری حفر کردیم که در دژ، آب به داخل آن می‌ریخت و در این نهر حدود ۱۰۰افروند قایق پنهان کرده بودیم. شب عملیات، در این دژ، غلغله انسان بود که با هیچ جا قابل قیاس نیست. چهره‌هایی که در سنگر نشسته بودند یا مشغول تلاوت قرآن بودند یا در حال نماز یا نوشتن وصیت‌نامه. کسانی که قطعا به استقبال مرگ می‌رفتند، در دژ مخفی شده بودند. قبل از غروب، اتفاقی افتاد که وحشتی بر ما حاکم شد. احساس کردیم عملیات لو رفته است. دشمن با شلیک کاتیوشا چند تا قایق و یک نفربر را منهدم کرد. این یک هشدار بود. بچه‌ها سر شب، سوار قایق‌ها شدند و به سمت خط دشمن حرکت کردند. دورترین محور ما بیش از ۵ تا ۶کیلومتر داخل آب بود. سخت‌ترین محور عملیات، محور لشکر ۴۱ثارالله بود که نقش حیاتی در کربلای ۵ داشت و دورترین مسیر از داخل آب را باید طی می‌کرد. سرمای خوزستان هم که می‌دانید، خیلی سوزناک است. از نظر زمانبندی باید طوری حرکت می‌کردیم که همه نیروها از خطوط مختلف حرکت و ساعت ۱۲به محور می‌آمدند.

عملیاتی سراسر استشهادی

مهم‌ترین مشکل ما، انتخاب گردان خط‌شکن بود. عملیات ما تماما استشهادی بود و ما به وسعت جبهه، نیروی استشهادی داشتیم. تلاش می‌شد عملیات با دقت انجام شود تمام مسیری که بچه‌ها باید می‌رفتند، تا دژ دشمن علامت‌گذاری شده بود و ما تا پشت میدان مین دشمن، ارتباط بی‌سیمي داشتیم. بچه‌ها داخل آب شدند. سه تا ستون غواص به سمت دشمن حرکت کرد. پیش‌بینی کرده بودیم که در ۲ساعت، فلان مسیر را طی کنیم. وقتی وارد آب شدیم، مسیر را نیم‌ساعت زودتر طی کردیم و به سمت دشمن حرکت کردیم. محور دیگر ما که بچه‌ها لشکر ۱۰(سیدالشهداء(ع) بودند، زودتر از ما با دشمن درگیر شدند. ما در فاصله ۲۰۰متری سیم‌خاردارها بودیم که درگیری شروع شده بود. منوره‌ها به هوارفت و به این ترتیب، درگیری ما با دشمن قبل از رسیدن به سیم‌خاردار شروع شد. دشمن، موانع و مشکلات بسیار زیادی ایجاد کرده بود اما خطوط را شکستیم. این از نکات بارز در جنگ بود که هیچ خط دفاعی نتوانست از نفوذ نیروهای ما به داخل منطقه دشمن جلوگیری کند. وقتی خطوط اول توسط شهید عابدینی و شهید حاج علی محمدی‌پور شکسته شد، هنوز دشمن درگیر بود که نیروهای گروهان دوم وارد خط شدند. وقتی شهید طیاري پشت بی‌سیم صحبت می‌کرد، هیچ‌کس تصور نمی‌کرد این صحبت‌ها از دل دشمن باشد. نوار صحبت‌های شهید طیاري موجود است. ابتکار عمل شهید طیاري در این عملیات واقعا مهم و کارساز بود. وقتی شهید طیاري اعلام کرد، از کانال ماهیگیری عبور کرده و من این پیغام را به آقای محسن رضایی دادم، ایشان باور نمی‌کردند.

از کتاب «حاج قاسم»، جستاری در خاطرات شهید قاسم سلیمانی

صدّام خطاب به نیروهای ضدهوایی:

من او را زنده می‌خواهم!

حَـ خلبان شهیدی که قباله زمینی را که به او هدیه دادند پاره کرد و دور ریخت...

[شهروند] شهید عباس دوران در سال ۱۳۲۹ در شهر شیراز به دنیا آمد. او سرهنگ جنگنده اف-۴ نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران بود که در ماه‌های آغازین جنگ ایران و عراق، نقش مهمی در بمباران اهداف دشمن داشت. شهید دوران در مدت ۲سال اول جنگ، بیش از ۱۰ عملیات و پرواز برون‌مرزی موفق انجام داد که برگی زرین در کارنامه خلبانی او به شمار می‌رود. او در ۳۰تیرماه سال ۱۳۶۱، در حمله به بغداد، به شهادت رسید. ماجرای شهادت او هم رشادتی توصیف‌ناپذیر است. جریان برمی‌گردد به برگزاری اجلاس سران برخی کشورها به میزبانی صدام در بغداد. صدام درواقع می‌خواست شرایط را عادی جلوه بدهد. او با ترسو خواندن خلبانان ایرانی گفته بود: «هیچ خلبان ایرانی جرأت نزدیک شدن به آسمان بغداد برای بر هم زدن اجلاس را ندارد.» شهید عباس دوران در تعداد پروازهای جنگی رکورد داشت و رشادت‌های فراوانی از خود نشان داده بود. همزمان ایران تشکیل اجلاس سران را در بغداد، خروج از بی‌طرفی کشورهای عضو پیمان عدم‌تعهد می‌دانست و با برگزاری این اجلاس در عراق مخالفت می‌کرد. با بی‌توجهی مسئولان برگزارکننده اجلاس، جمهوری اسلامی به‌دلیل وجود جنگ بین دو کشور، بغداد را محیط ناامنی برای برگزاری این نشست اعلام کرد. متقابلاً عراق اعلام کرد که سلامت سران و شرکت‌کنندگان در این کنفرانس را تضمین کرده و هیچ جنگنده ایرانی قادر به عبور از حلقه پدافند هوایی عراق نیست، اما در سحرگاه روز ۳۰ تیر ماه سال ۱۳۶۱، شهید دوران به همراه جنگنده‌ای دیگر، به قصد ضربه زدن به شبکه دفاعی و امنیتی نفوذناپذیر مورد ادعای صدام، با اراده‌ای پولادین به پایلشگاه الدوره بغداد یورش بردند و آنجا را بمباران کردند. پس از نمایش قدرت و شکستن دیوار صوتی در آسمان بغداد، هنگام بازگشت، هواپیمای لیدر مورد اصابت موشک دشمن واقع شد و شهید دوران اگرچه اجازه ترک هواپیما را به هم‌رمز خلبانش، ستوان یکم منصور کاظمیان در عقب کابین داد، اما خود به‌رغم اینکه می‌توانست با استفاده از چتر نجات، سالم فرود آید، صاعقه‌وار خود و هواپیمایش را بر متجاوزان کوبید و مدین‌ترتیب مانع از برگزاری اجلاس سران غیرمتعهدها به ریاست صدام در بغداد شد. سرانجام پس از سال‌ها انتظار، در تیرماه ۱۳۸۱، بقایای پیکر مطهر شهید خلبان عباس دوران به میهن‌مان بازگردانده و در مراسمی باشکوه به خاک سپرده شد. آنچه در ادامه می‌خوانید بخش‌هایی است از زندگی این شهید رشید و شجاع که از سایت جامع فرهنگی- مذهبی شهید آوینی انتخاب کرده‌ایم.

قباله زمين را پاره می‌کنم!

روایت سایت شهید آوینی

در یکی از روزهای بهار سال ۱۳۶۰مستولان شهر شیراز تصمیم می‌گیرند به‌خاطر رشادت‌ها و دل‌آوری‌های عباس دوران، یکی از خیابان‌های شهر شیراز را به نام او کنند. به همین دلیل از دوران دعوت می‌شود تا در مراسم شرکت کند. او نیز قبول کرده و به مراسم می‌رود. همزمان البته عوامل دشمن قصد ترویش را داشتند اما این ترور در نقطه خفه می‌شود و عباس دوران می‌تواند در مراسم حضور یابد. نکته قابل تأمل اما دست‌نوشته‌های عباس دوران از بعد از مراسم است که در هشتم تیر ۱۳۶۰نوشته: «دلم نمی‌خواهد از سختی‌ها با همسرم حرفی بزنم. دلم می‌خواهد وقتی خانه می‌روم جز شادی و خنده چیزی با خودم نبرم؛ نه کسل باشم، نه بی‌حوصله و خواب‌آلود تا دل همسرم هم شاد شود، اما چه کنم؟ نسبت به همه چیز حساسیت پیدا کرده‌ام. معده‌ام درد می‌کند. دکتر می‌گوید فقط ضعف اعصاب است. چطور می‌توانم عصبانی نشوم؟ آن روز وقتی بلوار نزدیک پایگاه هوایی شیراز را به نام من کردند، غرور و شادی را در چشم‌های همسرم دیدم. خانواده خود هم خوشحال بودند. حواله زمین را که دادند دستم، من فقط به‌خاطر دل همسرم گرفتم و به‌خاطر او و مردم که این همه محبت دارند و خوب‌اند پشت تریبون رفتم، ولی همین که پایم به خانه رسید، دیگر طاقت نیاوردم. حواله زمین را پاره کردم، ریختم زمین. یعنی فکر می‌کنند ما پرواز می‌کنیم و می‌جنگیم! تا شجاعت‌های ما را ببینند و به ما حواله خانه و زمین بدهند؟»

به بچه هشت‌ماهه‌اش نگاه نکرد و رفت...

روایت امیر سرتیپ خلبان حسین چیت‌فروش

در سحرگاه روز عید فطر و در آستانه پرواز به‌سوی بغداد وقتی بچه هشت ماهه‌اش گریه می‌کند، صورتش را از او برمی‌گرداند تا تردیدی در دلش ایجاد نشود. در همان واپسین لحظات خداحافظی با همسرش اتفاقات ناگهانی رخ می‌دهد که عباس می‌کوشد تردید و دودلی درون خود ایجاد نکند. اینها نمونه‌ای است که ما می‌توانیم بگوییم عباس راه الهی پیمود... واقعا عباس یک‌شبه ره صدساله پیمود.

تا آن زمان اشک عباس را ندیده بودم!

روایت سرتیپ دوم خلبان اکبر توانگران

وقتی شهید علی‌رضا یاسینی و شهید عباس دوران به همدان منتقل شدند، با یکی دو ماه اختلاف من هم به همدان منتقل شدم. دوباره در پایگاه همدان پیش هم بودیم. من در آنجا فرمانده گردان بودم و عباس در عملیات بود. یاسینی هم معاون عملیات پایگاه بود. مدیر عملیات، عباس بود. من فرمانده گردان بودم. نهایتا پروازها را باید من برنامه‌ریزی می‌کردم و به عباس اجازه نمی‌دادم پرواز کند. تا آن موقع اگر اشتباه نکنم ۱۰۴پرواز کرده بود. عباس گفت: «اکبر اجازه بده پرواز کنم.» گفتم: «من راست و پوست‌کنده به تو می‌گویم که تو پروازت را کرده‌ای. بچه‌ها حالا‌حالا باید بدونند تا به تو برسند...» میان بچه‌ها کسانی بودند که می‌فهمیدند روزشان است.. عباس هم می‌دانست که روزش هست یا نیست... من تا آن روز اشک عباس را ندیده بودم. تا جاری شدن اشک او را دیدم دستانم را بالا آوردم و گفتم: «باشد اجازه می‌دهم و اجازه دادم.» باز تا پیش از آخرین پروازی که نهایتا به شهادتش انجامید، پرواز کرد. با آن آخرین پرواز کاری کرد و زده به ساختمان اجلاس جنبش عدم‌تعهد که دنیا را متحیر کرد.

من او را زنده می‌خواهم!

روایت خبرگزاری دفاع مقدس

عباس دوران در طول ۲۲ماه حضور در جنگ ۱۲۰پرواز عملیاتی داشتند. آنها که با مباحث خلبانی جنگنده آشنا هستند، می‌دانند که چنین رکوردی قابل ستایش است. درواقع کمتر خلبانی یافت می‌شود که توانسته باشد از عهده این کار برآید چراکه این تعداد عملیات در آن زمان نوعی رکورد درنیروی هوایی محسوب می‌شد. در بین نیروهای دشمن نیز دوران خیلی معروف بود و زهرچشمی از عراقی‌ها گرفته بود که صدام دستور داده بود هرطور شده او را اسیر کنند. دوران اما در مقابل چنین جمله‌ای به بسیاری از دوستانش گفته بود: «اگر روزی هواپیمای من مورد هدف قرار گیرد، هرگز آن را ترک نمی‌کنم و با آن به قلب دشمن حمله‌ور می‌شوم.» همین ماجرا نیز اتفاق افتاد و او همراه هواپیما به قلب بغداد کوبید و به شهادت رسید.



امیر سرتیپ خلبان حسین چیت‌فروش: در سحرگاه روز عید فطر و در آستانه پرواز به‌سوی بغداد وقتی بچه هشت ماهه‌اش گریه می‌کند، صورتش را از او برمی‌گرداند تا تردیدی در دلش ایجاد نشود. در همان واپسین لحظات خداحافظی با همسرش اتفاقات ناگهانی رخ می‌دهد که عباس می‌کوشد تردید و دودلی درون خود ایجاد نکند. اینها نمونه‌ای است که ما می‌توانیم بگوییم عباس راه الهی پیمود... واقعا عباس یک‌شبه ره صدساله پیمود

