



هشتاد و هفتمین سالگرد
تأسیس سازمان اسناد و کتابخانه ملی

آرتیم ملیکیان

خاطرات سرهنگ استاد خلبان بالگرد از سال ۱۳۲۶ تا ۱۳۷۸

نویسنده: سرهنگ خلبان آرتیم ملیکیان

سرشناسه	: ملیکیان، آرتیم، ۱۳۲۶-
عنوان و نام پدیدآور	: آرتیم ملیکیان: خاطرات سرهنگ استاد خلبان بالگرد از سال ۱۳۲۶ تا ۱۳۷۸/ نویسنده آرتیم ملیکیان؛ مصاحبه‌کننده حسین حسینی.
مشخصات نشر	: تهران: ایران سبز، ۱۴۰۳.
مشخصات ظاهری	: ۱۱۰ ص.
شابک	: 622-4872-04-3۹۷۸-
وضعیت فهرست نویسی	: فیپا
یادداشت	: خاطرات سرهنگ خلبان بالگرد از سال ۱۳۲۶ تا ۱۳۷۸
عنوان دیگر	: خاطرات سرهنگ خلبان بالگرد از سال ۱۳۲۶ تا ۱۳۷۸.
موضوع	: ملیکیان، آرتیم، ۱۳۲۶ -- خاطرات
موضوع	: خلبان‌ها -- ایران -- خاطرات
	Air pilots -- Iran -- Diaries
	سرداران -- ایران -- خاطرات
	Generals -- Iran -- Diaries
	جانبازان -- ایران -- خاطرات
	Disabled veterans -- Iran -- Diaries
	جنگ ایران و عراق، ۱۳۶۷-۱۳۵۹ -- خاطرات
	Iran-Iraq War, 1980-1988 -- Personal narratives
شناسه افزوده	: حسینی، حسین، ۱۳۵۷-
رده بندی کنگره	: ۱۶۲۹DSR
رده بندی دیویی	: ۰۸۴۳۰۹۲/۹۵۵
شماره کتابشناسی ملی	: ۹۸۷۹۶۰۵
اطلاعات رکورد کتابشناسی	: فیپا

آرتیم ملیکیان "خاطرات سرهنگ استاد خلبان بالگرد از ۱۳۲۶ تا ۱۳۷۸"

مصاحبه‌کننده: سرهنگ حسین حسینی

بررسی، آماده‌سازی، نشر: سرتیپ ۲ ستاد نجاتعلی صادقی گویا

بررسی و بازبینی: سرتیپ ۲ ستاد حسن قربانی، سرهنگ محمدصادق آهنگران

حروف نگاری: مهناوی یکم وظیفه علیجانی

صفحه‌آرایی: گروه‌باندوم وظیفه محمد مرادی

طرح جلد: حامد خدمتی

نوبت / سال چاپ: اول/ ۱۴۰۳

شماره شابک: ۳-۰۴-۹۸۷۲-۶۲۲-۹۷۸

ناشر: انتشارات ایران سبز

شمارگان: ۵۰۰

قیمت: ۶۵۰۰۰ تومان

مرکز پخش: تلفن ۲۲۴۸۸۷۵۶

حق چاپ برای هیئت معارف جنگ «شهید سپهبد علی صیادشیرازی» محفوظ است.

www.maarefjang.ir

" از همه نگارندگان حوادث جنگ و همه کسانی که توان انجام وظیفه در این مهم را دارند، درخواست می‌کنم از ثبت و ضبط جزئیات این دوران غفلت نکنند و این گنجینه تمام‌نشدنی را برای آیندگان به ودیعه بگذارند."

"جنگ تحمیلی شکوه و عظمت ایمان و اسلام را در پهناور جهان منتشر نمود."

امام خمینی (ره)

"می‌خواهم بگویم که این جنگ یک گنج است. آیا ما خواهیم توانست از این گنج استفاده کنیم؟ آن هشت سال جنگ، بایستی تاریخ ما را تغذیه کند."

"دفاع مقدس مظهر حماسه است، مظهر معنویت و دین‌داری است، مظهر آرمان‌خواهی، مظهر ایثار و از خودگذشتگی است، مظهر ایستادگی، پایداری و مقاومت است، مظهر تدبیر و حکمت است، روایت آن جهاد نیز مقدس و جهاد است."

"یک رزمنده تا زمانی که خاطراتش را ثبت نکرده، هنوز چیزهایی به تاریخ و آینده و آرمانش بدهکار است."

مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی)

فهرست مطالب

۱	از تولد تا دیپلم
۲	مقدمات ورود به خدمت
۴	ورود به پایگاه قلعه مرغی
۶	اعزام به کشور ایتالیا
۸	انتقال به پایگاه اصفهان
۱۰	تاسیس مرکز آموزش هوانیروز در اصفهان
۱۳	ماموریت ظفار (دماوند)
۱۴	بازدید تیمسار خسرو داد از پایگاه مانستون
۱۵	ماموریت با سپهبد جهانبانی
۱۹	پرواز شب برای امداد
۲۳	خاطرات شیرشیتی (ظفار)
۲۷	ماموریت پاکستان
۳۵	شکار غیرقانونی توسط خلبان آمریکایی
۳۶	انقلاب اسلامی سال ۱۳۵۷
۳۸	شروع کلاس های آموزشی مرکز آموزش خلبانی
۴۰	تداوم آموزش در مرکز آموزش
۴۲	شروع جنگ تحمیلی، حرکت بالگردها به سمت منطقه جنوب
۴۹	شهادت وطن‌پور
۴۹	عملیات خیبر
۵۱	انهدام سایت موشکی عراق

۵۴	نجات خلبانان نیروی هوایی در هور
۵۵	آشنایی با شهید خرازی و شهید سلیمانی
۵۷	پرچم حضرت عباس (ع)
۵۹	پرواز در شب در مانور ولایت
۶۳	نقش هوانیروز در دوران دفاع مقدس
۶۴	سوانح بالگردی
۶۶	جنگ تحمیلی
۷۲	بازنشستگی
۷۲	سفر به ارمنستان
۷۳	نظریه کارشناسی در خصوص بالگرد به ارمنستان
۷۵	ملاقات با یک رزمنده جنگ
۷۹	تصاویر
۹۳	نمایه

از تولد تا دیپلم

من سرهنگ خلبان آرتیم ملیکیان هستم، یکی از ارامنه جلفا. سال ۱۳۲۶ در جلفای اصفهان، خیابان خاقانی متولد شدم، مادرم خانه‌دار و پدرم یک پرستار که در بیمارستان انگلیسی‌های قدیم کار می‌کرد که بعد محل خدمتی خود را تغییر داد به بیمارستان ارامنه و در همان بیمارستان بازنشسته شد.

تحصیلاتم را از کودکستان (کودکستان ارامنه) آغاز کردم، من یک خواهر و یک برادر دارم که از من کوچکتر هستند، خواهر من کاپیتان و مربی بسکتبال بود، جایگاه خیلی بالایی داشت و در چندین نوبت در سطوح مختلف با تیمش اول شد، برادرم در سن جوانی (حدود ۶۵ سال پیش) رفت آمریکا، آن جا وارد آموزش تخصص‌های مختلف کامپیوتر شد، به تدریج پیشرفت کرد و هم‌اکنون در همان زمینه و در سطحی بالا فعالیت دارد.

تحصیلات ابتدائی و دبیرستانی را تا کلاس دهم در مدارس ارامنه طی کردم (ارامنه فقط تا کلاس دهم امکانات آموزشی جداگانه داشتند) کلاس یازدهم و دوازدهم را در دبیرستان شاه عباس دولتی به ریاست آقای معرفت (خدا رحمتش کند انسان بسیار والائی بود) گذرانده و مفتخر به اخذ مدرک دیپلم گردیدم.

بعد از اخذ دیپلم تا یکسال بیکار بودم و بعد به توصیه پدرم به دانشکده اصفهان (کلاس زبان) رفتم، در اواخر اولین سال حضورم در کلاس زبان،

دیدم طی این دوره برای من فایده ندارد و آخرش باید معلم شوم، لذا در پایان سال اول، دیگه ادامه ندادم، فوتبال بازی می‌کردم، چهار سال در تیم آرارات جلفا بودم، در یکی از مسابقات دستم شکست، به فوتبال خیلی علاقه داشتم.

همسرم اهل تهران است، خانواده بسیار خوبی بودند، پدر و مادرم را برای خواستگاری فرستادم منزلشان، موافقت کردند، جشن عروسی ما در باشگاه آرامنه جلفا برگزار شد.

مقدمات ورود به خدمت

در خیابان خاقانی یک قوم و خویشی داشتم بنام هراد که مثبت کار بسیار ماهر بود، داخل مغازه او دو نفر افسر می‌آمدند، این افسرها را من می‌شناختم ولی نمی‌دانستم خلبان بالگرد هستند، آن موقع هوانیروز در همین فرودگاه قدیم اصفهان که یک قسمت آن مسافربری بود و قسمت دیگر در اختیار هوانیروز بود، مستقر بودند. این دو نفر افسر را من آن‌جا دیدم، اسم یکی از آنها یادم نیست و دیگری سروان ایرج نام داشت، این دو نفر گاهی می‌آمدند آنجا، یکی از آنها از من سؤال کرد چه کار می‌کنی، گفتم هیچی، گفت دوست داری خلبان بشی، گفتم من و خلبانی؟ گفت بله چه اشکالی داره. گفتم مگر ارمنی را استخدام می‌کنند؟ گفت بله، چرا استخدام نمی‌کنند، یادداشتی نوشت و به من داد و سؤال کرد فرودگاه اصفهان را بلدی، گفت فردا بیا آنجا و این یادداشت را به دژبان بده، گفتم چشم، فردا صبح رفتم فرودگاه، یادداشت را به دژبان دادم، مرا بردند به دفتر

ایشان (سروان ایرج)، گفت یک نامه به شما می‌دهم باید بروی تهران، ستاد هوانیروز، رفتم تهران، ستاد هوانیروز، نامه را به افسری بنام سروان نوروزی دادم، گفت در جریان هستم، سروان ایرج با من صحبت کرده، فردا صبح بیا تا همراه دیگران (۲۱ نفر دیگر) اعزام شوید برای انجام یک معاینه کامل، اگر مشکلی نداشتید، به عنوان خلبان هوانیروز استخدام می‌شوید.

۲۱ ساله بودم، سال ۱۳۴۷، برای معاینه به بهداری نیروی هوایی اعزام شدیم. حدود سه روز معاینات طول کشید. از موی سر تا ناخن پا معاینه شدیم. بعد سه روز، جناب سرگردی بود مسئول بهداری نیروی هوایی مرا صدا کرد و گفت، شما هیچگونه اشکالی ندارید، نامه‌ای را امضاء کرد و به من داد. تعدادی از بچه‌ها و هر کدام به دلیلی در این معاینات رد شدند، با نامه بهداری به ستاد هوانیروز رفتم. اندازه لباس مرا گرفتند و گفتند بروید سه روز دیگر بیاوید. در موعد مقرر مراجعه کردم، ما را سوار ريو کرده و به مرکز آموزش ۰۱ واقع در افسریه محله قصر فیروزه (فرح آباد سابق) بردند.

حدود یک هفته زیر نظر جناب سروانی که نامش را به خاطر ندارم تعلیمات نظامی دیدیم، بعد از یک هفته معاون هوانیروز به اردوی ما آمد و در یک سخنرانی چند دقیقه‌ای گفت، شما (حدود ۲۰ نفر) برای اینکه خلبان شوید، حتماً باید افسر شوید و لذا جای شما اینجا نیست و باید منتقل شوید به دانشکده افسری (دانشگاه افسری امام علی (ع) فعلی) در مقابل مجلس سنای آن موقع، رفتیم دانشکده افسری، سال تهیه را در اقدسیه گذراندیم که فقط نظام جمع و دروس نظامی بود، بعد از طی این دوره، سال یک شدیم، شخص اول کشور (شاه) به دانشکده آمد و سر دوشی

گرفتیم و مشغول فراگیری دروس علمی و نظامی شدیم. در ابتدای سال دوم در حاشیه دروس دیگر، آموزش زبان انگلیسی را نیز آغاز کردیم، البته در سال یکی، به وسیله دانشجویان سال ۲ و ۳ مانور می شدیم تا ورزیده شویم و البته فرهنگ اطاعت از مافوق نیز در روح و وجودمان جا بیفتد، دوره زبان را با موفقیت طی کردم، مدرک قبولی آن را هنوز هم دارم.

ورود به پایگاه قلعه مرغی

در سال ۱۳۴۸، برای طی دوره های عمومی جهت طی دوره های تخصصی پروازی به قلعه مرغی تغییر مکان دادیم، به صورت شبانه روزی دوره های مختلف (هواشناسی، آیرودینامیک و فنون پرواز) و همه موارد آموزشی پروازی مقدماتی به صورت تئوری و بعضاً عملی را طی کردیم، برای خلبان شدن ابتدا می بایستی ۴۰ ساعت با هواپیمای تک موتوره سسنا پرواز می کردیم و اگر قبول می شدیم، می رفتیم روی بالگرد کوچک، من توانستم بعد از ۸ ساعت پرواز، سولو (solo) را انجام دهم، خدا بیامرز دش، استاد پرواز، آقای حقیقت از خلبان های بازنشسته بود و بسیار کاردان، فنی و مدیر، از من پرسید ملیکیان می توانی تنهایی پرواز کنی و یک دوری بزنی، گفتم سعی می کنم قربان، گفت فکر کن من کنارت نشسته ام، خلاصه هواپیما را روشن کرده و همه کارهای پروازی را انجام دادم با برج پرواز در تماس بودم، رفتم توی باند، تیک آف کردم، رفتم دوری زدم و آمدم روی باند نشستم و هواپیما را به طرف پارکینگ هدایت کردم، ایشان هنوز همان جا ایستاده بود، اشاره کرد هواپیما را خاموش کرده و پیاده شدم. به طرفم آمد

و مرا بغل کرد و تبریک گفت، به ناگاه دو سطل بزرگ آب روی سرم ریختند (این یکی از مراسم سولو شدن بود)، ما باید ۴۰ ساعت پرواز می کردیم، بقیه ۲۲ ساعت آموزش را با هواپیمای سسنا تک نفره پرواز می کردم و بحمدلله این دوره را با موفقیت پشت سر گذاشتم (سال ۱۳۴۸).

بعد ما را معرفی کردند قسمت بالگرد، جلوی این بالگرد یک شیشه خصوصی قرار داشت، موتورش مثل موتور ماشین ۸ سیلندر بود و فرمانده اش یک انگلیسی (به اسم مای کیلکی) بود که ۳-۲ نفر انگلیسی دیگر با او همکاری داشتند. ما باید با این بالگرد پرواز می کردیم. وای خدای من که این بالگرد چقدر سخت بود، چرا؟ برای اینکه شما وقتی استارتش می زدی و همه کارهای مقدماتی پرواز را انجام می دادی و در شروع بالا بردن بالگرد به ارتفاع حدود یک متر و نیمی شما باید گام ملخ را با دست کنترل می کردی، یعنی گازشو باید خودت می دادی تا دور ملخ نیفته، حالا می خواستی بیاری بالا، حالا هاور کردن و نگهداشتن بالگرد در ارتفاع ۱/۵ متری زمین، هم اونو باید کنترل می کردی، هم هوای ملخ را داشته باشی، خیلی سخت بود، ما باید روی این بالگرد ۵۰ ساعت پرواز می کردیم. من توانستم ظرف ۲ ساعت کلیر (تایید) شده، سولو شوم. این آقای کیلکی آمد من را چک کرد، بعد از چک کردن از من پرسید، می توانی بروی یک دور بزنی؟ گفتم سعی می کنم. بعد رفتم یک دور زدم و آمدم نشستم و رفتم تو پارکینگ، دوباره سطل آب را روی سر من ریختند.

تعدادی از بچه ها نتوانستند این دوره را قبول شوند، این بالگرد bell-43 خیلی سخت بود، استادام می گفت وقتی رفتید دانشکده، یک چوب خشک

پیدا کنید، در کلاس و اوقات فراغت این چوب را دستتان بگیرید، چشمتون را ببندید و با این چوب هاور کنید، سعی کنید بی‌نهایت باهاش نرم رفتار کنید، این تمرین کمک بالایی به من کرد. بعد از پریدن ۵۰ ساعت روی این بالگرد، دوره تمام شد.

بالاخره دانشجوی سال ۲ شدم، سال ۲ را مقداری در دانشکده ماندیم. اعلام کردند که این دوره را جهت آموزش خلبانی بالگرد، به آمریکا نمی‌فرستیم، شما باید دوره بالگرد^۱ MH را در کشور ایتالیا^۲ ببینید.

اعزام به کشور ایتالیا

در سال ۱۳۴۹ تعداد ۱۲ نفر جهت ادامه آموزش خلبانی به ایتالیا اعزام شدیم. آن‌جا کلاس‌های درس و مطالب تئوری شروع شد (آیرویدینامیک، هواشناسی و ...) (به زبان انگلیسی) اما سه نفر استاد خلبان ایرانی (سروان گل‌جهانی، سروان لاله‌فر و سروان کامرانی) قبلاً رفته بودند آن‌جا و دوره استادی این بالگرد را دیده بودند. این سه نفر با سه نفر استاد ایتالیایی مسئول آموزش‌های ما تا مرحله پرواز با این بالگرد بودند. حضور آن سه نفر ایرانی برای رفع مشکل زبان بود. چون ما زبان ایتالیایی را بلد نبودیم.

با خاتمه کلاس‌های تئوری، دوره پریدن (پرواز) با ۲۰۵ آغاز گردید (بالگرد سنگین). استاد من سروان گل‌جهانی بود، بهترین خلبان هوانیروز ایران بود، حرف نداشت. در آن موقع اینها با بالگرد H-43 می‌پریدند، دوتا

^۱ . Miletery Helicopter یا بالگردهای نظامی

^۲ . خلبانان برای دوره تکمیل پرواز با بالگردهای ۲۰۶ و ۲۰۵ به ایتالیا می‌رفتند.

ملخ توی هم داشت، ایشان استاد من بود، رفتیم شروع کردیم به پرواز، رسیدیم به ساعت ششم آموزش، جناب سروان گل جهانی گفت، ساعت ششم شما است، یک ساعت دیگر با هم می‌پریم، گفت همه چیزت عالیه، می‌خواهم تو را سولو کنم، ۶ ساعته من سولو شدم. ولی یک ساعت دیگه با من پرواز کرد، یادم نمی‌رود روی کوهستان بزرگی به نام کامپوتی یونو پرواز می‌کردیم، ارتفاع ۱۳۰۰۰ پا، روی این کوه همیشه پوشیده از برف بود و ایتالیایی‌ها برای اسکی به آنجا می‌رفتند، گفت برویم، کامپوتی یونو، اگر پرواز در این منطقه کوهستان را به درستی انجام دادی، من دیگه هیچی از شما نمی‌خوام، بر می‌گردیم پایگاه، می‌خواهم بفرستم سولو.

رفتیم روی منطقه، هر دستوری که داد به خوبی انجام دادم، برگشتم، هنوز خودش توی پارکینگ ایستاده بود، با انگشت شصت نشان داد که اوکی، دستور داد موتور بالگرد را خاموش کردم، پایین آمدم، طبق معمول سطل آب را روی سرم ریختند. ما ۸۰ ساعت باید با این بالگرد پرواز می‌کردیم. دیگه پرواز سولویی بود، با استاد هم بود، البته با استاد کمتر.

بعد از این دوره ۸۰ ساعته، می‌بایستی ۲۰ ساعت با بالگرد جت رنجر پرواز می‌کردیم، من سه ساعته سولو شدم. آموزش‌ها بسیار فشرده با حجم زیاد بود (تئوری و عملی) وقت هیچ کار دیگری را نداشتیم. هتل ما در ۳۰ کیلومتری شهر رم قرار داشت. دستور این بود که دوره را در حداقل زمان طی کنیم. بعد هم ۲۰ ساعت با آن پرواز کردیم.

۱۰۰ ساعت پرواز تمام شد و همگی برگشتیم ایران. به تهران که رسیدیم رفتیم ستاد هوانیروز، همه تبریک گفتند، معاون فرمانده هوانیروز به من

گفت چون شما مسیحی هستی به اصفهان می‌روی، این را هم عرض کنم که بعد از اتمام دوره ایتالیا، ۵-۶ ماه دیگر در دانشکده افسری بودیم که شخص اول مملکت (شاه) آمد و به همه همدوره‌ها درجه دادند. [مهر ۱۳۵۰]

انتقال به پایگاه اصفهان

به هر صورت رفتم اصفهان و بعد از ۷-۶ روز مرخصی، خودم را به ستاد پایگاه هوانیروز اصفهان معرفی کردم. در پایگاه اصفهان معمولاً به عنوان خلبان دوم پرواز می‌کردم، به استثناء تعداد انگشت شماری که قبلاً خلبان شده بودند، ما ۲۰ نفر اولین خلبانانی با این تعداد بودیم که موفق به طی دوره‌های آموزشی تئوری و عملی گردیده بودیم و به آمار خلبانان هوانیروز اضافه شدیم. از ما جلوتر هیچ‌کس نبود.

یک روز تو اتاق عملیات نشسته بودم که سربازی آمد و گفت سرگرد گل‌جهانی با شما کار دارد، رفتم خدمتشان (استاد من در ایتالیا بود)، بعد از سلام و احوالپرسی، گفت برو هواپیمای آلفا را چک کن که برویم پرواز، می‌خواهم خلبان یک شوی، رفتیم هواپیما را روشن کردیم و پرواز کردیم، گفت برویم یک دور بزنیم، ترافیک بزن و همه فن و فنونی که می‌بایستی با این هواپیما انجام شود، همه را انجام دادم، برگشتیم، گفت بیا دفتر من، رفتم خدمتشون، ایشان برگه‌ای را به من داد که تایید کننده خلبان اولی من بود، ولی کار هنوز تمام نشده بود، یک مورد دیگر مانده بود تا من خلبان یک کامل شوم. اون چی بود؟ من را باید یک استاد دیگر (استاد ناوبری) تایید می‌کرد. نمی‌دانم در قید حیات است یا خیر، ولی خیلی آقا بود،

افسری خوب، مومن، صديق و دوست داشتني، خداحفظش كند، اسمش را فراموش كرده‌ام، گفت مليكيان برو، اين برايور را چك كن با هم بريم ناورى، تا شهر دليجان رفتيم، وسط راه يك نقطه كوهستان را به من نشان داد و گفت برو اونجا بشين، همين كار را با موفقيت انجام دادم، گفت برو پاىگاه. برگشتيم پاىگاه، گريد(صلاحيت) ناورى مرا تايبید و طى نامه‌اى به ستاد هوانيروز فرستاد، سه روز بعد من شدم خلبان يك. اولين نفر از آن بيست نفر بودم كه خلبان يك شدم.

افسر عملياتى داشتيم بنام سروان[س] مرا احضار كرد و گفت دو نفر افسر داريم بايد آنها را به كرمانشاه ببريد، گفتم در خدمتم (تقريباً ۲-۳ روز بعد از تايبید خلبان يكم من)، گفت كمك خلبانت چه كسى باشد، گفتم هر كسى را بدهيد براى من فرقى ندارد، اولين مأموريت راه دور من بود. بالگرد را سوخت‌گيرى كرده و همه كارهاى مقدماتى را انجام دادم، مسافران را سوار كرده و به سمت كرمانشاه پرواز كردم. در ۵ مائلى كرمانشاه با برج صحبت كردم، گفت منتظرتون بوديم، بفرمائيد بنشينيد، رفتم نشستم و بالگرد را بردم به پاركينگ، به كروچيف گفتم سوخت‌گيرى كن، و كاور و حفاظهايش را ببند چون ما سه روز اينجا هستيم، نمى‌خواهم گرد و خاك داخل موتورها شود، با كمك خلبان رفتيم مهمانسرا، سه روز در كرمانشاه بودم، گشتى هم توى شهر زدیم و از جاذبه‌هاى ديدنى كرمانشاه ديدن كردیم.

بعد از سه روز به اتفاق همان مسافرها به اصفهان برگشتيم، در باند پاىگاه هوانيروز اصفهان نشستم و بالگرد را به پاركينگ بردم، رفتم به دفتر

رئیس عملیات (سروان[س])، گزارش کارم را ارائه دادم، گفت فکر نمی‌کردم به این زودی برگردید، انتظار داشتم راه را نتوانید پیدا کنید و به بیراهه بروید، گفتم از روی نقشه رفتیم و بحمدلله مشکلی پیش نیامد. البته انحراف مسیر پرواز سابقه داشت، به عنوان مثال خلبانی بود که مأموریت رشت را (اسم نمی‌برم) با بالگرد جت‌رنجر داشت که راه را گم کرده بود، به جای سیاهکل از رشت سر درآورد، بنزین تمام کرد و اونجا نشست که بالگردی به آن محل اعزام گردید، سوخت‌گیری انجام شد و رفتند رشت. فکر می‌کردند من مثل بعضی دیگر از خلبانان ضعیف هستم، من همیشه درس خوب بود و در کارهای عملی نیز پیشروتر از دیگران بودم، جسارت داشتم دل و جگرم خیلی قوی بود، به خودم اطمینان داشتم، اعتماد به نفس خوبی هم داشتم، مأموریت‌ها دیگر هم شروع شد.

تاسیس مرکز آموزش هوانیروز در اصفهان

هنوز در سازمان هوانیروز مرکز آموزشی خلبانی وجود نداشت، تصمیم گرفته بودند مرکز آموزش را راه‌اندازی کنند تا دوره‌های مختلف خلبانی بالگرد از صفر تا صد در ایران انجام شود و برای تشکیل این مرکز تعدادی آمریکایی وارد ایران شدند و به تدریج به نفرات آنها اضافه می‌گردید، مقدمات کار در حال تکمیل شدن بود، ما را از گردان دو به مرکز آموزشی جدید منتقل کردند و هدف این بود که آموزش کلی شروع شود روی انواع بالگردهای موجود (۲۰۶-۲۰۵-کبرا و ۲۱۴)، آمریکایی‌ها اکثریت قریب به اتفاقشان، استاد خلبان بودند. حتی راننده خودرو آنها نیز استاد خلبان بود (من در آن

مقطع ستوان دوم بودم)^۱، فرمانده وارد شد. خلبانان و تیم آمریکایی به سرپرستی مستر ساکی، نفر به نفر ما را مورد ارزیابی قرار دادند، با هر نفر ما در چندین نوبت پرواز انجام داده و در حین پرواز از ما می‌خواستند تا انواع تکنیک و تاکتیک‌های پروازی را عملاً اجرا نماییم، نهایتاً هفت نفر از ما را انتخاب کردند (یک نفر از هفت نفر من بودم)، ما را برای استاد خلبانی در نظر گرفته بودند تا در مرکز آموزش تازه تاسیس مورد استفاده قرار دهند. به منظور ارتقاء کار ما در ابعاد مختلف (تئوری و عملی) حدود چهار ماه زیر نظر استادان آمریکایی، دوره‌ای را طی کردیم تا از هر نظر به یک استاد خلبان زبده و ورزیده تبدیل شویم.

در این مقطع خسرو داد به مرکز آموزش هوانیروز اصفهان آمد. ضمن بازدید و بررسی وضعیت دانشکده خلبانی، ما را ملاقات کرد. مورد محبت قرار داد و گفت اعلیحضرت به این مرکز می‌آیند تا شما را ببینند. بعد از چند روز این اتفاق افتاد، شاه به مرکز آمد از همه قسمت‌ها بازدید و با ما هفت نفر نیز ملاقات کرد. به من که رسید با دیدن اسم و شهرتم روی پلاک سینه، سؤال کرد شما مسیحی هستید، گفتم بله، سرشان را تکان دادند و از جلوی من عبور کردند.

۱. دوره‌های پرواز خلبانی ابتدا با بالگرد ۲۰۶ در کلاس‌های خودش و بعد از موفقیت، در کلاس‌های ۲۰۵ انجام می‌گردید در پایان کلاس‌ها برابر ضوابط تعیین شده خلبانان به کلاس‌های پرواز عملی بالگرد کبرا، ۲۱۴ و یا شنوک اعزام می‌شدند.

در ادامه، کار عملی ما شروع شد. و داوطلبین خلبانی را آموزش می‌دادیم. در هر کلاس ۱۶ نفر دانشجوی خلبانی داشتیم و هر نفر ما، مسئول آموزش دادن به دو نفر بودیم. من حدود ۱۴-۱۵ دوره، استاد خلبان این کلاس‌ها بودم. در هر دوره این کلاس‌ها یک استاد خلبان آمریکایی بر کارهای ما نظارت داشت (فرمانده پروازی یا فلایت کاماندر)، فلایت کاماندر کلاس‌های من در این ۱۴-۱۵ دوره، استاد خلبانی بود به نام باب فیلیپ، یک روز آقای ساکی (همون که رئیس کل بود) مرا صدا کرد، رفتم نزد ایشان، دیدم فلایت کاماندر من (فیلیپ) هم آنجا نشسته، (این آقای باب فیلیپ خیلی سختگیر بود)، آقای ساکی گفت آقای ملیکیان شما را به عنوان فلایت کاماندر انتخاب کردیم تا یک کلاس دست شما باشه، به منظور عملی شدن این مسئولیت جدید، یک دوره کامل فلایت کاماندری^۱ را زیر نظر آقای فیلیپ طی کردم، (اولین فلایت کاماندر در هوانیروز بودم) و من را برای فلایت کاماندر کلیر (تایید) کرد تا کلاسی که ۱۶ نفر دانشجوی خلبانی و هشت استاد دارد، رئیس آنها باشم. تعداد را نمی‌توانم بگویم، به اندازه موهای سرکچل من دوره‌های زیادی با مسئولیت فلات کاماندر گذراندم و خیلی‌ها را پرواز دادم. در هر یک از دوره‌ها ۷ استاد آمریکائی و یک استاد ایرانی زیردست من بودند. یعنی من که یک ایرانی بودم بالای سر آمریکائی‌ها بودم.

۱. فلایت کاماندر به معنی فرمانده گروه پروازی می‌باشد.

بعد از سرپرستی و مدیریت چندین کلاس، آقای ساکی من را صدا کرد و گفت فلایت کاماندر باید حتماً چک پایلوت هم باشه، یعنی چی، یعنی خلبان استاندارد (ویزی شن) باشه و ما تو را انتخاب کرده ایم تا دوره استاندارد ویزی شن را هم ببینی، من حدود دوماه رفتم ساختمان استاندارد ویزی شن (ساختمانش جدا بود) و آنجا ساکن شدم، دوباره یک فلایت کاماندر آمریکائی کلاس را می گردانند، اینجا آخر کار بود یعنی دوره سر استاد خلبانی را طی کردم، این مسئله در سال ۱۳۵۲ اتفاق افتاد که من ازدواج کرده بودم ولی هنوز اولادی نداشتم. در رتبه و مقام سر استادی کارم را ادامه دادم. هیچ آمریکائی نمی توانست و نباید روی حرف من حرف بزند. در این مرحله هم وظایفم را طوری انجام دادم که به قول معروف مو، لای درزش نمی رفت، کوچکترین ایرادی نتوانستند از من بگیرند، هرچه بود، تعریف و تمجید و تایید بود.

ماموریت ظفار (دماوند)

یک روز در دفتر کارم نشسته بودم که سروان بنی جمال مرا خواست (رئیس و افسر عملیات مرکز آموزش بود) و گفت ماموریتی هست به نام دماوند، تو اولین نفری هستی که برای این ماموریت انتخاب شدی. با خانواده ات خداحافظی کن تا اعزام شوی (با بالگرد ۲۰). بالگرد کبرا و ۲۱۴ هنوز وارد ارتش نشده بود. چهار نفر بودیم، چهار فروند بالگرد ۲۰ را به وسیله هواپیمای سی ۱۳۰ به عمان پایگاه (مانستون) حمل کردند. ما هم با یک فروند هواپیمای سسنا رفتیم. همسرم باردار و پا به ماه بود. ما رفتیم

که همانجا بمانیم، شاید هم کشته می‌شدیم. جنگ عمان با یمن در ظفار (اسم عملیات دماوند بود).

تا مدتی خانواده‌ام نمی‌دانستند کجا هستیم، نه نامه‌ای، نه تلفنی، هیچ ارتباطی برقرار نبود. یک روز تیمسار خسروداد فرمانده هوانیروز آمد مانستون، ما معمولاً بار می‌بردیم، گرمای هوا حدود ۵۵ درجه، آب مصرفی را با بشکه‌های ۲۲۰ لیتری جابه‌جا می‌کردیم، به تدریج نیروهای ارتش ایران وارد منطقه شدند، نیرو مخصوص ما آمدند، تدارکات آنها در منطقه با ما بود (منطقه‌ای اکثراً صعب العبور و کوهستانی و سنگلاخ).

بازدید تیمسار خسروداد از پایگاه مانستون

خسروداد فرمانده هوانیروز به ملاقات ما آمد. ۵-۶ نفر بودیم، با همه دست داد و سوال کرد مشکلی نیست؟ سرپرست ما گفت، خیر قربان مشکلی نیست. فقط این ارمنیه مشکل دارد، خانمش پا به ماه است و ایشان هیچگونه خبری از او ندارد. خسروداد با فریاد گفت، بیسیم بیاورید، یک بیسیم آوردند و مستقیماً با فرمانده مرکز آموزش هوانیروز در اصفهان صحبت کرد، به ایشان دستور داد سریعاً دو نفر بروند منزل ستوان ملیکیان و از آخرین وضعیت همسرش خبر بیاورند. ایشان در همان اطراف به بازدید خود ادامه داد، تا آنکه از تهران تماس گرفتند، نزدیک ما آمدند تا صدایشان را بشنوم، به فرمانده مرکز دستور داد سریعاً همسر ملیکیان را از بیمارستان جلفا (اصفهان) با یک فروند بالگرد به تهران می‌برید و در بیمارستان لیلا (خانواده فعلی) بستری می‌کنید.

بعد از قطع مکالمه، رو به من کرده و فرمودند شما فردا با من به تهران می‌آیی، سه روز نزد خانواده‌ات هستی و بعد با هواپیمایی که تعیین خواهیم کرد به اینجا برمی‌گردید. فردای همان روز رفتم اصفهان و مستقیماً به بیمارستان رفتم (چون کارها انجام شده بود دیگر نیازی به جابجایی او به تهران نبود) دیدم خداوند دوقلو نصیب من و همسرم کرده و هر دو پسر بودند، خوشحال شدم، خانم و بچه‌ها را به منزل بردیم، مادرم هنوز زنده بود، خیلی به ما کمک می‌کرد، ۵ دقیقه خانه‌اش با ما فاصله داشتند (واکه اسم پسر بزرگه است، واچه اسم پسرکوچیکه ولی از نظر هیکل واچه درشت‌تر از واکه است)، بعد از سه روز برگشتم به محل مأموریت، حدوداً در ۶-۵ نوبت به عمان رفتم.

ماموریت با سپهبد جهانبانی

تقریباً هر روز پرواز داشتیم، چند بار سلطان قابوس به محل استقرار ما آمد و هر بار یک قاب عکس یا نوشته به ما هدیه می‌داد (متن آن بیشتر تشکر و قدردانی بود). هیچ امتیازی نداشت فقط یک قاب بود، یکی از خاطرات خوبم در این مأموریت‌ها را بگویم، سرگرد ملک محمدی (نمی‌دانم زنده است یا خیر) و سروان روحی‌پور مرا خواستند، سروان روحی‌پور مریض بود (سرما خوردگی شدید) به من گفت ملی جان تو را تعیین کردیم، فردا یک مقام بزرگ ایران به اینجا می‌آید و شما خلبان ایشان در منطقه هستی، خلبان دو هم نداری، تمام مواضع ایران را باید به ایشان نشان دهی، گفتم ایشان کیه، گفت به توربلی نداره فردا صبح می‌فهمی. گفتم اطاعت می‌شود. در اکثر

روزها گرمای هوا حدود ۵۰ درجه بود، لباس‌هایم را شستم، پوتین‌ها را واکس زدم، خودم را از هر حیث آماده کردم، گفتم بالاخره یک مقام بزرگ داره می‌آید، باید از هر نظر آماده باشم.

دیدم یک هواپیمای سی ۱۳۰ اومد و توی باند خاکی نشست. بگیر و ببند و فلان، من هم آماده کنار بالگرد ایستاده بودم، سپهبد جهانبانی از هواپیما پیاده شد، بجز سلطان قابوس، همه مقامات عمان برای استقبال آمده بودند. سرود ملی زده شد، عجله هم داشت و باید زود بر می‌گشت. گفتم قربان بالگردتان آماده است. جهانبانی گفت سریع باید بروم از منطقه بازدید کنم، یک جلسه کوتاه دارم و همین امروز باید برگردم. به بالگرد رسید، تا مرا دید شناخت گفت ملی جان حالت چگونه؟ چندسال قبل در یک ماموریت چابهار با ایشان بودم. در آن ماموریت اسم مرا پرسید گفتم ملیکیان، سوال کرد ارمنی هستی، گفتم بله قربان، ۵-۴ نفر آمریکایی بودند و خودش، دست راست من نشست و گفت پهلون، ما را ببر جزیره سیری، گفتم قربان من ملیکیان هستم. گفت من خلبان‌ها را پهلون صدا می‌زنم. رفتیم جزیره سیری نشستیم، پیاده شد و گفت بالگرد را خاموش نکن. با آمریکاییها قدم زنان از بالگرد دور شدند. حدود ۱۵ دقیقه با آنها صحبت کرد و گاه‌ب‌گاه با دست نقاطی را به آنها نشان می‌داد، کارشان که تمام شد آمدند، سوار بالگرد شدند و برگشتیم تهران.

فقط همین یکبار ایشان من را دیده بود. تا من را دید شناخت. گفت تمام مواضع را باید به من نشان بدهی، گفتم اطاعت می‌شود قربان، تیک آف کردیم، کروچیف هم نبردیم، من بودم و خودش، سعی کردم تمام مواضع

را نشان بدهم، از رافیود گرفته تا سیمباد (مناطق در ظفار)، از من سوال کرد طی روزهای اخیر چیز جدی به چشمت نخورده، گفتم چرا قربان، سیمباد یک نقطه‌ای داره به اسم یمن که دیروز، یکی از بالگردهای ما را در همین نقطه زدند، خلبان بالگرد را در همین شیرشیتی گرفتند و بردند. گفتم یک ناو سفید رنگ تو بندر هاف دیدم بغلش درشت نوشته بود cccp، گفت جدی می‌گوئید، گفتم بله قربان، گفت می‌شود آن را به من نشان بدهی، گفتم من مجاز نیستم، شمارا جاهای خطرناک ببرم. گفت مگر کسی توی بالگرده، گفتم خیر، گفت پس برو، من حتماً باید آن را ببینم و یک طوری برو که بتونم عکس بگیرم، رفتم روی دریا، پیه همه چیز را مالیدم به جانم، آخه اگه بخواهی با بالگرد روی دریا پرواز کنی، اولاً بالگرد باید دو موتور داشته باشی، ثانیاً باید تعداد مورد نیاز، تویوپ داشته باشی که زیر بالگرد بسته می‌شود، گفت هرنوع پروازی که لازم می‌دانی انجام بده، فقط در موقعیت قرار بگیر که بتوانم عکس بگیرم، گفتم باید پرواز تاکتیکی انجام بدهم تا در رادار دشمن دیده نشوم، تا آنجا که ممکن بود پائین آمدم (یک سری موشک‌های مالیوتکا روسی توسط ارتش یمن در ساحل دریا مستقر شده بود که شکارچی بالگرد بود).

تیمسار جهانبانی گفت، می‌بینیش، گفتم قربان اون سفیدست، گفت سعی کن تا آنجا که ممکن است نزدیک شوی، آنقدر پائین آمدم که به جان همسرم گاهی اوقات آب دریا می‌ریخت، روی شیشه‌ها، یکدفعه گفتم از این پائین‌تر نمی‌توانم بروم. گفت خیلی عالیه، بگیر به چپ، یک دوربینی درآورد، مثل مسلسل عکس می‌گرفت، من نمی‌دانستم این چه دوربینی

بود، شاید ده‌ها عکس گرفت. گفتم دیگه نمی‌توانم، گفت برگرد. انداختم داخل یک دره، خطرناکترین جا بود، دست خودمون بود ولی با خمپاره ۶۰ می‌زد، همه جا را مثل کف دست می‌شناختم، گفت ملی جان گم نشیم می‌دانی داری کجا می‌روی، گفتم بله قربان ۳ دقیقه دیگر مانستون هستیم، گفت جدی می‌گی، گفتم بله قربان، اون تپه را ببینید، اون تپه را که رد کنیم پایگاه است. در همان لحظه محکم زد روی شانه من و گفت باریک الله اسمت یادم نمیره.

روی باند نشستیم. رجال همه ایستاده بودند، باور نمی‌کنید یک مطلبی را بگویم، گفت خاموش کن، خاموش کردم و گفتم قربان حالا می‌توانید پیاده شوید، پیاده شد، چهار متر رفت جلو و بعد برگشت، با دست اشاره کرد پیاده شوم، باور نمی‌کنید همه فرماندهان و مسئولین و نمایندگان سلطان قابوس ایستاده بودند. ملک محمدی با عصبانیت مرتباً به من اشاره می‌کرد و می‌گفت پیاده شو، پیاده شو، گفتم ملخ‌ها هنوز دارند می‌گردند، مقررات به من اجازه نمی‌دهند پیاده شوم. با کند شدن دور ملخ‌ها، پیاده شدم. یک سلام محکم نظامی دادم و گفتم انشالله که پرواز خوبی براتون بوده باشه. تیمسار من را بغل کرد و بوسید و گفت تعریف شما را به منوچهر می‌کنم (منوچهر خسروداد). رفت طرف مقامات و بعد از چند دقیقه سوار هواپیمای سی ۱۳۰ شد و عازم تهران گردید.

پرواز شب برای امداد

یک روز که کارهایمان تمام شده بود، ساعت پنج غروب بود هوا داشت تاریک می‌شد، شب قبلش ۲-۳ نفر از رزمندگان ایرانی ما که در جبهه بودند و مارهای خطرناکی آنجا بود، مار اینها را نیش زده بود. شبانه این انگلیسی‌ها می‌رفتند تو این سنگرها اینها را برمی‌داشتند و می‌بردند مونسون که به بهداری برسانند که بلایی سرشان نیاد. فردای آن روز، بعد از ظهر تنگ غروب نشسته بودیم، دیدم یکی از انگلیسی‌ها که کمی هم بی‌تربیت بود، آمد جلو و به من گفت که به شما هم می‌گویند خلبان؟! گفتم چی شده، گفت مگه شما خلبان نیستید، گفتم چرا، گفت شماها چرا نمی‌روید اینها را بیارید، ما که مدام کار شما را نباید انجام بدیم، من خیلی ناراحت شدم.

همان تنگ غروب بود رفتم نزد فرماندهی و گفتم یک صحبتی می‌خواهم بکنم، سروان روحی‌پور افسر عملیات ما بود، گفت چی شده ملیکیان، گفتم که یکی از این انگلیسی‌ها برای پرواز شب، به من بد و بیراه گفت، چرا شما یک استاد نمی‌آورید شب پرواز ما را تایید کنه تا من و احمد نمازی‌زاده برویم اینها را برداریم بیاوریم، اینهایی که مار یا عقرب می‌زند و یا شدید مریض‌اند، آنها را بیاوریم، گفت آخه، گفتم آخه نداره، من نمی‌تونم هضمش کنم این حرفای انگلیسی‌ها را، گفت خیلی خب، من باهاشون صحبت می‌کنم، گفتم صحبت نداره، شما یک نفر مثل استاد کامرانی، استاد لاله‌فر، استاد گل‌جمالی هستند، ایران‌اند، اینها را ۴۸ ساعت بیاورید اینجا با ما پرواز کنند، شب پرواز، تاییدمان کنند، ما دیگه مأموریت‌ها را انجام

بدهیم. گفت خیلی خوب، فرماندهی گفت که آرتیم باشه، من با تهران صحبت می‌کنم.

دو روز بعد دیدم سروان کامرانی آمد، خدا رحمتش کنه فوت کرده است، خدا بیامرزدش، آمد آنجا گفت ملیکیان چیه داستان، گفتم هضم نمی‌کنم حرفای اینها را، ما را برای پرواز در شب تایید کن که ما این رزمنده‌های خودمان را بتونیم نجات بدهیم. سه روز ماند و با ما پروازهایی کرد، یک دفعه هم روی مناطقی که داشتیم، چندتا منطقه خطرناک بودند البته، شب پرواز آن نقاط را هم انجام دادیم، تاییدمان کرد و بعد برگشت ایران.

یک شب وضعیت اضطراری اعلام شده بود دو نفر را مار زده بود، آنجا مارهای خیلی خطرناکی داشت، توی این تپه‌ها که رزمندگان ما بودند، تیپ قوچان بود، احمد نمازی‌زاده گفت آرتیم تو پرواز کن، من هوای بیرون را دارم، گفتم باشه، اولین بار بود. البته هیچگونه چراغی روی بالگرد روشن نبود، فقط صدای بالگرد را می‌شنیدند، شب تاریک بود، ساعت دو و نیم نیمه شب بود. امکانات پرواز در شب اصلاً و ابداً نبود، همچنین چیزهایی، نایت اویشن گوگر (دید در شب) می‌گویند که نداشتیم، گفت که پس چطوری فرود می‌آیید، گفتم من الان با آنجا صحبت می‌کنم، من با آن نقطه صحبت کردم، با آن سنگر صحبت کردم و گفتم چراغ قوه دارید، گفت بله، گفت چیکار کنم، گفتم پنج متر در پنج متر، چراغ قوه آمریکایی که سرشان بالاست من وقتی گفتم، روشن کنید به سمت بالا و پنج متر در پنج متر یک دونه مربع بزرگ درست کنید، گفت باشه، من رسیدم سر نقطه، دیگه دریا سمت چپ من بود، روی سیمبا بود، از آنجا بندر هاف را می‌دیدم، جزء خاک

یمن بود، تا چراغ‌ها را روشن کرد من یک نوری می‌دیدم، ارتفاعم را کم کردم، شروع کردم سیرکل (دور ۳۶۰ درجه) گفتم هیچ چیز دور و ور این نقطه نباشد، من دارم می‌آیم برای نشستن، بلک اوت یعنی هیچگونه چراغی روشن نیست، ما شروع کردیم به سیرکل (دور) زدن و ارتفاع کم کردن، دیگه چراغ‌ها کمی روشن‌تر شد، آمدم پایین و فقط در حین نشستن، لندینگ لایت (چراغ بالگرد) را روشن کردم که زمین را ببینم، صدها بار در این نقطه در روز نشسته بودم، نقطه را می‌شناختم، خدا را شکر به سلامت نشستیم. فوراً آن دو نفری را که مار زده بود با بهیاری که همراهشان بود سوار بالگرد شدند. ما هم تیک آف کردیم و چراغ‌ها خاموش به سمت بیمارستان صحرایی پرواز کردیم. در بیمارستان آنجا چراغ باند را روشن کردند و من نشستم، فوری برانکادر آوردند و آمبولانس آمد اینها را تخلیه کرد.

فرمانده همان موقع آمده بود به اتاق عملیات. ساعت حدود سه و نیم شب بود. گفت ملیکیان آخر کار خودت را کردی، گفتم چرا نکنم، ما چی مان از اینها کمتر است، مگه نیاوردمش، بله یکمی نشستن سخت است، یکمی سخته تشخیص دادن زمین، تشخیص دادن نقطه، مخصوصاً پیدا کردن نقطه، ما دیگه این نقاط را حفظ هستیم، کوهستان‌هایی که هست با دریا مطابقت می‌دهیم و می‌گوییم که خب آنجا باید سیمبا باشه، آنجا باید راخیوت، ما با تعداد زیادی در شب با جناب احمد نمازی‌زاده، شب پرواز را انجام دادیم و دیگه مریض‌هایمان را هم می‌بردیم.

بعد از ظهر بود نشسته بودم توی نقطه‌ای که به آن نافی می‌گفتند که انگلیسی‌ها می‌آمدند می‌نشستند، قهوه و عصرانه‌ای می‌خوردند ما هم نشسته بودیم، من و احمد نمازی زاده نشسته بودیم، آن نفری که آن حرف را آن روز زده بود به سمت من آمد روبه‌روی من ایستاد، دستش را دراز کرد که دست بده با من، گفتم ها چیه، گفت هیچی می‌خواهم بهت تبریک بگویم، آفرین پرواز سختی را دیشب انجام دادی، در جریانم، گفتم سخت نبود، ما پرواز شب کلیر نبودیم وگرنه ما انجام می‌دادیم، پروازهای ما قانون دارد. ما شروع کردیم مریض‌ها را آوردن، مار زده‌ها را آوردن و دیگه برایمان خیلی عادی شده بود، این هم داستان پرواز شب آنجاست.

یک خاطره خوبی که دارم از ظفار، خدا رحمتش کنه، غروب بود فرماندهی من را خواست گفت ملیکیان بیا کارت دارم، سربازش را فرستاد، ما زیر چادر می‌خوابیدیم، نزد وی رفتم، من یکبار هم قبلاً در خدمتشان بودم در ایران، چابهار، گفت فردا صبح یک پرواز داریم و خلبان شما تعیین شدید، از تهران دستور دادند ملیکیان خلبان باشه و هیچکس هم همراهشان نباشه، گفتم خب چیه داستان، گفت هیچی فردا صبح تیمسار جهانبانی می‌آید جمعی نیروی هوایی است و شما خلبانش هستی و باید ببریش و بردمش و همه جاها را نشانش دادم و پس از خاتمه ماموریت برگشتم.

من به مدت یک ماه در شش نوبت به ظفار رفتم، شش باری که حمله‌های اصلی را می‌خواستند انجام بدهند، آنجا من هم به عنوان

کمک کننده پرواز می کردم، دیگه آن موقع نه کبرا بود و نه ۲۱۴، بالگرد ۲۰۵ را گان شپ (بالگرد آتشبار) گذاشته بودند. در این مأموریت، هم تیم آتش و هم تیم پشتیبانی بودم، یک دوره ای را آمریکایی ها برای من گذاشتند و دوره ی تیراندازی با بالگرد ۲۰۵ را توی اصفهان باهاشون دیدم و مدرک هم دارم، یعنی مدرک آمریکایی دارم.

خاطرات شیرشیتی (ظفار)

یک نقطه کوهستانی بود، کوهستان نبود تپه ماهورهای بزرگ و درخت های بادام وحشی خیلی زیاد بود یعنی زیرش گاهی اوقات پیدا نبود. نشسته بودیم که دیدم فرماندهی تو فکره، یک جورایی گفتم جناب سرهنگ فکرتان را خواندم، گفت چیه فکر من، گفتم شیرشیتی، نقطه خطرناک، این ها از کجا مهمات دستشان می رسد، گفت باریکلا، گفتم من پیدایشان می کنم، پیدا می کنم این مسئله را، زیاد پرواز می کردم، گان شپ^۱ زیاد پرواز می کردم، یک دفعه، یک مأموریتی بود، متاسفانه یکی از بالگردهای جت رنجر ما را زدند و افتاد. خلبان آسوده کشته شد و خلبان دیگر اسیر شد، من خیلی ناراحت شدم. آن روز من حدود چهار سورتی می آمدم لود (مهمات گیری) می کردم و می رفتم، چهار سورتی آن نقطه شیرشیتی را به راکت و رگبار بستم، دیگه برگشتنی (LOW LEVE) خیلی ارتفاع پایین می آمدم از روی دریا چون از مالیوتکا روسی خیلی می ترسیدم چون نقطه زن بود، وقتی پایین پرواز می کردیم دیگه تو سایتشون (تیررس)

^۱. گان شپ نوعی بالگرد مسلح است که برای پشتیبانی آتش پیاده نظام به کار می رود.

نبود، داشتم پرواز می کردم دیدم اینجا چقدر شتر هست، جالب بود برای من شتر اینجا چیکار می کنه، کمک خلبان من بهرام دانشور بود، اون داشت پرواز می کرد برای برگشتن، گفتم بهرام فرامین با من، گفت آرتیم اینجا خیلی خطرناکه، نزدیک شیرشیتی، گفتم طوری نیست، من می خواهم ببینم این شترها بار دارند یا ندارند، بعد خیلی پایین آمدم و دیگه پنج متر بالاتر از این درخت بادام ها بودم و خوب که نگاه کردم به این شترها دیدم آرپی جی ۷ و جعبه های مهمات روی این شترهاست، فوری فهمیدم و دور زدم، یک تعدادی را بستم به رگبار و چهارتا راکت زدم بهشون، گفت آرتیم اینها دارند منفجر می شوند، گفتم تمام مهمات روی اینهاست، تحقیق کردیم که اینها چیکار می کردند، اینها می آمدند این شترها را در شیرشیتی (نقطه جنگ) معتاد می کردند و با ساریان مثلاً بیست تا شتر را برمی داشت و می بردشان از این منطقه بیرون به جایی که مهمات باید بار کنند، مهمات را بار می کردند، فرداش نه پس فردا که آماده می شد، اینها دیگه مواد می خواستند، چون شتر خیلی باهوش است، اینها را ول می کردند و اینها تو این راه می رفتند توی شیرشیتی و مواد را بهشان می دادند و مهمات را خالی می کردند و ما از آن روز به بعد شروع کردیم شترها را زدن و چقدر ما جلوی تدارک مهمات اینها را توانستیم بگیریم.

نظامی های عمان کماندوهاشون، مردمان خیلی قوی بودن و یک خاطره ای که من دارم از عمان ما چهار نفر بودیم با دوتا گارد از همین کماندهای عمان، ما را بردند یک جایی شهرک مانند بود و ساختمانی نبود تمام کپر بود و تمام وسایل انگلیسی، ناو می آمد آنجا اجناس را خالی می کرد

و بعد از آنجا می‌بردند میدوی و صلاله و ... جنس هایشان ارزان بود. از این شربت گریپ‌میکسچر اصل انگلیسی مثلاً می‌خریدیم، یک بسته بیست و چهارتایی می‌خریدم و خراب بشو نبود، اصلش را می‌خریدم که زمانی که به ایران برگشتم، برای دو تا پسرانم و خانومم بیارم.

یک خاطره از آنجا دارم و تا آخر عمرم یادم نمی‌رود. این صحنه همیشه هم جلو چشمم هست، ما یک‌دفعه یک جایی در میان مردم بودیم که خیلی شلوغ بود. به گارد گفتم داستان چیه، مردم چرا اینجا جمع شده‌اند، گفت بیایید ببینیم، دو نفر را می‌دیدیم که پارچه سیاهی را روی سرشان کشیده بودند، گفت اینها دزدی کرده‌اند. یک نفر را دیدیم که خیلی بلند قد بود و یک چیز بزرگی در دستش داشت. دستور پادشاه عمان بود که هر کسی دزدی کند مچش را می‌زنند، آمدند یک آیه‌ای از قرآن خواندند، مچ‌های جفت اینها را گذاشتند و آن بلند قد جفت مچ‌های اینها را زد و قطع کرد.

با احمد مانی‌زاد که الان آمریکاست رفتیم تو یک فروشگاه، من گریپ‌میکسچرها را خریدم و پولش را دادم و بعد یادم نیست احمد چی خرید، کیف پولش را گذاشت روی یک گونی و اثاثش را جمع کرد و ما هم سوار ماشین شدیم و گارد شروع کرد آمدن به سمت ما و داشتیم به پایگاه برمی‌گشتیم، یک دفعه احمد گفت کیف پولم یادم رفت، یارو دور زد برگشت، گفت طوری نیست، هیچکس دست نمی‌زند و ما برگشتیم، من و احمد آمدم که برویم به مغازه که ببینیم داستان چیه، دستاش را بالا کرد کیف پول را نشان می‌داد، دست بهش نزده بود و مشتری زیاد رفته بود آن موقع که ما نبودیم، ولی دست بهش نزده بودند. می‌گفت صاحب صاحب «نگاه

نگاه»، احمد هم نگاه کرد دید پول و همه چیزش داخلش هست و تشکر کرد و کیف را گذاشت توی جیبش و بیرون آمد.

دومین خاطره این که یکبار که رفته بودیم به یکی از این مغازه‌ها برای خرید، وقت نماز بود. حضرت عباسی من باورم نمی‌شد و تا از مسجد صدای الله اکبر نماز بلند شد، این فروشنده صاحب مغازه، دخلش باز، مغازه رها، به ما گفت که بیست دقیقه صبر کنید، من الان می‌آیم. گفت، همینجا بنشینید، دو تا نوشابه سرد هم داد به ما که بخوریم، خیلی گرم بود، ۵۵ درجه گرما بود. گفت بنشینید تا من برگردم. همه داشتند به سمت مسجد می‌دویدند. تمام دکان‌ها رها، یعنی کسی داخل دکان می‌شد، دخل برمی‌داشت کسی نمی‌فهمید. من این را دیدم جای تعجب بود برای من که اینها چقدر امنیت دارند، به نحوی که همه می‌دانند کسی به دخلشان دست نمی‌زند.

ماهها بعد از پایان این ماموریت، در اصفهان بودم که تیمسار خسروداد برای بازدید آمد اصفهان، با همه خلبانها دیداری داشت، در این دیدار مرا صدا کرد و گفت تیمسار جهانبانی خیلی از شما تعریف کرده و بعد خطاب به فرمانده مرکز گفت، برای ایشان تقاضای تشویق کنید و به تهران بفرستید تا دستور آن را بدهم، از اینگونه تشویق‌ها یک کتاب ۵۰۰ صفحه ای دارم.

ماموریت پاکستان

ملک محمدی کماکان رئیس ما بود (سرهنگ تمام شده بود)، یک روز صدایم کرد و گفت ارمنی حالت چگونه؟ گفتم خیلی ممنون، گفت آماده باش، پس فردا به ماموریت می‌روی، اولین نفر تو را انتخاب کرده‌ام، گفت فردا بیا دفتر تا پاسپورت را با مقداری پول آنجا را دریافت کنی، گفتم یا حضرت عباس پاسپورت برای چی، گفت حرف اضافه زن، فعلاً برو خونه و فردا ساعت ۳:۰۵ پایگاه باش، با بالگرد می‌روی. رفتم خانه وسایل ماموریت را آماده کردم، همسرم سوال کرد کجا باید بروی، گفتم پاسپورت و اون پولها را نگاه کن متوجه میشی کجا می‌روم (فکر می‌کنم سال ۵۵ بود)، فردا صبح رفتم پایگاه. ۳ فرورد ۲۰۵ و ۲ فرورد شنوک را برای پرواز آماده کردند، من را به عنوان لیدر گروه پروازی دیگران معرفی کردند، به سمت مرز ایران و پاکستان پرواز کردیم، بین راه ۳-۲ بار سوخت گیری کردیم به یک پاسگاه مرزی رسیدیم.

دستور دادند در محل مناسبی نشستیم تا با مقامات پاکستانی برای ورود به خاکشان هماهنگی شود، بعد از چند دقیقه ملک محمدی خطاب به من گفت، ملیکیان بیفت جلو به طرف کویت، نقشه را که داری؟ گفتم بله قربان، با توجه به نقشه مسیر پرواز را مشخص کردم. تقریباً وارد آسمان کویت که شدیم با برج تماس گرفتم (به زبان انگلیسی) و اجازه فرود برای ۵ فرورد را گرفتم، با هماهنگی مسئول برج در محل مورد نظر در فرودگاه نشستیم. تعدادی از مسئولین پاکستانی به استقبالمان آمدند. ماموریت پاکستان شروع شد، شش ماه بدون مرخصی در پاکستان بودیم، تقریباً جنگ بود،

روس‌ها افغانستان را اشغال کرده بودند و در نقاطی از مرز مشترک افغانستان با پاکستان، درگیری‌هایی را ایجاد می‌کردند، و بعضاً وارد خاک پاکستان می‌شدند، در این ماموریت من همیشه با بالگرد ۲۰۵ مسلح پرواز می‌کردم. یکی از خاطراتم این بود که ژنرال تیکاخان فرمانده کل ارتش پاکستان با ۲-۳ نفر همراه می‌خواستند از منطقه بازدید کنند، انجام این ماموریت را من می‌بایستی انجام می‌دادم. ملک محمدی و روحی‌پور هم با ما آمدند، کوه‌های پاکستان، اصلاً یک چیز عجیبی بود، فوق العاده ترسناک بود، مثل سیخ، سیخ، سیخ، اصلاً یک داستانی داره، همانطور که پرواز می‌کردیم یکی از افسران کماندو پاکستانی برای ژنرال تیکاخان توضیحاتی را می‌داد و مواضع خودی و دشمن را به او نشان می‌داد، یک مرتبه متوجه شدیم وارد خاک افغانستان شده‌ایم، سریع دور زدم تا برگردیم، کماندوی همراه تیکاخان با حالتی مضطرب خودش را به کابین نزدیک کرد و گفت، کجائیم، کجائیم، افغانستان، درست می‌گفت (ما بالای سرب یک پاسگاه افغانی بودیم و عده‌ای را در حال رژه رفتن می‌دیدیم) به یک دقیقه نرسید که وارد پاکستان شدیم. کماندوی پاکستانی منطقه را خیلی خوب می‌شناخت تا کوهها را دید گفت، پاکستان، پاکستان، دستی هم برای تشکر به شانه من زد، ماموریت‌های زیادی در پاکستان انجام دادیم.

ماموریت پاکستان من که به قبل از انقلاب برمی‌گردد ۶ ماه به طول انجامید، خاطرات دیگری از آن ماموریت را عرض کنم. کوهستان‌های پاکستان بسیار صعب‌العبور بود (البته ما که با بالگرد بودیم) کوه‌های عجیب غریبی دارد، مثل تیغ، تیز مانند، یک داستانی بود، فکر نمی‌کنم در هیچ جای دنیا بتوانی

این مدل کوه را ببینی، آنها که در این منطقه کوهستانی می‌جنگیدند، روی قله این ستونهای تیغه‌ای مستقر شده بودند و هیچکس هم نمی‌توانست آسیبی به آنها برساند، کماندوهای پاکستان خیلی فرزند و چابک بودند، قوی و قبارق، فرمانده این کماندوها به افسر عملیات (سروان روحی‌پور) مراجعه و دو هدف را به او داده و تقاضا داشت به هر نحو ممکن به این دو هدف حمله و نفرات و تجهیزات آن منهدم شود. با بالگرد ۲۰۵ پرواز می‌کردیم که بالگردی مسلسل‌دار بود و راکت هم به آن بسته می‌شد. این دو هدف، در پایگاه نظامی روسیه بود که بر روی دو ارتفاع کوه‌های تیغه‌ای مستقر گردیده بود و پاکستانی‌ها قادر به مقابله با آنها نبودند و البته نیروهای روسی چون مشرف به نیروهای پاکستانی بودند به راحتی آنها را مورد هدف قرار می‌دادند، به من گفت ملیکیان کار، کار توست. گفتم مختصات به من بدهید ترتیبشون را می‌دهم، من همیشه مسلح پرواز می‌کردم با راکت ۲/۷۵ اینچ که در قسمت زیر بالگرد ۲۰۵ جاسازی و نصب می‌گردید (طرف راست و طرف چپ) MG_3 و مسلسل‌ها از اونجا خیلی این پاکستانی‌ها را می‌زدند و اینها حریف روس‌ها نمی‌شدند. ابتدا با جت‌رنجر یک پرواز شناسایی ارتفاع پایین انجام دادم، می‌دانستم که نیروهای روسی موشک مالیوتکا دارند لذا سعی کردم تا حدی جلو بروم که در تیررس مالیوتکا قرار نگیرم، بعد از شناسایی با یک فروند ۲۰۵ مسلح پرواز کردم، در محدوده هدف بودم که یکباره یک برقی به چشمم خورد، مثل اینکه یکی آینه به طرف من انداخت، حالا این چی بود نفهمیدم، یک آن روی آن نقطه زوم شدم، دیگه نفهمیدم چقدر به آنها نزدیکم و ممکن است مرا بزنند، بلافاصله شلیک کردم ۳ راکت از راست

و ۳ راکت از چپ، سریع زدم و برگشتم، خلبان جت رنجری که برای شناسائی با من بود، گفت آرتمید ببین چه انفجاری پشت سرت، وقتی که هدف را زدم، سریع دور زده و فرار کردم. نمی‌دیدم چه اتفاقی افتاده، ولی اون جت رنجر می‌دید، تمام مهمات و هرگونه تجهیزاتی که آنجا بود آتش گرفت. دود غلیظی هم بلند شده بود. من فکر می‌کنم یک شیشه‌ای یک چیزی، خدا کمک کرد خلاصه، برقی زد تا من آنها را ببینم و الا غیرممکن بود بتوانم پیدا کنم. تماماً در استتار بودند، زدیم و برگشتیم.

یک نفر معاون کماندوها با من بود، مرا بغل کرد، از خوشحالی نمی‌دانست چه کار کند، مرتب تشکر می‌کرد و مرا فشار می‌داد (خیلی قوی بودند)، طوری مرا بغل کرده بود که دیگر قادر به کنترل بالگرد نبودم، بهش گفتم چه کار داری می‌کنی، گفت صاحب زدی، زدی گفتم می‌دونم زدم، ولی ولم کن بگذار کارم را بکنم، خلاصه برگشتیم پایگاه، قبل از نشستن گزارش دادم به افسر عملیات سروان روحی پور که من هدف را زدم، انفجارها را هنوز می‌توانم ببینم، در همان شب رادیو پاکستان با آب و تاب اعلام کرد که یک پایگاه دشمن را زده ایم (هرچه ما می‌زدیم پاکستان به نام خودش می‌نوشت و اطلاع رسانی می‌کرد).

روحی پور (افسر عملیات ما بود هر جا هست خدا حفظش کند خیلی باغیرت بود) به من گفت آرتمید یکی دیگه مونده، گفتم آنرا هم می‌زنم، بالاخره پیدایش خواهم کرد، یک روز بعد از ظهر با کمک خلبان احمد مانی‌زاد (الان آمریکاست) پرواز می‌کردم که یک دفعه گفت آرتمید اونجا (یک نقطه‌ای را نشان داد)، یک دودی دیده می‌شود، اگر صلاح می‌دانید نزدیکتر شویم،

ببینیم چیه. سریع برگشتیم، (با آنکه احمد مانی زاد را قبول داشتیم ولی از روی عادت ۹۵ درصد اختیارات پرواز در دست خودم بود) به مانی زاد گفتم تا حد ممکن، هم پایین می آیم و هم به آنجا نزدیک می شوم، خوب دقت کن سرباز یا نفراتی را می بینی. هنوز زیاد نزدیک نشده بودیم که رگبار تیراندازی به وسیله چندین قبضه کلاش به طرف ما آغاز شد، به سرعت از مهلکه فرار کردیم. گفتم احمد خودش می زنمش، گفت از کدام سمت می خواهی وارد شوی، گفتم از غرب که آفتاب تو چشم هایم نباشه و بهتر بتوانم ببینم.

۱۴ تا راکت داشتیم و پر از مهمات مسلسل، گفتم احمد چهارتا از راست می زنم، چهارتا از چپ، برای احتیاط بهتره چندتا راکت را حفظ کنیم، تا آنجا که ممکن بود پائین آمدم تا مرا ببینند، با نزدیک شدن به هدف، به سرعت اوج گرفته و روی هدف شیرجه رفتم، هشت راکت فرستادم روی آن نقطه، وقتی خوب برگشتم و از نقطه جدا شدم، دیدیم یا حضرت عباس، چه دودی و چه انفجارهای پی در پی، آن دومین نقطه بود، این ماموریت های بسیار مهم من در پاکستان بود و از نقاطی بود که نیروهای روس به علت اشرافی که روی منطقه داشتند مشکلات زیادی را برای نیروهای پاکستانی ایجاد کرده بودند.

از یک محلی تیراندازی های زیادی سمت نیروهای پاکستانی انجام می گرفت و تقریباً حالت قتل عام نیروهای پاکستانی را داشت، ما رسیدیم بالای سرشون، و شروع کردیم با تیراندازی به آن سمت آنها که مجبور به فرار از آن محل شدند. حالا من نمی دانم، دروغ نمی توانم بگویم، اینها افغانی بودند، مجاهد بودند، ولی به ما می گفتند اینها کمونیستند، کمونیست ها را باید بیرون

کنیم چون روسیه توی افغانستان بود. سربازان پاکستانی را نجات دادیم، و در حال برگشت بودم که روحی پور تماس گرفت و گفت تیکاخان توی فرودگاه است. گل جمالی استاد من در ایتالیا بود، گفت ملی جان حالت خوبه، گفتم خوبم، اینها را نجات دادیم، دارم میام، آن نقطه دیگه پاک شده، گفت تیکاخان رئیس کل ارتش پاکستان تو فرودگاه است. همانطور که در ایتالیا بهت آموزش دادم، بالگرد را در محل مناسبی نزدیک تیکاخان فرود بیاور. گفتم اطاعت. جمعیت زیادی در فرودگاه بودند، اولین کاری که کردم قطع برق سیستم راکت ها و مسلسل بود تا خدای نکرده عمل نکند (در اصفهان یکبار این اتفاق افتاده بود و بدون اراده خلبان یک راکت شلیک شده بود و چون خوشبختانه مشقی بود، آسیبی به کسی نرسید).

نزدیک منطقه فرودگاه ارتفاع را کم کردم (با حدود یک کیلومتر فاصله از زمین) و با حداکثر سرعت (۱۲۰ نات)، جلوی اینها که رسیدم، بالگرد را بطور عمودی تا ارتفاع زیادی بالا بردم، آن را نگه داشتم، برگشتم، دقیق، عمود به سمت زمین این فرودگاه بود، همه اینها جمع بودند، همینطور که برمی گشتم یواش یواش سرعتم را کم کردم، جلوی همه مدعوین بالگرد را گذاشتمش زمین. روحی پور با علامت دست فرمان داد بالگرد را خاموش کنم، این کار را انجام دادم و از بالگرد پیاده شدم، کلاه نظامی را گذاشته و یک احترام محکم در نزدیکی تی کاخان گذاشتم، با من دست داد و سوال کرد شما خلبان این بالگرد بودی، گفتم بله قربان من خلبانش بودم، خیلی خیلی تشکر کرد و مراسم تمام شد. تی کاخان رئیس کل ارتش پاکستان یک کماندو تمام عیار و بسیار انسان بود.

بالگرد را به سمت آشیانه هدایت کردم و به بچه های فنی گفتم در اولین اقدام راکتها را با رعایت همه نکات ایمنی از بالگرد پیاده کنند، ۶ ماه در پاکستان بودم، مهمات می بردیم، آب و غذا می بردیم، اگر جایی درگیری داشتند می رفتیم کمکشون می کردیم، محل اسکان ما در یک مدرسه قرار داشت که کادر پروازی و فنی مستقر شده بودند. چهار نفر خلبان شنوک با کادر فنی و خدمه مربوطه بودند. ۳ نفر هم ما بودیم برای ۲۰۵، به اضافه کادر فنی بالگرد، که ما با این وسایل مستقیماً از اصفهان به مرز پاکستان رفتیم (در طول مسیر چندبار سوخت گیری کردیم). حدود ۴۰ نفر بودیم. در طی این ماموریت از گروه ما در چندین نوبت تشکر و قدردانی کردند. روزهای اول و دوم من دیگر نمی توانستم غذا بخورم، می رفتم بیرون یک کالباس، ساندویچی می خوردم، بچه ها گفتند چرا میری بیرون، گفتم آنقدر غذا تنده، زندگی را می سوزونه، البته طولی نکشید که یک آشپز از اصفهان برای ما فرستادند که با آمدن او مشکلات حل شد (گوشت و مرغ و اقلام مورد نیاز را در همان پاکستان خریداری می کردند ولی آشپز ایرانی آن را طبخ می کرد).

قبل از برگشت ما به ایران، تیکاخان بازدید چهار روزه به راولپندی، اسلام آباد برای ما گذاشت (با هزینه خودش) که به وسیله دو فروند شنوک انجام گردید (البته این کار خطرناکی بود که ما انجام دادیم چون اگر سانحه ای رخ دهد چندین نفر خلبان و کمک خلبان و کادر فنی از بین می روند که خودش داستانی خواهد شد و سر و صدای زیادی را در دنیا ایجاد می کرد).

دو روز در راولپندی بودیم و دو روز در اسلام‌آباد، با اتوبوس از اکثر نقاط تاریخی و تفریحی این دو شهر دیدن کردیم، پذیرایی در سطحی بسیار بالا و البته توأم با احترام، در هر صورت در خاتمه این چهار روز، بارو بندیل را بستیم و عازم اصفهان شدیم.

در گردان دوم به خدمت ادامه دادم تا آنکه مرکز آموزش تشکیل گردید، استادان آمریکایی هم آمده بودند، معاون مرکز آموزش، سرهنگ سرخوش بود (مشخصات فرمانده مرکز آموزش را فراموش کرده‌ام)، هفت نفر از ما را انتخاب کردند، دوره استاد خلبانی دیدیم، (با دیدن این دوره رنگ کلاه ما زرد شد)، خسرو داد در بازدیدی که از مرکز داشت گفت، برای جشن فارغ التحصیلی این هفت نفر، از شاه دعوت به عمل خواهد آمد. مدت زیادی نگذشته بود که شاه به مرکز آمد، طی مراسمی مدارک فارغ التحصیلی ما را داد، ماهم تک به تک احترام می‌گذاشتیم و خودمان را معرفی می‌کردیم و شاه پاسخ ما را به صورت نظامی می‌داد (دست نمی‌داد). در آن مقطع ما فقط جت رنجر و ۲۰۵ داشتیم، کبرا و ۲۱۴ بعداً وارد ایران شد.

ما سال ۱۳۵۵ از پاکستان برگشتیم و تا سال ۱۳۵۷ در مرکز آموزش تعداد زیادی خلبان را آموزش دادیم. اولین استاد خلبان مورد تایید قرار گرفته بودم که به کلاس برای تربیت و آموزش خلبان‌های جدید رفتم. یک‌روز حدود ساعت ۱۱ که از آموزش برگشته بودم به دفتر مستر ساکی احضار شدم. (ایشان ارشدترین و مافوق همه آمریکائی‌ها بود). به من گفت شما انتخاب شدی زیرنظر مستر فلیق دوره سر استاد خلبانی را ببینی. همانگونه که قبلاً نیز گفتم، بعد از طی بالاترین دوره خلبانی، آموزش ۶

دوره دیگر خلبانان ایرانی را برعهده داشتیم که در این دوره ها حتی استادان آمریکایی زیر نظر من کار می کردند..

شکار غیرقانونی توسط خلبان آمریکایی

بعضی از استادان ما دلسوز بودند. استادانی هم بودند که در آمریکا راننده تاکسی بودند و با طی دوره هائی، با سمت استادی به ایران اعزام شده بودند. اینها با جان و دل کار نمی کردند. خاطره ای را عرض کنم. در مقطعی که مسئولیت آموزش در پروازها به طور کامل در اختیار من بود (حتی استادان آمریکایی نیز می بایستی از من دستور می گرفتند)، مشاهده کردم که یکی از بالگردها بیش از اندازه در سطح پائین پرواز می کند، بلافاصله و خیلی سریع، ارتفاع بالگرد خودم را کم کرده و به بالای سرش رسیدم. با کابین تماس گرفتم و علت پرواز در این ارتفاع کم را سوال کردم. پاسخ درستی نداد. با کنجکاوای بیشتر متوجه شدم یک آهو را دنبال می کند. پیام دادم آهو را رها کن و سریع ارتفاع بگیر. دستور را اجرا کرد. بعد از خاتمه پرواز آموزشی، استاد خلبان همان بالگرد را (یک آمریکائی بود) احضار و او را مورد مواخذه قرار دادم. یک سلسله پاسخ های غیر موجهی را ارائه داده. بررسی را ادامه دادم و با احضار کارآموز ایرانی و با تایید او به این نتیجه رسیدم که همین آمریکائی چندروز قبل نیز یک آهو را شکار کرده، سر آهو را بریده و لاشه آن را به پایگاه منتقل نموده است، مسئله را با سرپرست آمریکائی ها مطرح کردم و بعد از اثبات کار انجام شده وسیله استاد خلبان آمریکایی، به همکاری او با این تیم خاتمه داده شد و به آمریکا برگشت.

انقلاب اسلامی سال ۱۳۵۷

اواخر سال ۱۳۵۶ و اوایل سال ۱۳۵۷ بود که صدای انقلاب بلند شد، انقلاب شکوهمند اسلامی شروع شد، فرمانده پایگاه ما تیمسار ملک از کلاه سبزه‌های قدیم زمان شاه بود، تعداد زیادی سرباز مسلح در اطراف محل استقرار بالگردها به کار گرفته شده و مأموریت حفاظت از بالگردها را به عهده داشتند.

یک روز در ماه‌های آخر انقلاب، تعدادی زیادی از مردم به نزدیکی پایگاه آمده بودند، تیمسار ملک حدود ۳۰ دقیقه برای آنها صحبت کرد و ضمن آن، گفت من هیچ کاری نمی‌توانم انجام دهم، شما اگر می‌خواهید بالگردها را آتش بزنید بدانید که همه این سربازهای مسلح که می‌بینید به دستور من نیستند هرکس وارد رمپ بشود و یا بخواهد به بالگردها نزدیک شود، اینها اجازه تیراندازی دارند و می‌زنند، خیلی نرم و دوستانه صحبت کرد، بعد از بیان این مطالب، مردم برگشتند و آمدند به سمت دروازه شیراز و الحمدلله اتفاقی نیفتاد، انقلاب پیروز شد. من هم چون با انقلاب بودم، بعد از پیروزی انقلاب تنها سراسنادهای خلبان منحصربه‌فرد در هوانیروز شدم.

یک روز در همان ماه‌های اول پیروزی انقلاب رفتم سیاسی - ایدئولوژی (عقیدتی سیاسی) تا با حاج آقا طاووسی ملاقاتی داشته باشم، گفت چیه آرتیم، کی ناراحت کرده؟ گفتم هیچکس. گفت خوب شد آره، گفتم بله خیلی خوب شد. گفتم حاج آقا دیگه پت ما را ببندید، گفت یعنی چه، گفتم انقلاب اسلامی، حکومت اسلامی، جای ارمنی‌ها دیگه اینجا اضافه، گفت حرف اضافی زن برو سرکارت. گفتم حاج آقا وضعیت من را معلوم کن، گفت

مگه کسی حرفی زده، یا بر چسبی به تو زده، واقعاً کسی چیزی نگفته بود، به هر صورت چندروز بعد جلسه‌ای گذاشتند، فرمانده پایگاه بود، حاج آقای عقیدتی بود، یک حاج آقای دیگه که می‌گفتند از بیت امام آمده، من هم رفتم داخل و چند دقیقه‌ای صحبت کردم، در ادامه حاج آقا طاووسی به آن حاج آقا گفت ایشان این خدمات را انجام داده، از خلبان‌های نمونه است، ما هیچ مشکلی با ایشان نداریم و می‌تواند تا آخر عمرش در اینجا بماند.

وضعیت معیشت ما، همه چی درست بود، ناهار هم به ما می‌دادند، مشکلی نداشتیم، حقوق من حدود ۱۳۰۰-۱۲۰۰ تومان بود، کرایه نشین هم بودم (حدود ۵۰۰ تومان کرایه خانه)، خوب بود مسئله‌ای نداشتیم. تا آمریکایی‌ها بودند خوب بود. یادمه تیمسار خسرو داد همه خلبان‌ها را جمع کرد توی آمفی تئاتر، تیمسار ملک هم بود، تیمسار خسرو داد یک صحبت‌هایی کرد، داشت انقلاب می‌شد، و گفت این مطلب روی کاغذ را تیمسار ملک برای ما بخواند، تیمسار ملک نگرفت، یک عقب گرد کرد و آمد پیش ماها نشست، یعنی من نمی‌خوانم. سرهنگ نوری، خلبان خسرو داد برای ما خواند، که وضعیت خوب میشه، فلان میشه، یک چیزهایی را خواند. دقیق یادم نیست، ما گفتیم خسرو داد، تیمسار ملک را می‌کشد. بعد، انقلاب که پیروز شد هیچ کس با تیمسار ملک کار نداشت، کارکنان هم هوای او را داشتند، انسان خیلی خوبی بود.

شروع کلاس‌های آموزشی مرکز آموزش خلبانی

در دوران انقلاب ما همه داخل پایگاه بودیم، صبح که وارد پایگاه می‌شدیم هیچ کس حق خروج نداشت، تیمسار ملک دستور داده بود. در روز ۲۳ بهمن جشن گرفتیم، بالگردهای ۲۱۴ پرواز کردند و گل روی مردم می‌ریختند ما توی پادگان بودیم. در طول فعالیت‌های انقلابی مردم، اصلاً وارد شهر نشدیم. مرکز تویخانه در شهر بود، ولی ما، نه.

کسانی که از هوانیروز در حین دوران انقلاب فعالیت داشتند سرگرد محمود آذین بود و برادرش شاهرخ، همچنین شالچی بود که در مقطعی فرمانده هوانیروز شد. در محل سکونت (جلفای اصفهان) هیچکس من را با لباس نظامی ندید، از درب منزل با لباس خلبانی سوار ماشین می‌شدم و در پایگاه پیاده می‌شدم.

روز ۲۳ بهمن هم طبق معمول ساعت ۶ صبح در پادگان بودیم. اولین فرمانده مرکز آموزش بعد از پیروزی انقلاب، سرخوش بود، وطن‌پور هم معاون ایشان، بعد از سرخوش، محمود آذین با مسئولیت سرپرستی، سکان اداره مرکز را در دست گرفت.

در یک جلسه ستادی از آذین تقاضا کردم، نسخه خاتمه خدمت در هوانیروز را بیچید. گفت ملی جون کجا می‌خواهی بروی. کار دیگری می‌خواهی انجام بدهی؟ (آذین در آن موقع سروان بود) کار دیگر که خیر، ولی حکومت اسلامی است، یک ارمنی داخل شما جور در نمی‌آید. گفت اصلاً این حرف را زن، و بعد خطاب به جمع گفت، آقایانی که اینجا هستید ما اگر بخواهیم آموزش خلبانی را شروع کنیم که باید هم شروع کنیم، تنها کسی که توان اداره و راه

اندازی این مرکز آموزش را در ابعاد مختلف دارد فقط و فقط ملیکیان می باشد. اگر ملیکیان برود هیچکس را نداریم که با پیشینه سر استادی بتواند دوره‌های آموزش خلبانی را راه اندازی کند، بنابراین ملیکیان نباید برود و نمی تواند برود. بعد رو به من کرد و گفت جناب ملیکیان، شما برای هر کدام از بالگردهای موجود و فعال ما (منهای شنوک) حداقل یک نفر سر استاد خلبان تربیت کن، آزمایش پس بدهند، نحوه کار آنها را ببینم و بعد در مورد شما تصمیم می گیرم. من گفتم برای ۲۰۶ افراسیابی، ۲۱۴ جناب رضا کلانتری، برای ۲۰۵، ... بعد گفتم که نباید اسامی بدهم، خودتان تعیین کنید. حاج آقا گفت، شما همه را می شناسی، شاگردهای خودت بودند، اسامی را بده تا حفاظت تأیید کنند و آموزش را شروع کن. بالگرد کبرا فضل ا... مشهدی از نظر من بهترین هستند، هم سوادشون خوبه و هم خلبانهای خوبی هستند، اسامی را نوشتند و سه روز بعد ابلاغ کردند که با این چهار نفر کلاسها را شروع کن، خلاصه کنم به صورتی فشرده و با حداکثر توان موفق شدم بعد از ۹ ماه هر چهار نفر را به طور کامل آموزش داده و حتی به دفعات و به طور مشترک پروازهایی را با آنها انجام دادم (آنها خلبان بودند و من کمک خلبان) و بعد از اطمینان کامل از کار آمدی ۱۰۰ درصد آنها، مراتب را به فرمانده مرکز اعلام نمودم (در آن مقطع عقیقی روان را از کرمانشاه به اصفهان آورده بودند برای فرماندهی مرکز آموزش). البته در همین مقطع ۹ ماهه، طرحی را پیاده کردم که هرکدام از این چهار نفر در چند نوبت عهده دار آموزش و تربیت خلبان جدید باشند و در طول دوره نظارت مستقیم و مستمری را روی عملکرد آنها در ابعاد مختلف داشته‌م.

تداوم آموزش در مرکز آموزش

با رفتن آمریکائی‌ها، آموزش کماکان ادامه داشت. با راه انداختن دستگاه سیمیلاتور (خودم راه انداختم)، حدود ۶۰ درصد پرواز و آموزش اینها روی این دستگاه بود، هنوز هم هست.

خاطره‌ای را عرض کنم، خدا رحمت کند شهید وطن‌پور را، یک روز با یکی از شاگردهایم پرواز می‌کردم، آخرین پرواز ما بود. (بعد از این پرواز، خلبانی او را می‌بایستی تایید می‌کردم تا پروانه خلبانی او صادر گردد). از او خواستم، برو در فلان نقطه (مکانی بود در ارتفاع ۱۰/۰۰۰ پائی و تنها محلی بود که بالگرد قادر بود در آن منطقه کوهستانی فرود آید).

برابر روش نقشه را باز کرد و با توجه به موقعیت خودش و هدف تعیین شده، گرای لازم را برای پرواز مشخص نمود. از او سوال کردم نقطه‌ات را می‌بینی، پاسخ مثبت داد. گفتم پس نقشه را جمع کن و برو به طرف هدف. نقشه را جمع کرد و گفت نقطه مورد نظر اون کوه سیاه هست. گفتم بارک... برو اونجا و البته موارد در کوه پرواز کردن را برای من تشریح کن و بعد برو روی هدف بنشین. گفت اطاعت می‌شود. چه کارهایی باید می‌کرد؟ باید می‌رفت روی کوهستان پرواز می‌کرد، بالگرد را تا حد مورد لزوم بالا می‌برد و از مسافت خاصی (قبلاً آموزش داده بودم) و با زوایه خاصی به سمت هدف رفته، پهلو می‌گرفت. بعد از کم کردن ارتفاع، در حال انجام این کارها بود که به یک‌باره باید از کوه هم رد می‌شد، پاورش را می‌کشید تا بفهمد می‌تواند روی آن نقطه فرود بیاید یا نه. بالگرد مشکل پیدا کرد، کنترل بالگرد را تقریباً از دست داده بودیم. هدایت بالگرد را شخصاً در اختیار گرفتیم. گفتم فرامین با من،

می دانستم که به جز آن نقطه در هیچ کجای این منطقه کوهستانی قادر به فرود نیستم. بلافاصله به پایگاه وضعیت اضطراری اعلام کردم. انگار از آگروز بالگرد یک توپ ۱۰۵ شلیک می شود، چه اتفاقی می افتد، مقدار بنزین و هوا به صورت ناهماهنگ داخل سیستم احتراق می شود و نمی تواند خوراکش را درست بردارد، در نتیجه چند صدای شدید و وحشتناک از آگروز خارج شده و بالگرد خاموش شد. روی تجربیات قبلی و البته به لطف خدا بالگرد را روی همان نقطه هدف فرود آوردم، ولی دُم بالگرد طرف دره بود و احتمال کله کردن آن وجود داشت. به کمک گفتم سریع بپر پائین و خودت را از ملخ بالگرد آویزان کن (خوشبختانه وزنش زیاد بود) تا از کله کردن و سقوط بالگرد به دره جلوگیری شود.

در همین گیر و دار دیدم یک فروند ۲۱۴ بالای سرم هست (برای کمک به ما آمده بودند). با فاصله کمی از ما نشست، یک مرتبه دیدم یک نفر در سرازیری به سمت ما می دود، خدا خدا کردم که پرت نشه، با خودم گفتم این کیه خودشو به خطر انداخته و به سمت ما می آید. خدای من به زمین نخورد. ولی گفتم هر کس هست ورزیده است. نزدیکتر که شد، دیدم وطن پور است (معاون مرکز). گفت آرتیم چطوری، گفتم به جز اینجا در هیچ جا قادر به نشستن نبودم، بالگرد هم سالم سالمه. گفت، درود به شرفت.

من بیش از ۷۰۰۰ ساعت در طول خدمتم پرواز کردم، به دفعات با وضعیت های دشوار و خطرناک مواجه شدم، ولی بحمدلله حتی یکبار هم سانحه ندادم (در عمان، پاکستان، در آموزشی ها)، وطن پور گفت فقط شنوک باید بیاید، بچه های فنی هم بیایند، شنوک این را بلند کند و ببرد تو

پایگاه به زمین بگذارد. با پایگاه تماس گرفت و دستورات لازم را برای تخلیه بالگرد داد. باهم رفتیم به طرف ۲۱۴، سوار شدیم، گفت بریم بیمارستان، گفتم نیازی نیست. رسیدیم به پایگاه و مستقیماً رفتیم خدمت عقیقی‌روان، تا مرا دید گفت، واقعاً گل کاشتی توی این وضعیت، تو را نباید از دست می‌دادیم. خداروشکر، هم تو را داریم هم بالگرد سالم را، گفتم فقط یک خلبان کاربلد با شنوک بفرستید تا بالگرد را سالم بیاورند. فوری از سرهنگ گرانمایه (فرمانده کل هوانیروز بود) تقاضا نمودند، یک وینگ شکسته و یک وینگ طلائی کوچولو برای من اقدام نمایند. خدا رحمت کند شهید وطن‌پور را خدا بیامرز دش، خیلی آدم خوبی بود، خیلی فرمانده خوبی بود. مردم دار بود، می‌فهمید یک استاد خلبان یا یک شاگرد چه مشکلی دارد. حکم تشویقی را برای من به اصفهان آوردند در یک صبحگاه عمومی و با یک تشریفات خاصی، حکم را به من دادند، و بعد همه یگانه‌های مستقر در میدان از جلو من رژه رفتند (خود وطن‌پور هم در جلوی همه، نفر اول، رژه رفت). یک بار هم شهید رجایی در بازدیدی که از پایگاه داشتند، خدمتشان رسیدم و موقعیتی دست داد تا همراه با دیگر همکاران یک عکس یادگاری بگیریم.

شروع جنگ تحمیلی، حرکت بالگردها به سمت منطقه جنوب

من رئیس استاندارد پرواز بودم. در ۲۶ شهریور ۱۳۵۹ وطن‌پور من را به دفترش احضار و گفت آرتیم گزارشاتی رسیده که در غرب خبرهائی هست، گویا نیروهای عراق گاهاً از زمین و هوا وارد خاک ایران می‌شوند، و می‌خواهیم برویم یک دوری بزنیم و کسب اطلاعات نمائیم.

اما قبل از بیان این مطلب لازم است کمی به عقب برگردیم. یک روز وطن‌پور به من گفت آرتیم می‌خواهیم روی زرد کوه پروازی داشته باشیم، تو زرد کوه را خیلی خوب می‌شناسی، گفتم بله همین‌طور، موضوع چیست. گفت در حین پرواز بهت می‌گویم، با ۲۰۵ رفتیم، روی ارتفاعات که رسیدیم (این ارتفاعات نزدیک شهرکرد واقع شده است) وطن‌پور گفت می‌گویند عراق با موشک و راکت و توپخانه داخل ایران را می‌زند و چون زردکوه در مسیر این شلیک‌ها قرار دارد (ارتفاع زردکوه ۱۴۰۰۰ پا می‌باشد) لذا به نقاط مختلف این ارتفاعات برخورد می‌کند و هدف از این پرواز پیدا کردن آثاری از این تجاوزهاست. گفتم من به همه جای زردکوه حتی نقاط کورش آشنائی دارم و به شما نشان خواهم داد. از نقطه‌ای شروع کردم که شکارگاه بود (خودم برای شکار چندین بار به آنجا رفته بودم)، به ۳ محل برخوردیم که قسمتی از کوه تقریباً سیاه شده بود. وطن‌پور گفت، می‌خواهم عکس بگیرم، می‌توانی در نزدیکی این محلها بالگرد را به حالت سکون درآوری تا به طور دقیق‌تر عکس بگیریم (عکاس از تهران برده بودیم). گفتم بله. دور زدم و به سمت هدف‌ها پیش‌رفته و در هر ۳ محل، بالگرد را در نزدیکی آنها به صورت تقریباً ساکن درآوردم و عکاس همراه از هر کدام چندین عکس گرفت.

وطن‌پور خیلی خوشحال شده بود سر از پانمی‌شناخت. از سمت راست دراز شد، مرا بغل کرد، و مرتب مرا ماچ می‌کرد و می‌گفت آفرین، بارک...، زدی تو هدف. کار بزرگی امروز انجام دادیم، درود به شرفت.

برگشتیم به پایگاه حدود ۱۰ روز گذشت، مرا احضار کرد و گفت آرتیم فردا می‌رویم جنوب، فکر می‌کنم خبرهایی هست، با خانواده هم صحبت

کن، احتمال طولانی شدن ماموریت وجود دارد، سوال کردم با چه پرواز کنیم، موضوع چیست، گفت فردا بهت می‌گویم، برو خانه. فردا ساعت ۷ صبح ماشین می‌فرستم دنبالت، راس ساعت ۷ صبح ماشین آمد سوار شدیم، و دیدم دارد به طرف فرودگاه اصفهان می‌رود. فرودگاه که رسیدیم وطن‌پور منتظر ما بود، بعد از چند دقیقه، سرهنگ صیادشیرازی با ۳-۴ نفر افسر دیگر با درجات مختلف آمدند، وطن‌پور خبردار داد، صیاد با من دست داد و گفت شما را من انتخاب کرده‌ام، سوار هواپیما شدم و به سمت اهواز پرواز کردیم. قبلاً با دستور وطن‌پور یک فروند بالگرد ۲۱۴ در فرودگاه اهواز آماده کرده بودند تا از آن برای شناسائی نقاط مرزی استفاده کنیم (من از این موضوع خبر نداشتم) البته به دستور وطن‌پور من لباس و تجهیزات پروازیم را نیز با خود آورده بودم. همراه با یک دوربین شکاری بسیار خوب که همیشه همراهم بود، در فرودگاه اهواز که پیاده شدیم خلبان‌های ۲۱۴ به طرفم آمدند و احترام گذاشتند. من را استاد خطاب کرده و احوالپرسی کردند. به هر صورت همگی سوار بالگرد ۲۱۴ شدیم و به طرف نقاط مرزی پرواز کردیم. کمی که از اهواز دور می‌شویم به یک منطقه رملی می‌رسیم، من قبلاً پروازهایی را در این منطقه انجام داده بودم، یک مرتبه چشمم به محل‌هائی روی رملها خورد که سیاه بودند، گفتم ما همچنین چیزهایی اینجا نداشتیم، سریع دوربین را در آوردم (صیاد پشت خلبان نشسته بود من پشت سر ایشان بودم) و زوم کردم روی آن نقاط مشکوک، واقعاً جا خوردم، دیدم منطقه پر از تانک است، بدون معطلی به خلبان گفتم سریع دور بزن. وطن‌پور که پشت سر من بود ناراحت شد و با عصبانیت گفت چرا دور می‌زنند،

گفتم این دوربین را بگیرید و نگاه کنید (فکر می‌کنم اگر چند دقیقه دیگر به راه خود ادامه می‌دادیم حتماً با مالیوتکا ما را می‌زدند). در اولین نگاه حرف مرا قبول و تشکر کردند، برگشتیم و رفتیم در بندر ماهشهر فرود آمدیم. روز اول جنگ که شروع شد من بندر ماهشهر بودم که بیست و ششم آنجا مستقر شده بودم. فرمانده منطقه نظامی جنوب و افسران ستادش هم آمدند، وطن‌پور با مرکز آموزش تماس گرفت و دستور آماده باش ۱۰۰ درصد را به مرکز آموزش و پشتیبانی هوانیروز اصفهان صادر کرد. با این دستور همه امکانات پروازی می‌بایستی برای فردا صبح در بندر ماهشهر باشند (همه مجهز به سلاح‌های آفندی و آماده شلیک)، هماهنگی گردید تا فرمانده منطقه نظامی جنوب به تعداد لازم سرباز وظیفه را به منطقه بیاورد تا نگهبانی از بالگردها را به عهده بگیرند. از نظر تغذیه و اسکان مشکل خاصی نداشتیم، شب را در اتاقی خوابیدم، هنوز تیغه آفتاب در نیامده بود که صدای پرواز بالگردی را در بالای سرم شنیدم، گفتم این جواد عابدی است (خلبان کبرا)، دویدم آمدم بیرون، دستی برای جواد تکان دادم و محل فرود را به او نشان دادم، همه بالگردها به تدریج آمدند، همه مسلح بودند و با فاصله مناسب از یکدیگر روی زمین نشستند. به جواد عابدی گفتم تو برج باش ولی هلمتتو (کلاه ایمنی پرواز) به من بده، عابدی شاگرد من بود و خلبان نترسی بود، درجه یک، خاطرات زیادی از او دارم، سالن مناسبی در همان نزدیکی بود، خلبانها و پرسنل فنی را به آنجا هدایت کردم، و وقایع روز گذشته را برایشان تشریح کردم، همزمان با این فعل و انفعالات اتاق جنگ در آبادان تشکیل شد. در همین محل بودم که فرمانده منطقه آبادان به من

گفت بیسیم با شما کار دارد، گوشی را گرفتم، گفت من سرهنگ فلانی هستم، شما، گفتم من سروان ملیکیان افسر عملیات هوانیروزم، گفت فعلاً خبری نیست ولی بیسیم نزد خودت باشد که در صورت نیاز بتوانم سریعاً با شما تماس بگیرم. گوشی را دادم به فرمانده منطقه آبادان، بیسیم را در محل مناسبی که قابل دسترسی باشد قرار دادم، منتظر دستور بودم.

بعد از یکی دو ساعتی بیسیم به کار افتاد، همان جناب سرهنگ بود، گفت ملیکیان آماده باش ۱۰۰ درصد بده. دشمن فرودگاه مهرآباد همینطور تاسیسات نفتی آبادان را زده است. مدام می گفتم من چیکار می تونم بکنم، بالگردها صد در صد آماده هستند، گفت خبرتان می کنم و بعد هم دیگه جنگ شروع شد.

مأموریت من به عنوان افسر عملیات این بود که از ستاد جنگ به من اطلاع می دادند، مختصات می دادند سه تانک در این نقطه هست، بالگرد بفرست این سه تا تانک را نابود کنند، من تمام خلبان های ۲۱۴ و کبرا را می شناختم، ۲۰۶ کم داشتیم، ۲۰۵ دو تا داشتیم که از آن ها ما استفاده نمی کردیم، بالگرد ۲۱۴ به عنوان، رسیکو دنبال بالگردهای کبرا می رفت، اگر خدای نکرده اتفاقی برای کبراها می افتاد، ۲۱۴ می رفت خلبان ها را برمی داشت، کارش همین بود. تمام خلبان ها را من می شناختم، از زیر دست من رفته بودند، می دانستم کی برای چه مأموریتی خوب است، خدا را شکر بالگرد اعزام می کردم و مختصات می دادم به خلبان، می رفت به من گزارش می داد اینجا سه تا تانک منهدم شد و داریم برمی گردیم. من هم اطلاع می دادم به ستاد جنگ که بالگردها وظیفه شان را انجام دادند و سه تا

شروع جنگ تحمیلی، حرکت بالگردها به سمت منطقه جنوب / ۴۷

تانک منهدم شد. تمام مأموریت‌هایی که از ستاد جنگ نیروی زمینی به من دستور داده می‌شد، اطاعت می‌کردم و اجرا می‌شد. آن موقع وطن‌پور رئیس ما در اهواز بود و بعد هم سرهنگ اصغر کشوری فرمانده مرکز آموزش آمد آنجا و دیگه همه چیز را تحت کنترل گرفت. ۳-۴ روز بعد از شروع جنگ ایشان آمد و من را به عنوان افسر عملیات نگه داشت، چون من با وضعیت منطقه آشنا بودم و ستاد جنگ نیروی زمینی در منطقه من را می‌شناخت و می‌دانست به کی باید دستور بده.

متأسفانه آن موقع عراق آبادان را زده بود، آن موقع خیلی بزرگ روی نقشه کشیده بودند که می‌گفتند پستونک، عراق از پل مارد آمده بود داخل و عین یک پستونک مملکت ما را گرفته بود و قوا پیاده کرده بود، ضدهوایی و همه چیز گذاشته بود، ما خیلی زور می‌زدیم که با این نقطه چه کار کنیم که گردانی از تیپ قوچان آمد و این گردان همراه با بقیه نیروهای پراکنده دشمن را دفع نمود.

شمشادیان، شیرودی و کشوری شاگردهای من بودند و آنان در منطقه کرمانشاه پرواز می‌کردند و دیگه اینجا نبودند. ما عموماً تعداد زیادی از خلبان‌های کبرا را می‌فرستادیم نزدیک مرز، آن موقع اینها را می‌فرستادند کرمانشاه، ۲۱۴ و کبرا زیاد به سمت کرمانشاه منتقل می‌شدند.

در دورانی که من افسر عملیات بودم به هیچ عنوان هیچ بالگردی گلوله نخورد و نزدند، فقط یک خاطره بد دارم، من دو تا بالگرد کبرا تیم آتش سبک فرستاده بودم به سمت پل مارد، نقطه زدند و همه کار را کردند و برگشتند، در برگشتن متأسفانه خلبان کمی بی‌تربیت بود و به شوخی به بادی

فلایتش (هم پروازش) که بغلش پرواز می کرد گفته بود که موتورت آتش گرفته و این بالگرد، بالگرد تاو بود. بالگرد تاو یک بالگرد بی نظیری است و خیلی قیمت دارند و ما در جنگ بودیم، آمریکایی ها یکی از اینها را به ما نمی دادند، خلاصه بالگرد تاو را توی بیابان می گذاره پایین، بالگرد سالم، خلبان می نشیند، میگه من شوخی کردم برو، همان موقع میگ بالا سرشون سر می رسد، میگ را می پاییدند، این بغل هاش که مهمات پر می کند دو تا رمپ داره که باز می کنند، یک خلبان اینور می ایستاد و یک خلبان هم اونور، در را نصف باز می کنند و تیک آف می کنند به سمت پایگاه، دیدم اینها آمدند، گفتم بالگرد را چیکار کردید، گفت با من شوخی کرد و گفت بالگرد آتش گرفته من هم سالم گذاشتم و آمدم، من فوری یک شناسایی فرستادم، یک جت رنجر با ارتفاع پایین به من خبر داد که بالگرد سالم است، گفتم زبان بسته بین چطور تک و تنها تو بیابان نشسته، هیچ چیزش نیست، خلاصه سرهنگ وطن پور به من گفت که ملیکیان نظرت چیه نسبت به اصغر کشوری فرمانده مرکز آموزش، گفتم تنها کسی که من قبولش دارم ستوان عابدی است، آن موقع بچه ها همشان ستوان یار بودند، گفتم ستوان یار عابدی، من فقط ایشان را قبول دارم، گفت در یک بشکن زدن باید استارت بزنه بلند بشه، گفتم من دو بار تمرین بهش می دهم، خودم هم می برم می گذارمش پهلوی بالگرد، که برداریمش بیاریمش، نصف روز را بهش تمرین دادم، کرنومتر می زدم می گفتم جواد یک دو سه بدو، می دوید می پرید تو کابین، گفتم هارنس نبند، تسمه ها را نبند، فقط استارت بزن، من رساندمش به ۱۵ ثانیه، خیلی پسر دانایی بود، جیگر دار بود و الان هم تو

تبریز هستش، تمرین را دادیم، یکدفعه بعدازظهر گفت فردا صبح علی‌الطالع، آفتاب زده ما بالگرد را برداریم بیارم.

بعدازظهر سرهنگ کشوری به من گفت، نمی‌خواهد بره میگ دنبالش بود، حیف این بالگرد. در دوره افسر عملیاتی من یک بالگرد گلوله نخورد، چون هر مأموریتی را هر خلبانی نمی‌تواند انجام بده، باید خلبان را بشناسی.

شهادت وطن‌پور

وطن‌پور خلبان خیلی خوبی بود. دستور آمده بود که وطن‌پور به اهواز بیاید جلسه داریم. به خلبان همراه گفته بود برگرد، این سیم‌های کابل فشار قوی اهواز سه طبقه است، خیلی ارتفاع داشت، خلبان حواسش نبود، کبرا را صاف می‌برد توی این کابل‌ها، خود خلبان زنده ماند ولی وطن‌پور جزاله شده بود، فوری رسکیو (بالگرد نجات) را فرستادیم، گفت که چی را بیارم تمام سوخته، گفتم تمام سوخته‌اش را بردارید بیارید، یک تابوت ببرید بریزید توش، خیلی ناراحت شدم، خیلی.

عملیات خیبر

اولین آشنایی من با نیروهای سپاه، در عملیات خیبر بود و زیاد با آنها کاری نداشتیم. من در تمام حمله‌های اصلی ایران در دفاع مقدس، به عنوان افسر عملیات حضور داشتم. در عملیات خیبر که ۲۲ روز طول کشید و ما جزیره شمالی و جنوبی را تصرف کردیم، نیروهای خودی می‌آمدند

سنگر درست کنند، نیم متر می‌کندند آب می‌زد بیرون، چون هور بود. تعداد زیادی، مخصوصاً از بچه‌های سپاه شهید شدند و بالگرد شنوک مدام اینها را در مجنون شمالی و مجنون جنوبی تخلیه می‌کرد.

افسر عملیات بودم یکدفعه دیدم همین جواد عابدی دوید تو چادر، چون ما تو چادر زندگی می‌کردیم، صبح تا غروب با گلوله می‌جنگیدیم و شب هم با مارهای افعی که داشتیم می‌جنگیدیم، آخه زیر چادر می‌خوابیدیم و خیلی مار آنجا بود. یکدفعه دیدم جواد عابدی دوید تو چادر من، گفتم جواد چی شده، گفت شنوک داره می‌خوره زمین، این اشتباهه داره میاد، من دویدم از چادر بیرون، دیدم داریوش امین طاهری بود، این توی گردش، بالگرد را در گودی گذاشت، گفتم یا حضرت عباس، ملخش خورد زمین، آمد لوپ ۹۰ درجه بزند، شنوک بوئینگ، برای این کار ساخته نشده، خورد زمین و آتش گرفت، فوری پریدند و خلاصه خودشان را نجات دادند، بعد آوردنش گذاشتنش فرمانده مرکز آموزش، دوباره ایشان سرگرد بود و من سرهنگ تمام بودم، که رفتم عقیدتی سیاسی نزد حاج آقا طاووسی گفتم که تکلیف من را روشن کنید، نمی‌شود من رئیس استاندارد مرکز سرهنگ تمام و ایشان سرگرد باشه، من هر روز صبح ساعت ۶ باید بریف (توجیه) کنم، من که توی بریفینگ (اتاق توجیه) باشم ایشان به عنوان فرمانده پایگاه داره میاد و سرگرد هست، کسی نمی‌تواند خبردار بده، اشتباهه است، تصمیم بگیرید که چیکار می‌خواهید بکنید، که بعد جلسه گرفته بودند و من را خواستند و گفتند شما از فردا با لباس شخصی بیا، من

را نگه داشته بودند که چهار نفر فلایت کاماندر (فرمانده پروازی) برای ۲۰۶، ۲۰۵، کبرا و ۲۱۴ تربیت کنم، تنها فلایت کاماندر باقی مانده بعد آمریکایی‌ها بودم، که هفت ماه و بیست و یک روز بیشتر خدمت کردم، اینها را تربیت کردم، رفتم داخل بالگرد، نیم ساعت نشستیم و خیلی زیاد گریه کردم و بغلش کردم و آمدم پایین.

وضعیت تغذیه در این ماموریت عالی بود، خیلی خوب بود، عدس پلو زیاد می‌خوردیم، غذاهایی که می‌آوردند کلی گرد و خاک روش بود، با وانت می‌آوردند، مخصوصاً غذاهای مقر نجف آباد که نزدیک منطقه خیبر بود، آنجا فرمانده سپاهش هم من را می‌شناخت چون من افسر عملیات خود عملیات خیبر بودم، غذاهاش بد نبود خوب بود، ولی می‌آمدیم پایگاه میدوی، آنجا دیگه غذاهاش مثل هتل بود و خیلی خوب بود.

انهدام سایت موشکی عراق

از عملیات‌های جنگ تحمیلی زیاد خاطره دارم، آبادان که محاصره شده بود، ما فقط هر چی ستاد جنگ به ما می‌گفت انجام می‌دادیم، نمی‌دانستیم کی داره تو این منطقه می‌جنگد، کدام تیپ هست، ولی تیپ ۲ قوچان از لشکر ۷۷ که اول آمد به منطقه آن را می‌دانستیم، ما با بالگردهای کبرا و با رسکیو ۲۱۴ توانستیم در این محاصره پشت تیپ قوچان را گرفتیم و در عملیات ثامن الائمه (ع) تمام عراقی‌ها را فرستادیم اونور مارد، یعنی خالی کردیم.

ارتش عراق شهر دزفول را موشک می زد. ستاد جنگ آبادان من را خواست، من با ۲۰۶، جواد عابدی را هم با خودم برداشتم رفتیم ستاد جنگ، استاد دوره عالی تاکتیک ما آنجا بود، من را دید و روبوسی کرد، گفت خیال من راحت شد تو می توانی پیدایش کنی و بزنی، گفت بیا برویم توی اتاق جنگ که فرمانده کل نشسته بود و بعد به من گفت که یک موشک اندازه هست که دارد دزفول را نابود می کند، ما می خواهیم این را پیدا کنیم، ما تصمیم گرفتیم که یک خلبان کبرا و شما به عنوان افسر عملیات بروید نزدیک مرز. گفتم قربان اینجوری همیشه پیدا کرد، گفتم حدود مختصات را شما بلد هستید، گفت آره تو اتاق جنگ داریم، گفتم برگردیم، برگشتیم آن مختصات را من گرفتم گذاشتم تو لباس پروازم و آمدم جفیر، جواد عابدی و فضل اله مشهدی را من خواستم، نقشه ها را به هم وصل کردیم و گفتم حدود مختصات این است، ۳۶۰ درجه دور این را یک مایل دایره می زنید، این نقطه را ما شناسایی می کنیم، ببینیم آیا می توانیم پیدایش کنیم یا نه.

فردا صبح من دو تا فروند بالگرد سبک برداشتم فول لود مهمات و موشک اندازه هر دوتایشان تاو و موشک اندازه و من هم با بالگرد ۲۱۴، البته خلبانش من نبودم، خدا رحمتش کند سروان مکی آبادی بود که تو این مریضی های کرونا فوت شدند، رفتیم و شروع کردیم به گشتن و گشتن، آنجا نیزار بلندی بود، بعد از یک ساعت و پانزده دقیقه من اولین ماشین را دیدم، من با دوربین دو چشم که داشتم نگاه می کردم، جواد عابدی گفت ساعت ۱۰ را نگاه کن، پیداش کردم، بالگرد کبرا تاو را اگر جلوی من را نگاه کنید دوربین دارد، موشکش را با این هدایت می کند، خیلی قوی هست، سه

کیلومتر را میاره دو متری، بهش میگن TCU، گفت پیداش کردم، گفتم جهت، گفت ساعت ۱۰ را نگاه کن، ما همه داخل نیزار بودیم فقط روتور (ملخ) بیرونی داشت می چرخید، آمدیم بالا من نگاه کردم، گفتم جلوش را دیدم، یک دونه موشک هم رویش هست، گفت آره خودش است، گفتم خیلی خوب نقطه‌ای که ما هستیم درست نیست، می‌خواهم بغلش بندازیم، همگی یواش و هاور مانند و کراس (ساکن و خزنه)، نه اینکه پروازی بریم، شاید فلایت انجام بدیم، جاهامون را عوض کنیم تا وقتی که درست شد من به شما می‌گویم مخفی شوید دوباره، انجام شد و شمارش کردیم، سه حالت برای موشکش که پرتاب کند داشت، یکی ردی (آماده)، یکی اتک (حمله)، یکی فایر (آتش)، گفتم همه ردی، سوئیچ داره می‌زنند، گفتم شماره یک ردی، شماره دو ردی، گفتم می‌رویم بالا، شماره یک اتک ردی، اتک ردی، می‌رویم بالا، فوری گفت توی سایید دارمش یک، تو سایید دارمش دو، گفت فایر، داشتیم با دوربین نگاه می‌کردم، فضل اله دوتا موشک زد، دو تا موشک هم جواد زد، هر دوتا خوردن کنار این ماشین، یک انفجار بزرگی صورت گرفت، نگو دو تا ماشین بودند ما آن یکی را نمی‌دیدیم و بغل این دو تا ماشین پر از موشک بود، یک جرثقیل کوچک هم کنارشان بود، خدا رحمتش کند به جناب صیادشیرازی گفتم عقاب یک، ارمنی هستیم، گفت ارمنی بگو، گفتم قربان امشب مردم دزفول راحت می‌خوابند، جزغاله شدند، داریم برمی‌گردیم، برگشتیم و آمدیم، همدیگه را روبوسی کردند. آنجا حاج آقائی از طرف امام آمده بود، با یک ماشین جیب تویوتا به نظرم با بیسیم با امام یا دفتر امام صحبت می‌کرد.

نجات خلبانان نیروی هوایی در هور

یک خاطره دیگر هم دارم در عملیات خیبر، یک روز رفتم ببینم چه خبر است در فرماندهی، کاری دیگه نداشتم، رفتم اتاق فرماندهی، یک کانکس زیر زمین بود، دیدم فرمانده هوانیروزمان قیافه خیلی در هم دارد. گفتم داستان چیه، چرا ناراحتی جناب سرهنگ، گفت هیچی فراموشش کن، گفتم قربان من افسر عملیات منطقه هستم، من باید همه چیز را بدانم، من نمی‌تونم ببینم فرمانده ام اینقدر ناراحت است، گفت هیچی یک هواپیمای ما را زدند، یک فانتوم بود. گفتم اینها اجکت می‌کنند، اینها قایق هم پشت صندلی‌شان هست، حتماً هم توی قایق می‌نشینند می‌آیند تو هور، من می‌روم میارمشان، گفت دستور نظامی بهت می‌دهم که این کار نکن، دادگاهیت می‌کنم، گفتم اطاعت میشه قربان، ولی می‌شود آنها را آورد. خدا رحمتش کند، صیادشیرازی روی نقشه داشت بررسی می‌کرد که چیکار کند، یک نگاهی به من کرد و با سر اشاره کرد و گفت برو، فرمانده کل اون بود، من آمدم بیرون و به جواد داد زدم گفتم جواد، فضل‌الله، دیدم جواد دوید جلو، گفتم فضل‌الله کو، گفت داره چرت می‌زنه، گفتم بیدارش کن، زود باش، گفت داستان چیه، گفتم تو هوا میگم، مکی آبادی برویم، من سوار ۲۱۴ و آنها هم با کبرا، همیشه آماده بود، فول لود بود، تیک‌آف کردیم رفتیم توی هور برون مرز بود، رفتیم برون مرز و هور را می‌گشتیم، من گفتم این قایق باید نارنجی رنگ باشه که پیدا باشه، یکدفعه جواد دیدش، با TCU^۱

۱. دوربین موشک تاو

دیدش، گفت لب قایق را دارم می‌بینم، تکان می‌خورد و آدم‌ها داخلش هستند، گفتم گرا بده به من، به مکی آبادی گفتم برو به راست، آخه منطقه خیلی حاد بود، خیلی خطرناک بود، رفت و من هم دیدمش، گفتم مکی آبادی می‌بینیش مستقیم برو به سمتش، گفتم جواد و فضل‌الله، گفتن دستور، گفتم ۳۶۰ درجه دور من را با مینی‌گان بزنید، کالیبر ۲۰ هم بزنید، من دارم می‌روم صاف کنار قایق، خلاصه رفتیم کنار قایق، یگ سرگرد بود و یک سروان، آنها را انداختیم تو بالگرد، جواد این قدر آمده بود پایین کنار من بود، با ۲۰ میلی‌متری نی‌ها را می‌زد، همه را صاف کرد، یعنی هر کی هم پشتش بود دیگه نابود می‌شد. تیک‌آف کردیم، توراہ گفتم عقاب یک ارمنی هستم، گفت بگو ارمنی، گفتم هر دو نفرشان را برداشتم، عمودی دارم برمی‌گردم، ولی هردوتایشان خیس هستند، سرد بود یک ذره، یک پتویی آماده کنید، گفت درود به شرفت ارمنی بیا، رفتیم نشستیم، اینها را پیاده کردم و سریع به قسمت بهداری منتقل کردند، همان موقع خدا حفظش کند، حاج آقا محمدی گلپایگانی آنجا بود، گفت صیاد یک لوح تقدیر میدی به ملیکیان، با دست زد به سینه‌ام و گفت آخرش کار خودت را کردی، گفتم نمی‌توانم بگذارم خلبان ما را ببرند، صیاد شیرازی این لوح را به من داد.

آشنایی با شهید خرازی و شهید سلیمانی

من اولین بار با برادر خرازی در دارخوین آشنا شدم. فرمانده سپاه آنجا بود. یک روز صبح کار نداشتم جلوی چادر نشسته بودم به عنوان افسر رابط در اختیار سرهنگ حسنی سعدی بودم. به عنوان افسر رابط یک ماه یک ماه

و نیم می‌رفتم آنجا، بالگرد می‌خواستند، من به افسر عملیات هوانیروز اعلام می‌کردم و بالگرد اعزام می‌شد. جلوی چادر نشسته بودم، یک دفعه دیدم برادر خرازی (خدا رحمتش کند) با یک نفر دیگر دارند می‌روند. یکدفعه چشمش به من افتاد و من را صدا زد گفت ملیکیان یک دقیقه بیا، بلند شدم رفتم و احترام گذاشتم، سلام و علیکی کردیم. گفت ایشان را می‌شناسی، گفتم خیر. گفت ایشان برادر قاسم سلیمانی هستند، آن موقع جوان بود، هنوز به این مقام‌ها نرسیده بود. بعد گفت که حاجی ایشان مسیحی است و برای مسلمین دارد می‌جنگد. به برادر قاسم سلیمانی گفتم، از نظر من دفاع از مملکت دین و مذهب نمی‌شناسد، می‌خواهد جهود باشد، ارمنی باشد، مسلمان باشد، مملکت مال ماست، ما نمی‌گذاریم یک وجب از خاکمان را دشمن بگیرد. تشویق کرد و گفت درود به شرفت، کارت چیست و...، داشتند می‌رفتند جلسه، این دیدار من دو دقیقه طول کشید، رفتند و من آدم سر کار. این گذشت و در عملیات خیبر دوباره من به عنوان افسر عملیات خیبر آنجا حضور داشتم، دو یا سه روز قبل، ما جزایر مجنون شمالی و جنوبی را گرفته بودیم و پروازهای پشتیبانی را انجام می‌دادیم، اگر یک هدفی، یک تانکی یا چیزی هم پیدا می‌شد، اون مأموریت را هم انجام می‌دادیم. در جفیر هم دوباره زیر چادر می‌خوابیدیم، یک خط آسفالت مستقیمی بود که بالگردها روی این می‌آمدند می‌نشستن که بار ببرند یا مأموریت انجام بدهند یا کبرا مهمات بزنه، روی این آسفالت می‌نشستند. پشتیبانی را داشتیم انجام می‌دادیم که من دیدم یک نفر داره صدا می‌کنه ملیکیان، من نگاه کردم، نمی‌شناختم، یادم نبود، دیدم بغل من در نزدیک خاکریز یک نفر داره

دست تکان می‌دهد و داد می‌زنه ملیکیان، خوب نگاه کردم دیدم برادر قاسم سلیمانی با یک نفر دیگری بود، هنوز فامیلی من یادش بود، رفتم آنجا، سلام و علیک کردم، احترام گذاشتم، دیگه حاج قاسم، حاج قاسم شده بود، بعد گفتم قربان مجنون شمالی و جنوبی را گرفتیم، گفت می‌دانم، هوانیروز خیلی زحمت کشید، وصف تو را هم شنیدم که خیلی زحمت کشیدی، حتی می‌دانم دو شب نخوابیدی، فرمانده سپاه به من گفت. او داشت می‌رفت جلسه، نزد صیاد شیرازی. دیگه رفت و من دیگه ندیدمش.

پرچم حضرت عباس (ع)

جنگ تمام شد، دو تا از شاگردهای من که یکی شان خیلی وارد بود، به عراق رفته بودند، دیگر روابط حسنه با عراق برقرار شده بود و داشتند ستون‌های حرم حضرت ابوالفضل (ع) را بازسازی می‌کردند، اسمش مرتضی دشتی بود، خلبان ۲۰۵ بود، دیدم یک روز ایشان به من زنگ زد، گفت برات یک هدیه دارم از طرف عراق و حاج قاسم. گفتم چیه؟ گفت این هدیه خیلی بزرگه، گویا آنجا من نبودم و نه اطلاعاتی دارم، فکر کنم حاج قاسم نزدیکای حرم بوده، گویا سالی یک بار پرچم هر گنبد را عوض می‌کنند. پرچم گنبد حضرت عباس (ع) را داشتند عوض می‌کردند که به این شاگردم میگه، دشتی برو به آن نفر عرب بگو، نظامی هم بودند، آن پرچمی را که پایین آوردند را به من بدهند. این هم می‌رود، عربی هم بلد بودند، حاج قاسم به ایشان می‌گوید که پرچم را بیار بده به من، او هم پرچم را تا می‌کند و می‌دهد به حاج قاسم، حاج قاسم هم روی او را می‌بوسد و بعد به دشتی می‌گوید که

شما از همین الان مأموریت دارید، لباس‌هایت را عوض کنید و این پرچم را به سروان ملیکیان برسانید، من آن موقع سروان بودم، هنوز سرگرد نشده بودم. می‌گوید ایشان خیلی به حضرت عباس(ع) ایمان دارند، وصفش را من در مورد حضرت عباس شنیدم. من یک عقیده بخصوصی به حضرت عباس(ع) داشتم. حتی موتورم هم که سر کوه حین آموزش رفته بود، شاگردم بامن بود و اطلاعاتی بود، می‌گفتم یا حضرت عباس(ع))، یا عیسی بن مریم و سالم گذاشتمش سر کوه و آمدم.

ایشان (دشتی) هم می‌گه چشم، می‌برم می‌دهم. ایشان به من زنگ زد، دستور داده بودند که طبق یک مراسمی پرچم را بدهید. ایشان اومد دنبال من و من را برداشت برد توی منزلی، تعدادی روحانی آنجا نشسته بودند و تعدادی هم لباس شخصی. از سپاه بودند، یک نفر هم دشتی به من نشان داد و گفت ایشان از بیت امام هستند. ایشان پرچم را هدیه کرد به من، که هنوز آن را دارم.

حدود دو سال و نیم برای مداوای همسرم رفتم ارمنستان ولی به هیچ کس پرچم را ندادم، با خودم می‌بردم و با خودم بر می‌گرداندم. خیلی از جاها که می‌خواستند می‌بردمش، چیزی که خیلی عجیبه برای من روی پرچم گلاب نریختم، چندین سال هنوز بوی گلاب از روی پرچم میاد، خیلی عجیبه. دارمش و تا آخر زندگی هم نگاهش می‌دارم.

پرواز در شب در مانور ولایت

اواخر اردیبهشت و اوایل خرداد ۱۳۷۵ بود. سرهنگ عقیقی‌روان فرمانده پایگاه بود، مانور ولایت می‌خواست اجرا شود، به من زنگ زد و گفت ملیکیان منزل نرو با شما کار دارم، گفتم باشه، گفت من ساعت ۱۲:۳۰ می‌روم ناهار بخورم تو هم همراه من بیا و من هم به اتفاق سرهنگ عقیقی‌روان رفتیم توی ناهارخوری و ناهار خوردیم، گفت فردا من جلسه دارم در تهران و می‌دانید که مانور ولایت هست، گفتم آره در جریانم، خلبان‌ها را هم تعیین کرده‌ام و همه را فرستادیم رفتند، گفت من فردا امکان داره برم، گفت من را می‌بری، گفتم بله چرا نمی‌برم، ناهار را خوردیم و من آمدم دفتر، یک تعداد نامه بود مال خلبان‌ها، من رئیس استاندارد پرواز بودم و سعی می‌کردم هیچ استاد خلبانی اکسپایر (منقضی) نباشه که شاگردش رو زمین بماند، به اینها خیلی دقت می‌کردم.

ساعت چهار و نیم بود، در منزل بودم، عقیقی‌روان زنگ زد و گفت که ملیکیان ماشین را فرستادم دنبالت سریع بیا پایگاه، من هم آماده شدم و با ماشینی که فرستاده بودند به پایگاه رفتم. عقیقی‌روان گفت ملیکیان شب پرواز کلیر هستی، گفتم همه چیز کلیر هستم چطور، گفت باید من را به کوشک نصرت برسانی، گفتم هوا داره تاریک میشه، ولی می‌برمت مسئله‌ای نیست. گفت می‌توانی ببری، یک وقت گم نشیم، گفتم می‌برمت کف کوش نصرت می‌نشونمت. فقط یک شرط داره، گفت چه شرطی، گفتم به هیچ عنوان درمورد پرواز با من صحبت نکن. من اگر Low پرواز کردم نگید چرا نمی‌روید بالا، فرمانده پایگاه بودندت بجا. آخه او سرگرد

بود و من سرهنگ دو، او را از کرمانشاه آورده بودند و گذاشته بودند فرمانده مرکز آموزش.

تا آمدم استارت بزnm هوا تاریک شد، تیک آف کردم و اجازه گرفتم از برج اصفهان که دارم کراس می‌کنم، گفت شما کلیر هستید، فرکانست را هم هر وقت خواستی عوض کن به اپروچ (کنترولر) تهران، من ده دقیقه پرواز کردم و فرکانسم را هم عوض کردم، گفتم که من بالگرد نظامی هستم، البته همش به انگلیسی و دارم میام که بنشینم کف کوشک نصرت، گفت برای مانور ولایت دارید می‌روید، گفتم بله، گفت چه پرواز قشنگی دارید انجام می‌دهید در شب، گفتم دیگه چیکار کنیم باید بروم، گفت: راجر کلیر چنچ (تعویض) فرکانسی تو مهرآباد (اپروچ)، به مهرآباد اعلام کردم که ارتفاع تعیین کن برای من که مزاحم ترافیک شما نشوم، البته ما خیلی دور بودیم ولی خوب هواپیماهای مسافربری روی کوشک نصرت، ارتفاع کم می‌کردند و بعد می‌رفتند برای نشستن. گفت شما ارتفاع ۶۵۰۰ را نگهدار، هیچگونه مسئله‌ای نداره، گفتم راجر^۱.

من با خودم که نگاه می‌کردم گفتم اونجا گردنه حسن آباد، اینجا باید کف کوشک نصرت باشه، اشتباه نمی‌کردم، ظلمات بود ولی ماشین‌هایی که تو جاده می‌رفتند را می‌دیدم، یکدفعه دیدم جاده صاف صاف شد، گفتم کف کوشک نصرت، جاده کف کوشک نصرت صاف سر بالایی میشه گردش به راست می‌کنند که میره برای تهران، بعد به انگلیسی صحبت کردم گفتم

^۱ . راجر یک اصطلاح پروازی است بین خلبانها به معنی پیام دریافت شد.

(کوشک نصرت تاور دیس ایز ناین فایو دین باند)، طرف جمعی مرکز آموزش بود، هول شد گفت جناب سرهنگ ملیکیان خوش آمدید، گفتم سمت باد را به من بگید من کجا می‌توانم بشینم، گفتم آنتی گلوژن^۱ را روشن کن من الان بالا سرتم، ما این مانور را در عمان یاد گرفته بودیم، مانوری که شب اگر نقطه‌ای را که بلد نیستی چطور باید دور بزنی بری بشینی، ترافیک نباید بسازیم، خطرناک است، باید سر نقطه شروع کنی ۳۶۰ درجه دور زدن و ارتفاع کم کردن، آخه آنجا نه باندی بود و نه چراغی، هیچی نبود، شروع کردم به ارتفاع کم کردن، گفت جلوی برج هیچگونه خطری برای نشستن نداره، گفتم چراغ برج را روشن کن، گفت چشمت را نزنه، گفتم نه روشن کن و من هدینگ را گرفتم به سمت جنوب و برج را رد کرد، لندینگ لایت^۲ را روشن کردم و آمدم نشستم.

دیگه تاریک بود و همان موقع جناب عقیقی‌روان پرید پایین گفت فردا می‌بینمت و رفت، یک ماشین استیشن توپوتا آمد از این چهار چراغ‌های فرماندهی سوارش کرد و رفت تهران، به خدمه پروازی گفتم دیگه به بالگرد دست نزن، همینجا تایدر (پاک‌کننده) را بزن، کاورها را ببند که شن نره تو لنت موتور، همه کارها را کردیم گفتم ناراحت نباش، من این پشت رو زمین می‌خواهم، شما بالا می‌خواهید،

یکدفعه دیدم تیمسار فتحی آمد. آن موقع فرمانده پشتیبانی بود. گفت بیا، به کروچیف هم بگو بیاد. به استواری که نگهبان تمام بالگردها بود گفت

۱. چراغ ضدبرخورد

۲. چراغ‌های فرود

دو تا نگهبان هم برای بالگرد بزار، ما سوار ماشین شدیم و با تیمسار فتحی آمدیم تهران به هتلی که مال خلبان‌ها بود، گفت تو بیا پهلوی من و به درجه‌دار گفت تو برو قسمت درجه‌دارها، صبح من معمولاً بیدارم، بلند شدم نگاه کردم دیدم فتحی هنوز خوابه، کارهایم را کردم و لباسم را پوشیدم ساعت پنج و نیم شد، فتحی گفت که زود بلند میشی، گفتم چیکار کنم، گفت بلندشیم بریم پایین صبحانه بخوریم، رفتیم صبحانه خوردیم و سوار ماشین فتحی شدیم، دیگه فرمانده کل فرمیشن‌فلایت (پرواز) و دستور دهنده فتحی بود، آمدیم پایین. عقیقی‌روان گفت آمدی تهران، گفتم بله جناب فتحی من را آورد، در آن سرما ما را رها کردی آمدی، من کجا باید می‌رفتم، درهای بالگرد را باید می‌بستم تو بالگرد می‌خواییدم.

همگی آمدیم کف کوشک نصرت برای مانور فرمیشن‌فلایت، مقام معظم رهبری داشتند تشریف می‌آوردند. مانور ولایت بود. بعد من به فتحی گفتم که با من که کاری ندارید من بالگرد را روشن کنم بروم اصفهان، گفت تو تمام این ۵۵ تا بالگرد را باید برداری ببری اصفهان، لیدر پروازی تو هستی، جت‌رنجر، ۲۰۵، ۲۱۴، کبرا و شنوک لیدر پروازی تو هستی، اینها را باید تو هدایت کنی. گفت نه بالگردت هم جایی نرود، ما وارد فرمیشن‌فلایت شدیم و فرمیشن را انجام دادیم، از فرمیشن خارج شدم.

جناب فتحی دستور داد به همه خلبان‌ها ابلاغ کنید که جناب ملیکیان فرمانده پروازی است و ما هم رفتیم بالای بالا، تیک آف کردیم، حالا من فکر می‌کردم با خودم که شنوک‌ها که باید بروند پایگاه پشتیبانی بشینند، ولی یک تعداد ۲۱۴ و کبرا باید بروند هم مرکز آموزش بشینند و هم وطن‌پور

بشینند که کمی سخت بود، خلاصه در آسمان آنها را جابه‌جایشان کردم، گفتم پشتیبانی تمام ۲۱۴ها، بریک فرمیشن^۱ کنند و تمام بالگردهای مرکز آموزش بچسبند به ۲۰۶ها، این کار را کردم و دیگه نزدیک‌های پنج مایلی اصفهان بودیم گفتم شنوک بریک کن برو برای نشستن، کبرا بریک کن برای نشستن، همه پشتیبانی بودند و فرکانس عوض می‌کردند می‌دادند به اصفهان و خلاصه به سلامتی همه روی زمین نشستند.

نقش هوانیروز در دوران دفاع مقدس

حضرت عباسی این حرف را می‌زنم، نه این که هوانیروزی هستم می‌خواهم تعریف هوانیروز را بکنم، اگر کبراهای هوانیروز نبودند، در جنگ پیروز نمی‌شدیم، بالگردهای کبرا همه چیز را درو کرد، یعنی این خلبان‌های کبرای هوانیروز را می‌دیدم چیکار می‌کردند، در ارتفاع خیلی پایین، داخل خود سنگرها را می‌زدند، یعنی اینقدر ارتفاع پایین بودند، با مینی‌گان و توپ ۲۰ میلی‌متری، یعنی تیراندازی می‌کرد، کبرا می‌آمد می‌نشست برای بستن مهمات (لود)، خلبان صبحانه و ناهار یک چیزی می‌خورد و می‌رفت در آن گرمای ۵۰ درجه. خدمه آنجا بودند و بالگردها را از راکت‌های تاو پر می‌کردند، مینی‌گان‌ها را پر می‌کردند، تیک‌آف مثل برق، این‌طوری عملیات انجام می‌دادیم، یعنی این بالگرد مهمات تمام می‌کرد، برمی‌گشت، آن یکی پشت سرش آماده تیراندازی بود، و توانستیم خرمشهر را آزاد کنیم.

آن نفری که پرچم را برد، مسجد جامع خرمشهر، بغضم گرفت، خیلی گریه کردم آنجا، نمی‌دانید آن گنبد را دوید بالا، نه نردبانی بود نه هیچی، پرچم ایران را دوباره گذاشت آن بالا. الان هم نیروهای مسلح ما حرف اول را می‌زنند تو منطقه، تصمیم گیرنده فرمانده کل قوا یعنی حضرت آقااست (خدا عمر با عزت به ایشان بدهد).

امیر دریادار سیاری یکی از فرماندهان است که هماهنگ کننده چهار تا از نیروهاست و یکی از آن انسان‌های خیلی خوبه، من با ایشان در منطقه بودم، برای من یک تقدیرنامه فرستاده و عکس هم گرفتم.

سوانح بالگردی

خداراشکر، همیشه یک کتاب مقدس تو یک کیسه‌ای دارم که مادرم دوخته (خدایامرز) و این کتاب مقدس دور دوخت است. گفت این را من می‌دهم به تو، خدا و حضرت عیسی (ع) همیشه نگهدارت باشد. این همیشه همراهم بود، یعنی مأموریت‌های عمان، مأموریت‌های پاکستان، مأموریت‌های جنگ، همیشه تو لباس پروازم بود و هنوزم دارم.

من طی خدمت در هوانیروز هیچ بالگردی را داغون نکردم، در حالت اضطراری خیلی نشستم، هم در عمان نشستم، هم در پاکستان نشستم، دوره آموزشی که خیلی می‌نشستم، مثلاً چیپ دکتور انجین (چراغ تشخیص موتور) روشن می‌شد یعنی یک آهن آمد داخل توربین‌ها و سریع باید بنشینی، خطرناک‌ترینش هیدرولیک آف (خاموش شدن گردش روغن) است. چندین بار هیدرولیک آف نشستم.

یکدفعه با دانشجو داشتیم می‌رفتیم استیج فیلد (صحنه میدان)، آن موقع ستوان یکم بودم، که هیدرولیک من آف شد، آمریکایی‌ها اینجا بودند، که من نمی‌توانستم برگردم پایگاه با این وضعیت، مستحضر هستید که خط راه‌آهن را که احداث می‌کنند به موازات آن جاده خاکی هست، من یادم نمی‌رود رفتم پایین به برج (آمریکایی بودند)، وضعیت اضطراری را اعلام کردم، گفتم من کنار خط راه‌آهن توی جاده خاکی می‌نشینم، دیدم یکدفعه آدمم که ارتفاع کم کنم بنشینم، خیلی سخت بود، خیلی فرامین سفت می‌شود، همه فرامین سفت می‌شود، توی جاده خاکی لاین آپ (آماده) شدم که بروم رانینگ لندینگ (نشستن توام با سُر خوردن) انجام بدهم، روی زمین باید کشیده بشید تا بایستند، دیدم بالگرد رسکیو (نجات) کنار من است، آمریکایی بود، یک پسر خوبی بود به اسم باب، گفت Hello آرت، سلام آرت، (take it easy take it easy you are clear) من هم گذاشتمش پایین.

یک بار در عمان در بیابان گذاشتم پایین، فوری رسکیو آمد، میتنس (تعمیرکاران) آمدند، لاین پاره شد، چندین بار، من تا حالا سانحه ندادم، هر چی بود نقص فنی خود بالگرد بود.

یک بالگرد در عملیات خیبر، یک ایراد فنی داشت، دیوانه شده بود. خلبان نمی‌توانست این را درست کند، به فرمانده گفت این را فقط ملیکیان می‌تواند بردارد بیاورد، میدوی و مانستون، مانستون منطقه مأموریتی ما بود، میدوی جای خواب و ... بود، حدود ۲۰ دقیقه پرواز بود، گفت این را باید ببریم آنجا موتورش را بگذاریم پایین، اینجا نمی‌توانیم بگذاریم، هیچی نداریم، فرمانده می‌گفت می‌آریم اینجا و فلان آخه خطرناکه، گفت تنها کسی

که این بالگرد را می‌تواند بردارد ببرد سالم بگذارد آنجا ملیکیان هست، اسم استوار را هنوز یادم هست، اسمش ناجی بود، گفتم ناجی، من می‌برمش، مسئله‌ای ندارد، گفت من هم با شما می‌آیم، خلبان و من هم همراهت می‌آییم با خدمه پروازی، گفتم فکر می‌کنید اشکال ممکن است کجا باشه، من آوردمش تو هاور، دیدم بالگرد عجیب لرزش (VIBERITION) دارد، موتورش درست کار نمی‌کند، گفتم این از بلید (ملخ) نیست، هر چی هست از موتور است. گفت آره دیگه، یعنی روی زمین که نشسته بودی این‌طوری می‌شدی وقتی موتور داشت می‌لرزید، خلاصه، گفتم من با ارتفاع پایین سرعت کم، ۲۰ دقیقه راه است ما ۴۰ دقیقه‌ای می‌روییم، هر جای صدای «پر پر پر» آمد من فرود میام، گفت آره، دیگه منطقه خودی بود، خطرناک نبود، خدا را صدمیلیون بار شکر، گفتم یا حضرت عیسی یا عیسی بن مریم کمکم کن، دست را گذاشتم روی TRIGGER (دکمه)، روشن کردم آوردمش هاور، مثل این‌ها که پارکینسون دارند، بالگرد اینجوری می‌شد، خلاصه برداشتمش آوردمش آنجا، گذاشتمش توی پارکینگ و خاموشش کردم، فرمانده گفت که نمی‌ترسیدی، گفتم نه، برای این که ۲-۳ متری زمین رفتم، آنجا هم بیابان بود، یک تقدیرنامه به من داد.

جنگ تحمیلی

جنگ که تمام شده بود خیلی خوشحال شده بودم، من از جنگ، همان اوایل که آن شرکت نفت را زد دنیایی از آتش بود. من بالاترین ناراحتیم این بود که مردم آواره شده بودند. جاده اهواز- آبادان هم ناامن بود،

نمی توانستند با ماشین بروند، این ها تنها راهی که داشتند باید از بهمن شیر با لنج می رفتند بندر ماهشهر، بعد از بندر ماهشهر با ماشین می رفتند اهواز. فرودگاه اهواز که مردم می خواستند سوار هواپیما بشوند بروند تهران چه خبر بود، جای سوزن انداختن نبود.

همان اوایل جنگ، بیست روزی می گذشت، ما هم تند وتند می رفتیم و می آمدیم، یک نقطه ای بود مأموریت دادند که باید بزنی، دو تا کبرا برداشتیم من هم با ۲۱۴ رسکیو رفتیم کنار بهمن شیر نشستیم، بالگرد تا جایی که بود بردیم زیر این نخل ها، (یا حضرت عباس(ع))، شرکت نفت آبادان داشت می سوخت، چه شعله ای بود، من که نشستم، فوری از سپاه آمدن، من که آمدم پایین گفت که جناب ملیکیان شما هستید، گفتم بله، چهار نفر گارد من شدند، خلبان های کبرا را گفتند شما باید آنجا باشید، آن ها دیگر دستور می دادند تو منطقه چون آنجا دیگه خط مقدم بود، ولی چهار نفر دور من را گرفتند و من هم آمدم جلوی نخل، خیلی گرم بود. لباس پروازم را درآوردم این آستین هایش را پایین گره زدم با زیر پیراهنی نشستم که خیس آب بود. یا خدا چه صفی آنجا بود کنار بهمن شیر، من از یکی از آنها که اسمش محمدی بود پرسیدم آقای محمدی این ها برای چی اینجا صف کشیدند، خب آن ها آنجا بودند همیشه، می دانستند همه چیز را، شنوک داشت مهمات می برد آبادان، بالگردها تو هم تو هم داشتند می رفتند و میامدند، ولی ما یک مأموریتی بود خواستیم آن را انجام بدهیم، یک نقطه بود، مختصات داده بودیم، منتظر دستور بودیم، بیسیم کنارم بود که هر وقت بیسیم صدا کرد من زود جواب بدهم. گفت اینها منتظرند تا نوبتشان شود،

سوار لنج بشوند بروند بندر ماهشهر، گفت دو لنج هم بیشتر نیست، یکی از لنج‌ها را هواپیما با مسافران‌ش زد، دو تا ماند، گفتم یا خدا، پس اینها شب را چیکار می‌کنند، گفت همین جا می‌خوابند، سر جاشون می‌خوابند، مردم یک غذایی، میوه‌ای، چایی از این آدم‌ها هستند که می‌فروشند، به آنها ناهار، شام و هر چی می‌خواهند می‌دهند.

یکی از خاطرات خیلی خیلی جالب من، تو عمرم یادم نمی‌رود، من همین‌طور داشتم صف را نگاه می‌کردم، یک پیر زن، حدود ۹۰ ساله با یک زن جوان و یک دختر بچه ۱۴-۱۰ ساله دوتا چمدان هم پهلوشان بود، من همین‌طور که نگاه می‌کردم به این پیر زن، مادر بزرگم (یعنی مادر مادرم) چون همیشه او دورش را لچکی می‌بست، یک نگاه بهش کردم گفتم این باید ارمنی باشد، این مسیحی است، تا بلند شدم از سر جایم پاسدارها نمی‌گذاشتند، می‌ترسیدند، چرا، چون یکی از رفقای خلبان من را تک‌تیرانداز عراقی زد، گفت کجا، جناب ملیکیان کجا، گفت او را به اینجا می‌آوریم، گفتم نه نه دست زن، شما هم همراه من بیائید. این دو نفر کیپ تا کیپ با من راه می‌آمدند، که من را یک وقت تک‌تیرانداز نزنند، رفتم جلو، خیلی گرم بود، این صلیب و پلاک نظامی من بیرون بود، بیرون از لباس پرواز، رفتم جلو به آن زن که جوان بود گفتم «سلام» به ارمنی، یک نگاهی به من کرد، گفت سلام، به فارسی گفت، پس ارمنی را فهمید که گفت سلام، اصلاً همه گیج بودند، ترس صد در صد بالا بود و گیج بودند، گفتم من ارمنی هستم، شما هم ارمنی هستید، گفت بله، یهو دیدم زن شروع کرد نشست روی زمین عین یک بچه که یک شکلات می‌خواهد و نخری

براش می‌خوابد رو زمین و جیغ می‌زنه، این پیر زن نشست رو زمین و گریه می‌کرد، گفتم مادرت، گفت نه مادر بزرگمه، گفتم کجا می‌خواهید بروید، گفت از اینجا می‌خواهیم برویم ماهشهر، حالا او داره گریه می‌کنه جیغ می‌زنه، گفتم یک ذره بیا این طرف، گفت ما می‌خواهیم بریم ماهشهر بعد از آنجا ماشین بگیریم برویم اهواز و بعد از آنجا برویم تهران. گفتم خیلی خُب، به مادرت دلداری بده بگو چیزی نیست، من الان ترتیب این کار را می‌دهم، نود درصد آنجا همه جوان بودند، زن جوان، مرد جوان، همه جوان بودند، من دلم برای پیر زن سوخت، نمی‌توانست راه برود، فوری به داخل بالگرد آمدم، بیسیم روشن کردم گفتم، شنوکی در راه است، ارمنی‌ام، دیدم همدوره من، احمد ابتهاج، یکی از آن استاد خلبان‌های بی‌نظیر، خلبان شنوک بود، به من گفت، دادا سلام، من احمد هستم، گفتم احمد جان سه تا مسافر، دوتاشون بزرگ سال هستند، یک پیر زن و دختر جوان، جواب داد آرتیم جون می‌برمشان اهواز ولی تا بالگرد را گذاشتم پایین، باید سه دقیقه‌ای بالگرد را خالی کنند چون من باید زود بلند بشوم، خطرناک است، آمدم آنجا گفتم فقط همین دوتا چمدان را دارید، گفت آره، به دو تا پاسدارها را گفتم دو تا چمدان‌ها را بیاورند، گفتم خانم دست بچه را بگیر همراه من بیا، به مادرت هم بگو دنبال ما بیاید، آقا او گریه می‌کرد و جیغ می‌زد، یکی از پاسداران، همین محمودی به من نگاه کرد، گفتم برو، بلندش کن ببرش، شنوک نمی‌تواند منتظر بماند. این‌ها را که شروع کردیم به بردن، شنوک نشست، من در حالیکه آنها را به سمت بالگرد می‌بردم، دویدم رمپ پهلوی خلبان، احمد را دیدم ماچش کردم، گفتم دو دقیقه دیگه

می‌گذارمش اون بالا، رفتم بالا و درب بغل را باز کردم، این‌ها را بردیم بالا گذاشتیم تو شنوک، به احمد گفتم، آنجا نشستی، ممکنه مأموریت بهم بخوره، من میام اهواز.

آنجا خسرو جنگجو وطن رئیس خود فرودگاه بود، از استوارهای هوانیروز، از آن بازنشسته‌های کلاه‌سبزهای قدیم، آنها را سوار شنوک کردیم صاف بردیمشان اهواز، به زن جوان فهماندم، شما را مستقیم می‌برد اهواز، دیگه بندر ماهشهر نمی‌برد و بعد شما را معرفی می‌کند به آنجا که بلیط می‌فروشد، گفتم ممکن است مأموریت به من نخورد. برگشتم، به یکی از خلبان‌ها گفتم چرا روشن کردی، گفت مأموریت بهم خورده و فرماندهی هم دستور داد که شما جلسه دارید و باید به اهواز بروید، ۲۱۴ می‌رود اهواز، گفتم گازش را بگیر، خدا خواست، حالا اینجا خیلی جالب است، ما آمدیم و از شنوک جلو زدیم، اهواز نشستیم و بلافاصله شنوک هم آمد نشست و آنها را پیاده کردیم، حالا پیرزن دستش را می‌مالید به صورتم و صورتم را می‌بوسید، گفتم شما را به اهواز آوردیم، دیگه ارمنی با هم حرف می‌زدیم، بیا برویم، من جلو می‌افتم، بریم آنجا که بلیط می‌دهند، تا ما وارد شدیم یک سربازی که دژبان بود از آن بالا من را دید، خوب زیردست من بود و تو جنگ هم غیر مستقیم تو عملیات خیبر هم این بادی‌گارد من بود، خبردار داد، صدای خیلی قوی هم داشت، گفتم آزاد و رفتم پهلوش گفتم سه تا بلیط می‌خواهم، خلبان‌ها کجا هستند، گفت تو این اتاق هستند در اتاق هم قفل، گفت در ضمن خلبان اصلی پرواز هم ارمنی هست. اسمش هم وائیک، گفتم در را باز کن، در را باز کرد و رفتم تو، گفتم وائیک کیه، گفت منم، دیدم مثل من یک قد کوتاهی داره و کچل، گفت شما ارمنی هستید،

گفتم بله، گفت چرا فارسی حرف می‌زنید، گفتم ارمنی حرف بزن، خلبان کمکش هم مسلمان بود، گفت تو آن لباس چیکار می‌کنی، گفتم خلبان بالگردم و دارم می‌جنگم، به او گفتم وقتت را نمی‌گیرم سه تا مسافر دارم از آبادان آوردم، بلیطشان هم آماده است، فقط یک خواهش از شما دارم، چون مسئول هواپیما شما هستید، اینها را که در فرودگاه مهرآباد پیاده کردید، مشمول الذمه هستی، تاکسی برایشون می‌گیرید هر جا که می‌خواهند بروند، پول تاکسی را هم خودت میدی، چون اینها پول ندارند. دستش را گذاشت زیر چشمش و گفت چشم. گفتم، وائیک تو می‌دونی با خدات. گفت چشم و من هم دیگه هیچ اطلاعاتی و تماسی با آن خانواده نداشتم. این یکی از کارهایی بود که آنجا انجام دادم.

کمک زیاد کردم، خیلی، من سربازی که تیر خورده بود برداشتم بردم عقب. یک جا هم که توی هور سه نفر تیر خورده بودند با رسکیو، فوری کشیدیمشون بالا گذاشتیمشون تو بالگرد به عقب تخلیه شان کردیم. کمک زیاد کردم.

خدا را صد میلیون بار شکر می‌کنم که تو مملکت خودمم، تو وطن خودمم، من غیر از ایران وطنی ندارم و کلمه آخرم این است که برای دفاع از وطنم لباس پروازم، پوتینم و کلاهم آماده است و به فرماندهی هم گفتم، هر وقت دستور بدهید من آماده‌ام و دفاع از مملکت دین و مذهب نمی‌شناسد.

بازنشستگی

در سال ۱۳۷۸ بازنشسته شدم، اسمش رویش هست، با زن نشستیم. ساده بازنشسته شدم. هیچ اتفاقی نیفتاد. هیچ مراسمی برای من نگرفتند. در مورد مسائل حقوقی این بحث جداست.

از فرزندان من یکی ۲۰ ساله و دیگری ۱۷ ساله به خارج رفتند. هر دوتا مهندس کامپیوترند. همسر من حدود ۱۶-۱۷ سال است که بیمار می باشد و از صندلی چرخدار استفاده می کند، من اینجا هم می خواهم از تیمسار ملکی فرمانده بازنشستگان واقعاً تشکر کنم که الان رئیس کانون بازنشستگان اصفهان هستند، خیلی کمک کرد. آمدند منزل ما و وضعیت من را دیدند، همین طور جناب عابدی از ساتا، ایشان هم به منزل آمدند و به من و همسر من که بیمار است، خیلی کمک کردند.

بعد از بازنشستگی، همکاران دعوت می کنند، فرماندهان تمام گروه ها، خود فرمانده کل هوانیروز تیمسار باقری، یکی از افراد خیلی خوب، خیلی کار می کنه، تصمیم گیری هایش خیلی خوبه، همچنین فرماندهان گروه ها، پشتیبانی، مرکز آموزش، اینها تمام، از باقری گرفته، همه از شاگردهای من بودند و خیلی خوشحالم. یک تعداد از شاگردهای من هم در ستاد مشترک هستند.

سفر به ارمنستان

یکبار رفتم ارمنستان برای هفت پشتم بسه. داداشم، خواهرم، خیلی گفتن برنگرد، همون ارمنستان خوبه، برمی گردی ایران چه کار کنی؟ گفتم اگر اینجا خوبه شما تشریف بیارید بمانید، من دارم بر می گردم، آنجا پسر

دایی‌هام، دختر خالم، همه گفتند آرتیم نرو، گفتم نه، خیلی جالب بود بگم که در ارمنستان بیمه وجود ندارد، یک شب تاندون پایم پاره شد، کسی نبود خانمم را نگه داره، وگرنه من خودم یک بلیط هواپیما می‌گرفتم می‌آمدم ایران عمل می‌کردم، دوباره با هواپیما برمی‌گشتم. خرج آمدن و برگشتن از مخارج بیمارستان آنجا کمتر می‌شد. من در آنجا یک جراحی انجام دادم، به پول ما هفت میلیون تومان از من گرفتند، چند سال قبل یعنی سال ۱۳۹۸ همسرم را هم آنجا به دفعات بیمارستان بردم، البته من که رفته بودم، بعد مادرم آمد. ۹۰ سالش بود، دو تا بیمار نگه می‌داشتم. بیمارستانی نبود در ارمنستان که مادرم را نبرده باشم. در سرمای ۲۰ درجه زیر صفر. به آمبولانس اعلام می‌کردیم. آمبولانس نیم ساعت الی یک ساعت بعد می‌آمد. دوست دارم در وطن خودم زندگی کنم اصلاً و ابداً، شاه‌رگ‌هایم رو هم ببرند خارج از ایران نمی‌روم.

نظریه کارشناسی در خصوص بالگرد به ارمنستان

در ایامی که در ارمنستان حضور داشتم، دولت ارمنستان آمده بود دو فروند بالگرد خریده بود. عین آلوئیت ما، یک کم هم بزرگ‌تر، پسر دایی من رئیس هواپیمائی مسافربری یک قسمت ارمنستان بود، وی با رئیس آنها آشنا بود، صحبت کرده بود، گفته بود که یک نفر آمده و قوم و خویش من هست و ساعت پروازش خیلی بالاست، مدت زیادی در جنگ عراق بوده و الان ارمنستان هست، از ایشان می‌توانید استفاده کنید. گفته بود حتماً می‌خواهم او را ببینم.

دو سه روز بعد پسر دائی من را صدا کرد، رفتم دفترش، نشستم یک آقای آمد، دو نفر بودند، یکی رئیس بالگردی ارمنستان بود. از من یک تعداد سوالاتی کرد، یکی گفت که چند ساعت پرواز داری با بالگرد، گفتم حدود ۷۰۰۰ ساعت، تا این کلمه را گفتم مات ماند. گفت ۷۰۰۰ ساعت مگه شوخیه. گفتم من هم آموزشی پریدم، هم جنگی پریدم، گفت شما یک رزومه بنویس در مورد خودت، ما تصمیم می‌گیریم. گفتم این دو فروند بالگردی که شما از آمریکا خریدید، برای چی خریدید، گفت خیلی خوبه، هم امداد و نجات (رسکیو) هم برای توریست که میاد، با بالگرد می‌بریم و درآمد خوبی کسب می‌کنیم. گفتم دو نفر می‌شینن داخل این، یک عدد برانکارد هم داخل این بیشتر جا نمی‌گیره. جایی نداره برانکارد بگذارند. بیمار را باید بنشانند روی صندلی. گفتم چرا این اشتباه را کردید، این بالگردها را خریدید. گفت پس باید چی می‌خریدیم. من گوشیم رو درآوردم و بالگرد UH1 را نشان دادم. گفتم این بالگرد را می‌خریدید. ۱۴ نفر توریست هم می‌توانید ببرید. همان UH1 یا ۲۰۵، فرقی نمی‌کنه، UH1 که می‌گوییم یعنی Utility Helicopter به معنی همه کاره، هم تیربار (گان شپ)، هم مسافر می‌برد، هم اسلینک می‌زند، هم مهمات می‌برد. گفتم این بالگرد را بخرید، گفت چطور، گفتم ۱۳ نفر مسافر می‌بره، هشت تا برانکارد در آن جا می‌گیره، کنارش هم مسلسل می‌بنده، گفت، حیف شد، ما دیر با شما آشنا شدیم، وگرنه قبل از خرید یک مصاحبه با شما می‌کردیم. گفت حالا یک رزومه بنویس، گفت چند سالته، گفتم ۷۵ سال. آن موقع ۷۵ سالم بود (سال ۱۴۰۰). گفت حیف که سن شما بالاست، (من یادم نمی‌رود در ایتالیا استاد من ۷۸ سالش

بود که کنار من می نشست با یک عینک ته استکانی به من آموزش می داد). حالا ایشان چرا این حرف را زد نمی دانم. گفتم احتیاجی ندارم، رزومه هم بدهم فایده نداره. گفت چرا، رزومه بده ما تصمیم می گیریم. گفتم من دارم به کشور خودم برمی گردم.

آنجا در ارمنستان دیش ماهواره گذاشته بودم و تلویزیون ایران را نگاه می کردم، فوتبال های زنده را نگاه می کردم، اخبار گوش می کردم، چون آنجا چیزی ندارند، اروپایی اند، یک سری چرت و پرت نشان می دهند، همینطور که نشسته بودم به خانومم گفتم، یک سوال می خواهم ازت بکنم، گفت، نمی خواهد سوال بکنی، فردا دیره همین الان بلند شو اثاث ها را جمع کن برگردیم مملکت خودمون. عجیب فکر من را خواند، سه روزه من اثاث ها را بستم و پسر دایی من هم کمک کرد، تمام اثاث منزل غیر از یخچال، تمام وسایل آشپزخانه و چینی جات و لیوان و ... بسته بندی کردم با هواپیما فرستادیم فرودگاه امام خمینی، خودمان هم دو روز بعدش آمدیم مملکت عزیز خودمان ایران.

ملاقات با یک رزمنده جنگ

بعد از مراجعت از ارمنستان من ۲-۳ روز بعدش رفتم گمرک فرودگاه امام خمینی که اثاثیه ها را تحویل بگیرم، یک وانت بزرگ برده بودم، وسایل آن چنانی نداشتم، همه کارهای اداری را در گمرک انجام دادم یک خانمی آنجا بود، خدا حفظش کنه، خانم خوبی بود، گفتم خانم، من تمام کارها را کردم، گفت شما دیگه هیچ کاری ندارید، آن بالا را نگاه کن، نوشته ریاست،

برو ریاست امضاء کنه و وسایلت را ترخیص کن. ما رفتیم به سمت اتاق ریاست، رفتم داخل دیدم یک نفر داخل بود، یک آقایی که که پشت میز نشسته بود، جور عجیبی هم به من نگاه کرد. گفتم خدایا چرا اینجوری به من نگاه می کند، آدم بیرون، به راننده باری گفتم شما اینجا تشریف داشته باش تا ببینم چه اتفاقی می خواهد بیفتد. چقدر پول می خواهند بگیرند از من، این آقا بیرون آمد خودش صدا کرد گفت تشریف بیارید تو. ما رفتیم داخل، دیدم ماتش برده بود و همینجوری به من نگاه می کرد. دیدم یواش یواش داره میاد به سمت من، یک پایش می لنگید. ولی من نمی شناختمش، آمد جلو با من دست داد و گفت شما سروان ملیکیانی؟ هنوز فامیلی من یادش بود، من یخورده نگاه کردم، دوباره پرسید شما سروان ملیکیانی؟ گفتم بله حاج آقا، بغلم کرد، گفت شما زندگی من را نجات دادی، یادت هست از هور در جزیره مجنون شمالی مرا نجات دادی؟

من یک روز از پرواز داشتم برمی گشتم، مهمات برده بودم با ۲۰۵ که آنجا اصلاً پرواز نداشت. ۲۱۴ را بردم و داشتم برمی گشتم که دیدم در هور یکی با دست تقاضای کمک دارد. نگاهش کردم دیدم لباس سپاه ماست، دور زدم رفتم پایین، گفتم پپر بالا، آمد بالا، پای راستش گلوله خورده بود. مرا در بالگرد بغل کرد. فوری کروچیف بالگرد جداس کرد و گریه می کرد. بردمش بهداری آنجا. گفت، اسمت چیه، گفتم ملیکیانم، گفت درود بر شرفت.

حالا خدا باید اینجوری درست کنه که من بیایم گمرک فرودگاه امام خمینی، ایشان رئیس باشند. برای همین می لنگید. گفت جناب

ملیکیان یک دقیقه بشین، دستور داد چایی آوردند، گفتم نمی خورم، گفت تنهایی، گفتم نه راننده باری بیرون است. گفت صداش کن بیاد تو، صداش کردم آمد تو، خیلی انسان پاک و خوبی بود، گفت جناب ملیکیان نباید بروی، باید بشینی، وسایلت اصلاً مسئله‌ای نداره، فوراً آیفون زد، یک خانمی آمد. گفت این بار رو بزارش بیرون، گمرکی هم نره، یادت هست تعریف کردم یک بالگرد من را نجات داد، گفت خلبانش ایشان هست، ایشان هم تشکر کرد.

بعد گفت بنشینید تا خانمم از تهران بیاد، تو را ببیند. ما نشستیم، بار ترخیص شد، خودش هم دستور داد که کارگرها بار را در آن ماشینی که من بردم بگذارند. خانمش از تهران رسید و آمد، گفت این آقا بود که به شما می‌گفتم جان من را نجات داد. خانمش تشکر کرد، شروع کرد به گریه کردن، بعد تعریف کرد چقدر انسان خوبی هستید و همین‌جور سرت را ننداختی بری. من نمی‌دانستم زخمی بود، ولی رفتم دیدم لباسش مال ماست، رفتم پایین برش داشتم، خدا من را کمک کرد، توی هور من او را نجات دادم، بعد این همه سال من بروم ارمنستان برگردم و او را ببینم. هنوزم باهاش تماس دارم، این زندگی انسانی است.

تصاویر



بازدید شهید رجایی از پایگاه هوانیروز اصفهان، سال ۱۳۶۰



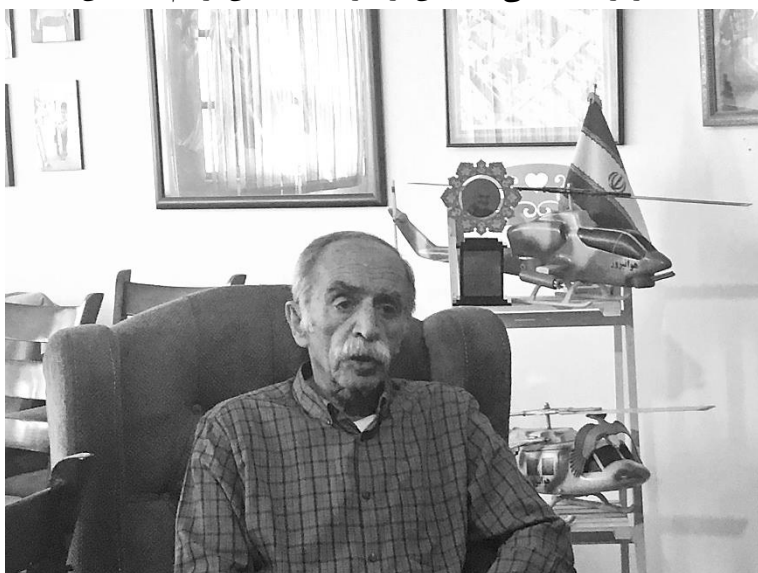
بازدید حجت الاسلام هاشمی رفسنجانی از پایگاه هوانیروز اصفهان
(راه اندازی سیمپلاتور)، سال ۱۳۶۸



سرهنګ آرتیم ملیکیان



دیدار ارشد نظامی اصفهان از سرهنگ خلبان آرتیم ملیکیان

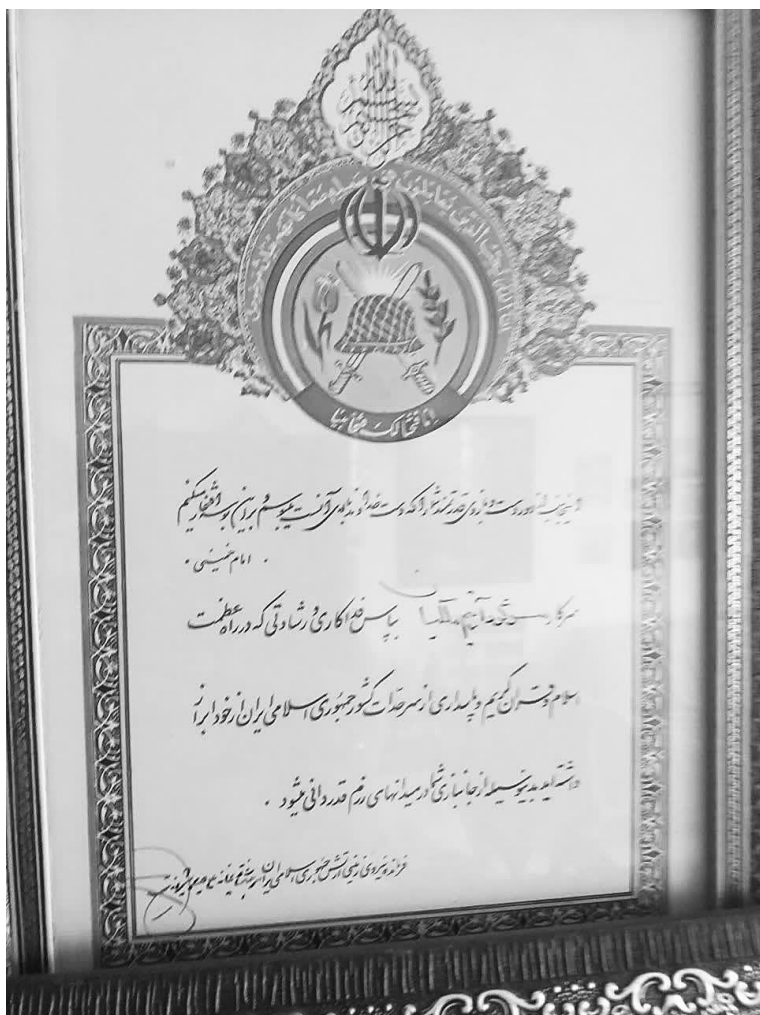


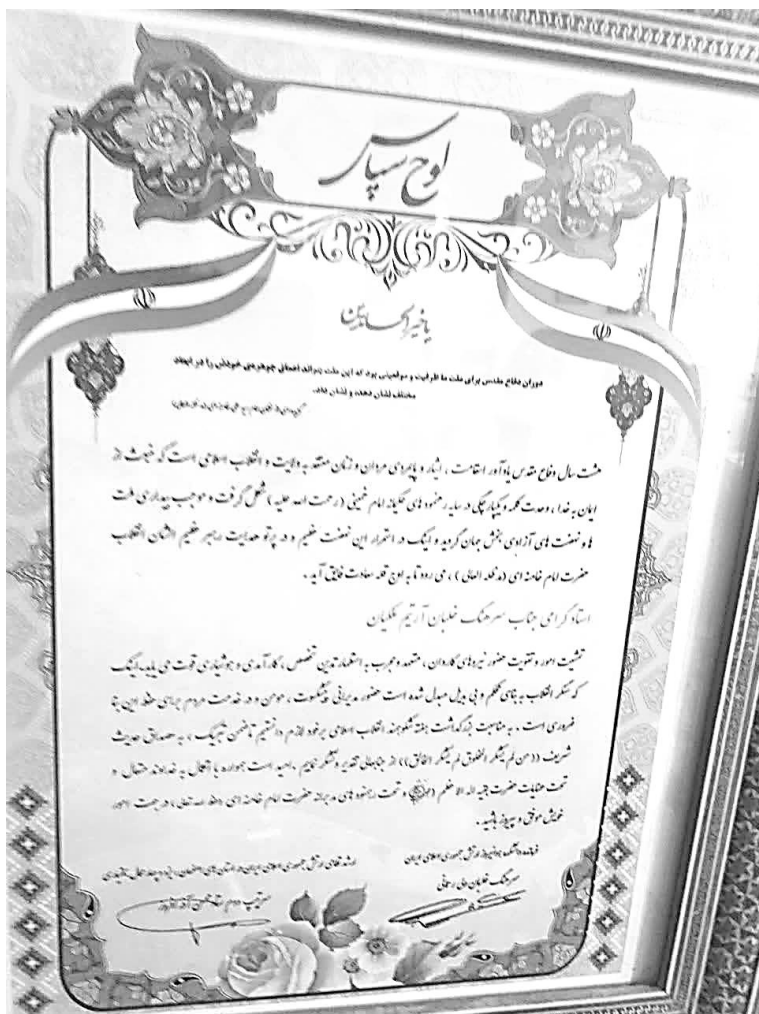
سرهنگ آرتیم ملیکیان

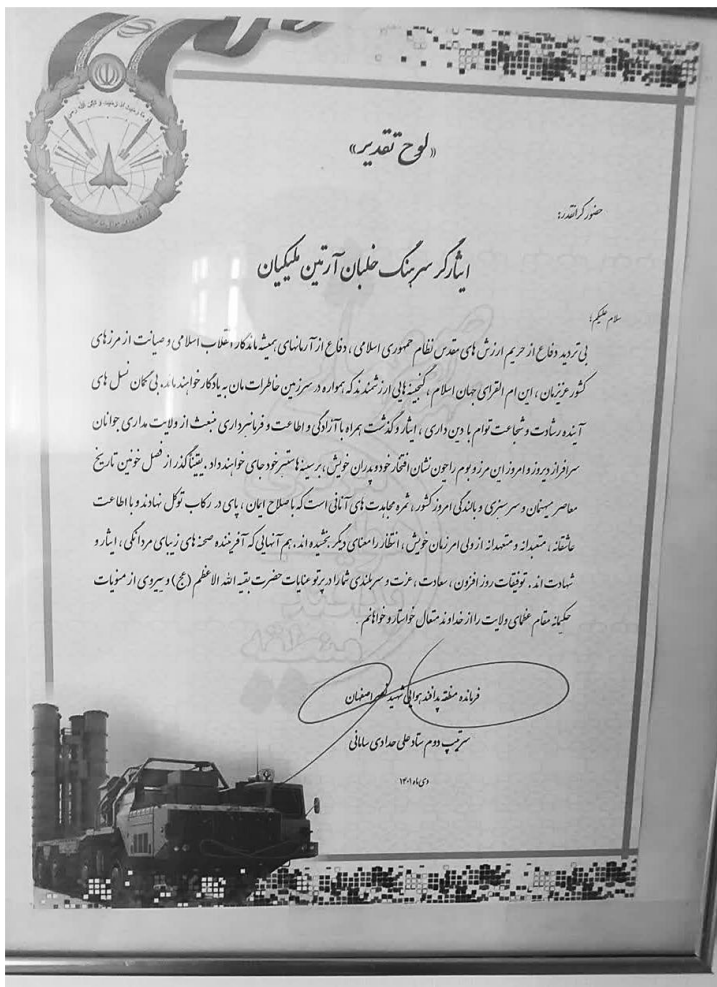


نشان‌های دریافت شده در طول خدمت









شماره: ۲۰/۷/۵۳۴۲۲

تاریخ: ۱۴/۱۰/۱۴

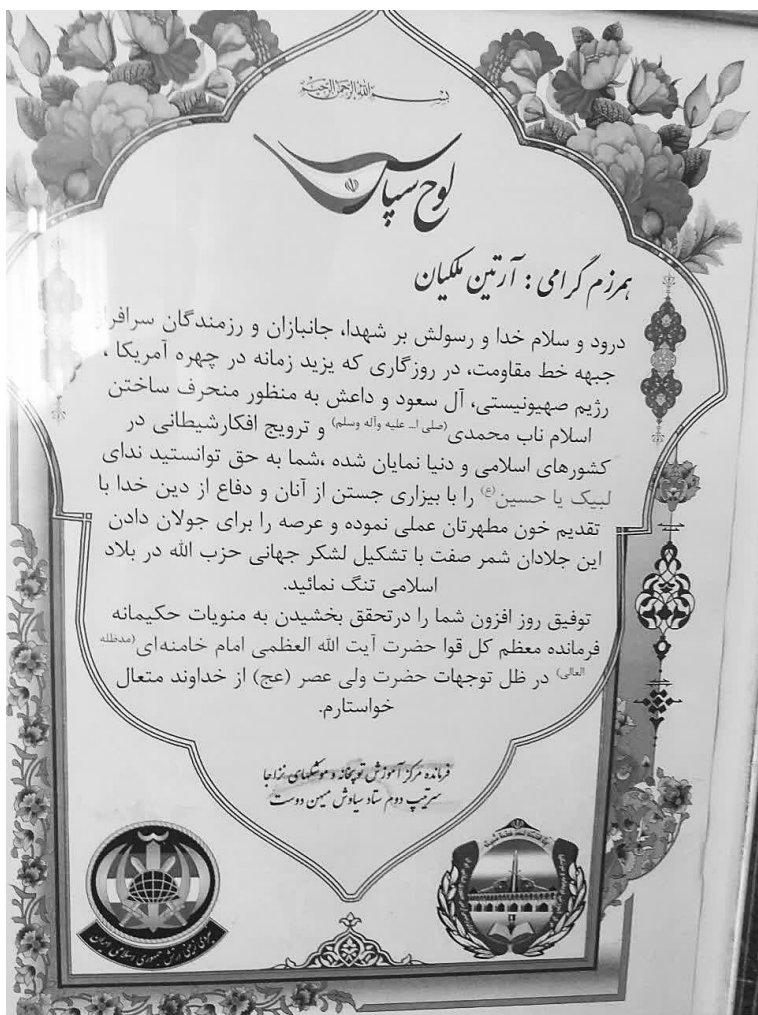
به نام یگانه خالق هستی بخش

جلیلاز عزیز و توانمند جناب آقای آرتمیم ملیکیان

سلام حبیبکم

فردا صبح تا فردا ظهر، ملاقات حضرت می‌ان‌میرم و بعد از ظهر در بیمارستان آن بزرگوار
بازگشتم و بی‌شک نیستی مرض خود را به جانب من گزیده‌اید و ملاقات حضرت می‌باید و بعد از ظهر
مست سلامت و فوق‌العاده‌ای بود و بعد از ظهر من گفتم و نصیحتش از مرض مزمن
مست است و من به اینهم به‌خاطر آن که من گفتم و من گفتم و من گفتم و من گفتم و من گفتم
مست می‌نماید.

بسم الله الرحمن الرحیم
استاد ارجمند





مَنْ لَمْ يُشْكِرِ الْمُنْعَمَ مِنَ الْمَخْلُوقِينَ لَمْ يُشْكِرِ اللَّهَ عَزَّ وَجَلَّ.

هر کس که نعمت‌دهنده از مخلوقات را شاکر نباشد، شکر گزار خداوند عزوجل نیز نخواهد بود. حضرت امام رضا (ع)

همرزم ارجمند:

جناب سرهنگ پیشکسوت خلبان آرتیم ملیکیان

سلام علیکم؛

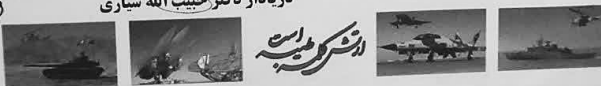
تاریخ شکوهمند ایران اسلامی سرشار از رشادتها و حماسه‌های فرزندان رشید و سلحشوری است که یاد و نامشان در قاموس شرافت و شجاعت در استمراری جاودانه می‌درخشد و طریق عزت و افتخار را همواره فروزان می‌دارند. همان رادمردانی که با شور دفاع از کیان اسلام و کشور، در لباس مقدس ارتش اسلام در مسیر پر افتخار مجاهدت و ایثار، ثابت قدم ایستاده‌اند.

بدین وسیله به پاس زحمات بی دریغ، تلاش‌های بی‌شائبه و اقدامات ارزشمند جنابعالی که در زمره فرماندهان انقلابی، خدوم و ثابت قدم در مسیر ولایت و از سرمایه‌های بی‌بدیل و پیشکسوت هوایمایی نیروی زمینی ارتش جمهوری اسلامی ایران هستید و با انتقال تجربیات خود نقش سترگ و بسزایی در تربیت خلبانان زبده هوانیروز و اعتلاء و ارتقاء توان رزمی ارتش انقلابی جمهوری اسلامی ایران داشته‌اید، **تقدیر و تشکر** بعمل می‌آید.

ضمن گرامیداشت یاد و خاطره شهدای هوانیروز، از درگاه خداوند متعال صحت، سلامتی و توفیق روز افزون جنابعالی را در پیشبرد اهداف نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران در ظل توجهات و عنایات و بر سر **حضرت ولی عصر (عج)** و تحت زعامت فرماندهی معظم کل قوا حضرت امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی) مسئلت می‌نمایم.

رئیس ستاد و معاون هماهنگ کننده ارتش جمهوری اسلامی ایران

دربادار دکتر حبیب الله سیاری





نمایه

آ	آبادان, ۶۶, ۵۲, ۵۱, ۴۷, ۴۶, ۴۵
آذین: محمود, ۳۸	۷۱, ۶۷
آرتیم, ۱, ۲۰, ۲۴, ۳۰, ۳۶, ۴۱	
۸۱, ۸۰, ۷۳, ۶۹, ۴۳, ۴۲	
آسوده: خلبان, ۲۳	
ا	
ابتهاج: احمد, ۶۹	
ارمنستان, ۷۵, ۷۴, ۷۳, ۷۲, ۵۸	
۷۷	
استادان آمریکایی, ۳۵, ۳۴, ۱۱	
اسلام آباد, ۳۴, ۳۳	
اصفهان, ۱۴, ۱۱, ۱۰, ۹, ۸, ۲, ۱	
۳۸, ۳۴, ۳۳, ۳۲, ۲۶, ۲۳, ۱۵	
۶۳, ۶۲, ۶۰, ۴۵, ۴۴, ۴۲, ۳۹	
۸۱, ۷۹, ۷۲	
افراسیابی, ۳۹	
افغانستان, ۳۲, ۲۸	
اقدسیه, ۳	
امین طاهری: داریوش, ۵۰	
اهواز, ۷۰, ۶۹, ۶۶, ۴۹, ۴۷, ۴۴	
ایتالیا, ۷۴, ۳۲, ۸, ۶	
ایرج: سروان, ۳, ۲	
ب	
باقری: خلبان, ۷۲	
بالگرد 43-bell, ۵	
بالگرد 43-H, ۶	
بالگرد تاو, ۴۸	
بالگرد کبرا, ۳۴, ۲۳, ۱۳, ۱۱, ۱۰	
۵۲, ۵۱, ۴۹, ۴۷, ۴۶, ۴۵, ۳۹	
۶۷, ۶۳, ۶۲, ۵۶, ۵۴	
بالگرد ۲۰۵, ۲۷, ۲۳, ۱۱, ۱۰, ۶	
۵۱, ۴۶, ۴۳, ۳۹, ۳۴, ۲۹, ۲۸	
۷۶, ۷۴, ۶۲, ۵۷	
بالگرد ۲۰۶, ۴۶, ۳۹, ۱۱, ۱۰, ۶	
۶۳, ۵۲, ۵۱	

جزایر مجنون, ۵۰, ۵۶, ۵۷, ۷۶	بالگرد ۲۱۴ ۱۰, ۱۱, ۱۳, ۲۳, ۳۴,
جزیره سیری, ۱۶	۳۸, ۳۹, ۴۱, ۴۲, ۴۴, ۴۷,
جلفای اصفهان, ۱, ۲, ۳۸	۵۱, ۵۲, ۵۴, ۶۲, ۶۷, ۷۰, ۷۶
جنگجو وطن: خسرو, ۷۰	بنی جمال: سروان, ۱۳
جهانبانی: سپهبد, ۱۵, ۱۶, ۱۷,	بهمن شیر, ۶۷
۲۲, ۲۶	بیمارستان جلفا, ۱۴

چ

چابهار, ۱۶, ۲۲

ح

حسینی سعدی: سرهنگ, ۵۵
حضرت عباس(ع), ۳۱, ۵۰, ۵۷,
۵۸, ۶۷

حقیقت: خلبان, ۴

خ

خرازی: شهید, ۵۵, ۵۶
خرمشهر, ۶۳, ۶۴
خسرو داد: منوچهر, ۱۱, ۱۴, ۱۸,
۲۶, ۳۴, ۳۷
خلبان آمریکایی, ۱۲, ۳۵
خمپاره ۶۰ ۱۸

پ

پاکستان, ۲۷, ۲۸, ۳۰, ۳۱, ۳۲,
۳۳, ۳۴, ۴۱, ۶۴
پایگاه مانستون, ۱۳, ۱۴, ۱۸, ۶۵
پل مارد, ۴۷

ت

تبریز, ۴۹
تهران, ۲, ۳, ۷, ۱۴, ۱۵, ۱۶, ۱۸,
۲۰, ۲۲, ۲۶, ۴۳, ۵۹, ۶۰, ۶۱,
۶۲, ۶۷, ۶۹, ۷۷
تیپ قوچان, ۲۰, ۴۷, ۵۱
تیمسار ملک, ۳۶, ۳۷, ۳۸
جت رنجر, ۷, ۱۰, ۲۳, ۲۹, ۳۴,
۴۸, ۶۲

د

دارخوین، ۵۵

دانشکده افسری، ۳، ۸

دانشور: بهرام، ۲۴

دبیرستان شاه عباس، ۱

دروازه شیراز، ۳۶

دزفول، ۵۲

دژبان، ۲، ۷۰

دشتی: مرتضی، ۵۷، ۵۸

دلیجان، ۹

دوقلو، ۱۵

ر

راولپندی، ۳۳، ۳۴

رجایی، ۴۲، ۷۹

رشت، ۱۰

روحي پور: سروان، ۱۵، ۱۹، ۲۸،

۲۹، ۳۰، ۳۲

روسیه، ۲۹، ۳۲

ز

زردکوه، ۴۳

ژ

ژنرال تیکاخان، ۲۸، ۳۲، ۳۳

س

سپاه پاسداران، ۴۹، ۵۰، ۵۵، ۵۷،

۵۸، ۶۷، ۷۶

سرخوش: سرهنگ، ۳۴، ۳۸

سلطان قابوس، ۱۵، ۱۶، ۱۸

سلیمانی: حاج قاسم، ۵۶، ۵۷

سیاهکل، ۱۰

ش

شاه، ۳، ۸، ۱۱، ۳۴، ۳۶

شمشادیان، ۴۷

شنوک، ۱۱، ۲۷، ۳۳، ۳۹، ۴۱، ۵۰،

۶۲، ۶۳، ۶۷، ۶۹، ۷۰

شهرکرد، ۴۳

شیرودی، ۴۷

ص

صیادشیرازی، ۴۴، ۵۳، ۵۴، ۵۵،

۵۷، ۹۹، ۱۰۲، ۱۰۴

فرودگاه مهرآباد، ۴۶، ۶۰، ۷۱

فلایت کاماندر، ۱۲، ۱۳، ۵۱

ق

قایق، ۵۴

قلعه مرغی، ۴

ک

کامرانی: سروان، ۶، ۱۹، ۲۰

کرمانشاه، ۹، ۳۹، ۴۷، ۶۰

کشوری، ۴۷

کشوری: اصغر، ۴۷، ۴۸، ۴۹

کلانتری: رضا، ۳۹

کمونیست، ۳۱

کوشک نصرت، ۵۹، ۶۰، ۶۲

کویته، ۲۷

گ

گرانمایه: سرهنگ، ۴۲

گل جهانی: سروان، ۶، ۷، ۸

ل

لاله‌فر: سروان، ۶، ۱۹

لشکر، ۷۷، ۵۱

ط

طاووسی: حاج آقا، ۳۶، ۳۷، ۵۰

ظ

ظفار، ۱۳، ۱۴، ۱۷، ۲۲، ۲۳

ع

عابدی: جواد، ۴۵، ۴۸، ۵۰، ۵۲؛

ساتا، ۷۲

عراق، ۴۲، ۴۳، ۴۷، ۵۱، ۵۲، ۵۷،

۷۳

عقیقی روان: سرهنگ، ۳۹، ۴۲،

۵۹، ۶۱، ۶۲

عمان، ۱۳، ۱۵، ۱۶، ۲۴، ۲۵، ۴۱،

۶۱، ۶۴، ۶۵

عملیات خیبر، ۴۹، ۵۱، ۵۴، ۵۶،

۶۵، ۷۰

عملیات دماوند، ۱۳، ۱۴

ف

فانتوم، ۵۴

فتحی: تیمسار، ۶۱، ۶۲

فرودگاه، ۲، ۲۷، ۳۲، ۴۴، ۶۷، ۷۰،

۷۵، ۷۶

م

مانور ولایت, ۵۹, ۶۰, ۶۲
 مانی‌زاد: احمد, ۲۵, ۳۰, ۳۱
 ماهشهر, ۴۵, ۶۷, ۶۸, ۶۹, ۷۰
 محمدی گلپایگانی: حاج آقا, ۵۵
 محمودی: پاسدار, ۶۹
 مرکز توپخانه, ۳۸
 مستر ساکی, ۱۱, ۱۲, ۱۳, ۳۴
 مستر فلیق, ۳۴
 مشهدی: فضل‌اله, ۳۹, ۵۲
 مکی‌آبادی: سروان, ۵۲, ۵۴, ۵۵
 ملک‌محمدی: سرگرد, ۱۵, ۱۸,
 ۲۷, ۲۸
 ملکی: بازنشستگان, ۷۲
 ملیکیان, ۱, ۴, ۹, ۱۲, ۱۴, ۱۶,
 ۱۹, ۲۰, ۲۱, ۲۲, ۲۷, ۲۹, ۳۹,
 ۴۶, ۴۸, ۵۵, ۵۶, ۵۸, ۵۹, ۶۱,
 ۶۲, ۶۵, ۶۷, ۶۸, ۷۷, ۸۰, ۸۱
 موشک مالیوتکا, ۱۷, ۲۳, ۲۹, ۴۵

نوروزی: سروان, ۳
 نوری: سرهنگ, ۳۷
 نیرو مخصوص, ۱۴
 نیروهای روسی, ۲۹
 نیروی هوایی, ۳, ۲۲, ۵۴, ۱۰۳

هـ

هراد, ۲
 هواپیمای سسنا, ۴, ۵, ۱۳
 هواپیمای سی ۱۳۰, ۱۳, ۱۶, ۱۸
 هوانیروز, ۲, ۳, ۶, ۷, ۸, ۹, ۱۰,
 ۱۱, ۱۲, ۱۴, ۳۶, ۳۸, ۴۲, ۴۵,
 ۵۶, ۵۷, ۶۳, ۶۴, ۷۰, ۷۲, ۷۹
 هور, ۵۰, ۵۴, ۷۱, ۷۶, ۷۷

و

وطن‌پور: منصور, ۳۸, ۴۰, ۴۱,
 ۴۲, ۴۳, ۴۴, ۴۵, ۴۷, ۴۸, ۴۹,
 ۶۲

ی

یمن, ۱۴, ۱۷, ۲۱

ن

نمازی‌زاده: احمد, ۱۹, ۲۰, ۲۱,

فرازهایی از پیام حضرت امام^(ع) در اسفندماه ۱۳۶۷ خطاب به روحانیت

سراسر کشور (در رابطه با پذیرش قطعنامه ۵۹۸)

صحیفه امام خمینی^(ع)، جلد ۲۱، صفحه ۲۸۳

- ما هر روز در جنگ برکتی داشتیم که در همه صحنه‌ها بهره جسته‌ایم.
- ما انقلابمان را در جنگ به جهان صادر نموده‌ایم.
- ما مظلومیت خویش و ستم متجاوزان را در جنگ ثابت نموده‌ایم.
- ما در جنگ پرده از چهره تزویر جهان‌خواران کنار زدیم.
- ما در جنگ دوستان و دشمنان خود را شناخته‌ایم.
- ما در جنگ به این نتیجه رسیده‌ایم که باید روی پای خودمان بایستیم.
- ما در جنگ اُبَهِت دو ابرقدرت شرق و غرب را شکستیم.
- ما در جنگ ریشه‌های پربار انقلاب اسلامی‌مان را محکم کردیم.
- ما در جنگ حس برادری و وطن‌دوستی را در نهاد یکایک مردمان بارور کردیم.
- ما در جنگ به مردم جهان و خصوصاً مردم منطقه نشان دادیم که علیه تمامی قدرت‌ها و ابرقدرت‌ها سالیان سال می‌توان مبارزه کرد.
- جنگ ما جنگ حق و باطل بود و تمام شدنی نیست.
- جنگ ما جنگ فقر و غنا بود.
- جنگ ما جنگ ایمان و رذالت بود و این جنگ از آدم تا ختم زندگی وجود دارد.
- جنگ ما موجب شد که تمامی سردمداران نظام‌های فاسد در مقابل اسلام احساس ذلت کنند.
- ما در جنگ برای یک لحظه هم نادم و پشیمان از عملکرد خود نیستیم. راستی مگر فراموش کرده‌ایم که ما برای ادای تکلیف جنگیده‌ایم و نتیجه، فرع آن بوده است.

- از همه اینها مهم‌تر، استمرار روح اسلام انقلابی در پرتو جنگ است، همه اینها از برکت خون‌های پاک شهدای عزیز هشت سال نبرد بود، از تلاش مادران، پدران و مردم عزیز در ده سال مبارزه با آمریکا، غرب و شوروی نشأت گرفته است.
- ملت ما تا آن روز که احساس کرد توان و تکلیف جنگ دارد، به وظیفه خود عمل نمود... آن ساعتی هم که مصلحت بقای انقلاب را در قبول قطعنامه دید و گردن نهاد، باز به وظیفه خود عمل کرد.

معارف جنگ

«معارف جنگ» مجموعه‌ای از یافته‌ها، ذخایر و دستاوردهای جبهه‌های نبرد حق علیه باطل است که خداوند متعال به پاس فداکاری‌ها، ایثارگری‌ها و برکت خون شهدای والامقام، نصیب رزمندگان اسلام نموده و از سینه‌های جوشان آنها به سینه‌های پاک و تشنه نسل جوان انقلاب اسلامی منتقل می‌گردد.

«هیئت معارف جنگ» از پاییز سال ۱۳۷۳ با همت والای امیر سرافراز ارتش اسلام «شهید سپهبد علی صیادشیرازی» شکل گرفت و در سال ۱۳۷۴ با تصویب کریمانه و حمایت‌های مادی و معنوی حضرت امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی)، مقام معظم رهبری و فرماندهی کل قوا، به صورت رسمی این رسالت مهم را با روحیه متعالی بسیجی بر عهده گرفته و مفتخر است که با الهام از کلام نورانی خداوند متعال مبنی بر «وَالَّذِينَ جَاهَدُوا فِينَا لَنَهْدِيَنَّهُمْ سُبُلَنَا وَإِنَّ اللَّهَ لَمَعَ الْمُحْسِنِينَ»، با صداقت و تلاش دسته جمعی در این وادی مقدس گام نهاده و این رسالت افتخارآمیز را که با گرایش «پژوهشی-فرهنگی-عملیاتی و آموزشی» شکل گرفته است ادامه دهد و در این راه امید به لطف و یاری خداوند متعال دارد.

شیوه کار هیئت معارف جنگ در گردآوری تجارب جبهه‌های نبرد از سال ۱۳۷۳ تا سال ۱۳۷۸ بدین ترتیب بوده است که بر اساس زمان و مکان هر عملیات، جمعی از رزمندگان اسلام که در آن عملیات نقش مهمی را بر عهده داشته‌اند به منطقه عملیات عزیمت نموده و با یادآوری خاطرات خود در صحنه نبرد و برداشت‌های تحریری، صوتی و تصویری، مجموعه‌ای از حقایق و واقعیت‌های تلخ و شیرین را گردآوری نموده است. این هیئت بعد از سال ۱۳۷۸، همچنان با اجرای آموزش‌های میدانی، نسبت به تکمیل برداشت‌های میدانی عملیات ثامن‌الائمه^(ع) و سایر

عملیات‌ها اقدام نمود. چاپ بیش از ۲۲۰ عنوان کتاب مستند از وقایع هشت سال دفاع مقدس از سال ۱۳۷۹ تا پایان سال ۱۴۰۲ از اقدامات هیئت معارف جنگ می‌باشد.

آموزش معارف جنگ، از سال ۱۳۷۴ به صورت نظری و میدانی برای هر دوره از دانشجویان سال ۳ دانشگاه افسری امام علی^(ع) نذاجا و از سال ۱۳۸۲ نیز برای دانشجویان سال ۳ دانشگاه‌های افسری هوایی، دریایی و فارابی و از سال ۱۳۹۴ برای دانشجویان سال ۳ دانشگاه نیروی پدافند هوایی خاتم‌الانبیاء^(ص) به اجرا درآمده و تا پایان سال ۱۴۰۲، تعداد ۳۸۷۳۶ نفر از فارغ‌التحصیلان دانشگاه‌های مزبور در مرحله نظری و تعداد ۲۸۲۴۲ در مرحله میدانی مورد آموزش قرار گرفته‌اند.

هیئت معارف جنگ همچنین از سال ۱۳۸۷ آموزش کارکنان وظیفه در مقاطع تحصیلی لیسانس، فوق لیسانس و دکتری در مراکز آموزش وظیفه را پی‌ریزی نمود و این عزیزان در زمان آموزش مقدماتی و قبل از عزیمت به یگان‌های سازمانی خود به مدت شانزده ساعت آموزش معارف جنگ را برابر برنامه آموزشی طی نموده که تا پایان سال ۱۴۰۲، بیش از ۴۹۰ هزار نفر از کارکنان وظیفه که فارغ‌التحصیل دانشگاه‌ها و مراکز آموزش عالی کشور می‌باشند، آموزش نظری معارف جنگ را فرا گرفته‌اند.

آموزش معارف جنگ برای کلیه دانش‌آموزان پایور اجا از سال ۱۳۸۷ در آموزشگاه نظامی جوادالائمه نذاجا برگزار می‌گردید و از سال ۱۳۹۸ این آموزش‌ها در ۵ مرکز آموزش اجا (جوادالائمه^(ع) نذاجا، تفنگداران دریایی نذاجا، باقرالعلوم^(ع) نذاجا، شهید خضایی نهجا و علی‌اکبر^(ع) نپاجا) برنامه‌ریزی شد، که بر این اساس تا پایان سال ۱۴۰۲، تعداد ۸۵۵۹ نفر دانش‌آموز پایور به مدت ۱۶ ساعت در هر دوره، آموزش نظری معارف جنگ را فرا گرفته‌اند.

آموزش معارف جنگ برای دانشجویان دوره‌های عالی رسته‌ای با موضوع نقش رسته مربوطه در دفاع مقدس به مدت ۸ ساعت برگزار شد که از سال ۱۳۹۰ تا پایان سال ۱۴۰۲، آموزش‌ها در ۱۸ مرکز برای تعداد ۱۴۸۴۹ نفر دانشجو برگزار گردیده است.

از بهمن سال ۱۳۹۳ تا پایان سال ۱۴۰۲، بیش از ۹۱۴ هزار نفر از سربازان فوق دیپلم، دیپلم و زیر دیپلم نیز در هر دوره به مدت هشت ساعت تحت آموزش معارف جنگ قرار گرفته‌اند.

آموزش معارف جنگ برای دانشجویان دافوس آجا به مدت ۸ ساعت در ۴ جلسه در سال ۱۳۹۸ برای تعداد ۲۶۴ نفر برگزار شد.

آموزش معارف جنگ برای مدیران ارشد ساحفاجا به مدت ۸ ساعت برای تعداد ۲۲۰ نفر دانشجو در سال ۱۳۹۸ برگزار شد.

آموزش معارف جنگ برای مدیران ارشد عقیدتی سیاسی ارتش از سال ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۲ برای تعداد ۱۱۱ نفر برگزار شد.

آموزش معارف جنگ برای استخدامیان ماده ۳۳ و ۵۲ قانون ارتش در سال ۱۴۰۲ برای تعداد ۵۹۲ نفر برگزار شد.

هیئت معارف جنگ «شهید سپهبد علی صیادشیرازی»

برای مقابله با دشمنان بلستی ما چه ارتشی، چه سپاهی و چه بیگانه‌ی واحد و قدرت واحد باشیم.

«شهید سپهبد علی صیادشیرازی - ۱۳۶۴/۱۱/۲۶»

«هیئت معارف جنگ»

«معارف» هیئتی از علم و دین است

کواه جنگ بر این سرزمین است

حدیث اچ سه و هم هفت آذر

کتاب قسح المبین است

معرفی هیئت معارف جنگ در کوتاه‌ترین کلام شعری

❖ واژه‌های "معارف"، "هیئت" و "جنگ" در بیت اول، نام هیئت معارف جنگ را تداعی می‌کند.

❖ واژه "گواه"، مأموریت ما را تبیین می‌کند که یعنی: شاهد لحظات جنگ بوده‌ایم و از طرفی چون گواه هستیم، موظف به گواهی دادن می‌باشیم.

❖ حرف "بر"، نشان دهنده تحمیلی بودن جنگ است، وگرنه جا دارد که کلمه «در» آورده می‌شد.

❖ در بیت دوم بر عملیات‌های مهم "اچ سه" نیروی هوایی و "هفت آذر" روز عملیات مروارید در دریا و همین‌طور نبرد زمینی "فتح المبین" به عنوان نمونه‌هایی از دفاع مقدس اشاره شده است.



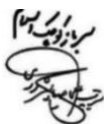
تشریح نشان هیئت معارف جنگ



کتاب آسمانی قرآن، نماد علم و حکمت



نشان جمهوری اسلامی ایران



دستخط و امضای شهید سپهبد
علی صیادشیرازی بنیانگذار
هیئت معارف جنگ



هشت پَر یا ستاره ایرانی (شمسه)، در ابنیه و مساجد اسلامی
و ایرانی، به یاد هشتمین امام شیعیان حضرت امام رضا(ع)
استفاده شده است. انتخاب عدد هشت، بیانگر هشت سال
دفاع مقدس است و دلیل وجود شمسّه در نشان این است که
معارف جنگ برگرفته از مبانی دینی و فرهنگ تشیع است.



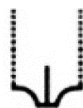
مرمی فشنگ جنگ: یادآور جنگ
تحمیلی



محراب (محل حرب و مبارزه با نفس)، محل نماز که این
واجب در اول وقت برای شهید صیاد اهمیت بالایی داشت



پلاک رزمندگان: یادآور جنگ و
بدن‌های رها شده شهدا و جانبازان
در صحنه‌های نبرد



قلم: نماد فرهنگی

در نشان معارف جنگ از دو رنگ آبی و قرمز استفاده شده است که رنگ آبی، نشان دهنده پاکی
و صفا، صداقت، صلح و دوستی و رنگ قرمز، نشان دهنده روحیه شهادت طلبی و ایثار است.