

تاریخ نیروی هوائی شاهنشاهی



(سال ۲۵۳۵ شاهنشاهی)



نوروز ۲۵۳۵ شاهنشاهی ــ اعلیحضرتین و والاحضرت همایون ولایتعهد در آرامگاه اعلیحضرت رضاشاه کبیر

فرمایشات تاریخی شاهانه

در آئین باشکوه روز یکم فروردین ۲۵۳۵ شاهنشاهی که به‌مناسبت بزرگداشت پنجاهمین سال شاهنشاهی شکوهمند دودمان پهلوی، در آرامگاه اعلیحضرت رضاشاه کبیر انجام گرفت:

درود گرم من به ملت بزرگ ایران، به‌ملتی که نیروی لایزالش بار دیگر درآئین شکوهمند همبستگی شاه و ملت متجلی شده است.

درود من به شاهنشاهان بزرگ و سرداران دلیر تاریخ ایران ــ به همه مردان و زنان ایرانی که پرچم پر افتخار این شاهنشاهی کهن را چون ودیعه‌ای مقدس از نسلی به نسل دیگر سپردند.

درود من به رضاشاه‌کبیر سردار بزرگ ایران و بنیانگذار شاهنشاهی پهلوی ــ مردی که از میان ملت برخاست و هرگز جز به ایران نیندیشید ــ برای ایران زیست و برای ایران مرد.

امروز در دوهزاروپانصد و سی و پنجمین نوروز شاهنشاهی ایران و در پنجاهمین نوروز شاهنشاهی پهلوی در برابر آرامگاه ایرانی بزرگی که روانش در کنار ما و همراه ماست بنام پرچمدار شاهنشاهی ایران پیمان جاوید دودمان پهلوی را با ملت خودم که به فرمانروائی آن افتخار دارم تجدید میکنم.

در پیشگاه‌تاریخ ایران اعلام‌میدارم که ما خاندان‌پهلوی مهری جز مهر ایران و عشقی جز سرفرازی ایرانیان نداریم و وظیفه‌ای جز خدمت به کشور و ملت خویش برای خود نمیشناسیم.

ما از میان ملت ایران برخاسته‌ایم در خاک مقدس ایران زاده شده‌ایم و در همین سرزمین مقدس نیز بخاک خواهیم رفت.

پنجاه سال است که جبهه پیوسته شاه و ملت در گرما گرم تلاشی شکوهمند در راه رستاخیز ملی ایران است.

پنجاه سال است که ایران ــ ایران سازندگی و آفرینندگی است و اگر در این میان ــ دوران فترتی این نهضت بزرگ ملی را متوقف ساخت اکنون آن دوران شوم برای همیشه سپری شده است.

امروز ما به یقین میدانیم که راه ملت ایران بجانب دوران تمدن بزرگ راهی است که پیروزمندانه ادامه‌خواهد یافت و در کوتاه زمانی‌این ملت را در نخستین صفوف ملل سرفراز جهان جای خواهد داد.

راهی که ما و شما دست در دست هم از روز تاریخی سوم اسفند تا بامروز پیموده‌ایم راهی براستی دراز و دشوار بوده است.

بسیاری از شما در این مدت، خود درکارهای کشور شرکت داشته‌اید و بسیاری دیگرنیز جوانان و کودکانی هستید که از خلال صفحات تاریخ با ماجراهای این دوران پرنشیب و فراز آشنا خواهید شد.

نمیخواهم این صفحات را اکنون برای شما ورق بزنم زیرا قضاوت آنچه گذشته است تنها با تاریخ و ملت ایران است.

فقط یادآوری میکنم که در خلال این مدت در یکی از شوم‌ترین روزهای تاریخ چند هزار ساله ما



حاصل تلاشها و کوششهای طاقت‌فرسای سردودمان خاندان پهلوی با شبیخون بیگانگان یک شبه درهم ریخت زیرا خوش‌باوری ما در برابر روابط بین‌المللی و عدم آمادگی نظامی که الحق فرصتی نیز برای آن نبود کار را بر شبیخونگران آسان کرده بود .

پس از آن در طول دوازده سال این سرزمین جولانگاه نیروهای اهریمنی شد که جز پراکندگی و آشفتگی و بیگانه پرستی و مردم فریبی چیزی برای آن به ارمغان نیاوردند ، اما در تاریخ ایران مقدر چنین بوده است که هرگز اهریمن را در این سرزمین فروغ جاوید امکان پای گرفتن نباشد .

بدین جهت با عنایات کاملهٔ پروردگار من و شما توانستیم به نیروی پیوند ناگسستنی و جاودانی خود این دوران غم‌انگیز را در پشت سرگذاریم و با انقلاب پیروزمندانهٔ شاه و ملت عصری تازه را در تاریخ کهن این کشور آغاز کنیم ــ عصری که در آن ظلمت اهریمنی برای همیشه پایان یافته و جای خود را به فروغ یزدانی سپرده است .

در این‌دوران پرافتخار نوین بود که یک‌بار دیگر اعجاز نبوغ به صورتی پر شکوه بر صفحات تاریخ ایران نقش بست .

ملتی حماسه آفرین به دنبال افتخارات کهن حماسه‌ای نو در انسانی‌ترین چهره آن آفرید ، حماسه‌ای به تابناکی آسمان ایران ، به استواری صخره‌های البرز کوه ، به زایندگی امواج نیلگون خلیج پارس ، حماسه شکوهمند سازندگی و آفرینندگی ، حماسه سرفرازانه آزاد مردان و آزاد زنان ، کشاورزان از بند رسته و کارگران پولاد بازوی نیرو آفرین و برخوردار ، سهیم و شریک در حاصل تلاش خویش ، سپاهیان افسانه‌ای دانش و آبادانی و تندرستی ، حماسه گسترش کشورگیر دادگستری قضائی و عدالت اجتماعی ، حماسه احقاق کامل حقوق ملی از بابت ثروتهای خدا داده ملت ایران ، حماسه رهبری پیکار جهانی برای گزینش نظمی عادلانه در جای نظام بیدادگرانه کهن .

من به نام فرماندهی این شاهنشاهی جاودان با تاریخ ایران پیمان می‌بندم که این حماسه زرین ایران نو تا پیروزی کامل ادامه خواهد یافت و هیچ نیروئی در جهان یارای برابری با پیوند پولادین شاه و ملت را نخواهد داشت . دیگر شبیخونی نابهنگام ما را غافلگیر نخواهد کرد زیرا که ملت ایران و نیروهای مسلح آن که از ملت برخاسته‌اند و از قدرت لایزال ملی نیرو می‌گیرند برای پاسداری سرزمین مقدس خویش روز و شب بیدارند . دیگر بیگانه و بیگانه پرست را امکان رخنه در بنای استوار حاکمیت ملی ما نخواهد بود زیرا اکنون سرنوشت ایران تنها به دست ایرانی با نیروی ایرانی و به خاطر ایران تعیین



میشود و همواره نیز چنین خواهد بود .

ایران امروز ، ایران سازندگی ، ایران ایمان و اعتماد و امید ، ایران معنویت و بشردوستی است و این نقشی است که ما نه تنها در کشور خویش بلکه در صحنه جهانی نیز ایفا می‌کنیم .

ما نیک می‌دانیم و همه جهانیان نیز می‌دانند که ایران امروز کشوری نیرومند ، با قدرت روزافزون سیاسی و اقتصادی و نظامی و برخوردار از حیثیت بیسابقه جهانی است ولی ما اعلام کرده‌ایم که این نیرو جز در راه خیر و صلاح جامعه بشری به کار نخواهد رفت .

ما برای همه ملل جهان خواستار صلح و ترقی ، خواستار رفاه و نیکبختی هستیم و صدای ما در هر مورد صدای حق و عدالت است .

ما خوشبختی و رفاه خویش را در رفاه و خوشبختی ملل جهان و نه به حساب دیگران میجوئیم .

دنیا میتواند روی کشور ما و نیروی ما به عنوان یک پشتوانه محکم حق و عدالت حساب کند ، و ما این رسالت انسانی را با وقوف کامل میپذیریم .

ملت بزرگ و عزیز من . . .

بار دیگر میگویم که رمز همه پیروزی‌های‌ملی‌ما در میراث معنوی تاریخ کهن ایران در رابطه هزاران ساله فرماندهی.شاهنشاهی ایران با نیروی ملی و در فداکاری متقابل این دو مقام نهفته است .

یکپارچگی ملی اکنون با استقرار یک حزب واحد کاملا " ایرانی یعنی حزب رستاخیز ملت ایران بیش از هر وقت دیگر تحقق یافته است و این وحدت توأم با قدرت‌قوای‌مسلح شاهنشاهی ایران شرائطی را پدید آورده است که در پرتو آن هیچ عاملی نمیتواند مانع پیشرفت روزافزون کشور ما و رسیدن به هدفهای ملی و نجیبانه آن گردد .

بیاری پروردگار توانا من و شما دست در دست هم راه پیروزمندانه خویش را بسوی‌عظمت و قدرت روزافزون کشور و بسوی ترقی و سعادت هرچه بیشتر مردم آن مصممانه دنبال خواهیم کرد .

ما با اتکاء به میراث پرشکوه کهن ، آینده‌ای بازهم پرشکوه‌تر از گذشته خواهیم ساخت .

من پرچم شاهنشاهی ایران را افراشته‌تر و پر افتخارتر از همیشه به شاهنشاه آینده ایران خواهم سپرد و او نیز آن را همچنان پرافتخار و افراشته بدست جانشین خود خواهد داد .

ایران جاوید روزبروز سرافرازتر و ملت ایران روزبروز برومندتر و سعادتمندتر خواهد شد .

خداوند ایران در این راه شکوهمند مقدس یار همه ما باد .



فرمان مبارک شاهانه

پنجاه سال پیش در یازدهم خرداد ماه ۱۳۰۳ نیروی هوائی شاهنشاهی بدست توانای پدر بزرگوارمان اعلیحضرت رضاشاه کبیر بنیانگزاری گردید.

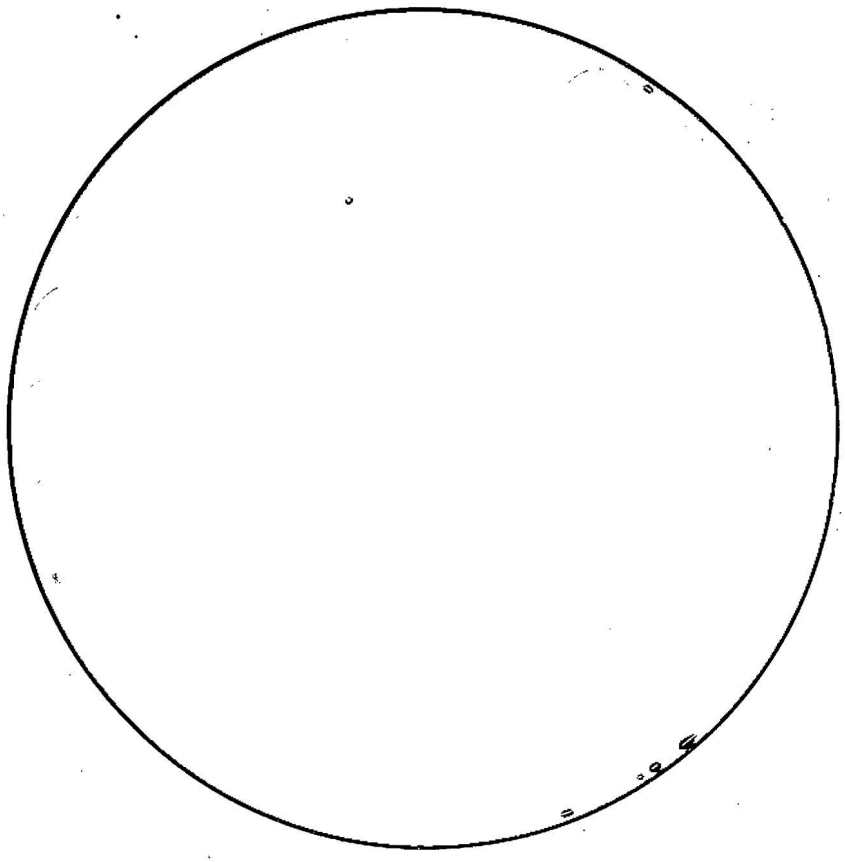
نیروی هوائی شاهنشاهی از همان آغاز تأسیس خود علیرغم امکانات و مقدورات بسیار محدودی که داشت بطرز فعالانه در عملیات ریشه کنی یاغیان و آشوب طلبان و استقرار نظم و امنیت در سراسر کشور که در آن روزگار ماموریت اصلی و هدف اساسی ارتش شاهنشاهی را در راه پایه گزاری ایرانی آزاد و آباد تشکیل میداد شرکت و سهم بسزائی را در استقرار امنیت در کشور شاهنشاهی ایفا نمود.

ما نیز که در تمام دوران زندگی خویش در اثر تماس نزدیک و روزانه خود، به امور مربوط به هوا پیمائی احاطه کامل داریم با توجه باهمیت شگرف نیروی هوائی و تأثیر قاطع و تعیین کننده ای که این قدرت ضربتی عظیم دارد، عزم راسخ و تصمیم قاطع اتخاذ نمودیم که نیروی هوائی شاهنشاهی به سازمانی آنچنان نیرومند مبدل گردد که از نظر حفظ امنیت و حراست تمامیت ارضی کشور عاملی مؤثر و بازدارنده باشد.

نیروی هوائی شاهنشاهی با استظهار به عنایات خاصه ما توانسته است بنحو مطلوب در جهت نیات ما در رسیدن به هدف هائی که برای آن نیرو تعیین گردیده به پیشرفت های چشمگیری نائل آید.

ضمن درود بروان پاک پدر بزرگوارمان، بموجب این فرمان پنجاهمین سالروز بنیانگزاری نیروی هوائی شاهنشاهی را به افسران، همافران درجه داران، سربازان و کارمندان نیروی هوائی شاهنشاهی تهنیت گفته و رضامندی خاطر ما را از خدمات صادقانه آنان ابلاغ میداریم.

متن فرمان مطاع مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران که طی شماره ۱۵۶۰۸ بمناسبت پنجاهمین سالروز بنیانگزاری نیروی هوائی شاهنشاهی به افتخار این نیرو شرفصدور یافته است



از فرمایشات اعلیحضرت رضاشاه کبیر

« آرزوی من این است که جوانان کشور روزی بر آسمانها مسلط شوند، زیرا دنیای آینده فقط با هوا پیما سر و کار دارد و بس ».

رجوع به متن کتاب



از فرمایشات

اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشاران

نیروی هوائی ایران خیلی خوب پیشرفت کرده و البته این نمونه و دلیل از فعالیت گذشته کارکنان نیروی هوائی است و نشان میدهد که از وسایلی که در اختیار این نیرو بوده خوب استفاده شده.

امیدوارم که این پیشرفت سرمشق و نمونه خوبی برای سایرین باشد.

رجوع به متن کتاب

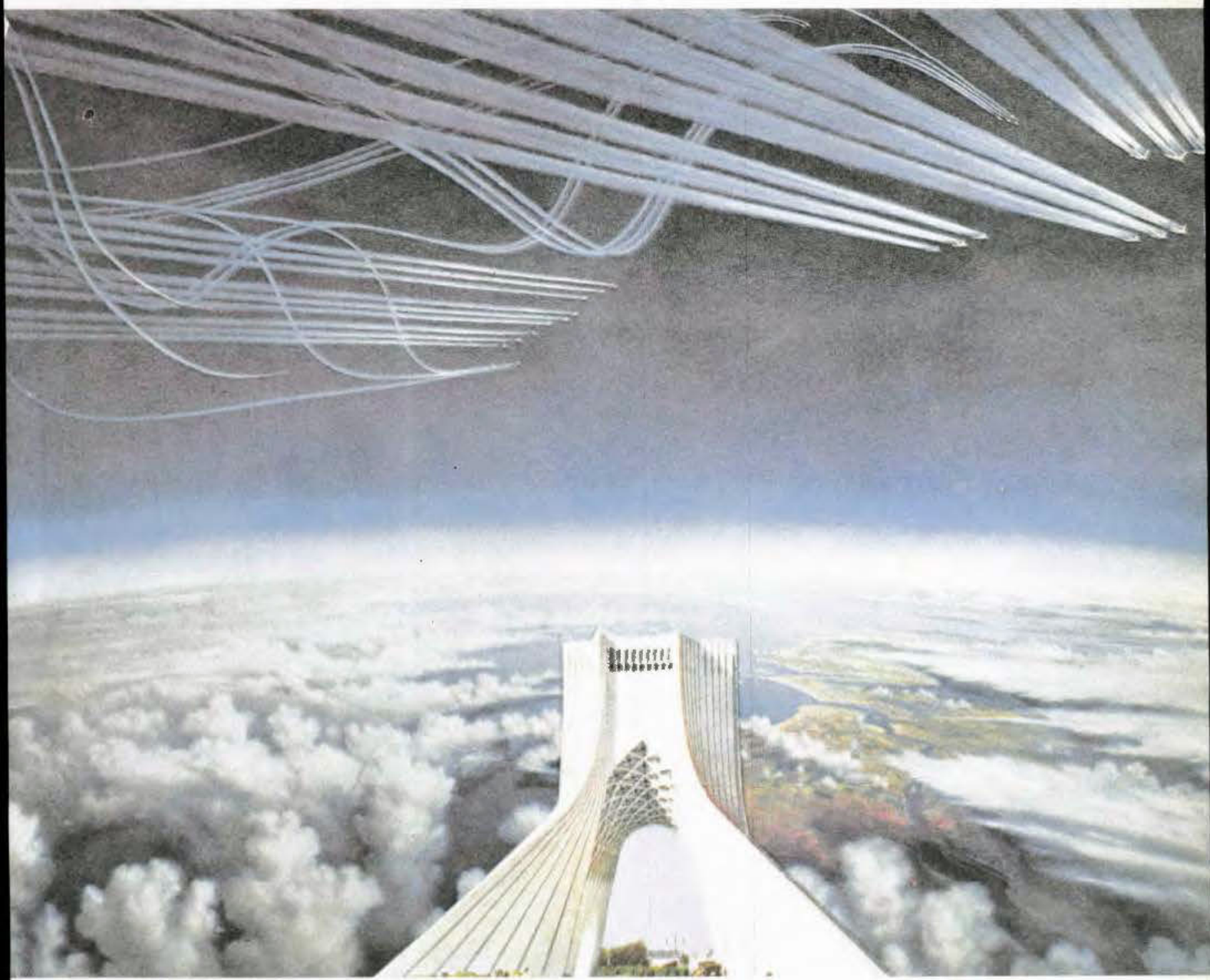
پیرو راز مستقل

والاحضرت همایون ولیعهد

رجوع به متن کتاب



توضیح : چون قسمتی از متن این کتاب پیش از اعلام تاریخ جدیدایران (شاهنشاهی) تنظیم وچاپ شده بود لذا تاریخهای مندرج دراین کتاب بر مبنای‌سال هجری‌شمسی می‌باشند که با افزودن رقم ۱۱۸۰ به هرکدام ، سال هجری شمسی به سال شاهنشاهی تبدیل میگردد .





تاریخ نیروی هوائی شاهنشاهی

(از افسانه تا حقیقت)

به مناسبت

پنجاهمین سال شاهنشاهی شکوهمند پهلوی

(۲۵۳۵ شاهنشاهی)

ستاد فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی

پیشگفتار

تاریخ پیدایش هواپیمائی در ایران با تاریخ تأسیس شاهنشاهی شکوهمند پهلوی پیوند ناگسستنی دارد ، صرفنظر از افسانه‌های پرواز مربوط به ایران باستان که نمودار علاقمندی ساکنین این مرز و بوم، هرچند در محدودهٔ اندیشه و خیال ، به امر هوانوردی بوده ، تا سال ۲۴۷۹ شاهنشاهی (سال ۱۲۹۹ هجری شمسی) هیچگونه نشانه‌ای از وجود فکر استفاده از هواپیما در ارتش ایران دیده نمیشود .

اعلیحضرت رضاشاه کبیر سردودمان سلسلهٔ پهلوی ، هنگامیکه بعنوان سردار سپه و فرمانده کل قوا ، سرگرم سرکوبی یاغیان و متمردین نقاط مختلف کشور بودند ، با مشاهده اوضاع آشفتهٔ مملکت ، خرابی جاده‌ها ، عدم وجود وسائل ارتباط جمعی ، با نبوغ ذاتی و دوراندیشی استثنائی خویش، هواپیمائی را یکی از بهترین و موٴثرترین وسیلهٔ تأمین ارتباط، نمایش و اعمال قدرت ، ایجاد ترس و وحشت در سران غافل یاغیان سراسر مملکت تشخیص داده و بلافاصله بعد از کودتای سوم اسفند ۲۴۷۹ شاهنشاهی به فکر ایجاد صنف هواپیمائی جهت ارتش ایران افتادند .

اهمیت حسن تشخیص و تصمیم داهیانهٔ اعلیحضرت رضاشاه کبیر ، بنیانگزار ارتش نوین ایران ، دایر بر تأسیس هواپیمائی نظامی ، از این جهت بیشتر آشکار میگردد که در آن زمان هواپیمائی تازه مراحل اولیه را میگذرانید و برای نخستین بار نقش ابتدائی خود را باشرکت درجنگ جهانی اول نشان داده بود و بسیاری از ممالک جهان ، حتی برخی از کشورهای پیشرفته ، هنوز به ارزش هواپیمائی از لحاظ خدمات نظامی ، آنطور که باید و شاید پی نبرده بودند . در چنین شرایطی ، سردار بزرگ تاریخ وطن ما با روشن بینی و درایت خاص خویش، به ارزش و اهمیت و آیندهٔ هواپیمائی ، بویژه از لحاظ شرایط جغرافیائی ایران ، پی برده و فرمان تأسیس چنین سازمانی را برای ارتش ایران صادر و با علاقمندی زاید ـ الوصفی این رستهٔ جوان را در طریق پیشرفت رهبری فرمودند .

فرمان تأسیس صنف هواپیمائی برای ارتش ایران در تاریخ ۱۱ خرداد ۲۴۸۳ شاهنشاهی (۱۳۰۳ هجری شمسی) موقعیکه اعلیحضرت رضاشاه کبیر عهده‌دار مقام وزارت جنگ و فرماندهی کل قوا بودند شرفصدور یافت ، در آن زمان با اینکه هواپیماهای ارتش ایران با خلبانان و کارکنان فنی استخدامی خارجی مأموریتهای محوله را انجام میدادند معذالک چون افسران ایرانی هنگام صدور فرمان و انتصاب

در مشاغل تعیین شده هنوز به تحصیل در خارج اشتغال داشته و به ایران مراجعت نکرده بودند ، لـذا اجرای مفاد فرمان عملا" با بازگشت افسران هوائی اعزامی ایرانی از فرانسه و روسیه شروع شد ، به این ترتیب که با بازگشت افسران مذکور به میهن ، در اواخر سال ۲۴۸۴ شاهنشاهی فعالیت سازمان صنف هواپیمائی ارتش شاهنشاهی با تصدی افسران ایرانی ، از فروردین ۲۴۸۵ شاهنشاهی یعنـی درست پنجـاه سـال پیش آغاز گردید .

در آن زمان هواپیمائی نوبنیاد نظامی ایران با وجود نقص وسائل ، نبودن فرودگاهها و بـویـژه کمبود خلبانان و متخصصین فنی ، بخوبی موفق شـد در کلیـهٔ منازعات داخلـی کـه بمنظـور سرکوبی یاغیان و گردنکشان ، برانداختن ملوک‌الطوایفی و قدرت بخشیدن بحکومت مرکزی جریان داشت ، بنحو شایسته و موٴثری شرکت کرده و رضایت خاطر خطیر اعلیحضرت رضاشاه‌کبیر را فراهم سازد .

پس از سرکوبی اشرار و ایجاد امنیت در سراسر کشور ، قوای هوائی جوان ایران ، تحت توجهـات خاص بنیانگزار کبیر خود ، با سرعت فوق‌العاده‌ای ، که در خور حداکثر امکانات تکنولوژی آن عصر بود ، به‌پیشرفت خود ادامه داده و طرح گسترده‌ای نیز برای ساختن هواپیما در کارخانجات جـدیـدالتأسیس " شهباز" نیروی هوائی شاهنشاهی تهیه شد . برمبنای این طرح با دریافت امتیاز از کارخانجات سازندهٔ خارجی ، تعداد قابل توجهی هواپیماهای آموزشی از نوع " تایگرموس" و هواپیماهای جنگی "اداکس" و " هایند" در این کارخانجات ساخته شده و وارد خدمت گردیدند .

متأسفانه سرایت جنگ جهانی دوم به ایران علاوه براینکه مـوجـب تـوقـف برنامه‌های تـوسعهٔ نیروی هوائی شاهنشاهی گردید بلکه موجودیت این سازمان را نیز با خطر انحلال مـواجـه کـرد ، ولی خوشبختانه این نیرو با برخورداری از پشتیبانیهای ویژه و آگاهانهٔ فرزند برومند و وارث اندیشمند تاج و تخت آن پیشوای بزرگ ، توفیق ادامهٔ حیات و پیشرفت پیدا کرد .

اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران که از دوران کودکی و نوجوانی به هواپیمائی علاقمند بوده و به ارزش این رسته و اهمیت آن در دفاع از استقلال و امنیت کشور آگاهی کامل داشتند نه تنها در دوران پرآشوب جنگ دوم جهانی در برابر اقدامات توطئه آمیز انحـلال ایـن صنف ارتشی مقاومت فرموده و هرگز اجازهٔ انحلال آنرا ندادند بلکه در نخستین فرصت ، بمنظور تقـویـت روحیـهٔ کارکنان نیروی هوائی و تشویق جوانان جهت قبول خدمتگزاری در این رسته ، شخصا" لباس پروازبرتن کرده و به فرا گرفتن فن خلبانی اقدام فرمودند .

ارادهٔ شاهانه به فرا گرفتن فن خلبانی در سال ۲۵۰۵ شاهنشاهی (۱۳۲۵ هجری شمسی) ، حرمت ویژه‌ای برای شغل هوانوردی فراهم ساخته و لزوم آغاز فعالیت نوینی را بکارکنان نیروی هوائی و جوانان شیفته این فن اعلام داشت ، بطوریکه از همان زمان فصل جدیدی در تاریخ هواپیمائی ایران مفتوح و جان

تازه‌ای به کالبد محتضر این رسته دمیده شد. یأس و نومیدی ناشی از اثرات جنگ دوم جهانی و حوادث ناگوار آن، جای خود را به امیدواری و تلاش داد و تصمیم و قاطعیت جایگزین دو دلی و بلاتکلیفی گردید. کارکنان نیروی هوائی شاهنشاهی که با نهایت افتخار و سرافرازی پیشوای جوانبخت میهن و فرمانده تاجدار خویش را میان خود و در لباس پرواز مشغول فرا گرفتن فن خلبانی دیدند، ضمن درک درجه اهمیت و میزان واقعی خدماتیکه سازمانشان بعهده دارد، دریافتند که تا چه اندازه مشمول مراحم و عنایات مخصوص ملوکانه میباشند و برای اثبات شایستگی خود جهت برخورداری از چنین توجهاتی تا چه حد باید بکوشند و فداکاری کنند.

سیر وقایع بعدی نشان میدهد که خدمتگزاران نیروی هوائی این سرمشق شاهانه را از جان و دل پذیرفته و راهنما و هادی کوششهای پی‌گیر خود در راه مجاهدت برای ترقی و تعالی نیروی هوائی قرار داده‌اند و دیتی را که درقبال عنایات پدرتاجدارخود به گردن داشته و دارند با همهٔ توانائی ادا کرده و میکنند.

این کتاب با مقدمه‌ای از اندیشه‌های باستانی پرواز در ایران، به اجمال حاوی بیان سیر تکامل تاریخی پیشرفتهای نیروی هوائی شاهنشاهی در دوران شکوهمند شاهنشاهی پهلوی و تلاشهای است که تحت رهبریهای عالیهٔ اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در جهت تکامل تدریجی این نیرو، تا رسیدن به پایهٔ درخشان و باز دارندهٔ کنونی، بعمل آمده است.

فرمانده نیروی هوائی شاهنشاهی ــ ارتشبد فضائل تدین



چنانکه ضمن بیان سیر وقایع تاریخی این کتاب آمده است:

در امتثال فرمان مطاع مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران از تاریخ ۲۱ شهریور ۲۵۳۴ شاهنشاهی، تیمسار ارتشبد فضائل تدین بفرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی مفتخر گردید.

مقدمه

تجلی آرزوهای پرواز
در اساطیر ملل و ایران باستان

بربال اندیشه و خیال

فکر پرواز، مبتنی برامیال طبیعی ونیازمندیهای جسمی و روحی بشر است وچون افراد نوع بشر، صرفنظر از مغایرت در خصوصیات نژادی ــ قومی وملی، دارای عــلائق و احتیاجات جسمانی و روانی مشابهی میباشند لذا بسهولت میتــوان پذیرفت که از گذشته‌های خیلی دور، اقوام وملل مختلف عالم، همگی کم یا بیش به‌گونهٔ یکسانــی طالب «طیران آدمیت» بــوده و پیرامون امکان سیر وسیاحت در آسمانها می‌اندیشیده‌اند. یعنی از همان هنگام کــه آدمی به پایه‌ای از رشد فکــری رسید که توانست تاحد کافی به‌روابط علت ومعلولی جریانات وپدیده‌های محیط حیاتش بیاندیشد، باتوجه به‌پرواز پرندگان وآگاهی از محرومیت خویش در زمینهٔ این نعمت طبیعی آرزوی پرواز در دل وجانش ریشه دوانید و بادرك این حقیقت که در قید جاذبهٔ زمین، اسیر سطح این‌کرهٔ خاکیست، مانند محبوسینی‌که همواره درتقلای یافتن راهی برای فرار از زندان هستند به‌تلاش پی‌گیر جهت رهائی خویش از بندهای گران ثقلی دست زد و به‌انگیزهٔ حس کنجکاوی غریزی و بمقتضای شرایط طبیعی پیرامــون زندگی خود، به‌تفکر وتخیل در اطراف پرواز و راه یافتن به حریم دنیای ناشناختهٔ آسمانی پرداخت، و این خواست بزرگ و چاره‌اندیشی در ضمیر مشتاقش به‌اشکال مختلف نقش بست و در قالب رؤیاهای شیرین و خوابهای طلائی متجلی شد.

پناه بر دامان افسانه‌ها

قرنها گذشت و بشر نتوانست در دنیای بیرون از ذهن و خیالش برای رؤیاهای شیرین پــرواز تعبیری از حقیقت بیابد واین عقدهٔ ناکامی در عشق پــرواز، انگیزه‌ای بــرای پیدایش قصص و افسانه‌های پرواز در حیات معنوی اقوام و ملل مختلف عالم گردید، درحالیکه مایه ومنشأ تکوین این افسانه‌ها را پرواز پرندگان تشکیل میداد. معهذا انسان درطول قرون واعصار، با استمداد از قدرت تخیل خویش در تجسم نحوهٔ پرواز دخالت کرده وضمن ترکیب شرایط موجود طبیعی با تصــورات ذهنی خود، امکانات خیالی جدیدی را در اختیار قهرمانان قصه‌ها و افسانه‌های ساخته و پرداختهٔ اندیشه‌های آرزومند خویش قرار داده است.

افسانه‌های مربوط به پهلوانانی که سوار برپشت پرندگان غول‌پیکر راهی آسمان میشدند ــ چهارپایان بالداری که نصف تنهٔ آنها بصورت انسان بوده ــ داستان پرواز کیکاوس: نخستین سلطانی که بقصد تسخیر آسمان پرواز کرد ــ قصهٔ ایکاروس و ددلواس: پسروپدر یونانی که بقصد فرار از جزیره کرت بال و پری به بازوان خود بسته و به‌پرواز درآمدنــد ــ کلاغهای والرین: که‌تخت اسکندر را بهوا بردند ــ قالیچهٔ حضرت‌سلیمان وهزاران مثال دیگر، همگی نمونه‌هائی هستند از نحــوهٔ تجلی عقدهٔ ناکامی بشر در آرزوی پرواز.



«پرنده سواری»

همراه باآغاز بهره‌برداری انسان از چهارپایان اهلی برای سواری وبارکشی، دامنهٔ استثمار حیوانات لااقل در محدودهٔ فکروخیال به‌استفاده ازوجود پرندگان گسترش‌یافت. مثلابدنبال «اسب سواری» اندیشهٔ امکان «پرنده سواری» بمیان آمد، به این امید که از این راه دروازهٔ آسمانها بروی آدمی گشوده شود و آرزوی دیرینش تحقق پذیرد، لیکن برای پرنده سواری طبعاً به‌پرندگانی نیاز بود که توانائی حمل وزن بدن انسان را داشته باشند وچون عملا طبیعت عاری از وجود چنین پرندگان نیرومندی بود، پس قدرت تفکرآدمی درجهت آفریدن‌پرندگان غول‌پیکر و دیوها وغولهاو«اژدهایان بالدار» ویا بال بخشیدن به حیواناتی که در خدمت انسان بودند، بجریان افتاد و چنین موجودات خیالی را به‌اشکال ومختصات گوناگون در اختیار قهرمانان قصص و افسانه‌های خود گذاشت.

پرندگان در خدمت پهلوانان ایران

در شاهنامهٔ فردوسی قصه‌هائی را میخوانیم که در آنها پرندگان غول‌پیکری مانند عقاب و سیمرغ یاری قهرمانان میشتابند و دیوهای پرنده با پهلوانان مصاف میدهند و یا در خدمت آنان قرارمیگیرند: مثلا زال پدر رستم، پهلوان افسانه‌ای ایران، به‌این مفتخر است که در کودکی سیمرغ او را تربیت کرده و از آشیانهٔ خود که برفراز کوه البرز بوده اورا تا نزد پدرش پرواز داده است. فردوسی در وصف این داستان میگوید:

دلش کرد پدرام و برداشتش
گرازان به ابر اندر افراشتش
ز پروازش آورد نزد پدر
رسیده به زیر پرش موی سر

سام پدر زال درگزارش قضیه به منوچهرشاه چنین گوید:

به‌پرید سیمرغ وبرشد به ابر
همی حلقه زد برسر مرد گبر
زکوه اندر آمد چو ابر بهار
گرفته تن زال را در کنار

چنانکه میدانیم شاهنامهٔ فردوسی داستانهای فراوانی از پرواز دارد، یکی دیگر از این داستانها حاکیست که یك دیو پرنده، روزی رستم را روی تخته سنگی خفته می‌یابد و چون قبلا بارها مغلوب رستم شده بود، از بیم بیداری او و مقابله پیروزمندانهٔ مجددش، جهان پهلوان را غافلگیر کرده و در حال خواب با تخته سنگ از زمین برداشته و به‌آسمان میبرد. با بیدار شدن رستم، دیو از او میپرسد که آیا مایل است او را به دریا افکند و یا برفراز کوه رها سازد، اما رستم از اینکه میدانست، دیو برعکس خواست اورا انجام خواهدداد درپاسخش میگوید:

مبادا به دریا بیاندازیم — کفن سینهٔ ماهیان سازیم
به‌کوهم‌بیانداز تا ببر وشیر — ببینند کوپال مرد دلیر

وبه‌این ترتیب دیو، رستم را به دریا می‌افکند و رستم شناکنان خود را نجات میدهد.

در اساطیر همهٔ ملل

چنانکه اشاره شد افسانه‌های مربوط به «پرنده سواری» در شاهنامهٔ فردوسی و نیز بین افسانه‌های کهن ایرانی فراوان یافت میشود، نظیر چنین قصه‌ها در اساطیر ملل واقوام دیگر هم بسیار است و به‌صور واشکال متنوع ملی ومذهبی ظاهر شده و همگی مبین طرز تفکر گذشتهٔ انسان در زمینهٔ استفادهٔ مستقیم از توانائی پرواز پرندگان ویا حیوانات بالدار خیالی برای تسخیر آسمان میباشند.

استفاده از نیروی کشش پرندگان

همانطور که انسان ابتدا حیوانات اهلی را رام واز پشت آنها مستقیماً برای سواری و حمل بار استفاده کرد و سپس بموازات پیشرفت فکری و استنباطات فنی خود از آنها برای تأمین کشش وسائط نقلیهٔ ابتدائی: مانند چهارچرخه ــ گاری‌ــ کالسکه ــ دلیجان ــ حرکت سنگ آسیا و خیش شخم‌زنی و غیره بهره‌برداری نمود، بعداز فکر «پرنده‌سواری» نیز به‌اندیشهٔ استفاده از نیروی کشش پرندگان جهت پرواز دادن تخت روانها ــ سبدها و قایقهائی با سرنشین انسان و وسائلی از این قبیل افتاد و این در واقع گامی بجلو در راه طرز تفکر فنی برای تحقق اندیشه پرواز بشمار میرود.

متن انگلیسی که در اینجا درج شده، عینا "ازکتاب تاریخ هواپیمائی موسوم به AIRCRAFT نوشتهٔ جان تیلور چاپ لندن نقل گردیده، در کلیه کتب تاریخ هواپیمائی جهان، کم یا بیش مضامینی مشابه همین نوشته پیرامون پرواز کیکاوس پادشاه ایران بچشم میخورد.

Kai Ka'us, King of Persia hundreds of years before Christ, was not a do-it-yourself bird-man. He took the easy way out, by harnessing four large birds to his flying throne. Ancient chronicles depict the monarch prior to take-off, with a bundle of arrows clasped in his hand, giving Kai Ka'us a firm claim to the title of world's first combat pilot.

پرواز کیکاوس



نخستین پرواز شاهانه در تاریخ اندیشه‌های پرواز بشر

داستان پرواز کیکاوس، پادشاه ایران، که فردوسی در شاهنامه از آن یاد کرده، اگر هم افسانه‌ای بیش نباشد، لااقل مبین این حقیقت است که هزار واندی سال پیش فردوسی درحل مسئلهٔ پرواز به‌چنین نتیجه واستنباطی رسیده ویا از طرز تفکر و نحوهٔ چاره‌جوئی ایرانیان قدیم در برخورد با مسئله پرواز سخن گفته است. باید باین نکته توجه داشت که در آثار باستانی هیچیك از ملل عالم، پیش از فردوسی و حتی قرنها پس از او نیز تدبیری منطقی‌تر از آنچه که در داستان پرواز کیکاوس برای امکان «پرواز» ارائه شده، وجود ندارد.

پرواز کیکاوس نمونهٔ بارزی است ازفکر پرواز ایرانیان قدیم در زمینهٔ استفاده از نیروی کشش پرندگان به بهترین وجه ممکن در مورد راه یافتن به‌قلمرو آسمان و میرساند که نیاکان ما از سالیان بسیار دور در اندیشهٔ پرواز بوده وبرای تسخیر آسمان حتی از مرحلهٔ اندیشهٔ صرف و خیالپروری مطلق پا را فراتر گذاشته و به مرحلهٔ چاره‌جوئی عملی که تا قرنها پس از ارائه آن نیز، باتوجه به‌امکانات موجود، تنها وبهترین راه‌حل خیالی ممکن میتوانست تلقی شود، گام نهاده‌اند.

این نکته نیز قابل ذکر است که مورخین و نویسندگان خارجی کتب تاریخ‌هواپیمائی جهان درفصول مربوط به‌اندیشه‌باستانی پرواز، از کیکاوس بعنوان نخستین پادشاهی که بفکر تسخیرآسمان افتاده است یادکرده وحتی به‌اعتباراینکه کیکاوس ضمن پروازش، تیرو کمانی باخود همراه داشته عنوان اولین خلبان نظامی افسانه‌ای جهان را نیز به او اختصاص داده‌اند.

فردوسی در بیان پرواز کیکاوس چنین آورده:

بکام تو شد روی گیتی همه
شبانی و گردان فرازان رمه
پری، آدمی ، دیو پیشت بپای
چو جمشید گشتی‌جهان کدخدای
یکی کار مانده است تا در جهان
نشان تو هرگز نگردد نهان
چه دارد همی آفتاب از تو راز
که‌چون گردد اندرنشیب و فراز
چگونه‌است‌ماه وشب وروزچیست
براین گردش چرخ سالارکیست؟
بدانی همه بودنیها و راز
چو «باچاره» برترشوی برفراز
گرفتی زمین آنچه بد کام تو
شود آسمان نیز در دام تو
جهان آفرین بی‌نیاز است از این
ز بهر تو باید سپهر و زمین
براندیشه شد جان آن پادشا
که تاچون‌شود «بی‌پر» اندر هوا

در این اشعار یکی از نکات جالب توجه، اهمیت فوق‌العاده‌ایست که به‌امر پرواز جهت تعمیم وتحکیم مبانی آگاهی‌و قدرت داده شده و نیز تأکید این نکته است که برای موفقیت در پرواز باید به‌فکر چاره‌جوئی و یافتن راه عملی بود:

«بدانی همه بودنیها و راز چو باچاره برترشوی‌برفراز»

سپس فردوسی اینطور تعریف می‌کند:

بفرمود تا پس بهنگام خواب
برفتند سوی نشیم عقاب
از آن بچه بسیار برداشتند
بهر خانه‌ای در دو بگذاشتند
همی پرورانیدشان سال و ماه
به‌مرغ وکباب و بره چندگاه
چونیروگرفتند هریك چوشیر
برآن‌سان‌که‌خصم‌اندر آرندزیر
ز عود قماری یکی تخت‌کرد
سرتخت‌ها را به‌زر سخت کرد
به پهلوش بر نیزه‌های دراز
به‌بست وبرآنگونه برکرد ساز
بیاویخت بر نیزه ران بره
به‌بست اندر اندیشه دل یکسره
از آن پس عقاب دلاور چهار
بیاورد وبرتخت بست استوار
نشست از بر تخت کاوس کی
نهاده به‌پیش اندرون جام‌می
که من راز این آسمان بنگرم
همی کارگر اختران بنگرم
چوشد گرسنه تیز پران عقاب
سوی دشت کردند هریك‌شتاب
ز روی زمین تخت برداشتند
زهامون برابر اندر افراشتند

آنگاه فردوسی چنین میگوید:

شنیدم‌که کاوس ازآن برفلك
همی رفت تا بگذرد از ملك
دگرگفت ازآن‌رفت برآسمان
که تاجنگ سازد به‌تیروکمان
زهرگونه‌ای هست آواز این
نداند بجز پر خرد راز این

در تدبیر کیکاوس برای پرواز، پیش‌بینی عامل محرك ومشوق جهت پرواز پرندگان که ظاهراً امکان هدایت درجهات مختلف را نیز میتوانست تأمین سازد یعنی قرار دادن تکه‌های گوشت در فاصلهٔ ثابت در بالا و معرض دید عقابهای گرسنه، تا به‌امید رسیدن به‌آنها پرواز کرده و تخت محمول وابسته و سرنشین آنرا باخود به‌آسمان ببرند و نیز با جابجا کردن تکه گوشتها جهات حرکت وپرواز عقابها دراختیار سرنشین باشد، از ابتکارات منحصر بفرد و بیسابقه در تاریخ اندیشه‌های پرواز بشر محسوب میشود.

پرواز جمشید

فردوسی در شاهنامه از پرواز جمشید پادشاه ایران نیز سخن بمیان آورده وچنین توصیف کرده است:

چوآن کارهای وی آمد بجای
ز جای مهین برتر آورد پای
بفرکیانی یکی تخت ساخت
چه مایه بدو گوهر اندرنشاخت
که چون خواستی دیو برداشتی
ز هامون بگردون برافراشتی

افسانه پرواز جمشید

بفر کیانـی یکی تخت سـاخت
چه مایه بدوگوهر انـدرنشاخت
که چون خواستی دیو برداشتی
ز هامون بگردون‌بر افـراشتی



چو خورشید تابان مـیان هوا
نشستـه بر او شاه فـرمانـروا
جهان انجمن شد بر تخت اوی
فرو مانده از فـرهٔ بخت اوی
به جـمشید بر گوهر افشانـدند
مرآن روز را روز نو خواندند

در قسمت دیگر راجع به‌همین موضوع چنین آمده:

یکی تخت پرمایه کرده به پای
براو بر نشسته جهـان کدخدای
نشستـه بر آن تخت جمشید کی
بچنك انـدرون خسروی جام‌می
مرآن تخت را دیـو بـرداشتـه
زهامـون برابر اندر افراشتـه

چنانکه ملاحظه میشود افسانهٔ پرواز «جمشیدشاه» باتدبیر خاصی همراه نمی‌باشد وفقط «دیـو» به عنوان حـامل تخت «جمشید» برآسمان معرفی شده است وشاید بهمین جهت درکتب تاریخ هواپیمائی جهان که در اروپا و آمریکا انتشار یافته ضمن بحث در اندیشه‌های اولیهٔ پرواز بشر به افسانهٔ پرواز جمشیدشاه اشاره‌ای نشده و کیکاوس تنها پادشاه ایرانی از ادوار باستانی‌و اولین پادشاه جهان که پرواز کرده بشمار آمده است.

حقایقی در سینه افسانه‌ها

قصص و افسانه‌هائیکه از اعماق اعصار و قرون در دفتر خاطرات روزگار ثبت وسینه‌بسینه از نسلی به نسل دیگر منتقل شده‌اند، اگـرچه به‌اطلاق افسانه بـودنشان فی‌حدذاته نمیتوانند مبین حقایقی از تاریخ باشند ولی بخوبی قادرند انعکاسی ازطرز تفکر ونحوهٔ استنباط پیشینیان وحدود اطلاعات و شناسائی آن

افسانه‌سرایان ومحیط اجتماعی آنان نسبت بـه‌طبیعت و محیط طبیعی باشند. ارزش افسانه‌ها برای راه بردن به‌حریم حقایق از آنجا شروع میشود که دسترسی به‌آثار و مدارك مدون تاریخی پایان می‌یابد.

از افسانه تا حقیقت

تا اینجا ضمن بحث‌کوتاه پیرامون اندیشه‌های اولیهٔ پرواز بشر، از توجه خاص ایرانیان قدیم به‌موضوع پرواز سخن بمیان آمد و روشن شد که در ایران باستان امکان پـرواز تاچه حد عامل قدرت وتوانائی بشمار می‌رفته وچگونه دربیان دلاوریهای پهلوانان افسانه‌ای این سرزمین، در خـدمت داشتن پـرندگان غول‌پیکر یا هرعاملی که پرواز و تسلط برآسمانها را ممـکن سازد، شرطی برای برتری و پیروزی پهلـوانان شمرده میشده است و نیز چگونه به‌سلاطین و فرمانروایان این سرزمین برای توسعهٔ قدرت و بسط فرمانروائی، در پیش گرفتن راه آسمانها، بعنوان آخرین اقدام توانائی بخش پیشنهاد میشده است.

داستانهای باستانی ما که گویای چگونگی اندیشه‌ها ومبین علائق نیاکان ما میباشند عموماً نشانه‌هائی ازپرواز دارند واکثراً حاکی از این حقیقت هستند که ایرانیان قدیم به پرواز الوهیت قائل بوده‌اند و هرچیز مقدسی را متعلق به آسمانها میدانسته‌اند و هرچیز آسمانی را بالطبع باداشتن بال مجسم میکرده‌اند. آثار باستانی و ادبیات کهن ما شواهـد بیشماری بر صحت این نظر دارند و چنانکه اشاره شد پرواز کیکاوس و جمشید،وجودعقاب و سیمرغ در خدمت پهلوانان و قهرمانان، نقش فروهر با بالهای گسترده‌اش و ده‌ها و شاید صدها شاهد دیگر، همگی دلائل و براهین معتبر بروجود علائق خاص پرواز در میان ایـرانیان قدیم میباشند.



شیر بالدار با سر انسان که درآثار باستانی ایران فراوان دیده میشود ــ تجسمی است از جمع ۳ مظهر که مورد توجه ایرانیان بـوده یعنی پاکی و تقدس‌آسمانی (بال) ــ قـدرت و توانائی (شیـر) و اندیشه و خرد (سرانسان) ــ فروهر که بر دیوار قصر داریوش اول بـا بالهای گسترده نقش بسته و نگهبانانش دوشیر بالدار با سرهای‌انسان هستند ، نزد نیاکان ما نشانه‌ای از فروغ ایزدی بوده و اینـک نشـان پرواز در میهن ماست .



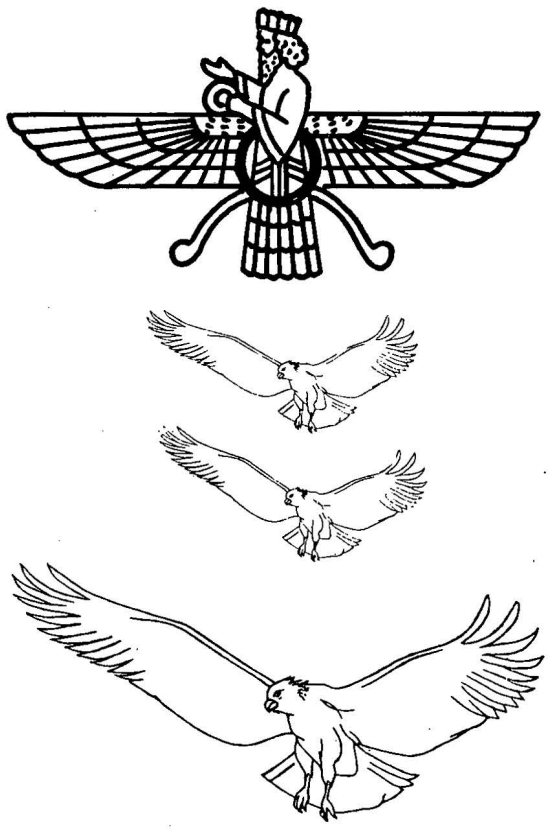


ددالوس که طبق افسانه های یونان در حال ساختن بال و پری برای خود و پسرش ایکاروس میباشد تا از جزیرهٔ کرت فرار کنند.

روایاتی از نخستین پروازها در آسمان میهن ما

فقدان مدارك قابل استناد

اما از آثار هنری و ادبی که بگذریم هیچگونه مدرك قابل استنادی که حاکی از نحوهٔ خاصی از تلاشهای عملی پرواز در ایران باستان باشد دردست نیست ومسلماً فقدان‌چنین مدارکی



دلیل عدم وجود تجربیاتی از این قبیل در گذشتهٔ میهن ما نمیتواند باشد،بلکه تنها ناشی از فقر اطلاعات تاریخی ما بعلت عدم توجه گذشتگان به‌امر مهم «وقایع نگاری» میباشد که متأسفانه هنوز هم چنین قصوری کم یابیش وجود دارد. شایداین کوتاهی، در شرایط «بالفعل هردوره‌ای از تاریخ» بدلیل بلند نظری مردمان آن دوره باشد که وقایع وحوادث روزمرهٔ پیرامون زندگی خود را زودگذر ــ بی‌اهمیت و کوچك میشمارند، ولی حقیقت این است که هرگاه همین وقایع و رویدادهای کوچك و کم اهمیت «بالفعل» مربوط به هرعصری از حیات یك ملت ، بطور مرتب و منظم یادداشت و تدوین گردند، رویهمرفته تاریخ گویا و کاملی از آن ملت را تشکیل خواهند داد، تاریخی که میتواند در بسیاری از بررسیهای علمی و اجتماعی اعصار بعدی تاریخ ملت مورد بحث، منشأو منبع گرانبهائی برای مراجعه ومطالعه بشمار آید. خوشبختانه در تاریخ معاصر کشور ما مانند سایر کشورهای جهان، روزنامه‌ها وظیفهٔ «وقایع نگاری» را تاحد قابل توجهی بعهده گرفته‌اند ولی مسلماً گزارشات روزنامه‌ها برای انعکاس همه جانبهٔ کلیهٔ فعالیتهای همهٔ سازمانها و آحاد اجتماعی یك کشور کفایت نمیکند و باید هرسازمان و یا هر واحد اجتماعی نیز بنوبهٔ خود به اهمیت این وظیفه در محیط فعالیتهای مربوط به‌خود توجه کند.

نتیجه اینکه بدون شك در گذشتهٔ تاریخ کشور ما نیز تجربیات قابل توجهی درزمینهٔ پرواز بعمل آمده، لیکن جریان این تجربیات در جائی منعکس نگردیده و بهمین دلیل کم‌کم از خاطره‌ها محو وبه فراموشی سپرده شده است.

پرواز اولین بالون در ایران

در سال ۱۲۷۰ شمسی (مطابق با ۱۸۹۱ میلادی: اواخر سلطنت ناصرالدین شاه قاجار) برای اولین بار در تاریخ، یك هوانورد فرانسوی بمنظور نمایش پرواز بالون به ایران آمده و در تهران وبعضی از شهرهای بزرگ این کشور از جمله تبریز پروازهائی انجام داده است. بچه‌های کوچـه و بازار تهران با تماشای صعود بالون فرانسوی اشعاری بهمین مناسبت ساخته و ورد زبان کرده بوده‌اند. مثلا شعری ساخته بوده‌اند که مضمون تقریبی آن به‌این قرار است:

شاپو بر سر فرنگی برهوا رفت
توی بالون نشست نزد خدا رفت

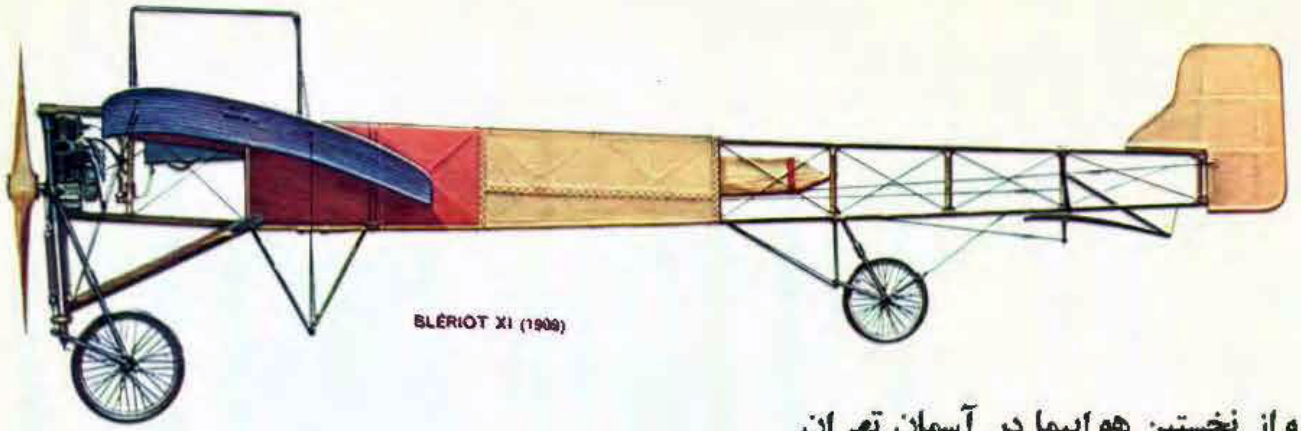


فروهر

در ایران باستان " فروهر" یکی از قوای باطنی پنجگانه انسـان شناخته میشده که از بدو آفرینش همراه آدمی از آسمان بزمین آمده و همواره نگهبان و حامی او بوده است .بعبارت دیگر فروهرها در واقـع پاسداران‌آسمانی زمینیان محسوب میشده‌اند یعنی همـان وظیفـه‌ایکه امروز خلبانان نیروی هوائی‌شاهنشاهی‌در قبال میهن و هم‌میهنانشان بعهده دارند و این منتهای خوش سلیقگی و حسن انتخاب میباشدکـه چنین نقش مناسبی بعنوان علامت خلبانی برگزیده شده است .

عکس تاریخی و منحصر بفرد پائین اولین پرواز بالون در ایران را که سال ۱۲۷۰ شمسی یعنی اواخر سلطنت ناصرالدین شاه تـوسـط یکنفرفرانسوی‌دریکی‌ازمیدانهای‌شهر تبریز ،حضور جمع‌کثیری‌تماشاگر ، انجام گرفته است ، نشان میدهد .





پرواز نخستین هواپیما در آسمان تهران

در یکی از روزهای اواخر سال ۱۲۹۲ مردم تهران برای اولین‌بار در عمرشان هواپیمائی را مشاهده نمودند که درارتفاع پائین پرواز میکرد مردم باشنیدن غرش این مـرغ آهنین که برای نخستین‌بار به‌گوششان میخورد باشتاب خود را بـه‌حیاط خانه‌ها، کوچه‌ها و بامهای منازل خود رسانیده و با شگفتی به تماشای آن پرداختند. هواپیما چند دقیقه در آسمان تهران بـه پرواز خود ادامه داد ونظر باینکه آن‌زمان درتهران فرودگاهی جهت نشستن هواپیما وجود نداشت، خلبان هواپیمای مورد بحث میدان مشق دیویزیون قزاق (محل فعلی وزارت امور خارجه‌و اداره شهربانی) را مناسبترین محل برای نشستن تشخیص داده و در آنجا فرود آمد، ولی هنگام فرود هواپیما به‌لولهٔ توپی که در میدان قرار داشت تصادف کرد و آسیب دید البته بخلبانش صدمه‌ای نرسید. بمحض فرود هواپیما مردم شهر برای تماشای آن هجوم آورده وحفظ نظم را برای مأمورین دشوار ساختند و تجمع و ازدحام اهالی جهت زیارت این مرغ آهنین، تاچند روزی ادامه داشت تا هواپیمای آسیب دیده را، که از نـوع بلریو و بخلبانی شخصی بنام کوزمینسکی تبعهٔ روسیه بود، جهت تعمیر به‌تعمیرگاه قشون (ارتش) که در آن زمان عبارت از



هواپیمای آسیب دیده بلریو در تعمیرگاه ارتش ــ ایـن طیـاره اولین ماشین پرنده سنگینتر از هوا بوده که ساکنین تهران در آسمان این شهر مشاهده کردند.

اطاقکی در محل کنونی‌باشگاه افسران ارتش (واقع در خیابان سوم‌اسفند) بود، منتقل کردند. هواپیما در آن تعمیرگاه بوسیلهٔ خلبان روسی آن «کوزمینسکی» (که برحسب معمول خلبانان آنزمان در کار فنی هواپیما هم سررشته داشت) و بیاری آقای اشتوداخ (پدر تیمسار سرلشکـر بازنشسته عیسی اشتوداخ که کارمند فنی قشون بود) و مکانیسین روسی هواپیما تعمیـر و آمادهٔ پرواز شد و مجدداً به میدان مشق دیویزیون قزاق انتقال دادند تا پرواز کند. لیکن کوزمینسکی به‌این نتیجه رسید که قادر به برخاستن از میدان مشق نیست. سرانجام ناچار هواپیما را از راه زمین بمحل کنونی بی‌سیم که «قصر قجر» نامیده میشد و زمین صافی بود حمل کرد واز آن محل برای مدتی گاه‌گاه برفراز شهرتهران پروازمینمود واین اولین‌باری بودکه ساکنین تهران هواپیمائی را در آسمان مشاهده میکردند.

نخستین‌برخورداری قوای‌زمینی ایـران از پشتیبانی هـواپیما

از بررسی خاطرات افسران قدیمی چنین برمی‌آید کـه قوای زمینی ایران برای اولین‌بار در سال ۱۲۹۸ از حمایت دو فروند هواپیـمای انگلیسی، درحالیکه خلبانان آنـها را نیز انگلیسیها عهده‌دار بوده‌اند برخوردار گردیـده است: سرتیپ بازنشسته حیدرقلی بیگلری در کتابی تحت عنوان «خاطـرات یك سرباز» می‌نویسد: «در سال ۱۲۹۸ که میرزا کوچك‌خان با پشتیبانی و اسلحهٔ بلشویکهای روسی درصدد تجـزیهٔ گیلان از ایران بود... روسها زمینه را برای ورود خود به‌گیلان مساعد دیده و باچند کشتی از بادکوبه بسوی گیلان حرکت و بندر پهلوی (انزلی آنزمان) را اشغال کردند. در این موقع پایتخت ایران مشغول تهیه قوائی بود که برای رفـع شر متجاسرین و برقراری امنیت در شمال و مقابلهٔ احتمالی با بلشویکهای روسی به‌گیلان اعزام دارد ــ البته وضع در مرکز بسیار اسف‌انگیز، خزانه تهی، خواروبار وپوشاك به‌اندازهٔ کافی وجـود نداشت،

سرانجام بهرنحوی بود دولت بیاری مردم یك نیروی ده‌هزار نفری مرکب از قزاق، سرباز و ژاندارم، شامل توپخانه آماده و به سوی گیلان اعزام کرد. فرماندهی این قـوا را یك ژنرال روسیه تزاری موسوم به استراسلسکی عهده‌داربود (که درارتش ایران خدمت‌میکرد ولی‌سرانجام خیانتش‌فاش‌شد وبوسیلهٔ معاون او سرتیپ رضاخان، بعداً اعلیحضرت رضـاشاه کبیر، از کار برکنار گردید) و معاونت اورا سرتیپ رضاخان فرمانده اتریاد همدان بعهده‌داشت. انگلیسیها که درجنوب ایران حضور داشتند واز پیشروی قوای روسی بسمت تهـران و صفحات جنـوب بیمناك بودند درصدد برآمدند که بهرطریقی قوای اعزامی‌ایران را در برابر روسها ودست نشاندگانشان تقویت کنند لذا عده‌ای از نیروهای خود را بسوی تهران واز آنجـا بسوی قزوین و ارتفاعات منجیل بردند و در منجیل استحکاماتی ساختند تاپشت نیروی ایران را داشته باشند، در این موقع بود کـه دوفروند هواپیما را مأمور پشتیبانی قوای زمینی ایران کردند...» این ظاهراً اولین باری بوده است که قوای نظامی ایران از پشتیبانی هواپیما برخوردار گردیده است.

تجهیز ارتش ایران با هواپیما از اولین اقـدامات بـعد از کـودتـای ۱۲۹۹

از یادداشتهای اعلیحضرت رضاشاه کبیـر چنین استنتاج میشود که معظم‌له بلافاصله بعداز کودتای سوم‌اسفند ۱۲۹۹ با توجه به‌لزوم تقویت ارتش به‌منظور سرکـوبی متمردین نقاط مختلف کشور وبرانداختن ملوك‌الطوایفی، بفکر تجهیز ارتش ایران باهواپیما افتاده و با نیل به‌مقام وزارت جنگ دستـور خرید تعدادی هواپیما را صادر فرموده‌اند. راجع به‌این موضوع در صفحات ۳۳و۳٤ کتاب یادداشتهای اعلیحضرت رضاشاه کبیر (چاپ مهرماه ۱۳۵۰) چنین آمده است: «... چهارم اردیبهشت سال ۱۳۰۰ شمسی فرمان وزارت جنگ من صـادر شد. در این وقت قبایل وعشایر دست به‌قیامهای مسلحانـه‌ای زده و ارتباط خود را باتهران قطع کرده بودند. از طرفی میرزا کوچك‌خان اعلام جمهوریت آزادیخواهان را در گیلان انتشار داده بود و دیگران نیز هرکدام به‌نوبهٔ خود دست به‌سرپیچی زده بودند، نه مالیاتی میدادند و نه‌اطاعتی میکردند، از این‌رو برای سرکوب کردن آنان بایستی ارتش را مجهز می‌ساختم. اولا تعـدادی طیاره خریداری شد و نیز تا شاهی آخر را صرف بـالا بردن قوای نظامی کردم و پس از سه ماه ارتش ایران آماده بود تا با هرگونه حادثه در هر نقطه‌ای از کشور مقابله کند...»

جمعی‌از بانوان متجاوز از نیم قرن پیش ایران که بستگان مسافر هوائی خود را با گریه و زاری بدرقه میکنند...

درآن زمان شرکت یونکرس‌آلمانی با چند فروند هواپیما بیـن شهرهای ایران مشغول حمل مسافر بود. عکس زیر یک کار هنـری بـا استفاده از یک تصویر سیاه و سپید قدیمی میباشد.



اولین ایرانیانی که در آسمان تهران پرواز کردند

در نخستین سالهای بعد از کودتای ۱۲۹۹ ازوقایع و سیر تحولات وضع هواپیمائی درایران مدارك رسمی در دست نیست لیکن باتوجه به مندرجات جراید خبری که در آن زمان مرتباً انتشار می‌یافته تاحدی میتوان به‌وضع پیدایش هـواپیمائی در ایران پی‌برد.

روزنامهٔ «ایران» در شمارهٔ ۱۲ فروردین ۱۳۰۱ خود از پرواز یك فروند هواپیمای روسی ازطریق انزلی (بندرپهلوی) به‌سوی تهران خبر میدهد، آنگاه در شماره ۲۶ فروردین خود می‌نویسد: «آئروپلانی که ۱۵ فروردین ازروسیه به‌تهران آمده عصر دیروز و پریروز در آسمان تهران پرواز کرد وپس از تماشای مردم فرود آمد» ــ سپس در شمارهٔ سوم اردیبهشت این روزنامه خبری بشرح زیر حاکی از پرواز اولین ایـرانیان با هواپیما در آسمان تهران درج شده است.

«روز پنجشنبهٔ گذشته (۳۰ فروردین ۱۳۰۱) آئروپلانی که از مسکو به تهران آمده بود برای اولین دفـعه مسافرینی برای گردش در هوای تهران همراه برد. دفعـهٔ اول شاهزاده محمدحسین میرزا و سرهنگ رضاقلی خان خزانه‌دار و مسیو شومبانسکی وزیرمختار روسیه در هوای تهران پرواز نمودند. پس از آنها سرتیپ امان‌الله میرزا، سرتیپ مرتضی‌خان، سرتیپ جعفرقلی‌خان وسرهنگ مساعد نظام پرواز نمودند. در دفعهٔسوم برای اولین‌بار دونفر از نمایندگان ملت: آقای تدین و آقای شیخ‌العراقین زاده و سرهنگ مساعدالدوله مدت بیست دقیقه در فضای تهران مشغول سیاحت بودند از قرار اظهارات آقایان و جنابان فوق، در اطاق آئروپلان خیلی راحت بوده و در موقع صعود و نزول حرکات عنیفی در آئروپلان دیده نشده و مثل این بوده است که آدم در کشتی نشسته باشد. در اطاق آئروپلان صدا هم خیلی جزئی بوده و آقایان میتوانستند خوب صحبت کرده و صدای یکدیگر را بشنوند ... از قرار معلوم آئروپلان مزبور روز گذشته بطرف مسکو حرکت کرده است».

اختصاص قلعه‌مرغی برای پرواز هواپیماها

تا نیمهٔ اول سال ۱۳۰۱ در تهـران زمین مشخصی برای نشستن و برخاستن هواپیما وجود نداشت ولی چنانکه روزنامهٔ «ایران» در شـمارهٔ ۷ تیر ماه ۱۳۰۱ خود می‌نویسد: درپی درخواست انگلیس برای ورود دوفروند هـواپیما به‌تهران و اختصاص محلی برای فرود آنها، دولت وقت، زمین قلعه‌مرغی را برای این منظور اختصاص داده وبیاری زندانیان شهـربانی وقت به تسطیح آن اقدام کرده است. عین خبر روزنامه مذکور چنین است: «بطوریکه اطلاع حاصل نموده‌ایم قریباً دوفـروند آئروپلان که متعلق به دولت انگلیس است در هـوای تهران پرواز خواهند کرد و ورود آئروپلانهای مزبور قبلا به دولت ایران اطلاع داده شده. اختصاص محلی را جهت فـرود آمدن تقاضا نموده‌اند لذا به‌ادارهٔ نظمیه اطلاع داده شده که در بیرون دروازه محل مناسبی را برای پائین آمدن آنها تهیه و درصورت پست وبلندی، محل را تسطیح نمایند. ادارهٔ نظمیه نیز دراطراف قلعه‌مرغی، سمت امامزاده حسن را برای فرود آمدن آئروپلان اختصاص داده و عده‌ای از محبوسین نظیمه هم چند روز است مشغول تسطیح آنجا هستند که برای ورود آئروپلانها حاضر باشد». سپس روزنامهٔ مذکور در شمارهٔ پنجشنبه ۹ مرداد ۱۳۰۱ خـود می‌نویسد: «دوفروند آئروپلان انگلیسی که اخیراً از بغداد به‌تهران آمده و در قلعه مرغی فرود آمده از صبح روز گذشته در آسمان تهران به‌پرواز و نمایش مشغول بوده و در پایان در قلعه‌مرغی فرود آمدند.»

یک‌عکس هوائی‌از قلعه‌مرغی‌که متجاوز از نیم‌قرن‌پیش گرفته‌شده.





تأسیس دفتر هواپیمائی نظامی

باتوجه به‌اینکه پس از شرکت مؤثر هواپیمائی در جنگ جهانی اول موضوع هوانوردی بیشتـر از لحاظ نظامی مورد توجه جهانیان قرار گرفته بود لذا در ایران نیز هواپیمائی در وهلهٔ نخست نظر ارتش را جلب کرد. چنانکه قبـلا اشاره شد اعلیحضرت رضاشاه کبیر، پس از کودتای سوم حوت ۱۲۹۹، هنگامیکه فرماندهی کل قوای ایران را عهده‌دار و در اندیشهٔ سر وسامان دادن بوضع آشفتهٔ نیروهای نظامی کشور بودند، با نبوغ ذاتی و دوراندیشی استثنائی خود وتوجه به‌نقش هواپیمائی در جنگ بین‌الملل اول به‌اهمیت این‌صنف وتأثیر مثبت وحیاتی آن در آتیه ارتش نوینی که در صدد ایجاد آن بود پی‌برده و بمنظور بررسی تأسیس هواپیمائی نظامی، فرمان تشکیل دفتری بنام «دفتر هواپیمائی» را در دایرهٔ عملیات ارکان حرب کل قشون ایران صادر نمودند و به‌این ترتیب بـرای اولین‌بار اسم هواپیمائی جزء سایر سازمانهای ارتشی ایران بمیان‌آمد، هرچند دفتر مزبور در آن موقع بجز یك رئیس و یك نـویسنده عضو دیگری نداشت و در ابتدا، هواپیمائی هم در بین نبـود معهذا همین دفتر هستهٔ مرکزی «هواپیمائی نظامی ایران» را تشکیل داد.

پس از تأسیس دفتر هواپیمائی درارکانحرب کل قشـون‌یکفروند هواپیمای یونکرس اف ــ ۱۳ آلمانی (عکس بالا و پائین)، خریداری و در قلعه مرغی نگهداری شد. خلبان و مکانیسین آن هم از آلمـانیها استخدام شده بودند.

پس از تأسیس دفتر هواپیمائی در ارکان حرب کل‌قشون، ارتش ایران‌برای اولین‌بار یك فروند هواپیمای فلزی یکبالهو یك موتـوره ساخت کارخانهٔ یونکرس آلـمان از نمایندهٔ آن شرکت، که‌جهت انجام فعالیتهای حمل ونقل هواپیمائی تجارتی به‌ایران آمده بود، خریداری و در قلعه‌مرغی نگهداری نمود بدیهی است که خلبان ومکانیسین آن هم آلمانی بودند که‌بطور کنتراتی از طرف ارتش ایران استخدام شده بودند.



رضا میزانی (بعدا" جزو کادر نیروی هوائی شاهنشاهی) اولین کسی بشمار میرود که تصدی دفتر هواپیمائی را در رکن سوم ارکانحرب کل قشون عهده دار گردید. (عکس در سال ۱۳۱۵ گرفته شده است).



فعالیت‌های شرکت هواپیمائی یونکرس در ایران وسهم آن در ایجاد وعملیات هواپیمائی این کشور

شرکت یونکرس آلمانی نخستین شرکتی میباشد که برای اولین‌بار تأسیسات هواپیمائی در ایران بوجـود آورده و برای چند سال اول بطور غیررسمی به‌حمل و نقل هوائی مسافر و بار در این کشور پرداخته و سپس باطرح وتصـویب لایحه‌ای در مجلس شورایملی فعالیت حمل ونقل هـوائی در این کشور را انحصاراً بدست گرفته و عملا تاسال ۱۳۱۲ ادامه داده است.

نظر باینکـه شرکت یـونکرس پیش از تأسیس سازمان هواپیمائی نظامی ایران و حتی در سالهای اولیهٔ پس از تأسیس این سازمان نیز از طریق در اختیار گذاشتن هواپیما و خلبان‌و خدمهٔ فنی باارتش نوبنیاد ایران در عملیات نظامی نقاط مختلف کشور مشارکت داشته و در بند (۱) مادهٔ ۸ لایحهٔ حمل ونقل تجارتی و پست هوائی مصوبهٔ بهمن ماه ۱۳۰٤ مجلس شورایملی ایران، مبنی برتفویض انحصاری این فعالیت به‌شرکت یونکرس، هم لزوم همکاری شرکت مورد بحث باارتش ایران تأکید شده است لذا از لحاظ تاریخ جا دارد پیش از پـرداختن به شرح مقدمات تأسیس هواپیمائی نظامی درایران باپیدایش وفعالیتهای این کمپانی در ایران آشنائی داشته باشیم:

نظری به پیدایش سرویس پست و حمل ونقل هـوائی در ایـران و خـدمات نظـامی آن

از پیدایش سرویس پست و حمل ونقل هوائی در ایران، اطلاعات مدون جامعی در دست نیست معهذا بامـراجعه به‌اخبار پراکنده‌ای که در روزنامه‌های قـدیمی منتشر شده چنین بنظر میرسد که حدود سال ۱۳۰۱ شمسی نمایندهٔ کمپانی یـونکرس آلمان با چند فروند هواپیمای فلزی یکباله از نوع «یونکرس اف ــ ۱۳» از طریق روسیه و بندرپهلوی به تهران آمده و به بررسی ایجاد سرویس حمل و نقل و پست هوائی در این کشور پرداخته و بامقامات دولتی هم مذاکراتی بعمـل آورده لیکن تاریخهای دقیق ونحوهٔ این مذاکرات وچگونگی اقدامات‌معموله بطور کامل روشن نیست واز این لحاظ مندرجات سالهای اولیهٔ بعد از کودتای سوم اسفند ۱۲۹۹ جریدهٔ خبـری «ایران» که **فیلا** از نظر میگذرد، میتواند تا حدودی به روشن شدن موضوع یاری کند:

در مورد تصمیم وزارت پست و تلگراف ایران برای ایجاد پست هوائی، در شمارهٔ یکم مرداد ماه ۱۳۰۱ روزنامهٔ «ایران» چنین نوشته شده است: «از قراریکه شنیـده‌ایم وزارت پست و تلگراف در نظـر دارد وسائل ایجاد پست هـوائی را در ایران فراهم سازد. عجالتاً ممـکن است در اول دو سرویس، یکی از مرکز به سرحدات عراق عرب ودیگری از مرکز به‌آذربایجان، هرسرویس با سه پرواز در هفته، دایر شود ــ چه سعادتی برای مردم خواهد بود که مکاتیب‌شان از مرکز به‌اقصی بلاد مملکت در یکروز حمل گردد. پست‌هوائی برای ایران خیلی لازم‌است. فقدان طرق جدید و دوری مراکز ضرورت آنرا ایجاب میکند واز قرار معلوم مخارج پست هوائی خیلی هم زیادتـر از پست معمولی نیست. یك عدد طیارهٔ خوب پستی را میتوان با تـمام لـوازم آن به پنجهزار تـومان خریداری کرد، فقـط ساختن فرودگاه طیاره در مراکز مختلف و تهـیهٔ خلبان و مکانیسین متخصص در ابتدای کار خالی ازاشکال نخواهد بود. امیدواریم وزارت پست‌وتلگراف این‌موضوع‌را که امروز به‌نظرخوانندگان قدری دور از ذهن میرسد تعقیب کند و طیاره‌های پستی را در

ایران به‌پرواز درآورد. پست‌هوائی علاوه برسرعت در رسانیدن مکاتیب مردم فوائد دیگری هم دارد مثلا در زمان کوچ ییلاق قشلاق ایلات، محمولات پستی دستخوش سرقت و غارت نمی‌شود و بعلاوه طیارات پستی در مواقع لازم به وزارت جنگ هم میتوانند کمك کنند ــ طیاره هروقت به‌یك توپ یا مسلسل‌مجهز شود بهترین حربه برای متفرق کردن اشرار و سارقین طرق و شوارع است. درهرحال انتظار داریم که وزارت پست وتلگراف هرچه زودتر وسائل اجرای این نظر را فراهم کند.»

از خبری که‌روزنامه «ایران» حدود یکسال بعد درهمین زمینه نوشته معلوم میگردد که وزارت پست و تلگراف در سال ۱۳۰۱ موفق به‌ایجاد پست هوائی نشده و حتی در سال ۱۳۰۲ نیز بعلت فقدان بودجهٔ کافی این امکان دست نداده است ــ روزنامهٔ مذکور در مرداد ماه ۱۳۰۲ می‌نویسد:

«بقراریکه اطلاع یافته‌ایم وزارت پست وتلگراف در نظر گرفته است که برای پست ایران و سرعت بیشتر آن چند فروند طیارهٔ پستی تهیه نماید وبرای اجرای این نیت اقداماتی نیز بعمل آمده است ولی چون جهت خرید طیارات مزبور دربودجهٔ امسال محلی منظور نشده لذا امسال مقدور نخواهد شد لیکن وزارتخانه در بودجهٔ سال آیندهٔ مبلغ لازم را برای خرید هفت فروند طیارهٔ پستی پیش‌بینی نموده که پس از تصویب آن قرار خریداری هم داده شود تا بزودی این امررا که‌باعث ترقی بسیار میباشد بموقع اجرا بگذارد».

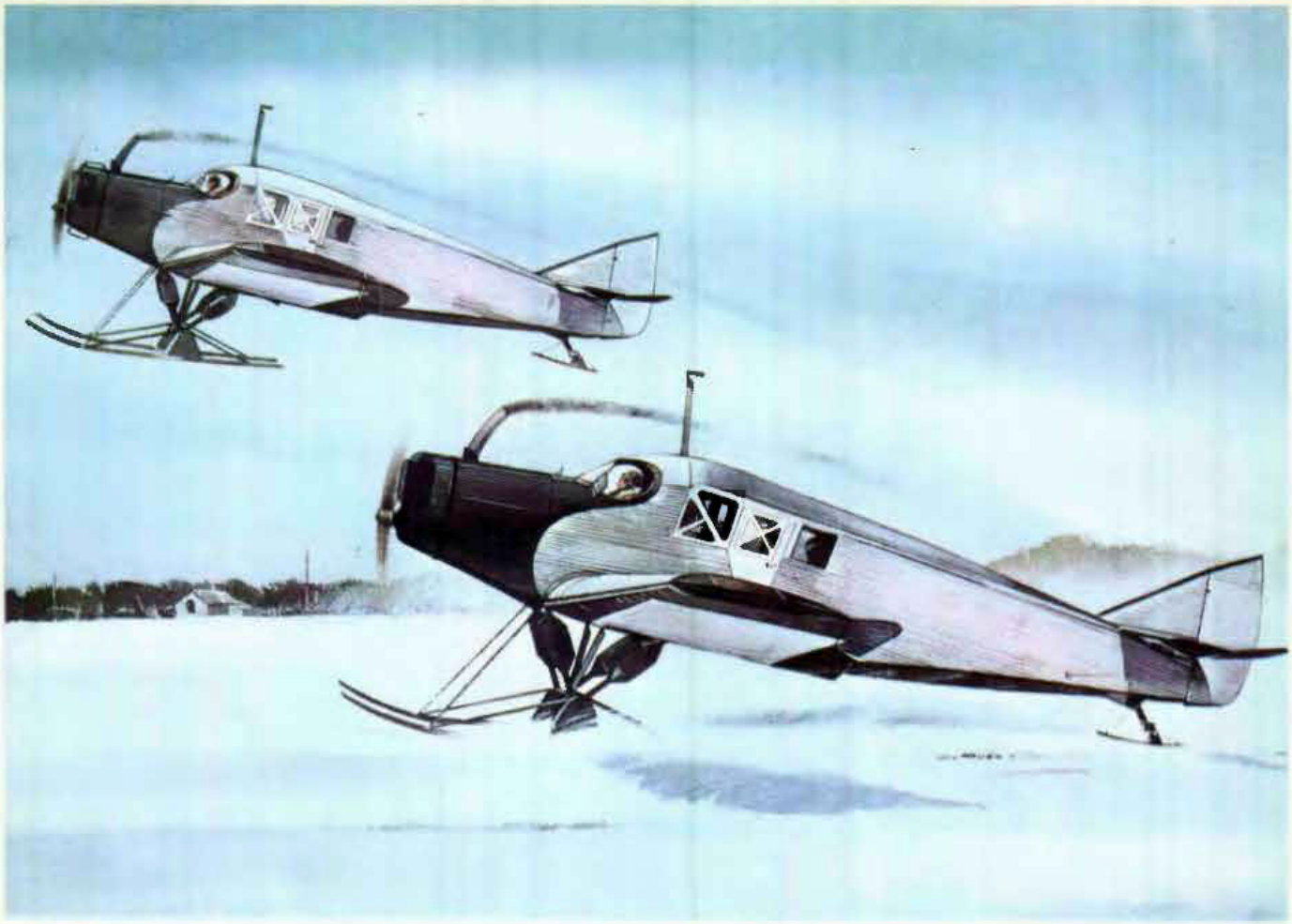
همین روزنامه در شماره ۱۸ شهریور ۱۳۰۳ خود خبری تحت عنوان «تقاضای ایجاد پست هوائی» چنین می‌نویسد:

«برطبق اطلاعی که تحصیل شده است اخیراً کمپانی یونکرس آلمان از اولیای دولت ایران درخواست کرده که اجازه داده شود تا بین رشت و بادکوبه پست هوائی دایر نماید و پیشنهادات خود را هم ارسال داشته که تحت مطالعه و اقدام میباشد».

در شماره ۱۸ شهریور ۱۳۰۳ روزنامهٔ مذکور پیرامون اقداماتیکه کمپانی یونکرس آلمان برای ایجاد سرویس حمل و نقل هوائی در ایران بعمل آورده چنین آمده است: «... کمپانی یونکرس آلمانی تاکنون در ۲۲ کشور دنیا شعبات هواپیمائی دایر کرده و مشغول فعالیت میباشد، چندی است که غرش طیارات یونکرس در ایران هم شنیده میشود، مخصوصاً در صفحات لرستان دو طیارهٔ یونکرس که در خدمت قشون دولت ایران میباشند امتحانات لازمهٔ خود را داده‌اند. اینك کمپانی هواپیمائی یونکرس در صدد است که در تهران هم شعبه ایجاد نماید. برای تأسیس خطوط حمل ونقل هوائی در ایران، چند ماه قبل آقای «یارلمك» نمایندهٔ کمپانی مذکور مسافرتی به شرق کشور کرد تا در صفحات مختلف ایران برای ایجاد شعبهٔ هواپیمائی کسب اطلاع نماید.

آقای یارلمك پس از یکی دوماه اقامت در ایران به‌آلمان بازگشت و مراتب را بارئیس کل کمپانی در میان گذاشت و پیشنهاد او راجع به‌تأسیس خطوط هوائی در ایران مورد قبول مؤسسه قرار گرفت و اینك آقای یارلمك باماشین‌آلات و لوازم به تهران مراجعت نموده وبرای پیشرفت امر در تهران اداره‌ای تأسیس گردیده‌که ریاست آن بعهده یارلمك محول‌شده وخطوط هوائی مورد نظر بزودی شروع بکار میکنند. پنج فروند طیارهٔ مسافری از مسکو مستقیماً به طرف ایران حرکت کرده‌اند که‌در همین روزها وارد خواهند شد. از پنج فروند طیارهٔ مذکور دو فروندش بحری هستند که برای خطبین انزلی (بندر پهلوی) و بادکوبه در نظر گرفته شده‌اند و از سه فروند دیگر هم که در خشکی برخاستن ونشستن انجام میدهند دوفروندش برای پرواز در خط بین تهران وانزلی (بندر پهلوی) منظور گردیده ویك فروند هم مختص به خود یارلمك است که بوسیلهٔ آن برای شناختن خطوط هوائی در ایران مسافرت خواهد کرد در نیمهٔ دوم نوامبر سال جاری، یارلمك برای کسب اطلاع از وضعیت راه هوائی اصفهان بوشهر با طیاره به‌جنوب مسافرت مینماید تا چنانچه مقتضی شود خط هوائی اصفهان ــ بوشهر در عرض سال جاری دائر گردد».

روزنامهٔ «ایران» در شمارهٔ روز ۱۸ آذر خود می‌نویسد: «... روز سه‌شنبه بیست وپنجم نوامبر دودستگاه از طیاره‌هائیکه مؤسسهٔ یونکرس برای تأسیس خط هوائی بین‌تهران ــ انزلی ــ بادکوبه و بالعکس تخصیص داده وارد انزلی شده‌اند، انقلاب هوا و طوفانهای شدید روسیه باعث تأخیر حرکت طیاره‌های مذکور گردیده و بهمین جهت تاکنون کلیهٔ آنها به انزلی نرسیده‌اند ولی احتمال میرود که در عرض امروز و فردا وارد شده وبطرف تهران حرکت نمایند. مؤسسه یونکرس که یك شرکت سهامی است علاوه بر طیاره‌هائیکه تاکنون بوسیلهٔ این مؤسسه به‌ایران وارد شده دوفروند طیارهٔ بحری نیز (که روی آب نشستن و برخاستن میکنند) وارد انزلی کرده که هفته‌ای دومرتبه بین انزلی وبادکوبه و بعدها نیز هفته‌ای یك مرتبه بین انزلی وبندرگز حرکت خواهند نمود» ــ سپس روزنامه مذکور در شمارهٔ روز ۲۲ آذر ۱۳۰۳ خود مینویسد که: «دیروز عصر دوفروند طیارهٔ یونکرس که از انزلی پرواز کرده بودند وارد قلعه‌مرغی گردیده و فرود آمدند» ــ از لحاظ آگاهی از این موضوع که در آن تاریخ دوفروند از هواپیماهای یونکرس در خدمت دولت ایران بوده خبر مندرج در شمارهٔ ۲۳ آذر ۱۳۰۳ روزنامهٔ ایران جالب توجه است که عیناً نقل میشود: «یك دستگاه طیارهٔ یونکرس که در استخدام دولت ایران است و از بوشهر حرکت نموده بود پس از توقف در اصفهان به طرف تهران پرواز و دیروز وارد تهران شد. مدت طیران هواپیمای مزبور از بوشهر تاتهران هفت ساعت وشانزده دقیقه بوده است.



هواپیمای یونکرس " اف ــ ۱۳ " آلمانی از موفقترین هواپیماهای ترابری عصر خود و در بسیاری از کشورهای جهان مشغول فعالیت بود. حتی با تجهیز به اسکی روی زمین‌های پوشیده از برف نیز پرواز انجام میداد.

چندی قبل همین طیاره از تهران به‌بوشهر پرواز نموده و مدت طیران آن شش ساعت وبیست وهشت دقیقه بوده ــ سابق شیوع داشت که طیران از تهران تابوشهر مشکل و خطرناك است ولی اینك معلوم میشود که باطیارهٔ یونکرس انجام این مسافرت دور از هرگونه خطر است...»

مذاکره برای ایجاد پست هوائی و پرواز مسافرتی اولین‌بانوان ایران

روزنامهٔ «ایـران» در شمارهٔ ۲۳ آذر ۱۳۰۳ خود می‌نویسد که: «عصر روز گذشته نمایندهٔ کمپانی یونکرس در وزارت پست‌وتلگراف آقای‌مخبرالدوله معاون‌وزارتی‌را ملاقات و راجع به‌حمل‌ونقل پست بین ایران وروسیه بوسیلهٔ طیارات یونکرس مشغول مذاکره بود و در نتیجه قرار شد کـه نمایندهٔ مزبور پیشنهادات خود را راجع به‌موضوع مورد بحث به‌وزارت پست وتلگراف بفرستد تا پس از موافقت برای تصـویب مجلس شورای ملی ارسال شود».

همچنین روزنامهٔ قدیمی مورد بحث در شمـاره ۲۳ آذر ۱۳۰۳ خود نوشته است که: «این چنـد روز چند فرونـد از هواپیماهای کمپانی یونکرس در آسمان تهران پرواز ونمایشات قابل توجهی ازخود بروز داده و روز ۲۱ آذر هم‌که طیاره‌های یونکرس از اتزلی پرواز ودر قلعه‌مرغی فرود آمدند دو نفر از خواتین را نیز از اتزلی به‌تهران پرواز دادند، خواتین مزبور اولین خانم‌های ایرانی هستند که با طیاره مسافرت کرده‌اند، از قرار اظهاراتشان مسافرت باطیاره علاوه‌بر راحتـی و سرعت، بسیار پرصفاست و خواهران و هموطنان خـود را به‌این قسم مسافرت کم‌زحمت و پرصفا دعوت مینمایند».

نومیدی کمپانی یونکرس ازمساعدت دولت ایران

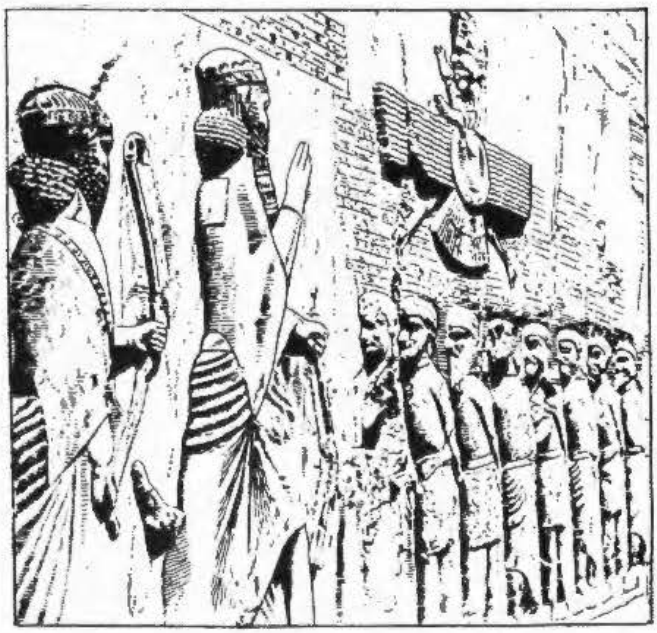
روزنامهٔ ایران در شماره ۳۰ فروردین ۱۳۰٤ خود می‌نویسد: «چندی است که پیشنهادات کمپانی یونکرس در دوائر دولتی مطرح و مورد مذاکره است وتاکنون جواب قطعی راجع بمساعدت اولیای دولت به‌کمپانی مزبور نرسیده، کارکنان یونکرس در ایران تقریباً از تعقیب عملیات مأیوس وبه‌این‌جهت خط پروازی تهران ــ اصفهان را قطع نموده و مسافر قبول نمی‌نماید. شرکت در صدد است که چنانچه باز هم خبری از موافقت دولت نشود خط تهران ــ اترلی را نیز قطع نموده و کارکنان خود را به‌آلمان اعزام دارد».

جواب دولت ایران به کمپانی یونکرس

از مطالعه خبر مندرج در شمارهٔ ٤ اردیبهشت ۱۳۰٤ روزنامهٔ ایران چنین نتیجه میشود که جواب پیشنهادات کمپانی یونکرس راجع **به‌تأسیس رسمی خطوط هوائی در ایران** به نمایندهٔ کمپانی مزبور واصل گردیده ولی این جواب تقریباً متضمن نوعی پیشنهاد متقابل است که از طرف دولت ایران به کمپانی شده تا در صورت قبول ازطرف کمپانی قرارداد مربوطه منعقد خواهد شد. دراین پیشنهاد متقابل قبول حمل ونقل پستی خط اترلی ــ تهران و تهران ــ بوشهر اضافه شده است» ــ روزنامهٔ مورد بحث در شمارهٔ ۹ اردیبهشت خود می‌افزاید که: «بقرار اطلاع در جوابی که دولت ایران به کمپانی یونکرس داده حمل ونقل پست هوائی درخط اترلی ــ تهران وتهران ــ بوشهر را در سال به‌مبلغ چهل وکسری هزار تومان معین کرده ولی محتمل است که کمپانی مذکور به‌مبلغ معینهٔ دولت ایران رضایت ندهد». همچنین روزنامهٔ مورد بحث در شمارهٔ ۱۳ اردیبهشت‌خود می‌افزاید: «... نمایندهٔ‌کمپانی یونکرس موضوع جواب توأم باپیشنهاد متقابل دولت ایران را به‌مرکز کمپانی در برلن اطلاع داده واخیراً تلگرافی ازطرف ریاست ادارهٔ‌مرکزی کمپانی به‌نمایندهٔ آن درتهران رسیده حاکی ازاینکه پیشنهادات دولت ایران برای ایجاد خطوط هوائی در ایران مطالعه شده ولی مبلغ تعیین شده برای چنین خدمتی غیرمکفی است وبهمین جهت به‌نمایندهٔ کمپانی در تهران دستور صادر شده که شعبهٔ مؤسسه در تهران منحل وطیارات وخلبانان ومستخدمین آلمانی به برلن اعزام گردند ولی بهرحال در صورتیکه مسئول شعبهٔ کمپانی در تهران (مسیو یارلمك) صلاح میداند پیش‌از انحلال اختیار دارد که بار دیگر پیشنهادات جدید مناسبی را به دولت ایران تقدیم دارد و گویا نمایندهٔ کمپانی مشغول تهیهٔ آخرین پیشنهاد خود می‌باشد که به دولت ایران تقدیم دارد».

در آبان ۱۳۰٤ رقیبی برای کمپانی یونکرس پیدا شد و این رقیب شرکت هواپیمائی بین‌المللی فرانسه بودکه کلنل‌راتتی را بعنوان نمایندهٔ خود برای تقدیم پیشنهادی جهت کسب امتیاز ایجاد خطوط هوائی و حمل پست بین تهران و نقاط مختلف کشور به‌ایران اعزام داشته بود وچنانکه از مندرجات روزنامه‌های آن زمان معلوم میشود ماجرای رقابت این دو شرکت به مطبوعات نیز کشیده شده و منجر به‌صدور اعلامیه‌هائی از سوی هریك از شرکتهای مذکور برعلیه دیگری و انتشار آنها در روزنامه‌ها گردیده، لیکن سرانجام لایحهٔ امتیاز انحصاری حمل ونقل هوائی پست، مسافر وبار بنفع کمپانی یونکرس از تصویب مجلس شورایملی ایران گذشته که متن آن ذیلا ازنظر میگذرد:

←



در عهد باستان هنگامیکه مردم جهان خدایان خود را از میان موجودات‌روی زمین برگزیده و ستایش میکردند ،نیاکان ما در اندیشهٔ راز آفرینش متوجه سپهر برین بودند و هر قدرت پرستیدنی را متعلق به‌آسمانها پنداشته و هر چیز آسمانی را بابال ، یعنی مظهر امکان پرواز ، مجسم میکردند .

اولین لایحه حمل ونقل و پست هوائی در ایران

متضمن تعهد واگذاری وسائل فنی و مستخدمین در اختیار وزارت جنگ هنگام محاربه یاانقلابات داخلی که در بیستم بهمن ۱۳۰٤ به تصویب مجلس شورایملی ایران رسید

ذیلا متن لایحه‌ایکه در بیستم بهمن ماه ۱۳۰٤ برای اولین بار راجع بحمل ونقل وپست هوائی درمجلس شورایملی ایران مطرح و تصویب شد از نظر میگذرد. چنانکه ملاحظه میشود مؤسسهٔ یونکرس طبق این‌قرارداد متعهد ایجاد یك‌مدرسه خلبانی و فنی هوائی در ایران شده که عملا توفیق اجرای آنرا بدست نیاورد. همچنین تعهد شرکت برای گذاشتن هواپیماها وخلبانان وخدمهٔ فنی بهنگام نیاز دراختیار وزارت‌جنگ قابل توجه‌است:

ماده ۱ ــ مجلس شورای ملی حق انحصاری هواپیمائی را در سه خط ذیل برای مدت ۵ سال از تاریخ تصویب و امضاء و مبادلهٔ این قرارداد به‌مؤسسهٔ هواپیمائی یونکرس واگذارمی‌کند که بلافاصله خطوط ذیل را برقرار می‌نماید:

تهران ــ بندر پهلوی

تهران ــ بندر بوشهر

تهران ــ قره‌طو

ماده ۲ ــ مؤسسهٔ هواپیمائی یونکرس متعهد می‌شود که خطوط پستی هوائی در ماده اول را بخطوط پستی هوائی اروپا متصل نماید و مکلف است که لااقل در ظرف سه‌ماه اول یکی از خطوط فوق را به خط پستی هوائی اروپا مرتبط سازد.

ماده ۳ ــ دولت ایران از تاریخ استقرار پست هوائی تا مدت ۱۸ ماه برای پرواز در سه خط فوق از قرار هرکیلومتر سه قران بعنوان کمك خرج بمؤسسه یونکرس خواهد پرداخت و بعد از ۱۸ ماه دولت ایران کمك خرج مزبوررا قطع مینماید.

ماده ٤ ــ مؤسسهٔ یونکرس متعهد می‌شود در هر هفته در هریك از خطوط معینه در مادهٔ اول پست دولتی را که کمتر از ۷۵ کیلوگرم نخواهد بود ایاباً و ذهاباً حمل نماید.

ماده ۵ ــ در تمام مدت کنترات کلیهٔ اضافه نرخ پستی که از محمولات پستی هوائی اخذ خواهد شد پس از مخارج اداری آن به مؤسسهٔ یونکرس واگذار می‌شود ولی در صورتیکه عایدات مزبور از ماهی دوهزار تومان تجاوز کند مازاد آن پرداخت نخواهد گردید وهرگاه از دوهزار تومان کمتر شد مؤسسهٔ یونکرس حق مطالبهٔ زیادتر از آن را نخواهد داشت.

ماده ٦ ــ تعیین تعرفه کرایه وشرایط مسافرت ومحمولات و همچنین تعیین نرخ اضافی پستی منوط به نظریات و تصویب وزارت پست وتلگراف خواهد بود و طیارات پستی یونکرس در شهرهائی که سرراه است و وزارت پست وتلگراف معین مینماید فرود آمده و صعود خواهند نمود.

ماده ۷ ــ طیارات یونکرس و سایر لوازم آن که برای حمل پست ضرورت دارد باستثنای بنزین و مواد روغنی از پرداخت حقوق گمرکی معاف خواهد بود.

ماده ۸ ــ مؤسسهٔ هواپیمائی یونکرس علاوه بر تعهدات فوق مراتب ذیل را نیز متعهد میگردد:

(الف) ــ واگذاری وسائل فنی ومستخدمین خود مطابق قرارداد مخصوص به وزارت جنگ در مواقع جنگ یا انقلابات داخلی.

(ب) ــ درهرماه یك محل خالی (در هریك از خطوط) مجاناً به‌اختیار وزارت پست و تلگراف خواهد گذاشت.

(ج) ــ تأسیس یك باب مدرسهٔ فنی هواپیمائی وآوردن طیارات تعلیمی برای تعلیم و تربیت طیارچی (خلبان) و مکانیکچی (مکانیسین) ایرانی.

(د) ــ پذیرفتن لااقل دو نفر شاگرد ایرانی به خرج مؤسسهٔ یونکرس متناوباً از طرف دولت برای تحصیل اطلاعات ومعلومات لازمه درکلیهٔ شعب هوانوردی خود.

(ه) ــ تأسیس یك کارخانهٔ هواپیمائی بزرگ برای تعمیرات لازمهٔ طیارات در تهران و کارخانه‌های کوچکتری در سایر نقاط مهمهٔ هواپیمائی ایران.

(و) ــ تأسیس‌یك شرکت هواپیمائی ایرانی مطابق‌قوانین ایران.

(ز) ــ در صورتیکه دولت بخواهد ، مؤسسهٔ یونکرس متقبل می‌گردد که موافق دستور دولت خطوط ذیل را دائر و برای ادارهٔ این‌امر طیارچی (خلبان) ومکانیکچی (مکانیسین)

ایرانی بقدر کفایت تعلیم وتربیت نماید: (تهران ــ مازندران) (تهران ــ تبریز) ــ (تهران ــ مشهد) ــ (بوشهر ــ محمره ــ دزفول) ــ (اصفهان ــ یزد ــ کرمان) ــ (کرمان ــ دزداب) (کرمانشاه ــ سلطان‌آباد ــ اصفهان) ــ (پهلوی ــ بندرگز) (مشهد ــ دزداب) ــ (تهران ــ سلطان‌آباد ــ بروجرد) ــ (تبریز ــ جلفا) ــ (تبریز ــ سرحد ترکیه) ــ (مشهد ــ سرحد ترکستان) ــ (مشهد ــ سرحد افغانستان).

(ح) ــ بکار انداختن چندین دستگاه از طیارات بزرگ سه‌موتوره در تمام مدت امتیاز ولااقل در صورت لزوم یکی از آنها را بلافاصله پس از تصویب و مبادلهٔ این قرارداد.

(ط) ــ در صورتیکه دولت ایران مایل باشد که نقشه برداری مملکت بوسیلهٔ طیارات صورت گیرد، مؤسسهٔ یونکرس متعهد است که برطبق قرارداد مخصوص وسائل‌فنی ومتخصصین و طیارات مخصوص خود را که جهت این کار خواهد ساخت باختیار دولت واگذار نماید، و فقط مخارج خاص آن را از روی صورت و قبوض دریافت دارد.

(ی) ــ مؤسسه یونکرس همچنین متعهد است که خط پستی هوائی چین را که در نظر گرفته است، از طریق ایران (یعنی از مشهد ــ تهران ــ تبریز) قرار دهد.

ماده ۹ ــ انتقال این امتیاز بهرنحوی از انحاء بدون تصویب مجلس شورایملی بهر شخص یا شرکت دیگری ممنوع و موجب الغای این امتیاز خواهد بود.

ماده ۱۰ ــ وزارت‌خانه‌های جنگ، مالیه وپست‌وتلگراف هریك در حدود وظایف خود مأمور اجرای این قانون خواهند بود.

ماده ۱۱ ــ دولت موظف است در قرارداد با کمپانی یونکرس تفتیش طیارات را در موقع ورود به ایران و خروج از آن منظور دارد.

ماده ۱۲ ــ در موقع بروز اختلاف در مواد این قانون مسئله به حکمیت سه نفر که دونفر آن یکی از طرف دولت و یکی از طرف کمپانی تعیین و حکم ثالث مرضی‌الطرفین یا به قرعه معین خواهد شد، رجوع می‌شود.

تبصره ــ کمپانی یونکرس متعهد میشودکه خطوطمذکور در ماده (۱) را تا یکماه بعداز امضای قرارداد دائر کند واگر تا موعد مزبور دائر ننماید سه هزار تومان بلاعوض به دولت ایران بپردازد و دولت ایران در آن صورت حق خواهد داشت این قرارداد را فسخ نماید.

این قانون که مشتمل بر دوازده ماده ویك تبصره است، درجلسهٔ بیستم بهمن ۱۳۰٤ مجلس شورایملی به تصویب رسید.

(متن این قرارداد در روزنامهٔ رسمی مجلس شورایملی انتشار یافته وعیناً در اینجا نقل شد وفقط درچند جا اصطلاحات هواپیمائی معمول امروز جلو اصطلاحات معمول‌آن زمان، داخل پارانتز اضافه شده است).

با اینکه لایحه قرارداد تأسیس سرویس حمل ونقل و پست هوائی باشرکت یونکرس آلمانی درپیستم بهمن ۱۳۰٤ به‌تصویب مجلس شورایملی ایران رسیده معهذا ظاهراً چنین بنظر میرسد که مبادلهٔ قرارداد و تهیه آئین‌نامهٔ اجرائی مربوطه و توافق طرفین بااین آئین‌نامه حدود یکسال بطول انجامیده است و هر چند شرکت مذکور عملا در ایران بحمل ونقل بار و مسافر مشغول بوده ولی اعلان رسمی تأسیس سرویس پست هوائی در بهمن ۱۳۰۵ انتشار یافته است. روزنامهٔ «ایران» در شماره ۱۱ بهمن ۱۳۰۵ خود اعلامیهٔ ادارهٔ پست ایران را بشرح زیر درج کرده است.

«ادارهٔ پست محترماً باطلاع عموم میرساند که چون قرارداد سرویس پست‌هوائی بین دولت ایران وکمپانی یونکرس بامضاء رسیده و مبادله گردیده است لذا از تاریخ ۱۸ بهمن‌ماه جاری هر هفته درایام سه‌شنبه یك طیارهٔ پستی از تهران به‌بندر پهلوی و بادکوبه پرواز نموده و از بادکوبه در ایام یکشنبه مراجعت مینماید.

ساعات حرکت پست بقرار ذیل خواهد بود: حرکت از تهران سه‌شنبه ساعت هشت ورود به قزوین ساعت نه و پانزده دقیقه ــ حرکت از قزوین ساعت نه وسی وپنج دقیقه ورود به بندر پهلوی ساعت یازده ــ حرکت از بندر پهلوی ساعت سیزده (یکساعت بعدازظهر) ورود به بادکوبه روز سه‌شنبه به وقت تهران ساعت ۱۵ و پنجاه دقیقه. مراجعت از بادکوبه یکشنبه ساعت هشت به وقت تهران، ورود به بندر پهلوی ساعت ده و پنجاه دقیقه ــ حرکت از بندر پهلوی ساعت سیزده ــ ورود به قزوین ساعت چهارده و بیست وپنج دقیقه ــ حرکت از قزوین ساعت چهارده و چهل و پنج دقیقه ــ ورود به تهران ساعت شانزده روز یکشنبه.

مراسلات پست هوائی‌که در تهران تاپنج ساعت بعدازظهر روز قبل از حرکت ودر بندر پهلوی تا یکساعت قبل از حرکت و در قزوین در ذهاب تا پنج ساعت بعد از ظهر روز قبل و در مراجعت تا ظهر روز حرکت طیاره به دفاتر پست واصل شده باشد باهمان طیاره ارسال و همان روز در مقصد توزیع خواهد شد.

مادام که در رشت میدان طیاره تهیه‌نشده مراسلات هوائی بمقصد مزبور توسط بندرپهلوی تعیین گردیده است. اضافه نرخ مراسلات در خط تهران ــ بندرپهلوی، برای پاکت هر پنج‌گرم ده‌شاهی باحداقل یك قران ــ برای کارت پستال ده شاهی ــ برای مستوره هرپنجاه گرم هفت‌شاهی باحداقل چهارده‌شاهی ــ برای اوراق کار هر پنجاه گرم هفت شاهی باحداقل یك‌قران ــ برای مطبوعات هر پنجاه گرم هفت شاهی ــ برای جرائد هر پنجاه‌گرم چهارشاهی. اضافه نرخهای مذکور بدون رعایت‌فاصله

در تمام خط یکسان است».

مطالعهٔ تاریخ هواپیمائی ایران نشان میدهد کـه باوجود تعهد شرکت یونکرس آلمان برای ایجاد مدرسهٔ خلبانی و فنی هوائی در ایران عملا چنین توفیقی بدست نیاورده و سرانجام نیروی هوائی شاهنشاهی در سالهای ۱۱ــ۱۳۱۰ مدارس مورد بحث را رأساً تأسیس کرده است. معهذا از منـدرجات روزنامهٔ «ایران» چنین استنباط می‌شود که شرکت یونکرس واقعاً برای عملی کردن تعهد خود کوشش بسیار داشته و ظاهراً چنین بنظر میرسد که مشکلات خاص و ناخواسته‌ای مانع موفقیت شرکت مذکور شده است. برای آگاهی از پی‌گیری جدی موضوع از سوی شرکت یونکرس در این زمینه، مندرجات شماره مورخهٔ ۳۰ آبان ۱۳۰۵ روزنامه «ایران» بشرح زیر قابل توجه است.

«در صورتیکه متن قرارداد مصوبـهٔ مجلس شورای ملی تصریح نکرده بود که کمپانی یونکرس مجاناً وبلاعوض مدرسهٔ هواپیمائی را بخرج خود تهیه و اداره نماید باوجود این کمپانی در نظر گرفته است که این قسمت از کار را بفـوریت تعقیب نموده و اسباب سهولت دولت ایران را دراین قسمت تهیه کند وموافقت خودرا در این مورد کاملا اعلام کرده است، بطوریکه برای دولت و ملت ایران طرف استفاده واقع شود.

مسیو یارلمك نمایندهٔ کمپانی یونکـرس از آقای کنت شولبرك وزیر مختار آلمان خواهش کرده که درموقع شرفیابی بحضور اعلیحضرت رضاشاه که روز یکشنبه ۲۹ آبان بود مطالب را بعرض ملوکانه برساند. برای حل قضیه اقدامات زیر ازطرف کمپانی به‌عمل آمده و یك مدرسه تأسیس خواهد شد که در آن لااقل ازچهار فروند طیارهٔ تعلیمی‌که حتی‌المقدور ازسیستمهای مختلف و دو فروند از آنها فلزی و دو فروند دیگرش چوبی باشند استفاده شود. (کمپانی پیشنهادات و تعهدات مشروحهٔ زیر را نموده است):

۱ــ کمپانی یونکرس حاضر است دو طیارهٔ مجانی تعلیمی در اختیار مدرسه بگذارد.

۲ــ کمپانی متقبل می‌شود که دوطیارهٔ دیگـر به قیمت مناسب برای مدرسه تهیه نماید.

۳ ــ کمپانی مقداری موتورهای مستعمل (برای‌آموزش) در اختیار مدرسه میگذارد.

٤ ــ کمپانی مقداری اجناس و اشیاء تعلیمی کـه بطور نمونه ساخته شده در اختیار مدرسه خواهد گذاشت.

٥ ــ کمپانی برای‌تعلیم شاگردان، کتب‌مناسبی که‌فراخور مدرسه باشد دراختیار مدرسه گذاشته و نیز احصائیه (آمار) و کاتالوگهای اجناس را دراختیار مدرسه قرار میدهد.

٦ ــ کمپانی در موقع ساختمان کارخانه تعمیرات، محل مدرسه را هم در نظر خواهد گرفت.

۷ ــ کمپانی برای مدرسه هرگونه مدل واشیائیکه بوسیلهٔ آنها بتوان تجربهٔ عملی آموخت در اختیار مدرسه میگذارد.

۸ ــ یك قسمت از معلمین مدرسه عبارت خواهند بود از طیارچی‌ها (خلبانان) و مکانیسین‌هائیکه از طرف دولت ایران استخدام شده‌اند و قسمت دیگر معلمین، مستخدمینی هستند که در کارخانهٔ تعمیر از طرف یونکرس استخـدام شده‌اند و یك قسمت از این مستخدمین سابقاً در قشون امپراطوری آلمان سمت معلمی در قسمت هواپیمائی داشته‌اند.

۹ ــ گذشته از این میتوان اشخاص ادارهٔ هواپیمائی و مستخدمینی را که در قسمت اداری هواپیما کار میکنند برای تعلیمات علمی و تئوری بعنوان معلم در نظر گرفت.

۱۰ــ برای مدیری مدرسه، کمپانی یونکرس رئیس فنی خود در شعبهٔ ایران را تعیین می‌نماید که بهترین عضو کمپانی بشمار میرود و در مدرسه عالی «تکنیکی» آلـمان در قسمت هواپیمائی سمت معلمی‌داشته وازمتخصصین سرشناس بشمارمیرود.

۱۱ــ کمپانی برای مدرسه دستگاهی وارد خواهد کردکه بوسیلهٔ آن عکسهائی راجع به‌قسمتهای مختلف هواپیما نشان داده میشود و نیز فیلمهای تعلیمی و کلیشه‌هائی که به‌مصرف تدریس شاگردان برسد مجاناً در اختیار مدرسه میگذارد.

۱۲ــ کمپانی مرتباً جرائد تکنیکی کافی بـرای مدرسه تهیه خواهد نمود.

در قبال تعهدات و پیشنهادات مذکور کمپانی یونکرس کمکهائی بشرح زیر را از دولت ایران تقاضا و انتظار دارد:

۱ ــ مخارج حمل ونقل طیارات واشیاء بعهـده دولت ایران باشد.

۲ ــ پرداخت هرنوع‌بیمه طیاره واشیاءیدکی ومستخدمین طیاره ولوازم حمل ونقل بعهده دولت ایران باشد. در این‌مورد برای دولت ایران منافـع زیادی حاصل است زیـرا بواسطهٔ پروازهای تعلیمی عدیده تعمیرات زیادی پیش خواهد آمد که قیمت‌آنها بواسطهٔ بیمه مستهلك‌میشود وفقط مراقبت ونگاهداری طیارات تا یك قسمت جزئی به عهدهٔ خـود دولت ایران باقی میماند.

۳ ــ مخارج تهیه دو طیاره کـه به‌قیمت مناسب تهیه وبه اختیار دولت ایران گذاشته‌میشود بعهدهٔ خود دولت ایران‌است.

٤ ــ دولت ایران حتی‌المقدور به‌اسرع اوقات یك‌میدان طیاره (فرودگاه) در تهران مجاناً و بانظر کمپانی یونکرس به‌این شرکت واگذار نماید تا اینکه بتوان بفوریت بنا و غیره را شروع کرده وبدون فوت وقت نتیجه حاصل گردد.

٥ ــ دولت ایران فوق‌العاده‌هائی را که به حقوق معلمین تعلق میگیرد خواهد پرداخت.

اولین تمبر یادبود هواپیمائی در ایران

به‌یادبود تأسیس پست‌هوائی درایران، درسال ۱۳۰٤ تمبر یادبودی برای مراسلات پست هوائی انتشار یافت که در حقیقت اولین تمبر در این زمینه محسوب میشود که در کشور ما منتشر گردیده است. وزارت مالیهٔ ایران در تاریخ ۱۱ آبان ۱۳۰٤ طرح چنین تمبری را بین صاحبان ذوق وهنر به مسابقه گذاشت تا طرحی که مورد قبول کمیسیون مخصوص مربوطه قرار گیرد به طراح پیشنهاد کنندهٔ آن مبلغ یکصد تومان جایزه داده شود. موضوع این مسابقه در شمارهٔ روز دوشنبه ۱۱ آبان ۱۳۰٤ روزنامهٔ «ایران» بعنوان «اعلان» عیناً بشرح زیر به آگاهی عموم رسیده است (ضمناً چنین بنظر میرسد که در آن زمان هر نوع اوراق بهادار از طریق وزارت مالیه انتشار می‌یافته وبهمین جهت است که بجای وزارت پست وتلگراف اعلان مسابقه تمبر هوائی بوسیله وزارت مالیه انتشار یافته است).

«قابل توجه صاحبان ذوق صنعتی وهنری ــ وزارت مالیه تصمیم دارد که به‌افتخار و یادگار تأسیس پست هوائی و ایجاد تلگراف بی‌سیم که روابط ایران و ممالك متمدنه را سهل‌تر کرده ومملکت را به‌تمدن جدید نزدیکتر میکند تمبر مخصوصی برای مراسلات پست هوائی تهیه واستعمال نماید و نظر به‌اینکه باب این سعادت در زمان حکومت حضرت اشرف آقای رضاخان پهلوی رئیس‌الوزراء فعلی برروی ملت ایران گشاده شده است، این طور در نظر گرفته شده که تمبر پست مزبور شامل صور تلگراف بی‌سیم وطیاره وتمثال حضرت‌اشرف آقای رئیس‌الوزراء باشد لهذا بعموم صاحبان ذوق صنعتی و هنری و ارباب صنایع مستظرفه در ایران که مایل باشند در تهیه این تمبر تاریخی شرکت نمایند اعلام میدارد که از تاریخ این اعلامیه تا مدت سه ماه می‌توانند طرح پیشنهادی خودشانرا که حاوی شرایط فوق‌الذکر باشد تهیه و به ضمیمهٔ آدرس کامل تهیه کننده در پاکتی ممهور (در روی پاکت قید شود که مربوط به تمبر پست هوائی است) به‌ادارهٔ خزانه‌داری کل ــ شعبه اوراق بهادار تسلیم نمایند. پس‌از انقضاء مدت درحضور کمیسیون مخصوصیکه در وزارت مالیه معین وتاریخ انعقاد آنرا به‌اطلاع عموم خواهد رساند، باحضور کلیهٔ پیشنهاد دهندگان پاکتها را باز و بصاحب صنعتی که طرح آن از هرحیث مطبوع بوده و مورد تصدیق کمیسیون مزبور واقع شود یکصد تومان نقداً بصورت انعام اعطا خواهد گردید وزارت مالیه ــ نمره ۱٦۳۸».



تصویری از روبرو مربوط به هواپیمای جنگی دو بالـه از نـوع DH - 9 این نوع هواپیما در جنگهای داخلی ایران ، که بعـد از کودتای نجات‌بخش۱۲۹۹بمنظورسرکوبی اشرارویاغیان‌وقدرت بخشیدن به حکومت مرکزی و برانداختن ملوك الطوایفی در سراسر کشور جریان داشت ، خدمات گرانبهائی برای ارتش نوبنیاد میهن مـا انجام داد (شرح بیشتر در صفحه ۴۱).

تأسیس هواپیمائی نظامی درایران و خرید هواپیما

پس از تأسیس «دفتر هواپیمائی» در دایرهٔ عملیات ارکان حرب کل‌قشون برای بررسی ایجاد هواپیمائی نظامی درایران، وخرید یك فروند هواپیمای «یونکرس اف ــ ۱۳» از کمپانی مربوطه (که قبلا اشاره شد) ضمن استفاده از هـواپیماها و خلبانان و خدمهٔ فنی شعبهٔ شرکت هواپیمائی یونکرس در ایران بهنگام نیاز در عملیات داخلی، دولت شاهنشاهی ایران به‌پیروی از نظرات سردارسپه و فرمانده کل قوا، ابتـدا در تاریخ ۲۶ دیماه ۱۳۰۱ بوسیلهٔ سفیر خود در واشنگتن برای خریدن چند فروند هواپیما و تعلیم عده‌ای خلبان ومکانیسین با دولت‌امریکا وارد مذاکره شده ولی حکومت وقت آمریکا متعذر گردیده که چون مؤسس کنفرانس خلع سلاح میباشد لذا نمیخواهد در افزایش اسلحه به کشورهای جهان یاری کند. اگرچه دولت ایران متقابلا اعلام داشته که منظورش از خریدن طیارات ایجاد امنیت داخلی بوده وهیچگونه قصدخصمانه‌ای نسبت به‌همسایگانش ندارد معهذا دولت آمریکا بملاحظات سیاسی با فروش هواپیما به ارتش ایران موافقت نکرده و ایران نیز نخستین هواپیماهای مورد نیاز خود را ازآلمان وسپس از روسیه وفرانسه خریداری و بعدها نیز تا جنگ جهانی دوم از انگلستان تأمین کرده است.

اعزام اولین محصل ایرانی به‌خارج برای آموزش‌خلبانی

در ۱۳ خرداد ۱۳۰۲ که اولین دسته از افسران ایرانی از رسته‌های مختلف ارتش انتخاب و برای تکمیل تحصیلات نظامی به کشور فرانسه اعزام شـد یك افسر (سرهنگ احمد «خـان نخجوان» از تیپ گارد پیاده) نیز جزو دسته مذکـور جهت تحصیل در رشتهٔ هواپیمائی و فراگـرفتن فن خلبـانی اعزام گردید.



مسکو ۱۳۰۳ ــ اولین گروه از محصلین ایرانی که برای طی دورهٔ خلبانی در روسیه به‌آن کشور اعزام شدند.



شادروان سرلشگر احمد نخجوان (نفر سمت چپ عکس پهلـو) اولین ایرانی است که گواهینامه خلبانی دریافت داشته ــ وی بـاخط خود در پائین عکس نوشته : "۶ ژانویه در مدرسه ایستر با معلم خود ورین‌بیادگار روز پروازمستقل برداشته شد ــ ۶ ژانویه ۱۹۲۴ ــ ایستر"



اولین سانحه در تاریخ هواپیمائی مربوط به ایران روز ۱۶ تیر ۱۳۰۴ با برخورد هواپیمای هوانورد ایرانی شرف‌الدین قهرمانی با یک هواپیمای دیگر در روی زمین فرودگاه مدرسهٔ خلبانی روسیه اتفاق افتاد که در نتیجه بر پیشانی هوانورد قهرمانی مختصر جراحت وارد آمد. عکس بالا هوانورد ایرانی مذکور را باپیشانی باندپیچی شده جلو بال هواپیمای سانحه دیده‌اش نشان میدهد.

درخرداد سال بعدهم ده‌نفر محصل ایرانی برای آموزش خلبانی به‌روسیه فرستاده شدند که سه‌نفر از آنان عبارت بودنداز شرف‌الدین میرزا قهرمانی، عیسی‌خان طیار (اشتوداخ) ــ علی‌اکبرخان امین‌زاده. چهار نفر یاد شده که بعنوان اولین محصلین ایرانی جهت طی دورهٔ خلبانی به‌فرانسه و روسیه اعزام گردیدند پس‌از حدود دو سال آموزش و اخذ گواهینامه‌خلبانی در اواخر سال ۱۳۰٤ به‌ایران مراجعت نمودند و اولین افسران ایرانی بشمار می‌آیند که در سازمان هواپیمائی نظامی ایران مشغول خدمت گردیدند.

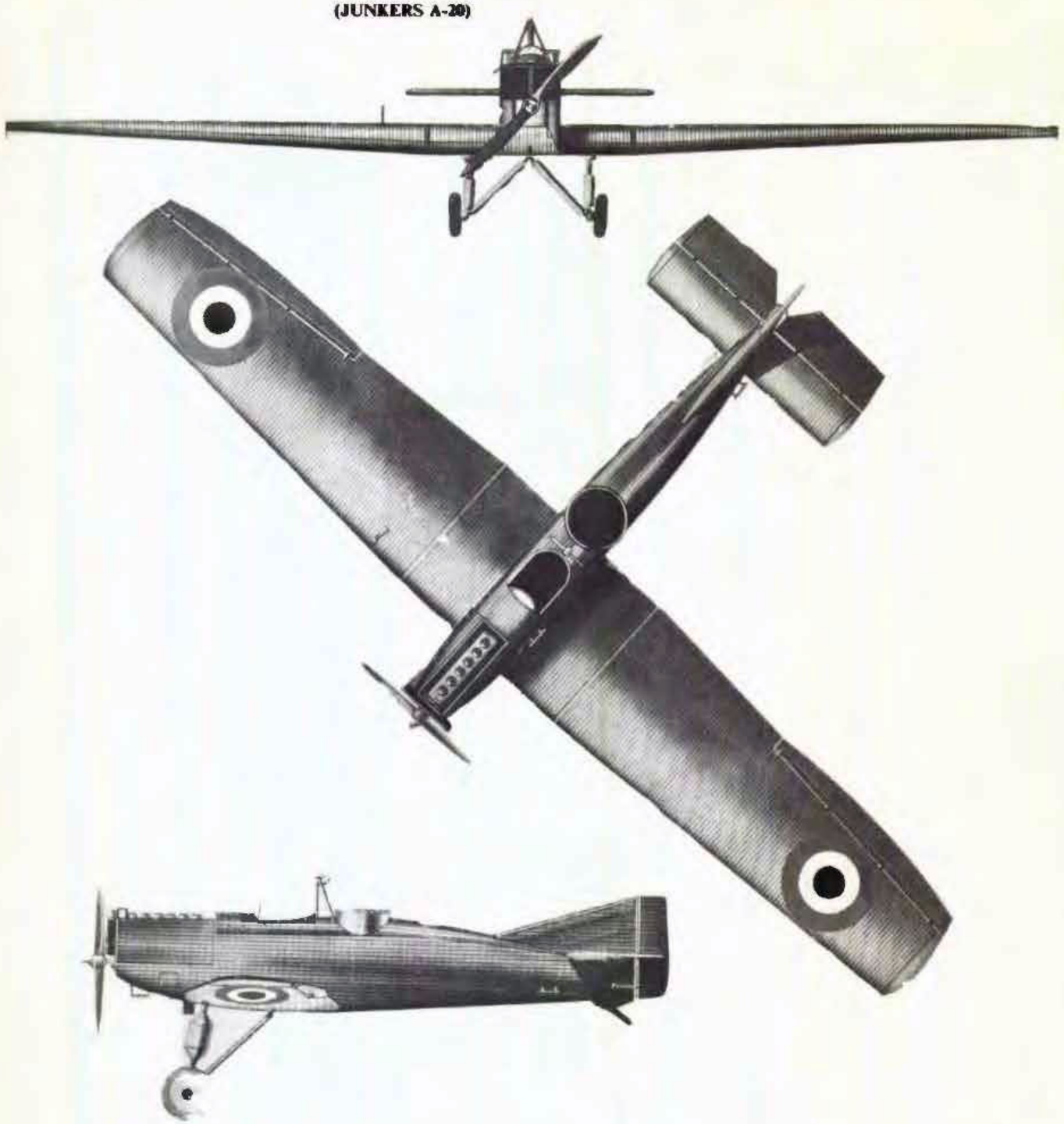
خرید هواپیما از فرانسه و اولین نمایش پرواز هواپیما در ایران

روزنامهٔ «ایران» در شمارهٔ ۱۲ دی ماه ۱۳۰۲ مینویسد:

«... حسب‌الامر اولیای دولت سرتیپ امان‌الله میرزا که به اروپا رفته دوازده فروند طیاره ازفرانسه برای ایران خریداری نموده و خود هم حامل آنها میباشد که به‌تهران وارد نماید» روزنامهٔ مذکور در شماره ۱٤ بهمن ۱۳۰۲ خود خبر میدهد که: «شاهزاده امان‌الله میرزا رئیس کل ارکان حرب قشون‌و سرهنگ علائی که اخیراً باتعدادی طیاره و سایر لوازم قشونی وارد بوشهر شده‌اند با همراهان بوسیلهٔ اتومبیل به تهران‌حرکت نموده‌اند و نایب ارفع‌الملك بادو نفر فرانسوی برای حمل اشیاء و پرواز دادن طیارات از بوشهر، در آن شهر توقف کرده‌اند که پس از انجام امر حرکت کنند.» آنگاه روزنامهٔ یاد شده در شمارهٔ ۱۰ اسفند ۱۳۰۲ خبر میدهد که:

«حکومت بنادر دعوتی از آقایان علماء و رؤسای دوایر و تجار و محترمین در خارج شهر بوشهر به مسافت یك فرسخی نموده وچهارساعت به‌غروب آقایان مدعوین حضور بهمرسانیدند ویکی از طیارات ایران که در بوشهر سوار شده، پرواز و یکساعت وربع در آنجا مشغول طیران و نمایش بوده و نمایش پرواز مزبور فوق‌العاده عالی و محل توجه حضار واقع گردیده است. حاکم بنادر هم بمنظور تشویق سایرین سوار طیاره شده و پرواز کرده و اهالی از این مسئله خیلی خوشوقت ومسرور هستند... یکی از طیارات متعلق به دولت ایران که وارد بوشهر شده، روز ۱۵ اسفند ۱۳۰۲ ساعت هفت صبح از بوشهر پرواز و ساعت هشت وارد شیراز شده و جمعیت کثیری از مرد و زن با وجد و مسرت فوق‌العاده به تماشای طیاره آمده و ازطرف آقای ملك‌المحققین مدیر جریدهٔ گلستان نطقی‌مبنی برقدرشناسی از اقدامات هیئت دولت ایران ابراز داشته و موجب مسرت عمومی گردیده...».

(JUNKERS A-20)



هواپیمای " یونکرس آ ــ ۲۰" (تصویر سه جانبی بالا) از هواپیماهای طرح شرکت یونکرس آلمان بود که در روسیه نیز تحت نام "آر ــ ۲ " ساخته میشد و از نخستین هواپیماهای جنگی بشمار میرود که بخدمت هواپیمائی نظامی ایران درآمد. در سال ۱۳۰۲ یک فروند از این نوع هواپیما با یک فروند از هواپیماهای نوع یونکرس" اف ــ ۱۳ " با مبلغی که از طریق تیپ گیلان و مازندران ، مردم دو استان مذکور با طیب خاطر پرداخته بودند بمنظور کمک به تقویت هواپیمائی نظامی ایران خریداری و با نام گیلان و مازندران به ارتش ایران اهداء گردید. " یونکرس آ ــ ۲۰" هواپیمای جنگی دو نفره و یکباله و مجهز به یک موتور " ال ــ ۵" بقدرت ۳۰۰ اسب و حداکثر سرعتش ۱۲۵ میل در ساعت و سرعت مسافرتی آن حدود ۱۰۰ میل در ساعت بود.

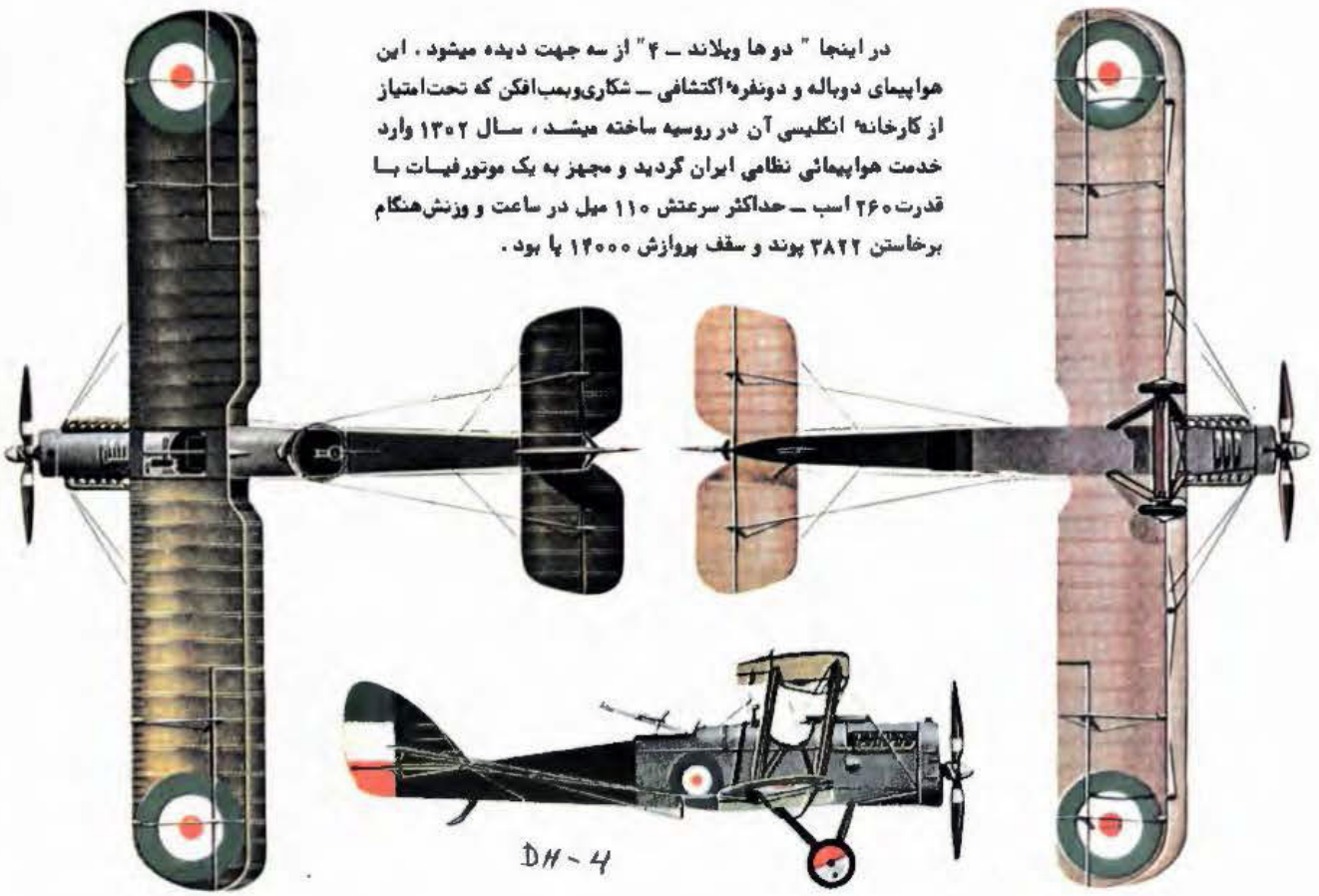
هدیهٔ هواپیما بوسیلهٔ مردم گیلان و مازندران

در سال ۱۳۰۲ توسط تیپ وقت مازندران و گیلان با وجوهی که به طیب خاطر از اهالی جمع‌آوری شده بود دو فروند هواپیمای یونکرس (یك فروند از مدل آ ــ ۲۰ و یك فروند از مدل اف ــ ۱۳) خریداری و به اسامی «گیلان» و «مازندران» نامگذاری و به تهران فرستاده شد، در همین سال چهار فروند هواپیما (یك فروند دوهاویلاند ٤ ــ یك فروند دوهاویلاند ۹آ ــ دوفروند آورو) از روسیه به تهران رسید. بدیهیست که خلبانان ومکانیسین‌های کلیهٔ هواپیماهای خریداری شده نیز از کشورهای فروشندهٔ آنها استخدام میشدند. این هواپیماها در قلعه‌مرغی نگهداری میگردیدند و با خلبانان خارجی مذکور در همین فرودگاه پروازهای تمرینی انجام میگرفت و هواپیماها به مأموریتهای مورد نیاز ارتش اعزام میشدند. بنابراین مجموع هواپیماهای متعلق به ارتش ایران در اوائل سال ۱۳۰۳ عبارت بودند از سه فروند هواپیمای یونکرس آلمانی وچهار فروند هواپیمای روسی ــ (از سه نوع مذکور) باخلبانان و مکانیسین‌های آلمانی و روسی.

باید توجه داشت که در آن زمان روسیه با کسب امتیاز از کشورهای خارج بعضی از هواپیماها را تولید و حتی به بازارهای جهان نیز عرضه میکرد مثلا هواپیماهای نوع دوهاویلاند و آورو را با کسب امتیاز از شرکت دوهاویلاند و آورو بریتانیا می‌ساخت بنابراین هواپیماهای دوهاویلاند و آورو که‌ایران ازروسیه خریداری میکرد ازهمان نوع‌هواپیماهائی بودند که در انگلستان ساخته میشدند.

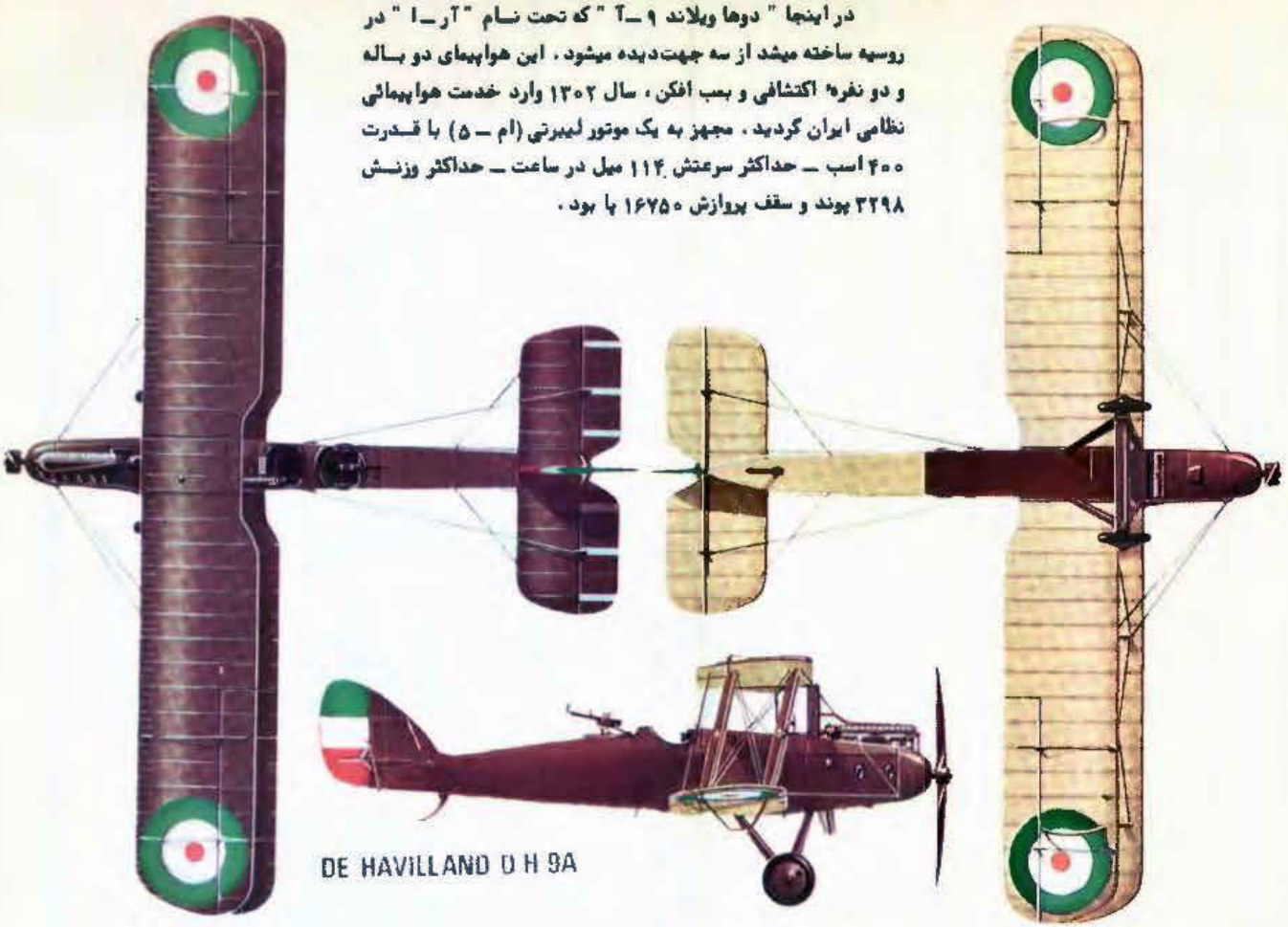
ورود هواپیماهای خریداری شده از روسیه

طبق خبری که در شمارهٔ ۲۲ اردیبهشت ۱۳۰۳ روزنامهٔ «ایران» درج شده دو فروند از هواپیماهای نظامی خریداری شده از روسیه نیز درتاریخ ۱۸ اردیبهشت همین سال وارد بندر انزلی (پهلوی) گردیده و همچنین روزنامهٔ مذکور در شماره یکم خرداد ۱۳۰۳ خود خبر میدهد که هواپیماهای خریداری شده از روسیه صبح روز ۳۱ اردیبهشت از قلعه مرغی به‌پرواز درآمده و پس از مدتی گشت درآسمان تهران، فرود آمده‌اند و یك فروند از هواپیماهای خریداری شده از فرانسه نیز که در اصفهان بوده برای اجرای مأموریت به بروجرد پرواز کرده است.

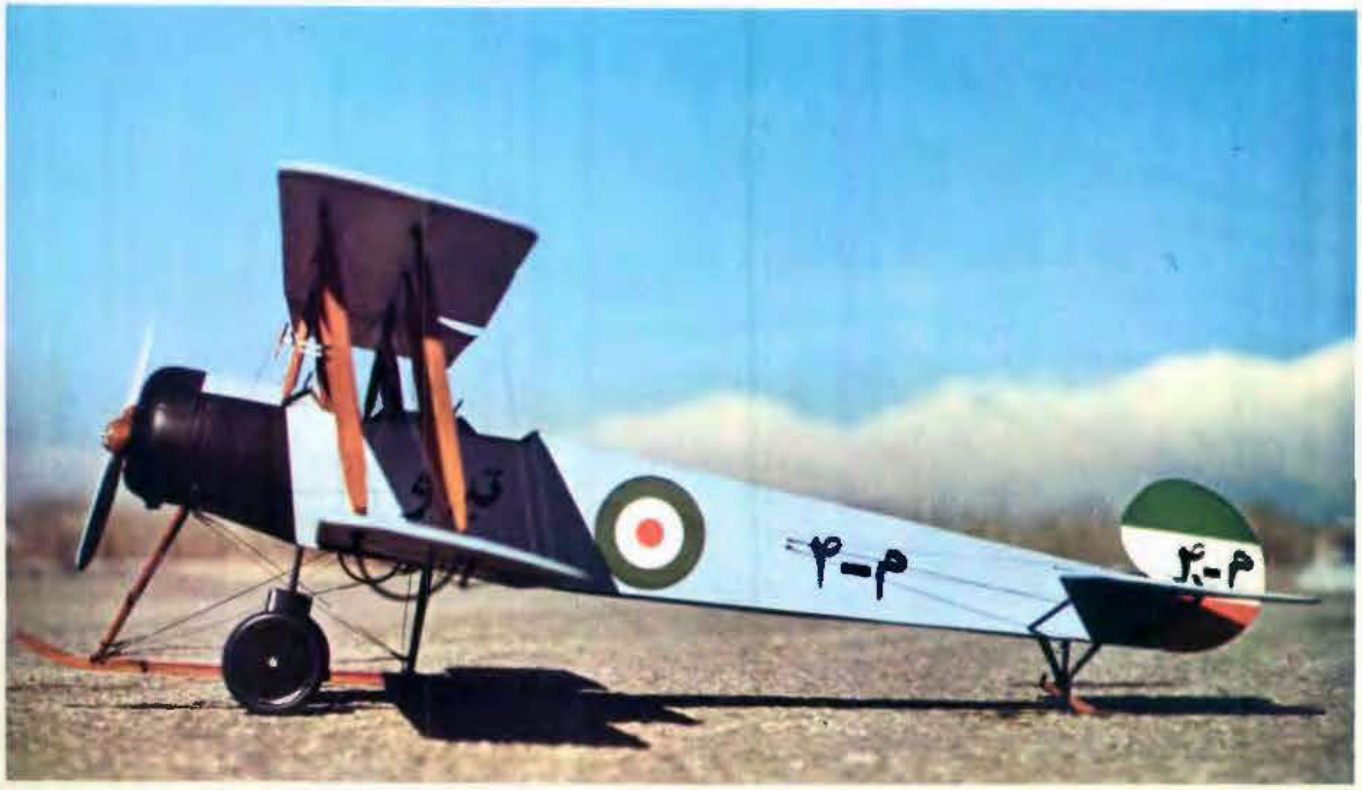


در اینجا " دوها ویلاند ــ ۴" از سه جهت دیده میشود. این هواپیمای دوباله و دونفره اکتشافی ــ شکاری‌وبمب‌افکن که تحت‌امتیاز از کارخانهٔ انگلیسی آن در روسیه ساخته میشد، سال ۱۳۰۲ وارد خدمت هواپیمائی نظامی ایران گردید و مجهز به یک موتورفیات با قدرت ۲۶۰ اسب ــ حداکثر سرعتش ۱۱۰ میل در ساعت و وزنش‌هنگام برخاستن ۳۸۲۲ پوند و سقف پروازش ۱۴۰۰۰ پا بود.

در اینجا " دوها ویلاند ۹ ــ آ " که تحت نـام " آر ــ ا " در روسیه ساخته میشد از سه جهت دیده میشود . این هواپیمای دو بـاله و دو نفره اکتشافی و بمب افکن ، سال ۱۳۰۲ وارد خدمت هواپیمائی نظامی ایران گردید . مجهز به یک موتور لیبرتی (ام ــ ۵) با قـدرت ۴۰۰ اسب ــ حداکثر سرعتش ۱۱۴ میل در ساعت ــ حداکثر وزنـش ۳۲۹۸ پوند و سقف پروازش ۱۶۷۵۰ پا بود .



پائین عکس هواپیمای آموزشی AVRO - 504 K که در روسیه تحت عنوان " آوروشکا " ساخته میشد دیده میشود . این هواپیما در سال ۱۳۰۲وارد خدمت هواپیمائی نظامی ایران گردید و مجهز بود به یک موتور " گنـوم‌ورون " بقدرت ۱۰۰ اسب ، حداکثر سرعتش ۸۲ میل در ساعت ــ حـداکثـر وزنش هنگام برخاستن ۲۰۵۰ پوند و سقف پروازش ۱۳۰۰۰ پا بود .



مطالبی که ذیلا از نظر میگذرد تحت عنوان «تشکیلات جنگی هوائی» درشمارهٔ ۳ خرداد ۱۳۰۳ شمسی روزنامهٔ قدیمی «ایران» با سبك انشاء فارسی آن زمان انتشار یافته و حاکی از توجه شایسته‌ایست که حتی در آن زمان بـرای نقش ارزندهٔ هواپیمائی جهت قلع و قمع اشرار و برقراری امنیت در سراسر کشور مبذول میشده ضمناً باید دانست که در آن زمان لغات و اصطلاحات خاصی برای هواپیما، فرودگاه آن و خلبان و غیره بکار میرفت که در اینجا بمنظور حفظ اصالت نوشته از تغییر آنها و جایگزین کـردن لغات و اصطلاحات مـتداول امروز خودداری گردیده، تنها درمواردی اصطلاح امروزی کلمه جهت مزید آگاهی خوانندگان داخل پارانتز اضافه شده است.

«ایران یك قدم تازه و ثابتی بطرف تکامل بـرداشته که اساس امنیت و آسایش ملت را محکم مینماید. این قدم، داشتن چند نوع طیارات و آئروپلان‌هاست که اخیراً قسمتی از روسیه و قسمتی دیگر از فرانسه خریداری و وارد شده‌اند. طیاره‌داشتن بدون طیارچی (خلبان) آنقـدرها دارای اهمیت نیست ولی خوشبختی ما از آن است که برای آتیه آسمان‌نورد (خلبان) هم تهیه میکنیم... دولت مقدمات یك باب مدرسهٔ آسمان‌پیمائی را فراهم کرده و این زودی‌ها دایر وجوانان لایق و زیرك وپردل ایران اگر در این فـن از سایرین گوی سبقت نربایـند لااقل احتیاجات داخلی مملکت را ازاین حیث رفع کرده و امنیتی را که در اغلب نقاط برقرار شده محکم و ثابت خواهند نمود.

تجربیات مکرر، خاصه در بین‌النهرین و فلسطین وشامات ثابت کرد که برای رفع اغتشاش طرق و شوارع وجلوگیری از حملات دستجات کوچك و غیرمنظم ایلات و عشایر وامثال آن هیچ وسیله بهتر و مؤثرتر از طیارات نیست. ما پانـزده سال گرفتار شرارت نایب حسین و ماشاءالله خـان پسر و اتباعش بودیم. هروقت قشون دولت عرصه‌را برآنها تنگ میکردند فرار کرده به بیابان کبیر می‌رفتند و اردو نمیتوانست در چنین عرصهٔ فراخ بی‌آب و علف که جاده هم ندارد آنهارا تعقیب کند، ناچار دست کشیده آنها را بحال خود می‌نهادنـد و پس از چند روز دیگر از یك نقطهٔ دیگر سر درآورده باز به‌شرارت می‌پرداختند. اگر ما یك طیاره داشتیم در همان روز اول آنهارا تعاقب کرده، نیست ونابود می‌کرد واین همه خسارت از آنها به‌ملت و مملکت وارد نمی‌شد. طیارات امروز در جنگ و استقرار امنیت و حفظ حدود مؤثرترین عـوامل شمرده میشود. طـیارات هم وظیفهٔ استکشاف و استطلاع (تجسس و اکتشاف) از حال دشمن را بجا آورده و هم‌می‌تواند نقشهٔ اراضی وقلاع‌را برداشته و هم‌میتواند بوسیلهٔ بمب‌اندازی دشمن را معدوم یا مجبور به فرار نماید.

همانقدر که اواخر قرن وسطی اختـراع توپ و توپخانه اسباب زوال حکمرانی ملوك‌الطوایف گردیده وقلاع‌این پادشاهان کوچك را باخاك یکسان وبدورهٔ فئودالیته خاتمه داد. طیاره در این عصر برای دفع دزدان و یاغیان خاصه ایلات وعشایر همان اثر توپخانه را دارد واگر بخواست خدا وهمت غیرتمندان این امر بطوریکه منظور نظر است صورت گیرد وایران دارای سی چهل طیاره ولااقل صد نفر آسمان‌پیما (خلبان) گردد. شرارت ایلات که بیشتر درهنگام نقل از ییلاق به‌قشلاق یا به‌عکس واقع می‌شود وهرکس وهرآبادی که درمعبر آنها باشد غارت میکنند، خاتمه خواهد یافت.

چنانکه مکرر درجراید خوانده‌اید، دولت‌انگلیس بوسیله عده‌ای طیاره و جمعی قلیل طیارچی، عراق و بین‌النهـرین را اداره کرده وهمین‌طور بوسیلهٔ طیاره ازحملات وهابی‌ها وعراق وشام وفلسطین جلوگیری شده واگر قوهٔ طیارات نمی‌بود این موفقیتها امروز برایشان حاصل نمی‌شد.

این دوسه روزه طیارات در فضای تهران پرواز و نمایش میدادند و چند عدد آنها هم بطرف لرستان پرواز کردند و در آنجا موفقیت‌هائی هم نصیب اردوی ما کرده‌اند.

امروز را باید برای سعادت و تأمین آتیهٔ ایران یك روز خوبی شمرد زیرا شالودهٔ امنیت وانتظام در اینـروز بنا شده و ایران از یك‌دغدغه واضطرابی که سالها گرفتار آن‌بوده خلاصی می‌یابد.

عجالتاً این یك قدم مهمی است که دولت بطرف تشکیلات هوائی جنگی برداشته وامیدواریم موفق به‌توسعهٔ این قوه شده و کم‌کم دائره را وسیعتر نموده وایران را مقتدر و قوی سازد».

اولین نمایش طیارات ارتشی در تهران

طبق نوشتهٔ روزنامه قدیمی «ایران» اولین نمایش پرواز طیارات قشونی در تهران، ساعت ۳ بعد از ظهـر روز یکشنبه پنجم خردادماه ۱۳۰۳ شمسی درحضور رئیس‌الوزراء وسردارسپه (بعداً: اعلیحضرت رضاشاه کبیر) و جمع کثیری از وزراء و مقامات لشکری و کشوری وهمچنین قاطبهٔ اهالی تهران که به اجابت از دعوت عامهٔ وزارت جنگ که در جراید انتشار یافته بود وعلاقمندی خودشان، با هواپیماهای جدید خریداری شدهٔ ارتش، درآسمان قلعه‌مرغی انجام گرفته. متن دعوتنامهٔ وزارت جنگ که در شمارهٔ سوم خرداد ۱۳۰۳ روزنامهٔ ایران درج شده بقرار زیر است:

دعوت

«وزارت جنگ از عموم طبقات اهالی محترم تهران خواهشمند است که روز یکشنبه پنجم برج جاری در ساعت سه بعداز ظهر برای تماشای نمایش پرواز طیارات جدیدالابتیاع قشون در قلعه‌مرغی حضور بهمرسانند».

روزنامهٔ مذکور در شمارهٔ روز دوشنبه ششم خرداد ۱۳۰۳ خود خبر نمایش هواپیماها و بدنبال آن پرواز عده‌ای از شخصیت‌ها را بوسیلهٔ هواپیماها بشرح زیر درج کرده است:

نمایش طیارات و طیران در آسمان تهران

«ساعت سه‌بعدازظهر روز گذشته برحسب دعوتیکه قبلا از طرف وزارت جلیلهٔ جنگ از نمایندگان محترم مجلس و طبقات اعیان و اشراف و نماینده‌های خارجه و طبقات مختلف بعمل‌آمده و در جراید نیز اعلان شده بود، آقای رئیس‌الوزراء و هیئت وزراء و نمایندگان مجلس ومأمورین سیاسی دول خارجی و محترمین و مدیران جراید مرکز در خارج از دروازهٔ گمرک اراضی‌قلعه‌مرغی محل‌استاسیون آیروپلان‌ها حضوربهمرسانیدند. یك چادر مخصوص برای نماینده‌های مجلس ویکی برای اعیان ویکی برای نمایندگان خارجه ویك چادر هم برای سایر طبقات اختصاص داده شده بود.

آیروپلانهای دولتی در ردیف هم مانند یك استاسیون آیروپلانهای اروپائی درکنار چادرها قرار گرفته و بیرق ایران در روی آنها در اهتزاز بود.

این برای اولین دفعه است که دولت ایران و وزارت جنگ این مملکت دارای آیروپلانهای نظامی و غیره میشود.

باید تصدیق و اعتراف کرد که جدیت شخص آقای سردارسپه نه تنها روح شرافتمند نظامی‌را دراین مملکت زنده وجاودان نمود وتشکیلات وزارت‌جنگ را به‌بهترین صورتی درآورد که‌اسباب پیروزی وقدرت دولت ایران خواهد شد بلکه درمسأله تشکیلات جنگی هوائی هم قدم اول را به‌خوبی برداشت.

حقیقتاً این روح، روح تکامل وانتظام وقدرت ایران بدست آقای سردارسپه زنده‌شد و روزبروز دارد قوت میگیرد. در مقابل یاوه‌سرائیهای ۱۸ سالهٔ جمعی هوچی تهران و درمقابل بی‌حالی و کم‌کاری ویا بیکاری یك قسمت از زمامداران‌گذشته فقط ایشان هستند که‌کار میکنند، زحمت‌میکشند وآنچه برایشان مقدور است، وشامل آسایش مردم وانتظام مملکت، قدرت دولت ایران را فراهم می‌نمایند. این حقیقت باید درما باشد که از هرکس خدمت دیدیم قدردانی کنیم واین یك وظیفهٔ انسانیت ما می‌باشد.

یك قسمت ازآیروپلانهای جنگی که فعلا در لرستان‌هستند چه خدمات بزرگی نسبت به‌انتظام آن حدود وجلوگیری از تجاوزات ایلات و قطاع‌الطریق‌ها بعمل آوردند!

خلاصه از چهار بعداز ظهر طیران آیروپلانها بطریقی که ذیلا می‌نویسیم شروع شد:

ترتیب طیران آیروپلان‌ها وکسانیکه باآنهاپرواز کردند

آیروپلان اول: شاهزاده امان‌الله‌میرزا رئیس ارکان‌حرب کل وآقای عبدالرضا خان سرتیپ در آن جای گرفته وپرواز نمودند.

آیروپلان دوم: علی‌آقای سرهنگ ــ سردار همایون.

قلعه مرغی پنجم خرداد ۱۳۰۳ ــ منظره‌ای از دیدار طبقات مختلف مردم که بنا به دعوت وزارت جنگ وقت از طیارات جدید الابتیاع قشون بازدید بعمل‌می‌آورند.



آیروپلان سوم: حسین قلیخان فرمانده فوج و احمدآقا فرمانده فوج.

آیروپلان چهارم: آقایان رهنما ــ مشاراعظم ــ سرکشیك زاده ــ دشتی.

آیروپلان پنجم: آقایان تــدین ــ عطاءالملك ــ مرتضی خان سرتیپ.

آیروپلان ششم: سلیمان میرزا ــ اسماعیل خان امیرلشکر و والی سابق آذربایجان هــادیخان ــ مشیرالسادات زنجانی.

در مرتبهٔ دوم که پنج آئروپلان باهم حرکت کردند جان محمدخان سرتیپ و سرهنگ محمدآقا وجمعی دیگر از نظامیان محترم پرواز کردند.

نیم ساعت بهغروب مانده پساز صرف چای و شیرینی و شربت مدعوین متفرق شدند.

حرکت آئروپلان برای کسانیکه دریا در مزاجشان مؤثر نیست، خیلی خوب و راحت است. شهر تهران در زیر پا مانند کندوی عسل دیده میشد. حرکات آیروپلان عنیف نبــود زیرا هوا ملایم بود فقط در موقع صعود شخص احساس میکند که در هوا معلق شده است. در موقع نزول هم گاهگاهی حرکت وضعی شبیه به سقوط احساس میشود. منظرهٔ شهر تهران و سبزیکاری اطراف آن خیلی قشنگ است.

درمیان آیروپلان

نویسندهٔ روزنامهٔ قدیمی «ایران» که بعداز ظهر روزپنجم خرداد ۱۳۰۳ شمسی در مراسم اولین نمایش هوائی هواپیماهای نظامی ایران که در حضور رئیسالــوزراء وقت (سردارسپه، بعداً: اعلیحضرت رضا شاه کبیر) در قلعه مرغی حضور داشته، پس از انجام نمایشات پروازی، بعنوان سرنشین بوسیلهٔ یکی از هواپیماها پرواز تفریحی برفراز تهران بعمــل آورده است در شمارهٔ چهارشنبه هشتم خرداد روزنامهٔ مزبورمقالهای تحتعنوان «در میان آیروپلان» پیرامون پرواز خود درج کرده کهمطالعهٔ آن از لحاظ آشنائی بهوضع آن عصر ومقایسه ودرك پیشرفتهای شگرفی که در همهٔ شئون بطور اعم و در زمینهٔ هواپیمائی بطور اخص، بدوران سلطنت پر میمنت دودمان پهلوی نصیب کشور ما گردیده، بسیارمفید میتواند باشد. اینك خلاصه مقالهٔ مورد بحث با سبك نگارش ویژهٔ آن عصر از نظر میگذرد.

«اینکه آقای رئیسالوزراء لطف فــرموده اجازه دادند زودتر از همه کس مرا در میان آیروپلان سوار نمــوده و در فضای شهر و آسمان قشنگ و شفافی کــه تماشای آن انسان را بفکر فرو میبرد گردش دهند، برای این بود که میدانستند من با قلم حساس خودم بهتر از همه کس میتوانم جــزئیات این مسافرت هوائی را باتمام خیالات و احساساتی که در آن موقع در قلب من موج میزد برای مردم ایران شرح دهم ــ اهالــی ولایات آیروپلان را تابحال ندیده وفقط از اسم آن افسانهای شبیه به «قالیچه بلقیس» در خاطر آنها خطور مینماید ــ در اینصورت اجازه دهید برای اطلاع هموطنان دور از تهران که از آتش تهران میسوزند ولی شادیهای تهران شامل حال آنها نمیشود، جزئیات این مسافرت را که لذت آن هرگز از خاطر محو نخواهد شد بنویسیم:

آقای مدیر ــ درست در ساعت چهار بعداز ظهر بود که جمعیت تهران از بزرگ تا کوچك از خانــهها و از کارهای متفرقهٔ خود دست کشیده وبرای تماشای اینnمایش بدیع وجالب توجه بهاطراف قلعهمرغی هجوم آوردهبودند. درخیابانگمرك، خانهٔ میرزا سلیمان خان، که همیشه منبع کثافت و آمد ورفت حیوانات بوده و هرگز یك آدم صحیح از آنجا عبور نمیکند، تاوسط صحرا از جمعیت وهجوم مردم سیاه گردیده وگرد وغبار غلیظی که از زمین به آسمان میرفت بهیچوجه از ذوق و شوق مردم نمیکاست.

آقای رئیسالوزراء که غالباً در این قسم مــوارد با قیافهٔ غیور و هیبتآمیز حضور بهم میرسانیدند، در این روز خیلــی خوشحال ومسرور بنظر میآمد ومثل اینبود که مسرت وهیجان اهالی شهر در مقابل آثار باشکوه تمدن قرن بیستم که تازه به خاك ایران قدم گذاشته است روح بزرگ رئیسالوزراء را هم بهوجد آورده است، غم وشادی مردم در روح زمامداران عادل ومحبوب آنها کاملا تأثیر میبخشد. آیــروپلانها «مــرغهای هوائی» باکمال سکوت ومتانت مرتب در یك طرف صف کشیده وسواری آشنایان ایرانی تازهٔ خــود را انتظار میکشیدند. در ابتدای امر موقعی که بعضیها در اطراف ایستاده و در آرزوی سوار شدن آیروپلان خمیازه میکشیدند و بعضی دیگر هم میل داشتند سوار شوند ولیجرئت سوار شدن نداشتند، حضرتاشرف بادست پرقدرت خود بازوی مرا گرفته بــطرف یك آیروپلان طوسی رنگ سوق داده و بمن امر فرمودند «بــرو در میان آن سوار شو» بلافاصله من راه افتادم وبدواً با قیافهٔ متبسم و بشاش خودم به «آویاتور» (خلبان) آیروپلان تعارفی باسر نمودم و بعد در طرف چپ یك صاحبمنصب خوش قیافه که قبل از من در میان آن نشسته بود قرار گرفتم ــ **در موقع سوار شدن دو** حس متفاوت مرا حرکت میداد: یکی ترس و وحشت فوقالعاده و دیگر وجد ومسرت غیــر قابل وصف. وحشت بــرای اینکه مسافری که در کشتی سوار میشود هرقدر هم که بهقدرت کشتی وناخدای آن مطمئن باشد، باز در ابتدای امر خائف و هراسناك است، بخصوص وقتی که این کشتی در دریای بیانتهای آسمان، در آن فضای لایتناهی که هیچکس بجز کــرات آسمانی با آن آشنائی ندارد، غوطهور گردد، مسرت برای اینکه منجزء اولین

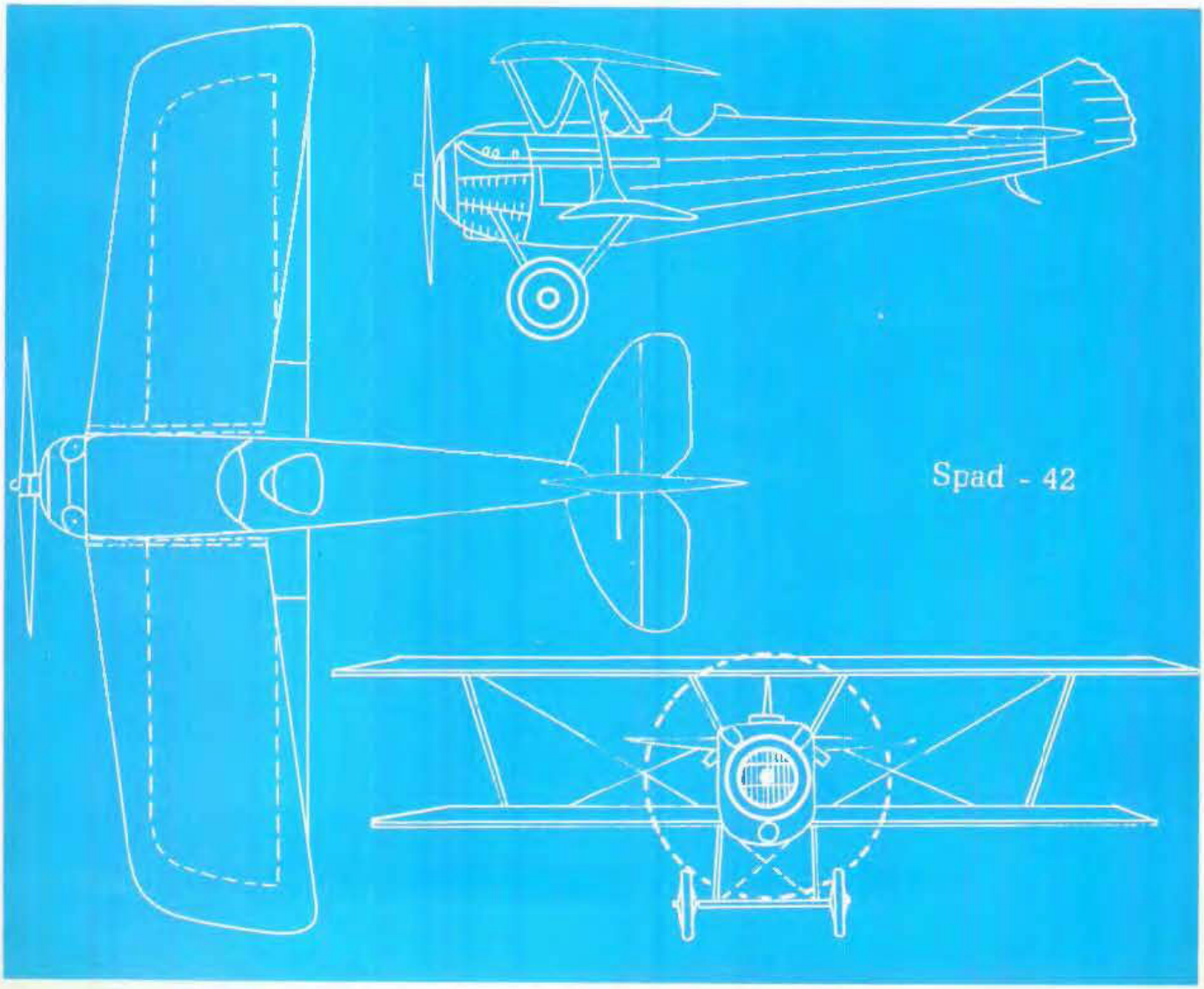
کسانی بودم که در دنیای ایران بمیان آیروپلان سوار می‌شدم‌و بعلاوه تمام مردم از روی زمین مرا هدف چشم خود قرار داده و با اشخاص آرزو داشتند که بجای من‌بوده ودقیقه‌ای چندین آیروپلان سوار می‌گردیدند. همینکه بهوا بلنـد شدیم .... چیزی نگذشت که‌آئروپلان باسرعت بطرف‌بالا اوج گرفت...

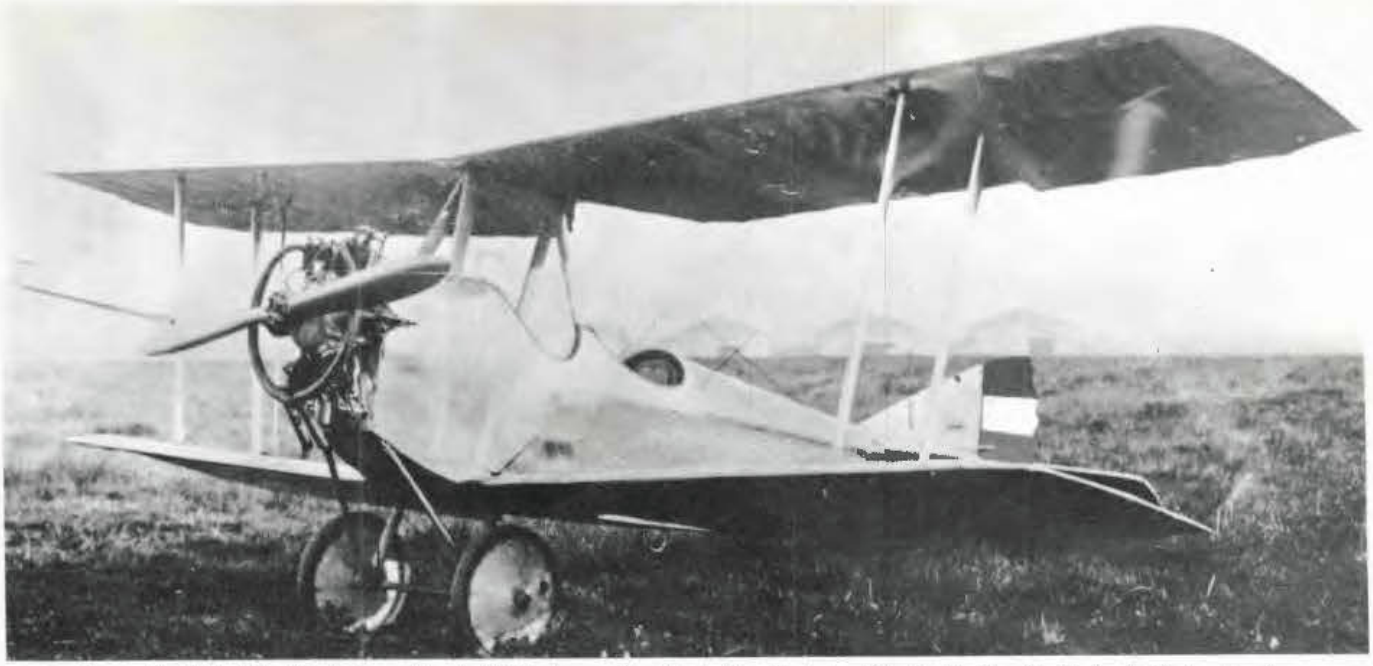
خلاصه دیگر اثری از شهر تهران بنظر نمیرسید این شهر بزرگ شبیه به یك تل خاکستری بود که رنگ آن گاهی زرد نیمرنگ و گاهی خاکستری بنظر می‌آمـد و یا شبیه کندوی زنبوری بود که سالهاست بایر وغیرمسکون مانده است. پرندگان از مقابل ما فرار میکردند و مرغان مصنوع دست بشر مثل این بود که پرندگان طبیعت را به حیرت می‌انداختند.

پس‌از دقایقی چند مجدداً نوبت مراجعت بهزمین گردیدـ نزدیك‌زمین قیافهٔشهر شبیه به‌دورنماهائی بود که‌درتابلوها و یا کارت پستال رنگی ملاحظه می‌شدند ــ در مجاورت زمین گلهـ های گوسفند در بیابانها دیده میشدند و نقـاط مختلفهٔ شهر نیز توجه را جلب مینمودند. بالاخره پس از چند دقیقه بزمین فرود آمدیم ...»

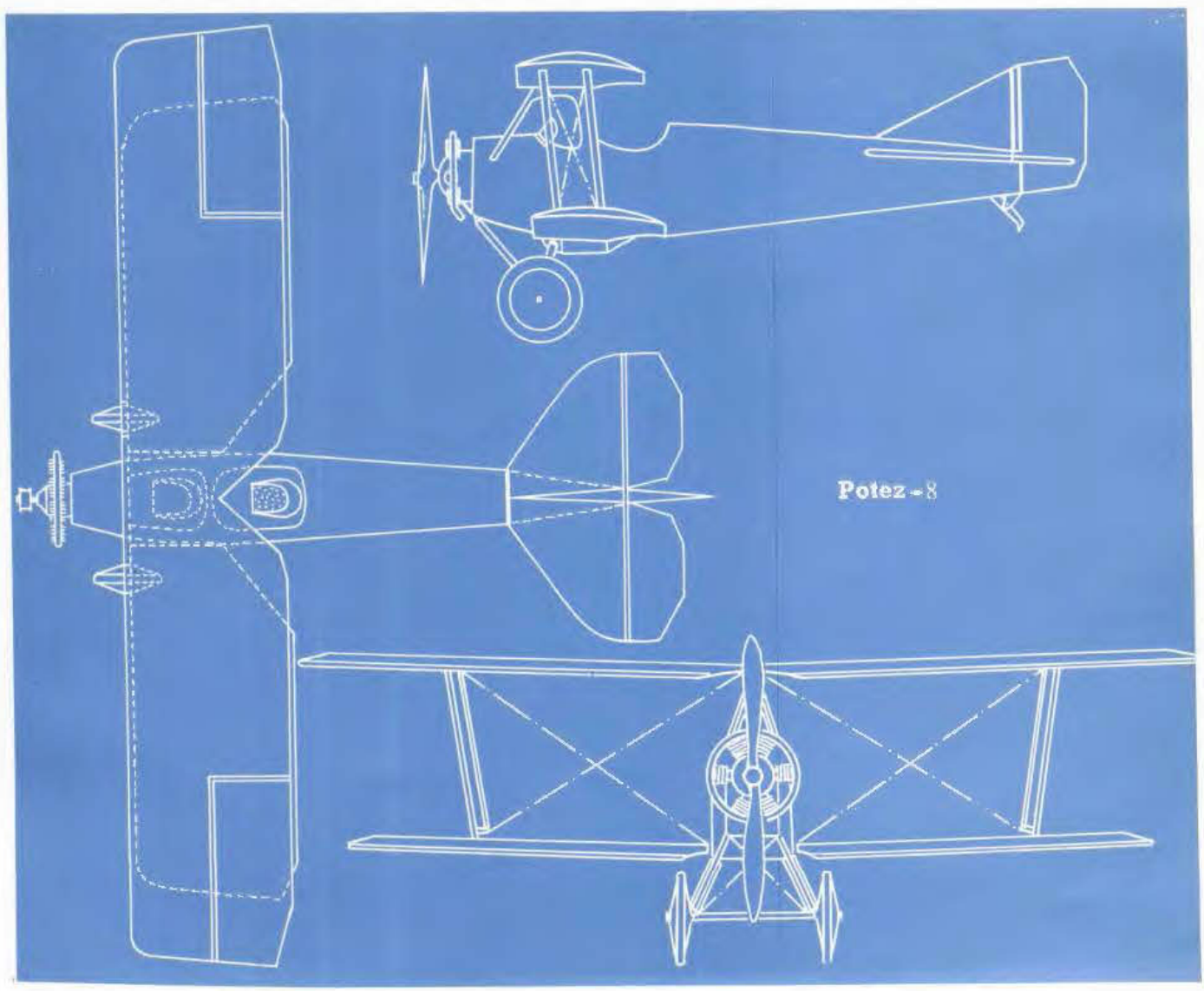


هواپیمای آموزشی رزمی دو نفره " اسپاد ــ ۴۲ " ساخت فرانسه که در سال ۱۳۰۳ وارد خدمت هواپیمائی نظامی ایران گردید. ایـن هواپیما مجهز به یک موتور " هیسپانو ــ سوئیزا " بقدرت ۱۸۰اسب ــ حداکثر سرعتش ۱۱۵ میل در ساعت و حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۱۸۵۰ پوند و سقف پروازش ۱۶۴۰۰ پا بود (عکس پهلو ــ در پائین نیز این هواپیما از سه جهت نشان داده شده است).





" پوتز ــ ۸ " هواپیمای آموزشی مقدماتی دو باله و دو فرمانه ساخت فرانسه که در سال ۱۳۰۳ وارد خدمت هواپیمائی نظامی ایران گردید . این هواپیما مجهز به یک موتور آنزانی دارای ۴۵ اسب قدرت ــ حداکثر سرعتش ۸۸ میل در ساعت ــ حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۱۲۳۹ پوند و سرعت اوجگیری اولیه‌اش ۴۴۳ پا در دقیقه بود (در پائین صفحه طرح سه جانبی " پوتز ــ ۸" مشاهده میشود) .





Breguet 14

عکسهای این صفحه هواپیمای دوباله و دونفره اکتشافی و بمب‌افکن " برگه ــ ۱۴ " ساخت فرانسه را نشان میدهند که در سال ۱۳۰۳ وارد خدمت سازمان هواپیمائی نظامی ایران گردید . " برگه ــ ۱۴ " مجهز بود به یک موتور از نوع " رنو " دارای ۳۶۰ اسب‌قدرت ــ حد اکثر سرعتش (در ارتفاع سطح دریا) ۱۲۱ میل در ساعت ــ سقف پروازش ۱۹۰۰۰ پا ــ مداومت پروازش ۲ ساعت و ۴۵ دقیقه ــ حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۳۸۹۱ پوند ــ مجهز به یک جفت مسلسل در برجک متحرک کابین عقب و مقرهائی برای حمل حداکثر ۳۲ بمب ۱۲/۶ پوندی بود .

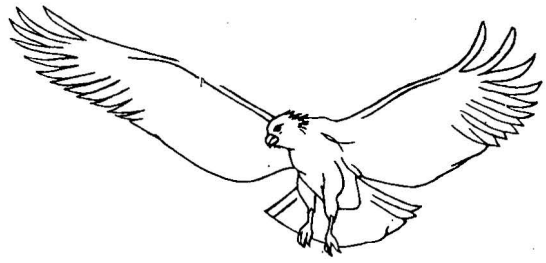




بالا ــ یکفروند هواپیمای "یونکرس آ ــ ۲۰" متعلق به ارتش ایران ، در بوشهر : ایستاده روی چرخ مسیوبانل مکانیسین فرانسوی ــ ازچپ براست ، مأمور گمرک ــ ابراهیم ارفع افسر ارتش ــ مسباخر خلبان آلمانی هواپیما ــ یکنفر آلمانی از شرکت AEG ــ ستوان حکیمی مترجم آلمانی ــ داخل کابین " هرتومن " مکانیسین آلمانی هواپیما . هواپیماهای خریداری شده از آلمان بوسیلهٔ کشتی تا بندر بوشهر حمل و در آنجا سوار گردیده و از طریق اصفهان به تهران پرواز میکردند .

پائین : یکی از هواپیماهای یونکرس خریداری شده از آلمان در مأموریت بروجرد (۱۳۰۳) .





اولین فرمان تأسیس صنف هواپیمائی نظامی در ایران

تا خرداد ۱۳۰۳ باوجود اینکه هـواپیمائی قشون ایران دارای تعدادی هواپیما بود معهذا بعلت نبودن پرسنـل ایرانی ذیصلاحیت، ادارهٔ این سازمان مستقیماً بوسیلهٔ ارکان حرب کل قشون و از طریق دفتر هواپیمائی مربوطه انجام میـگرفت. در تاریخ ۱۱ خرداد ۱۳۰۳ برای اولین بار فـرمان تأسیس صنف «هواپیمائی کل قشون» بعنوان یك سازمان مشخص از طـرف اعلیحضرت رضاشاه کبیر (در آن تاریخ بعنوان وزیر جنگ و فرمانده کل قوا).

بشرح متن صفحه ۵۱ صادر گردید:

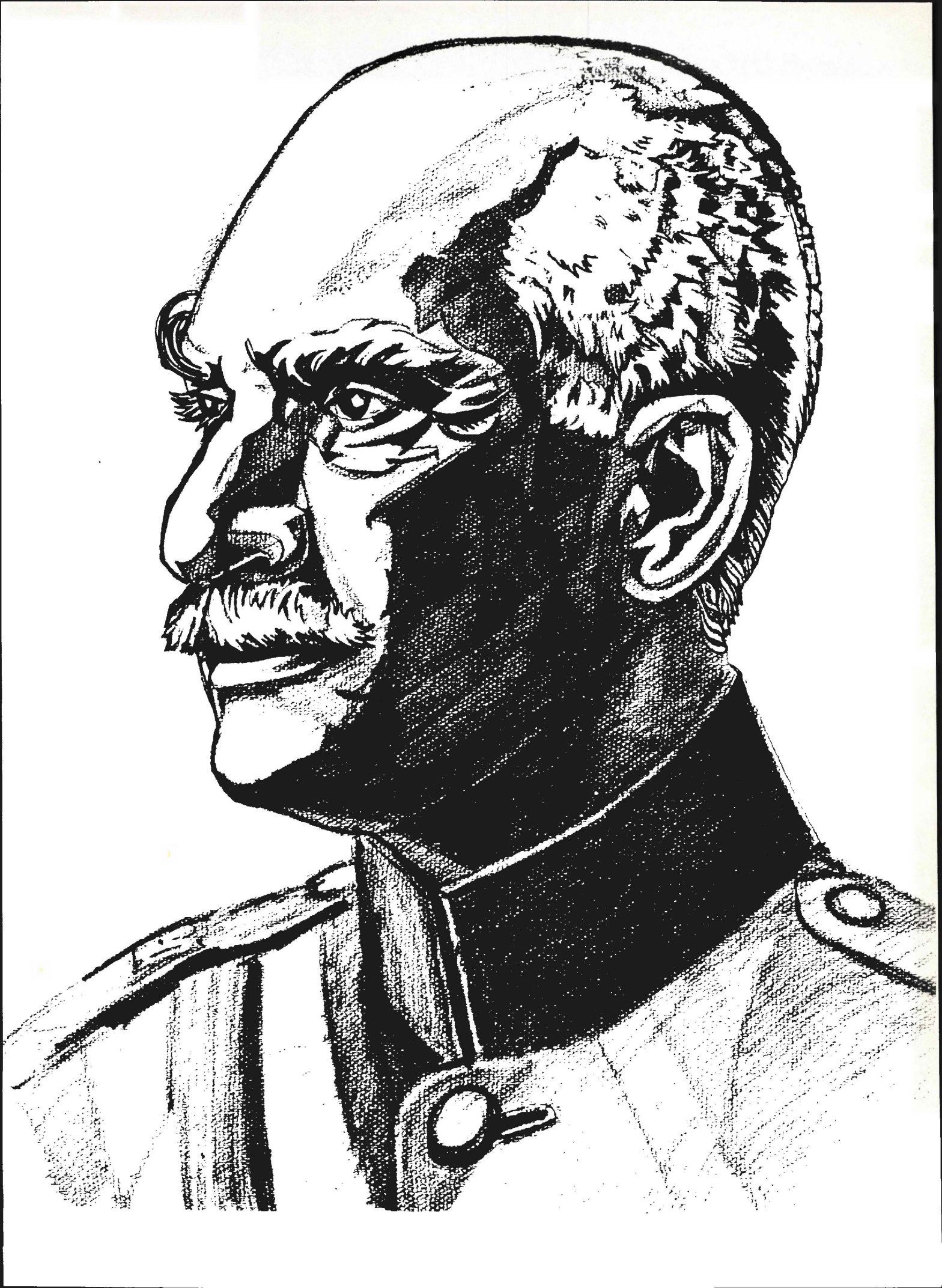
باید توجه داشت که بهنگام صدور فرمان تأسیس سازمان هواپیمائی کل‌قشون، فرمانده این سازمان (سرهنگ‌احمد «خان نخجوان») هنوز به ادامه تحصیلات خلبانی خـود در فرانسه مشغول و به‌ایران مراجعت نکرده بود ــ و فرمانـدهان حاضر بخدمت گروههای مربوط به این سازمان نیز هیچکدام خـلبان نبودند و مسئول گروه سوم (محمد خان حکیمی) نیز هنوز در خارج از کشور مشغول تحصیل بود. ضمناً همانطـور که قبلا اشاره شد شرکت یونکرس بهنگام انعقاد قرارداد برای انجـام فعالیت هواپیمائی مسافربری در ایران متعهد ایجاد یك مدرسه خلبانی در ایران شده بود که موفق به انجام تعهد خود نگردید و بعداً در سال ۱۳۰۳ نیز یکنفر افسر خلبان فرانسوی موسوم به «ردیف» جهت ایجاد آموزشگاه خلبانی استخدام‌شد ولی او هم موفق به ایجاد آموزشگاه مورد بحث نشد و موضوعی که درمادهٔ ۲ فرمان تأسیس سازمان هواپیمائی نظامی در ایران اشاره شده مربوط به تأسیس همین مدرسهٔ خلبانی است (سرهنگ سیف‌الله خان، صاحبمنصب ارکان حرب کل قشون بریاست همین مدرسه معین شده بود) وچنانکه ذکر گردید این مدرسه در آن تاریخ تأسیس نشد.

شرکت هواپیماها در عملیات رزمی سالهای اولیهٔ بعداز کودتا

از چگـونگی جزئیا تشرکت هواپیماها در جنگهائیکه بمنظور سرکوبی یاغیان وایجاد امنیت در سراسر کشور که در سالهای اولیهٔ بعداز کودتای سوم‌اسفند ۱۲۹۹ جـریان داشت مدارك مدون جامعی در دست نیست مثلا باتوجه به‌احکام قشونی آن سالها معلوم میشود که تقریباً مقارن با صدور فرمان تأسیس هواپیمائی نظامی ایـران، طیارات قشون ایران بـرعلیه اشرار لرستان مشغول جنگ بوده‌اند بطوریکه خلبانان آنهـا طبق ماده ۱ حکم نمره ۲۱۸ (مورخه ۱۱ تیر ۱۳۰۳) مورد تقدیر قرار گرفته‌اند، لیکن ازطریق مراجعه به‌فرامین قشونی، مدارك کافی برای آگاهی از چگونگی شرکت هواپیماها در جنگهای داخلی آن دوره از تاریخ بدست نمی‌آید.

معهذا از بررسی یادداشتها واخبار جرایدی که در آنها بطور پراکنده و به‌اختصار وقایع آن زمان منعکس گردیده (و تا اینجا هم به‌بعضی از آنها اشاره کردیم) میتوان پی‌بـرد که تقریباً درکلیهٔ عملیات جنگی سالهای مذکور بنحوی هواپیماها، البته باخلبانان خارجی، نقش مؤثری داشته‌اند، بویژه پیرامون شرکت هواپیماها در عملیات علیه شیخ خزعل مدارك مستندی هم وجود دارد، مثلا در یادداشتهای آذر ۱۳۰۳ اعلیحضرت رضا شاه کبیر (صفحه ۹۳ کتاب یادداشتها ــ چاپ مـهر ۱۳۵۰) مربوط بهنگامیکه معظم‌له در سمت نخست‌وزیر و فرمانده کل قوا برای‌یکسره کردن کار شیخ خزعل شخصاً به‌صفحات جنوب کشور عزیمت نموده بودند، چنین آمده است: «... قبل‌از اینکه از شیراز حرکت کنم به‌اطلاع رسید که یك فروند هـواپیمای جنگی به سرزمین خوزستان و به داخل جبههٔ جنگ در زیدون وارد شده است و از این بابت بسیار خوشحال شدم و نیز مطلع شدم که در تاریخ ۲۳ آبان از اهواز یك لشکر مجهز ده هزار نفری بانوین‌ترین سلاحها به بندر معشور رفته است و بهمین جهت دستور دادم که هواپیماها نیز بسمت غرب حرکت کنندو آخرین خبری که دریافت داشتم این بود که عشایر بنی‌طرف در ساحل کرخه موضع گرفته‌اند...».

همچنـین در صفحهٔ ۱۱۱ هـمان کتاب (یـادداشتهای اعلیحضرت رضاشاه کبیر) چنین نوشته شده: «... برای اینکه هدفهای من بدون کمترین خونریزی تحقق پیدا کند وعناصر ناپاك را از میان برداشته و به حفظ جان و مال مردم ایران در سراسر کشور نائل آیم، دستور دادم ابلاغیه‌ای در چاپخانه‌های محلی شهر چاپ و بوسیلهٔ هواپیما در سراسر خوزستان پخش گردند...« ــ متن اعلامیهٔ رسمی کـه به‌امضاء رئیس‌الوزراء و فرمانده کل قوا میباشد مفصل و خطاب به‌اهالی خوزستان مبنی برتعلق بی‌چون وچرای خوزستان به کشور ایران و وعدهٔ امان



فرمان تأسیس
صنف هواپیمائی نظامی در ایران

حکم عمومی قشونی شمارهٔ ۲۱۲

« مادهٔ ۱ »

مقرر میدارم طیارات جدید الابتیاع قشونی تشکیل ۳ گروه (اسکادری) تحت ریاست سرهنگ نمره ۵۰۹ احمدخان نخجوان که نمرهٔ جدید ۲۰۰ را خواهد داشت بشرح ذیل دهد :

گروه اول - نایب اول نمرهٔ ۱۰۵ سعید میرزا عضو دایرهٔ عملیات کل مأمور آن خواهد بود.

گروه دوم - به مأموریت امیر اعتضاد که ذیل نمرهٔ ۱۹۸ به رتبهٔ نایب اولی قلمی با حقوق سابق منصوب میشود.

گروه سوم - به مأموریت میرزا محمدخان حکیمی که مقام و حقوقش بعد از ورود تعیین خواهد شد.

سلطان نمرهٔ ۲۰۱ نصرت الله خان سیمنو ریاست قرارگاه را عهده دار خواهد بود.

« مادهٔ ۲ »

سرهنگ نمرهٔ ۱۹۷ سیف الله خان، صاحب منصب ارکان حرب کل بریاست مدرسهٔ هواپیمائی مأمور میگردد.

تهران - مورخهٔ ۱۱ جوزا ۱۳۰۳

وزیر جنگ و فرمانده کل قوا رضا

دادن به کسانی بود که با ارتش همکاری کنند و برحذر کردن کسانی بود که با خزعل و یاران او همکاری داشته باشند ــ در قسمتی از اعلامیه چنین آمده بود: «... من شخصاً به این صفحه آمده‌ام که برادران خوزستانی خود را ملاقات کرده و نوید امنیت و انتظام و آسایش وترقی وتعالی آتیهٔ آنها را حضوراً به آنها گوشزد کنم و دستور سرکوبی و قلع و قمع خزعل و هر کسی که تابع و پیرو اوست عنقریب صادر خواهد شد، تمام اهالی باید بکلی برحذر باشند که کسی از پیروان خزعل را در منازل خود پناه ندهند نظر باینکه از هوا و زمین عنقریب خانهٔ خزعل و تابعین او طعمهٔ توپ و آتش خواهد شد. باید باتمام قوا از خزعلی‌ها دوری بجویند که هیچ خانه‌ای مورد سوءظن قشون واقع نشود...».

یادداشتهای اعلیحضرت رضاشاه‌کبیر (صفحه ۱۲۵ کتاب) حاکیست که معظم‌له هنگامیکه در دیلم بودند امر به سرکوبی بختیاریهای یاغی و حرکت نیروی کمکی به بهبهان را صادر و هواپیمائی را جهت اکتشاف و آوردن خبر حرکت نیرو مأمور میفرمایند. یادداشتهای مذکور دراین مورد چنین است: «... به نیروی کمکی دستور دادم از اصفهان حرکت و باتمام قوا بختیاریهای یاغی و مزدور بیگانه و سرزمینهای آنانرا درهم بکوبند و راه بهبهان را پیش بگیرند وبرای اینکه از اجزای این دستور مطمئن شوم دستور دادم که یکی از هواپیماها بسوی بهبهان پرواز کرده واخبار حرکت نیروهای مزبور را بطور قطع و یقین برای من بیاورد.»

در تلگرافی که رئیس‌الوزراء و فرمانده کل قوا تحت شمارهٔ ٥٤١٩٤ در آذر ماه ۱۳۰۳ به تهران مخابره و دستور میدهند که بعنوان اعلامیهٔ وزارت جنگ درپایتخت منتشر شود ازعملیات درخشان هواپیماها یادشده وچنین آمده‌است: «امروز اول جمادی‌الاولی است. ستاد کل ارتش نیروهای جنوب در منطقهٔ جنگ مستقر گردیده است. هواپیماهای ما نیز دست به عملیات درخشانی زدند، پادگان زیدون قدرت عملیاتی کاملا رضایتبخشی را به همان شکل و صورتی که انتظار داشتم از خود نشان داده و لشکر پشتیبانی از اصفهان به بهبهان وارد شده است...».

در همان زمان ضمن تلگرافی که امیرلشکر غرب به رئیس‌الوزراء و فرمانده کل قوا مخابره نموده به عملیات اکتشافی و تأثیر فوق‌العادهٔ عملیات هواپیماها اشاره و اضافه شده: «... ابلاغیه‌هائیکه میان طوائف بوسیله طیاره ریخته شد فوق‌العاده اسباب تزلزل آنها را فراهم و در مقابل عظمت‌قشون سرتسلیم و انقیاد خم کرده و با توجهات بندگان حضرت اشرف بدون هیچ سانحه اردو پیشرفت خود را به استقامت دزفول تعقیب مینماید».

هنگام حرکت حضرت اشرف رئیس‌الوزراء و فرمانده کل قوا بسوی ناصری درکنار رودخانه جراحی، سرکنسول‌روس به ملاقات حضرت اشرف شتافته و باواسطه کردن دو امیر لشکر، از نظر خیرخواهی مبتنی برروابط سیاسی به عرض میرساند که بهیچوجه صلاح نیست تا بااین تعداد کم به ناصری، که در آنجا شیخ خزعل نیروهای زیادی فراهم آورده و بسیاری از عشایر مسلح را در آن شهر آماده کرده است وارد شود و آن دو امیر لشکر هم استدعا میکنند که حضرت اشرف در چنین شرایطی از عزیمت به ناصری صرفنظر فرمایند. اعلیحضرت رضا شاه کبیر در یادداشتهای خود می‌نویسند که: «... من پذیرفتم که آنچه آنها میگویند از روی مصلحت‌اندیشی است، در حقیقت میدانستم که این عمل من یکنوع جسارت نظامی است که باتعداد کمی، حدود یك دهم نیروهای دشمن، دست بکار خطرناکی میزدم ــ سرکنسول روس نیز از راه خیرخواهی و حفظ اسلوب سیاسی دولتی برای حفظ جان ما وادامهٔ حیات ما اقدام کرده است از اینرو ما نبایستی خودمانرا در معرض هلاکت قرار بدهیم. بهر حال رفتن به ناصری یك تهور بود وتصمیم قطعی گرفتم که بهیچوجه ازراهی که میروم برنگردم زیرا بازگشت یعنی‌شکست، ترس و سرنگونی و چه بسیار بازیهای خطرناکی را که فقط و فقط عامل ترس در تاریخ بشری ثبت کرده و زیانهای مهمی را ببار آورده است... ناگاه فریاد کشیدم و گفتم زندگی شیرین است ولی در راه استقلال میهن جان چه ارزشی دارد که برای حفظ آن همه چیز را فدا کنیم... در ناصری همه مسلح هستند ولی بهرحال همه میدانند که هیچ‌کس قدرت مقابله با ارتش ما و هواپیماهای ما را ندارد ...»

فرمایشات اعلیحضرت رضاشاه کبیر بخوبی نشان میدهدکه معظم‌له تاچه اندازه به‌ارزش و تأثیر هواپیماها برای پیروزی ارتش در عملیات برعلیه یاغیان و گردنکشان توجه داشته و اهمیت قائل بوده‌اند.

چنانکه خوانندگان بامطالعه تاریخ آگاهی دارند سرانجام در تاریخ ۱۱ آذر ماه ۱۳۰۳ شیخ خزعل کاملاتسلیم و روز ۱۳ آذر سردار سپه وارد شهر تاریخی ناصری (خرمشهر کنونی) گردیدند و مورد استقبال شورانگیز مردم ساحل شمال غربی خلیج فارس قرار گرفتند و به‌این ترتیب فتنهٔ خوزستان پس از سالیان دراز خاتمه یافت.

آنچه در اینجا میتواند مورد بحث ما باشد نقش مهم هواپیماها دراین اردوکشی است‌که باوجود نقص وسائل، نبودن فرودگاههای مجهز وبخصوص با استفاده از خلبانان وکارکنان فنی خارجی، بسیار مؤثر واقع شده است چنانکه میدانیم درآن زمان وسائل ارتباط جمعی نظیر رادیو وجود نداشت و ازطرفی یکی از مهمترین عوامل امکان ادامهٔ اغتشاشات در گوشه وکنار کشور از جمله خوزستان در آن زمان عدم آگاهی مردم خاصه افراد عشایر وایلات از تصمیمات قاطع فرمانده کل‌قوا وتوانائی

قشون تحت فرمان معظم‌له بود ــ آنها تصور میکردندکه همانند گذشته، مرکز در خواب و سرگرم چاره‌جوئی برای مشکلات بیشمار خود بوده و قادر به‌اقدامی جهت برقراری امنیت درنقاط مختلف کشور نمیباشد و برمبنای این تصور به‌تبعیت از نظرات سوء یاغیان وگردنکشان مـوجبات ناامنی واغتشاش را فراهم میساختند و فتنه و آشوب را ادامه میدادند.

تنها عاملی که میتوانست در آن زمان، بطلان این تصور را تبلیغ و پیش از لزوم درگیری و کشت و کشتار، مردم را از قدرت قشون تحت فرمان فرمانده کل قوا آگاه و آنانرا از تبعیت یاغیان برحذر داشته وسران آشوب‌را از حمایت «پیروان غافل» محروم و وادار به تسلیم کند وجود هواپیماهائی بود که ارتش در اختیار داشت.

بعلاوه افراد یاغی و سران آنها بامشاهدهٔ هـواپیماها در بالای سرشان اولا از وجود چنین سلاح پرنده کـه تا آنزمان ندیده و قدرت نامحدودی برای آن قائل بودنـد دچار نوعی ترس و وحشت میشدند و ثانیاً باتوجه به‌اینکه هرگونه حرکت و نقل وانتقالات آنها بوسیلهٔ این مـرغان آهنین بال اکتشاف میشود و در نتیجه تحت نظر فرماندهان قوای مـرکزی قرار میگیرد احساس نگرانی و ناامنی مینمودند و حتی هنگامیـکه هواپیماها اعلامیه پخش می‌کردند مردم بخوبی آگاه بودند که این طیارات قادرند بجای اوراق کاغذ، بمب فرو ریزند وبهمین دلائل یاغیان روحیهٔ خـود را باخته و از همـکاری با سران اغتشاش خودداری میکردند و در اغلب موارد بدون خونریزی ویا حداقل بادرگیری نسبتاً کمتری غائله خاتمه می‌یافت.

چنانکه در مورد اردوکشی خوزستان، شرکت هواپیماها موجب گردید که عشایر وایلات از تصمیم قاطع فرمانده کل‌قوا واز توانائی و پیشروی واحدهای ارتش آگاه شده و قصر پسر شیخ خزعل را به آتش کشیده و از حمایت او سرباز زنند و درنتیجه خزعل ناچار به تسلیم گردد. درحالیکه اگر هواپیمائی در میان نبود موفقیت در رفع غائله خوزستان، بدنبال اردوکشی مذکور، همراه‌درگیری‌های شاید طویل‌المدت وتلفات وخسارات بسیار میتوانست بدست آید.

انتشار اوراق اعانهٔ ملی بـرای خریـد هـواپیماهای نظـامی

در سالهای اولیهٔ پیدایش هواپیمائی نظامی درایران، بعلت ضعف بنیه مالی مملکت تأمین بودجهٔ لازم برای خرید هواپیمـا‌های مورد نیاز ارتش نوبنیاد ایران، بامشکلات فراوانی مواجه بود. برای رفع این مشکل، بفرمان اعلیحضرت رضاشاه کبیر، سردودمان شاهنشاهی شکـوهمند پهـلوی، دولت وقت جهت مشارکت مردم میهن‌پرست ایران درکمك مالی بـرای تأمین بودجهٔ کافی بمنظور تجهیز ارتش باهواپیماهای بیشتر، به‌انتشار اوراق اعانهٔ ملی با بهای هربرگ ۲۵۰ دینار (پنج شاهی یا یك چهارم ریال) مبادرت کرد.

روزنامهٔ «ایران» برای تشویق مردم به خرید اوراق اعانهٔ ملی مذکور در شمارهٔ روز یکشنبه ۱۸ بهمن ۱۳۰٤ خود مطلبی بشرح زیر تحت عنوان «کمك به توسعهٔ هواپیمـائی مملکت» درج کرده که عیناً با سبك نگارش آنزمان نقل میگردد (فقط بعضی جاها برای روشن شدن مفهوم اصطلاحات آن‌زمان، داخل پارانتز اصطلاح امروزی لغات اضافه شده است):

«از این بلیطهای بنه کـه قیمت آن ۲۵۰ دینار است خریده‌اید؟

این مبلغ چیـز بسیار کمی است. این جـزئی وجه در زندگانی شما اثری ندارد، ولی شرکت در گرفتن این اوراق و توزیع آنها، برای مملکت شما مفید واسباب عظمت و اقتـدار وطن شما خواهد شد.

رنگ سبز علامت امید است، این اوراق کوچك (سبز رنگ) که در روی آن نقش یك آسمان‌پیما (هـواپیما) نقش گرفته، قیمتش ۲۵۰ دینار است ــ هرچه در خریداری آن‌بیشتر جدیت کنید به‌وطن خود وعظمت مملکت خود خدمت کرده‌اید، زیرا وجوه فروش این اوراق صرف خرید آئروپلان (هواپیما) برای دولت و برای قوای ملی شما خواهد شد تمام ملل دنیا در حال حاضر سعی میکنند که قوای هوائی خود را زیاد کنند. بودجه‌های عظیم برای آن تصویب می‌کنند. اعانهٔ بزرگ برای این مقصود باز می‌کنند، برای اینکه قوای ملی خود را و قدرت وطن و مملکت خود را زیاد کنند. آسایش هرملتی نتیجهٔ قوای او در میدان زندگی است. وقتی قوای تدافعی ما زیاد شد، قادر خواهیم گشت که منافع وطن خود را حفظ کنیـم. حس وطن‌پرستی به من وشما و همه حکم می‌کند که این اوراق سبز، این اوراق را که طلیعهٔ قدرت بیشتر میباشد عزیز بداریم. هر کس درهرجا ازاین اوراق‌میبابد خریداری نماید. این یك‌وظیفه ملی است. این وظیفه را باید ادا کنیم. اگر می‌خواهیم هدیه‌ای برای کسی بفرستیم، از این‌اوراق باشد، اگـر به دوستان خود کاغذ می‌نویسیم در جوف آن چند عددی از این اوراق بگذاریم وبالاخره هرچه در توزیع‌این اوراق کوشش کنیم به‌وطن خود، به‌ایران خود، به جامعه وآسایش وبه‌نسل آتیه و به‌عظمت مملکت خود خدمت کرده‌ایم.

آیا شما از این اوراق دارید؟ اگر ندیده و نخریده‌اید، البته مسبوق نبوده‌اید واین سطور برای‌تذکر شماست. نتیجه‌ایکه از خرید این اوراق تحصیل میشود، قوای ملی شما را درسیاست بین‌المللی تعیین خواهد کرد.»

نمایش پرواز هواپیمای جنگی یونکرس و اولین پخش اوراق از هوا در تهران

طبق نوشتهٔ روزنامهٔ «ایران» روز سه‌شنبه ۱۷ آذر ۱۳۰۳ در قلعه‌مرغی قابلیت مانور پروازی یك فروند هواپیمای جنگی از نوع «یونکرس ــ آ ــ ۲۰» در حضور نمایندگان ارکان حرب کل قشون بمعرض نمایش گذاشته شد و مورد تحسین و تأیید قرار گرفت، و روز ۱۹ آذر نیز هنگامیکه چندهواپیما در آسمان تهران پرواز میکردند بوسیلهٔ یکی از آنها برای نخستین بار کارت‌های حاوی شعارهای ورزشی در شهر فرو ریخته شد، روی کارت‌های مذکور جملاتی بامفاهیم مشروحهٔ زیر نوشته شده بود:

۱ ــ اگر خواهی تو نعمت از سلامت بیا ورزش نما کم کن استراحت.

۲ ــ ملت ورزیده سعادتمند است.

۳ ــ هرکس خود را قوی سازد به نسلش خدمت کرده است.

٤ ــ احتیاج ملت به ورزش بیشتر از همه چیز است.

رقابت و ماجرای ورود هواپیماها به ایران

در آن زمان که ارتش نوین ایران در صدد تأسیس و تکمیل صنف هواپیمائی بود، بین سه کشور: آلمان ــ فرانسه و روسیه در مورد تحویل هواپیماهای نظامی به‌ایران و تأمین کارکنان خلبان و فنی آنها رقابت شدیدی درگرفته بود، بنحوی که هریك از این کشورها میخواست زودتر از دیگری درتأمین نیازمندیهای هواپیمائی ارتش ایران توفیق‌یابد وایران هم برای بهره گرفتن از این رقابت سفارش خرید هواپیما وتأمین پرسنل مورد نیاز را به هرسه کشور داد وچنانکه قبلا اشاره شد تا پایان سال ۱۳۰۳ سه فروند هواپیمای یونکرس آلمانی وچهار فروند هواپیمای روسی (از سه‌نوع) باخلبانان و مکانیسین‌های آلمانی و روسی مربوطه در اختیار ارتش ایران بود.

بین‌سالهای ٤ــ۱۳۰۲ارتش پنج‌فروندهواپیمای «دوهاویلاند ۹آ» از روسیه و هفت فروند هواپیما (دو فروند هواپیمای مشقی اسپاد ــ ۳فروند هواپیمای‌مشقی پوتز ودوفروند هواپیمای جنگی برگه ــ ۱٤) از فرانسه خریداری نمودکه هریك از این دو کشور فروشنده تلاش میکرد زودتر هواپیماهای خریداری شده را به تهران برساند.

قرار شد سه فروند از پنج هواپیمای خریداری شده از روسیه، بوسیله سه‌نفر خلبان ایرانی‌که تازه ازمدرسهٔ هوانوردی آن کشور فارغ‌التحصیل شده بودند (نایب‌اول قهرمانی ــ نایب اول امین‌زاده ــ دانشجوی خلبانی اشتوداخ) از بادکوبه به تهران پرواز داده شوند و دو فروند دیگر هم از طریق بندر انزلی (پهلوی) تحویل گردند. و هفت هواپیمای فرانسوی‌هم که باکشتی به‌بندر بوشهر رسیده بودند بوسیله خلبانان فرانسوی به تهران پرواز نمایند.

در چنین شرایطی عملا یك مسابقهٔ اعلام نشده بین روسیه و فرانسه جریان داشت و برنده کشوری محسوب میشد که هواپیمایش زودتر به تهران برسد.

روز ٦ بهمن ۱۳۰٤ سه‌فروند هواپیمای «دوهاویلاند ۹آ» روسی که تا بادکوبه در صندوقها حمل و در این شهر سوار و آمادهٔ پرواز شده بودند به‌خلبانی سه افسر ایرانی بقصد تهران به پرواز درآمدند. یکی از این هواپیماها هنگام برخاستن در فرودگاه بادکوبه دچار سانحه شد و شدت سانحه و میزان خسارت بهواپیما تا حدی بود که قطعات آن باکشتی به‌ایران حمل شد. اگرچه خوشبختانه به خلبان آن آسیبی نرسید،از دو فروند دیگر که سالم وارد آسمان کشور شدند فقط یك فروند به خلبانی اشتوداخ، سالم در قزوین فرود آمد و هواپیمای قهرمانی هم باوجود رسیدن به قزوین در این شهر دچار سانحه شد. ولی شرط مسابقهٔ اعلام نشدهٔ مورد بحث زودتر رسیدن هواپیما به‌تهران بود که هواپیماهای خریداری شده از روسیه چنین توفیقی بدست نیاوردند زیرا هواپیمای اشتوداخ هم بعلت وجود برف سنگین در فرودگاه قزوین مدتها در آنجا باقی ماند و نتوانست خود را بموقع به تهران برساند.

از طرفی هفت فروند هواپیمای ساخت فرانسه هم‌که قرار بود باخلبانان فرانسوی از بوشهر پرواز و هرچه زودتر خودرا به تهران برسانند سرنوشتی بهتر از هواپیماهای ساخت روسی نداشتند زیرا از این هواپیماها نیز فقط یکفروند، آن هم دیرتر از تاریخی که انتظار میرفت و با چندین فرود اجباری بین قم و تهران به مرکز رسید و بقیهٔ هواپیماهای مورد بحث در نقاط مختلف بین راه (کازرون ــ شیراز ــ کوههای بختیاری ــ اصفهان) دچار سانحه شدند ویکی از هواپیماهای پوتز طوری شکسته بود که حتی قابل تعمیر تشخیص داده نشده و از تعداد موجودی حذف گردید.

خاطرات یك‌خلبان قدیمی پیرامون ماجرای اعزام اولین دسته از محصلین ایـرانی به مدرسه خـلبانی روسیه و پـرواز نخستین هواپیماها باخلبانان ایرانی ازروسیه‌به‌ایران

تیمسار سرلشکر بازنشسته عیسی اشتوداخ (که‌همراه اولین دسته از محصلین ایرانی بود که در خـرداد ۱۳۰۳ به مدرسه خلبانی روسیه اعزام شدند و نیز یکی از دو نفر خلبان ایرانی بود که موفق گردیدند برای اولین‌بار دوفروند از هواپیماهای خریداری‌شده از روسیه‌را به‌ایران پرواز دهند) ضمن گفتگوئی خاطرات خود را پیرامون وقایع مورد بحث بنحو جالب توجه و روشن کننده‌ای بیان داشته است که ذیلا خاطرات مذکور، با حذف متن پرسشها (بمنظور جلوگیری از اطالهٔ کلام) از نظر میگذرد:

در سخن از انگیزهٔ علاقمندی ایشان به فن خلبانی، تیمسار اشتوداخ چنین اظهار داشت:

«... اولین عاملی که مرا به‌هواپیما علاقمند کرد ماکت یا مدل یك هواپیما بود که ملخ چهار پره‌ای داشت و با نیروی کش پرواز میکرد، این مدل را یکی از افسران روسی که در ارتش ایران خدمت میکردند به پدرم که در تعمیرگاه فنی ارتش خدمت میکرد داده بود واو هم بعنوان کادو در هفتمین سالروز تولدم بمن‌داد سرگرمی لذت‌بخش پرواز دادن هواپیمای مدلو غروری که با داشتن انحصاری آن بین بچه‌های دیگر در خود احساس میکردم تأثیر زیادی در علاقمنـدی من نسبت به کار هواپیمائی داشت. بعلاوه من مرتباً دور وبر قلعه‌مرغی بودم واز تماشای پرواز هواپیماهای یونکرس که بوسیله آلمانیها درایران مسافر حمل میکردند لذت‌میبردم وختی چندین‌بار بیاری تیمسار سرتیپ امان‌الله جهانبانی (شادروان سپهبد جهانبانی) موفق‌شدم با هواپیمای یونکرس بعنوان مسافر در آسمان تهـران پرواز تفریحی انجام دهم. این تماسها و پروازها هم برشدت علاقمندی من نسبت بکار هوانوردی افزود. البته شغل فنی پدرم عامـل مهمی در فراهم آمدن شرایط برای تشویق من بکار هواپیمائی بود مثلا در اواخر سال ۱۹۱۳ هنگامیکه یك هواپیما از نوع بلریو بوسیله یك‌خلبان روسی موسوم به‌کوزمینسکی برای اولین بار در میـدان مشق (محل کنونی شهـربانی و وزارت امور خارجه) فرود آمد و موقع نشستن به لولهٔ توپی که در میدان بود اصابت کرد و شکست در تعمیر آن پدرم شرکت داشت ومن شخصاً در میدان مشق شاهد ماجرا بودم و پس از اینکه هواپیما به تعمیرگاه ارتش (واقع در خیابان سوم اسفند، محل کنونی باشگاه افسران ارتش) منتقل شد روزی نبود که برای تماشای پیشرفت تعمیر هواپیما به‌آنجا سر نزنم، بالاخره هم بعد از پایان تعمیر که کوزمینسکی (خلبان هواپیما) و پدرم مشترکاً انجام دادند خلبان نتوانست ازمیدان مشق باآن‌بلندشود وناچار هواپیما



کوزمینسکی خلبان روسی هواپیمای بلریو (کسی که کـلاه کپی بسر دارد) مشغول تعمیر طیارهٔ آسیب دیدهٔ خود در تعمیرگاه ارتش، درسمت‌راست این عکس که در روز ۱۴ دیماه ۱۲۹۲ شمسی بـوسیلـهٔ پدر تیمسار سرلشگر اشتوداخ برداشته شده ، معین نایب ایرانی حسن بک محافظ تعمیرگاه و پهلوی کوزمینسکی فرزند خردسال حسـن بک و همچنین در سمت چپ عکس دو نفر از کارکنان فنـی‌کـارگـاه دیـده میشوند.



هواپیمای بلریو در میدان مشق دیویزیون قزاق در حالیکه ممن فرود آسیب دیده و مردم در اطرافش جمع شده‌اند ــ عکس در تاریخ ۱۲ دیماه ۱۲۹۲ شمسی برداشته شده.

را از راه زمین به‌محل بی‌سیم فعلی‌که «قصر قاجار» نامیده‌میشد انتقال دادند و کوزمینسکی پروازهای نمایشی روی تهران را بابرخاستن از آنجا انجام داد.

ــ باعلاقمندی و وابستگیهائی کــه بکار هواپیمائی پیدا کرده بودم خبردار شدم که ارتش میخواهد ده نفر محصل برای طی دورهٔ خلبانی نظامی به روسیه اعزام دارد که قاعدتاً یکی از شرایط آشنائی بزبان روسی بود. من هم کــه قبل از مدرسه متوسطهٔ نظام در مدرسه دیویزیون قزاق تحصیل میکردم بزبان روسی آشنائی کامل داشتم (بدنیست توضیح بدهم که قبل از کودتای ۱۲۹۹ مدرسه دیویزیون قزاق وجود داشت که در آن افسران روسی تدریس میکردنــد ولی بعد از کــودتا بفرمان اعلیحضرت رضاشاه کبیر مدرسه متوسطه نظام دایرشد وشاگردان مدرسه دیویزیون قزاق به متوسطهٔ نظام منتقل شدند ومن در آن موقع سال آخر این مدرسه بودم و حدود ۲۰ سال داشتم). من بااطلاع از ماجرا بلافاصله بهارکان حرب (ستاد ارتش) مراجعه و داوطلبی خودم را اعلام کردم ودر معاینات پزشکی وآزمایش زبان روسی قبول شدم.

ــ اول باید بگویم که اولین کسیکــه برای طی دورهٔ خلبانی بخارج اعزام شد شادروان سرلشکر احمد نخجوان بود که در درجهٔ سرهنگی بفرانسه رفت ومرحله دوم ما ده نفر بودیم که به روسیه فرستاده شدیم، اما ۹ نفر دیگر که برای اعزام به مدرسهٔ خلبانی روسیه قبول شدند، عبارت بودند از: نایب اول سوار شرف‌الدین میرزا قهرمانی ــ نایب اول مالی فرهادمیرزا ــ نایب اول بایندر ملقب بهساعد سلطان ــ نایب‌اول پیاده علی‌اکبر امین‌زاده ــ نایب دوم پیاده محمد باقرخان افشار طوس ــ نایب دوم قلمی (دفتری) حسین حقی ــ نایب سوم سوار مهــدیقلی میرزا قهرمانی ــ معین نایب سوم سوار ابراهیم بیات ماکوئی ــ شاگرد سال آخر متوسطه نظام (همکلاس خودم) مسعود دیبا.

ــ اواخر خرداد ماه ۱۳۰۳ بود که بــوسیلهٔ اتومبیل از تهران به بندر پهلوی واز آنجا باکشتی تا بادکوبه واز بادکوبه بوسیلهٔ قطار تامسکو (که مدرسهٔ خلبانی نظامی در آنجا مستقر بود) رفتیم.

ــ بمحض رسیدن بهمسکو و معرفی خــودمان به مدرسه خلبانی، معاینات دقیق پزشکی مجدداً شروع شد و بعلاوه باهر یك از ما چندین جلسه پرواز انجام دادند تاعکس‌العملهای ما را در پرواز بفهمند نتیجه اینکه در مرحلهٔ اول فقط چهارنفرمان برای شروع پرواز پذیرفته شدیم که من بودم، شرف‌الدین‌میرزا قهرمانی ــ مهدیقلی میرزا قهرمانی وعلی‌اکبر امین‌زاده ــ شش نفر بقیه را برای معالجه و طی دورهٔ مکانیکی هــواپیمائی به پطروگراد (لنین‌گراد کنونی) فرستادند.

ــ در اثر معاینات دقیق معلوم شده بود که هرکدام‌از این شش نفر ناراحتیهای جسمی بخصوصی دارند مثلا یکــی قلبش



عیسی‌اشتوداخ درپرواز دوم‌از مسکو به تهران همراه مکانیسیــن روسی روستف (در مسیر مسکو ــ خارکو ــ رستف ــ سوچی ــ تفلیس ــ باکو ــ تهران) ــ عکس بالا در فرودگاه نظامی رستف درحالیکه‌کنسول شاهنشاهی و عده‌ای از ایرانیان مقیم رستف به استقبال آمده بودند گرفته شده است.

نارسائی داشته، دیگری کبدش و غیره وپزشکان اعــلام نظر کرده بودند که‌باید مدتی تحت معالجه قرار گیرند وبعد مجدداً آزمایش شوند بنابراین تصمیم گرفته شده بود تابرای جلوگیری ازاتلاف وقت درطول‌مدتی که تحت‌معالجه هستند دورهٔ‌مکانیکی هواپیما را طی کنند.

ــ بعداً چهار نفر یعنی: بیات ماکوئی ــ مسعود دیبا ــ افشارطوس و حسین حقی معالجــه شده و به‌مدرسه خــلبانی‌ــ بازگشتند ــ که البته مدتی بعداز ماچهار نفر اول، دورهٔ‌خلبانی را به‌پایان رسانیده به‌ایران بازگشتند.

ــ دورهٔ آموزش خلبانی ما حدود ۱۸ ماه بود ــ البته در آن زمان برای دورهٔ خلبانی روسیه مدت زمان معینی وجــود نداشت و حتی شاگردان مجبور نبودند که قبل از کسب اجازهٔ پرواز مستقل یك حداقل ساعات معینی را آموزش پرواز دو فرمانه داشته‌باشند بلکه فقط‌به‌استعداد بستگی‌داشت. درمدرسه‌ایکه ما بودیم متجاوز از سیصد شاگرد خلبانی آموزش میدیدند که بطور متوسط ما در ردیف شاگردان مستعدی بودیم‌که درکمترین مدت دورهٔ خلبانی را طی کردیم.

ــ انواع هواپیماهائیکه ما بوسیلهٔ آنها پرواز آموزشی انجام میدادیــم «آورو ــ ۵۰۴» ــ «دوهــاویلانــد ۹آ» و «یونکرس ــ ۲۱» بودند.

ــ پس از طــی دورهٔ خلبانی با سه فروند هــواپیمای «دوهاویلاند ــ ۹ــآ» خریداری شده بوسیلهٔ ارتش ایران از بادکوبه به‌ایران پرواز کردیم که یکی از هواپیماها بخلبانی علی‌اکبر امین‌زاده هنگام برخاستن از فرودگاه بادکوبه دچار سانحه شد وقطعات آن باصندوق و بوسیلهٔ کشتی از طریق بندر پهلوی (که درآن زمان هنوز بندر انزلی نامیده میشد) به‌ایران حمل گردید البته خلبانش هم با کشتی به‌ایران آمد.

ــ اما اینکه چرا برای عزیمت به‌ایران از مسکو به‌پرواز درنیامدیم واز بادکوبه پروازکردیم؟ زیرا بهمن‌ماه بود فرودگاه مسکو پوشیده از برف وما اغلب پروازهای آموزشی خود را در مسکو بااسکی انجام میدادیم در حالیکه در آن موقع از سال در فرودگاه بادکوبه و فرودگاه قلعه‌مرغی برفی نبود که با اسکی فرود آئیم بنابراین ناچار هواپیماها را درصندوقها بوسیلهٔ قطار تا بادکوبه حمل و در بادکوبه قطعات آنها را سوار کردیم واز آنجا در حدود نیمه بهمن به‌مقصد تهران به پرواز درآمدیم. قبل از حرکت از بادکوبه چند پرواز بر روی شهر انجام دادیم حتی در آخـرین روز قبل از عزیمت، من کنسول ایران و اعضاء خانواده‌اش را که در فرودگاه بادکوبه بودند روی شهر پرواز دادم.

ــ همانطورکه گفتم هنگام برخاستن هواپیمای امین‌زاده سانحه دید بنابراین من و شرف‌الدین قهرمانی به‌قصد تهـران فرودگاه بادکوبه را ترك کردیم. در اینجا موضوعی را باید بگویم که در آغاز شدیداً مرا ناراحت و عصبانی کرده بود ولی بعداً فهمیدم که شانس بامن بوده قضیه از این قرار بودکه موقع حرکت از بادکوبه هرچه اضافه‌بار بود تحمیل هواپیمای من شد ــ بااینکه دونفر مکانیسین روسی در کابین دوم هواپیمایم سوار بودند (در حالیکه کابین برای یکنفر ساخته شده بود) چند چمدان سنگین هم بار هواپیمای من شد، هرچه اعتراض کردم حرف من دانشجو بگوش کسی فرو نرفت. به‌این ترتیب هواپیمای نایب اول شرف‌الدین قهرمانی در قیاس باهواپیمای «من دانشجو» بسیار سبك بود. پس از بلند شدن از فرودگاه بادکوبه و طی مقداری از مسیر، که البته بدون اطلاع از وضع هوا بود زیرادرآن زمان موضوع‌پیش‌بینی «هواشناسی» وآگاهی خلبان از شرایط جوی مسیر پرواز در بین نبود، از فراز منجیل دچار هوای طوفانی شدیدی شدیم بطوریکه هرلحظه از زندگی قطع امید میکردیم، سرانجـام پس از ۵ر۵ ساعت پـرواز در نزدیکیهای قزوین سوخت هواپیماهایمان در شرف تمام شدن بود وناچار زمین نسبتاً صافی را در مغرب قزوین ومحلی بنام مهدی‌آباد انتخاب کردیم که نیمه برفی و گلی بود هنگام فرود در این زمین چرخهای هواپیمای شرف‌الدین میرزا قهرمانی به گل نشست و روی دماغ رفت، ملخش شکست ومقداری صدمه دید، ولی هواپیمای من باوجودیکه از لحاظ فرو رفتن چرخها در گل دچار شرایطی نظیر شرایط هواپیمای قهرمانی شد معهذا بسبب سنگینتر بودن عقبهٔ هواپیما که از برکت دومسافر و بار سنگین بود متوقف شد ولی روی دماغ نرفت و سانحه‌ای ندید.

پس از فرود ما در نزدیك قزوین برف‌سنگینی‌شروع بـه باریدن کرد و ماهرروز به‌امید فردا بودیم‌که زمین‌اجازه پرواز بدهد ولی ۲۵ روز تمام در آنجا ماندگار شدیم و در این ۲۵ روز مرتباً از سرهنگ رضاقلی خان قوانلو (رئیس رکن سوم ستاد ارتش که دفتر هواپیمائی نظامی هم جزو این رکن بود) تلگراف میرسید که چرا حرکت نمیکنید، دریکی‌از تلگرافهایش قوانلو اطلاع داده بود که نخجوان که از پاریس پرواز کرده حالا به‌بغداد رسیده وبما توصیه کرده بود که سعی کنیم هنگام عبور هواپیمای نخجوان از فرازقزوین ما هم بلندشویم وسه‌تائی به تهران برسیم ولی ما که از لحاظ زمین پـرواز در شرایط نامناسبی بودیم نمیتوانستیم پرواز کنیم البته تاآن موقع قطعات یدکی از تهران رسیده وهواپیمای قهرمانی هم تعمیر وآمادهٔ پرواز شده بود لیکن هر حیله‌ای که بکار بردیم زمین اجازهٔ پرواز نداد. یك روز بیست شتر آوردیم و واداشتیم در طول معینی از روی زمین روی برفها راه بروند تابلکه برفها کوبیده شود و هواپیماها بتوانند بلند شوند ولی عملا نتیجه‌ای نداد.

هرروز عصر آب رادیاتور هواپیماها را خالی میکردیم تا در طول شب یخ نزند (موتور هواپیماها باآب خنك میشد و در آن زمان ضدیخ هم نداشتیم) و صبح زود که پا میشدیم مقداری از برفها را درظرفی بااستفاده ازبنزین گرم‌میکردیم ومیریختیم داخل رادیاتور ولی معمولا از شدت سرما قبل از اینکه به‌پمپ (که در قسمت پائین رادیاتور قرار داشت) برسد یخ میزد. بهر حال روزی قهرمانی موفق شد رادیاتور هواپیمایش را پرکرده و موتورش را روشن کند وبا عجله بمن گفت: من از فـرصت استفاده کرده سعی میکنم بلند شوم و شما هم بعد از من پرواز کن ولی متأسفانه پس از کمی تاکسی یکبار دیگر چـرخهای هواپیمایش در برف گیرکرد و بدتر از دفعهٔ نشستن سانحه‌دید بطوریکه ناچار شدند هواپیما را بار کامیون کرده از راه زمین به‌تهران حمل کنند. اما من یکهفته دیگر صبر کردم تا قدری شرایط زمین مناسبتر شود بالاخره کاسهٔ صبر سرهنگ رضاقلی خان قوانلو لب‌ریز شد و باتفاق رضـا میزانی مسئول دفتـر هواپیمائی رکن سوم ستاد ارتش به قزوین آمد تا وضع را از نزدیك ببینند. وسرانجام روز ۷ اسفند ۱۳۰۴ بیاری عـده‌ای کارگر باندی بطول ۲۰۰ متر و بعرض ۱۰ متر برف منطقه را پاك کردیم معهـذا زمین زیر برف طوری بود که چـرخهای هواپیما فرو میرفت. چاره را در این دیدیم که شب را منتظر بمانم تا زمین یخ بزند و صبح فردا بقصد تهران پرواز کنم خوشبختانه انتظار نتیجه داد وصبح روز هشتم اسفند موفق شدم پرواز کنم وبعداز دوساعت پرواز در قلعه‌مرغی فرود آیم.

ــ به‌این ترتیب هرچند ما حدود ۲۲ روز جـلوتر از نخجوان وارد آسمان ایران شدیم واز این لحاظ اولین خلبانان ایرانی محسوب میشویم که در آسمان میهن خود هدایت هواپیما را بعهده داشته‌ایم لیکن بعلت گرفتاری در برف قـزوین من بعنوان دومین خلبان ایرانی از نظر رسیـدن به تهران بشمار می‌آیم.

ــ بعد از ورودمان به‌تهران تیمسار سرتیپ امان‌الله‌میرزا

جهانبانی (شادروان سپهبد جهانبانی) ما را به‌پیشگاه اعلیحضرت رضاشاه کبیر معرفی کرد، و درهمان شرفیابی به‌درجهٔ ستوان دومی مفتخر شدم و اعلیحضرت امر فرمودند که نام فامیلم را عوض کنم بعرض رسید اطاعت میشود، پس‌از کمی‌فکر فرمودند «طیار» چطور است باز هم عرض اطاعت شد و به‌این ترتیب من «عیسی خان طیار» شدم ولی چند ماه بعد معلوم گـردید که یکنفر نایب اول پیاده در تیپ گیلان بانام فامیل «طیار» وجود دارد. مراتب بشرفعرض همایونی رسید و کسب تکلیف شد که کدام یك ازاین دوافسر نام فامیلش را عوض‌کند، شاهنشاه مقرر فرمودند حق تقدم با افسر تیپ‌گیلان است، نام فامیل این افسر خلان همان اشتوداخ بماند.



قلعه مرغی ــ یک عکس تاریخی‌که جمعی‌از کارکنان هواپیمائی قشون ایران را درسال ۱۳۰۳ نشان میدهد ــ از راست‌به چپ : دونفر از کارمندان ــ عزیزالله فتحی (تژه) ــ مکانیسین روسی ــ عباس انصاری ــ یکی دیگر از مکانیسینهای روسی ــ لازوفسکی خلبان روسی ــ واسیلچینکو روسی ــ سلطان احمد خان محافظ میدان طیاره ــ سمت چپ چهار نفر از کارگران ایرانی هواپیمائی قشون .



اسفند ۱۳۰۴ ــ نایب دوم عیسی خان طیار (اشتوّاخ) جلـو آشیانهٔ بدون در " قلعه مرغی " در حالیکه هواپیمای مشقی " آورو ــ ۵۰۴ " درون آشیانه دیده میشود .

ورود اولین هواپیمای نظامی متعلق به‌ایران بخلبانی اولین هوانورد ایـرانی از اروپا

هنگامیکه هواپیماهای خریداری شده از روسیه، بوسیلهٔ خلبانان ایرانی از بادکوبه بسوی تهران به‌پرواز درآمدند و هواپیماهای رسیده از فرانسه از بوشهر باخلبانان فرانسوی عازم تهران گردیدند و چنانکه ذکر شد هیچکدام آنطور که انتظار میرفت نتوانست بمـوقع خود را به‌پایتخت برسانـد، سرهنگ نخجوان نیز که فارغ‌التحصیل مدرسه خلبانی فرانسه گردیده بود بایك‌فروند هواپیمای «برگه ــ ۱۹» خریداری شده بوسیله ارتش ایران در حالیکه پرچم ایران بربالها و علامت شیر و خورشید روی سکان عمودی آن نقش بسته بود از فـرودگاه «ویلاکوبلی» پاریس بـه مقصد تهران پرواز کـرد و مسیر: ایستر ــ ونیز ــ مکدار ــ اسکی‌شهر ــ حلب و بغداد را پیمود و سرانجام روز پنجم اسفند ماه ۱۳۰٤ به تهران رسیـد و در میدان پرواز قلعه مرغی سالم فرود آمد و به‌این ترتیب برای اولین بار یك هواپیمای متعلق به‌ایران بوسیلهٔ خلبان ایرانی در آسمان پایتخت این کشور دیده شد و در فرودگاه تهران بزمین نشست.

پیشگام پرواز مسیر «پاریس ـ تهران»

درآن عصر، هواپیمائی، باوجود پشتسرگذاشتن تجربیات جنگ جهانی اول، هنوز به آن درجه از رشد وتکامل فنی نرسیده بود که پرواز در مسیرهای طولانی را بابرخورداری از حدود ایمنی موردانتظار امکان‌پذیر سازد وهنوز چنین پرواز-هائی، در سطح جهانی، جنبهٔ قهرمانی خود را حفظ کرده بود. اما هوانوردانی که در پی کسب نام و شهرت قهرمانی آسمانها، تن به‌مسابقات هوانوردی در مسیرهای طولانی میدادند معمولا خلبانان کارکشته‌ای‌بشمار میرفتندکه درامر تجربیات هوانوردی فراز و نشیب بسیاری همراه باچشیدن طعم پیروزیها وباشکستها پیموده بودند.

نخستین هوانورد جوان و تازه‌کار ایرانی در پرواز خود از فرانسه به‌ایران فقط به اتکاء ۲۰۰ ساعت پرواز آنهم شامل پروازهای آموزشی ودیدبانی، مسیر طولانی پاریس ــ تهران را در پیش داشت.

سرهنگ نخجوان در یکی از روزهای بهمن ۱۳۰٤ شمسی پشت فرمان هواپیمای برگه‌ـ۱۹ نشست و در مسیری که قبلا



۱۳۰۴ ــ هواپیمای " برگه ــ ۱۹ " آسیب دیدهٔ سرهنگ احمد نخجوان در اسکی شهر (مسیر پرواز پاریس ــ تهران ، رجوع به متن کتاب) .

ذکر شد به پرواز درآمد و سرانجام روز پنجم اسفند به‌تهران رسید. اولین و تنها حادثهٔ قابل ذکری که ضمن پرواز نخجوان در مسیر پاریس ــ تهران برای او پیش آمد، سانحهٔ جزئی هنگام نشستن درفرودگاه اسکی شهر ترکیه، بعلت گلی ونامناسب بودن زمین بود.

هواپیمای برگه ــ ۱۹(BREGUET XIX) اکتشافی و بمب افکن ساخت فرانسه که در سال ۱۳۰۴ وارد خدمت سازمان هواپیمائی نظامی ایران گردید . مجهز به یک موتور " لورن دیتریش " دارای ۴۵۰ اسب قدرت ــ حداکثر سرعتش ۱۴۳ میل در ساعت ــ وزنش هنگام برخاستن ۴۸۵۰ پوند و سقف پروازش ۲۱۹۸۲ پا بود .



اعلیحضرت رضاشاه کبیر در قلعـه مرغی

پرواز اولین خلبان ایرانی باهواپیمای متعلق به ایران از مبداء پاریس به‌مقصد تهران باکسب اجازه از پیشگاه اعلیحضرت رضاشاه کبیر انجام میگرفت و روز پنجم اسفند، اعلیحضرت با آگاهی از برنامهٔ ورود هواپیمای مذکور به تهـران، باوجود گرفتاریهای بیشماری که در رسالت تاریخی خویش برای نجات میهن و بنیانگذاری ایران نوین، خاصه در آن عصر تحولات بنیادی، در زمینه حل مسائل و مشکلات مهم مملکتی داشتند، شخصاً به قلعه‌مرغی تشریف‌فرما شده بودند و عده‌ای از وزراء و امرای ارتش و رؤسای ادارات دولتی نیـز در التزام موکب ملوکانه از ساعتی پیش در انتظار رسیدن هواپیما بودند وجمعی از مردم علاقمند تهران نیز به‌پیشواز اولین هوانورد هم‌میهن خود شتافته و در فرودگاه گردآمده وچشم برآسمان دوخته و با بی‌صبری انتظار میکشیدند.

لحظات هیجان

هنگامیکه هواپیما در افق نمایان گردید، همهٔ چهره‌ها از خوشحالـی چون گـل شکفت، مخصوصاً در چـهرهٔ مردانهٔ اعلیحضـرت رضا شاه کبیر آثار خرسندی به ژرفای آسمـان اندیشه‌هایش عمیق و به درخشندگی خورشید آرزوهایش تابناك بـود. هواپیما پس از اینکه در آسمان فرودگاه چـرخی زد سرانجام در میان فریادهای شادی مردم، که خاصه به پیروی از خصلت ملی و میراث معنوی تاریخی خود با درك و احساس شادمانی شاه به قلوبشان راه یافته بود، فرود آمد. پس از تماس چرخهای هواپیما باخاك میهن، خلبان پیروز آن روز که اینك لحظهٔ فراموش نشدنی موفقیت نهائی کار پرافتخارش فرارسیده بود، باآرامش خیال برسر نسبت به مسیری که پشتسر نهاده و احساس هیجان زایدالوصف در دل، نسبت به‌دیـدار بزرگ و غیر منتظره‌ایکه باشرفیابی بـه پیشگاه شاهنشاه در پیش داشت، هواپیما را بسوی جایگاه ملوکانه پیش راند و در فاصلهٔ مناسبی توقف و موتور را خاموش کرد و باسرعت از کابین هواپیما پائین پرید و در حالیکه قلبش با آهنگ تمنای زیارت فرمانده تاجدارش در قفس سینه میرقصید باگامهای امیدوار بـه سوی شهریار بزرگ روان شد وچون افتخار تقرب حاصـل آمد با افکندن خویشتن برقدوم آن پیشوای ترقیخـواه، در حقیقت مراتب حق‌شناسی نسل جوان را از رادمردی که سراسر زندگی خود را وقف تعالی ایران فرمود، بجای آورد. رضاشاه کبیر با کشیدن دست نوازش برسر هوانورد جوان اورا از زمین بلند فرمود و موفقیتش را ستود و طی سخنان تاریخی کوتاه اهمیت هواپیمائی را برای آیندهٔ مملکت یادآور و آرزوی خود را نسبت به پیشرفت سریع این صنف و توسعهٔ استفاده از این صنعت در ایران ابراز فرمود و به‌این ترتیب پایه واساس هواپیمائی در این کشور استوار شد وبلافاصله هـواپیمائی کل قشون که فرمان تأسیس آن یکسال پیش رسماً صادر گردیده بود عملا به ریاست سرهنگ نخجوان مشغول فعالیت شد.

نخستین سازمان هواپیمائی قشون

پس‌از ورود سرهنگ احمد نخجوان به‌ایران، درتشکیلات هواپیمائی نظامی ایران که او از یکسال پیش (هنگامیکه هنوز در کشور فرانسه تحصیل خلبانی را ادامه میداد) طبق فرمان همایونی به‌ریاست آن منصوب گردیده بود، تغییراتی را پیشنهاد نمود که مورد تصویب قرار گرفت. سازمان جدید که در واقع نخستین سازمانی بشمار میرود که تحت عنوان «ادارهٔ هواپیمائی کل قشون دولت ایران» تشکیل وبرای اولین‌بار بعنوان یکی از ادارات مستقل تابع ارکان حرب کل قشون محسوب گردیده است، در حکم نمره ۱ این اداره که در تاریخ یکم فروردین ماه ۱۳۰۵ به امضاء سرهنگ احمد نخجوان صـادر شده منعکس میباشد. متن حکم نمره ۱ مذکور بشرح زیر است:

←

سرهنگ " خان نخجوان " (سمت چپ) جلـو بـال هواپیمای "برگه ــ۱۹" که بوسیلهٔ آن از پاریس به تهران پرواز و بعنوان نخستین خلبان ایرانی در قلعه مرغی فرود آمد ــ در کنـار وی سرنشین دیگـر هواپیما دیده میشود .



فروردین ۱۳۰۵ - آغاز فعالیت سازمان

اداره هواپیمائی کل قشون دولت ایران

حکم نمره ۱ مورخه اول فروردین‌ماه ۱۳۰۵

ماده ۱ ــ نظر باینکه ریاست قوای هوائی از طرف ذات قرین‌الشرف ملوکانه ارواحنافداه به‌اینجانب محول و تفویض گردیده است در بدو شروع به‌امر لازم است که به حضرات صاحبمنصبان و متصدیان امور مختلفهٔ هواپیمائی گوشزد نمایم که عموم آنان وظیفه‌دار میباشند با صمیمیت و یگانگی که لازمهٔ خدمت درهواپیمائی میباشد بااینجانب تشریك مساعی درپیشرفت امور نموده باعث رشد ونمو این شاخهٔ جوان قشون رشید ایران گردند.

ماده ۲ ــ امور هواپیمائی را کلیتاً به دو قسمت صفی و فنی منقسم و نایب اول (نمره ۲۲۹) شرف‌الدین میرزاقهرمانی متصدی امور صفی و قسمت فنی را به نایب دوم (نمره ۲۹۳) عیسی‌خان طیار محول مینمایم.

ماده ۳ ــ بعموم هوانوردان امر مینمایم هنگام پرواز در فضای شهر مگر به‌اجازهٔ مخصوص اینجانب، از اوج یکهزار و پانصد متر (۱۵۰۰) پائین‌تر نیایند. در صورت مشاهدهٔ عدم اجرای امر مرتکب مسئول و مورد موآخذه واقع خواهد شد.

رئیس‌ادارهٔ هواپیمائی سرهنگ خان‌نخجوان (نمره ۲۰۰)

موجودی اسلحهٔ ادارهٔ هواپیمائی کل قشون ایران دربدو تأسیس

بموجب حکم نمره ۳ ادارهٔ هواپیمائی کل قشون ایران، دربدو تأسیس این اداره، موجودی اسلحه آن کلا شامل پنج قبضه مسلسل از نوع «ویکرس» ــ چهار قبضه مسلسل از نوع لویس (پنجاه‌تیر) ــ سه‌دستگاه بمب‌گیر (متعلق به‌هواپیماهای برگه) ــ چهار صفحهٔ فشنگ پنجاه‌تیر یك بمب‌گیر متعلق به هواپیمای هاویلاند و سه‌بمب‌انداز بوده است.

بودجهٔ ناچیز و محدودیت پرواز

در آغاز تأسیس ادارهٔ هواپیمائی کل قشون ایران برای این اداره از بودجهٔ وزارت جنگ مبلغ ناچیزی در نظر گرفته شده بود، بطوریکه حتی از لحاظ تأمین هزینه بنزین و روغن، پرواز خلبانان این اداره را محدود می‌ساخت و برمبنای همین مضیقه بود که در تاریخ ۳۱ فروردین ۱۳۰۵ با صدور حکمی سهمیهٔ پرواز هریك از خلبانان حداکثر چهل ساعت در سال تعیین گردید ودستور داده شد که بمنظور صرفه‌جوئی درمصرف بنزین و روغن، به‌استثنای مواقع غیر مترقبهٔ اردوکشی یا مأموریتهای فوق‌العاده، پرواز ماهانهٔ هرخلبان نبایداز سه‌ساعت وبیست دقیقه تجاوز کند. بی‌مناسبت نیست که بعنوان نمونه متذکر شویم که جمع ساعات پرواز خلبانان ادارهٔ هواپیمائی‌کل قشون ایران درفروردین ۱۳۰۵ کلا ٤٦ ساعت و ٢٤ دقیقه بود.

طیارات موجود در بدو تأسیس ادارهٔ هواپیمائی کل‌قشون ایران

در آغاز تأسیس «ادارهٔ هواپیمائی کل قشون دولت ایران» این اداره دارای بیست فروند هواپیما از ۹ نوع ساخت سه کشور بود که بعضی از آنها به اسامی مختلف از قبیل: «تقدیر ــ قرقی ــ عقاب ــ شاهین ــ کرکس ــ هما ــ سیمرغ ــ کبك ــ تیهو ــ مازندران ــ گیلان» شناخته میشدندکه پس‌از تأسیس رسمی ادارهٔ هواپیمائی کل قشون طی حکم شماره ۲، این اسامی ملغی و تبدیل به شماره گردید، برای آگاهی از انواع واسامی هواپیماهای مذکورفهرست آنها عیناً از حکم نمره ۲ ادارهٔ هواپیمائی کل قشون نقل میشود: ←

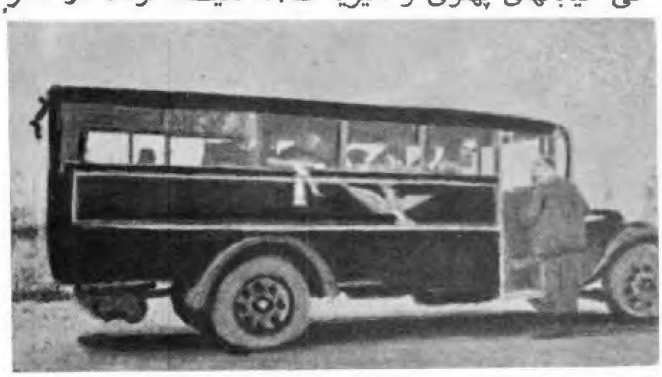
شماره ردیف	نوع هواپیما	ساخت کشور	نام قبلی و وضعیت	شماره جدید
۱	برگه‌ــ۱۹	فرانسه	ــ	۱
۲	برگه‌ــ۱٤	فرانسه	تعمیری	۲
۳	برگه‌ــ۱٤	فرانسه	تقدیر	۳
٤	هاویلاندــ٤	روسیه	قرقی	۱۱
٥	هاویلاند ۹آ	روسیه	ــ	۱۲
٦	هاویلاند ۹آ	روسیه	ــ	۱۳
۷	هاویلاند ۹آ	روسیه	شکسته	۱٤
۸	هاویلاند ۹آ	روسیه	عقاب (تعمیری)	۱٥
۹	هاویلاند ۹آ	روسیه	شاهین	۱٦
۱۰	یونکرس آ ــ ۲۰	آلمان	کرکس	۲۱
۱۱	یونکرس آ ــ ۲۰	آلمان	گیلان	۲۲
۱۲	یونکرس افــ۱۳	آلمان	مازندران	۲۳
۱۳	یونکرس افــ۱۳	آلمان	هما	۲٤
۱٤	یونکرس افــ۱۳	آلمان	سیمرغ	۲٥
۱٥	اسپاد (مشقی)	فرانسه	تعمیری	مــ۱
۱٦	اسپاد (مشقی)	فرانسه	تعمیری	مــ۲
۱۷	آورو (مشقی)	روسیه	کبك	مــ۳
۱۸	آورو (مشقی)	روسیه	تیهو (شکسته)	مــ٤
۱۹	پوتز (مشقی)	فرانسه	تعمیری	مــ٥
۲۰	پوتز (مشقی)	فرانسه	تعمیری	مــ٦

چنانکه ملاحظه میشود ازبیست فروند هواپیمای جنگی ومشقی موجود درآغازتأسیس ادارهٔهواپیمائی نظامی ایران دوفروند شکسته وغیرقابل استفاده و ٦ فروند نیز تحت تعمیر و در نتیجه فقط ۱۲ فروند قادر به پرواز بودند.

اولین وتنها وسیلهٔ نقلیه ادارهٔ هواپیمائی کل قشون ایران

در اواخر فروردین ۱۳۰۵ برای اولین بار کارکنان ادارهٔ هواپیمائی کل قشون ایران از یك دستگاه اتوبوس (هانزالوید) برای ایاب وذهاب خود بهره‌مند شدند و بموجب ماده ۳ حکم نمره ٤ مورخهٔ ۳۱ فروردین ۱۳۰۵ خط سیر اتوبوس منحصر بفرد این اداره بشرح زیر تعیین وابلاغ شد:

حرکت ساعت ۰٦۳٥ از وزارت جنگ ــ عبور از خیابان خاص و مخصوص ــ ۳ دقیقه توقف در اول خیابان پهلوی ــ طی خیابانهای پهلوی و امیریه ــ سه دقیقه توقف در آخر خیابان امیریه ــ عبور از دروازهٔ قزوین (شهرنو) و خیابان کنار خندق ــ دو دقیقه توقف در دروازهٔ گمرك ــ ورود به قلعه‌مرغی ساعت ۰۷۰۰ (شروع خدمت).



موضوع جالب توجه در این مورد، اقدام به درج خطسیر اتوبوس منحصر بفرد سازمان هواپیمائی نظامی کشور در احکام رسمی، آنهم تحت یك مادهٔ مستقل است و نشان میدهد که در آن هنگام وسائط نقلیهٔ موتوری چه قدر و منزلتی داشته وقشون ایران بطور اعم و سازمان هواپیمائی نظامی جدیدالتأسیس بطور اخص تا چه حد از این حیث در مضیقه بوده است.

تعیین میزان سوخت هریك ازانواع هواپیماهای موجود

در تاریخ ۳۱ فروردین ۱۳۰۵ قسمت فنی ادارهٔ هواپیمائی کل قشون ایران برای آگاه کردن خلبانان و متصدیان انبار بنزین وروغن وقسمت محاسبات، مصرف بنزین وروغن یکساعت پرواز با هریك از انواع هواپیماهای موجود هواپیمائی نظامی ایران را اعلام داشت، بی‌مناسبت نیست که بمنظور آشنائی بیشتر بامشخصات هواپیماهای مذکور از لحاظ مصرف سوخت، موضوع در اینجا نقل شود (توضیح اینکه در آن زمان بنزین و روغن را باواحد وزن و بمقیاس من و سیر تعیین میکردند):

مصرف بنزین و روغن هواپیماها درهرساعت پرواز

۱ ــ مصرف بنزین :

برگه‌ـ۱۹	۲۷٫۲۰ من	آورو	۱۱ من
برگه‌ـ۱٤	۲۲ من	پوتز	۸٫۱۰ من
دوهاویلاندـ٤	۱٦٫۲۰ من	یونکرس	۱۹٫۱۰ من
دوهاویلاندـ۹آ	۲۲ من	اسپاد	۱۹٫۱۰ من

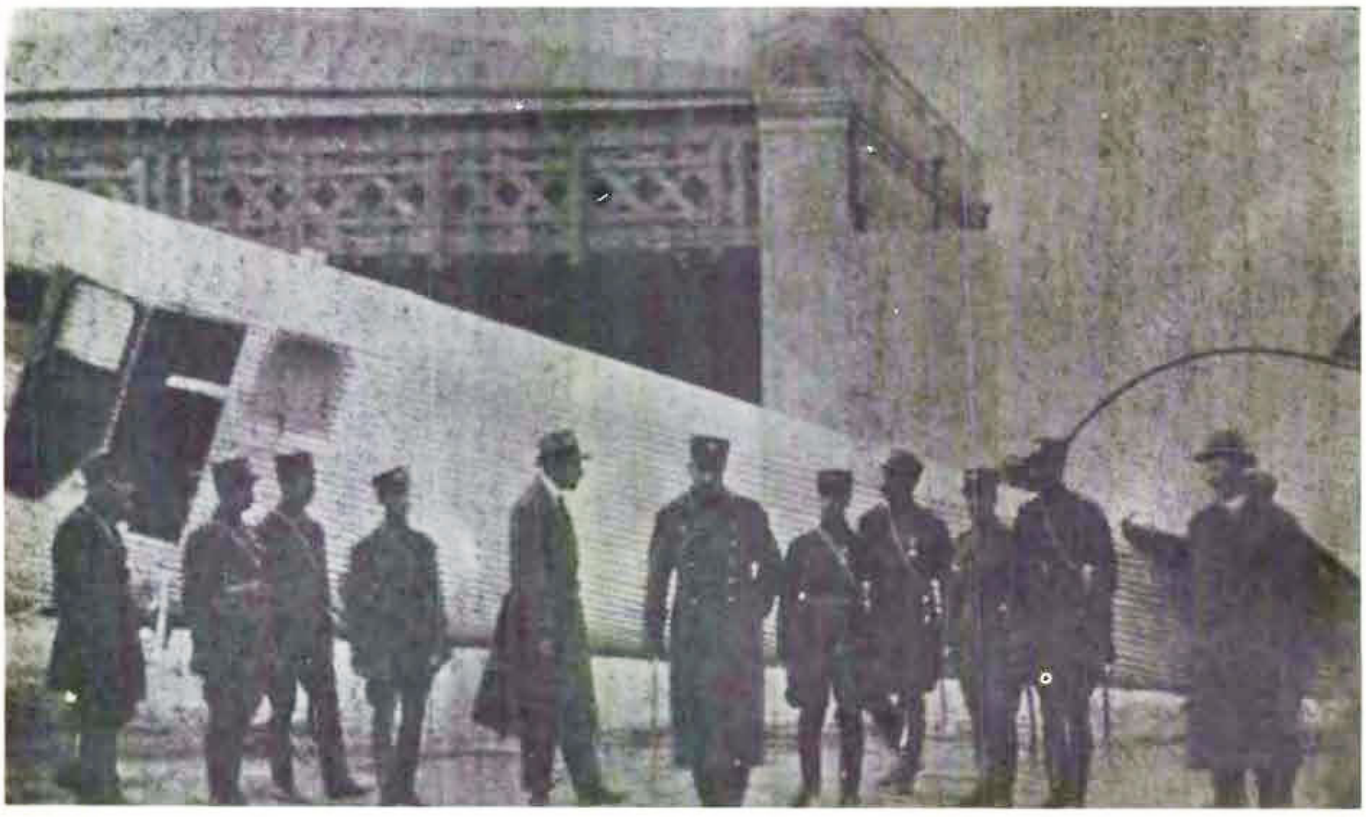
۲ــ مصرف روغن:

میزان مصرف روغن هر هواپیما حدود خمس میزان مصرف بنزین آن میباشد.

خرید بنزین و روغن از دواخانه‌ها

لازم به تذکر است که بنزین گاهی از «کمپانی نفت جنوب» وقت وبعضی اوقات ازتجارتخانه‌هائی نظیر «کاظم‌اف» و «شاه‌نظریان» و همچنین روغن که از نوع روغن کرچك مصرف میشد از داروخانه‌ها نظیر دواخانهٔ نور و دواخانهٔ «مسن‌الملك» خریداری میگردید. بعنوان‌نمونه در ماه‌فروردین ۱۳۰۵ مبلغ ۱۳۳۲٦ قران بابت ۱۱۰ من و ۲۰ سیر بنزین انگلیسی در وجه کمپانی نفت جنوب و مبلغ ۱۳٦۲ قران بابت ۲۷ من و ۲۰ سیر روغن کرچك برای هواپیماهای ادارهٔ هواپیمائی کل قشون در وجه دواخانهٔ نور پرداخت شده است. ضمناً بجاست که جمع مقدار بنزین و روغنی که برای پرواز هواپیماها در فروردین ماه، یعنی اولین ماه تأسیس ادارهٔ هواپیمائی کل قشون ایران، مصرف شده در اینجا ذکر شود: جمع مصرف بنزین ۱۲۱۵ من و۲۰ سیر ــ جمع مصرف روغن ۱۱۹ من و ۲۷ سیر.

اعلیحضرت رضاشاه کبیر در یکی از بازدیدهای خود از فرودگاه قلعه مرغی در اوائل تأسیس هواپیمائی ایران ــ در حالیکه کنار یک هواپیمای یونکرس از خلبان آلمانی آن پرسشهائی میفرمایند.



اولین نمایش هوائی در پیشگاه اعلیحضرت رضاشاه کبیر

نخستین عملیات سیرك‌بازی هوائی واولین نمایش فرود باچتر درایران

اگرچه اولین نمایش پرواز هواپیماهای نظامی (همانطور که‌قبلا اشاره شد) ساعت سه‌بعداز ظهر روز پنجم خرداد ۱۳۰۳ در قلعه‌مرغی باحضور مدعوینی که از طـرف وزارت جنگ دعوت شده بودند و جمع کثیری از مردم پایتخت انجام گرفت ولی نمایش مذکور اولا هنگامی بوده که اعلیحضرت رضاشاه کبیر هنوز عنوان سردارسپه و پست نخست‌وزیری را داشته و سلطنت به خاندان جلیل پهلوی انتقال نیافته بود و ثانیاً در آن نمایش، خلبانان ایرانی شرکت نداشته و در واقع نوعی بازدید مدعوین از هواپیماهای ارتشی و پرواز بوسیلهٔ آنها بوده است. لیکن اولین نمایش هوائی که به دوران شاهنشاهی اعلیحضرت رضاشاه کبیر و در حضور معظم‌له انجام گرفته ودر آن خلبانان ایران نیز شرکت داشته‌اند، (پنج خلبان ایرانی ــ دو خلبان روسی ــ یك خلبان فرانسوی و یك خلبان آلمانی) سه ونیم بعداز ظهر روز شنبه دهم اردیبهشت ۱۳۰۵ در آسمان فرودگاه قلعه‌مرغی بوده و در جریان این نمایش هوائی خلبان خارجی یك‌فروند هواپیما هم عملیات «سیرك‌بازی هوائی» بسیار جالبی ارائه داده که در نوع خود برای اولین بار در کشور ما انجام گرفته وبعلاوه برای نخستین‌بار نحوه پرش با چتر از هواپیما نیز طی همین نمایش هوائی بمعرض تماشا گذاشته شده است.

گزارش نمایش هوائی روز دهـم اردیبهشت ۱۳۰۵ در شمارهٔ روز یازدهم اردیبهشت روزنامه قدیمی «ایران» انتشار یافته که ذیلا با سبك نگارش همان زمان عیناً نقل میشود وفقط در مواردی برای مزید اطلاع خوانندگان، اصطلاح متـداول امروز بعضی از کلمات در داخل پارانتز، بدنبال کلمات متداول آن زمان، آورده شده است.

«دیروز برحسب دعوتی که قبلا از طـرف آقای وزیر جنگ بعمل آمده بود، آقایان مدعوین از وزراء و نمایندگان خارجه و نمایندگان مطبوعات و رجال واعیان و طبقات تجار و محترمین بتدریج از ساعت سه بعداز ظهر در میدان قلعه‌مرغی حضور بهم رسانیده وهرکدام در چادرهای مخصوص خود قرار گرفتند. موکب اعلیحضرت همایونی تشریف‌فرما شده، سلام و مارش ملی زده شد و به چادر مخصوص تشریف بردند.

بعضی از رجال واعیان بحضـور اعلیحضرت شرفیاب و پذیرفته شدند. از ساعت سه ونیم بعدازظهر کراراً طیاره‌های نظامی بطور جمعی حرکت و پرواز نموده و بایك شکوه فوق‌العاده و یك جنبش جدیدی که دورهٔ پرفعالیت زندگانی امروز را نشان می‌داد شروع به‌نمایش نمودند.

ردیف این آئروپلانها (طیارات) دنبال یکدیگر درآسمان که بابیرق مقدس شیرو خورشید مزین گشته بودند دورهٔ عظمت مملکت ایران را در چشمها مجسم می‌نمود. چه قلب بی‌حسی است که در این مواقع به حرکت و هیجان نیاید و چه مجسمهٔ بیروحی است که ازمشاهدهٔ یك چنین وضعیت باشکوه که قدرت ایران را نشان میدهد خونش بهجوش نیایـد. انسان هروقت تشکیلات باعظمت مملکت خودش را در مقابل چشم می‌بیند یك خوشحالی و سرور در قلب خود احساس میکند کـه علامت وطنخواهی اوست. یك مرد وطن‌پـرست هـرچه آثار عظمت مملکت خودش را بیشتر ببیند طبعاً خود را سرافراز می‌داند.

خلاصه بعداز پرواز آئروپلانهای نظامی بطور جمع (رژه هوائی) نوبت به دو آئروپلان دیگر رسید که شروع به پرواز نمودند. نمایشاتی که دو آئروپلان مزبور میدادند حقیقتاً جالب توجه بود. این دو آسمان پیما (خلبان) ازیك ارتفاع چهارصد متری یك مرتبه روبزمین سقوط میکردند (شیرجه) و ازارتفاع پنج متری از بالای چادرها واز جلو چادرمخصوص اعلیحضرت همایونی عبور واوج می‌گرفتند. هروقت که یکی از خلبانان دو هواپیمای مزبور از آن ارتفاع چهارصد متری خودرا پائین می‌انداخت (شیرجه میکرد) تمام دلها می‌طپید و همه یك‌تکانی می‌خوردند ولی طیارچی (خلبان) مقتدر آن طیاره که یکی از آنها همان «واسرتال» معروف است بایك زبردستی وشجاعت فوق‌العاده از پنج متری روی چادرها می‌گذشت و دوباره اوج میگرفت.

«واسرتال» دایرهٔ این نمایش‌را کم‌کم توسعه‌داد بطوریکه طیاره اوج گرفت ودر یك ارتفاع هشتصد متری شروع به معلق زدن نمود. گاهی جلو طیاره آنقدر بالا میرفت که از آن طرف وارونه می‌گشت و باز خط خود را می‌گرفت و گاهی بطرف



۱۳۰۵ ــ فرودگاه قلعه مرغی ــ مناظری از مراسم اولین نمایش هوائی در پیشگاه اعلیحضرت رضاشاه کبیر ــ در حالیکه هواپیماها پیش از آغاز نمایشات پروازی مورد بازدید مدعوین قرار میگیرند.



راست و چپ متمایل و منحنی میگردید. پس از این نمایش (آکروباسی یك‌فروندی) مجدداً دوطیاره مزبور باهم ارتفاع پروازشان‌را کم کردند وپائینتر آمدند واز روی چادرها پرواز نمودند بطوریکه بیم آن میرفت بالهای آنها بادکل تلفون اصطکاك پیدا کند ولی مهارت طیارچی‌ها حقیقتاً شگفت‌آور بوده و میزان را از دست نمی‌دادند که برخوردی به چیزی روی دهد.

در همان موقع باز نمایش دیگری شروع شد، وقتیکه دو طیارهٔ مزبور که از روی پنج یا شش متری چادرها میگذشتند، یك‌نفر از توی نشیمنگاه (کابین) طیاره بیرون آمد و در روی لبهٔ اطاق طیاره ایستاد و دستش را در جلو به چیزی گرفت و همانطور در آن‌بالا و پشت آن باد شدیدی که ازحرکت طیاره و پروانه حاصل می‌شود ایستاده بود طیاره پرواز می‌نمود و به این طرف و آن طرف میرفت.

باز یکبار دیگر افکار متوجه شده و قلوب طپیدن گرفت و همه بایك حس احترامی به‌این کارها ونمایشات نگاه میکردند ولی این وحشت واضطراب را فقط مباشر آن یعنی همان کسی که این نمایشات را میداد دارا نبوده است، زیرا اگر وحشتی بخود راه میداد از همانجا سرازیر میگشت و لاشه‌اش روی‌زمین می‌افتاد. ولی او ورزش کرده بود وخود را عادت داده بود. اوهام را ازدماغ خود خارج ساخته بود وبالاخره خیال وخوف خطر را بخود راه نمیداد ونمی‌ترسید وکاری را که دیگران در انجامش عاجزند اجرا میکرد.

آن دو طیاره همانطور پرواز و نمایشات خود را تعقیب می‌نمودند. آن یك نفری که از توی کابین طیاره بیرون آمده و ایستاده بود دائرهٔ عملیاتش را توسعه داد، دستش را به لبهٔ کابین طیاره گرفته و پای خود را روی بال راست طیاره دراز کرد تا روی بال آن قرار گرفت. مثل اینکه بالای پشت‌بام خانه‌اش در کنار دیوار راه میرود واز روی بال طیاره بطرف موتور حرکت کرد و در حالیکه دستش را به‌لبه کابین گرفته بود تانزدیك کابین دیگر طیاره که رفیقش در آن جای داشت رسید واز آنجا بالا رفت... این خلبان جسور باخیال راحت مثل اینکه پشت بام خانه راه میرود، از کابین طیاره بیرون می‌آمد و روی بال راه میرفت و به کابین دیگر طیاره، نزد خلبان دیگر میرفت واز آن پائین می‌آمد و مجدداً به کابین خودش باز می‌گشت واین عمل را چندین مرتبه تکرار کرد.

در این موقع از توی طیاره یك بسته در هوا پرتاب و به دنبال آن یك چتر سفید که سقفش هم دایره‌وار سوراخ بود در هوا باز شد، طنابهائی از آن آویزان ومنتهی‌الیه طنابها یك جسم سیاه درشتی دیده میشد.

این همان چترهای اخیر است که برای طیاره اختراع کرده‌اند که اگر حادثه‌ای برای طیاره روی دهد مسافرینش آنرا باز کرده و باآن پائین بیایند. این اختراع اخیراً شده و مجلات مصور اروپا عکس آنرا ترسیم کرده بودند ولی عین آنرا ما ندیده بودیم که در نمایش دیروز دیدیم.

چتر مزبور آهسته آهسته شروع به پائین آمدن نمود. این چتر در ارتفاع یك هزار متری در هوا باز شد و در میان تماشاچیان غلغله‌ای برپا گردید، می‌گفتند این یك شخص است

که باآن پائین می‌آید. همه دقیق شدند، چتر سفید که در منتهی‌الیه آن یك چیز سیاه دیده میشد همینطور پائین آمد و وقتی که به نزدیکی زمین رسید حرکت سقوطش بنظر سریع گردید تا بزمین برخورد کرد. همه مضطرب شدند که اگر آن سیاهی آدم باشد احتمالا صدمه دیده است ولی در حقیقت آن سیاهی آدم نبود بلکه یك کیسهٔ شن بود. این برای اولین دفعه بود که در ایران نمایش چتر هوائی داده شد.

پس از نمایش چتر، دوطیاره مزبور باز هم نمایشات خود را تعقیب کردند. آن شخص که از کابین طیاره بیرون آمده روی بال راه میرفت به‌انواع واقسام نمایش پرداخت وگاهی نیز خم شده وپای خود را از عقب بالا میکرد (عملیات سیرك‌بازی هوائی). خلاصه پس از نمایشات مختلف موکب اعلیحضرت همایونی بطرف‌شهر حرکت نمود. بااین تشویق وتوجه مخصوص شاهانه امیدواریم عنقریب قوای هوائی کاملی برای مملکت ما ایجاد گردد ودراین زمینه مردم مملکت‌هم باید کمك وفداکاری کنند.»

نمایش هوائی روز دهم اردیبهشت ۱۳۰۵ موجبات رضایت خاطر خطیر ملوکانه را فراهم ساخت و بفرمان شاهانه بمنظور تشویق کارکنان ادارهٔ هواپیمائی کل قشون دو روز (۱۱ و۱۲ اردیبهشت) برای کارکنان این اداره تعطیل اعلام گردید.

اولین شرکت خلبانان ایرانی درعملیات جنگی

همانطور که قبلا ذکر گردید، هواپیماهای قشون ایران پیش از تأسیس ادارهٔ هواپیمائی کل قشون باخلبانان خارجی و بادستوراتیکه از طریق دفتر هواپیمائی ارکانحرب صادر میشد درعملیات نظامی شرکت میکردند ونمونه‌اش انجام مأموریتهای اکتشافی وپخش اوراق در خوزستان بهنگام عملیات بر علیه شیخ خزعل و سایر عملیات رزمی بود که به بعضی از آنها اشاره شد.

ولی تا تیر ماه ۱۳۰۵ هیچیك از خلبانان ایرانی در عملیات رزمی شرکت نکرده بود. در نخستین سال تأسیس ادارهٔ هواپیمائی کل قشون اکثر نقاط کشور، بخصوص آذربایجان ــ بلوچستان ــ کردستان و لرستان در آتش ناامنی و هرج و مرج شعله‌ور گردید و قشون جدیدالتأسیس ایران برای برقراری نظم وامنیت در این مناطق مشغول پیکار شد. سازمان هواپیمائی نظامی این کشور نیز که در واقع دوران کودکی خود را طی میکرد، باوجود کمبود هواپیما و پرسنل وکارکنان فنی، بخصوص کمبود خلبان وآماده نبودن فرودگاهها باهمهٔ امکانات خود وحتی باید گفت خیلی بیشتر از آنچه در شرایط موجود آن عصر، از این سازمان میشد انتظار داشت در کلیهٔ عملیات رزمی، دوش بدوش صنوف دیگر قشون بنحو بسیار مؤثری شرکت کرد.

در عملیات جنگی که در شمال شرق و شمال غرب یعنی آذربایجان و خراسان، از تاریخ دوم تیرماه ۱۳۰۵ برعلیه متمردین ساخلو سلماس و ساخلو مراوه‌تپه از سوی قشون ایران انجام گرفت، طیارات وخلبانان ادارهٔ هواپیمائی کل‌قشون نقش مهم و مؤثری را عهده‌دار شدند.

در تاریخ دهم تیرماه ۱۳۰۵ سه‌فروند هواپیما ساخت ۳ کشور از انواع برگه‌۱۹ بخلبانی سرهنگ احمد نخجوان ــ دوهاویلاند ۹آ بخلبانی نایب دوم عیسی‌خان طیار (که بعداً نام‌فامیلش به‌اشتوداخ تبدیل واکنون سرلشکر بازنشسته میباشد) یونکرس افـ۱۳ بخلبانی مسباخرآلمانی همراه سه‌نفر مکانیسین (شاتو فرانسوی ــ ایوانف روسی ــ تاومان آلمانی) به‌خراسان اعزام شدند واین اولین مأموریت جنگی ادارهٔ هواپیمائی کل قشون و نخستین باری بود که خلبانان ایرانی در جنگ شرکت میکردند.

درتاریخ ۳۰ امرداد ۱۳۰۵ نیزدوفروند هواپیماکه خلبان یکی ایرانی و دیگری روسی بود همراه مکانیسین‌های روسی برای پشتیبانی قوای زمینی که درگیر نبرد برعلیه یاغیان کردستان‌بودند به‌سنندج اعزام‌گردیدند. روز ۱۵ شهریور همین سال هم سه فروند هواپیما که خلبانی دو فروند آن ایرانی و یکفروندش آلمانی بود جهت همکاری باقوای آذربایجان مأموریت یافتند.

اشکالات فنی و سوانح پی‌درپی در جریان مأموریتهای جنگی

در اثر اشکالات فنی اغلب هواپیماهای مأمور به‌عملیات جنگی، چه در فرودگاه‌ها و چه در حین پرواز دچار سانحه‌شده و نمیتوانستند بنحو مطلوب کلیهٔ مأموریتهای محوله را انجام دهند، مثلا از دو فروند هواپیما که در ۳۰ امرداد به کردستان اعزام شد: دوهاویلاند ۹آ در تاریخ ۸ شهریور بعلت از کار افتادن موتور بهنگام بلند شدن در سنندج سانحه دید ودیگری (آورو) در تاریخ ۱۲ شهریور پس ازبازگشت درتهران بهمان علت شکست هر دو جزو طیارات اسقاطی منظور گردیدند. از هواپیماهای اعزامی به شمال غرب نیز موتور برگه‌۱۹ روز ۲۰ تیر آسیب دید و طیارهٔ دیگری از نوع برگه‌۱٤ عوض آن اعزام شد، این هواپیما نیز هنگام فرود در میدان پرواز قزوین چرخهایش به سیم تلگراف گرفت وسانحه دیده و بوسیلهٔ مکانیسین فرانسوی آن (مسیو بانل) با اتومبیل به طهران حمل شد و هواپیمای یونکرس افـ۱۳ نیز چرخهایش در مأموریت

شمالغرب شکست و در تبریز زمین گیر گردید. معهذا تلاش بطور مؤثری ادامه داشت و فرماندهان قـوای زمینی درگیر عملیات، شرکت هواپیماهارا بقدری پرارزش وحیاتی میشمردند که باوجود کلیهٔ مشکلات موجود برای هواپیماها بهیچـوجه حاضر به صرفنظر کردن از حمایت هواپیمائی نبودند.

در مضیقهٔ خلبان و استفاده از هوانورد یك سـازمان غیـر نظامی خـارجی

در این هنگام که عملیات جنگی به‌اوج شدت خود رسیده بود، فرمانده قوای زمینی که در آذربایجان مشغول پیکار با یاغیان و متمردین بود مرتباً از ارکانحرب کل قشون تقاضای هواپیما میکرد، در تهران هم با شرایط موجود که تقریباً همهٔ هواپیماها وخلبانان در مأموریت بودند فقط یکفروند هواپیمای یونکرس آـ۲۰ موجود بود که برای پرواز دادن آن خلبانی وجود نداشت تا بتواند در عملیات آذربایجان شرکت کنـد. ناچار فکر استفاده از یکنفر خلبان آلمانـی متعلق به شرکت یونکرس (که طبق قرارداد منعقده برای فعالیت حمل و نقل هوائی در ایران متعهد همکاری با وزارت جنگ این کشور در موارد ضروری گردیده بود) پیش آمد و سرانجام خلبان مورد بحث بطور روزمزد استخدام شد ودر تاریخ اول مهر ماه ۱۳۰۵ باهواپیمای مذکور همراه یك مکانیسین موسوم به «بریگولا» بسوی آذربایجان پرواز کرد.

خلبان آلمانی که از شرکت یونکرس درتهران استخدام شد «شفر» نام‌داشت. این خلبان شجاع درحساسترین موقع خود را به منطقهٔ نبرد آذربایجان رسانید وبرعلیه افراد اسمعیل خان سمیتقو وارد جنگ شد و بهمراه سایر خلبانان ادارهٔ هواپیمائی کل قشون نهـایت تلاش، جسارت و فـداکاری را در انجام مأموریتهای محوله به منصهٔ ظهور رسانید.

نشان سپه برای خلبانان

به‌پاس خدمات ارزنده و فداکاریهائیکه دونفر از خلبانان ایرانی (سرهنگ احمد نخجوان ــ نایب دوم عیسی اشتوداخ) درعملیات شمالغرب وشمال شرق و قلع و قمع اشرار از خود ابراز داشتند از تاریخ ۳۰ مهر ۱۳۰۵ هریك به‌اخذ یك قطعه نشان سپه از درجهٔ سوم مفتخر گردیدند.



نخستین سالهای پیدایش هواپیمائی نظامی در ایران ، افسـران معدود این سازمان از فرم لباس افسران نیروی زمینی متداول آن زمان استفاده مینمودند و فقط یک‌قطعه نشان‌فلزی برنگ زرد که عبارت بود از یک عقاب و تاج (شکل بالا) جلوکلاهشان نصب میکردند .

اولین و تنها خلبان خارجی در تاریخ کشور شاهنشاهی ایران که به‌دریافت نشان جنگی سپه مفتخر گردید

به‌پاس قدردانی از تلاشها و فداکاریهائی که هوانورد غیرنظامی آلمانی «شفر» در مأموریتهای پروازی و بمبارانهای جبههٔ غربی صفحات آذربایجان از خـود نشان داد، بفرمان اعلیحضرت رضاشاه کبیر از تاریخ ۳۰ بهمن‌ماه ۱۳۰۵ افتخار دریافت یك قطعه نشان سپه از درجهٔ سوم را بدست آورد واین اولین‌بار و تنها مورد در تاریخ کشور ما میباشد که یك خلبان خارجی شایستگی حصول چنین افتخاربزرگی‌را پیداکرده و بفرمان مطاع اعلیحضرت رضاشاه کبیر **نشان جنگـی دریافت** داشته است.

پیروزی علی‌رغم مشکلات

چنانکه ملاحظه میشود باوجود اشکالات فنی و کمبـود وسائل، خلبانان ادارهٔ هـواپیمائی کل قشون ایران در کلیهٔ مأموریتهای جنگی و اجـرای اوامر و دستورات صادره نهایت تلاش و فداکاری ممکن را ابـراز داشته و به پیـروزیهای چشمگیری هم نائل آمدند و بهمین دلیل در پایان عملیات مورد تشویق و تقدیر شایسته قرار گرفته و امتیازاتی کسب نمودند.

بدون هیچگونه تلفات جانی

در عملیات رزمی سال ۱۳۰۵ ادارهٔ هواپیمائی کل قشون متحمل هیچگونه تلفات جانی نگردید ولی چنانکه ذکر شد آسیب‌های زیادی به هواپیماها وارد آمد که البته هیچیك از این آسیب‌ها ارتباط مستقیم باعملیات رزمی نداشت و موجب تلفات جانی هم نگردید.

امور فنی هواپیمائی در انحصار خارجیان

باتوجه به‌آنچه تا اینجا پیرامون فعالیتهای نخستین سال تأسیس هواپیمائی نظامی در ایران ذکر شد بسهولت میتوان دریافت که در اوائل تأسیس «اداره هواپیمائی کل قشون» کلیهٔ مکانیسین‌های هواپیمائی این اداره را اتباع خارجی (از کشورهای روسیه ــ فرانسه و آلمان) یعنی کشورهای سازندهٔ هواپیماهای موجود ایران، تشکیل‌میدادند. عدهٔ این‌مکانیسین‌ها که بطور کنترات در استخدام دولت ایران مشغول خدمت بودند تا پایان سال ۱۳۰۵ بالغ بر سی نفر میشد که البته عده‌ای از آنان بعلت پایان دورهٔ کنترات به کشورهای خود بازگشته و عدهٔ دیگر به‌جای آنان استخدام شده بودند و بهمین ترتیب برحسب‌نیاز، کنترات عده‌ای ازآنان نیز تجدید ویا مکانیسین‌های جدید دیگر استخدام و برعدهٔ موجود اضافه میگردید ــ جالب توجه اینکه بعلت کمبود خلبان و پرسنل پرنده بخصوص دیدبان، مکانیسین‌های خارجی مورد بحث و حتی گاهی افزارمندان ایرانی که دراستخدام ادارهٔ هواپیمائی قشون بودند نقش دیدبان را در پروازهای جنگی بعهده میگرفتند و وظیفه اکتشاف ــ عکاسی ــ افکندن بمب و تیراندازی و غیره را انجام میدادند.

برخورداری از توجهات خاص ملوکانه

فعالیتهای ثمربخشی‌که هواپیمائی نظامی ایران درنخستین سال تأسیس !اداره هواپیمائی کل قشون باوجود داشتن محدودیت‌های زیاد از جمیع جهات، در عملیات جنگی نقاط مختلف کشور انجام داد، نظر صائب اعلیحضرت رضاشاه کبیر را بیش‌ازپیش به‌ارزش واهمیت هواپیمائی معطوف داشت و بفرمان مطاع شاهنشاه، گشایشی درکار مالی هواپیمائی نظامی این‌کشور حاصل آمد واین اداره هم فوراً برای خرید هواپیماهای جدید و تأمین پرسنل خلبان و فنی از طریق استخدام آنان از خارج و نیز استخدام عده‌ای کارمند وافزارمند اقدام‌کرد و بموازات این کوششها در زمینهٔ انتقال جمعی از افسران، درجه‌داران و افراد از سازمانهای دیگر ارتش برای تقویت کادر ادارهٔ هواپیمائی کل قشون نیز بموفقیتهائی نائل گردید.

افزایش خلبانان ایرانی

در سال ۱۳۰۶ چهار نفر از محصلین ایرانی که جهت طی دورهٔ خلبانی به روسیه اعزام شده بودند و چهار نفر دیگر که مشغول طی خلبانی در مدرسهٔ خلبانی ایستر فرانسه بودند پس‌از پایان‌دوره به‌ایران بازگشتند وبه جمع خلبانان هواپیمائی نظامی ایران پیوستند.

ورود هواپیماهای جدید

در شهریور و مهر ۱۳۰۶ سه فروند از هواپیماهای نوع «دوهاویلاند ــ ۹آ» که از روسیه خریداری شده بود از طریق بندرپهلوی بوسیلهٔ کشتی وارد ایران شدند و در آنجا سوار و آمادهٔ پرواز گردیده و بوسیلهٔ خلبانان ایرانی به تهران پرواز و برتعداد هواپیماهای ادارهٔ هواپیمائی کل قشون افزوده گردیدند، هریك از این هواپیماها شامل یك مسلسل ویکرس و سه دستگاه بمب‌گیر و یك دستگاه برج مسلسل بود.

ادامه اغتشاش و مشکلات واحدهای زمینی

گرچه در سال ۱۳۰۶ تاحدی برتعداد هواپیماها و عدهٔ خلبانان ادارهٔ هواپیمائی کل قشون افزوده شد وسطح مقدورات این اداره نسبت به‌سال ۱۳۰۵ به مقیاس قابل توجهی بالا رفت ولی در مقابل برحجم مأموریتهای محوله نیز افزوده‌شد بنحوی که در تمام طول سال ۱۳۰۶ خلبانان، هواپیماها و پرسنل فنی هواپیمائی نظامی ایران در نقاط مختلف کشور بنفع واحدهای زمینی درگیر عملیات جنگی بودند. هرج و مرج هنوز ادامه داشت و ناامنی مناطق غربی کشور را بوضع آشفته‌ای دچار کرده بود و در خرم‌آباد لرستان نبرد بین قشون و عشایر سرسخت و کوه‌نشین لر به‌منتهای شدت رسیده بود، عشایر لر در مناطق کوهستانی عرصه را برسربازان تنگ کرده و عوارض زمین امکانات واحدهای زمینی را محدود و پیروزیهای آنانرا غیرممکن و یا لااقل دشوار ساخته بود. افراد دلیر قشون با مردمی روبرو بودند که خوراکشان از چند قطعهٔ بلوط تشکیل میشد وده‌ها سال خودسرانه زندگی کرده و زیربار قوانین

حکومت مرکزی نرفته و سرسختانه در پناه موانع طبیعی در برابر مأمورین اعزامی دولت مقاومت کرده بودند واینك که حکومت مقتدری بوجود آمده وتصمیم داشت بهرقیمتی که باشد قدرت حکومت مرکزی را در سراسر نقاط کشور گسترش دهد، این منطقه به صحنهٔ خونینی مبدل شده بود.

در چنین شرایطی برقراری سریع نظم وامنیت درمنطقهٔ مورد بحث نیاز حیاتی بهشرکت هواپیمائی داشت. درسال ۱۳۰۵ دوفروند هواپیما برای شرکت درنبردهای این منطقه بهفرودگاه بروجرد اعزام شده بود ولی بعلت دوری این فرودگاه تا صحنهٔ عملیات، کار چندانی از پیش نبرده و نتوانسته بودند رضایت سرلشکر امیراحمدی فرمانده نیروهای مأمـور آن منطقه را فراهم سازند، لیکن در سال ۱۳۰۶ هواپیماهای نظامی ایران با استفاده از فرودگاه کوچك خرم‌آباد بطـور مؤثری بیاری ستونهای عملیاتی شتافتند.

اولیـن خـارجـی «مجـروح جنگی» درهواپیمـائی ایـران

در مأموریت جنگی هشتم بهمن ۱۳۰۶ که درآن هوانورد روسی لیخاویسکـی بمعیت مکانیسین آلـمانی (سیسمان) با هواپیمای یونکرس آـ۲۰ برای شرکت در عملیات غرب‌کشور اعزام شده بود، هواپیما دچار سانحه گردید و سیسمان بشدت زخمی و از روز ۹ بهمن ۱۳۰۶ تا ۱۲ فـروردین ۱۳۰۷ در بیمارستان بستری و تحت معالجه قرار گرفت و طی حکم ارتشی بعنوان مجروح جنگی شناخته شد وبه‌این ترتیب سیسمان آلمانی اولین خارجی در تاریخ هواپیمائی نظامی ایران میباشد کـه «مجروح جنگی» بشمار آمده است.

واحدهای عملیاتی وهواپیماهای موجود ادارهٔ هـواپیمائی کل قشون ایران در مهر ۱۳۰۷

اداره هواپیمائی کل قشون در مهر سال ۱۳۰۷ دارای دو گردان عملیاتی و یك گروه مستقل تعلیماتی بود و جمعاً ۲٤ فروند هواپیما در اختیار داشت که به ترتیب زیر بین واحدهای مذکور تقسیم شده بودند:

* گردان اول: مـرکب از هفت فـروند هواپیمـای «دوهاویلاند ۹آ».

* گردان دوم: شامل شش فروند هواپیما (دو فروند از نوع دوهاویلاند ۹آ و دوفروند یونکرس افـ۱۳ و دوفروند یونکرس آـ۲۰).

* گروه مستقل تعلیماتی مرکب از یازده فروند هواپیما (یکفروند برگه ۱۹، یك فروند برگه ۱٤، پنج فروند آورو، دو فروند اسپاد، و دوفروند پوتز).



اولین نشان خلبانی در ایران

نخستین سالهای پیدایش هواپیمائی نظامی در ایـران، نشـان خلبانی عبارت بود از برگ بلوطی بشکل دایره که یک ستارهٔ پنج پـر در بالا و یک‌عقاب فلزی زرد رنگ در وسط‌آن قرارداشت (شکل‌بالا)ـ خلبانان این نشان را سمت چپ روی سینـه خـود ، ضمن استفاده از یونیفرم نیروی زمینی نصب میکردند.

نقش مؤثر هواپیمائی در عملیات غرب

در عملیات جنگی غرب چهار نفر از خلبانان ایرانی و سه نفر از خلبانان خارجی که در استخدام ادارهٔ هواپیمائی کل قشون ایران بودند باهواپیماهای نوع دوهاویلاند ــ یونکرس و برگه مأموریتهای محوله را بانهایت کوشش بنحو رضایتبخش انجام داده و در قلع و قمع اشـرار نقش مؤثری را عهده‌دار گردیدند. خلبانان خارجی موردبحث عبارت بودنداز وانگن‌هایم (آلمانی) ــ «لیخاویسکی» و لازوفسکی (روسی).

اولین امیر خلبان در قشون ایران

ازتاریخ اول فروردین‌ماه ۱۳۰۷، سرهنگ احمدنخجوان (رئیس اداره هواپیمائی کل قشون) به درجهٔ سرتیپی مفتخر شد وبه‌این ترتیب در تاریخ هواپیمائی نظامی ایران برای اولین بار یك افسر به‌درجهٔ امیری نائل آمد.

اسقاط ۸ هواپیما در دوسال و نیم

باتوجه بوضع هواپیماهای موجود درمهر ۱۳۰۷ که ذکر شد و مقایسه آن با آمار هواپیماهای موجود در بدو تأسیس ادارهٔ هواپیمائی کل قشون و هواپیماهای خریداری شده بعدی معلوم میگردد که از آغاز سال ۱۳۰۵ تا مهر ۱۳۰۷ جمعاً هشت فروند از هواپیماهای متعلق به هواپیمائی نظامی ایران در اثر سوانح و یا نارسائی‌های فنی از خدمت خارج شده‌اند که عبارت بوده‌انداز یکفروند دوهاویلاند۴، چهارفروند دوهاویلاند۹آ، یکفروند یونکرس اف‌ـ۱۳، و دو فروند آورو.

ادامهٔ اغتشاش و ادامهٔ عملیات

باوجود موفقیتهای چشمگیر قشون در سرکوبی و قلع‌و قمع اشرار و یاغیان شمالشرق و شمالغرب در سال ۱۳۰۵ و گردنکشان و متمردین غرب کشور در سال ۱۳۰۶ که با شرکت مؤثر هواپیمائی نظامی ایران وتلاش خلبانان این سازمان جوان درپشتیبانی ازواحدهای زمینی انجام گرفت، هنوز آثار بی‌نظمی دراین مناطق از بین نرفته وناامنی ادامه داشت. نمونه‌ای از این ناامنی قتل امیرلشکر طهماسبی هنگام مراجعت از خـرم‌آباد به بروجرد بوسیله اشرار در ۱۴ فروردین ۱۳۰۷ بود و بمنظور سرکـوبی اشرار و تأمین امنیت و حفظ ثبات در این مناطق



احمدنخجوان اولین فرمانده هواپیمائی‌نظامی ایران و نخستین افسر هواپیمائی که از یکم فروردین ۱۳۰۷ به درجه امیری مفتخر شد. عکس با لباس رسمی بعد از سال ۱۳۱۲ و تغییر لباس گـرفتـه شـده است.

واحدهای زمینی مأمور مراقبت اوضاع وهواپیماها درگیـر مأموریت رفت وآمد دائمی بین مرکز ونواحی مذکور بودند.

عملیات بلوچستان

در چنین شرایطی، اواسط سال ۱۳۰۷به تحریك دشمنان وحدت‌ملی ومخالفین ایجاد قدرت مرکزی، در بلوچستان نیز اغتشاشاتی روی‌داد. واحدهای‌زمینی بفرماندهی سرتیپ‌جهانبانی (شادروان سپهبد بازنشسته) مأمور سرکوبی یاغیان این منطقه گردید. باتوجه به نتایج مثبتی کـه از شرکت هواپیمائی در عملیات شمالشرق و شمالغرب و مغرب کشور بدست آمده بوده برای تسهیل و تسریع پیروزی واحدهای زمینی در جنگهای منطقهٔ بلوچستان اوامر مطاع ملوکانه مبنی برلـزوم شرکت هواپیماها دراین عملیات نیز صادر گردیده و دراجرای اوامر

ملوکانه هواپیمائی نظامی ایران در این مأموریت نیز بنحو شایسته‌ای وظایف محوله را انجام داد و در چند ماهی که نبرد با اشرار مسلح بلوچ ادامه داشت خلبانان ادارهٔ هوپیمائی کل قشون که با پرواز در مسیر تهران ــ گرگان ــ مشهد ــ زاهدان خود را به منطقهٔ عملیات بلوچستان رسانیده بودند واحدهای زمینی را تا پیروزی نهائی پشتیبانی کردند. یکی از خلبانان شرکت کننده در این عملیات (نایب سوم ابراهیم ماکوئی) پس از خاتمه عملیات و بازگشت به مرکز مورد تشویق و تقدیر قرار گرفت و به فرمان مطاع شاهانه بیك درجه ترفیع و اخذ نشان سپه مفتخر شد.



هشت نفر از مجموع ۱۲ نفر افسران خلبان و دیدبان نیروی هوائی‌ایران درآغاز سال ۱۳۰۷ (وسط سرتیپ احمد نخجوان ــ سمت چپ سروان احمد خسروانی ــ سمت راست ستوان ۲ عیسی اشتوادخ)و دونفر از کارکنان خارجی غیرنظامی ، جلو یک هواپیمای دوهاویلاند .

اعزام محصل خلبانی و فنی بخارج در ۱۳۰۷

در سال ۱۳۰۷ دو گروه از محصلین ایرانی بمنظور طی تحصیلات هواپیمائی به روسیه اعزام شدند. گروه اول شامل سه نفر در تاریخ ۲۲ اردیبهشت ۱۳۰۷ برای طی دوره خلبانی به سباستوپل و گروه دوم مرکب از هشت نفر در تاریخ ۳۱ شهریور همین سال جهت طی دورهٔ فنی هواپیمائی به مدرسه فنی پطروگراد فرستاده شد.

عملیات جنوب غربی کشور

ارتش نوین ایران که ازآغاز تشکیل خود سرگرم نبردهای خونین در نقاط مختلف کشور جهت سرکوبی یاغیان و متمردین و ایجاد نظم وامنیت بود و در حقیقت میتوان گفت که تشکیلات این ارتش در میدانهای نبرد و در بوتهٔ آزمایش عملیات رزمی تکوین یافته و رشد میکرد، تازه میرفت تا با همکاری مؤثر هواپیمائی حداقل از شر یاغیان بلوچستان فارغ گردیده و بتواند اهم مساعی وتلاش خود را در راه برقراری نظم در مناطقی که از دیرباز آتش هرج و مرج دامن گرفته و هنوز ادامه‌داشت، متمرکزسازد که‌متوجه کانون‌اغتشاش جدیدی درجنوب غرب کشور شد. ارتش نوبنیاد ایران دراجرای اوامر اعلیحضرت رضاشاه کبیر و در راه تحقق رسالت تاریخی خود برای خاموش کردن آتش کانون ناامنی جدید نیز سریعاً اقدام کرد. هواپیمائی نظامی ایران هم که در کلیهٔ مأموریتهای آن دوره از جنگهای داخلی کشور ارزش حیاتی خود را باثبات رسانیده بود، برای شرکت در عملیات جنوب غرب مأموریت یافت.

از تاریخ ششم آبان ۱۳۰۷ تا هفتم دیماه همین سال سه فروند هواپیما از نوع «دوهاویلاند ۹آ» در عملیات مورد بحث شرکت نمودند. برای این مأموریت سه نفر از مکانیسین‌های خارجی (در استخدام ایران) همراه هواپیماها اعزام شدند که علاوه برانجام امور فنی هواپیما بعنوان دیدبان نیز با هواپیماها پرواز میکردند و وظایف دیدبان را که اکتشاف بمباران ــ تیراندازی و عکاسی و بطرق گوناگون و در حد امکانات ونیاز آن عصر ایجاد ارتباط بین هواپیما و واحدهای خودی و نظائر اینگونه امور بود، انجام میدادند. در آن دوره از تاریخ هواپیمائی بمباران بوسیلهٔ دست وتیراندازی با مسلسلی که بر برجك مدور و متحرکی برکابین مخصوص دیدبان هواپیما سوار بود انجام می‌گرفت و برای این مأموریت نیز از وجود خلبانان استفاده میشد ولی چون در آن زمان هواپیمائی نظامی ایران بحدکافی خلبان در اختیار نداشت و افسر دیدبانی هم فعلا دربین نبود لذا چنانکه ذکرگردید اغلب ازمکانیسین‌های خارجی برای این منظور استفاده میشد.

هواپیمائی در عملیات فارس و اصفهان

اواخر سال ۱۳۰۷ با اینکه هنوز در صفحات غربی، شرقی و شمالی کشور، هرج و مرج و ناامنی کاملا ریشه‌کن نشده و واحدهای قشون از جمله هواپیماها سرگرم انجام مأموریت و قلع و قمع اشرار و یاغیان بودند، اغتشاش نیز در مناطق‌جنوبی

و مرکزی کشور بروز کرد عشایر فارس واصفهان به‌تحریك و اغوای سران خود، سرانی که با قدرت یافتن حکومت مرکزی دوران مطلق‌العنانی و خانخانی بلامعارض خویش را در خطر نابودی میدیدند، به‌یاغیگری مسلحانه برخاستند.

در اجرای اوامر اعلیحضرت رضاشاه کبیر، رئیس اداره هواپیمائی کل قشون بمنظور بـررسی وضع از لحاظ شرکت فوری هواپیمائی در عملیات سرکوبی یاغیان جنوب از تاریخ ۲۹ بهمن تا ۲۳ اسفند ۱۳۰۷ به‌مأموریت جنوب عزیمت کرد و فرودگاه شیراز را بعنوان پایگاهی برای عملیات هوائی مناطق فارس واصفهان انتخاب نمود.

خلبانان هواپیمائی نظامی ایران در آغاز سال ۱۳۰۸

در آغاز سال ۱۳۰۸ ادارهٔ هواپیمائی کل قشون ایران پانزده نفر خلبان داشت که شش نفر از آنان فارغ‌التحصیل مدرسهٔ خلبانی ایسترفرانسه و۹ نفرشان مدرسهٔ‌خلبانی سباستوپل روسیه را به‌پایان رسانیده بودند که یکـی از این ۹ نفر نیز هوانورد روسی (در استخدام ایران) موسوم‌به لیخاویسکی‌بود.

اولین مأموریت هواپیمائی در عملیات جنوب

اولین مأموریت هواپیمائی نظامی ایران درعملیات جنوب روز ۲۵ اریبهشت ماه ۱۳۰۸ بااعزام دو فروند هواپیما از نوع «دوهاویلاند ۹ـآ» که خلبان یکی از آنها ایرانی (نایب سوم فتح‌الله زندانصاری) و دیگری هوانورد روسی لیخاویسکی و مکانیسین‌های همراه هردو روسی بودند، انجام گرفت.

نقش مؤثر هواپیمائی

در عملیات فارس واصفهان همکاری هواپیمائی باواحدـ های زمینی بیشتر از موارد مشابه پیش مؤثر و چشمگیر بود، واین موفقیت از یکطرف مدیون افزایش نسبی مقدورات این صنف واز سوی دیگر مربوط به ورزیدگی و کارآزمـودگی خلبانان بود. معهذا در عملیات جنوب، بعلت بروز سوانح و آسیب‌هائیکه بر روی زمین از جانب اشرار به هواپیماها وارد آمد، خسارات نسبتاً زیادی به‌سازمان هواپیمائی نظامی جوان ایران تحمیل گردید.

نخستین هواپیمائی که عمداً به‌آتش کشیده شد

در یکی از پروازهای عملیاتی حـوالی اردکان که با هواپیمای «دوهاویلاند ۹ـآ» بخلبانی نایب سوم زندانصاری و دیدبانی نایب اول محمود میرزا خسروانی انجام میگرفت، موتور هواپیما ناگهان از کار افتاد و خلبان ناچار شد در منطقه اشرار فرود اجباری بعمل آورد ـ دراین فرود به‌هواپیما آسیب جدی نرسید و سرنشینان نیز صدمه‌ای ندیدند ولی اشرار بمحض فرود هواپیما، بمنظور دستگیری آنان و انهدام هواپیما حمله‌ور شدند. شرایط دشوار و خطرناکی بوجود آمـده بود معهذا سرنشینان هواپیما با تصمیم سریع به آتش زدن طیاره، اشرار مهاجم‌را به‌این فکر وتصور انداختند که گویا در میان شعله‌های آتش گرفتار شده ومرگشان حتمی است و به‌این ترتیب بنحوی از انحاء فرصتی برای نجات خود از چنگ اشرار بدست آوردند و بعلاوه باآتش زدن طیاره (که خواهی نخواهی بوسیله اشرار انجام میگرفت) مانع از دسترسی آنان به مسلل هواپیما شدند. بهرحال هرطور بود توانستند جان سالم از مهلکه بدر برده و پس از چند روز راه‌پیمائی و سرگردانی خـود را به شیراز برسانند.

حمله به‌فرودگاه شیراز

شدت عملیات جنوب و گستاخی اشرار گاهی تا حدی بالا میگرفت که فرودگاه شیراز را (که پایگاه کلیه پروازهای عملیاتی منطقهٔ فارس و اصفهان بود) مستقیماً مورد حمله قرار میدادند. و هواپیماها را که دشمن شماره یك خود میشمردند از نزدیك به گلوله می‌بستند. یکی از شدیدترین این حملات چند روز پس ازماجرای فروداجباری هواپیمای «دوهاویلاند۹ـآ» در حوالی اردکان وآتش زدن آن بوسیلهٔ سرنشینانش، هنگامی اتفاق افتاد که خلبان و دیدبان هواپیمای مورد بحث خود را به شیراز رسانیده و در فرودگاه حضور داشتند، در اثر گلوله باران فرودگاه سه فروند از هواپیماهای موجود بحدی آسیب دیدند که تا مدتها قادر به‌پرواز و شرکت در عملیات نشدند ـ دراین تیراندازی سه گلوله هم به کلاه زنـدانصاری (خلبان هواپیمائیکه در حوالی اردکان آتش زده شد) اصابت نمـود معهذا حمله اشرار به فرودگاه تلفات جانی ببار نیاورد.

پرواز در تمام ساعات روز برای جبران کمبود خلبان

واحدهای زمینی که درگیر عملیات رزمی منطقهٔ اصفهان و شیراز بودند، تحت شرایط آسیب‌پذیری که بمقتضای وضع جغرافیائی و عملیات غیر منظم یاغیان، داشتند در برابر اشرار باندشواریهای فـراوانی مواجه بودند، شهر شیراز عمـلا در محاصرهٔ اشرار قرار گرفته بود همکاری هواپیمائی ضرورت بسیار داشت و تعداد مأموریتهائیکه انجام آنها از هواپیماهای نظامی خواسته میشد بحدی زیاد بود که خلبانان ناچار بودند در تمام ساعات روز مشغول پرواز و درگیر انجام مأموریتهای رزمی باشند. در چنین وضعی کمبود خلبان و لزوم افزایش عدهٔ خلبانان بخوبی احساس میشد.

اعزام به‌فرانسه برای طی دورهٔ خلبانی

با امعان‌نظر به سهم ارزنده هواپیمائی در عملیات نظامی که در نقاط مختلف کشور جریان داشت و کمبود تعداد خلبان، تقویت این صنف نوین ارتش به‌مقیاس بیشتری مورد توجه قرار گرفت‌وبرای برداشتن‌نخستین‌گام دراین‌زمینه، که‌دربرخورداری از وجود عدهٔ بیشتری خلبان ایرانی بود، هشت نفر از جوانان تحصیلکرده و مستعد این کشور انتخاب و به سرپرستی سلطان محمود خان بهارمست در ۲۷ خـرداد ۱۳۰۸ جهت طی دورهٔ خلبانی به کشور فرانسه اعزام شدند.

ورود هواپیماهای جدید آلمانی

در تاریخ ۱۵ تیرماه ۱۳۰۸ دو فروند از انواع جدید هواپیماهای ساخت شرکت یونکرس آلمان موسوم به «یونکرس دابلیو ــ ۳۳» خریداری شده از کشور مذکور، بوسیلهٔ دو خلبان آلمانی (هال وهائیخن) که به تازگی استخدام گردیده بودند به‌ایران وارد وتحت شماره‌های «ج ــ۷» و «ج ــ۸» به تعداد هواپیماهای ادارهٔ‌هواپیمائی کل‌قشون‌افزوده‌شدند (درآن موقع «ج» علامت جنگی بودن هواپیما محسوب میگردید). هواپیماها و خلبانان جدید چند روز پس از ورود به‌مأموریت جنوب اعزام شدند.

مأمورین عملیات هوائی صفحات جنـوب کشور در سـال ۱۳۰۸

شرکت هواپیماها در مرحلهٔ اول عملیات منطقهٔ فارس از اردیبهشت ماه ۱۳۰۸ ودر عملیات منطقه اصفهان از تیرماه همان سال آغاز و در هردو منطقه تا شهریـور ۱۳۰۸ باشدت زیاد جریان داشت. از آن به بعد تاحدودسال ۱۳۱۰، که اشرار بکلی قلع و قمع و نظم وامنیت برمنطقهٔ فارس و اصفهان بازگردانده شد باشدت متغیر ادامه یافت (هرچند شدت مرحلهٔ دوم عملیات فارس را از لحاظ مأموریتهای هواپیمائی که از تیر تا بهمن ۱۳۰۹ انجام گرفت کمتر از شدت مرحلهٔ اول نمیتوان شمرد). بهرحال در سال ۱۳۰۸ ده نفر از مجموع ۱۷ نفر خلبان موجود ادارهٔ هواپیمائی کل قشون ایران (بااحتساب دونفر هوانورد آلمانی که از ۱۵ تیر ۱۳۰۸ به‌استخدام هواپیمائی نظامی ایران درآمده بودند) و همچنین هشت نفر از مکانیسین‌های خارجی هواپیمائی ایران (پنج نفر روسی ــ دو نفر آلمانی ــ یکنفر فرانسوی) در عملیات مورد بحث شرکت کردند و همانطور که قبلا نیز اشاره شد این مکانیسین‌ها علاوه بر وظایف فنی خود گاهی به نقش دیدبان در پروازهای عملیاتی مأموریت انجام میدادند.

هواپیمای یونکرس دابلیو ــ ۳۳ ساخت‌آلمان‌سه نفره، ترابری ــ اکتشافی و بمب افکن که در سال۱۳۰۸ وارد خدمت سازمان هواپیمائی نظامی ایران گردید. مجهز بود به یک موتور " ال ــ ۵" دارای ۳۰۰ اسب قدرت ــ حداکثر سرعتش ۱۲۷ میل در ساعت ــ سقف پـروازش ۱۳۰۰۰ پا ــ حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۵۵۱۲ پوند بود.





فرودگاه شیراز ـ گروهی از خلبانان که در عملیات جنوب ایران علیه اشرار و یاغیان شرکت داشتند.

تشـویق خلبانان بـه پاس خدمت در عملیات جـنوب

خدماتیکه خلبانان ادارهٔ هواپیمائی کل قشون در عملیات ۱۳۰۸ منطقهٔ فارس واصفهان انجام دادند رضامندی خاطرخطیر اعلیحضرت رضاشاه کبیر را فراهم ساخت و به پاس این‌خدمات بفرمان مطاع ملوکانه کارکنان هواپیمائی نظامی ایران مورد تشویق قرارگرفتند: یکی از خلبانان مأمور عملیات اصفهان به اخذ یك قطعه نشان جنگی سپه و خلبان دیگری که در عملیات فارس خدمات شایسته‌ای انجام داده بود به‌دریافت ٦ ماه ارشدیت نائل آمد.

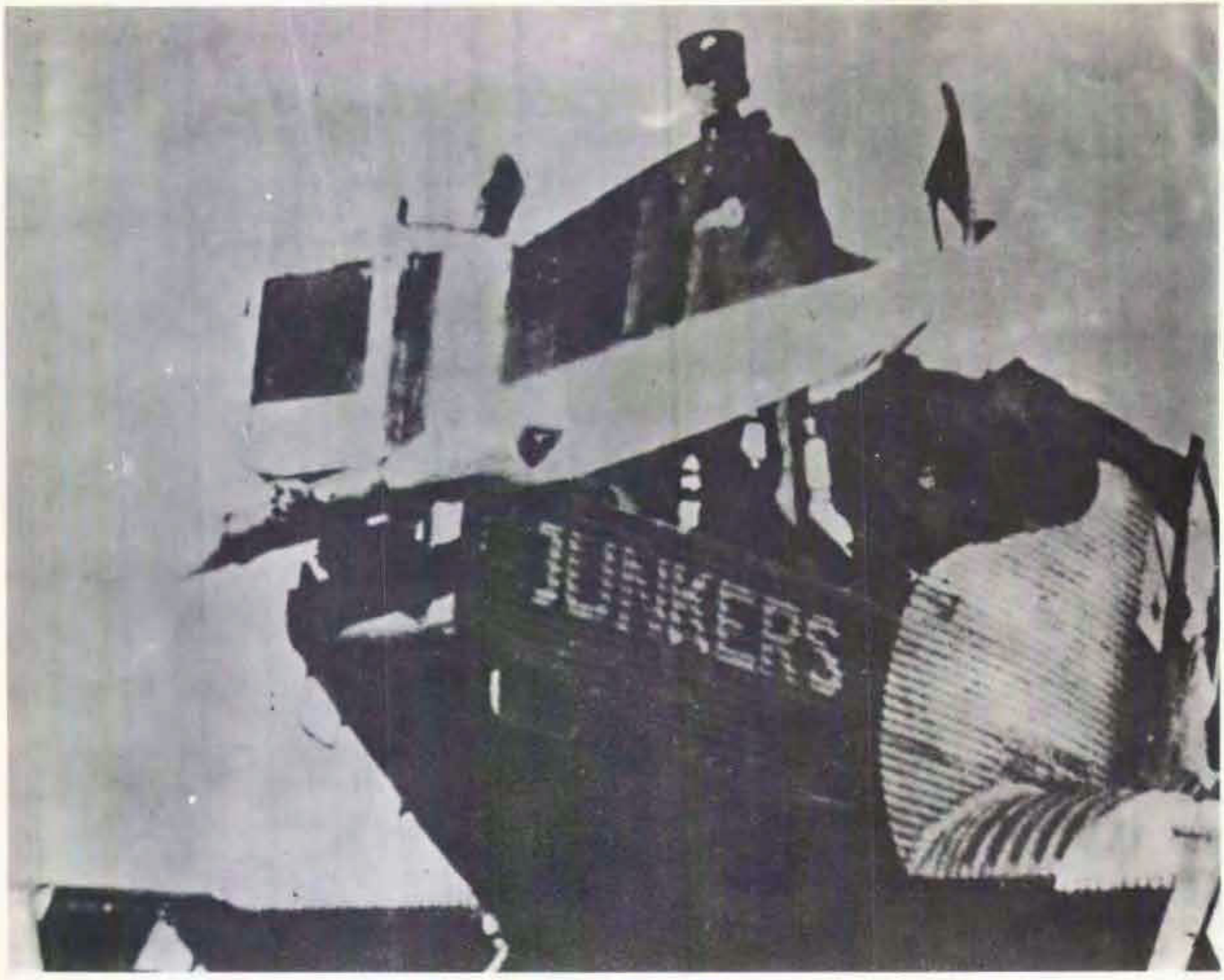
ده فروند هواپیمای «دوهاویلاند ۹ـآ»

در اواخر سال ۱۳۰۷ اداره هواپیمائی کل قشون ایران تعداد ده فروند هواپیمای «دوهاویلاند ۹ـآ» به‌روسیه سفارش کرد ودرتاریخ پنجم اسفند ۱۳۰۷ یکی از افسران خلبان ایران جهت رسیدگی وانجام امور مربوط به خرید این هواپیماها به روسیه اعزام شد. اولین فروند از هواپیماهای سفارشی مورد بحث روز ۲۹ مرداد ۱۳۰۸ بوسیله خلبان ایرانی مذکور از مسکو پرواز و پس از ۲۵ ساعت و ۵۵ دقیقه پرواز شامل شش فرود در مسیر، بعدازظهر روز اول شهریور ۱۳۰۸ وارد تهران گردید. قطعات سه‌فروند دیگر از این هواپیماها درصندوقهای بسته‌بندی شده بوسیله کشتی به بندر پهلوی رسید و در آنجا سوار و آزمایش شدند وروز ۳۱ شهریور ۱۳۰۸ بوسیلهٔ خلبانان ایرانی به‌تهران پرواز کردند.

برای تحویل‌گرفتن بقیهٔ هواپیماهای سفارشی، افسرخلبان دیگری در تاریخ ۱۱ فروردین ۱۳۰۹ به مسکو عزیمت نمود و سرانجام شش فروند بقیهٔ مذکور درتیرماه ۱۳۰۹ بوسیلهٔ کشتی وارد بندرپهلوی گردیده وازآنجا پس‌از سوار کردن قطعات‌و آزمایش بوسیلهٔ خلبانان ایرانی به تهران پرواز داده شدند.



تصویردیگری ازهواپیمای نوع یونکرس دابلیو ـ ۳۳ که دو فروند از آن ۱۵ تیرماه ۱۳۰۸ بوسیلهٔ دو خلبان استخدامی ایران موسوم به " هال " و " هائیخن " از آلمان به ایران وارد شدند و بطور مؤثری در عملیات فارس شرکت کردند.



اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران که اینک خلبان ماهری هستند از نوجوانی به امور هواپیمائی علاقهٔ ویژه‌ای ابراز میفرمودند و در بازدیدهائیکه همراه پدر بزرگوارشان اعلیحضرت رضا شاه کبیر از تأسیسات هواپیمائی کشور بعمل می‌آوردند جزئیات این رسته جدید را مورد دقت خاص قرار میدادند. این عکس تاریخی هنگامی را نشان میدهد که معظم‌له با یونیفرم دانش‌آموزی مدرسهٔ نظام ضمن بازدید از قلعه مرغی روی موتور یک هواپیمای یونکرس ایستاده‌اند.

نخستین سانحهٔ هوائی منجر به تلفات جانی در خاك ایران

نخستین سانحهٔ هوائی در خاك ایران که منجر به تلفات جانی گردیده مربوط به حریق و سقوط یك فروند هواپیمای پستی متعلق به کمپانی «ایرویز» انگلیسی ضمن پرواز در مسیر بنادر بوشهر ــ جاسك بسوی کراچی در شهریور ۱۳۰۸ بوده و خبر سانحهٔ مورد بحث در شمارهٔ ۲۰ شهریور ۱۳۰۸ روزنامهٔ «ایران» بشرح زیر منعکس گردیده است:

«... یك فروند طیارهٔ پستی کمپانی ایرویز که حامل پست هوائی بوده، ساعت هفت ونیم بعدازظهر روز ۱۵ شهریور ۱۳۰۸ موقع نشستن در جاسك آتش گرفته و سقوط کرده واز پنج نفر مسافر و خدمهٔ آن دونفر مجروح و بقیه تلف شده‌اند ومحمولات پستی‌هم طعمهٔ حریق گردیده وبکلی سوخته‌است...»

تعداد هواپیماها در تیرماه ۱۳۰۹

درتیرماه سال ۱۳۰۹ مجموع هواپیماهای ادارهٔ هواپیمائی کل قشون ایران ۳۳ فروند از ۹ نوع بشرح زیر بودند: برگه ۱۹ (یکفروند)، دوهاویلاند ۹ــآ (۱۷ فروند، یکفروند از آنها تحت تعمیر و دوفروند دیگر کهنه وبرای پروازهای مشقی بکار میرفتند)، یونکرس اف ۱۳ (یك فروند)، یونکرس دابلیو ــ ۳۳ (دوفروند)، یونکرس آ ــ ۲۰ (دوفروند ــ هردو فرسوده ودر برنامه‌های آموزشی مورد استفاده قرار میگرفتند)، برگه ــ ۱٤ (یك فروند ــ مشقی)، آورو (پنج فروند ــ مشقی و دو فروندش تحت تعمیر)، اسپاد (دوفروند ــ مشقی)، پوتز (دوفروند ــ موتورشان نو، هواپیماها مستعمل).

چنانکه ملاحظه میشود در سال ۱۳۰۹ بین هواپیماهای موجود، نوع «دوهاویلاند ۹ــآ» هواپیمای اصلی و عمدهٔ عملیاتی ادارهٔ هواپیمائی کل قشون ایران محسوب میشده است.

هواپیمائی نظامی ایران در مرحلهٔ دوم عملیات جنوب

مطالعهٔ تاریخ ایران نشان میدهد که‌در این‌دوره ازسالهای تجدید حیات کشور ما، هنوز هم مشکلات مربوط به عدم امنیت در مناطقی از مملکت وجود داشته و عواملی بوده‌اند که به‌امید جلوگیری از اصلاحات اساسی و ممانعت از توسعه و تحکیم قدرت مرکزی و بمنظور حفظ حاکمیت نامشروع محلی خود تلاش میکرده‌اند، اغتشاشات تیرماه ۱۳۰۹ منقطه فارس نمونه‌ای از اینگونه طرز تفکر سران وقت بعضی از عشایر ایران در آن عصر است.

با بروز اغتشاش مورد بحث، ارتش بار دیگر مأمور خاتمه دادن به‌غائلهٔ فارس گردید و ادارهٔ هواپیمائی کل قشون هم که هواپیماهایش باوجود پایان مرحله اول عملیات (شهریور ۱۳۰۸) مرتباً بین تهران و شیراز در رفت وآمد بوده و با نگهداری هواپیما، خلبان و مکانیسین در فرودگاه شیراز حضور خود را در منطقه حفظ کرده و با انجام مأموریتهای اکتشاف هوائی همکاری با نیروی زمینی را ادامه میداد، برای گسترش عملیات و هرگونه همکاری با قوای جنوب مأموریت یافت.

دراین موقع یکفروند هواپیمای «یونکرس دابلیو-۳۳» بایك خلبان ایرانی ویك خلبان آلمانی (هال) در شیراز بود و یکفروند دیگر از همین نوع هواپیما به خلبانی هوانورد آلمانی دیگر (هائیخن) به شیراز اعزام شد (کنترات هائیخن که در اول خرداد ۱۳۰۹ پایان می‌یافت بعلت نیاز بوجودش برای مدت یکسال دیگر تمدید شد ولی از خلبان آلمانی دیگر عدم اطاعتی مشاهده گردید وبهمین دلیل بخدمتش خاتمه داده شد).

در مضیقه خلبان و بازگشت محصلین از خارج

باتوجه به‌آرامش نسبی که پس از پایان مرحلهٔ اول عملیات جنوب بوجود آمده بود عدهٔ نسبتاً زیادی از خلبانان در حال استفاده از مرخصی استحقاقی سالانهٔ خود بودند و جمعی دیگر از خلبانان نیز در مأموریتهای پروازی نقاط مختلف‌کشور انجام وظیفه میکردند وبهمین علت ادارهٔ هواپیمائی برای اعزام به مأموریت جنوب ناچار شد مرخصی عده‌ای از صاحبمنصبان را لغو کند. درچنین شرایطی ۹ نفر از محصلین‌که برای فراگرفتن فن خلبانی (سه نفر به روسیه و ٦ نفر به فرانسه) اعزام شده بودند پس ازطی دورهٔ خلبانی مراجعت کردند. خلبانان بازگشته از روسیه پس از اندکی پرواز در تهران، در مرداد ماه ۱۳۰۹ برای شرکت درعملیات رزمی باهواپیماهای «دوهاویلاند۹-آ» به جنوب مأموریت یافتند ولی خلبانانی که از فرانسه مراجعت کرده بودند بعلت عدم گذرانیدن «استاژ» مقرره در فرانسه بمنظور طی دورهٔ کارآموزی مورد بحث مشغول خدمت در مرکز گردیدند.

میزان فعالیت هواپیمائی درمرحلهٔ دوم عملیات‌جنوب

در مرحلهٔ دوم عملیات منطقهٔ فارس، هواپیماهای نوع دوهاویلاند ۹-آ و یونکرس دابلیو - ۳۳ با هفت نفر از خلبانان ایرانی ویك‌نفر خلبان آلمانی شرکت داشتند، شدیدترین موقع درگیری هواپیماها در این مرحله از عملیات درماههای امرداد - شهریور و مهر ۱۳۰۹، بخصوص در امرداد ماه بوده است، از آبان ماه رفته رفته از شدت عملیات هواپیماها کاسته شد تا در بهمن ۱۳۰۹ تقریباً خاتمه یافت. جمع پرواز انجام شده در مرحله دوم عملیات جنوب بالغ‌بر ۳۷۱ ساعت و ۱۲ دقیقه واز این مقدار ۲۵۹ ساعت و ١٤ دقیقه آن صرفاً پرواز در عملیات جنگی بوده است.

باز هم تشوق خلبانان

به‌پاس خدمات ارزنده‌ایکه خلبانان ادارهٔ هواپیمائی کل قشون ایران در مرحلهٔ دوم عملیات فارس انجام دادند چهار نفر از آنان از تاریخ ۲۹ آذر ۱۳۰۹ به‌دریافت ٦ماه ارشدیت مفتخر گردیدند.

تشکیل‌اولین کمیسیون‌سانحه در تاریخ هواپیمائی نظامی ایران

در مدت چهار ماه (از هفتم اردیبهشت تا بیست و دوم امرداد ماه ۱۳۰۹) چهار فروند از هواپیماهای ادارهٔ هواپیمائی کل قشون (یك فروند آورو - یکفروند یونکرس اف - ۱۳ و دو فروند دوهاویلاند ۹-آ) دچار سانحه شدند و نیز از ۹ شهریور تا ۱۸ آبان همین سال سه فروند از هواپیماهای دیگر متعلق به‌این‌اداره (دوفروند دوهاویلاند ۹-آ یك‌فروند آورو) سانحه دیدند. اگرچه هیچیك از این سوانح خوشبختانه منجر به‌تلفات جانی نبود معهذا خسارات نسبتاً زیادی به هواپیماها وارد آمد. دراثر سوانح پی‌درپی مورد بحث‌که ناشی ازافزایش

حجم پرواز هواپیماها و کاهش دقت خلبانان وقسمتی هم مربوط به‌ضعف کادر فنی از لحاظ کمیت، نسبت بـه حجم کار بود (سانحهٔ سه فروند از هواپیماها بعلت واخوردن موتور اتفاق افتاد) لزوم بررسی علل‌سوانح بوسیلهٔ یك‌کمیسیون ذیصلاحیت مورد توجه قرار گرفت ودر اول آذرماه ۱۳۰۹ برای اولین‌بار در تاریخ هواپیمائی ایران یك کمیسیون سانحه مرکب از پنج نفر عیناً بشرح زیـر تشکیل و رسمیت یافت. اعضـاء اولین کمیسیون سانحه عبارت بودند از:

۱ــ کفیل فرماندهی گردان نمره ۱ دیدبانی.

۲ ــ کفیل فرماندهی گردان نمره ۲ دیدبانی.

۳ ــ نماینده قسمت فنی.

٤ ــ فرمانده گروهی که طیارهٔ سانحه دیده متعلق به‌آن گروه است.

٥ ــ خلبان هواپیمائیکه دچار سانحه شده است.

ــ در غیاب هریك از اعضاء فوق ارشد صاحبمنصبان‌همان قسمت در کمیسیون عضویت خواهد داشت.

ــ کمیسیون سوانح خارج از تهران تحت‌نظر صاحبمنصبی که مسئولیت طیارات را بعهده دارد تشکیل میشود.

انتصاب سرتیپ نخجوان به‌ارکانحرب کل

به‌امر اعلیحضرت رضاشاه کبیر از روز ۲٦ امرداد ماه ۱۳۰۹ سرتیپ احمد نخجوان به‌ارکانحرب کل قشون منتصب و کفالت ریاست این اداره موقتاً به یاور احمد میرزا خسروانی محول گردید.

اولین کسی که در ایران خلبانی آموخت

نایب سوم علی‌اصغر ملك اولین کسی بشمار میرود که فن خلبانی را در ایران فراگرفته و در تاریخ اول تیر ۱۳۰۹ از عهدهٔ امتحانات مربوطه برآمده و بسمت خلبانی مشغول خدمت گردیده واین موضوع با درج در مادهٔ ۱٦ حکم نمره ٥۹ ادارهٔ هواپیمائی کل قشون رسمیت یافته است. لیکن پس از تأسیس مدرسهٔ خلبانی باتوجه به‌اینکه اخذ گواهینامه این مدرسه شرط رسمیت در خلبانی نظامی و «استفاده از مزایای قانونی آن» بوده لذا علی‌اصغر ملك (که در آن موقع در درجهٔ نایب دومی و کفالت آجودانی فوج نمره ۱ مختلط هواپیمائی را داشت) با حفظ شغل سازمانی دورهٔ مدرسهٔ خلبانی را نیز طی کرده و طبق مادهٔ ۱٥ حکم نمره ۹٦ مورخه ۱۳۱۲ر۲ر۲۷ قوای هوائی «خلبان مدرسه دیده» و دارای گواهینامهٔ رسمی گردیده است و به‌این‌ترتیب علی‌اصغر ملك (سرهنگ بازنشستهٔ کنونی) اولین کسی نیز بشمار میرود که فارغ‌التحصیل مدرسهٔ خلبانی درایران شده و تصدیق خلبانی این مدرسه را دریافت کرده است.

سازمان قسمت صفی اداره هـواپیمائی کل قشون ایران در اول مهـر ۱۳۰۹

سازمان قسمت صفی ادارهٔ هواپیمائی کل قشون ایران در اول مهرماه ۱۳۰۹ شامل واحدهائی بشرح زیر بوده است:

۱ ــ گردان اول دیدبانی ــ که مرکب بود از: دوگروه (گروه اول مرکب از دو دسته و گروه دوم مرکب از یك دسته).

۲ ــ گردان دوم دیدبانی ــ که مرکب بود از: دوگروه (هرگروه مرکب از یك دسته).

۳ ــ گروه مستقل تعلیماتی.

صاحبمنصب مسئول فرودگاه

در آذر ماه ۱۳۰۹ برای اولین‌بار در تاریخ هواپیمائی ایران یك افسر بنام «صاحبمنصب مسئول فرودگاه» باوظایف مشخص و مدون تعیین شد و کنترل کلیهٔ امـور فرودگاه از لحاظ اجرای مقررات ایمنی پرواز، تعیین خط حرکت و خط نشستن طیارات بوسیلهٔ پهن کردن T تعیین سمت گردش پس از برخاستن و هنگام نشستن و گزارش تخلفات مربوطه بعهدهٔ صاحبمنصب مذکور گذاشته شد. این افسر که مانند نگهبان در نوبت‌های هفتگی تعیین میگردید، در واقع امور مربوط به‌برج مراقبت امروزی را نیز باوسائل ابتدائی آن عصر، مانند پهن کردن T و غیره بعهده داشت.

اولین هواپیما که در ایران ساخته شد

در سـال ۱۳۰۹ یك بدنه کامل از هـواپیمای نوع دوهاویلاند ۹ــآ در تعمیرگاه قلعه مرغی تـوسط ستوان دوم سیاوش سیاهپوش (سرتیپ بازنشستهٔ فعلی) بساختمان گذاشته‌شد وبااستفاده از بالهای ساخته شده (یدکی) بیك هواپیمای کامل

سیاوش سیاهپوش (سرتیپ باز نشسته کنـونـی) و هواپیمائیکه در سال ۱۳۰۹ با استفاده از وسایل یدکی ، خود آنرا ساخته و مـورد تشویق شاهانه قرار گرفت .



مبدل وآماده پرواز گردید ومراتب بعرض اعلیحضرت رضاشاه رسید وباتوجه مخصوصی‌که اعلیحضرت رضاشاه کبیر به‌ترقی نیروی‌هوائی که‌خودبنیانگذار آن‌درایران بوده‌است‌داشتندشخصاً برای تماشای این هواپیما به فرودگاه قلعه مرغی تشریف‌فرما شده و پس از ابراز مسرت واظهار رضایت فرمودند «نتیجه آزمایش هوائی این هواپیما بعداً گزارش شود» هواپیمای مزبور که فی‌الواقع نخستین محصول نیروی هوائی ایران بود به‌خلبانی ستوان‌یکم مهدی سپه‌پور (سرتیپ بازنشستهٔ فعلی) و سرنشینی ستوان۲ سیاه‌پوش (که‌مسئولیت ساختمان‌بدنه وآماده پروازنمودن آن‌رابعهده داشت) آزمایش‌هوائی شد وپس‌ازچند آزمایش چنین نتیجه اخذ گردید که از هر نظر هواپیمای نامبرده همطراز هواپیماهای دوهاویلاند ۹ـآ خریداری‌شده از دولت شوروی میباشد در اولین بار که این هواپیما پس از پرواز در فرودگاه قلعه مرغی نشست عموم افسران خلبان و کارکنان فنی وقت حاضر در فرودگاه ستوان سیاهپوش‌را روی دست تا باشگاه افسران پادگان قلعه مرغی با اظهار مسرت و برآوردن فریادهای شادی بردند مراتب حاکی از اخذ نتیجه مطلوب پرواز بحضورملوکانه گزارش‌شد واعلیحضرت رضاشاه افسر نامبرده را ضمن تقدیر بیکهزار ریال جایزه نقدی مفتخر نموده وفرمودند «اینگونه عناصر را باید تشویق نمود تا درآتیه بتوان کارخانجات هواپیماسازی در این کشور برپا کرد». بعدها چندین سال این هواپیما با شماره ۱۵ـ۱۵ در نیروی هوائی مشغول خدمت و پرواز بوده وضمن خارج شدن هواپیماهای نوع خود از خدمت این هواپیما هم از خدمت خارج گردید.

بازگشت به‌ریاست ادارهٔ هواپیمائی

بفرمان اعلیحضرت رضاشاه کبیر از تاریخ ۹ دی ماه ۱۳۰۹، سرتیپ احمد نخجوان که در تاریخ ۲۶ امرداد همین سال به ارکانحرب کل قشون منتصب شده بود، مجدداً ریاست ادارهٔ هواپیمائی کل قشون را عهده‌دار گردید.

سرپرست غیر هواپیمائی برای ادارهٔ هواپیمائی کل قشون

از تاریخ ۷ تیر ماه ۱۳۱۰ یکبار دیگر در اجرای اوامر مطاع اعلیحضرت رضاشاه کبیر سرتیپ احمد نخجوان به ارکان حرب کل قشون منتصب و ریاست کمیسیون صنفی هواپیمائی ارکانحرب را بعهده گرفت و تا تاریخ پنجم امرداد ۱۳۱۰ تصدی امور ادارهٔ هواپیمائی کل قشون بعهدهٔ یاور احمد میرزا خسروانی محول بود. در این تاریخ سرتیپ صادق‌خان کوپال (رئیس رکن چهارم ارکانحرب کل قشون) با حفظ شغل سازمانی به سرپرستی ادارهٔ هواپیمائی کل قشون منصوب گردید.



صادق خان کوپال (در درجهٔ سرتیپی و ریاست رکن چهارم ارکانحرب کل قشون) در سال ۱۳۱۰ ضمن حفظ شغل سازمانی خود ، برای مدتی‌به سرپرستی‌ادارهٔ هواپیمائی کل‌قشون نیز منصوب گردید .

فوج مختلط هواپیمائی

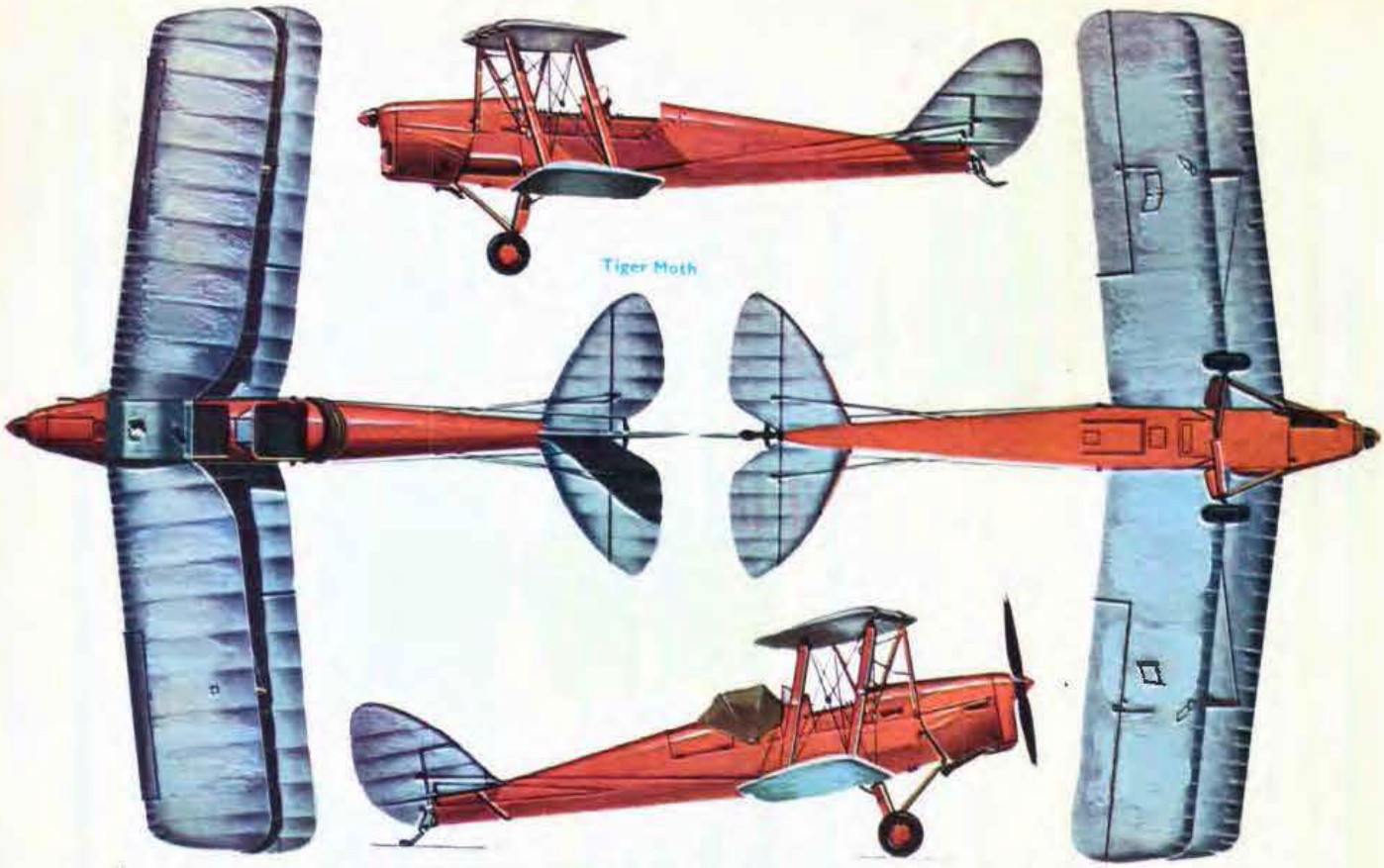
از امرداد ماه ۱۳۱۰ که سرتیپ کوپال (با حفظ سمت: ریاست رکن ٤ ارکانحرب کل) به سرپرستی اداره هواپیمائی کل قشون منصوب گردید. کلیه قسمتهای این اداره باستثنای قسمت ستادی، تحت نام فوج مختلط هواپیمائی سازمانی را تشکیل داد که به کفالت فرماندهی یاور خلبان احمد میرزا خسروانی اداره میشد و سرتیپ کوپال که تخصص هواپیمائی نداشت عملا به امور اداری مربوطه رسیدگی میکرد.

سازمان فوج مختلط هواپیمائی عبارت بود از:

* دوگردان دیدبانی: هرگردان شامل دو گروه و هر گروه مرکب از سه دسته.
* یك گروه مستقل تعلیماتی.
* یك مدرسه مکانیکی.
* یك پارك تعمیرات شامل پنج شعبه.
* یك قسمت عکاسی.

خرید هواپیماهای مشقی ازنوع تایگرموس ساخت انگلیس برای قوای هوائی ایران

در سال ۱۳۱۰، ایران بیست فروند هواپیمای مشقی از نوع تایگرموس که از بهترین هواپیماهای تعلیماتی آن عصر شمرده میشد، به کارخانهٔ سازندهٔ انگلیسی آن (دوهاویلاند) سفارش داد و هواپیماهای مذکور در آبان سال بعد (۱۳۱۱) درون صندوقها بوسیله کشتی به بندر خرمشهر و از آنجا از طریق زمین به‌اهواز حمل و بعد با پرواز به تهران انتقال داده شدند.



هواپیمای تایگرموس (عکسهای ایـن صفحه) ساخت دوهاویلاند انگلیسی و از بهترین هواپیماهای آموزشی دوبالهٔ جهان بوده که در سال ۱۳۱۱ وارد خدمت قوای هوائی ایران گردید. مجهز بود به یک موتور جیپسی ماژور یا جیپسی ــ ۳ به ترتیب دارای ۱۳۰ و ۱۲۰ اسب‌قدرت ــ حداکثر سـرعتش ۱۰۹ میل درساعت ــ سقف پروازش ۱۳۶۰۰ پا ــ وزنش هنگام برخاستن ۱۸۲۵ پوند. قبل از جنگ جهانی دوم با کسب امتیاز از کارخانه سازنده تعداد قابل ملاحظه‌ای از این نوع هواپیما در کارخانجات شهباز نیروی هوائی ایران ساخته شد ــ دربالا علاوه بر نشان دادن طرح تایگرموس ازپهلو، زیـرو بالا ــ طرحی از پهلو نیز در حالی مجسم شده که کابین عقب آن جهت تمرین پرواز بدون دید (پروازکور) پوشیده است.



لباس و نشان ویژه برای کارکنان هواپیمائی نظامی ایران

تا تاریخ ۱۱ آذر ماه ۱۳۱۰ لباس کارکنان نظامی ادارهٔ هواپیمائی کل قشون ایران مطابق لباس کارکنان نظامی قوای بری (نیروی زمینی) بوده وفقط روی کلاه افسران هوائی یك عقاب وتاج نصب میشد ولی در تاریخ مذکور طبق ماده ۱ حکم عمومی قشون نمره ۱۲۰۵ لباس مشخص بانشان جدید کلاه و علائم تخصصی ممیزهٔ خلبانی ــ دیدبانی و فنی تعیین واستفاده از آنها مقرر گردید که از آغاز سال ۱۳۱۲ مورد استفاده قرار گرفت. طبق حکم یاد شده لباس محصلین مدرسهٔ مکانیکی هوائی (که از اول شهریور ۱۳۱۰ تأسیس گردیده بود) نظیر لباس نیروی زمینی و سردوشی آن دارای مغزی برنگ قهوه‌ای سیر بوده که نوار فتیله‌ای دورنگ (برنگهای قهوه‌ای وسفید) دور آن دوخته می‌شد.

همچنین مقرر شد لباس صاحبمنصبان فنی قوای هوائی که مدارس فنی مربوطه را طی کرده‌اند از حیث رنگ و فرم نظیر لباس صاحبمنصبان صفی قوای هوائی باشد ولی جهت تمایز روی برگردان یقه‌شان مثل صاحبمنصبان دفتری ستاره‌های سفید برحسب درجات نصب گردد و عقاب روی کلاه و تکمه‌های لباس آنان نیز برنگ سفید باشد. همچنین از تاریخ ۲۱ خرداد ۱۳۱۲ نیز بستن کمر از روی نیم‌تنه برای صاحبمنصبان دفتری مقرر گردید واین وضع تا انجام تغییرات بعدی ادامه یافت.



نشان کلاه افسران قوای هوائی ایران از ۱۳۱۰ تا ۱۳۱۲ ــ نشان کلاه درجه داران قوای هوائی نیز بهمین شکل بدون استفاده از تاج بود.



نشان کلاه افسران قوای هوائی از سال ۱۳۱۲ تا تغییر بعدی نشان کلاه درجه داران نیز بهمین شکل بدون استفاده از تاج بود.



از بدو تغییر لباس و تعیین یونیفرم ویژه برای کارکنان قوای هوائی، بال بعنوان علامت رستهٔ هوائی روی برگردان یقه نصب میشد.

عقاب درهمهٔ کشورهای جهان بعنوان نشانه‌ای از قدرت و پرواز تلقی گردیده و بهمین دلیل در طرح علائم هواپیمائی بویژه نیروهای هوائی بسیاری از کشورها از ایدهٔ عقاب استفاده شده. در پائین مجسمهٔ زیبائی از یک عقاب که بوسیله کارکنان هنرمند فرماندهی لجستیکی هوائی شاهنشاهی ساخته شده ملاحظه میشود.



تأسیس مدارس هواپیمائی و سیرتکامل آموزش پروازی و فنی در دوران شاهنشاهی اعلیحضرت رضاشاه کبیر

مدرسهٔ مکانیکی

از اول شهریور ۱۳۱۰ یك مدرسهٔ مکانیکی در قلعه‌مرغی تشکیل گردید واولین کادر آموزشی این مدرسه عبارت بودند از سه نفر غیرنظامی که به نسبت میزان تحصیلات با حقوقهای ماهانه ۳۵۰ قران ــ ۲۵۰ قران و ۲۰۰ قران استخدام شده بودند. این مدرسه بعداً بانام هنرستان نظامی به دوشان‌تپه انتقال یافت.

فرماندهان مدرسهٔ مکانیکی به ترتیب عبارت بودند از سروان محمود خسروانی ــ سرگرد خلیل مرجان و سرگرد امین زاده ولی پس از انتقال این مدرسه به دوشان تپه و استقرار با دانشکدهٔ فنی در یک محل ، فرماندهی این دو واحد آموزشی بعهدهٔ سرهنگ پلاسید محول گردید .

اولین دوره مدرسه‌مکانیکی شامل سی‌نفر غیرنظامی واجد شرایط بود که از بین داوطلبان تحصیل در این مدرسه پس از گذرانیدن آزمایشات بهداشتی انتخاب و از ۲۴ مهر ماه ۱۳۱۰ تحصیلات فنی خود را آغاز کردند. توضیح اینکه سه نفر از محصلین مذکور در طول تحصیل از مدرسه اخراج و چهار نفر از آنان بعلت مردودی، در امتحانات نهائی، موفق بـه انجام خدمت فنی در هواپیمائی نشدند. بنابراین از سی نفر داوطلب پذیرفته شده در اولین دورهٔ مدرسهٔ مکانیکی هواپیمائی کل قشون ۲۳ نفر با طی موفقیت آمیز دورهٔ ۲۱ ماه و ۹ روزهٔ مدرسه (از ۲۴ مهر ۱۳۱۰ تا پنجم مرداد ۱۳۱۲) بـه نسبت معدل بادرجات «معین نایب» دومی یا وکیل یکمی و حقوق ماهانه حداکثر ۲۵۰ قران و حداقل ۱۰۰ قران مشغول خدمت در قسمتهای مختلف فنی قوای هوائی گردیدند. توضیح اینکه در سالهای اولیهٔ تأسیس مدرسهٔ مکانیکی هیچگونه فوق‌العادهٔ فنی حین تحصیل به هنرجویان این مدرسه تعلق نمی‌گرفت ولی از تاریخ ۳۰ دیماه ۱۳۱۴ موافقت شد که در دورهٔ تحصیل به هنرجویان مدرسهٔ مذکور ثلث مدد معاش مقررهٔ کارکنان فنی پرداخت گردد. این مدرسه که بعداً «آموزشگاه فنی هوائی» نامیده شد تا شهریور سال ۱۳۲۰ موفق گردید تا دورهٔ هشتم خود را فارغ‌التحصیل نماید و عدهٔ کثیری درجه‌دار فنی به سازمانهای نیروی هوائی تحویل دهد.

فارغ التحصیلان دورهٔ سوم هنرستان نظامی (آموزشگاه فنی هوائی) ــ درصف جلو جمعی از فرماندهان و استادان هنرستان نیز دیده میشوند .





دورهٔ چهارم هنرستان نظامی (آموزشگاه فنی هوائی) ــ در صف جلو جمعی از فرماندهان ، استادان و درجه داران مسئول مشاغل گوناگون مربوط به هنرستان نظامی نیز دیده میشوند .







بالا ــ فارغ‌التحصیلان دورهٔ هفتم آموزشگاه فنی هوائی (۱۳۱۷ــ ۱۳۱۸) ــ صف جلو: نفر پنجم از سمت راست سرهنگ پلاسید فرمانده آموزشگاه و جمعی از فرماندهان و استادان دیده میشوند .

سمت راست : سرهنگ پلاسید (که با درجهٔ سرتیپی بازنشسته شد)اولین فرمانده دانشکدهٔ فنی بود که پس از انتقال مدرسهٔ مکانیکی از قلعه مرغی به دوشان تپه فرماندهی مدرسهٔ مذکور را نیز بعهده گرفت .

سمت چپ : محمود خسروانی که در درجهٔ سروانی فرماندهی اولین دورهٔ مدرسه مکانیکی هوائی را عهده‌دار شد (این عکس پیش از تعیین لباس ویژه برای کارکنان قوای هوائی ، از محمود خسروانی گرفته شده است) .



هیئت مدرسهٔ خلبانی و جمعی از محصلین دوره های اول و دوم آموزشگاه خلبانی ــ وسط صف جلو کلنل بلژیکی با یونیفرم قوای هوائی ایـران که بعنوان مستشار فنی استخدام شده بود .



بالا : عده‌ای از هنرآموزان آموزشگاه خلبانی قوای هوائی‌ایران (۱۵ ــ ۱۳۱۴) ــ سمت راست صف ایستاده جلو علـی‌اصغـر رفعت (سرلشگرباز نشسته کنونی) و در وسط ستوان یکم فتحی (تژه) دیده میشوند .

پائین : دورهٔ چهارم هنرستان خلبانی (۱۴/۷/۱۲ تا ۱۳۱۶/۴/۲۰) ــ ردیف جلو از راست بچپ :

ستوان یکم میری ــ سروان جهانسوزی ــ سروان افخمی (مدیر تعلیمات) سروان سپه پور (فرمانده هنرستان) ــ ستوان یکم طرفه ــ ستوان یکم نصیری . صف دوم از راست به چپ : ستوان‌یکم صدیقی ــ ستوان یکم راستی ــ ستوان دوم شاهسون ــ ستوان یکم ناصر ــ ستوان یکم ثقفی .



مدرسهٔ خلبانی

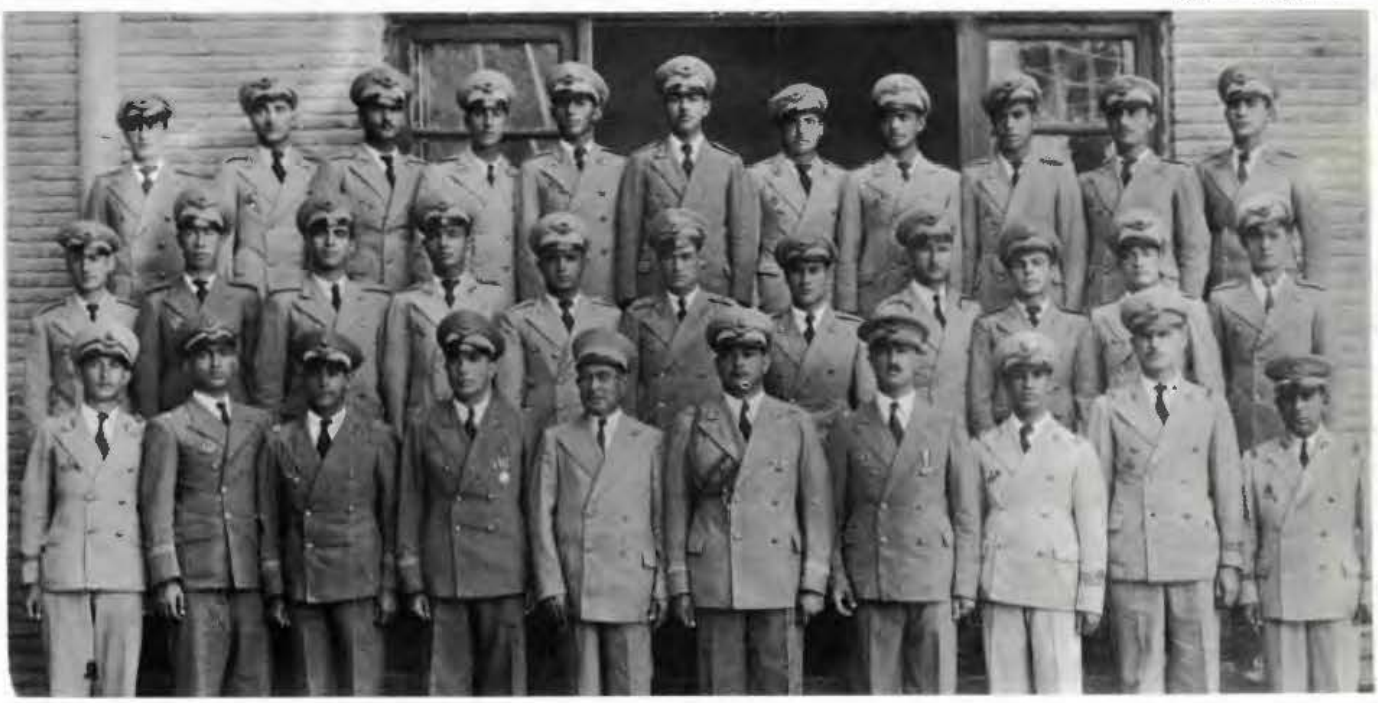
در شهریور سال ۱۳۱۱ مدرسه خلبانی تأسیس گردید. محصلین اولین دورهٔ مدرسهٔ خلبانی که از بین صدها داوطلب بعنوان واجدین شرایط انتخاب وپذیرفته شدند بیست نفر بودند. برنامهٔ مدرسه از یکم مهر ماه ۱۳۱۱ شروع شد و تا تاریخ ۱۵ تیر ۱۳۱۳ بطول انجامید از بیست نفر داوطلب مورد بحث پنج نفر بعلل مختلف از جمله عدم استعداد خلبانی به طی دوره موفق‌نشدند ویکنفرهم درست ۱۶ روز پیش‌از حصول‌توفیق‌برای دریافت گواهینامه خلبانی در اثر سانحه که ناشی از عدم رعایت مقررات پرواز وانجام مانورهای غیرمجاز در ارتفاع پائین بود درگذشت. بهرحال از ۲۰ نفر داوطلب نخستین دورهٔ خلبانی ۱۴ نفر فارغ‌التحصیل و بادرجهٔ معین نایب دومی بـه جمع خلبانان هوائی پیوستند. دورهٔ دوم خلبانی نیز در تاریخ ۱۵ شهریور ۱۳۱۴ هیجده نفر فارغ‌التحصیل داشت. این مدرسه که یکبار به «مدارس خلبانی» وسپس به‌هنرستان خلبانی وبالاخره به‌آموزشگاه خلبانی تغییر نام داد دائماً در تلاش بود که هرسال عدهٔ بیشتری خلبان تعلیم و نیاز روزافزون نیروی هـوائی را برطرف سازد بطوریکه درفواصل سالهای ۱۳۱۵ و ۱۳۲۰ برای هردوره حتی عدهٔ کثیری از مشمولین خدمت نظام‌وظیفه را نیز که حائز شرایط بودند می‌پذیرفت و عده‌ای از این سربازان پس از طی دورهٔ خدمت زیرپرچم داوطلبانه بخدمت خود در نیروی هوائی ادامه میدادند و بقیه در پایان خـدمت وظیفه مرخص میشدند. تلاش برای آموزش عدهٔ هرچه زیادتر خلبان نظامی باجدیت ادامه یافت، بطوریـکه در پنج سال پیش از شهریور ۱۳۲۰ عدهٔ هوانوردان تحت تعلیم آموزشگاه خلبانی هیچوقت از حدود ۳۰۰ نفر کمتر نبود.



عکس بالا ردیف‌جلو از راست بچپ : هنرآموزگاران خلبانی : استوار ۲ رادفارس ــ ستوان یکم مولائی ــ سروان میری ــ سروان لوائی (فرمانده گردان) ــ سروان سپه پور (فرمانده آموزشگاه خلبانی) ــ سروان افخمی (معاون فرمانده و مدیر آموزش) هنرآموزگاران : سروان علا ــ ستوان یکم نصیری ــ ستوان یکم معزی (افسر فنی) فارغ التحصیلان دورهٔ ششم آموزشگاه خلبانی (۱۶/۳/۱۰ ــ ۱۳۱۷/۱۱/۶) ردیف دوم از راست بچپ: هاشمیان ــ امجدی ــ خاک نژاد ــ جم فرسادی ــ فیروزی ــ فلاحی ــ مولائی ــ غفاری ــ (ردیف عقب از راست بچپ) : ایزد پناه ــ کشاورز ــ فیروزان ــ حقیقت پرست ــ نیکخو ــ شوشتری ــ نجمی .

عکس پائین : ردیف جلو از راست بچپ :ستوان یکم معزی (فنی) ــ هنرآموزگاران خلبانی : ستوان یکم نصیری ــ سروان میری ــ سروان افخمی (معاون فرمانده و مدیر آموزش) ــ سرگرد سپه پور (فرمانده آموزشگاه) ــ همردیف سرگرد فنی گریگوریان ــ سروان نافذ (فرمانده گردان) ــ سروان کریم قوانلو ــ ستوان‌یکم مولائی ــ ستوان یکم اعزازی ــ فارغ التحصیلان دورهٔ هفتم آموزشگاه خلبانی (۱۷/۱/۱۴ ــ ۱۳۱۸/۶/۱۸) ــ ردیف وسط از راست بچپ :

فهم ــ زرینه ــ تقوی نژاد ــ نیکو قوسیان ــ استوار یکم زاره (هنرآموزگار) ــ استوار یکم وزیری (هنرآموزگار) ــ جهانگیر بختیاری ــ روحانی ــ زنجانی ــ افشار . ردیف عقب از راست به چپ : جوانشیر ــ نبویان ــ پورسعیدی ــ نوروز ناصری ــ بصرهٔ ــ زمانی ــ پیکائی ــ شهیدی ــ میرسعیدــ سمندر ــ معتضدی .





بالا : جمعی از افسران و درجه داران خلبان که در حقیقت هیئت تعلیماتی آموزشگاه خلبانی را در سالهای ۱۳۱۷ و ۱۳۱۸ تشکیل میدادند.



عکس وسط صفحه جمعی از خلبانان آموزشگاه خلبانی مستقر در مهرآباد بین سالهای ۱۳۱۹ و ۱۳۲۰ (ردیف جلو از چپ براست) : هنرآموزگار خلبانی ستوان ۲ رفعت ـ ستوان یکم خلبان مولائی ـ هنرآموزگار خلبانی سروان نافذ (مدیرآموزش) ـ سرهنگ قهرمانی (فرمانده آموزشگاه) ـ هنرآموزگار ستوان یکم نصیری ـ هنرآموزگار ستوان یکم مؤمن (ردیف دوم از چپ براست) ـ خلبانان : استوار یکم کلاهی ـ استوار ۲ صفائی ـ استواریکم زاره ـ استوار ۲ جوانشیر ـ استوار ۲ قلعه ـ استوار ۲ افشاری ـ استوار ۲ شافع ـ استوار ۲ قوامی نژاد.

عکس پائین جمعی از افسران و درجه داران خلبان آموزشگاه خلبانی مستقر در مهرآباد بین سالهای ۱۳۱۷ و ۱۳۱۸ با فرمانده وقت مربوطه (صف جلو نفر دوم از سمت راست ستوان یکم معزی افسر فنی آموزشگاه بود.



سرخلبان سوئدی برای مدرسهٔ خلبانی

یك افسر خلبان سوئدی موسوم به «اریك اکمان» که درجهٔ سروانی داشت، ازتاریخ ۱۰ دیماه ۱۳۱۱ برای مدت بیست ماه بطور کنترات و بمنظور تصدی سرخلبانی مدرسهٔ خلبانی قوای هوائی ایران از کشور مذکور استخدام و مشغول کارشد.

اعزام نخستین گروه از قوای هوائی ایران به انگلیس برای تحصیل و کارآموزی در رشته‌های فنی وخلبانی

درتاریخ ۲۵ اردیبهشت سال ۱۳۱۲ دوازده‌نفر ازکارکنان قوای هوائی ایران شامل دونفر خلبان ــ پنج نفر افسر فنی و دونفر مکانیسین و سه‌نفر از هنرجویان ممتاز مدرسه مکانیکی جهت تکمیل تحصیلات خود و کارآموزی در رشته خلبانی و فنی هوائی واحراز تخصص بیشتر، به‌انگلستان اعزام شدند و این نخستین گروه از قوای هوائی ایران محسوب میشود که در تعقیب خرید هواپیما از بریتانیا جهت تحصیل به کشور مذکور اعزام گردیده است.

مدرسهٔ دیدبانی هـوائی

از تاریخ اول دیماه ۱۳۱۲ مدرسهٔ دیدبانی هـوائی که دورهٔ آن یکسال بود با شرکت هیجده نفر از افسران که از صنوف دیگر قشون به قوای هوائی منتقل شده بودند تشکیل گردید. این ۱۸ نفر در اول آبان ۱۳۱۳ مدرسهٔ دیدبانی را به پایان رسانیده و برای طی دوره خلبانی به مدرسهٔ خلبانی معرفی شدند که عده‌ای از آنان دوره خلبانی را باموفقیت طی نمودند و عدهٔ دیگر که چنین توفیقی نیافتند باشغل دیدبانی درقسمتهای مختلف قوای هوائی مشغول خدمت شدند.

در تاریخ اول مهر ۱۳۱۳ برای اولین بار ۱۲ نفر از فارغ‌التحصیلان مدرسهٔ نظام قشون (دانشکدهٔ افسری ارتش) که بدرجهٔ نایب دومی کادر ثابت مفتخر شده بودند و نیز ۲۱ نفر از مشمولین دیپلمه فارغ‌التحصیل مدرسه مذکور با درجهٔ نایب سومی وظیفه، داوطلب خدمت در قوای هوائی و به‌این نیرو منتقل گردیدند. این افسران بمعیت سایر داوطلبان که جمعاً بالغ بر ۴۰ نفر بودند دوره دوم مدرسهٔ دیدبانی هوائی را طی کردند و سپس عده‌ای از آنان موفق به طی مدرسهٔ خلبانی گردیدند وباانقضای خدمت زیرپرچم بعنوان کادرثابت بخدمت ادامه دادند و با طی دورهٔ دانشکدهٔ افسـری ارتش (از مهر ۱۳۱۴) فارغ‌التحصیل دورهٔ آکتیو دانشکدهٔ‌مذکور نیزمحسوب شدند. در مدرسهٔ دیدبانی که از اسفنـد ۱۳۱۳ به «دانشکدهٔ دیدبانی» تغییر نام داد تا پیش از شهریور ۱۳۲۰ عده‌ای از افسران نیروی هوائی و داوطلبان سایر واحدهای ارتش، و همانطور که اشاره شد، جمعی از افسران احتیاط، آموزش‌دیده وفارغ‌التحصیل شدند. از سال ۱۳۱۸ دیدبانی هوائی بعنوان یکی از رسته‌های آموزشی دانشکدهٔ افسری ارتش محسوب شد.

افسران دانشجوی دورهٔ اول دانشکدهٔ دیده بانی ــ صف جلو در وسط سرتیپ احمدنخجوان فرمانده وقت نیروی هوائی و نیزعده‌ای از فرماندهان واحدهای وقت دیده میشوند .





عده‌ای از دانشجویان دورهٔ چهارم دانشکدهٔ دیده بانی (در وسط صف جلو، سرهنگ قهرمانی) .



عده‌ای از دانشجویان دورهٔ پنجم دانشکدهٔ دیدبانی (صف جلو نفر چهارم از چپ ، سرهنگ قهرمانی) .

استخدام چهار «معلم خلبان» سوئدی

از اول بهمن ماه ۱۳۱۲ چهار «معلم خلبان» سوئدی که به استخدام قوای هوائی ایران درآمده بودند وارد تهران و مشغول خدمت در مدرسهٔ خلبانی گردیدند. این چهار نفرعبارت بودند از:

۱ ــ نایب اول فردریك یوهانس
۲ ــ نایب دوم استیك سوندگرین
۳ ــ نایب دوم کنارکرینوس
٤ ــ نایب سوم هانریك اسکولین

حسب‌الامر اعلیحضرت رضاشاه کبیر این صاحب‌منصبان خلبان اجازه یافتند که هرکدام بایکدرجه بالاتر درقوای هوائی ایران مشغول خدمت گردند و از مزایای درجات اعطائی بهره‌مند گردند.

ماجرای سانحهٔ «معلم خلبان» سوئدی

در تاریخ ۸ خرداد ماه ۱۳۱۳ نایب دوم اسکولین معلم خلبان سوئدی که در استخدام قوای هوائی ایران بود درحالیکه بایك فروند هواپیمای تایگرموس در فرودگاه دوشان‌تپه پرواز میکرد دچار سانحه گردید و در این سانحه کـه علتش خبط خلبانی تشخیص داده شد ۷۵ درصد به طیاره خسارت وارد آمد و بعلت غیرقابل تعمیر بودن از موجودی کسر گردید و وقتیکه گزارش سانحه به عرض پیشگاه همایونی رسید مقرر فرمودند که چون این معلم خلبان سوئدی در اثر خبط و خطا باعث شکستن و از بین رفتن هواپیمای قشون شده لذا بخدمت او در قوای هوائی ایران خاتمه داده شود.

همچنین بی‌ترتیبی در کار خلبانان سوئدی موجب گردید که به‌امر اعلیحضرت رضاشاه کبیر درتاریخ ۱۲ تیر ماه ۱۳۱۳ بخدمت سرخلبان سوئدی (یاور اریك اکمان که هنوز ٤ ماه از مدت کنتراتش باقی بود) و سه معلم خلبان سوئدی دیگر (که آنان نیز هنوز کنتراتشان پایان نیافته بود) خاتمه داده شود.

استخدام «معلم خلبـانان» بلژیکی

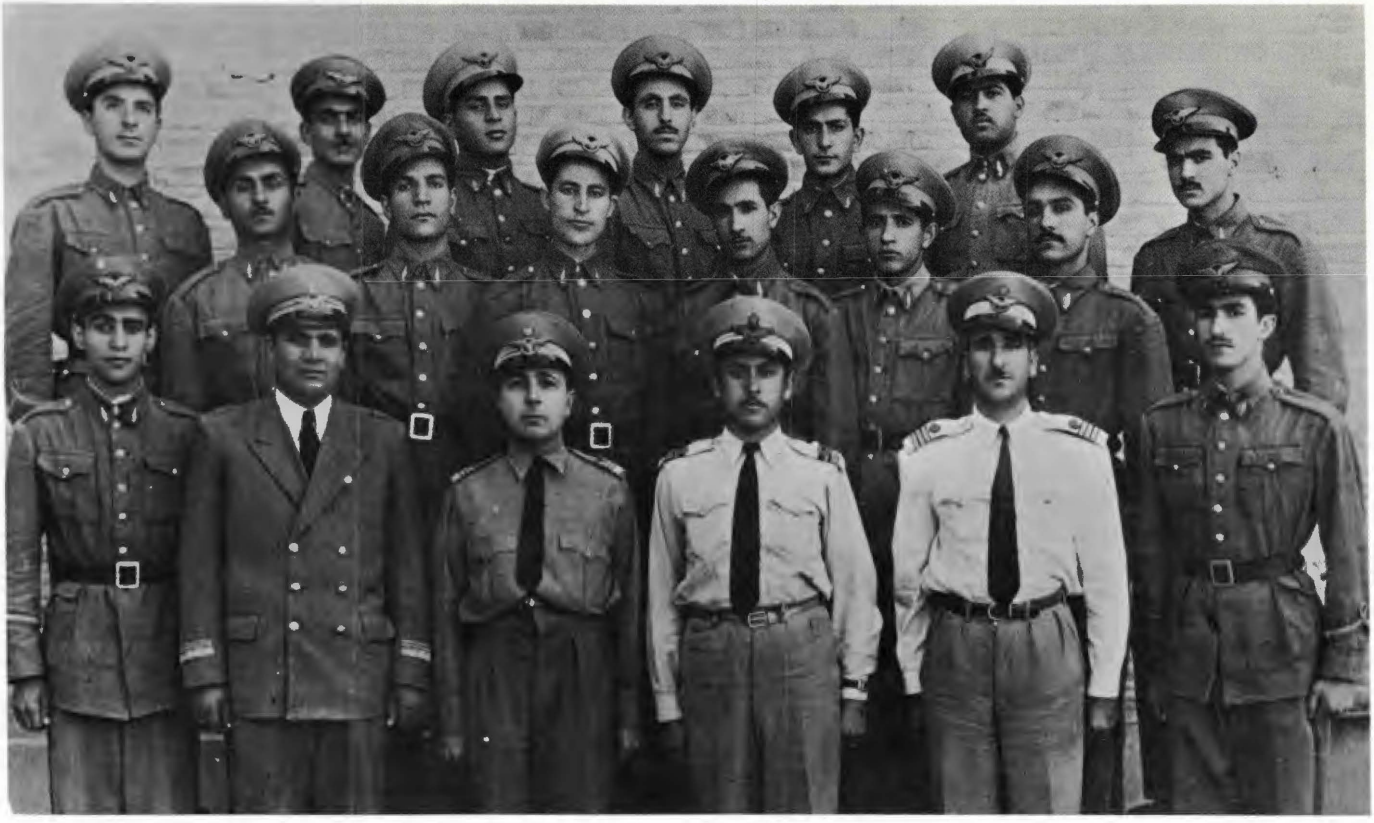
چهار نفر از خلبانان بلژیکی (یك افسر و سه درجه‌دار) برای انجام خدمت معلم خلبانی در مدرسهٔ خلبانی قوای هوائی ایران استخدام گردیدند و بفرمان اعلیحضرت رضاشاه کبیر این چهار خلبان اجازه یافتند که هریك بایك درجه بالاتـر از یونیفرم و علائم قشون ایران استفاده واز آبان ۱۳۱۳ مشغول خدمت گردند چهار نفر یاد شده عبارت بودند از:

۱ ــ سلطان گیوم (بادرجه یاوری)
۲ ــ معین نایب ژریس (بادرجهٔ نایب سومی)
۳ ــ معین نایب واندام (بادرجهٔ نایب سومی)
٤ ــ معین نایب پیتو (بادرجهٔ نایب سومی)

ضمناً چنانکه بررسی مدارك موجود نشان میدهد سه‌خلبان بلژیکی نیز به اسامی بوشن ــ فرمول و «شوارتز» در اواخر سال ۱۳۱۳ درخدمت قوای‌هوائی ایران مشغول خدمت بوده‌اند.

تأسیس دانشکدهٔ فنی هوائی

از فروردین ۱۳۱۵ یك‌دانشکدهٔ فنی هوائی جهت‌آموزش عده‌ای افسر فنی در دوشان‌تپه بوجود آمـد، داوطلبان این دانشکده با دیپلم علمی ششم متوسطه نام‌نویسی و پس از دوسال



دانشجویان دورهٔ ششم دانشکدهٔ فنی هوائی ، صف جلو از چپ براست : سرهنگ گرامی (معاون) ــ سرهنگ مهندس کریم نیکو (فرمانده دانشکده) سرگرد مقصودی (مدیر دروس) ــ سروان خلیل‌الهی (آجودان) .

تحصیل با درجهٔ ستوان دومی در مشاغل فنی نیروی هوائی مشغول خدمت میشدند، دورهٔ اول این دانشکده شامل ۲۷ دانشجو بود که در فروردین ۱۳۱۷ فارغ‌التحصیل شدند دوره‌های دوم وسوم هریك ۳۰ نفر بودند که به‌ترتیب از اول مهر ۱۳۱۷ و ۱۳۱۸ شروع گردید. دانشجویان دورهٔسوم درست ۲۳ روز پیش‌از واقعهٔ سوم‌شهریور گواهینامهٔ خودرا ازدست مبارك اعلیحضرت رضاشاه کبیر دریافت داشتند. دورهٔ چهارم دانشکده نیز در مهر ۱۳۱۹ با سی نفر شروع شد که سال دوم تحصیلی خود را در دانشکدهٔ افسری ارتش گذرانیدند.

دورهٔ پنجم شامل یازده نفر بودند که سال اول تحصیلی را مانند دورهٔ چهارم بااستقرار در دانشکدهٔ افسری ارتش گذرانده وبرای سال دوم تحصیلی بین‌رسته‌های مختلف دانشکدهٔ مذکور تقسیم شدند (برحسب تمایل چندنفر ازآنان هم داوطلب طی سال دوم رستهٔ هوائی دانشکدهٔ افسری گردیدند).

مدرسهٔ «معلم خلبانی»

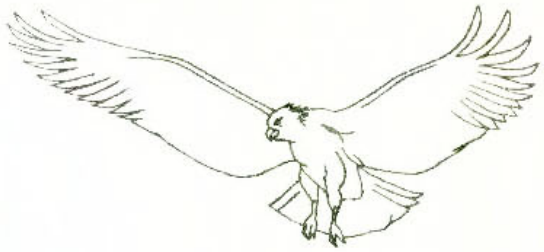
علاوه برآموزشگاههای فنی ــ خلبانی و دانشکده‌های دیدبانی وفنی که به ترتیب از سال ۱۳۱۰ تا ۱۳۱۵ در نیروی هوائی شاهنشاهی تأسیس گردید، از سال ۱۳۱٤ یك مدرسه نیز جهت آموزش «معلم خلبان» در مهرآباد بوجود آمد که اولین دورهٔ آن‌شامل شش‌نفر خلبان بودندکه درتاریخ ۲۳ فروردین ۱۳۱٦ فارغ‌التحصیل گردیدند. این‌مدرسه در دوره‌های مختلف موفق به آماده نمودن عدهٔ قابل توجهی معلم خلبان برای رفع احتیاجات آموزشگاه خلبانی گردید.



دورهٔ یکم هنرآموزگاری خلبانی (۱۴/۱۲/۵ ــ ۱۶/۱/۲۳)

صف جلو از راست بچپ : سروان لوائی ــ سروان نافذ ــ سروان افخمی (مدیر تعلیمات) ــ سروان سپه بود (فرمانده هنرستان) ــ سروان علا ــ ستوان یکم ماکوئی .

صف‌دوم‌از راست بچپ :استوار یکم پاکزاد ــ استواریکم حسینی مجلل ــ استوار یکم‌زاره .



اولین حق پرواز «معلم خلبانی»

برای آشنائی باوضع، این موضوع هم قابل ذکر است که در تاریخ ۱۳۱۵ر۳ر۱۲ طبق تصویبنامه‌ای مقرر شد که به معلم خلبانانیکه آماده برای انجام این وظیفه بوده و شروع به‌تعلیم دادن خلبان نمایند ماهانه مبلغ ۱۵۰ ریال اضافه بر حقوق و فوق‌العادهٔ معمولی خلبانی پرداخت شود.

آموزشگاه افزارمندی

در سال ۱۳۱۶ بمنظور تأمین عدهٔ کافی افزارمند جهت انجام وظیفه در امور فنی کارخانجات شهباز، یك آموزشگاه افزارمندی نیز تأسیس گردید که بموازات آموزشگاه فنی دایر بوده وافزارمندان لازم را تعلیم و تحویل میداد.

فرم لباس هنرآموزان آموزشگاه افزارمندی

از اول مهـر ۱۳۱۶ مقرر گـردید که لباس تابستانی و زمستانی هنرآموزان آموزشگاه افزارمندی مانندسایر آموزشگاه های نیروی هوائی باشد بااین تفاوت که سردوشی آنان تماماً برنگ قهوه‌ای و نشان کـلاه کاسکتشان ماننـد هنرآموزان آموزشگاه فنی وبدون تاج باشد.

تغییر نام هنرستان به آموزشگاه

حسب‌الامر ملوکانه از تاریخ ۱۲ امرداد و اول شهریور ۱۳۱۷ به ترتیب نام هنرستان خلبانی به آموزشگاه خلبانی و هنرستان نظامی به آموزشگاه فنی تغییر یافت.



دورهٔ دوم هنرآموزگاری خلبانی (مهر ۱۳۱۵ تا خرداد ۱۳۱۶

از راست به چپ : استوار دوم راد فارس ــ سروان افخمی (مدیر تعلیمات) ــ سروان سپه پور (فرمانده هنرستان خلبانی) ــ استوار دوم خلیلی ــ استوار دوم شرافت .

مدد معاش پرواز هنرآموزان خلبانی

تا پایان سال ۱۳۱۷ مددمعاش پرواز هنرآموزان داوطلب آموزشگاه خلبانی (که هنرآموزان کادر ثابت نامیده میشدند) ماهانه ۲۵۰ ریال و مدد معاش پرواز هوانوردان وظیفهٔ این آموزشگاه ماهانه ۷۰ ریال بود ــ برمبنای تصویب‌نامهٔ مورخه ۱۳۱۷ر۱۲ر۱۷ مقرر گردید تا از اول فروردین سال ۱۳۱۸ به هوانوردان وظیفه در مدت خدمت زیرپرچم ماهانه یکصد ریال و پس از پایان خدمت زیرپرچم معادل مدد معاش هوانوردان داوطلب ماهانه ۲۵۰ ریال پرداخت گردد.

افسران هـوائی فارغ‌التحصیل ۲۸ مرداد ۱۳۲۰

در امرداد ۱۳۲۰ از افسران نیروی هوائی یکنـفر در دانشگاه جنگ و دونفر در دورهٔ فرماندهی این دانشگاه مشغول تحصیل بودند و ۱۷ نفر نیز در رستهٔ هوائی دانشکدهٔ افسری ارتش و ۳۰ نفر دردانشکدهٔ فنی هوائی به‌تحصیل اشتغال داشتند که به سبب شرایط خاص و وضع موجود حدود یکماه زودتر، یعنی ۲۸ امرداد ۱۳۲۰ طی مراسمی که در پیشگاه اعلیحضرت رضاشاه کبیر در اردوی اقدسیه برگـزار شد فارغ‌التحصیل گردیدند. شادروان ارتشبد محمد خاتمی که از مهر ۱۳۳۷ تا شهریور ماه ۱۳۵٤ فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی را بعهده داشت یکی از دانشجویانی بود که در تاریخ ۲۸ امرداد ۱۳۲۰ از رستهٔ هوائی دانشکدهٔ افسری ارتش با درجه ستوان دومی فارغ‌التحصیل شد.

نکات تاریخی دیگر از وقایع نیروی هوائی شاهنشاهی در دوران سلطنت اعلیحضرت رضاشاه کبیر

تا اینجا سعی شد وقایع مربوط به هواپیمائی نظامی ایران از بدو پیدایش تا نیمهٔ سال ۱۳۱۰ و همچنین سیر وقایع مربوط به آموزش پروازی و فنی نیروی هوائی شاهنشاهی در دوران سلطنت اعلیحضرت رضاشاه کبیر، بطور خلاصه و حتی‌المقدور بارعایت ترتیب تاریخ وقوع، از نظر بگذرد. اینك باز هم به ترتیب تاریخ وقوع، پاره‌ای از نکات‌تاریخی دیگر مربوط به نیروی هوائی شاهنشاهی از ۱۳۱۰ تا شهریور ۱۳۲۰ اختصاراً شرح داده میشود:

پیدایش «صحیه» در سازمان هواپیمائی نظامی ایران

تا دی‌ماه ۱۳۱۰ درادارهٔ هواپیمائی کل‌قشون کوچکترین واحد بهداشتی وجود نداشت بطوریکه اگر یکی از کارکنان این اداره مثلا حین انجام وظیفه در آشیانهٔ هواپیماها دستش خراش برمیداشت برای پانسمان آن ناچار بود به صحیهٔ قوای بری (بهداری نیروی زمینی) مراجعه کند بدیهیست که کلیهٔ معالجات ومعاینات نیز بعهدهٔ صحیهٔ قوای بری بود.

در دی ماه ۱۳۱۰ برای اولین بار صحیه‌ای برای ادارهٔ هواپیمائی کل قشون در نظر گرفته شد ویکنفر طبیب غیرنظامی موسوم به تقی‌خان ثقفی با حقوق ماهانه ۱۲۰۰ قران برای مدت سه سال بطور کنترات استخدام گردید. در تاریخ ٦ بهمن همین سال نیز یکنفر داروساز غیرنظامی (علیخان سامی) با حقوق ماهی ۲۲۰ قران و نیز در تاریخ دهم خرداد سال بعد (۱۳۱۱) دو نفر تحت عنوان پرستار صحیه به‌اسامی رضا خوشبین و باقر عطریان وهریك با حقوق ۱۵۰ قران استخدام شدند. این دونفر برای طی دورهٔ پرستاری قشون اعزام وپس‌از طی دورهٔ مذکور از تاریخ ۸ آذر ۱۳۱۳ درخدمت صحیهٔ اداره هواپیمائی مشغول خدمت شدند. در تاریخ ١٤ آذر ۱۳۱۱ هم یك طبیب دیگر بنام احمدخان مجلل با حقوق ماهی ۱۱۰۰ قران استخدام گردید که تا آخر تیرماه ۱۳۱۳ در خدمت ادارهٔ هواپیمائی قشون بود و ضمناً در سال ۱۳۱۳ یك واحد بهداری به ریاست سروان دکتر محمد ریاحی (که کفیل سرویس جراحی مریضخانهٔ نمره ۳ قشون بود، با انتقال به قوای هوائی) در واحد هوائی مهرآباد تشکیل شد. دکترمرتضی شیخ هم‌که دورهٔ شش‌ماههٔ اولیه‌خدمت نظام‌وظیفهٔ خودرا درقوای‌هوائی طی‌کرده بود از ۱۵ اردیبهشت ۱۳۱٤ با درجهٔ نایب سومی وظیفه بخدمت صحیهٔ قوای هوائی تا پایان خدمت نظام وظیفهٔ خود ادامه داد. در سال ۱۳۱٦ در پارك مرکزی جنب کارخانجات هواپیمائی شهباز وقت سروان دکتر سیدهاشم شافع بعنوان رئیس بهداری پارك مرکزی شروع به‌کار نمود، در این زمان ساختمان بهداری مرکب از پنج اطاق و پرسنل آن شامل سه پزشکیار و یك داروساز بود و همچنین دکتر ثابت تصدی بهداری واحد مهرآباد را داشت که زیرنظر بهداری پارك مرکزی انجام وظیفه میکرد.

به‌این ترتیب پایه‌واساس بهداری نیروی هوائی شاهنشاهی در دوران سلطنت اعلیحضرت رضاشاه کبیر گذاشته شد و از آن به‌بعد تدریجاً به مقتضای توسعهٔ نیروی هوائی و نیاز قسمتها، سازمان بهداری نیز گسترش یافت تا به‌وضع پیشرفته کنونی که دارای مجهزترین بیمارستانها و درمانگاهها بامدرنترین وسائل و کارآزموده‌ترین پرسنل متخصص میباشد، رسید.

ملخ زدن و خطر ملخ هواپیماها و اولین مصدوم ملخ در ایران

در آن زمان که موتور هواپیماها فاقد استارتر بود و حتی هندیل هم که بعداً اضافه شد وجود نداشت و مکانیسین‌ها یا کارکنان دیگر ناچار از گرداندن ملخ با دست یاباصطلاح «ملخ زدن» جهت روشن شدن موتور هواپیماها بودند همیشه خطر روشن شدن غیر منتظره و ناگهانی موتور و اصابت ملخ به گردانندهٔ آن وجود داشت وبهمین سبب ملخ زدن به‌اعتباری مستلزم داشتن نوعی هنر در این کار بود. معهذا هیچ فرد ورزیده در این امر نیز از خطر احتمالی مورد بحث نمیتوانست کاملا مصون باشد. ظاهراً اولین کسی که در تاریخ هواپیمائی نظامی ایران دچار خطر ملخ زدن شده، کارگر فنی کنتراتی موسوم به یوسف ملوچی بوده است که در اثر اصابت ملخ به دستش آسیب رسیده، بحدی که قادر به‌ادامهٔ خدمت نگردیده و از اول تیر ماه ۱۳۱۱ با دریافت شش ماه حقوق (جمعاً معادل ۱۵۰۰ قران) از خدمت معاف شده است.



علامت خلبانی

علائم خلبانی ـ دیدبانی و فنی

درسال ۱۳۱۱ ضمن تعیین لباس ویژه برای کارکنان کادر قوای هوائی‌ایران (که عبارت‌بود ازکت و شلوار به رنگ‌سرمه‌ای برای زمستان و خاکستری برای تابستان و درجات بوسیلهٔ یراق دورکلاه کاسکت و روی شانه‌ها و سر دستها مشخص میشد) علائم خاصی نیز برای خلبانی ـ دیدبانی و فنی به اشکالی که دراین صفحه ملاحظه میشوند تعیین گردید و مورد استفاده قرار گرفت .



علامت فنی

«قوای هوائی» عنوان جدید سازمان هواپیمائی نظامی ایران

بموجب حکم عمومی قشونی (ماده ۱ نمره ۱٤٤٤) عنوان «ادارهٔ هواپیمائی کل قشون ایران» از تاریخ هفتم آبان ماه ۱۳۱۱ به «قوای هوائی» تبدیل گردید.

ورود هواپیماهای مشقی تایگرموس و نخستین خلبان نیروی هوائی ایران که دریك سانحهٔ هوائی جان سپرد

در سال ۱۳۱۱ بیست فروند هواپیمای مشقی تایگرموس خریداری شده از دوهاویلاند انگلیس درصندوقها بوسیله کشتی وارد خرمشهر واز آنجا به‌اهواز منتقل شدند واز ۲٤ آبان آن سال هیئتی مرکب از عده‌ای خلبان و مکانیسین جهت آماده کردن ـ آزمایش پرواز وانتقال هواپیماهای جدید به تهران، عازم جنوب شد. پنج فروند از این هواپیماها صبح روز ۱۲ آذر ۱۳۱۱ بوسیلهٔ خلبانان ایرانی از اهواز پرواز و ساعت ۱۱۳۰ همان روز به تهران رسیدند ـ چهارده فروند دیگر در سه مرحله تا سوم بهمن ۱۳۱۱ به تهران پرواز داده شدند و یکفروند از این هواپیماها نیز حین آزمایش پرواز در اهواز نخستین سانحهٔ منجر بمرگ خلبان را درتاریخ هواپیمائی ایران بوجود آورد (خلبان تایگرموسی که در این سانحه جان سپرد نایب اول فتح‌الله زندانصاری ـ یکی از صاحبمنصبان فعال و فداکار قوای هوائی ایران بود که در مأموریتهای هواپیمائی



علامت دیدبانی



نایب اول فتح‌الله زندانصاری

مربوط به جنگهای داخلی ایران خدمات برجسته وگرانبهائی انجام داده بود. زندانصاری که در تاریخ یکم دیماه ۱۳۱۱ حین پرواز آزمایشی در اثر سانحه جان سپرد نخستین خلبان درتاریخ هواپیمائی کشور ماست که سر درپای پیشرفت این صنف نهاد).

بازگشت مجدد سرتیپ نخجوان به سرپرستی قوای هوائی

در تاریخ ۲۶ آذر ۱۳۱۱ بفرمان اعلیحضرت رضا شاه کبیر سرتیپ کوپال از سرپرستی قوای هوائی ایران معاف واز این تاریخ سرتیپ احمد نخجوان بار دیگر ادارهٔ هواپیمائی نظامی ایران را تحت عنوان «سرپرست قوای هوائی» بعهده گرفت.

یك افسر سوئدی در پست ریاست ستاد قوای هوائی ایران

در سال ۱۳۱۱ بامر اعلیحضرت رضاشاه کبیر جهت استفاده از تجربیات کشورهای پیشرفته در امور هوانوردی یك سرهنگ هواپیمائی سوئدی موسوم به نوردکیست برای تشکیل وتصدی مقام ریاست ستاد قوای هوائی ایران و پیشبرد امور مربوط بهامور ستادی این صنف استخدام وبعنوا ن‌نخستین رئیس ستاد قوای هوائی بخدمت گمارده شد.



سرهنگ دوم سوئدی موسوم به نوردکیست با لباس ویژهٔ جدید افسران هوائی‌ایران که از سال ۱۳۱۱ بعنوان نخستین رئیس ستاد قوای هوائی ایران مشغول خدمت گردید.

اولین نمایش پرواز جمع طیارات جدید

اولین نمایش «پرواز جمع» باشرکت هواپیماهای جدید در تاریخ سوم اسفند سال ۱۳۱۱ ضمن مراسم سان و رژه نمونه واحدهای ارتش در پیشگاه اعلیحضرت رضاشاه کبیر انجام و مورد توجه خاص ملوکانه قرار گرفت. خلبانان برای احراز ورزیدگی بیشتر بمنظور انجام «پرواز جمع با فاصلهٔ کم» در رژه‌ها و نمایشات بعدی، بلافاصله پس از مراسم سوم اسفند به تمرین پرداختند. در تمرین پروازجمع که ساعت ۰۹۱۰ روز چهارشنبه ۱۷ اسفند ماه ۱۳۱۱ در حدود یك کیلومتری جنوب فرودگاه قلعه‌مرغی بوسیلهٔ سه‌فروند هواپیمای تایگرموس انجام میگرفت و خلبانان سعی داشتند حتی‌المقدور هواپیماها را بهم نزدیکتر کرده جمع‌تر پرواز کنند ناگهان بال راست یکی از هواپیماها که خلبانی آنرا نایب اول فتحی (تژه) بعهده داشت به بال چپ هواپیمای نایب اول قائم‌مقامی اصابت نموده بالها چند لحظه داخل هم ماندند و بعد از هم جدا وهردو هواپیما پیچزنان سقوط کردند قائم‌مقامی دراثر سقوط بلافاصله درگذشت ولی فتحی درنتیجه جراحات واردهمدتی بستری ومعالجه شد و سرانجام از مرگ نجات یافت و به‌این ترتیب دومین سانحه‌منجر بمرگ خلبان و اولین برخورد هواپیماها حین پرواز، درتاریخ هواپیمائی کشور ما بوقوع پیوست.

استخدام اولین انگلیسی متخصص هواپیما

کمپانی هواپیماسازی دوهاویلاند انگلیس‌که هواپیماهای تایگرموس را به‌ایران فروخته بود یکنفر از متخصصین فنی خود موسوم به مستر جونسن را به ایران اعزام داشته بود تا کارکنان فنی قوای هوائی ایران را با امور فنی مربوط به طیارات مذکور آشنا سازد. کمپانی دوهاویلاند در مدت شش ماه اول که مستر جونسن در قوای هوائی ایران خدمت میکرد حقوق و مزایای اورا بعهده داشت. پس از خاتمهٔ شش ماه چون وجوداو برای ادامهٔ خدمت درقوای هوائی ایران لازم تشخیص داده شد لذا طبق قرارداد منعقده از ۲۷ اردیبهشت ۱۳۱۲ با حقوق ماهانه شصت لیرهٔ انگلیسی به‌استخدام قوای هوائی ایران درآمد. مستر جونسن اولین انگلیسی بشمار میرود که برای خدمت در هواپیمائی ایران استخدام شده است. کنترات جونسن در تاریخ ۱۱ دیماه ۱۳۱۳ پایان یافت و بجای او از همان تاریخ مکانیسین انگلیسی دیگری بنام تیلور باهمان شرایط و

حقوق استخدام و در قوای هوائی ایران مشغول خدمت گردید.

تجهیز قوای هوائی با هواپیماهای آر ـ ۵

در اواخر سال ۱۳۱۱، قوای هـوائی ایران ده فروند هواپیمای «آر ـ ۵» از روسیه خریداری نمود واولین فروند از این نوع هواپیماها بوسیله خلبان ایرانی از مسکو به تهران پرواز و روز نهم خرداد ۱۳۱۲ در فرودگاه قلعه مرغی فرود آمد. ۹ فروند دیگر در قطعات مجزا درون صندوقها بوسیله کشتی به‌بندر پهلوی رسید و دراین بندر سوار ومورد آزمایشات پروازی قرار گرفتند و در پنج مرحله (بتاریخهای ۱۲ـ۲۵ـ ۲۶ و ۲۷ تیر و ۲ مرداد ۱۳۱۲) بوسیله خلبانان ایرانی بـه تهران پرواز داده شدند و به‌این ترتیب برمجموع هواپیماهای موجود قوای هوائی ایران ده فروند هواپیمای «آر ـ ۵» اضافه گردید که در اختیار فوج نمره ۱ این قوا قرار گرفتند.

هواپیمای اکتشافی و بمب افکن دوبـالـه و دو نفره "آر ـ ۵" ساخت کارخانه پولیکاریف روسی در سال ۱۳۱۲ وارد خدمت قـوای هوائی ایران گردید. این هواپیما مجهز به یک موتور دوازده سیلندری "ام ـ ۱۷" بود که با آب خنک میشد. حداکثر سرعتش ۱۵۳ میل‌در ساعت ـ سقف پروازش ۲۰۹۹۷ پا ـ برد پروازش ۶۲۰ میل ـ حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۶۵۱۵ پوند بود و یک مسلسل برای تیراندازی بجلو و مسلسل متحرکی روی برجک کـابین عقب داشت و میتوانست ۸۸۲ پوند بمب در مقرهای زیر بال پائینش حمل کند.

تصمیم برای انجام اولین پرواز شب در ایران

در خرداد ماه ۱۳۱۲ یکی‌از افسران خلبان ایرانی «نایب اول ابراهیم ماکوئی» که از پنجم شهریور ۱۳۱۱ بمنظـور تحویل گرفتن هواپیماهای جدید خریـداری شده از روسیه (از نوع «آر ـ ۵») در آن کشور بسر میبرد. تصمیم گرفت بایکی از هواپیماهای مذکور طوری از مسکو پرواز کند که یکروزه به‌تهران برسد و بااین اقدام یك رکورد جهانی درمسیر مورد بحث بدست آورد بااین تصمیم، پس‌از کسب اجازه‌تلگرافی از پیشگاه اعلیحضرت رضاشاه کبیر، ساعت پنج صبح روز ۸ خرداد ۱۳۱۲ از مسکو حرکت ودر مسیر پرواز پس از فرود در خارکف و کروزنی از فراز جبال قفقاز عبور کرد و درشهر بادکوبه فرود آمد و بعداز انجام سوختگیری، حدود ساعت‌هفت بعداز ظهر آماده پروازگردید. بامحاسبه‌ایکه خلبان بعمل‌آورده واز بادکوبه به‌تهران گزارش نموده بود برای توفیق در انجام برنامهٔ پرواز خود ناچار بود قسمت آخر مسیر را در ساعات شب پرواز کند، بطوریکه ساعت ۲۱۰۰ در تهران فرود آید، با این عمل رکورد دیگری بعنوان اولین پرواز شب در تاریخ هواپیمائی ایران بدست می‌آورد.

گزارش خلبان مذکور بوسیلهٔ فرمانده قوای هوائی بـه عرض پیشگاه اعلیحضرت رضاشاه کبیر رسید و شاهنشاه باتوجه به‌عدم آمادگی فرودگاه تهران برای نشستن هواپیما در شب، و خطراتی که تصمیم خلبان دربرداشت، استقبال چنین خطر مسلمی را صلاح ندانسته و امر فرمودند: تلگرافی، ضمن ابلاغ



مراتب خوشنودی ملوکانه از موفقیت خلبان به او دستور داده شود که از پرواز شب خودداری وروز بعد به‌ایران پروازنماید.

هواپیمای ماکوئی در فرودگاه بادکوبه آمادهٔ پرواز و خلبان به‌اتکاء اجازهٔ کلی که قبلا کسب کرده بود در حال حرکت بسوی هواپیما بود که ناگهان مأمور کنسولگری ایران در بادکوبه خود را با شتاب به فرودگاه رسانید و پاکت حاوی یك تلگراف را بدست او داد که متن تلگراف پرواز شب را برای خلبان ممنوع میکرد... ماکوئی به‌اطاعت از اوامر مطاع شاهانه فردای آنروز (۹ر۳ر۱۳۱۲) باموفقیت به تهران پرواز نمود و بعنوان اولین خلبانی که با هواپیمای آر-۵ از مسکو به تهران پرواز کرد، در فرودگاه قلعه‌مرغی فرود آمد.

سازمان جدید قوای هوائی در تیر ماه ۱۳۱۲

از تاریخ ۱۱ تیرماه ۱۳۱۲ سازمان قوای هوائی قشون ایران به‌شرح زیر تصویب وابلاغ شد:

این سازمان شامل فرماندهی قوای هوائی، ارکانحرب قوای هوائی و واحدهای تابعه، مرکب از دو فوج (فوج نمره ۱ وفوج نمره ۵) ــ قسمت فنی وتأسیسات مربوط به‌کارخانجات قوای هوائی بود.

رنگ ممیزه صنف قوای هوائی ایران

در تاریخ ٤ امرداد ۱۳۱۲ رنگهای ممیزه صنوف مختلف قشون ایران به شرح زیر تعیین وابلاغ گردید:

ارکانحرب ــ مشکی
پیاده ــ زردنارنجی
سوار ــ قرمز
نقلیه ــ سبز
هواپیمائی ــ قهوه‌ای
توپخانه ــ سورمه‌ای
مهندسی ــ آبی روشن
صحیه و بیطاری ــ ارغوانی

چنانکه ملاحظه میشود رنگ ممیزهٔ هواپیمائی برخلاف رنگ محیط عملش یعنی آسمان در آن موقع قهوه‌ای انتخاب شده و مبنای چنین انتخابی معلوم نیست.

ده فروند تایگرموس دیگر

چنانکه قبلا اشاره شد بیست فروند هواپیمای مشقی تایگرموس از انگلستان خریداری و ۱۹ فروند آن بین ۲۱ آذر و ۳ بهمن ۱۳۱۱ از اهواز به تهران پرواز کرده و بخدمت

افسران قوای هوائی شاهنشاهی در سال ۱۳۱۲ (هنگام تغییر لباس و تعیین یونیفرم ویژه برای کادر این نیرو) در وسط صف جلو سرتیپ احمد نخجوان و سمت راست او سرهنگ ۲ نوردکیست رئیس ستاد سوئدی قوای هوائی ایران و سمت چپ وی سرهنگ ۲ احمد خسروانی دیده میشوند .





افسران قوای‌هوائی ایران در سال ۱۳۱۲ (صف جلو در وسط سرتیپ احمد نخجوان و سمت راست او سرهنگ بیوربلژیکی (که بجای نوردکیست برای تصدی ریاست ستاد قوای هوائی ایران استخدام شده بود) و سمت چپ وی سرهنگ‌احمد خسروانی دیده میشوند .

قوای هوائی ایران درآمدند و یکفروند از آنها نیز در اثر سانحه حین آزمایش پرواز در اهواز از بین رفت. سری بعدی این نوع هواپیماها شامل ده فروند تایگرموس بود که درآذر ماه ۱۳۱۲ به‌ایران رسید ودردومرحله (اول وهشتم‌دی ۱۳۱۲) به تهران پرواز داده شدند به‌این ترتیب در آن تاریخ قوای هوائی ایران جمعاً شامل ۲۷ فروند هواپیمای مشقی تایگرموس بود (باتوجه به‌کسر دو فروند هواپیما از این نوع که در سانحهٔ روز ۱۷ اسفند ۱۳۱۱ از خدمت خارج شدند).

سازمان قوای هوائی ایران در آغاز سال ۱۳۱۳

در آغاز سال ۱۳۱۳ سازمان جدید قوای هوائی ایران تشکیل میشد از ارکانحرب قوای هوائی (ستاد) شامل سه رکن (ارکان اول ـ دوم و سوم) که بین ارکان مذکور رکن دوم ازهمه مهمتر ودارای چهار شعبه باوظایف سنگینتر بود (توضیح اینکه ظاهراً تا سال ۱۳۱۳ در ارکانحرب قوای هوائی رکن ٤ وجود نداشت و یالااقل در مدارك موجود نامی از رکن ٤ نرفته است). واحدها وقسمتهای تابعه قوای هوائی عبارت بودند از:

* فوج نمره ۱ ـ شامل شعبهٔ اطلاعات ـ قسمت‌عکاسی ـ گروه ارتباط وبی‌سیم و شعبهٔ نقلیه و دارای سه گردان‌عملیاتی: گردان رابط ـ گردان صیاد (شکاری). گـردان دیدبانی و بمباران، که در آن گردان رابط مرکب ازچهار گروه وگردان دیدبانی وبمباران مرکب از پنج گروه بود.

* فوج نمره ۵ ـ (که در حقیقت یك‌سازمان آموزشی‌و همان‌مدرسه خلبانی بود کمااینکه‌ازتاریخ اول خـرداد ۱۳۱۳ علی‌الاصول نام این فوج به «مدارس خلبانی» تبدیل گردید) شامل:

یك دفتر آجودانی ـ یك گروه تمرینات خلبانی ـ یك شعبهٔ تعلیمات یك قسمت نقلیه و بالاخره یك قسمت بعنوان پارك تعمیرات بود.

* قسمت فنی که تحت این عنوان باید از پارك مرکزی، کارخانجات و شعباتش و مدرسهٔ مکانیکی نام برد.

هواپیماهای نوع اداکس و فیوری در خـدمت قـوای هوائی ایـران

در اسفند ماه ۱۳۱۲ هواپیمای نوع اداکس ساخت‌کارخانهٔ هاوکر انگلیس بوسیلهٔ کشتی وارد بندر خرمشهر و از آنجا باراه زمین به اهواز حمل و قطعات آنها سوار و پس از انجام آزمایشات پروازی لازم اولین سری آنها مرکب از چهارفروند روز ۱۸ فروردین ۱۳۱۳ بوسیلهٔ خلبانان ایرانی به تهران وارد گردیدند و بقیهٔ هواپیماهای ابتیاعی بتدریج وبموازات آمادگی

برای انتقال به تهران پرواز داده شدند. در سال ۱۳۱۳ تعدادی از هواپیماهای شکاری نوع فیوری ساخت کارخانهٔ هاوکر انگلیس نیز که خریداری شده بودند وارد ایران و تدریجاً به تهران منتقل گردیدند. قابل توجه اینکه در مدت ۱۳ ماه (از ۱۸ فروردین ۱۳۱۳ تا ۱۸ اردیبهشت ۱۳۱٤) مجموعاً نود فروند هواپیمای اداکس و فیوری که در آن عصر از هواپیماهای خط اول محسوب میشدند وارد خدمت قوای هوائی ایران گردیده‌اند و این موضوع نشان میدهد که اعلیحضرت همایون رضا شاه کبیر تا چه حد به‌تقویت هواپیمائی نظامی ایران توجه داشته‌اند. در پرواز هواپیماهای جدید از اهواز به تهران خلبانان بلژیکی هم که آن زمان دراستخدام قوای هوائی ایران بودند شرکت داشتند و ضمن این پروازها چند فقره سانحه و فرود اجباری بین راه نیز وجود داشته، معهذا هیچیك از این سوانح و اتفاقات توأم باتلفات جانی نبوده است.

اولین عنوان «فرماندهی قوای هوائی»

از بدو تأسیس هواپیمائی نظامی در ایران، این سازمان بصورت ادارهٔ هواپیمائی کل قشون انجام وظیفه میکرد ومقام اداره کنندهٔ آن عنوان «رئیس اداره» را داشت و هنگامیکه (از تاریخ ۷ آبان ۱۳۱۱) به قوای هوائی تغییر نام داد به‌مقام یاد شده عنوان «سرپرست» اطلاق میشد تا سرانجام از اول خرداد ۱۳۱۳ برابر حکم عمومی‌قشونی رسماً عنوان «فرماندهی قوای هوائی» به این تشکیلات داده شد و از این تاریخ به‌بعد بود که ذیل نامه‌ها، دستورات واحکام این سازمان بعنوان «فرماندهی قوای هوائی» امضاء میشد.

هواپیمای دوباله و دو نفره رزمی (ویژه پشتیبانی از نیروهای زمینی) و تعدادی دو فرمانه جهت آموزش جنگی ، موسوم به اداکس ساخت‌هاوکر انگلیسی که در سال ۱۳ ــ ۱۳۱۲ وارد خدمت نیروی هوائی ایران گردید . مجهز بود به یک موتور هورنت با ملخ سه پرهای با پکازوس با ملخ دو پرهای و به ترتیب دارای ۴۸۰ و ۴۵۰ اسب قدرت ، حداکثر سرعتش ۱۷۰ میل در ساعت ــ سقف پروازش ۲۱۵۰۰ پا ــ حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۴۳۸۶ پوند ، یک مسلسل برای تیراندازی بجلو از میان پره‌های ملخ و مسلسلی در برجک متحرک کابین عقب داشت و قادربحمل و پرتاب بمب در مقرهای زیر بال پائینش بود .



اولین شورای ستادی فرماندهی قوای هوائی

در خرداد ماه ۱۳۱۳ برای نخستین بار یك شورای ستادی که در آن عصر «هیئت اداری» اصطلاح میشد در فرماندهی قوای هوائی تشکیل گردید. دراین هیئت که بادرج درحکم نمرهٔ ۱۱۷ قوای هوائی رسمیت یافته مقامات زیر شرکت داشتند:

۱ ــ فرمانده قوای هوائی (رئیس هیئت)

۲ ــ کفیل فرماندهی فوج نمره ۱ (در آن تاریخ یاور خلیل مرجان بعنوان قدیمی‌ترین افسر ارشد)

۳ ــ فرمانده‌واحد اداری (نظیرفرمانده قرارگاه کنونی)

٤ ــ متصدی مخازن (بعنوان افسر فنی)

٥ ــ متصدی امور اداری و تحویلدار (بعنوان متخصص و آشنا به امور مالی).

اولین هواپیمای مجهز به بی‌سیم در ایران

تا تاریخ هفتم مهر ماه ۱۳۱۳ هواپیماهای قوای هوائی ایران مجهز به وسیله‌ای نبودند که خلبانان یا سرنشینان آنها حین پرواز بتوانند با هواپیماهای دیگر یا باکارکنان زمینی ارتباط برقرار سازند ــ چنین ارتباطاتی بهنگام لزوم محدود به علائم بصری وآنهم فقط در شعاع دید امکان پذیر بود. اولین دستگاه بی‌سیم در تاریخ ۷ مهر ۱۳۱۳ روی یکفروند هواپیمای نظامی در ایران سوار شد. این هواپیما از نوع اداکس وبشماره ٤۱۲ بود و تجهیز آن با بی‌سیم بمنظور آزمایش دستگاه انجام گرفت. آزمایش مورد بحث با پرواز در مسیر تهران ــ سلطان آباد ــ خرم‌آباد وبالعکس بعمل آمد، به‌این ترتیب که ساعت ۸ صبح آنروز اداکس مجهز به‌بی‌سیم به‌خلبانی نایب‌اول غلامحسین

هواپیمای شکاری رهگیر دوباله و یکنفره موسوم به " فیوری " ساخت هاوکر انگلیس که بعنوان اولین هواپیمای یکنفره در سال ۱۳۱۳ وارد خدمت قوای هوائی ایران گردید. فیوری مجهز بود به یک موتورهورنت آمریکائی و ملخ سه پره‌ای فلزی با گام متغیر و با موتور مرکوری ــ ۶ انگلیسی با ملخ دو پره چوبی که به ترتیب‌دارای ۴۸۰ و ۵۵۰ اسب قدرت بودند . حداکثر سرعت فیوری ۲۱۲ میل در ساعت ــ حداکثر وزنش هنگام برخاستن (با موتور هورنت) ۳۵۹۰ پوند ــ دارای دو مسلسل ثابت برای تیراندازی بجلو و مقرهائی زیر بال پائین جهت حمل و پرتاب بمب بود.



مصطفوی (سرتیپ بازنشسته کنونی) همراه دو فروند اداکس دیگر از فرودگاه قلعه‌مرغی به‌پرواز درآمد، هواپیماها پس از فرود و تجدید سوخت در سلطان‌آباد به‌پرواز خـود تا فراز خرم‌آباد ادامه دادند و بدون اینکه در خرم‌آباد فرود آیند در همان مسیر (باتجدید سوخت در سلطان‌آباد) مراجعت نمودند و ساعت ۱۷۴۰ درقلعه‌مرغی فرود آمدند. جمع پرواز رفت و برگشت ۳ ساعت و۳۵ دقیقه ونتیجهٔ آزمایش بی‌سیم رضایتبخش بود.

یك افسر بلژیکی در رأس ستاد قوای هوائی ایران

در تیرماه ۱۳۱۳ یك صاحبمنصب هواپیمائی بلژیکی با درجهٔ یاوری موسوم به ویکتور بیور از طرف قوای هـوائی ایران استخدام و در تاریخ ۱۴ تیر ۱۳۱۳ وارد ایران گردید و به‌امر اعلیحضرت رضاشاه کبیر بایکدرجه ترفیع یعنی بادرجهٔ سرهنگ دومی بجای سرهنگ نوردکیست سوئدی که از حدود دوسال پیش ریاست ستاد ارکانحرب قوای هوائی ایرانرا بعهده داشت منصوب ومشغول کار شد.

یاور ویکتور بیوربلژیکی که از تیرماه ۱۳۱۳ با یک درجه ترفیع و استفاده از یونیفرم قوای هوائی ایـران (بجـای سرهنگ نوردکیست سوئدی) تصدی ریاست ستاد قوای هوائی ایران را بعهده گرفت .



تلاش وسیع برای ایجاد فرودگاههای منـاسب در سراسـر کشـور ایـران

در سالهای بعداز ۱۳۱۲، بطوریکه از بررسی مـدارك موجود قوای هوائی ایران استنباط میشود، تلاش وسیعی برای ایجاد امکانات لازم جهت نشستن و برخاستن هواپیما در نقاط مختلف سراسر کشور آغاز و به‌این منظور افسران قوای هوائی مرتباً به مناطق مختلف مملکت برای انتخاب و تسطیح و آماده کردن فرودگاههای فرعی اعزام میگردیدند و این نشانه‌ایست از وجود فکر وتصمیم توسعه امکانات قوای هوائی برای اینکه این قوا بتواند در موارد نیاز فعالیتهای خود را بنحو مؤثرتری در سراسر کشور گسترش دهد.

افتخار نخستین مسافرت یك افسر هوائی به خارج از کشور در التزام موکب ملوکانه

اولین افسر هواپیمائی ایرانی که این افتخار را پیدا کرد تا در التزام موکب ملوکانه به خارج از کشور سفر کند سلطان محمود میرزا خسروانی بود (که در آن وقت کفالت فرماندهی گردان دیدبانی وبمباران فوج اول قوای هوائی ایران را بعهده داشت) چنین افتخاری در خرداد ماه ۱۳۱۳، هنگام مسافرت رسمی‌اعلیحضرت همایون رضاشاه کبیر به کشور ترکیه که بنا به‌دعوت حضرت آتاترك انجام گرفت، دست داد.

پرواز به ترکیه اولین پرواز به خارج از کشور در تاریخ هـواپیمائی ایـران

نظر به‌وجود دوستی و مودت تاریخی وحسن همجواری بین ملت ایران و ترکیه و تأثیر مثبت و غیر قابل توصیفی که مسافرت شاهنشاه ایران به ترکیه در تحکیم و تقویت مبانی این دوستی و حسن تفاهم بجای گذاشت، پس از مراجعت شاهنشاه، حکومت ترکیه گروهی از کارکنان قوای هوائی ایـران را دعوت کرد که همراه هواپیماهای خود دیدار دوستانه‌ای از آن کشور بعمل آورند و بنابر تصویب واجازهٔ ذات‌اقدس ملوکانه، پذیرش این دعوت اعلام شد و فرمانده قوای هـوائی همراه چهارنفر از افسران خلبان و یك افسر و سه درجه‌دار فنی‌بوسیله پنج فروند هواپیمای اداکس (هورنت) ساعت ۰۹۳۰ روز دوم آبان ماه ۱۳۱۳ در مسیر تهران ــ تبریز ــ اسکی شهر به سوی آنکارا به‌پرواز درآمدند و وارد آسمان ترکیه گردیدند وهنگام

نشستن در فرودگاه آنکارا مورد استقبال گرم و شایستهٔ مقامات ترکیه وایرانیان مقیم آن کشور قرار گرفتند و پس از مدت ۱۵ روز توقف در آن مملکت وبرخورداری کامل از احترامات و میهمان‌نوازیهای صمیمانه و بازدید تأسیسات مختلف و آثار تاریخی آن کشور، روز ۱۷ آبان ۱۳۱۳ مراجعت نموده وساعت ۱۲ همانروز درفرودگاه قلعه‌مرغی فرودآمدند. در این‌مأموریت بازدید، جمعاً ۱۳۱ ساعت و۲۹دقیقه بوسیلهٔ پنج‌فروند هواپیمای اعزامی پرواز انجام گرفت.

پرواز به‌ترکیه و مراجعت از لحاظ تاریخ هواپیمائی سه مورد «نخستین» دربرداشت:

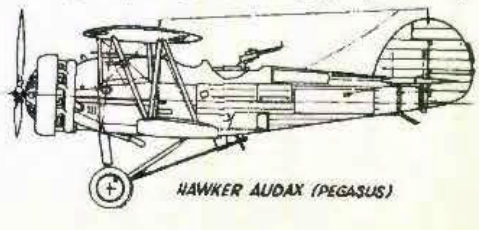
۱ــ اولین پرواز هواپیمای متعلق به‌ایران باخلبان ایرانی در عبور از مرز وخروج از آسمان این کشور بود.

۲ ــ اولین پرواز جمع هواپیماها (بطور اعم) درخروج از آسمان ایران محسوب میشد.

۳ــ اولین پرواز جمع هواپیماهای متعلق به‌ایران بـا خلبانان ایرانی (بطور اخص) در خروج از آسمان این کشور بشمار میرفت.

باز هم مأموریت جنگی

باوجودیکه تا این دوره از تاریخ کشور ما (۱۳۱۳) آرامش و امنیت به سراسر کشور بازگردانده شده بود معهذا هنوز هم گاهی کم یابیش در بعضی از نقاط کشور بی‌نظمی‌هائی بروز می‌کرد که بلافاصله و بااقدام سریع ارتش نوین ونیرومند ایران نظم و امنیت برقرار میشد. در آبان ۱۳۱۳ نیز از جانب عده‌ای در بلوچستان بی‌نظمی‌هائی بوقوع پیوست و ضمن اقدام همه‌جانبهٔ واحدهای زمینی، قوای هوائی نیز مأموریت یافت تا برای عملیات قلع و قمع اشرار دست به‌کار شود و در اجرای چنین مأموریتی بود که در تاریخ ۲۳ آبان ۱۳۱۳ سه فروند هواپیمای یونکرس و روز ۱۵ آذر هم یکفروند هواپیمای «آر ــ ۵» به بلوچستان اعزام گردید که تا سوم فروردین ۱۳۱٤ در آن منطقه سرگرم انجام وظیفه بـودند در این مرحله از مأموریت بلوچستان بوسیله چهار هواپیمای مذکور جمعاً ۲٤۵ ساعت و ٤۵ دقیقه پرواز عملیاتی انجام گرفت.



HAWKER AUDAX (PEGASUS)



فرودگاه آنکارا: منظره‌ای ازهیئت اعزامی نیروی هوائی شاهنشاهی و چند نفر از افسران ترکیه و مستقبلین.

تغییر نام

طبق سازمان جدید قوای هوائی که در دی ماه ۱۳۱۳ به تصویب رسید چند مورد تغییر نام بشرح زیر به‌چشم میخورد:

۱ــ پارك تعمیرات مرکزی به «کارخانجات ومخازن فنی مرکزی».

۲ ــ واحد صیاد به «واحد شکاری»

همچنین از اسفند ماه ۱۳۱۳ «مجمع صاحبمنصبان» که در حال حاضر «باشگاه افسران» اصطلاح میشود به «کانون افسران» تغییر نام داد و از همین ماه نام مدارس خلبانی به «هنرستان خلبانی» و مدرسه دیدبانی به «دانشکـده دیدبانی» تبدیل گردید.

خلع درجه بخاطر فرود اجباری

انضباط و احتراز از سهل‌انگاری در همهٔ امور از عوامل مؤثر موفقیت بشمارمیرود لیکن انضباط حقاً روح ارتش شمرده شده وسهل‌انگاری درانجام وظایف نظامی غیرقابل جبران و نابخشودنی است، مخصوصاً در صنف هواپیمائی‌که بعلت حساسیت حیاتی وظایف مربوطه، کوچکترین اغماضی در این زمینه جایز نیست واین حقیقت حتی در عصری که سرعت پرواز از یکصد و پنجاهم سرعت هواپیماهای امروز هم کمتر بود جداً مورد توجه قرار داشت. اینك نمونه‌ای از این توجه که یکی راجع به بی‌انضباطی و دیگری پیرامون سهل‌انگاری یا عدم تشخیص صحیح است:

ماجرای نمونهٔ شماره ۱ این است که در تاریخ دهم آذر ۱۳۱۳ یکی از افسران خلبان قوای هوائی ایران‌که اتفاقاً خیلی ارزنده ومورد توجه سازمان بوده ونیز باوجودیکه هواپیمائی نظامی ایران در مضیقه خلبان قرار داشت، معهذا چنین افسری

بعلت عدم توجه به دستورات و مقررات حاکی از ممنوعیت پرواز در ارتفاع کم برروی شهر و مبادرت به چنین عملی، به امر اعلیحضرت رضاشاه کبیر به‌یکدرجه تنزیل رتبه ومحرومیت دائمی از پرواز تنبیه میگردد.

ماجرای نمونهٔ شماره ۲ اینکه در ۱۵ اسفند ۱۳۱۳ یکفروند هواپیما حین پرواز بعلت مواجه شدن با طوفان (بنابر تأیید مدارك موجود ــ ماده ۸ حکم نمره ۱۳٤ قوای هوائی) در خارج از فرودگاه، فرود اجباری انجام میدهد و بعلت نامناسب بودن زمین فرود بهواپیما صدمه وارد میشود. درجه‌دار خلبان هواپیما به‌این علت که نتوانسته زمین مناسبتری را برای فرود اجباری انتخاب کند از درجات نظامی خلع و «تابین» خلبان (تابین = سرباز ساده) محسوب میگـردد و افسر دیدبان که سرنشین هواپیما بوده به‌گناه عدم ممانعت از نشستن خلبان در زمین نامناسب، به ۱۵ شبانه‌روز حبس تنبیه میگردد. ــ (این نمونه‌ها نظائر بسیار داشته، مثلا در ۱٦ فروردین و ٤ تیر نیز هربار یکی از افسران خلبان در حالیکه هردو دارای مـقام فرماندهی واحد شکاری و قرب و منزلتی در قوای هـوائی داشته‌اند بعلت بی‌انضباطی ازاین قبیل به‌امر اعلیحضرت رضاشاه کبیر از مقام افسری خلع و تا معین نایبی (استواری) تنزیل درجه داده شده‌اند) ــ از نقل این نمونه‌ها منظور جلب توجه خوانندگان نکته‌سنج به سختگیریهای انضباطی (فی‌الـواقع ضروری) بوده که در آن عصر بخاطر امکان پیشرفت امور هواپیمائی در کشور ما بعمل می‌آمده است.

کارخانجات هواپیمائی شهباز

ماشین‌آلات کارخانجات هواپیمائی (که ابتدا واحد فنی مستقلی در کادر سازمانهای تابعهٔ قوای هوائی بود وبعدها تحت عناوین و یا زیر نظر سازمانهائی نظیر پارك مرکزی ــ تیپ فنی ــ آمادگاه‌هوائی ــ اداره میشد واینك درسازمان فرماندهی لجستیکی نیروی هوائی قـرار دارد) در سال ۱۳۱٤ در محل فعلی نصب و برای بهـره‌برداری آماده گـردید. لوازم این کارخانجات، که از تاریخ ۲۱ شهریور ماه ۱۳۱۵ پس از بازدید اعلیحضرت رضاشاه کبیر «شهباز» نامیده شد، بمنظور انجام تعمیرات اساسی و سوار کردن قطعات هواپیماهای مختلف در سال ۱۳۱۲ از انگلستان خریداری گردید. این کارخانه علاوه بر تعمیرات اساسی با استفاده از قطعات ومواد اولیه مورد لزوم موفق‌شد تاقبل‌از ۱۳۲۰ تعداد قابل‌ملاحظه‌ای هواپیماهای مشقی و جنگی ساخته و تحـویل نیروی هوائی نماید (از انواع هواپیماهای تایگرموس ــ اداکس و هایند) ــ در اول امرداد ۱۳۱۷ نخستین سری از هواپیماهای ساخت این کارخانه در حضور اعلیحضرت رضاشاه کبیر پرواز نمود. برنامه ساختن هواپیما توسط این کارخانجات تا سال ۱۳۱۸ بنحو کامل اجرا شد ولی از این تاریخ به‌بعد بسبب بروز جنگ جهانی ونرسیدن مواد اولیه اجرای برنامهٔ مورد بحث بامشکلات جدی مواجه گردید و سرانجام سرایت جنگ به ایران این برنامه را متوقف ساخت.

اعلیحضرت رضاشاه کبیر ، بهمراه والاحضرت ولایتعهد وقت (اکنون : اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران) ضمن بـازدیـد اولین دسته از هواپیماهای اداکس ساخت کارخانجات شهباز نیروی هوائی ایران ، در دوشان تپه .



بررسی برای ایجاد واحدهای هوائی در مراکز شهرستانها

همانطور که قبلا بهاجمال اشاره شد دراین سالها ازتاریخ هواپیمائی ایران با افزایش تعداد هواپیماها و کارکنان هواپیمائی، فکر توسعهٔ امکان فعالیت قوای هوائی در سراسر کشور وایجاد واحدهای هوائی درمراکز شهرستانها بمیان آمد. و بهمین منظور افسران ذیصلاحیت هواپیمائی مرتباً درمأموریت بررسی وانتخاب فرودگاهها و زمینهای مناسب برای ایجاد ساختمانها وتأسیسات هواپیمائی در نقاط مختلف کشور بودند مثلا در خرداد ماه وتیرماه ۱۳۱٤ جمعی از افسران قوای هوائی در مأموریت تبریز ــ مشهد ــ اصفهان ــ شیراز ــ یزد ــ کرمان ــ زاهدان ــ کاشان ــ رشت ــ همدان ــ اهواز وسایر شهرهای کشور مشغول مطالعه و برآورد وضعیت و گزارش مراتب بوده‌اند.

اولین زن در استخدام قوای هوائی ایران

در تاریخ دهم شهریور ۱۳۱٤ بانو عذرا عسگرگیلانی با حقوق ماهی یکصد و پنجاه ریال (که در آن زمان حقوق قابل ملاحظه‌ای بشمار میرفت ــ زیرا مثلا حقوق ماهانه یك پاسبان حدود ٦۰ ریال بود) برای خدمت در صحیهٔ هنگ یکم قوای هوائی بطور کنترات برای مدت پنج سال استخدام شد و این اولین بانو بشمار میرود که به استخدام قوای هوائی ایران در آمده است.

اولین شرکت هواپیماهای ایران در مانور نظامی

در مانوری که به تاریخ شهریور ماه ۱۳۱٤ از طرف لشکر تبریز ترتیب داده شده بود هواپیماهای قوای هوائی ایران نیز شرکت کردند و بهمین منظور ساعت ۸ صبح روز یکشنبه ۱۳۱٤٫٦٫۱٦ هفت فروند از هواپیماهای نوع اداکس به خلبانی چهار نفر از افسران و سه نفر از استواران خلبان و ٦ نفر افسر دیدبان (از جمله سرهنگ دوم بیور بلژیکی که ریاست ستاد قوای هوائی ایران ودراین مأموریت عملا سرپرستی واحد اعزامی قوای هوائی را بعهده داشت) بسوی تبریز پرواز کردند و پس از انجام مانور روز ۲۹ شهریور بازگشتند.

حق «علیق اسب» برای افسران خلبان (!)

این هم شنیدنی است که از تاریخ ۳۱ شهریور ۱۳۱٤ حق علیق یك اسب به سروان خلبان غلامحسین شیبانی که مشخصات کامل اسبش در ماده ۱۰ حکم شماره ۱۵۱ قوای هوائی درج گردیده تعلق گرفته است. پوشیده نماند که در آن زمان به افسرانیکه دارای اسب بودند طبق گواهی ادارهٔ بیطاری ارتش مبلغی بعنوان حق علیق پرداخت میشد و شیبانی هم صاحب اسب ٦ ساله‌ای بود! لذا افتخار نخستین خلبان «علیق‌بگیر» را بدست آورد و ٦٦ روز بعد از شیبانی سروان اشتوداخ نیز از برکت تصاحب یك رأس اسب از مزایای قانونی مربوطه (حق علیق) برخوردار و باصطلاح آنروز «علیق بگیر نمره ۲» قوای هوائی محسوب گردید.

تعداد قابل توجهی از هواپیماهای نوع اداکس (با کسب امتیاز از کارخانهٔ انگلیسی هاوکر) بوسیلهٔ کارخانجات شهباز نیروی هوائی شاهنشاهی ساخته و تحویل این نیرو گردید.



اعزام به کارخانجات هواپیما سازی انگلیس

در تاریخ ۲۷ آبان ۱۳۱٤ دونفر افسر فنی و هشت نفر درجه‌دار فنی هوائی جهت کارآموزی و کسب معلومات فنی هواپیمائی جدید درکارخانجات هواپیما وموتورسازی انگلستان به آن کشور اعزام شدند تااز معلومات آنان در کارخانجات جدیدالتأسیس هواپیمائی ایران استفاده شود. این اشخاص در تاریخ ۱۲ر۱۱ر۱۳۱۵ مراجعت نمودند.

نخستین عنوان «نیروی هوائی»

از تاریخ ۲۵ دیماه ۱۳۱٤ طبق مادهٔ ۱ حکم شماره ۲۳٦٦ عنوان هواپیمائی نظامی ایران از «قوای هوائی» به نیروی هوائی تغییر یافت و رسماً ابلاغ گردید.

تأسیس هنگهای هوائی در شهرستانها

در دیماه ۱۳۱٤ سازمان یك هنگ هوائی (هنگ نمره ۳) برای اهواز و یك هنگ دیگر (هنگ نمره ٤) برای مشهد آماده شد و بموازات پایان کار ساختمانها و تأسیسات هنگهای مذکور، در اسفند ۱۳۱٤ اولین دسته از هواپیماها شامل هواپیماهای اداکس (پکازوس) وتایگرموس باکارکنان مربوطه بمشهد اعزام ودر آن منطقه مستقر گردیدند. اولین دسته از هواپیماها نیز، که شامل هواپیماهای اداکس (هورنت) و تایگرموس با کارکنان مربوطه بودند در سال ۱۳۱۵ باهواز منتقل و در آنجا مستقر شدند. اماکن و تأسیسات هنگ هوائی تبریز هم در سال ۱۳۱۷ پایان یافت ونخستین دسته‌از هواپیماها (اداکس ــ هورنت و تایگرموس) ۲۳ر۱۲ر۱۳۱۷ به تبریز اعزام وهنگ هوائی مذکور را تشکیل دادند. این هنگها با سازمان متشکله تا شهریور ۱۳۲۰ بموجودیت خود ادامه دادند.

سازمان سال ۱۳۱۵ نیروی هوائی

در آغاز سال ۱۳۱۵ سازمان نیروی هوائی شاهنشاهی شامل یك ستاد ــ سه هنگ (هنگ یکم مرکز ــ هنگ سوم اهواز ــ هنگ چهارم مشهد) ــ پارك مرکزی (شامل کارخانجات هواپیمائی) ــ هنرستان خلبانی ــ هنرستان نظامی فنی هوائی) و دانشکده دیدبانی بود.

شرکت در مانور نظامی خوزستان

در مانور نظامی که بوسیلهٔ لشکر خوزستان در نیمه دوم فروردین ۱۳۱۵ انجام گرفت سه فروند از هواپیماهای قوای هوائی نیز از مرکز مأمور شرکت درمانور مذکور گردیدند. خلبانان هواپیماهای اعزامی را یك افسر خلبان و دو درجه‌دار خلبان بعهده داشتند. بعلاوه چهار افسر خلبان و دیدبان وپنج نفر از درجه داران خلبان و فنی نیز برای این مأموریت اعزام شدند هواپیماها وکارکنان اعزامی در تاریخهای ۲۷ فروردین واول اردیبهشت ۱۳۱۵ از مأموریت مورد بحث به تهران مراجعت کردند.



سرگرد بازنشسته
جعفر دربندی

استفادهٔ نخستین ایرانی ازچتر نجات

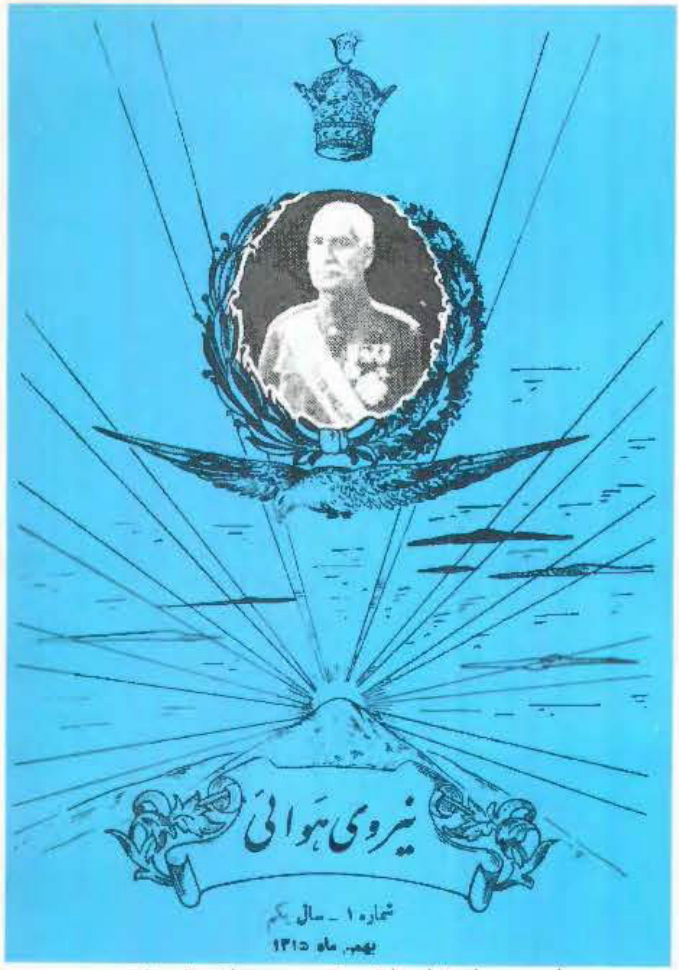
در تاریخ ۲۰ر۷ر۱۳۱۵ یکی از خلبانان نیروی هوائی (سرگرد بازنشسته جعفر دربندی که در آن زمان درجهٔ استواری داشت) در حالیکه با یکفروند هواپیمای اداکس در ضلع جنوب شرقی فرودگاه قلعه مرغی مشغول پرواز بود، هواپیمایش دچار حریق شد و ناچار گردید تا برای اولین بار در تاریخ هواپیمائی ایران، از چتر نجات استفاده کند. بااینکه (بعلت تأخیر در اتخاذ تصمیم و تردید در انجام عملی که تاآن زمان برای خلبانان ایران سابقه‌ای نداشت) آتش به‌لباس خلبان سرایت و حتی ضمن فرود سه‌بند از چترش نیز سوخت و بخود خلبان هم صدماتی وارد آمد، معهذا توانست خود را نجات دهد و به‌این ترتیب همانطور که ذکر شد نام این خلبان بعنوان «اولین ایرانی که در شرایط اضطراری پرواز، عملا از چتر نجات استفاده کرد» ثبت گردید.

فرمانده جدید برای نیروی هوائی

از ۳۰ آذر ۱۳۱۵ سرتیپ نخجوان به‌معاونت اول وزارت جنگ منصوب و بجای او، سرهنگ احمد خسروانی (فرمانده هنگ یکم نیروی هوائی) به سمت فرماندهی نیروی هوائی مشغول کار شد واز ۳۰ دیماه سرهنگ ۲ خلیل مرجان عهده‌دار فرماندهی هنگ یکم نیرو گردید.

انتشار مجلهٔ نیروی هوائی شاهنشاهی

پس از اینکه کارهای مقدماتی هواپیمائی نظامی در ایران انجام و در واقع این سازمان دوران کودکی خود را پشت‌سر گذاشت به‌امر اعلیحضرت رضاشاه کبیر بمنظور بالا بردن سطح اطلاعات هواپیمائی کارکنان نیروی هوائی نشریه‌ای بنام مجله نیروی هوائی شاهنشاهی انتشار یافت. شمارهٔ اول این مجله در نیمه دوم بهمن ماه ۱۳۱۵ به سردبیری شادروان سرهنگ خلبان شرف‌الدین قهرمانی که در آن زمان درجهٔ سرگردی داشت واز مطلعترین و بامعلومات‌ترین افسران ارتش و نخستین افسر در تاریخ هواپیمائی ایران بشمار میرود که دورهٔ دانشگاه جنگ‌را طی نموده وسمت استادی‌دانشگاه جنگ‌را نیز عهده‌دار گردیده، منتشر شد و تا مهر ماه ۱۳۲۰ بطور «فصلنامه» مرتباً چاپ و انتشار یافت. بدنبال وقایع شهریور ۱۳۲۰ و محدودیتهای ناشی از آن فصلنامه مذکور هم تعطیل گردید و از فروردین ۱۳۲۶ بار دیگر بطور ماهانه مرتباً به‌انتشار خود ادامه داد.



طرح روی جلد شمارهٔ اول مجلهٔ نیروی هوائی شاهنشاهی .

اولین «کمیسیون ابتیاع»

در سخن از «نخستین»های نیروی هوائی بد نیست بدانیم که اولین کمیسیون خرید دراین نیروکه به «کمیسیون ابتیاع» موسوم بود در هنگ‌یکم نیروی هوائی از ۲۰ بهمن ۱۳۱۵ رسماً تشکیل گردیده و این کمیسیون مرکب از سه افسر (سروان اسدالله دولتشاهی ـ ستوان ۱ کریم جناب ـ ستوان ۲ احمد گرامی) بوده است.



اعلیحضرت‌رضاشاه کبیر دریکی از بازدیدهای خود از تأسیسات نیروی هوائی‌درحالیکه گزارش فرمانده وقت‌نیرو را استماع‌میفرمایند .



سرلشگر احمدخسروانی‌که بفرمان اعلیحضرت‌رضاشاه کبیراز آدر ۱۳۱۵ با درجهٔ سرهنگی به فرماندهی‌نیروی هوائی منصوب گردید .



دراگن رابید دوباله و هفت نفره مجهز به دو موتور جیپسی هر یک‌بقدرت ۲۰۰ اسب ، ساخت دوهاویلاند انگلیس ــ حداکثرسرعتش ۱۵۷ میل درساعت ــ سقف پروازش ۱۹۵۰۰ پا ــ حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۵۵۰۰ پوند بود . در ایران برای حمل پست بکار گرفته شد.

سهم نیروی هوائی در ایجاد اولین پست هوائی

پس از اینکه شرکت هواپیمائی یونکرس فعالیت پروازی خود را در ایران تعطیل کرد به‌امر اعلیحضرت رضاشاه کبیر مطالعه برای ایجاد یك سرویس پست هوائی که وسائل آن از طرف وزارت پست وتلگراف و کارکنان پروازی و فنی و نیز نگهداری هواپیماهای آن بوسیله نیروی هوائی تأمین گردد، آغازشدپس‌از بررسی‌های مقدماتی، دوفروندهواپیمای دوموتوره از نوع «دراگن‌رابید» ساخت کارخانهٔ دوهاویلانـد انگلیس خریداری شد و دونفر از افسران خلبان نیروی‌هوائی (ستوان یکم نافذ ــ ستوان۱ خان‌باباعلا) برای‌آشنائی بانحوهٔ ایجاد پست هوائی وپرواز با هواپیماهای «دراگن‌رابید» به‌انگلستان اعزام گردیدند واین افسران بمعیت سروان نیروی هوائی ابوالفتح افخمی که درآن موقع در انگلستان بود بانوع هواپیمای مذکور جمعاً مدت ۳۳ ساعت و ده دقیقه پرواز آشنائی انجام و در نیمهٔ اول‌سال ۱۳۱۵ به‌ایران مراجعت کردند. هواپیماهای خریداری شده بوسیلهٔ کشتی در شهریور ۱۳۱۵ به خرمشهر رسیدند واز راه زمین به اهواز حمل و پس از سوار شدن به‌تهران پرواز داده شدند و به‌این ترتیب پست هوائی در ایران دایر گردید. با دولت وقت عراق قراردادی جهت حمل پست بین تهران و بغداداز طرف‌دولت‌ایران وعراق به‌امضاء رسید ودر تاریخ ۱۶ اسفند ۱۳۱۵ سه افسر خلبان یاد شده جهت آشنائی با مأمورین هواپیمائی و وضع فرودگاه بغداد بوسیلهٔ سه فروند تایگرموس به‌آن کشور پرواز و روز ۲۳ اسفند مراجعت کردند وبلافاصله سرویس پست هوائی در این خط برقرار و تا ۱۳۲۰ هر هفته یك‌بار ادامه یافت وپس از وقایع شهریـور ۱۳۲۰ تا یکسال متوقف وسپس بار دیگر برقرار شد. سرویس پست هوائی به‌این ترتیب بین شهرهای مهم ایران و نیز بین تهران وبغداد تا سال ۱۳۲۷ ادامه یافت و در این سال ضمن سایر خطوط هوائی به هواپیمائی کشوری محول گردید.

دو نوع هواپیمای جدید

اولین هواپیمای دو موتورهٔ نظامی نیروی هوائی وآخرین هواپیمای قبل‌از شروع‌جنگ جهانی‌دوم

درسالهای ۱۳۱۶ و ۱۳۱۷ تعدادی هواپیمای‌هایند ساخت کارخانهٔ هاوکر انگلیس و در سال ۱۳۱۷ نیز تعدادی هواپیمای دوموتوره از نوع اکسفـورد وارد خدمت نیروی هـوائی شاهنشاهی ایران گردیدند. هایند یك هواپیمای دونفره بود و در عملیات گوناگون بعنوان هواپیمای شکاری ــ بمب‌افکن و اکتشافی میتوانست مورد استفاده قرار گیرد و نیزبرای آموزش رزمی خلبانان بکار میرفت. این نوع هواپیما که تا چند سال بعداز جنگ جهانی دوم در خدمت نیروی هوائی ایران بود علاوه بر آموزش رزمی خلبانان در مأموریتهای جنگی داخلی نظیر عملیات برعلیه متمردین فارس ــ کردستان و نیز چنانکه ذکر خواهد شد بعداز جنگ جهانی دوم برعلیه متجاسرین فرقهٔ دموکرات و بارزانیهای آذربایجان و کردستان، مورد استفاده قرار گرفت.

هواپیمای اکسفورد نیز اولین هواپیـمای دو موتوره نظامی بشمار میرود که وارد خدمت هواپیمائی ایران گردیده. این هواپیما دوفرمانه و برای تعلیم خلبانان جهت آمادگی پرواز روی هواپیماهای بمب‌افکن مورد استفاده قرار میگرفت و به کلیهٔ وسائل ناوبری بی‌سیم ــ عکاسی ــ دستگاه قراولروی بمباران ــ برج تیراندازی و غیره مجهز بود و با برج گردان خود که در قسمت عقب قرار داشت میتوانست یکدستگاه مسلسل حمل کند و قادر بحمل چهار بمب ۱۰۰ پوندی بود وجایگاه مأمور پرتاب بمب در جلو دماغ هواپیما قرار داشت. اکسفورد آخرین نوع هواپیما بود که پیش‌از جنگ جهانی دوم وبدوران سلطنت اعلیحضرت رضا شاه کبیر وارد خدمت نیروی هوائی ایران گردید. اولین هواپیمای دوموتورهٔ غیرنظامی که در هواپیمائی ایران خدمت کرده، هواپیمای دو موتورهٔ «دراگن رابید» بوده که در مبحث مربوط به ایجاد پست هوائی ذکرشد.



بالا : هواپیمای اکسفور ساخت " ایراسپید " انگلیس ، سه نفره ، برای آموزش خدمه پروازی (آموزش : بمباران ـ ناوبری ـ کار با رادیو) این هواپیما در همکاریهای مربوط بوظایف ارتباطی ضدهوائی و در نقش آمبولانس نیز مورد استفاده قرار میگرفت . در سال ۱۳۱۷ وارد خدمت نیروی هوائی ایران شد . مجهز بود به دو موتور از نوع چیتا ـ ۱۰ هریک بقدرت ۳۹۵ اسب ـ حداکثرسرعتش ۱۹۰ میل در ساعت ـ سقف‌پروازش ۱۹۰۰۰ پا ـ حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۸۲۵۰ پوند . دارای ارابه فرود جمع شونده و یک مسلسل متحرک در برجک بالای بدنه و قادر بحمل چهار بمب یکصد پوندی بود .

پائین : هواپیمای دو باله و دو نفره اکتشافی و بمب افکن " هایند " ساخت شرکت هاوکر انگلیس (که پیش از جنگ جهانی دوم با کسب امتیاز از کارخانه اصلی تعدادی از این نوع هواپیما در کارخانجات هواپیمائی شهباز نیروی هوائی ایران ساخته شد) سال ورود بخدمت نیروی هوائی حدود ۱۳۱۷ ـ مجهز به یک موتور " مرکوری ـ ۸ " بقدرت ۷۰۰ اسب ـ حداکثر سرعتش ۱۸۰ میل در ساعت ـ سقف پروازش ۲۶۴۰۰ پا ـ حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۵۵۰۰ پوند و دارای دومسلسل که بجلوتیراندازی میکرد و یک مسلسل در برجک متحرک کابین عقب و همچنین قادر بحمل حدود ۵۱۰ پوند بمب در مقرهای زیر بال پائینش بود .



اولین رئیس ستاد ایرانی نیروی هوائی

همانطور که قبلا ذکر شد در سال ۱۳۱۱ سرهنگ سوئدی نوردکیست برای اولین‌بار سازمان ارکانحرب قـوای هوائی ایران‌را تشکیل‌داد ومدت دوسال در رأس این سازمان خدمت نمود و در ۱۴ تیر ۱۳۱۳ جای خود را به یك سرهنگ بلژیکی موسوم به ویکتور بیور داد، این افسر بلژیکی که برای ۲ سال کنترات داشت در ۲۳ خرداد ۱۳۱۵ برای ۲ سال دیگر کنتراتش تمدید و سرانجام در اول اردیبهشت ۱۳۱۷ (۲۳ روز مانده به پایان کنترات سرهنگ بیور) برای نخستین بار یك افسرایرانی (سرگرد هوائی محمود خسروانی ــ معاون رئیس ارکانحرب قوای هوائی) بعنوان رئیس ستاد نیروی هوائی ایران تعیین و مشغول کار گردید.

اجازهٔ استفاده از لباس غیر نظامی

تا اول اردیبهشت ۱۳۱۷ هیچیك ازافسران و درجه‌داران ارتش حق استفاده از لباس غیرنظامی را حتی در ساعات خارج از خدمت نداشتند ولی ازتاریخ مذکور حسب‌الامر ملوکانه استفاده از لباس غیرنظامی برحسب تمایل در ساعات خارج از خدمت برای افسران ارتش ازجمله افسران نیروی‌هوائی آزاد اعلام‌شد.

عکسبرداری مناطق نفتی کشور

درسال ۱۳۱۷ چند فروند ازهواپیماها وعده‌ای ازافسران ودرجه‌داران نیروی هوائی شاهنشاهی مأموریت یافتند تا بیاری مسئولین مربوطه از مناطق نفتی کشور عکسبرداری هـوائی بعمل آورند. مناطق یاد شده شامل منطقهٔ قم و خوزستان بوده است.

تأسیس هنگ بمباران

بفرمان اعلیحضرت رضاشاه کبیـر از تاریخ ۸ تیر ماه ۱۳۱۹ هنگ بمباران بعنوان هنگ شماره ۵ نیـروی هوائی مرکب از هواپیماهای دوموتورهٔ اکسفورد تأسیس گردید و فرماندهی آن به سرگرد مهدی سپه‌پور محول شد.

تشکیل «هیئت مدیرهٔ نیروی هوائی»

بفرمان مطاع همایونی در امرداد ۱۳۱۹ به منظور حسن ادارهٔ نیروی هوائی هیئتی باعنوان «هیئت‌مدیرهٔ نیروی‌هوائی» مرکب از چهار نفر: سرلشکر احمد نخجوان (کفیل وزارت جنگ) ــ سرتیپ عبدالله‌هدایت (رئیس رکن ۳ ستادارتش) ــ سرتیپ احمد خسروانی (فرمانده نیروی هوائی) ــ سرهنگ خلیل مرجان (فرمانده هنگ یکم هوائی) تشکیل گردید. این هیئت که هفته‌ای سه‌بار تشکیل جلسه میداد موظف بود کلیهٔ امور مربوط به نیروی هوائی را از جزء تا کل مورد بررسی و حل وفصل قرار داده و آنچه برابر مقررات و در حـدود اختیارات فرمانده نیروی هوائی بود فوراً اجرا گردد و آنچه احتیاج به صدور تصویبنامه داشت از طرف هیئت گزارش وپس از تصویب اجرا گردد (رئیس ستاد نیروی هوائی ــ سرهنگ ۲ محمود خسروانی که هنگام تشکیل این هیئت در آمریکا بود پس از مراجعت یعنی از ۱۳۱۹ر۷ر۱۱ به‌اعضاء هیئت مذکور اضافه شد).

افتخار اولین بازنشستگی

بطوریکه مدارك موجود نشان میدهد اولین کسی که در کادر نیروی هوائی شاهنشاهی به‌افتخار بازنشستگی نائل آمده گروهبان یکم باقر تکتاز بوده که در اواخر سال ۱۳۱۸ چنین افتخاری نصیبش گردیده و مبلغی که بعنوان حقوق بازنشستگی دریافت میداشته ماهانه پنجاه ریال بوده است.

دومین پرش بوسیله چتر نجات

در تاریخ ۱۳۱۹ر۵ر۸ ستوان یکم خلبان سعید اعزازی (ارتشبد بازنشستهٔ کنونی) خلبان یك فروند هواپیمای هایند که دچار آسیب شده‌بود، دربك شرایط اضطراری روی ایستگاه راه‌آهن تهران هواپیما را ترك و بوسیلهٔ چتر نجات فرود آمد و به‌این ترتیب دومین پرش نجات از هواپیما در تاریخ نیروی هوائی شاهنشاهی وآخرین پرش ازاین نوع در دوران‌شاهنشاهی اعلیحضرت رضاشاه کبیر، انجام گرفت.

تأمین آب مصرفی هنگ باگاری

آنانکه از شرایط دشوار خدمتی سالهای گذشتهٔ نیروی هوائی آگاهی ندارند اگر احیاناً در یکی از وسائل تسهیلی فراوان کنونی این نیرو کوچکترین نقصی مشاهده کنند مثلا یك‌روز بعللی برای ساعتی جریان آب شبکهٔ لوله‌کشی تأسیسات واحد قطع شود، باصطلاح دادشان هوا میرود و انتقـاد سر میدهند و... اما آنانکه باگذشته آشنا هستندقدر نعمتهای‌موجود را خوب میدانند و بخاطر می‌آورند که مثلا برای تأمین آب آشامیدنی بسیاری از واحدهای ارتش منجمله نیروی هوائی چگونه از بشکه‌های محمول گاریهای اسبی استفاده میشد. به عنوان مثال طبق ماده ۲۲ حکم شماره ۴۰۴ نیروی هوائی در تاریخ ۱۳۲۰ر۱ر۲۴ بااتکاء به تصویبنامهٔ مورخهٔ ۱۳۱۸ر۷ر۲۱ وزارت جنگ (!) هنگ هوائی تبریز اجازه یافته تا اسب هفت ساله‌ایرا بمبلغ ۱۲۰۰ ریال جهت کشیدن گاری حامل بشکهٔ آب از شهر تبریز به هنگ هوائی مذکور، ابتیاع نماید.

وقایع شهریور ۱۳۲۰

واقعه سوم شهریور ۱۳۲۰ و تجاوز بیگانگان به خاك میهن ما، در همه شئون کشور آثار نامطلوب وتأسف‌آور بجای گذاشت. ولی، چنانکه خواهیم دید، مخصوصاً در مورد نیروی هوائی که به‌سبب محیط عملش حساسیت خاصی ازنظر بیگانگان داشت، محدودیت و محرومیت‌های زیادتری تحمیل کرد.

قبل از واقعهٔ سوم شهریور ماه ۱۳۲۰ یعنی پیش از اینکه نیروهای مسلح کشورهای بیگانه وارد خاك میهن ما گردند سازمان نیروی هوائی شاهنشاهی بشرح زیر بود:

فرماندهی نیروی هوائی ــ ستاد نیروی هوائی (مستقر در ساختمان ضلع جنوب شرقی باشگاه افسران ارتش) ــ هنگ یکم هوائی (قلعه مرغی) ــ هنگ ۲ هوائی (تبریز) ــ هنگ ۳ هوائی (اهواز)ــ هنگ ٤ هوائی (مشهد) ــ هنگ ٥ هوائی (هنگ بمباران) ــ آموزشگاه خلبانی (مهرآباد) ــ آموزشگاه فنی و آموزشگاه افزارمندی و دانشکدهٔ فنی (تأسیسات جنوبی دوشان‌تپه) ــ پارك مرکزی شامل کارخانجات شهباز (دوشان تپه) و بالاخره دانشکدهٔ دیدبانی و دورهٔ هنر آموزگاری‌خلبانی و همچنین رستهٔ دیدبانی دانشکدهٔ افسری ارتش که از لحاظ سازمانی جزء دانشکده افسری ارتش ولی پرسنل مربوطه را کارکنان نیروی هوائی تشکیل میدادند.

در این تاریخ فرماندهی نیروی‌هوائی بعهده سرتیپ احمد خسروانی و ریاست ستاد این نیرو به عهدهٔ سرهنگ محمود خسروانی بود و فرماندهان هنگهای هوائی خارج از مرکز مستقر در تبریز ــ اهواز و مشهد به ترتیب سرهنگ غلامحسین شیبانی ــ سرگرد هدایت گیلانشاه و سرگرد داراب جهانسوزی بودند.

نقض بیطرفی و تجاوز

بااینکه دولت ایران از آغاز جنگ جهانی دوم بکرات بیطرفی خود را اعلام کرده بود معهذا صبح روز سوم شهریور ۱۳۲۰ نیروهای مسلح کشورهای روسیه و انگلستان از شمال و جنوب، از هوا و زمین به کشور ما تاختند. بمحض اینکه خبر تجاوز نیروهای بیگانه واصل شد به پادگانهای نیروی هوائی دستور آماده باش صادر گردید اولین تجاوز هوائی در جنوب با پرواز ٦ فروند هواپیمای دوموتوره انگلیسی آغاز شد. این هواپیماها که از خاك عراق به پرواز درآمده بودند، پس از ریختن اعلامیه بار دیگر به خاك کشور عراق بازگشتند. و اولین تجاوز هوائی در شمال بوسیلهٔ تعدادی هواپیمای روسی با بمباران تبریز و حومه انجام گرفت. از این تاریخ تا پنجم شهریور ماه که ترك مخاصمه اعلام شد هرروز هواپیماهای انگلیسی و روسی جهت پخش اوراق تبلیغاتی وایجاد رعب و وحشت و بمباران مناطق مختلف شمال و جنوب ایران وارد آسمان کشور میشدند.

تشکیل و انحلال «قرارگاه کل ارتشتاران فرمانده»

روز سوم شهریور ۱۳۲۰ سازمانی بعنوان «قرارگاه کل ارتشتاران فرمانده» تشکیل گردید. در قرارگاه مذکور برای هریك از نیروهای سه‌گانهٔ ارتش دایره‌ای بوجود آمد که از نیروی هوائی سرهنگ محمود خسروانی رئیس ستاد وقت این نیرو، بعنوان رئیس دایره نیروی هوائی در قرارگاه یاد شده مأموریت داشت. این قرارگاه پنج روز بیشتر عمر نکرد و در تاریخ ۸ شهریور منحل گردید.

در هنگ هـوائی تبریز

صبح روز سوم شهریور لشکر تبریز کاملا غافلگیر و در پی مختصری مقاومت مجبور به‌عقب‌نشینی گردید وهواپیماهای شوروی بسیاری از نقاط آذربایجان را بمباران نمودند و طبق اعلامیه ستاد ارتش یك هواپیمای مهاجم در ناحیه تـبریز در نتیجه تیراندازی توپخانه ضد هوائی سرنگون گردید در این شرایط کارکنان هنگ‌هوائی تبریز بدون اینکه خونسردی خود را از دست بدهند آمادگی‌شانرا حفظ کردند ولی بجز یك‌پرواز اکتشافی که اجرا گردید انجام هیچگونه مأموریتی ازاین واحد خواسته نشد، فرمانده هنگ (سرهنگ شیبانی) که تاشب چهارم شهریور بالشکر تبریز در تماس بود از آن پس ارتباطش بکلی قطع گردید و بلافاصله وضعیت را به ستاد نیروی هوائی گزارش نموده و باکسب اجازه از مرکز، تصمیم گرفت تا برای نجات هواپیماها وابوابجمعی هنگ بکوشد و برای انتقال به زنجان‌و از آنجا به‌مرکز اقدام کند. درپی‌اجرای این‌امر ازساعات اول شب تا ۳ بعداز نیمه شب کلیهٔ پرسنل مشغول جمع‌آوری وسائل و آماده کردن مقدمات حرکت شدند و در ساعت ۳ بعداز نیمه شب ۱۵ فروند هواپیما در حالیکه بارشان بیشتر از ظرفیت وبه بعضی از آنها یکنفر اضافه برظرفیت مجاز سوار شده بود و با اینکه هوا تاریك وخلبانان تمرین پرواز شب نداشتند فرودگاه تبریز را بمقصد زنجان ترك کردند. در مسیر پرواز چندبار بوسیله هواپیماهای شوروی مورد تعقیب قرار گرفتند ولی آسیبی بهیچیك از هواپیماها نرسید. اولین کسیکه در فرودگاه زنجان بزمین نشست سرهنگ شیبانی بود وبعد از او ۱۲ فروند هواپیمای دیگر هنگ یکی پس از دیگری سالم فرود آمدند و به‌این ترتیب فقط دو فروند از هواپیماها نتوانستند خود را به زنجان برسانند و درکوههای طالش مجبور بفرود گردیدند، این دو هواپیما از بین رفت ولی خلبانان و سرنشینانشان موفق شدند خود را به تهران برسانند. در روز چهارم شهریور هنگ هوائی تبریز عملا در زنجان مستقر شده بود، پس از گزارش وضع و کسب موافقت مرکز هواپیماها به‌تهران منتقل گردیدند و فرمانده هنگ و کارکنان آن پس از ورود به تهران، ازاینکه موفق به نجات هواپیماها شده بودند مورد تشویق قرار گرفتند.

در هنگ هوائی اهواز

هنگ هوائی اهواز از چند ماه قبل از واقعهٔ شهریور ۱۳۲۰ بعلت اغتشاشاتی که در کشور عراق به وقوع پیوسته بود در حالت آماده باش بسرمیبرد معهذا کارکنان این هنگ بعلت عدم اطلاع از پیاده شدن نیروهای انگلیس دربنادر جنوب وتجاوز به خاك ایران، غافلگیر شدند: روز سوم شهریور سه فروند هواپیمای شکاری انگلیسی در آسمان فرودگاه اهواز به پرواز درآمده و فرودگاه را به گلوله بستند و در اثر این حمله ۳ نفر از درجه‌داران فنی هنگ (گروهبان یکم جمشید سهمی‌ـ گروهبان‌یکم سیدعلی طلوعی‌ـ گروهبان دوم عباس‌فرزانه‌وار) شهید گردیدند. حمله در تمام ساعات روز سوم شهریور ادامه داشت و تقریباً کلیهٔ هواپیماهای هنگ آسیب دیده واز حیز انتفاع خارج شدند، بطوریکه جز چنـد پرواز اکتشافی در روزهای سوم و چهارم شهریور انجام هیچگونه فعالیتی ازطرف این هنگ امکان پذیر نگردید.

غافلگیری هنگ هوائی مشهد

صبح روز پنجم شهریور ۱۳۲۰ هواپیماهای دوموتوره شوروی در آسمان مشهد به‌پرواز درآمده وچند بمب به‌فرودگاه هنگ هوائی مشهد وحوالی شهر فرو ریختند. فرمانده هنگ (سرگرد خلبان داراب جهانسوز) که تا آن روز با ستاد لشکر مشهد ارتباط داشت، طبق دستور فرمانده لشکر هـواپیماهای هنگ را به فرودگاه فرعی (طرق) منتقل نمود. ولی از آن به‌بعد ارتباطش باستاد لشکر که در شرایط عقب‌نشینی قـرار داشت قطع گردید واز طرفی چون فرودگاه فرعی مذکور هم مناسب برای ادامهٔ استقرار نبود و وضع بلاتکلیفی حکمفرما و طبق اطلاع واصله ستاد لشکر مشهد نیز به سبزوار انتقال یافته بود لذا فرمانده هنگ هوائی مشهد تصمیم گرفت هواپیماها را به فرودگاه سبزوار منتقل نماید. در اجرای این تصمیم تعدادی از هواپیماها باخلبانان مربوطه در سبزوار فرود آمدند ولی یکی از هواپیماها بخلبانی استوار دوم رضا فلاحی بعلت نامساعد بودن هوا درحوالی کاشمر فرود اجباری نمود. سرگردجهانسوز بمنظور آماده نمودن هواپیمای فلاحی همراه یك درجه‌دار فنی بامقداری بنزین وروغن و وسائل لازم به کاشمر عزیمت کرد و پس از آماده شدن هواپیما، درجه‌دار فنی مزبور را از راه زمین به‌سبزوار فرستاد و خودش با استـوار فلاحی بوسیلهٔ هواپیما راه سبزوار را درپیش گرفت اما این هواپیما به‌سبزوار نرسید و تا روز نهم شهریور هیچگونه اطـلاعی از سرنوشت هواپیمای مذکور و سرنشینان آن بدست نیامد تا سرانجام در آنروز جمعی از افسران و درجه‌داران هنگ هوائی مشهد که در فرودگاه سبزوار منتظر و نگران فرمانده خود بودند از سقوط هواپیما و مرگ سرنشینانش اطلاع حاصل کردند. واقعه چنین بوده که روز ۹ شهریور چند نفر از اهالی خسروآباد (تردیك سبزوار) هواپیمای متلاشی شده و سوخته‌ای را درآن حوالی مشاهده میکنند، در حالیکـه ابتدا نمیتوانستند هویت

سرنشینانش را تشخیص دهند، تا سرانجام با پیدا شدن کلاه افسری سرگرد جهانسوز که بنحوی از آتش مصون مانده بود به‌ایرانی بودن هواپیما و راکبینش پی می‌برند و با خبر کردن جمعی دیگر اجساد سوختهٔ دو خلبان هم‌میهن خود را باانجام مراسم مذهبی بخاك میسپارند و موضوع را به‌همکاران مستقر در سبزوار آنان اطلاع میدهند: جریان سقوط هواپیمای جهانسوز و فلاحی بدرستی روشن نیست عده‌ای علت سقوط را حملهٔ هواپیماهای روسی و عدهٔ دیگر ناشی از بروز نقص فنی مانند از کار افتادن موتور هنگام برخاستن و یا نقائص مشابه دیگر می‌پندارند. ولی آنچه مسلم است جهانسوزی در جریان اقدامی که بمنظور جمع‌آوری پرسنل متفرق و سرگردان واحد خود بعمل آورد شهید شد. بهرحال پیش‌آمدها چنین بود که هنگ هوائی مشهد بیشتر از واحدهای دیگر خسارت دیده و دچار تفرقه گردید.

واقعهٔ پادگان قلعه مرغی

مقدمه: بدیهیست هیچ سربازی به انگیزهٔ احساسات و برحسب خصلت سپاهیگری بهیچوجه میل ندارد که در برابر حریف، سنگر خالی کرده و ترك مقاومت کند واین عدم تمایل بالطبع در مورد فرماندهان، به نسبت مستقیم افزایش درجه و مسئولیت فرماندهی، فزونتر است. لیکن این حقیقت را هم باید پذیرفت که گاهی شرایط موجود و مقتضیات بالفعل حاکم بر اوضاع واحوال چنین ایجاب میکند که یك فرمانده مسئول ناچار میشود تا باارزیابی همه جانبهٔ امکانات و بمنظور جلوگیری از تلفات بیهوده وحفظ وضع خودی درمناسبترین شرایط ممکن، صلاح را در تصمیم به‌اعلام ترك مقاومت تشخیص دهد. چنین تصمیم دردناکی معمولاً مبتنی براطلاعاتی اتخاذ میشود که ممکن است فرماندهان یگانهای تابعه وافراد زیردست از چگونگی آن آگاهی نداشته وبعلت همین بی‌اطلاعی و به تبعیت از احساسات فردی خود نیز امکان دارد احیاناً با اتخاذ چنین تصمیمی موافق نباشند. در روحیه هرسربازی وجود «احساسات مخالف باپذیرش ترك مقاومت در برابر حریف» هم طبیعی و هم تحسین‌انگیز است لیکن در آئین سپاهیگری جائی برای ابراز عملی اینگونه احساسات یافت نمیشود و تأکید برپیروی بی‌چون وچرا از انضباط نظامی هم براین اصل استوار است. انضباط، که بحق و بادلایل قاطع و مسلم روح ارتش بشمار آمده، ایجاب میکندکه فرماندهان یگانها وافراد تابعه، دستورات و اوامر مقامات بالاتر را، بدون دخالت دادن احساسات فردی خود، بی‌چون وچرا اطاعت کنند. مسئولیت و عواقب نیك وبد اوامر بعهدهٔ فرماندهان صادر کنندهٔ آنها خواهد بود. تنها به این ترتیب است که فرماندهان یگانها وافراد تابعه، بااعتماد به مقامات بالاتر فرماندهی، میتوانند این مجال را به‌آنان بدهند تا برمبنای اطلاعات جامعتری که از اوضاع و احوال موجود دارند، آنچه را صلاح میدانند باحسن تدبیر عملی سازند. بهر حال صلاح ارتش در حاکمیت مطلق انضباط است زیرا یك تشکیلات نظامی بدون وجود انضباط، فاقد روح بوده و موجودیتش مفهوم واقعی خود را از دست خواهد داد.

در شهریور ۱۳۲۰ با همهٔ مقاومتهای پراکنده و جانفشانیهائیکه یگانهای ارتش در نقاط مختلف کشور بعمل آوردند و علی‌رغم آمادگی که هرسرباز ایرانی برای ایثار آخرین قطره خون خود در راه دفاع از میهن خویش داشت، متأسفانه توطئه ناجوانمردانهٔ قدرتهای بزرگ، وضعی را پیش آورد که سرانجام برای اولیای امور مملکت جز اعلام ترك مقاومت و کنار آمدن با میهمانان ناخوانده چارهٔ دیگری بنظر نمیرسید.

تصمیم برترك مقاومت که روز پنجم شهریور ۱۳۲۰ اتخاذ و روز ششم شهریور ۱۳۲۰ ابلاغ گردید برای همهٔ ایرانیان بویژه کلیهٔ افراد ارتش ایران چه افسر، چه درجه‌دار و چه سرباز، امری غیرمنتظره بود.

هرچند موضوع در حقیقت تدبیری مبتنی برمصلحت‌بوده و دولت ایران در شرایط موجود به‌این نتیجه رسیده و صلاح را چنین تشخیص داده بود که ضمن ایجاد تسهیلاتی جهت پیروزی متفقین در جنگ علیه آلمان نازی و اجازهٔ استفاده از موقعیت جغرافیائی ایران برای رسانیدن سلاحها و مهمات مورد نیاز ارتش سرخ از طریق این کشور، تمامیت ارضی و استقلال ایران از سوی متفقین تضمین گردد، و این بعنوان نخستین‌گام، تنها تدبیر عاقلانه و مقرون بصلاحی میتوانست بشمار آید که بمقتضای شرایط حاکم براوضاع و احوال آن روز و اشغال غافلگیرانهٔ قسمتهائی از جنوب و شمال مملکت وپیشروی قوای بیگانه بسوی پایتخت، میشد سریعاً از جانب‌دولت وقت ایران بعمل آید. گام بعدی اعلام جنگ ایران علیه آلمان نازی و پیوستن به متفقین بود که تأثیر مؤکدی در تضمین تمامیت ارضی و استقلال میهن ما داشت. (صرفنظر از عهدشکنیهائیکه در پایان جنگ، از طریق پشتیبانی عناصر ماجراجو و تجزیه طلب در آذربایجان و کردستان، کشور ما را، که خود متفقین «پل پیروزی» نامیده بودند، دچار دردسر ودشواریهای عظیمی ساخت که سرانجام به‌خواست خدا و باارادهٔ آهنین و تدابیر خردمندانهٔ پیشوای جوانبخت میهن ما و بافداکاری ارتش و همت والای مردم آذربایجان و کردستان غائله به‌پایان رسید).

نحوهٔ ابلاغ «ترك مقاومت»

باید اذعان داشت که در نحوهٔ ابلاغ تصمیم دولت دایر برترك مقاومت، به یگانهای ارتش از جانب برخی از مأمورین ابلاغ، روش پسندیده و مبتنی براصول روانشناسی مراعات نشد. در سخن از اهمیت چگونگی ابلاغ «ترك مقاومت» که مستلزم پیش‌بینی عکس‌العمل سوئی بود که در صورت عدم تفهیم منطقی آن ممکن بود پیش آورد، حسن عمل شادروان سرهنگ شرف‌الدین قهرمانی که دستور ترك مقاومت را در پادگان مهرآباد ابلاغ کرد از این نظر قابل توجه است: وی با بیان مقدمهٔ جامعی از وضع موجود مملکت و تکذیب شایعات بی‌اساس و اینکه متفقین از لحاظ موفقیت در جنگ علیه آلمان نازی ناچار با توجه به موقعیت جغرافیائی ویژهٔ ایران نیاز به‌خطوط مواصلات این کشور وحفظ امنیت این خطوط بدون لطمه زدن به‌استقلال و تمامیت ارضی ایران دارند، افزود که دولت شاهنشاهی با بررسی جمیع جهات بخاطر حفظ استقلال مملکت، مصلحت را در برخورد دوستانه بامتفقین، ضمن تضمین استقلال وحاکمیت کشور از سوی آنها، تشخیص داده و مقاومت مسلحانه دربرابر قوای متفقین را در چنین شرایطی صلاح نمی‌شمارد. سرهنگ قهرمانی بااین سخنان وپاسخهای مستدل و قانع کننده‌ای که در برابر پرسشهای بعضی از افسران و افراد پادگان مهرآباد داد، همگی را متقاعد به پیروی از اوامر صادره نمود، بدون اینکه مشکلی پیش‌آید. در حالیکه نحوهٔ ابلاغ «ترك مقاومت» در پادگان قلعه‌مرغی بسیار بی‌مقدمه و نارسا بوده و شاید همین امر احساسات پرشور جوانی عده‌ای را جریحه‌دار ساخته و به ناباوری وعدم تمکین به دستور ترك مقاومت سوق داده است.

ولی بدیهیست که هیچیك از این نارسائیها نمیتواند ماجرای، سرپیچی، صرفاً ناشی از احساسات شخصی جمعی از کارکنان پادگان قلعه مرغی را از دستورات صادره توجیه کند، هرچند این احساسات بی‌شائبه و مبتنی بر غرور ملی و عدم تمکین بر تسلیم دربرابر حریف بوده باشد.

از سوم تا ششم شهریور ۱۳۲۰

درتاریخ سوم شهریور ۱۳۲۰ که‌قوای بیگانه ازشمال و جنوب، کشورمارا موردحملهٔ غافلگیرانهٔ خودقراردادند، سرتیپ احمدخسروانی فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی‌را عهده‌دار، وهنگ یکم هوائی (مستقر درقلعه مرغی) مأمور دفاع ازآسمان پایتخت در برابر حملهٔ هواپیماهای بیگانه بود. فرماندهی این هنگ را سرهنگ دوم محمد معینی و فرماندهی گردان یکم شکاری این هنگ را سرگرد مصطفوی بعهده داشتند. افسران و افراد جمعی پادگانهای مقیم مرکز بحالت آماده‌باش بسر می‌بردند و حق ترك پادگان خود را نداشتند. روزهای سوم تا ششم شهریور در تهران جز اینکه در نوبت‌های معینی یکی دو فروند از هواپیماهای هنگ مذکور در آسمان شهر گشتی زده و پس از اندکی پرواز فرود آیند اتفاق قابل ذکری روی نداد.

ابلاغ «ترك مقاومت»

یك ساعت بعداز ظهر روزششم شهریور هنگامیکه سرگرد مصطفوی افسران وافراد گردانش را جمع کرده و برای آنها سخنرانی میکرد، سروان یدالله امینی رئیس‌شعبهٔ اطلاعات‌هنگ بااتومبیل بمحل سخنرانی نزدیك شده وپس از پیاده شدن از اتومبیل بسوی سرگرد مصطفوی روان گردید. در این موقع سرگرد هم سخنرانی خود را قطع نموده و منتظر ماند تا ببیند رئیس شعبه اطلاعات چه خبر تازه‌ای آورده است.

سروان امینی وقتی نزد سرگرد مصطفوی رسید اظهار داشت: «جناب سرگرد آمده‌ام به شما اطلاع بدهم که حسب‌الامر ترك مقاومت اعلام گردیده و از این پس از هرگونه تظاهرات خصمانه بایستی جلوگیری شود..» این خبر که بدون هیچگونه مقدمه‌ای اعلام شد بنحو بسیار ناراحت کننده‌ای در افسران و افراد تأثیر گذاشت و بی‌اختیار همه را مات و مبهوت ساخت و میرفت که صحنهٔ نامطلوبی بوجود آورد که سرگرد مصطفوی به‌وضع موجود خاتمه داد و خطاب به‌رئیس شعبهٔ اطلاعات هنگ گفت: «شاید فراموش کرده‌اید که ما مأمور دفاع پایتخت هستیم، یعنی مأمور حفاظت از جان و مال مردم بیگناه، در اینصورت چگونه میتوانیم به دستور شفاهی ترتیب اثر داده و از انجام مأموریتی به‌این اهمیت سرباز زنیم، بنابراین دستور شفاهی در این مورد قابل اجرا نیست ومن بهیچوجه نمیتوانم به چنین دستور شفاهی ترتیب‌اثر بدهم وبمحض اینکه هواپیماهای بیگانه به‌آسمان‌پایتخت نزدیك‌شوند من‌وخلبانان گردان‌طبق دستورالعمل برای دفاع به پرواز درخواهیم آمد. ما برای پشتیبانی و دفاع از این مردم برای چنین روزی آماده شده‌ایم اگر میخواهند در برابر هواپیماهای بیگانه عکس‌العملی نشان ندهیم باید کتباً دستور دهند و نه بطور شفاهی.»

افسران و افراد باملاحظهٔ عکس‌العمل فرمانده گردان، نسبت به او ابراز احساسات کردند و سروان امینی هم که وضع را چنین دید، سوار اتومبیلش شده و مراجعت نمود.

پس از گذشت چند دقیقه مجدداً سر وکله سروان امینی پیدا شد و این دفعه ابلاغیه‌ای را به‌امضاء سرهنگ۲ معینی فرمانده هنگ، مبنی برلزوم ترك مقاومت ارائه داد.

سرگرد مصطفوی امریه کتبی فرمانده هنگ را چندبار با تردید بالا وپائین کرد ومطابقت امضاء آنرا مورد دقت قرار داد و چون از صحت آن اطمینان یافت ناگزیر رو به‌افسران وافراد گردان‌کرده وگفت: «بچه‌ها طبق‌دستور عجالتاً مأموریت ما خاتمه یافته، خواهش میکنم خونسردی خود را حفظ کنید تا ببینیم چه پیش می‌آید..»

گناه سوء تعبیر شایعات

لازم به گفتن نیست که افسران وافراد از شنیدن این خبر ناگهانی تا چه حد ناراحت شدند بطوریکه سلب حق دفاع از میهن، برخی از افسران وافـراد احساساتی را چنان متغیر و متأثر کرد که بی‌اختیار اشك در چشمانشان حلقه زده و آشکارا به گریه افتادند.

ابلاغ بی‌مقدمهٔ ترك مقاومت، در اذهان ناآگاه افسران و افراد با شایعات پراکنده و ضد و نقیضی که در آن روزها پیرامون وضع دولت و مملکت وجود داشت، درهم آمیخته و تعبیرات نابجائی را قوت میبخشید. گناه چنین سوء تعبیری فی‌الواقع به گردن کسانی میتوانست باشد که افسران و افراد جوان را در چنان شرایط ویژه (که مدتی بود در حالت آماده بسر برده و رابطه‌شان با بیرون از محوطهٔ پادگان قطع شده و تنها تحت‌تأثیر آسیب‌های شایعات مخرب که خواهی نخواهی توسط عوامل ناشناخته به داخل پادگان نفوذ می‌یافت، قرار داشتند) ازتشریح وتفهیم حقایق امر محروم نموده وبادستورات بلاتوضیح ضد ونقیض یك وضع مبهم بلاتکلیفی پیش آورده و به‌این ترتیب عملا اجازه داده بودند تاشایعات فتنه‌انگیز تأثیر سوء خود را ببخشد.

روز هفتم شهریور ضمن توسعهٔ شایعات و گسترش دامنهٔ جنگ اعصاب، به‌انتظار سپری شد بدون اینکه حادثه‌ای روی دهد.

تجمع و فعالیت پنهانی بعداز نیمه شب

پاسی گذشته از نیمه شبی که فردای پـرماجرای هشتم شهریور ۱۳۲۰ هنگ یکم هوائی مستقر در قلعه‌مرغی را بدنبال داشت، در حالیکه تقریباً همه بجز عوامل نگهبانی، به‌خواب رفته بودند، در قسمتی از هنگ یك فعالیت پنهانی در جریان بود و علی‌رغم دستور ترك مقاومت نقشه‌ای برای مقاومت در برابر دشمن کشیده میشد که تافردای آن شب غیراز چند نفر کسی بجریان امر وقوف پیدا نکرد:

آنشب عده‌ای از افسران و درجه‌داران جوان هنگ در دفتر سروان احمد وثیق (فرمانده گروه یکم گـردان یکم شکاری) دور هم آمـده و هرکس شمه‌ای از آنچـه را که پیرامون اوضاع مغشوش ونابسامان اخیر کشور شنیده‌بود بازگو میکرد و سرانجام متأسفانه باجدی پنداشتن شایعات منتشره نتایج غلطی گرفته شد از جمله اینکه گویا ستاد جنگ، تهـران را تخلیه کرده و به‌اصفهان انتقال یافته و پایتخت را برای اشغال قوای بیگانه رها ساخته‌اند...» برمبنای چنین شایعات بی‌اساس تصمیم میگیرند که فردا رأساً دست بکارشده وباصطلاح‌خودشان بااقدام به مقاومت در برابر نیروی بیگانه صحنه‌ای از فداکاری ایرانی را بمعرض نمایش گذارند. پس‌از موافقت حاضران بااین تصمیم، برای عملیات‌فردا مشاغل ومسئولیتهای «گروه‌مقاومت» را بشرح زیر تعیین وابلاغ مینمایند:

تعیین مأموریتها :

فرمانده عملیات
سروان احمد وثیق

مأمور آوردن اسلحه و مهمات
سروان نوربهشت

فرمانده داخلی پادگان هنگام عملیات
ستوان یکم سجادی

مأمور آوردن بنزین
ستوان یکم خسروی

مأموربازداشت سرتیپ‌احمدخسروانی وسرهنگ۲معینی
ستوان دوم واثق

مأمور حمل مجروحین
ستوان۲وظیفه‌کیا (افسربهداری)

مأمور پرواز شناسائی روی پایتخت
استوار ابراهیم شوشتری

افسر نگهبان در موقع عملیات
استوار محمد امیرحمزه

قرار شد اتومبیـل سرتیپ خسروانی هم برای حـمل مجروحین تخصیص داده شود.

پس از تعیین وابلاغ مأموریتها، افسران و درجه‌داران که در دفتر سروان وثیق تجمع کرده بودند آنجا را ترك کرده و متفرق شدند و هریك برای استراحت به آسایشگاه خود رفت.

وقایع صبح روز هشتم شهریور ۱۳۲۰

صبح روز هشتم شهریور ۱۳۲۰ ــ چنددقیقه بعداز صرف صبحانه در باشگاه هنگ، شیپور جمع بصدا درآمد وافسران و افراد یکی پس از دیگری باسرعت در محوطهٔ هنگ جمع شده و دردوصف منظم به‌انتظار ورود فرمانده هنگ ایستادند، اطلاع رسیده بودکه فرمانده هنگ میخواهد برای همهٔ افسران وافراد سخنرانی کرده و دستوراتی بدهد.

فرمان «خبردار» بوسیلهٔ ستوان یکم سجادی، ورود سرهنگ دوم معینی (فرمانده هنگ) را اعلام کرد. سرهنگ معینی بعداز فرمان «آزاد» اظهار داشت: «امروز صحبتهائی با شما دارم، بهتر است همگی دور من حلقه بزنید». آنروز سرهنگ معینی خطاب به‌افسران وافراد هنگ حرفهائی میزند که مفادش بشرح زیر است:

«... وقتی بنا برمقتضیات، مأموریت داشتیم که مسلح‌شده و در مقابل هرگونه حملهٔ احتمالی مقاومت نمائیم، حالا هم از طرف همان مقامات امر شده است که مقاومت را ترك و از استعمال اسلحه خودداری کنیم. بنابراین گوشزد مینمایم که ممکن است تا یکساعت دیگر چتربازان ارتش شوروی وارد فرودگاه شده و نیروی موتوریزه آنها داخل هنگ شوند. البته همانطور که خاطر نشان نمودم هیچکدام از شما حق استعمال اسلحه ندارید... اگر اسلحه خواستند فوراً باید تسلیم کنید و کلید اسلحه‌خانه در اختیار سروان وثیق قرار بگیرد ...»

سروان وثیق که بالباس پرواز در میان جمع ایستاده بود و به‌سخنان فرمانده هنگ گوش میداد، وقتی مأموریت جدید خود، یعنی تحویل گرفتن اسلحه‌خانه، را شنید خنده‌ای در گوشهٔ لبانش ظاهر شد و برای تأیید دستور سرهنگ معینی، سریعاً و باصدای بلند که نشانی از تصمیم راسخ داشت گفت: «جناب سرهنگ اطاعت میشود الساعه اسلحه‌خانه را تحویل میگیرم.»

ساعت ۰۹۰۰ روز هشتم شهریور ۱۳۲۰ ــ یعنی کمی پس‌از پایان سخنان سرهنگ معینی، صدای‌طبل افرادپاسدارخانه بگوش رسید و این علامتی بود از ورود سرتیپ خسروانی (فرمانده وقت نیروی هوائی) به پادگان. سرتیپ خسروانی که آنروز برخلاف روزهای پیشین تنها نبود بلکه سرگرد افخمی را نیز بهمراه داشت، وقتی داخل پادگان قلعه مرغی گردید از اتومبیل سبز رنگ خود پیاده شد و از سرهنگ معینی پرسید: سرهنگ! دستورات را ابلاغ کردی؟ ــ سرهنگ پاسخ داد: بله قربان! ــ خسروانی پس‌از شنیدن پاسخ مثبت فرمانده هنگ خطاب به سایر افسران اظهار داشت: «بچه‌ها بروید و خونسرد و آرام باشید.»

از شنیدن سخنان فرمانده هنگ و فرمانده وقت نیروی هوائی، فقط عدهٔ بسیار معدودی حالت بی‌تفاوتی از خود نشان میدادند، در حالیکه اکثریت، بخصوص جوانان حساس، از این پیش‌آمد ناگوار بینهایت متأثر شده و فوق‌العاده ناراحت بنظر میرسیدند. سروان وثیق وقتی زمینهٔ روحی اکثریت افسران و افراد را برای انجام نقشهٔ خود مساعد دید، با اشارهٔ دست همه‌را بسمت محوطهٔ گلکاری شدهٔ جلو دانشکده دیدبانی دعوت کرد.

سرتیپ خسروانی، از دور افسران و افراد را میدید که دسته جمعی بسوی محوطهٔ گلکاری جلو دانشکده دیدبانی‌میروند ولی هرگز تصور نمی‌نمود که این تجمع ماجرای غیرمنتظره‌ای را بدنبال داشته باشد بلکه خوشبینانه خیال میکرد که سخنانش در آنها مؤثر افتاده ومی‌روند تا خونسرد و آرام باشند.

هنگامیکه همه جمع شدند، سروان وثیق روی به آنها کرده و گفت: «رفقا آیا حاضرید برای میهن خود جانفشانی کنید؟ اگر شما غیرت دارید نباید دست روی‌دست گذاشته و در چنین شرایط حساسی فقط متأثر شوید ــ ما مرد هستیم و مرد برای هر پیش‌آمد ناگواری چاره‌ای می‌اندیشد. میگویند تا یك ساعت دیگر چتربازان شوروی وارد میشوند و ناموس ما بدست آنها می‌افتد و وطن عزیز ما مورد تاخت و تاز افراد آنها قرار میگیرد رفقا هر بیگانه‌ای برای ما بیگانه است، بیائید همگی اسلحه بدست گرفته و مقاومت کنیم، کلید اسلحه خانه هم نزد من است، آیا حاضرید؟ ــ

با شنیدن حرفهای سروان وثیق افسران وافراد حاضر چند لحظه باهم مشغول تبادل‌نظر شدند و طبعاً آنانکه در جلسه شب پیش شرکت داشته و در جریان سابقه امر بودند بلافاصله آمادگی خود را اعلام داشته و دیگران را هم به‌اعلام آمادگی تشویق و تحریك و حتی تهدید کردند و به‌این ترتیب ظاهراً همگی با پیشنهاد مقاومت مسلحانه روی موافق نشان دادند و سروان وثیق باتوجه به موافقت عمومی باردیگر خطاب به حاضرین گفت: «رفقا در وهلهٔ اول باید سرتیپ خسروانی و سرهنگ معینی دستگیر شوند ولی فراموش نکنید که قضیه باید بدون سر وصدا و باسرعت انجام گیرد، فقط به آنها بگوئید: مقتضیات ما و کشور ما باآزادی شما وفق نمیدهد، و آنها را دستگیر نموده و چند ساعتی در اطاق فرماندهی زیر نظر بگیرید ــ و بلافاصله این سئوال را مطرح کرد که: چه کسی برای این کار داوطلب میشود؟ ــ در پاسخ مثبت به این پرسش استوار خلبان ابراهیم شوشتری اولین داوطلب بود، بالاخره چهار نفر از استواران داوطلب، تعیین شدند تا بفرماندهی ستوان‌دوم واثق مأموریت دستگیری سرتیپ خسروانی وسرهنگ ۲ معینی را انجام دهند.

بازداشت سرتیپ خسروانی

ستوان واثق پس از کسب دستورات لازم‌از سروان وثیق، پارابلوم خودرا بدست گرفته وبه‌اتفاق چهارنفر استوار داوطلب به‌سوی سرتیپ خسروانی رهسپار گردید. سرتیپ خسروانی که هنوز در محوطهٔ هنگ با سرگرد افخمی مشغول صحبت بود، ناگهان صدای آمرانهٔ ستوان واثق را شنید که پارابلوم بدست فریاد زد: «تیمسار دستها بالا!» ــ ... در این وقت سرهنگ معینی موقع را مغتنم شمرده واز هنگ خارج شد ولی سرگرد افخمی به حمایت از سرتیپ خسروانی خطاب به ستوان واثق فریاد زد: «احمق به تیمسار اهانت نکن!» واثق هم بی‌درنگ پاسخش را داد: «خفه‌شو، تو خائن هستی».

سرگرد افخمی وقتیکه وضع را چنین دید دست به‌سلاح کمری خود برد ولی پیش از اینکه موفق به تیراندازی با آن بشود، ستوان واثق با فشار روی ماشهٔ پارابلوم خود گلوله‌ای بسوی افخمی فرستاد که به دست راست او اصابت کرد، دست افخمی لرزید و نزدیك بود پارابلومش بزمین افتد کـه آنرا بدست چپ داد و آمادهٔ شلیك شد، لیکن باز هم واثق پیش‌دستی نمود و دو گلولهٔ دیگر پی‌درپی شلیك کرد که اولی به گردن افخمی خورد و دومی از مجاورت گونهٔ او رد شد. به‌این‌ترتیب سرگرد افخمی مجروح گردیده و بزمین افتاد و بلافاصله دونفر از گروه مقاومت او را روی دست گرفته داخل اتومبیل سرتیپ خسروانی کرده و به بیمارستان انتقال دادند.

انتقامجوئی ناشی از غرض شخصی

استوار احمدعلی وزیری داوطلب شد تا سرتیپ خسروانی را به بازداشتگاه تعیین شده ببرد. بااینکـه خسروانی مقاومتی نکرده بود وسروان وثیق یعنی رهبر گروه مقاومت دستور داده بود که نسبت به او بی‌احترامی نشود و فقط در اطاق فرماندهی تحت نظر باشد، ولی استوار وزیری کـه از فارغ‌التحصیلان دورهٔ اول آموزشگاه فنی هوائی بوده و فارغ‌التحصیلان این دوره بعللی تاآن وقت به درجه افسری نائل نیامـده بودند و وزیری تصور میکرد کـه علت عقب ماندگی‌اش نظـر بد و نامساعدیست که سرتیپ خسروانی نسبت به‌او و همدوره‌هایش دارد، اکنون موقع را برای گرفتن انتقام شخصی مناسب دیده و با خشونت و ایراد ضربه اورا بجای اطاق فرماندهی در محل نامناسبی زندانی کرد.

تصرف پاسدارخانه

بلافاصله پس از بازداشت سرتیپ خسروانی، پاسدارخانه به تصرف گروه مقاومت پادگان درآمد، به‌این ترتیب‌که عده‌ای از سربازان نیروی هوائی (موافق با مقاومت) به پاسدارخانه ریخته و باگرفتن ساز و برگ و اسلحهٔ پاسداران، آنها را خلع سلاح و همه‌شانرا زندانی کرده و خود بجای آنها به نگهبانی پرداختند. باتصرف پاسدارخانه، طبق مشاغلی که قبلا از طرف گروه مقاومت تعیین شده بود، ستوان یکم سجادی فرماندهی داخلی پادگان را عهده‌دار شد و استوار محمد امیرحمزه به‌سمت افسر نگهبان منصوب گردید. غرض از خلع سلاح و زندانی کردن پاسداران این بود که اولا اسلحه در دست افـرادی که احتمالا موافق مقاومت نیستند، نباشد و ثانیاً با فرار کسی از پادگان، قضیه به‌این زودی در خارج منتشر نشود تامجال برای اجرای نقشه‌های بعدی باقی بماند.

مراقبت از سرتیپ خسروانی

سروان وثیق بمحض اطلاع از اینکه سرتیپ خسروانی را در محل نامناسبی زندانی کرده‌اند، فوراً به‌آنسو رفته وبااحترام اورا به دفتر دانشکدهٔ دیده‌بانی راهنمائی نموده و درآنجا تحت مراقبت قرار داد. سروان وثیق در جریان برخورد با سرتیپ خسروانی به اوگفت «تیمسار هیچکس به شـما بی‌احترامی نخواهد کرد و کسی قصد جانتانرا ندارد، از این به بعد ستوان دوم فرشید مأمور نگهبانی از تیمسار بوده ومراقبت خواهد کرد تا چند ساعت دیگر از اطاق خارج نشوید.»

آمادگی برای عملیات

بلافاصله، طبق مشاغلی که قبلا تعیین شده‌بود، ستوان‌یکم خسروی بوسیلهٔ کامیونی که درتصرف گروه مقاومت بود مأمور آوردن بنزین وسروان نوربهشت مأمور اسلحه‌خانه برای توزیع اسلحه و مهمات بین درجه‌داران و افراد گروه مقاومت گردیده و بمنظور آمادگی برای عملیات بعدی مشغول کار شدند.

اعلامیهٔ «ستاد گـروه مقاومت»

سپس سروان وثیق تصمیم گرفت پس از تبادل نظر با افسران، اعلامیه‌ای تحت عنوان «اعلامیهٔ گروه مقاومت» که خود قبلا متن آنرا تنظیم کرده بود، تکثیر و برای اطلاع مردم

پایتخت بوسیلهٔ هواپیما در شهر منتشر گردد. ولی ضمن تجمع و تبادل نظر باافسران، تصمیم گرفته شد پیش از اقدام به پخش اعلامیه، یك پرواز اکتشافی در آسمان تهران انجام گیرد. در اجرای این تصمیم استوار شوشتری و استوار سوادکوهی با دو فروند هواپیما به پرواز درآمده و پس از بازگشت و فرود اطلاع دادند که در شهر خبری نیست ولی دو زره‌پوش را دیده‌اند که بطرف هنگ درحرکتند.

دستور سرکوبی مقاومت

سروان حمید ناصری و سروان یدالله امینی که موفق شدند صبح همانروز بنحوی از پادگان قلعه‌مرغی خارج شوند و بوسیلهٔ اتومبیل کرایه خود را به ستاد جنگ (باشگاه افسران ارتش در خیابان سوم اسفند) برسانند، جریان مقاومت پادگان قلعه مرغی‌را اطلاع دادند. ستاد جنگ بمحض آگاهی ازماجرا، بوسیلهٔ تلفن با سرلشکر بوذرجمهری فرمانده وقت لشکر یکم تماس گرفته و دستور سرکوبی مقاومت کنندگان قلعه‌مرغی را صادر کرد و در ضمن به یگان ضدهوائی هم دستور داده شد تا بسوی هواپیماهای گروه مقاومت که در آسمان پایتخت پرواز کنند تیراندازی شود.

سرلشکر بوذرجمهری بااستحضار از جریان امر ودستور ستاد جنگ، گروهان زره‌پوش لشکر یکم را مأمور سرکوبی مقاومت‌کنندگان قلعه مرغی نمود. در اجرای این مأموریت سروان انصاری فرمانده گروهان زره‌پوش بمنظور درهم‌شکستن مقاومت با چند زره‌پوش راه قلعه مرغی را پیش گرفت و سرهنگ هوائی محمود خسروانی (برادر سرتیپ خسروانی) و رئیس ستاد وقت نیروی هوائی هم برای نجات برادرش، همراه سروان انصاری حرکت کرد.

شکست مقاومت

مقاومتی که ناشی از ناتوانی درتسلط براعصاب وعکس‌العمل روانی شتاب‌آمیز عده‌ای جوان کم تجربه، دربرخورد با پیش‌آمدهای نامطلوب بوده و پایه‌ای جز طغیان احساسات نداشته و متکی به نتیجه‌گیریهای سطحی و بی‌منطق از شایعات بی‌اساس باشد و در تصمیم‌گیریهای آن تعمق عقل سلیم، با برخورداری از اطلاعات موثق و کافی و تجزیه وتحلیل حقایق وارزیابی عواقب کار، دخالت نکند، بی‌تردید محکوم به‌شکست و چه بسا مصیبت‌بار است. به‌احتمال قوی، اگر گردانندگان مقاومت نافرجام قلعه‌مرغی، پیش از تسلیم به احساساتشان موفق می‌شدند چند دقیقه‌ای باصطلاح کلاه خود را قاضی کرده و یاری عقل سلیم ابتدا در صدد تحقیق پیرامون صحت و سقم شایعات برآمده وسپس نتایج احتمالی اقدامشانرا پیش‌بینی‌نموده و به پاسخ منطقی این پرسش پی می‌بردند که: «در شرایط موجود، خود و هموطنانشان ناچار در قبال اینگونه مقاومت و سرپیچی ممکن است چه تاوان سنگینی را متحمل شوند؟» هرگز حاضر نمیشدند که ضمن یك چنین انتحار بی‌دلیل، تخطی برحریم انضباط نظامی را روا داشته و این مهمترین اصل سربازی را زیرپا نهاده ونسبت به‌روح سپاهیگری، یعنی انضباط، سوءقصد بعمل آورند.

از بررسی وقایع چنین استنباط میشود که سروان وثیق یعنی رهبر گروه مقاومت خود زودتر از دیگران متوجه وضع نابسامان وفرجام نامطلوب مقاومت گردیده است. وقتیکه خبر نزدیك شدن زره‌پوشها به قلعه مرغی رسید، گروه مقاومت در صدد تیراندازی علیه آنها برآمد، ولی سروان وثیق برای جلوگیری از این اقدام خطاب به‌افسران و افراد اظهار داشت: «رفقا هدف ما نبرد علیه دشمن است، نه برادرکشی، اینها برادران ما هستند و نباید بطرف برادران هم‌وطن خود شلیك کنیم ــ حالا که کار به‌اینجا رسیده بهتراست هرکسی سعی کند تاهرچه زودتر خود را نجات دهد.»

سروان وثیق بدون اینکه منتظر نتیجه و عکس‌العمل حرفهایش بشود بلافاصله رفقایش را در آغوش کشیده و با همه خداحافظی کرده و باعجله جهت فرار بسوی یکی از هواپیماها رفت. دراین موقع استوار ابراهیم شوشتری هم که از ابتدا همفکر و پیرو نظرات سروان وثیق بود بدنبال او جهت پرواز بطرف هواپیمای شکاری دیگری حرکت کرد.

بعداز برخاستن هواپیماهای وثیق و شوشتری، زره‌پوشها تیراندازی بسوی قلعه مرغی را شروع نمودند. سروان وثیق با مشاهدهٔ تیراندازی زره‌پوشها، روی یکی از آنها شیرجه رفته و شلیك نمود و زره‌پوش را موقتاً مجبور به توقف کرد، لیکن سرانجام نیروی موتوریزه داخل پادگان قلعه مرغی گردید واز گروه مقاومت، جمعی دستگیر و عده‌ای هم متواری شدند.

آزادی سرتیپ خسروانی

پس از ورود نیروی موتوریزه به‌پادگان قلعه‌مرغی، سرهنگ محمود خسروانی ضمن آزاد کردن برادرش عده‌ای از جمله استوار احمدعلی‌وزیری را (که‌به‌انگیزه انتقام شخصی، با سرتیپ خسروانی به خشونت رفتار کرده بود) دستگیر نمود که‌همانروز تحویل زندان دژبان گردیدند ــ سرهنگ‌خسروانی هم بادستگیری استوار وزیری، دست به انتقام متقابل زد و با قنداق پارابلوم آنقدر به سروکلهٔ او کوبید که بسختی مجروح شد و لبش شکاف عمیقی برداشت بطوریکه با وجود بستری شدن والتیام جراحات، اثر ترك خوردن لبش همچنان باقی ماند.

سرتیپ خسروانی که بوسیلهٔ برادرش سرهنگ محمود خسروانی آزاد گردید، دونفری بوسیلهٔ اتوبوس هنگ از پادگان خارج شدند، اما سروان وثیق از هوا بسوی خودرو حامل آنان شلیك کرده و دوبرادر ناچار شدند اتومبیل خودرا تغییر دهند.

در اینموقع توپخانهٔ ضد هوائی بسوی هواپیماهای وثیق و شوشتری شروع به‌تیراندازی کرد و آنها ناچار آسمان تهران را ترك کرده و راه شمال را پیش گرفتند.

سرنوشت گردانندگان گروه مقاومت

استوار ابراهیم شوشتری در حوالی طالش بعلت تمام‌شدن سوخت هواپیمایش فرود اجباری نمود و مجروح شده به‌تهران انتقال یافت.

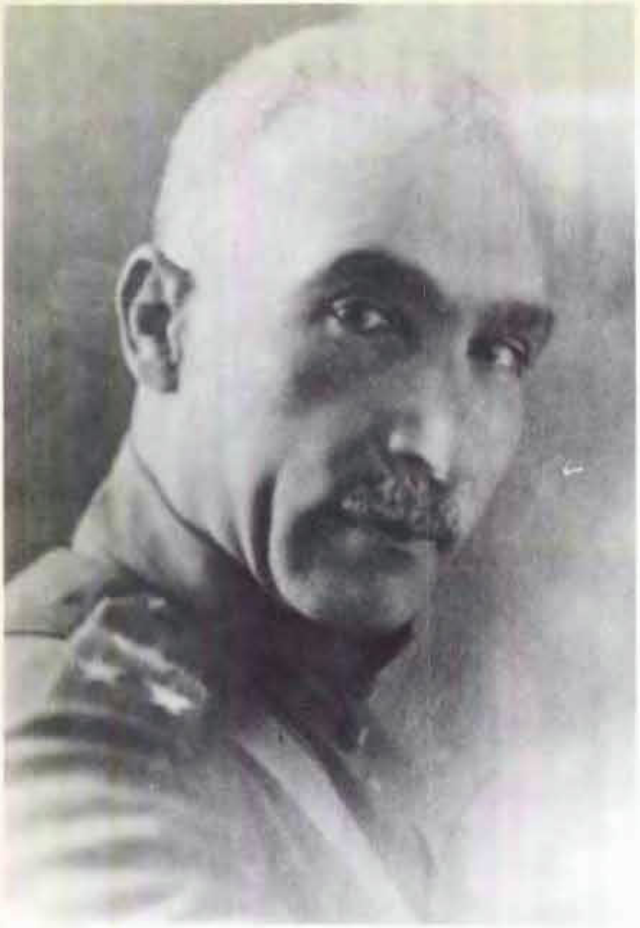
سروان وثیق که محرك و گردانندهٔ اصلی ماجرای قلعه‌مرغی بود ظاهراً موفق به خروج از مرز ایران گردیده هرچند از سرنوشت او خبر موثقی بدست نیامد. ستوان دوم واثق هم از طریق زمین فرار نموده و ناپدید شد و ستوان یکم سجادی نیز از ارتش برکنار وبعدها در راه‌آهن دولتی ایران مشغول کار گردید.

خطر بمباران شهر تهران

درست هنگامیکه توپخانهٔ ضدهوائی برعلیه هواپیماهای سروان وثیق و استوار شوشتری، که برفراز تهران در حال پرواز بودند، تیراندازی میکرد برحسب تصادف یك فروند هواپیمای غیرمسلح روسی نیز (باتوجه به اعلام ترك مخاصمه) در آسمان پایتخت کشور ما مشغول پرواز بود و چون خلبان آن از ماجرای قلعه‌مرغی و هدف از تیراندازی توپخانهٔ ضد هوائی اطلاعی نداشت، تصور کرد که بسوی هواپیمای اوشلیك میشود وبامشاهده چنین وضعی اوج گرفته وبه شوروی مراجعت نموده وگزارش داد که در آسمان تهران به‌هواپیمای غیرمسلح او تیراندازی شده است. این گزارش احتمال خطر بمباران تهران را پیش می‌آورد، لیکن بااقدامات سریعی که بعمل می‌آید سوء تفاهم رفع میگردد.

وضع ناپایدار و بلاتکلیفی

در اثر مشکلات ناشی از اشغال کشور بوسیلهٔ قوای بیگانه، سازمان نیروی هوائی دچار بحران زایدالوصفی گردید واز لحاظ تابعیت سازمانی بلاتکلیفی عجیبی پیدا کرد. وضع چنان ناپایدار بود که هرچند روز یکبار شرایط خدمتی عوض



سرلشگر کریم بوذرجمهری که از تاریخ نهم شهریور ۱۳۲۰ تایکم آذرماه همین سال ، ضمن فرماندهی لشگر یکم پادگان مرکز، کفالت فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی را نیز عهده‌دار گردید.

میشد و در هریك از شرایطی هم که تحمیل میگردید حدود اختیارات مسئولین کادر نیروی هوائی مبهم و نامشخص بود، بطوریکه عملا امکان اتخاذ هرگونه تصمیمی از مقامات این سازمان سلب شده بود.

نیروی هوائی در اختیار لشکر یکم

اولین ضربه سازمانی ناشی از اشغال کشور برای نیروی هوائی این بود که از تاریخ نهم شهریور ۱۳۲۰ این نیرو در اختیار و تحت فرماندهی لشکر ۱ پادگان مرکز (که فرماندهی آنرا سرلشکر بوذرجمهری عهده‌دار بود) قرار گرفت بطوریکه کلیهٔ نامه‌ها و احکام نیروی هوائی را مقام فرماندهی این نیرو (سرتیپ احمد خسروانی) از طرف فرمانده لشکر ۱ امضاء میکرد.

نیروی هوائی یکی از ادارات وزارت جنگ

پس از مدتی که نیروی هوائی تحت فرماندهی لشکر یکم پادگان مرکز ادامهٔ خدمت‌داد ضمناً ازتاریخ ۱۲ مهر ۱۳۲۰ سازمان این نیرو در اختیار وزارت جنگ گذاشته شد ویکی از ادارات (ادارهٔ پنجم) آن وزارتخانه محسوب گردید.

نیروی هـوائی بعنوان یك ادارهٔ مستقل

سه روز (از ۱۲ تا ۱۵ مهر ۱۳۲۰) بعلت روشن نبودن نحوهٔ وابستگی ادارهٔ هواپیمائی به وزارت جنگ و نامشخص بودن میزان اختیارات مسئولین کادر این اداره وضع بلاتکلیفی عجیبی حکمفرما بود تا سرانجام روز ۱۵ مهـر ۱۳۲۰ چنین ابلاغ شد که ادارهٔ هواپیمائی در امور داخلی مربوطه کمافی‌ـ السابق مستقل و در کادر ارتش بعنوان یکی از ادارات وزارت جنگ ادامهٔ خدمت خواهد داد.

نیروی هوائی در «تابعیت دوگانه»

در تاریخ ۱٤ آبان ۱۳۲۰ مقرر گردید که ادارهٔ پنجم وزارت جنگ یعنی نیروی هوائی شامل کلیهٔ قسمتهای مربوطه اعم از دفتری ـ صفی و تدارکاتی و مراکز تعلیماتی، از جهات عملیاتی مستقیماً با ستاد ارتش و از جهـات اداری با وزارت جنگ ارتباط برقرار سازد. بدیهیست که چون تفکیك دقیق جهات عملیاتی واداری یك سازمان فنی نظامی نظیر سازمان نیروی هوائی بسیار دشوار و بهاعتباری غیرممـکن است لذا نیروی هوائی در شرایط خاصی که وضع جدید پیش آورد از هرجهت بامشکلات فراوان مواجه بود. طبق فرمانی که تابعیت مورد بحث را برای سازمان ادارهٔ هواپیمائی مقرر میداشت، محل سازمانی رئیس اداره هواپیمائی سرلشکری و محل معاونت این اداره سرتیپی و محل رئیس تدارکات آن سرهنگی تعیین شده بود.

مشکلات آموزشگاه خلبانی

در وضع نامطلوبی که وقایع شهریور ۱۳۲۰ پیش آورد فعالیت آموزشگاه خلبانی نیروی هوائی تقریباً متـوقف شد بطوریکه سربازان داوطلب از تعداد هوانوردان کسر گردیدند مثلا در تاریخ ۱٤ مهر ۱۳۲۰ از ۱٦٤ سرباز داوطلب دورهٔ نهم آموزشگاه خلبانی ۸۷ نفر با پایان پذیرفتن خدمت زیرپرچم مرخص و ۷۷ نفر دیگر فقط به ادامهٔ خدمت زیر پرچم مشغول شدند و دو روز بعد ۱۹ نفر از درجه‌داران واجد شرایط فنی کادر نیروی هوائی که برای طی دورهٔ خلبانی به آموزشگاه معرفی شده بودند به‌قسمت‌های اولیه مراجعت داده شدند. بطور کلی از دورهٔ نهم آموزشگاه خلبانی فقط ده نفر (۹ نفر افسر و یك سرباز هوانورد) آموزش خلبانی را دنبال کرده و در تاریخ ۱۵ بهمن ۱۳۲۰ بعنوان نخستین فارغ‌التحصیلان بعداز وقایع شهریور ۲۰ گواهینامهٔ خلبانی دریافت داشتند.

آموزشگاههای فنی و افزارمندی هوائی

بین آموزشگاهها و مدارس نیروی هوائی فقط آموزشگاه فنی و آموزشگاه افزارمندی بدنبال وقایع شهریور ۲۰ امکان ادامهٔ تحصیل پیدا کرده و در تاریخ اول مهر ۱۳۲۰ یکصد و بیست و چهار نفر بادرجات گروهبانی از آموزشگاه فنی وچهل و نه نفر بعنوان افزارمندان درجه ۳ از آموزشگاه افزارمندی فارغ‌التحصیل شدند ـ گروهبانان فنی بین واحدها تقسیم و افزارمندان فارغ‌التحصیل به پارك مرکزی منتقل گردیدند.

ادامهٔ تحصیل برای کارکنان نیروی هوائی

بعلت عدم امکان فعالیت بوسیلهٔ واحدهای نیروی هوائی و وجود شرایط بیکاری بین‌کارکنان این نیرو، مقامات مربوطه تسهیلات بیشتری برای ادامه تحصیل کارکنان واجد شرایط در مدارس ارتشی قائل شدند. بطوریکه در نیمهٔ دوم سال ۱۳۲۰ عده کثیری از درجه‌داران دیپلمه یا واجد شرایط فنی یاخلبانی این نیرو برای تحصیل در دانشکده‌های فنی ـ ستوانی و رستهٔ هوائی دانشکده افسری ارتش، اعزام گردیدند.

کاهش پرسنل از طریق انتقال یا اخراج

بعلت رکودی که وقایع‌شهریور ۲۰ درامور نیروی هوائی بوجود آورده بود بیکاری درد بیـدرمانی بشمار میرفت که بر بیماریهای بیشمار ناشی از نومیدی و لطمات وارده بر روحیهٔ پرسنل افزوده میشد. بهمین جهت در اندك مدتی عدهٔ کثیری از کارکنان این نیرو که باتحمل مشقات فراوان آموزش دیده و آمادهٔ خدمتگزاری شده بودند، خواه بنابدرخواست خودشان و خواه بعلت عدم نیاز یا بی‌انضباطیهائی که (در شرایط مناسب موجود برای بروز چنین بی‌انضباطیها) از آنان سر زده بود از خدمت اخراج و یا به واحدهای دیگر ارتش منتقل شدند.

به دلائلی که ذکر شد جریان اخراج پرسنل به تعداد زیاد در تمام سالهای ادامهٔ جنگ جهانی دوم و حضور نیروهای بیگانه در خاك ایران ادامه داشت.

افزایش حق پرواز و فنی

از تاریخ ۱۵ آبان ۱۳۲۰ حق پرواز و مدد معاش فنی افسران و درجه داران خلبان ـ دیدبان و فنی ادارهٔ هواپیمائی

که دارای گواهینامه داخله یا خارجه مربوطه باشند بشرح زیر افزایش یافت:

۱ ــ حق پرواز افسران و درجه‌داران خلبان ودیدبان از ماهی چهارصد ریال به ششصد ریال.

۲ ــ مدد معاش فنی افسران و درجه‌داران فنی از ماهی سیصد ریال به چهارصد ریال.

ترفیع و تشویق بپاس خدمات شهریور ۱۳۲۰

بپاس خدمات شایسته‌ایکه عده‌ای از کارکنان خلبان و فنی هنگهای هوائی تبریز و اهواز در حدود مقدورات و امکانات موجود و شرایط دشوار شهریور ۱۳۲۰ انجام داده بودند به‌کسب امتیازاتی بشرح زیر نائل آمدند:

یك سرهنگ خلبان به نشان درجه ۱ سپه ــ یك سرگرد، یك سروان و یك ستوان یکم به نشان درجه ۲ سپه ــ یك ستوان یکم به درجه سروانی ــ یك استوار یکم و شش استوار دوم وسه نفر گروهبان یکم به درجه ستوان سومی ــ و نیز هشت استوار دوم و بیست نفر گروهبان یکم به‌اخذ مدال مطلا ــ همچنین دونفر گروهبان یکم و دونفر گروهبان دوم فنی نیروی هوائی که در اثر اصابت گلوله هواپیماها مجروح شده بودند به درجهٔ استوار دومی مفتخر شدند.

اشغال فرودگاههای پایتخت

در شهریور ۱۳۲۰، پس از آنکه ترك مخاصمه اعلام شد ونیروهای بیگانه عملا وارد تهران گردیدند، قسمتی ازفرودگاه قلعه‌مرغی (محل استقرار هنگ یکم نیروی هوائی شاهنشاهی) بوسیله قوای پیاده نظام شوروی و قسمتی از فرودگاه مهرآباد توسط نیروی هوائی انگلیس اشغال شد. از تأسیسات و فرودگاه قلعه مرغی تاهنگامیکه طبق موافقت وزارت‌جنگ ایران بمنظور حمل وسایل هواپیمائی و هواپیماهای آمریکائی بـه روسیه، کاملاً تحویل ارتش سرخ گـردد و همچنین از تأسیسات و فروگاه مهرآباد تاموقعی که جهت استقرار هواپیماهای شکاری انگلیس بکلی دراختیار انگلیسیها گذاشته شود، واحدهای تابعهٔ ادارهٔ هواپیمائی ایران نیز استفاده میگردند.

رئیس غیر هواپیمائی برای ادارهٔ هواپیمائی

از تاریخ ۲۲ دیماه ۱۳۲۰ سرتیپ احمد خسروانی رئیس ادارهٔ هواپیمائی و سرهنگ محمود خسروانی رئیس ستاد قبلی نیروی هوائی شاهنشاهی بدون کار شدند و سرتیپ مجید فیروز (که یك افسر غیر هواپیمائی بود) به ریاست این اداره منصوب گردید.

اولین سازمان نیروی‌هوائی بعد از وقایع شهریور ۱۳۲۰

در اسفند سال پرماجرای ۱۳۲۰ نیروی هوائی‌شاهنشاهی که نام «اداره هواپیمائی» بخود گرفته بود مجموعاً ۲۵۲ نفر افسر و همردیف افسر در خدمت داشت و تشکیلاتی که بعنوان اولین سازمان‌رسمی بعدازوقایع شهریور ۱۳۲۰ ادارهٔ هواپیمائی در تاریخ ۲ر۱۲ر۱۳۲۰ به تصویب رسید شامل: یك رئیس اداره (سرتیپ مجید فیروز) ــ یك معاون اداری (سرهنگ خلبان شرف‌الدین میرزا قهرمانی) ــ یك معاون فنی (سرهنگ خلبان غلامحسین شیبانی) ــ یك بازرس فنی (همـردیف سرگرد گرگوریان) ــ یك دفتر (دارای ۲ شعبه) ــ دایرهٔ ۱ (سازمان وکارگزینی ــ دارای ٤ شعبه) ــ دایره ۲ (اطلاعات وآموزش ــ دارای ۲ شعبه) ــ دایره ۳ فنی (تدارکات و تجهیزات و



سرلشکر مجیدفیروز که از ۲۲ دیماه ۱۳۲۰ تا پنجم‌شهریور۱۳۲۱ (در درجهٔ سرتیپی) ریاست ادارهٔ هواپیمائی شاهنشاهی را بعهده داشت.

مهمات ــ دارای ۲شعبه) ــ دایره٤ (سوخت وبارکشی‌وساختمان ــ دارای سه شعبه) و یك شعبه مستقل پست هوائی بود (چنانکه ملاحظه میشود در سازمان مصوبه مورد بحث بجای ارکان که اصطلاحی برای قسمتهای اصلی ستادیست چهار دایره وجـود داشته است). واحدهای تابعهٔ اداره هواپیمائی نیز عبارت بودند از: دوهنگ (هنگ یکم به کفالت یا معاونت فرماندهی سرگرد ابراهیم ماکوئی ــ توضیح اینکه در سازمان مصوبه برای این هنگ فرمانده تعیین نشده بود) ــ هنگ ۲ هوائی (بفرماندهی سرگرد خلبان مهدی سپه‌پور) ــ یك‌پارك مرکزی (بفرماندهی سرهنگ سیدمحمد مهنا) ــ کارخانجات شهـباز (به ریاست سرگرد سیاوش‌سیاه‌پوش)ــ یك‌آموزشگاه خلبانی (بفرماندهی سرگرد ابوالقاسم افخمی) ــ یك آموزشگاه فنی (بفرماندهی سرهنگ سیدمحمد پلاسید) ــ یك‌دانشکده‌دیدبانی (بفرماندهی سرهنگ ۲ محمد معینی).

نقش هواپیمائی در رفع غائله کردستان وخراسان

از اواخر سال ۱۳۲۰ اغتشاشاتی در کردستان و خراسان بوقوع پیوست و هواپیماهای ادارهٔ هواپیمائی ایران مأموریت یافتند که در رفع غائله با نیروهای زمینی همکاری کنند. با اینکه در آنموقع کارکنان هواپیمائی نظامی ایران، چه‌از لحاظ روحیه و چه میدان فعالیت در شرایط نامطلوبی قرار داشتند معهذا به تبعیت ازحس میهن‌پرستی وبادرك خطراتی که استقلال کشور را تهدید میکرد در انجام وظایف محوله نهایت تلاش و فداکاری را بکار برده و نقش خود را در عملیات رزمی کردستان و خراسان بنحو بسیار قاطعی ایفا کردند بطـوریکه افسران و درجه‌داران مأمور شرکت در عملیات جنگی مورد بحث بپاس ابراز رشادت و شجاعت، مورد تشویق قرار گرفته و عده‌ای از آنان به کسب درجات ــ نشانهای جنگی وامتیازات نائل آمدند.

لغو «شرط انجام پـرواز» برای اخذ مددمعاش خلبانی

در سال ۱۳۲۱ کمیسیونی برای بررسی مشکلاتی که در راه اجرای مقررات موجود مربوط به شرط انجام پرواز برای دریافت معدد معاش خلبانی پیش آمده بـود در ستاد ارتش تشکیل و کمیسیون چنین نظر داد که: «چـون پرداخت حق پرواز خلبانان و دیدبانان ادارهٔ هـواپیمائی طبق تصویبنامه مربوطه قبلی مشروط به انجام حداقل ۱۵ ساعت پرواز در هر شش‌ماه ویك پرواز مسافرتی ۵۰ فرسخی مستقیم بوسیله هرکدام از آنان میباشد و پس از وقایع شهریور ۱۳۲۰ وبرهم خوردن اوضاع عادی انجام پرواز بطریق نامبرده غیـرمقدور گردیده لذا باتوجه باینکه کارکنان پرنده از اجرای پرواز خودداری ندارند ولی نبودن وسایل و اشکالاتی که در وضع حاضرکشور وجود دارد مانع از انجام پرواز مورد نظر است لذا بمنظور حفظ وضعیت مالی و معنوی آنان، در سال ۱۳۲۱ استثنائاً حق پرواز بدون رعایت داشتن شرایط مذکور پرداخت گردد.» این پیشنهاد مورد تصویب ذات اقدس همایونی قرار گرفت وازسال ۱۳۲۱ بموقع اجرا گذاشته شد.

کارخانجات شهباز در اختیار مقامات انگلیسی

ازتاریخ اول اردیبهشت سال ۱۳۲۱، کارخانجات شهباز طبق قراردادی دراختیار مقامات نیروی هوائی انگلیس گذاشته شد. این کارخانجات در سالهائیکه جنگ‌دوم جـهانی جریان داشت خدمات گرانبهائی برای متفقین انجام داد.

انتقال به اصفهان

از خرداد سال ۱۳۲۱ هنگ یکم هوائی با کلیه پرسنل‌و هواپیماها و وسائل مربوطه به‌اصفهان انتقال یافت و قلعه‌مرغی تماماً در اختیار روسها قرار گرفت. درحقیقت عملا کلیه عناصر عملیاتی نیروی هوائی، بصورت یك تیپ مختلط (بـا توجه به انتقال هنگ۲ هوائی باصفهان درآبان همانسال) تحت فرماندهی سرهنگ غلامحسین شیبانی (معاون فنی اداره هواپیمائی) بـه اصفهان منتقل گردید و جز اداره مرکزی و قسمتهای آموزشی (باستثنای دانشکدهٔ دیدبانی که آن هم به اصفهان منتقل شد) و یك قسمت تعمیراتی بنام پارك مرکزی، چیزی از «نیروی هوائی» در مرکز باقی نماند ــ (توضیح اینکه در آن موقع یك واحد مرکب از تعدادی هواپیمای هایند با پرسنل مربوطه نیز در مأموریت صفحات غربی کشور و مستقر در کرمانشاه بود). اما در اصفهان وضع بسیار نامناسب و تأسف‌آور و از لحاظ مسکن، تأسیسات و آشیانه‌های مورد نیاز جهت اسکان واستقرار عناصر اداری، پرسنل وهواپیماها مضیقهٔ زایدالوصفی وجود داشت بطوریکه حتی با تدبیر استفاده از چادرها نیز مضیقه برطرف نمیشد و بهمین علت و دلایل بسیار دیگر کـه همگی از وضع نابسامان کشور و عوارض نومیدی و بلاتکلیفی سرچشمه میگرفت، سطح روحیه پرسنل بسیار پائین وطبعاً اداره کردن یك چنین سازمان بامشکلات فوق‌العاده‌ای مواجه بود.

رئیس جدید ادارهٔ هواپیمائی

از تاریخ پنجم شهریور ۱۳۲۱ سرتیپ محمد نخجوان (که افسر غیر هواپیمائی بود وعلی‌رغم تشابه نام‌فامیل هیچگونه نسبتی هم با سرلشکر احمد نخجوان نداشت) بجای سرلشکر مجید فیروز (که او هم افسر غیرهواپیمائی بود) به ریاست اداره هواپیمائی منصوب گردید.

ناپایداری و بحران در سرپرستی اداره

مطالعهٔ وضع در سالهای بعداز وقایع شهریور ۱۳۲۰، تا هنگامیکه قوای بیگانه خاك میهن ما را ترك نکـرده بود، نشان میدهد که شرایط منفی و نامطلوب برای جلوگیری از تثبیت اوضاع، حتی بیشتر از آنچه در این مورد جهت صنوف دیگر ارتش مهیا بود، برای اداره هواپیمائی ایران وجود داشته است و این شرایط نامناسب، وقایع را در مسیری سوق میداده‌اند که تا روز بروز بمقیاس بیشتری موجبات تضعیف این سازمان را فراهم ساخته و سرانجام منجر به‌انحلال کامل آن گردند. از نشانه‌های چنین سوء جریان یکی هم وجود ناپایداری در سرپرستی این سامان بود. بطوریکه هرچند ماه وگاهی هرچند روز یکبار رئیس این اداره عوض میشد و بـه‌این ترتیب نه کسیکه به ریاست منصوب میگردید به‌ثبات موقعیت خود اطمینان داشت ونه‌مرئوسین یعنی کارکنان این اداره میتوانستند باشرایط پایداری توجیه شده و بابرنامهٔ معین و مشخصی دلگرم تلاش باشند.

بهرحال سرتیپ محمد نخجوان که‌از تاریخ پنجم شهریور ۱۳۲۱ بجای سرلشکر مجید فیروز به ریاست اداره هواپیمائی منصوب گردید، بیشتر از چند ماه در ریاست اداره هواپیمائی باقی نماند. حقیقت این است که حدود یکماه و نیم (تا ۲۱ آذر ۱۳۲۱) ادارهٔ هواپیمائی تقریباً دچار یك نوع «بحران غیر رسمی سرپرستی» یاشاید بهتر باشد بگوئیم «بی‌سرپرستی» شده بود، زیرا در این مدت سرهنگ فنی هوائی مهنا گاهی بعنوان سرپرست و گاهی بجای رئیس اداره و بعضی اوقات «ازطرف» نامه‌ها و دستورات را امضاء میکرد، در حالیکه رسماً هنـوز سرتیپ محمد نخجوان رئیس این اداره بود... سرانجام درتاریخ ۲۱ آذر ۱۳۲۱ سرهنگ هوائی شرف‌الدین قهـرمانی معاون اداری به ریاست اداره منصوب شد ــ دو روز بعد از انتصاب قهرمانی به ریاست این اداره، سرهنگ غلامحسین شیبانی که رسماً معاون فنی اداره هواپیمائی ولی عملا فرمانـدهی کلیه عناصر عملیاتی نیروی هوائی را که در اصفهان مستقر بودند بعهده داشت واز افسران لایق و جدی بشمار میـرفت، به ستاد



محمدنخجوان که با درجهٔ سرتیپی از تاریخ پنجم شهریور۱۳۲۱ تا ۲۱ آذر همان سال عهده‌دار ریـاست اداره‌ٔ هواپیمائی شاهنشاهی بود.

ارتش منتصب وبرای امور مستشاری در اختیار وزارت جنگ گذاشته شد و به‌این ترتیب هواپیمائی نظامی ایران از وجود یك افسر شایسته دیگر نیز محروم گردید ــ از طرفی سرهنگ قهرمانی هم که از افسران بسیار کاردان و مطلع نیروی‌هوائی بشمار میرفت بعلت مسئولیتها و گرفتاریهای زیاد دیگری که آن روزها علاوه برریاست اداره هواپیمائی داشت عملا کمتر فرصت رسیدگی به‌امور این اداره را پیدا میکرد و در واقع کارها بوسیله سرهنگ مهنا حل وفصل میگردید معهذاکارکنان نیروی هوائی به‌این دلخوشی داشتند که لااقل یك رئیس از صنف خود و وارد در امور هواپیمائی دارند. لیکن این‌دلخوشی هم بیشتر از ۳۶ روز دوام نکـرد و روز ۲۸ آبان ۱۳۲۱ با سقوط هواپیمای انگلیسی (که جای دیگر شرح داده شده) و شهادت سرهنگ قهرمانی، پایان یافت.

یکبار دیگر بحران بطور رسمی شروع شد و مدت چند ماه وضع سرپرستی یا ریاست ادارهٔ هواپیمائی بدرستی روشن نیست وطبق مدارك موجود احکام ونامه‌های اداره گاهی بوسیلهٔ سرهنگ مهنا بعنوان رئیس و گاهی «از طرف رئیس» و در

مواردی بوسیلهٔ سرتیپ فیروز امضاء شده در حالیکه هیچگونه مدرکی که انتصاب رسمی یکی از آنان را (پس از شهادت شادروان سرهنگ قهرمانی) به ریاست ادارهٔ هواپیمائی نشان بدهد در دست نیست، تاسرانجام در تاریخ ۲٤ اردیبهشت ۱۳۲۲ سرلشکر احمد نخجوان رئیس بازرسی ناحیهٔ باخترضمن عهده‌داری شغل سازمانی سرپرستی ادارهٔ هواپیمائی را نیز عهده‌دار شده است.

سرپرستی سرلشکر احمد نخجوان هم بیش از ۵۰ روز دوام نداشته زیرا در تاریخ ۱۳ تیر ۱۳۲۲ سرهنگ فنی هوائی میرمحمد مهنا (معاون فنی اداره) به ریاست ادارهٔ هواپیمائی منصوب و سرهنگ ستاد محمود خسروانی (معاون اداری) به فرماندهی تیپ هوائی (که همان تیپ مختلط مستقر در اصفهان باشد) انتصاب گردیده است. سپس در تاریخ ۲۳ شهریور همان سال یعنی ۷۲ روز بعد، مهنا جای خود را به سرتیپ محمدحسین فیروز (که از اول فروردین ۱۳۲۳ بدرجهٔ سرلشکری مفتخر شده) میسپارد و خود به بازرسی فنی ادارهٔ تسلیحات ارتش منصوب میگردد و بار دیگر در تاریخ ٦ر٤ر۱۳۲۳ سرلشکر احمد نخجوان برای آخرین بار ریاست ادارهٔ هواپیمائی را بعهده میگیرد و سرلشکر حسین فیروز به ستاد ارتش منتصب میشود. این بار ریاست سرلشکر احمد نخجوان ۱۳۰ روز دوام پیدا میکند یعنی در تاریخ ۱۳ آبان ۱۳۲۳ بسمت بازرس‌هوائی بازرسی وزارت جنگ تغییر شغل میدهد و سرتیپ هوائی احمد خسروانی (فرمانده لشکر ۳ آذربایجان) به ریاست ادارهٔ هواپیمائی منصوب و مشغول کار میشود. و چنانکه بعداً دراین کتاب خواهد آمد پس از سرلشکر خسروانی یکبار دیگر ریاست ادارهٔ هواپیمائی بعهده یك افسر غیر هواپیمائی (سرتیپ محمد حسین عمیدی) گذاشته میشود، تاسرانجام نیروی هوائی شاهنشاهی، سالهای بحرانی ناشی از وقایع شهریور ۱۳۲۰ را پشت سر مینهد و تحت توجهات مخصوص اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران به دوران جدید پیشرفت و تکامل خود گام میگذارد.

گروه هوائی شیراز

در اواخر آبان ۱۳۲۱ یك گروه از هواپیماهای مستقر در اصفهان با پرسنل و عوامل و وسائل مربوطه مأمور شیراز گردید و به‌این ترتیب در آن تاریخ علاوه برتهران، که محل استقرار ادارهٔ مرکزی و سازمانهای آموزشی و قسمتی از عناصر تعمیراتی (باقیمانده در اختیار هواپیمائی نظامی ایران) بود و اصفهان که واحدهای عملیاتی اداره هواپیمائی در آن شهر استقرار داشت یك گروه مأمور عملیات رزمی در کرمانشاه و گروهی هم به شیراز مأمور گردیده بود.



سرهنگ خلبان شرف‌الدین قهرمانی که از افسران لایق و با معلومات نیروی هوائی بود از تاریخ ۲۱ آذر ۱۳۲۱ به ریاست اداره‌ٔ هواپیمائی شاهنشاهی منصوب گردید ،لیکن ۳۶ روز بعد در اثر سقوط هواپیمای انگلیسی (که شرح واقعه در متن کتاب آمده) جان خودرا از دست‌داد و نیروی هوائی‌از وجود یک افسر مطلع و کاردان محروم شد.

یك حادثه ویك دنیا تأثر

در اوائل بهمن ۱۳۲۱ وزارت جنگ ایران اعلامیه‌ای بشرح زیر صادر کرد: «برحسب دعوت نمایندهٔ هوائی انگلستان یك هیئت نظامی تحت ریاست سرتیپ ابراهیم ارفع برای بازدید فرودگاه حبانیه در عراق و وضعیت جبههٔ مصر و آفریقای شمالی تعیین و در روز شنبه ۲۸ دیماه ساعت ۱۰ صبح یکفروند هواپیمای بمباران انگلیسی باتفاق وابستهٔ نامبرده در تهران از فرودگاه قلعه‌مرغی پرواز نمود، پس از نیمساعت بوسیلهٔ بی‌سیم از ناحیه ساوه این عبارت را مخابره نمود: «بواسطهٔ بدی هوا و علل فنی مراجعت» و پس از مخابره این تلگراف دیگر از آنها هیچ نوع خبری نرسید ، چند ساعت بعد از وصول این تلگراف و فرود نیامدن هواپیما درفرودگاه تهران، تجسسات واکتشافات زمینی وهوائی با تمام وسائل موجود شروع گردید و بالاخره پس از ٦ روز تجسس مأمورینی که حدود نوبران مشغول اکتشاف بوده‌اند گزارش دادند که بانهایت تأسف هواپیما در

شمال خرقان بین موسی‌آباد و «آفتاب‌رو» سقوط نموده وکلیه سرنشینان آن کشته شده‌اند. سرنشینان هواپیما عبارت بودند از:

۱ــ سرتیپ ابراهیم ارفع فرمانده لشکر ۲ مرکز.

۲ــ سرهنگ شرف‌الدین قهرمانی رئیس ادارهٔ هواپیمائی

۳ــ سرهنگ خلبان غلامحسین شیبانی افسر منتصب به ستاد ارتش.

٤ ــ سرگرد ابوالفتح افخمی فرمانده آموزشگاه خلبانی.

٥ ــ سرهنگ کرینلو وابستهٔ هوائی نظامی انگلستان.

٦ ــ مستر چایلدز رئیس ادارهٔ انتشارات سفارت انگلیس.

و دونفر خلبان و یك نفر مکانیسین انگلیسی هواپیما.

پس از وصول این تلگراف مأمورین لازم برای حمل جنازه‌ها اعزام شد و جنازه‌های افسران ایرانی به مسجد مجد حمل گردید وازآنجا صبح روز ۷ بهمن تشییع جنازهٔ شایسته‌ای باتشریفات لازم نظامی بعمل آمد. به‌این ترتیب چهار نفر از بهترین افسران ارتش از جمله سه‌نفر از افسران بسیار ارزنده نیروی هوائی ایران به درجهٔ شهادت رسیدند و در شرایطی که هواپیمائی ایران دچار نوعی باصطلاح «قحط‌الرجال» گردیده بود، میتوان به‌میزان تأثیر منفی چنین حادثــه‌ای در وضع هواپیمائی نظامی ایران پی‌برد.

افسران ارتش شاهنشاهی که دراثر حادثهٔ سقوط هواپیمای انگلیسی مذکور شهید شدند از جمله سه افسر نیروی هوائی پس از شهادت هرکدام بیك قطعه نشان افتخار نائل آمدند.



سرهنگ فنی هوائی محمدمهنا (بعدا "سرلشگر) از تاریخ ۱۳تیر ۱۳۲۲ تا ۲۳ شهریور همان سال ریاست ادارهٔ هواپیمائی را بعهــده داشت و نیز با درجهٔ سرتیپی از ۱۰ فروردین ۱۳۲۷ تــا ۳۰ دیمــاه همان سال به فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی منصوب گردید.

افزایش حق پرواز هوانوردان آموزشگاه خلبانی

تا اول اسفند ماه ۱۳۲۱ حق پرواز هنرجویان آموزشگاه خلبانی ادارهٔ هواپیمائی ایران ماهانه ۲۵۰ ریال بود ولی ازاین تاریخ مقرر شد مدد معاش مذکور پنجاه ریال افزایش یافته‌وبه ماهی سیصد ریال بالغ گردد.

موفقیت هواپیمائی در همکاری باسپاه غرب

بطوریکه قبلا اشاره شد از اواخر سال ۱۳۲۰ به تحریك عوامل بیگانه جمعی از اشرار فرصت طلب درکردستان بااستفاده از شرایطی که وجود قوای بیگانه در کشور فراهم کرده بود، دست به‌اغتشاشاتی زدند که سپاه غرب مأمور سرکوبی آن‌گردید و یك گروه از هواپیماهای ادارهٔ هواپیمائی نیز باکلیهٔ پرسنل خلبان و فنی و سائل لازم مأموریت یافت تا با سپاه مذکــور همکاری نماید. این عملیات درسال ۱۳۲۲ نیز هنوز ادامه داشت و گروه هوائی مأمور کرمانشاه هم باتمام امکانات بهمکاری مؤثر خود با نیروهای زمینی ادامه میداد و هواپیماهای ادارهٔ هواپیمائی (اکثر از نوع هایند) ضمن اینکه در منطقه مشغول عملیات رزمی بودند، بمنظور نقل وانتقال پــرسنل و اعزام مأمورین خلبان و فنی تازه نفس و همچنین جهت حمل وسائل وانجام سرویس موتور و هواپیما دائماً بین کرمانشاه وتهران در پرواز بودند.

باوجود مشکلات ومحدودیتهائیکه درآن زمان به‌مقتضای حضور قوای بیگانه در خاك کشور، برای فعالیت هواپیماهای ایران وجود داشت، شرکت هواپیمائی در عملیات کردستان‌بسیار مؤثر بود، بطوریکه کارکنان هواپیمائی مأمور عملیات مورد بحث بارها تشویق شدند و جمعی از کارکنان مذکــور بپاس تلاشها و خدمات برجسته‌ایکه انجام داده بودند در سال ۱۳۲۲ امتیازاتی بشرح زیر کسب کردند.

یك افسر ارشد خلبان به‌اخذ نشان جنگی سپه (درجه ۲) دوسروان و یك ستوان یکم خلبان و یك ستوان سوم فنی هوائی به‌اخذ نشان جنگی سپه (درجه ۳) ــ چهار درجه‌دار خلبان به

اخذ مدال سپه ــ یك افسر فنی به اخذ مدال طلای نظامی ــ دو استوار ۲ خلبان به ترفیع درجه (استوار یکمی) ــ یك افسر خلبان به‌اخذ نشان افتخار ــ هشت درجه‌دار فنی به اخذ مدال مطلای نظامی.

هواپیمائی در عملیات رزمی سراسر کشور

وقایع شهریور ۱۳۲۰ شیرازهٔ آن نظم وامنیت را که بنیانگذار ایران جدید، اعلیحضرت رضاشاه کبیر با تلاش فوق‌العاده وفداکاری سربازان ارتش نوین در ده سال اول زمامداری خویش در سراسر این سرزمین آریائی بوجود آورده ودر سایهٔ چنین امنیتی درحدود ده‌سال آخر شاهنشاهی شکوهمند خود مملکت را در همهٔ شئون به شاهراه ترقی و پیشرفت سوق داده بودند، با تجاوز قوای بیگانه واشغال خاك کشور، درهم گسست و به تحریك عوامل بیگانه و عناصر خیانت پیشه‌ای که درصدد تجدید بساط ملوك‌الطوایفی و رهائی از قیود قوانین و مقررات ناشی از حکومت مرکزی بودند، طغیان واغتشاش تقریباً نظیر آنچه که درسالهای اول زمامداری اعلیحضرت رضا شاه کبیر وجود داشت وبرای قلع و قمع‌شان آنهمه تلاش و فداکاری بعمل آمده بود، بار دیگر در سراسر مملکت پدیدار شد. بطوریکه در سالهای ۱۳۲۲ و ۱۳۲۳ آتش ناامنی واغتشاش در بسیاری ازنقاط کشور ازجمله کردستان ــ فارس وخوزستان زبانه میکشید و سرانجام در سال ۱۳۲٤ اقدامات تجزیه‌طلبانهٔ فرقه دموکرات در آذربایجان و فرقهٔ کومله در کردستان و فتنهٔ عشایر وایلات استانهای جنوب و تحریکات موجود در گرگان و خراسان که باحمایت مستقیم یا غیر مستقیم بیگانگان انجام میگرفت وخامت اوضاع را به منتها درجه رسانید. در کلیهٔ عملیاتی که واحدهای ارتش شاهنشاهی بفرمان مطاع اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران برای قلع و قمع اشرار و سرکوبی یاغیان و پایان بخشیدن به فتنه و آشوب و بازگرداندن نظم و امنیت در سراسر مملکت انجام میدادند، کارکنان نیروی هوائی نیز برابر مأموریتهای محوله باتمام توانائی و جانبازی تلاش میکردند و دینی را که در راه اجرای منویات فرمانده تاجدار خود برای تأمین استقلال و تمامیت میهن در گردن داشتند باکمال فداکاری ادا مینمودند. کمااینکه بپاس فداکاری‌ها و رشادتهائی‌که از طرف کارکنان نیروی هوائی در عملیات یاد شده ابراز گردیده (طبق مدارك موجود) جمع کثیری از افسران ودرجه‌داران خلبان وفنی به‌اخذنشانهای جنگی سپه ــ افتخار و ترفیع درجه نائل آمده‌اند.

اولین پست هوائی نظامی

از اردیبهشت سال ۱۳۲۲ بعلت مشکلاتی که با ایجاد مزاحمت از طرف اشرار مسلح در امکان ادامه و حفظ ارتباط زمینی بین شیراز و تهران پدید آمده بود و خاصه اینکه گاهی به سبب این نوع مزاحمتها شیراز و ستاد لشکر مستقر در آن شهر عملا به محاصره می‌افتاد و ارتباط پستی‌آن با مرکز قطع میگردید لذا تصمیم گرفته شد که یك پست هوائی نظامی بین شیراز و تهران برقرار گردد و برای این منظور از هواپیماهای مشقی تایگرموس استفاده بعمل آمد. این هواپیماها بامحمولات پستی خود مسیر بین دو شهر مورد بحث را با ٦ تا ۷ ساعت پرواز و سه فرود بین راه (معمولا در آباده یا امین‌آباد ــ اصفهان و دلیجان) طی میکردند، و این اولین پست هوائی صرفاً نظامی مرتب در تاریخ کشور ما بشمار میرود که برای مدت نسبتاً طولانی ادامه داشته است.

اولین هواپیماها در خدمت سمپاشی

طبق مدارك موجود اولین باری که هواپیماهای نیروی هوائی شاهنشاهی در خدمت کشاورزی‌قرار گرفته و مأموریت انجام سمپاشی در برنامهٔ عملیات دفع آفات نباتی پیدا کرده‌اند در تاریخ اول تیر ماه ۱۳۲۲ بوده است. دراین تاریخ سه‌فروند هواپیمای تایگرموس که باوسائل فنی لازم برای سمپاشی مجهز شده بودند با کلیهٔ وسائل پشتیبانی مربوطه جهت همکاری با وزارت کشاورزی به نواحی مشهد اعزام گردیده‌اند. دومین مأموریت سمپاشی از تاریخ ۲۹ر۱ر۲٤ تا ۱۵ر۳ر۲٤ با شش فروند هواپیما و پرسنل و وسائل مربوطه انجام گرفته که در این مأموریت ۵۱۱۲ هکتار زمین در دشت گرگان سمپاشی شده است. هردو بار پرسنل مأمور مورد تشویق و قدردانی قرار گرفته‌اند.

هواپیمای اکسفورد در خدمت حمل و نقل

از نیمهٔ اول سال ۱۳۲۲ یك فروند از هواپیماهای دو موتورهٔ اکسفورد ادارهٔ هواپیمائی ایران برای تأمین رفت و برگشت شخصیتهای نظامی وغیرنظامی بین شهرهای عمدهٔ کشور (بخصوص در مسیر شیراز ــ اصفهان ــ تهران) عملا در خدمت حمل ونقل مسافری قرار گرفته است و این به‌اقتضای شرایط خاصی بوده که در آن تاریخ ضرورت تقبل انجام چنین مأموریتی‌را برای ادارهٔ هواپیمائی نظامی ایران ایجاب‌میکرده

است. (بدیهیست که این مأموریت در کادر ادارهٔ هواپیمائی ارتش و با پرسنل پروازی و فنی همین اداره انجام میگرفت).

اعزام محصل خلبان بـه انگلستان

در حالیکه کشور درهمهٔ شئون مخصوصاً در مورد نیروی هوائی دچار وضع بحرانی بود و همانطور که قبلا اشاره شد عواملی درصدد تضعیف و حتی در صورت امکان اضمحلال نیروی هوائی ایران بودند، این نیرو در فکر آتیه‌اش بود و با رهبری مدبرانهٔ فرمانده تاجدار خود پایه‌های پیشرفت آینـده‌اش را استحکام میبخشید بطوریکه در تاریـخ ۱۳۲۳/۸/۹ یعنی در بحرانیترین شرایط موجود، هشت نفر از افسران جـوان این نیرو برای طی دورهٔ خلبانی و سه نفر افسر خلبان هم جهت طی دورهٔ تکمیلی به‌انگلستان اعزام شدند. یکی از افسران جوانی که درگروه ۸ نفری مذکور به‌انگلستان عزیمت نمود شادروان تیمسار ارتشبد محمدخاتمی فرمانده فقیدنیروی هوائی‌شاهنشاهی بود که در آن تاریخ درجهٔ ستوانی داشت و حدود بیست وشش ماه بودکه ازدورهٔ ملقب به «دورهٔ جنگ» رستهٔ هوائی دانشکدهٔ افسری فارغ‌التحصیل شده بود.

انتقال هنگ‌های هوائی اصفهان به مرکز و سازمان ادارهٔ هواپیمائی دراول‌شهریور ۲۳

در نیمهٔ دوم سال ۱۳۲۲ هنگهای هوائی مستقر دراصفهان به تهران منتقل شدند ویك گردان هوائی در اصفـهان باقی ماند واز اول شهریور ۱۳۲۲ (یعنی پس از گذشت درست ۲ سال از آغاز نابسامانیهای ناشی از وقایع شهـریور ۱۳۲۰) سازمان ادارهٔ هواپیمائی ایران عبارت شد از:

ادارهٔ مرکزی ــ شامل: یك رئیس ــ یك معاون اداری ــ یك آجودان ــ یك دایرهٔ دفتر مرکزی ــ یك کارگزینی و چهار دایره.

یك هنگ هوائی ــ شامل: قسـمتهای دفتری ــ پارك تعمیرات ــ ۳گردان (دوگردان‌جنگی ویك‌گردان «ورزشی»).

یك شعبهٔ هواپیمائی مرکز اداری آمادگاه تهران (سازمان جدیدی که برای تهران داده شده وسرهنگ خلبان محمد معینی به‌ریاست آن تعیین گردیده بود).

آموزشگاه خلبانی (که در سازمان جدید تحت نظـر «شعبهٔ هواپیمائی مرکز اداری آمادگاه تهران» قرار داشت.

تعمیرگاه مرکزی (شامل پارك مرکزی) که آن هم تحت نظر «شعبهٔ هواپیمائی مرکز اداری آمادگاه تهران» قرارداشت.



سرتیپ محمد حسین فیروز (از ۱/ ۱/۱۳۲۳سرلشکر) ازتاریخ ۲۳ شهریور ۱۳۲۲ تا ۱۳۲۳/۴/۶ ریاست اداره هواپیمائی شاهنشاهی را عهده‌دار گردید.

هشت شعبهٔ آمادگاه هوائی خارج از مرکز (که درمراکز آمادگاههای خارج ازمرکز نیروی زمینی قرارداشته وافسرانی از ادارهٔ هواپیمائی به مراکز مذکور مأمور شده بـودند و تا آذر ۱۳۲۳ که شعبات مورد بحث منحل گردید این مأموریت ادامه‌داشت). بعلاوه گردان هوائی‌مستقر دراصفهان وگروههای هوائی مأمور کرمانشاه ــ شیراز و اهواز.

بازدید شاهانه از گردان هوائی اصفهان

در اردیبهشت سال ۱۳۲۳ اعلیحضرت همایـون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران به‌اصفهان تشریف‌فرما گردیدند و از گردان هوائی مستقر دراصفهان بازدید واز وضع گردان اظهار رضایت فرمودند واین اولین باری بود که بعداز وقایع شهریور ۱۳۲۰ یك واحد نیروی هوائی افتخار پیدا میکرد کـه رسماً مورد بازدید شاهانه قرار گیرد وهمچنین اولین باری بود که شاهنشاه آریامهر در دوران سلطنت خویش از یك واحدنیروی هوائی (آنهم در خارج از مرکز) بازدید میفرمودند.



هواپیمای "اکتشافی ـ بمب افکن" دو موتوره انسن ساخت شرکت هواپیما سازی آورو بریتانیا که در مواردی جهت آموزش خدمه‌پروازی و یا بعنوان وسیلهٔ ترابری هوائی نظامی سبک مورد استفاده قرارمیگرفت . این هواپیما در سال ۱۳۲۳ وارد خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی گردید . تعداد خدمه پروازی آن هفت‌نفر ـ نوع موتورهایش "چیتا ـ ۹" ساخت ارمسترانگ سیدلی ،هفت سیلندری‌هر یک بقدرت ۳۵۰ اسب ـ حداکثر سرعتش ۱۸۸ میل‌در ساعت ـ سقف پروازش ۱۹۰۰۰ پا ـ حداکثروزنش هنگام برخاستن ۸۰۰۰ پـوند و دارای یک مسلسل ثابت که بجلو تیراندازی‌میکرد و یک یادومسلسل متحرک مستقر در برجک بالای‌بدنه و قادر بحمل حدود ۴۰۰ پوند بمب بود .

عـزیمت بـه قاهـره و ورود هواپیماهـای انسن

در ماههای تیر و مرداد سال ۱۳۲۳ دوازده نفر ازافسران خلبان و سه نفر از درجه‌داران خلبان و سه نفر از افسران فنی و چهار نفر از درجه‌داران فنی ادارهٔ هواپیمائی جهت آشنائی با پرواز وامور فنی هواپیمای انسن وتحویل گرفتن وانتقال هواپیماهای مذکور به‌ایران، عازم مصر گـردیدند و پس از ورود به قاهره گروه فنی به‌کمپ هوائی ابوقیر اسکندریه و خلبانان به کمپ هوائی اسماعیلیه عزیمت و در آنجا مشغول آشنائی با پرواز وامور فنی انسن گردیدند. هواپیماهای مذکور در شهریور ماه همانسال در دو دسته از طریق قاهره و باپرواز از فراز صحرای سینا به‌ایـران انتقال یافته و بخـدمت ادارهٔ هواپیمائی ارتش ایران درآمدند.

مشخصات اولین پرچم نیروی هوائی

طبق ماده ۱ فرمان شماره ۴۰۶۲ عمومی ارتش از تاریخ هشتم خرداد ماه ۱۳۲۳ مشخصات اولین پرچم نیروی هوائی شاهنشاهی بشرح زیر تعیین و مقرر گردید:

۱ ـ زمینه پرچم ـ برنگ آسمانی کم‌رنگ.

۲ ـ ابعاد پرچم: طول ۲٫۵ متر ـ عرض ۱٫۵ متر.

۳ـ در وسط علامت کوکارد برنگ سبز و سفید وقرمز، عیناً مانند نشان افسران (قطر دایرهٔ بزرگ ۹۰ سانتیمتر ـ قطر دایره کوچك ۳۰ سانتیمتر و قطر دایرهٔ وسط ۶۰ سانتیمتر)ـ در گوشه بالا سمت چپ پرچم، تاج پهلوی برنگ زرد و زیر تاج یك عقاب به رنگ قهوه‌ای در حال پرواز.

جمع افسران و درجـه‌داران ادارهٔ هواپیمائی ایران در تیرسال ۱۳۲۳

طبق مدارکی که در دست است عدهٔ افسران و درجه‌داران خلبان وفنی کادر اداره هواپیمائی نظامی‌ایران درتیرماه ۱۳۲۳ مجموعاً ۴۹۳ نفربوده که‌از این‌عده جمعاً ۱۴۰ نفر پرسنل‌پرنده (حدود ۸۰ نفر خلبان و بقیه دیدبان) بوده‌اند.

سازمـان ادارهٔ هواپیمائی ارتش ایران درتاریخ یکم‌دیماه ۱۳۲۳

درتاریخ یکم دیماه ۱۳۲۳ سازمان اداره هواپیمائی ارتش ایران عبارت بود از:

ادارهٔ مرکزی شامل: دفتر اداره ــ دایره کارگزینی ــ دایرهٔ صفی و تعلیماتی (مرکب از سه شعبه: عملیات ــ اطلاعات تعلیمات) ــ دایره فنی و تدارکات (مرکب از دو شعبه: امور جنسی ــ امور فنی).

یك هنگ مختلط اکتشافی (این هنگ شامل دوگردان و یك گروه مستقل شکاری و یك گروهان پیاده مأمور حفاظت و نگهبانی بود).

یك هنگ بمباران (که از هواپیماهای انسن تشکیل شده واز اول سال ۱۳۲٤ به‌گردان مستقل‌بمباران تغییر سازمان‌داد).

مرکز تعلیمات اداره هواپیمائی (شامل گردان خلبانی که همان آموزشگاه خلبانی بود).

پارك مرکزی ادارهٔ هواپیمائی.

بهداری (که شامل یك رئیس بود و یك دکتر جراح و عده‌ای کارمند جزء).

گردان‌هوائی اصفهان‌وگروههای هوائی مأمورکرمانشاه‌ـ شیراز واهواز.

تشکیل گروه هوائی مشهد

در تاریخ ۳۱ مـرداد سال ۱۳۲٤ منطقهٔ بجنورد «منطقهٔ جنگی» اعلام شد و در آغاز شهریور ۲٤ یك واحد شامل پنج فروندهواپیما باعده‌ای از پرسنل خلبان وفنی و وسائل پشتیبانی زمینی به‌مشهد مأمورگردید تابالشکر ۸ خراسان همکاری نماید. وبدنبال این مأموریت یك گروه‌هوائی درمشهد تشکیل ومشغول کار گردید.

انتقال افسران هوائی به صنف پیاده

درتاریخ ۲٤ خرداد ۱۳۲٤ بعلت‌نبودن وسائل واعتبارات کافی جهت‌آموزش رسته‌های‌تخصصی موردنیازهواپیمائی برای عدهٔ نسبتاً کثیری ازافسران‌جوان که‌فارغ‌التحصیل رستهٔ هوائی دانشکدهٔ افسری ارتش گردیده و بعنوان دیدبان در کادر ادارهٔ هواپیمائی ارتش بودند، سی وهفت نفـر از فارغ‌التحصیلان سالهای ۱۳۲۰ تا ۱۳۲۳ رستهٔ هوائی مورد بحث برای طی دورهٔ خدمات اردوئی رستهٔ پیاده دانشکدهٔ افسری ارتش و بمنظور تغییر وضع به صنف پیاده به دانشکده مذکور منتقل شدند وکمی بعد عدهٔ افسران جوان انتقال یافته به خارج از کادر نیروی هوائی به ٤٦ نفر بالغ گردید واین عده متجاوز از ۱۳ ماه در خارج از کادر نیروی هوائی بودند تا بموازات بهبود وضع سازمانی نیروی هوائی بار دیگر به‌این نیرو انتقال یافتند.

باز هم افزایش مدد معاش پرواز و فنی

از دیماه ۱۳۲٤ مدد معاش پرواز خلبانان ودیدبانان ادارهٔ هواپیمائی‌ارتش ازماهی ٦۰۰ ریال به۹۰۰ ریال ومددمعاش فنی افسران ودرجـه‌داران این اداره از ماهی ٤۰۰ ریال به ٦۰۰ ریال افزایش یافت.

۱۳۲۴ ــ کارکنان فنی گردان بمباران انس ، مشغول کار روی هواپیماهای مستقر در داخل یکی از آشیانه‌های مربوط به گردان مذکور.



جمع افسران و درجه‌داران خلبان و فنی ادارهٔ هـواپیمائی ارتش در دیماه ۱۳۲٤

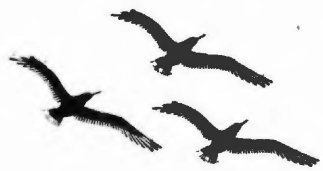
در دیماه ۱۳۲٤ جمع کل افسران و درجه‌داران خلبان و فنی ادارهٔ هواپیمائی ارتش (نیروی هوائی) ۵۷۹ نفر بودند که از این عده ۱۰۹ نفر افسر خلبان ــ ۱۸ نفر درجه‌دار خلبان و ٦۲ نفر افسر دیدبان و ۹۵ نفر افسر فنی ــ ۹ نفر همردیف ستوان سوم فنی و ۳۸٦ نفر درجه‌دار فنی بوده‌اند.

تشکیل گروه هوائی همدان

همانطور که قبلا ذکر شد بدنبال عملیاتیکه برای قلع و قمع اشرار منطقهٔ کردستان انجام گرفت یك گروه هوائی‌مأمور انجام وظیفه در کرمانشاه گردید. در اسفند ۱۳۲٤ این گروه بااعزام چند فروند هواپیمای هایند و عده‌ای پرسنل فنی تقویت شد وهمچنین از تاریخ ۲۲ اسفند همین سال هم تعدادی هواپیما و جمعی پرسنل فنی و خلبان و وسائل ولوازم پشتیبانی زمینی به همدان مأمور و در این شهر نیز یك گروه هوائی تشکیل‌شد. کارکنان این گروه، ضمن اینکه بمقتضای نیاز، تعویض یا تغییر مینمودند تا شهریور ۱۳۲٤ بطور مأمور در این شهـر انجام وظیفه میکردند.



سرتیپ محمدحسین عمیدی (بعدا" سرلشگر) از ۲۵ فـروردین ۱۳۲۵ تا ۱۷ تیر همان سال ، ریـاست اداره‌ٔ هواپیمائی شاهنشاهی و (با تغییرنام اداره به فرماندهی) از ۱۷ تیر۲۵ تا ۱۶ شهریور۱۳۲۶ فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی را عـهده‌دار بود .



شرکت در رژه پیروزی متفقین

در اردیبهشت سال ۱۳۲۵ به‌انگیزهٔ پیروزی متفقین در جنگ جهانی دوم، یك‌رژهٔ پیروزی در لندن برگزار شد وبرای شرکت در این رژه عده‌ای از افسران و درجـه‌داران و افراد ارتش شاهنشاهی نیز که یکی از کشورهای متفق بشمار میرفت دعوت شدند و باتصویب ذات اقدس شاهانه عده‌ای منجمله یك افسر و هشت درجه‌دار از نیروی هوائی ایران برای شرکت در رژهٔ مذکور عازم انگلستان گردیده و تااواخر اردیبهشت ۱۳۲۵ در آن کشور اقامت داشتند (ایران با اعلان جنگ بـه آلمان نازی بصف متفقین پیوسته و باکمکهای حیاتی که برای تأمین پیروزی متفقین بعمل آورد «پل پیروزی» لقب گرفت).

نشان و مدال به پاس رشادت در عملیات کردستان

در اوائل سال ۱۳۲۵ غائله‌ای در کردستان بروز کرد که بادخالت ارتش سرکوب گردید. در این عملیات نیروی هوائی شاهنشاهی بطور مؤثری شرکت نمود، بطـوریکه ۸٤ نفر از افسران و درجه‌داران خلبان و فنی این نیرو به‌پاس جدیت و رشادت در عملیات مذکور از تاریخ پانزدهم تیر ماه ۱۳۲۵ به اخذ نشان و مدال مفتخر گردیدند.

شکاریهای هاریکن در خدمت نیروی هوائی ایران

هواپیماهای شکاری از نوع هاریکن ساخت انگلیس که یکی از بهترین انواع شکاری دوران جنگ جهانی دوم بود و با نقش ارزنده‌ایکه برای پیروزی انگلستان در جریان جنگهای هوائی معروف به «نبرد بریتانیا» ومقابله باحملات هوائی آلمان هیتلری، برعهده داشت شهرت عالمگیر پیدا کرده بود (وپیش از شرکت هواپیماهای شکاری اسپیت‌فایر در جنگهای مذکور تنها امید نیروی هوائی انگلستان برای مقابله باحملات هوائی آلمان بشمار میرفت) حدود اواسط سال ۱۳۲۵ از طریق بندر خرمشهر وارد ایران واز آنجا در صندوقهای مربوطه به اهواز منتقل شد وسرانجام بخدمت نیروی هوائی شاهنشاهی درآمد و چنانکه اشاره خواهد شد این نوع هواپیما در عملیات نجات آذربایجان، برضد قوای متجاسرین، نیز مورد استفاده قرار گرفت.

هواپیمای یکباله، شکاری ــ بمب افکن، (از مدل ثی ــ ۲) ساخت شرکت‌ها و کربریتانیا و از هواپیماهای مشهورجنگ جهـانی دوم، درسال ۱۳۲۵ وارد خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی گردید. این هواپیما مجهز بود به یک موتور ۱۲ سیلندری" مرلین ــ ۲۲" ساخت شرکت رولزرویس بقـدرت ۱۰۴۷ اسب ــ حداکثر سرعتش (در ارتفاع ۲۲۰۰۰ پا) ۳۳۹ میل در ساعت ــ سقف پروازش ۳۵۶۰۰ پا ــ برد معمولی پروازش ۴۶۰ میل ــ حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۸۱۰۰ پوند ــ مجهـز به چهارتوپ (دو توپ ۲۰ میلیمتری در جلو هر بال) و همچنین زیر هر بال مقری برای حمـل یک بمب ۵۰۰ پـونـدی پیش بینی شده بود.



پرتو حیات‌بخش ارادهٔ شاهانه

همانطور که بارها دراین کتاب اشاره شد، وقایع نامطلوب شهریور ۱۳۲۰ ــ نیروی هوائی را بیشتر از سازمانهای دیگر ارتشی دچار نابسامانی کرد. برنامه‌های آمـوزش و طرحهای توسعه و پیشرفت این نیرو که در سالهای پیش از وقایع مذکور باهدفهای مشخص و متناسب باشرایط موجود صنعت هواپیمائی دنیای آن عصر، کاملا منطقی وسازنده تنظیم و باتلاش پی‌گیر تعقیب میشد، ناگهان از مسیر عادی خود خارج و نه تنها دچار آشفتگی و وقفه گردید بلکه امید امکان‌حفظ وضع موجود نیز از دست رفت وعوامل ضروری برای انجام فعالیتهای لازم در جهت پیشرفت، از اختیار این نیرو بیرون افتاد، روز بروز سازمان نیروی هوائی کوچکتر و قسمتهایش پشت سرهم منحل و حتی بعضی اوقات صحبتهای یأس‌آوری پیرامون انحلال کامل این صنف و انتقال همهٔ کارکنانش به صنوف دیگر ارتش شنیده میشد. درحالیکه نیروی هوائی علی‌رغم همهٔ مشکلات، بادلگرمی به‌توجهات فرمانده تاجدار خود وآگاه از علاقمندی مخصوص ذات اقدس ملوکانه برای بقا وپیشرفت این صنف، در راه ابراز وجود و ادامهٔ حیات میکوشید و در کلیهٔ عملیاتی کـه برای اعادهٔ نظم وامنیت وحفظ استقلال و تمامیت مملکت پیش می‌آمد باتمام توانائی وامکانات خود بنحو مؤثری شرکت میکـرد و همچنین کلیه مساعی خود را بکار می‌بست که لااقل بطور نسبی ومحدود برنامه‌های آموزشی این نیرو را ادامه دهد و حتی تا آنجا که مقدور بود از هرفرصتی جهت اعزام پرسنل به‌کشورهای خارج بمنظور تکمیل معلومات و آشنائی با ترقیات روز هواپیمائی بهره میگرفت. معهذا شرایط و اوضـاع واحوال، محدودیتهای نامطلوب و رکود اجتناب‌ناپذیری را به نیروی هوائی تحمیل نموده بود که هـرگاه سعادت برخورداری از حمایت خاص شاهانه را نداشت امکان ادامهٔ موجودیت بکلی از این سازمان سلب میشد.

شاهنشاه آریامهر که در مـیان امواج متلاطم اقیانوس طوفان‌زدهٔ آن روزگار ناخدائی کشتی آسیب‌دیدهٔ میهن ما را بعهده گرفته و بافداکاری و نبوغ خلاقه و روشن‌بینی و دوراندیشی خاص واستثنائی خویش سفینهٔ «سکان شکستهٔ» وطن را بساحل نجات هدایت میفرمودند خوشبختانه کاملا از ارزش واهمیت نیروی هوائی برای تأمین استقلال کشور ولزوم حفظ موجودیت این نیرو واقف و به ابقاء سازمان و پیشرفتهای آیندهٔ این صنف علاقمند بوده و هستند وبهمین دلیل هم در سخت‌ترین شرایط دوران اشغال کشور در برابر همهٔ تلاشهای توطئه‌آسائی که برای برچیدن سازمان نیروی هوائی ایران به‌عمل می‌آمد ایستادگی فرمودند و نه تنها هرگز اجازهٔ انحلال این نیرو را ندادند بلکه درنخستین فرصت بمنظور تقویت روحیهٔ کارکنان نیروی هوائی و تشویق این خدمتگزاران برای تلاش بیشتر، شخصاً لباس پرواز برتن وبفراگرفتن فن‌خلبانی اراده فرمودند.

هنگامیکه دفاتر احکام رسمی نیروی هوائی شاهنشاهی را ورق میزنیم تا درخلال مواد و دستورات مندرج در این دفاتر از فراز ونشیب وحوادث و وقایع تلخ یا شیـرین تاریخ این سازمان آگاه گردیم، ناگهان دیدگان جستجوگر و مشتاق ما روی مادهٔ دستور شماره ۷۴۹ میخکوب میشود و بعنوان یك فرد از خانوادهٔ بزرگ نیروی هوائی بامطالعهٔ آن ماده از دستور برخود میبالیم ــ اینك متن سندی که مایهٔ افتخار نیروی هوائی ایران است.

دستور شماره ۷۴۹ ادارهٔ هواپیمائی ــ مادهٔ ۱

اعلیحضرت همایون شاهنشاهی، ادارهٔ هواپیمائی‌را مفتخر ودر روز چهاردهم خرداد ۱۳۲۵ شروع به‌پرواز تعلیماتی و در روز چهارم تیر ۱۳۲۵ پس از پنج ساعت و بیست و پنج دقیقه پرواز آموزشی و سی نشستن، دوبار به تنهائی و بنحو احسن پرواز فرمودند.



۱۳۲۵/۳/۱۴ ــ اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران اولین پرواز آموزشی خود را با هواپیمای نوع تایگروس (در حالیکه سرهنگ سپه پور افتخار هنرآموزگاری را در این پرواز شاهانه بعهده داشت) انجام فرمودند.



۱۳۲۵/۴/ ۴ ــ اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران ، پیش از آغاز نخستین پرواز مستقل ، آخرین عرایض آموزشی هنرآموزگار خلبانی خود (سرهنگ مهدی سپه پور) را استماع میفرمایند.

تقویم پرواز آموزشی شاهانه

* ۱۳۲۵ر۳ر۱٤ ــ (آغاز پرواز آموزشی اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر باهواپیمای تایگروس شماره ۱۹۲).

* ۱۳۲۵ر٤ر٤ ــ انجام اولین پرواز مستقل یعنی بدون همراهی «معلم خلبان» ــ پس از پنج ساعت و بیست و پنج دقیقه پرواز آموزشی دوفرمانه).

* ۱۳۲۵ر٦ر۱۰ ــ (آغاز پرواز آموزشی با انواع هواپیماهای جنگی یا عملیاتی به ترتیب: اداکس ــ هایند ــ انسن و همچنین هواپیمای نوع بیچکرافت).

* ۱۳۲۵ر۷ر۲۲ ــ (گذراندن آزمایشات دورهٔ خلبانی باموفقیت کامل).

* ۱۳۲۵ر۷ر۲۵ ــ (قبول گواهینامه و نشان خلبانی ــ پس از ۱۳۲ روز آموزش وانجام ۱۱۸ ساعت و ۱۹ دقیقه پرواز شامل ۲۷۱ بار برخاستن و نشستن باپنج نوع هواپیمای مذکور).

اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در دورهٔ آموزشی پرواز روی هواپیماهای جنگی مدت ۲٦ ساعت و ۲۵ دقیقه باهواپیمای نوع اداکس و پنج ساعت وپنجاه دقیقه با ــ
هواپیمای نوع هایند و ۱۲ ساعت و ۳۲ دقیقه با هواپیمای انسن وپنج ساعت‌و ۱۵ دقیقه با هواپیمای بیچکرافت پرواز فرمودند.

۲۵/۴/۴ اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران ، اولین پرواز مستقل خود را باهواپیمای آموزشی از نوع تایگروس، با موفقیت فوق‌العاده انجام دادند.





۲۵مهر۱۳۲۵ــ فرودگاه‌دوشان‌تپه : تقدیم گواهینامه‌خلبانی به‌پیشگاه‌فرخنده‌ملوکانه‌توسط قدیمی‌ترین‌خلبان‌ایران (شادروان‌سرلشگراحمدنخجوان)

۲۵ مهر ۱۳۲۵ یك روز فراموش نشدنی در تاریخ هواپیمائی ایران

اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران دورهٔ آموزش خلبانی را با پشتکار بی‌نظیر و استعداد شاهانه در مدت فقط ۱۳۲ روز به پایان رسانیدند و در روز ۲۵ مهر ۱۳۲۵ جشن باشکوهی بمناسبت چنین واقعهٔ تاریخی از طرف نیروی هوائی در دوشان‌تپه برگزار شد و در آن روز، شاهنشاه آریامهر بایك فروند هواپیمای جنگی یکنفره از فرودگاه قلعه‌مرغی پرواز ودر فرودگاه دوشان‌تپه نزول‌اجلال و درجشن نیروی هوائی شرکت فرمودند وطی این جشن گواهینامهٔ‌خلبانی نظامی توسط قدیمی‌ترین خلبانان ایران (شادروان سرلشکر احمد نخجوان) به پیشگاه مبارك همایونی تقدیم شد و نشان خلبانی برسینه شاهانه که آکنده از مهر میهن میباشد، نصب و به‌این ترتیب افتخار بزرگی نصیب نیروی هوائی ایران گردید.

سالروز تجدید حیات نیروی هوائی شاهنشاهی

برای اینکه خاطرهٔ افتخارآمیز روز فرخندهٔ ۲۵ مهر ۱۳۲۵ در تاریخ نیروی هوائی ایران برای همیشه زنده بماند بنابرپیشنهاد این نیرو، از پیشگاه مبارك شاهانه استدعا شد که ۲۵ مهر، عید رسمی نیروی هوائی ایران محسوب گردد و هر سال دریك چنین روز مراسم باشکوهی در پیشگاه مبارك‌ملوکانه انجام گیرد واین استدعا مورد تصویب پیشگاه همایونی قرار گرفت و از آن تاریخ به بعد باکسب اجازه از پیشگاه مبارك شاهانه چنین روزی بعنوان سالروز تجدید حیات نیروی هوائی شاهنشاهی جشن گرفته میشود واین موضوع در ماده ۱ دستور شمارهٔ ۷۸٤ نیروی هوائی عیناً بشرح زیر منعکس است:

دستور شماره ۷۸٤ نیروی هوائی

مادهٔ ۱

نظر به‌افتخاریکه اعلیحضرت همایون شاهنشاهی در جشن روز ۲۵ مهر ۱۳۲۵ نسبت به نیروی هوائی مبذول فرموده‌اند، بنابراستدعای وزارت جنگ وتصویب شاهانه، به میمنت ویادبود این افتخار، روز ۲۵ مهرماه عید رسمی نیروی هوائی ایران محسوب و همه ساله مراسم باشکوه آن در پیشگاه مبارك مجری و معمول خواهد گردید.



تصویری از گواهینامه خلبانی اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران

اثر معجزه‌آسای یك واقعه

در تاریخ تشکیل و پیشرفت یك سازمان، هرچند گاه واقعه‌ای دیده میشود که منشأ تحول و مبدأ تجدید حیات برای آن سازمان محسوب میگردد. چنین وقایعی از این جهت در سرنوشت یك‌سازمان تأثیر زایل‌نشدنی وهمیشگی باقی میگذارند که در قلوب اعضاء متشکلهٔ آن اثر عمیق و پایدار بخشیده و نیروی محرکهٔ روانی عظیمی را بوجود می‌آورند.

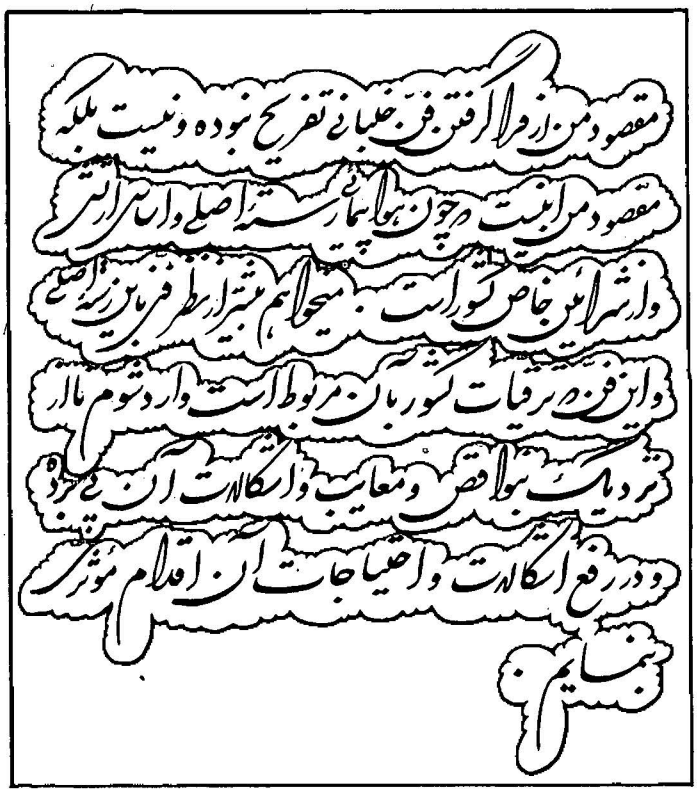
در سال ۱۳۲۵ نیز، اراده و اقدام شاهانه برای پوشیدن لباس پرواز و فراگرفتن فن خلبانی یك چنین واقعهٔ فراموش نشدنی بود که در تاریخ حیات نیروی هوائی ایران روی داد.

در آن هنگام که ابرهای سیاه تقدیر برحیات ملی ایران سایه‌ای از یأس و ناامیدی افکنده و حادثهٔ ناگوار حضور میهمانان ناخوانده در خاك وطن، فضای سرزمین اجدادی ما را تیره و تار ساخته بود و خدمتگزاران نیروی هوائی این کشور نیز، که لاجرم دچار ظلمت سرنوشت اجتناب‌ناپذیر موجودشده بودند، نومیدانه میکوشیدند تا از وضع آشفتهٔ خویش راهی به سوی روشنائی نجات پیدا کنند، در چنین تیره روزی، ناگهان شاهد ستارهٔ امیدبخشی گردیدند که از افق زندگی این سازمان درخشیدن گرفت و باطلیعهٔ تابناکش برمحیط فعالیت آنان نور امید پاشید و بجسم خسته وبیمار تشکیلاتشان روانی تازه دمید واین سازمان را از رکود وبیماری خطرناك یأس که از سوم شهریور ۱۳۲۰ برتن و جان کارکنانش مستولی بود رهائی بخشید و آفریننده وموجد این ستاره فروزان وامیدبخش تصمیم واقدام شاهانه بود.

اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران که مظهر ملیت وبقای ایران و کانون احساسات ملی وتاریخی مردم این سرزمین آریائی هستند در خرداد ۱۳۲۵ با اراده به فراگرفتن فن‌خلبانی عملا یك‌درس پیشگامی وفداکاری بی‌نظیر به جوانان پاك سرشت این کشور دادند ــ وانگهی همانطور که اعلیحضرت در سخنان روز ۲۵ مهر ــ ۱۳۲۵ بهنگام قبول گراهینامه و نشان خلبانی خطاب به‌افسران و درجه‌داران و اشخاصیکه در مراسم جشن فارغ‌التحصیلی خلبانی شاهنشاه‌افتخار حضور داشتند، اشاره فرمودند (متن فرمایشات ملوکانه جداگانه درستون۲ این صفحه‌درج شده) معظم‌له که فارغ‌التحصیل دانشکدهٔ افسری بوده و به‌امور رسته‌های مختلف ارتش احاطهٔ کامل داشتند، اینك با طی دورهٔ خلبانی به جزئیات کار هواپیمائی نیز آشنائی پیدا کردند تا باتسلط بیشتری این رستهٔ جوان وپیشرو را زیر سایهٔ عنایت وحمایت خویش قرار دهند. شاهنشاه جوان

نشان افتخار
به یادبود
آموزش خلبانی
شاهانه ، برای
کارکنان حاضر
بخدمت کادر
نیروی هوائی
شاهنشاهی

فرمایشات شاهانه
بهنگام قبول گواهینامه و نشان خلبانی


مقصود من از فراگرفتن فن خلبانی تفریح نبوده ونیست بلکه
مقصود من اینست درچون هواپیمارسته اصلی واساسی ارتش
وازشرایط خاص کشوراست میخواهم مبتکر ازنظر فن این رسته اصلی
واین فن درمقیات کشور بان مربوط است واردشوم مارا
تردیدات نواقص ومعایب واشکالات آن در سرده
ودر رفع اشکالات واحتیاجات آن اقدام مؤثری
بنمایم

این کشور کهنسال درحقیقت باپوشیدن لباس پرواز وفراگرفتن فن خلبانی، لزوم آغاز فعالیت نوینی را بکارکنان نیروی‌هوائی وتمام جوانان مملکت اعلام فرمودند واز همان روز صفحهٔ



اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در یکی از پروازهای شاهانه با هواپیمای " شکاری ـ بمب افکن " هاریکن

جدیدی در تاریخ هواپیمائی ایران مفتوح شد: یأس و نومیدی ناشی از اثرات جنگ و حوادث ناگوار آن، جای خود را به امیدواری وتلاش داد و تصمیم و قاطعیت جایگزین دودلی و بلاتکلیفی گردید. کارکنان این نیرو کـه بانهایت افتخار و سرافرازی پیشوای جوانبخت میهن وفرمانده تاجدار خویش را میان خود و در لباس پرواز مشغول فراگرفتن فن خلبانی‌دیدند، ضمن درك درجه و میزان واقعی خدماتیکه سازمانشان بعهده دارد، دریافتند که تاچه اندازه مشمول مراحم مخصوص ملوکانه میباشند وبرای اثبات شایستگی خود جهت برخورداری ازچنین توجهاتی تاچه حد باید بکوشند وفداکاری کنندو سیر وقایع بعدی نشان میدهد که خدمتگزاران نیروی هوائی، این سرمشق شاهانه را از جان ودل پذیرفته و راهنما وهادی مساعی خود در راه مجاهدت برای ترقی وتعالی نیروی هوائی قرار داده‌اند و دینی را که در قبال عنایات پدر تاجدار خود به‌گردن داشته و دارند باهمهٔ توانائی ادا کرده و میکنند و پیشرفتهای سریع و بیسابقه‌ایکه امروزه نصیب نیروی هوائی شاهنشاهی ایـران گردیده شاهد صادقی است برصحت این نظر.



HAWKER HURRICANE

باز یافتن عنوان از دست رفته
نخستین نشان بازگشت به‌شاهراه ترقی

درست ۲۵ روز پس از آغاز پرواز آموزشی اعلیحضرت همایـون شاهنشاه آریامهر بـزرگ ارتشتاران یعنی از روز ۹ر۴ر۱۳۲۵ بفرمان مطاع شاهانه سازمان هـواپیمائی نظامی ایران عنوان از دست رفته خود را (که نخستین نشانهٔ نابسامانی این نیرو بعد از وقایع شهریور ۱۳۲۰ بود) باز یافت وبفرمان ملوکانه از نامی که بعنوان «اداره هواپیمائی» براین سازمان تحمیل شده بود بـه‌عنوان اصلی خود یعنی «نیروی هـوائی شاهنشاهی» تغییر کرد.

وقایع آذربایجان و عملیات برای نجات این استان پروازهای شاهانه بر فراز مناطق عملیاتی

۱ ــ وضعیت عمومی

حدود یکسال بود که آذربایجان، بدست مشتی خائن، در سایهٔ سرنیزهٔ بیگانه، عملا از پیکر میهن جدا شده و فرقه‌ای بنام «دموکرات» بااعلام ظاهراً خودمختاری ودر حقیقت بقصد تجزیه کامل آذربایجان از پیکر ایران، قوای مسلح و تشکیلات اداری خاصی برای خود بوجود آورده و با اعمال فجیعترین جنایات و شرم‌آورترین تعدیات برمردم ستمدیدهٔ این سامان حکومت مینمود و دست به اقداماتی زده بود تا از لحاظ سیاسی نیز شرایط خائنانه‌اش را به دولت ایران تحمیل کرده وموقعیت حکومت «قلابی» خود را از جهات ملی وبین‌المللی نیز تحکیم بخشد که هرگاه مقاومت وایستادگی شجاعانهٔ شاهنشاه نبود، نه تنها آذربایجان عزیز از دست میرفت بلکه باشرایطی که بوجود آمده بود اصولا وبطور کلی هستی وبقای مملکت دچار نابودی و اضمحلال میشد.

از وضع فوق‌العاده خطرناکی که وقایع تأسف‌انگیز آذربایجان پیش آورده بود همه آگاهند و یا بامراجعه به‌تاریخ، آسان میتوان اطلاعات مورد نظر را بدست آورد، لذا جریان وقایع در این کتاب مورد بحث ما نیست بلکه هدف از اشاره کوتاه به‌این موضوع و اوضاع آشفتهٔ دیگر آن تاریخ، جلب توجه خواننده به‌این حقیقت است که پیشوای عالیقدر میهن ما در چه‌شرایطی و باچه از خود گذشتگی برای حفظ تمامیت کشور تلاش فرموده‌اند. علی‌الاصول سیر حوادث از لحاظ‌تاریخ وقوع چنین مینماید که ارادهٔ شاهانه برای فراگرفتن فن‌خلبانی بااندیشهٔ حصول امکانات بیشتر برای‌رهبری عملیات رهائی‌بخش آذربایجان توأم بوده‌است زیرا چنانکه ذکرخواهد شد، شاهنشاه، فقط ۳۵ روز پس از پایان دورهٔ آموزش هوانوردی و قبول گواهینامه خلبانی، اقدام به پرواز برفراز مناطق عملیاتی‌فرموده وبازدید از جبهه‌ها وخطوط مقدمی را که در آنها واحدهای ارتش شاهنشاهی هرآن منتظر ومترصد صدور فرمان شروع عملیات وحرکت بسوی آذربایجان و نجات این استان ستمدیده بودند، آغاز فرمودند.

بهرحال در تاریخ دوم مهر ماه ۱۳۲۵ در اجرای فرمان مطاع شاهانه ستونی از ارتش به قزوین و از آنجا بسوی زنجان، که تحت اشغال قوای متجاسر فرقهٔ دموکرات بود، عزیمت و متجاسرین را غافلگیر نمود واین شهر مصیبت‌دیده را از چنگال دژخیمان فرقهٔ دموکرات و تجزیه‌طلبان بیگانه پرست نجات بخشید و غلام یحیی فرمانده قوای مسلح‌متجاسرین، عقب‌نشینی کرده و در دامنهٔ قافلانکوه بـه ساختن سنگر واستحکامات و مواضع باصطلاح «دفاعی» پرداخت و کلیهٔ پلهای بین راه را مین‌گذاری نمود و در ارتفاعات قافلانکوه بمنظور سد کردن راه واحدهای زمینی ارتش شاهنشاهی (که منتظر صدور فرمان برای آغاز عملیات وحرکت در محور «زنجان ــ میانه» جهت یکسره کردن کار فرقهٔ دموکرات بودند) موضع گرفت ــ در مناطق غربی کشور هم فرقهٔ «کومله» بااعلام حکومت مستقل جمهوری کردستان وانتخاب پرچم جدیدی بجای پرچم ایران غائله‌ایرا که از اوائل ورود قوای بیگانه به کشور آغاز گردید به‌اوج شدت خودْ رسانیده بود. ازطرفی صفحات جنوب مملکت نیز، در پی فتنه و آشوبی که عشایر وایلات این مناطق باادعای مشابه ادعای تجزیه‌طلبانهٔ فرقهٔ دموکرات در آذربایجان وفرقهٔ کومله در کردستان وتصرف چند شهر بندری، برپا کرده بودند، هنوز در تشنج وناامنی بسر میبرد، هرچند بااعزام ستونی از ارتش و پشتیبانی بسیار مؤثر نیروی هوائی ازاین ستون، عشایر وایلات یاد شده ضمن تحمل تلفات نسبتاً سنگین سرکوب شده بودند معهذا نگرانی هنوز باقی بود.

بعبارت دیگر، در آستانه آغاز عملیات قطعی برای نجات آذربایجان یعنی ماههای مهر وآبان واوائل آذر ۱۳۲۵ دراکثر

نقاط کشور خاصه مناطقی که نام بردیم وضع غیـرعادی و یا باصطلاح نظامی حالت عملیاتی حکمفرما بود واز لحاظ سیاسی هم‌بطور خلاصه وضع نامطلوبی وجود داشت، محافل ومقامات داخلی و خارجی از حل قضیه آذربایجان مأیوس شده وشکایت ایران بشورای امنیت هم بجائی نرسیده بود و تنها مرجعی که شب و روز بفکر حفظ تمامیت مملکت و حل مـعمای بغرنج موجود و بازگشت آذربایجان به‌ایران بود، شاهنشاه بودند ــ در چنین شرایط فوق‌العاده‌ای شاهنشاه ضمن اینکه در جبههٔ سیاسی داخلی و خارجی برای رهائی کشور از بن‌بست خطرناك موجود باتمام قدرت و شهامت میجنگیدند، راه حل نهائی یعنی طریق توسل به نیروی نظامی را از نظر دور نداشته وبرای اردوکشی به‌آذربایجان و یکسره کردن کار فرقهٔ دمکرات طرح عملیاتی کاملی را تهیه وفرماندهی عملیات را شخصاً عهده‌دار شده‌بودند و ستونهای مجهزی از ارتش در زنجان ــ کردستان و رشت استقرار یافته و هرآن مترصد اجرای اوامر مطاع شاهانه‌بودند. و در چنین شرایطی بود که شاهنشاه برای زیر نظر گرفتن جزئیات امر، بدون بیم از خطر، با پرواز برفراز مناطق‌عملیاتی نه‌تنها مواضع خودی درخط مقدم جبهه، بلکه مواضع متجاسرین را در عمق مورد بازدید هوائی قرار میدادند.

۲ ــ روز اول آذر ۱۳۲۵

اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهـر، روز اول آذر ۱۳۲۵ یعنی ۱۷ روز پیش‌از آغاز عملیات‌نظامی نجات‌آذربایجان و درست ۳۵ روز پس از اینکه دورهٔ خلبانی را به پایان رسانیده بودند، پشت فرمان یك فروند هواپیمای دوموتورهٔ «اکتشافی بمب‌افکن» از نوع انسن بشماره ۷۰۷ جلوس وبمدت هفت‌ساعت تمام برفراز مناطق قزوین ــ کرمانشاه ــ کردستان و اصفهان پرواز فرمودند واین اولین پرواز خلبانی مسافرتی شاهانه در یك مسیر طولانی بود که در شرایط موجود آنـروز برفراز مناطق عملیاتی انجام گرفت.

۳ ــ روز چهارم آذر ۱۳۲۵

ساعت ۲ بعداز ظهر روز چهارم آذر ماه ۱۳۲۵ یعنی ۱۳ روز پیش از آغاز عملیات قطعی ارتش برای نجات آذربایجان اعلیحضرت همایون شاهنشاه بایك فروند هواپیمای دوموتورهٔ انسن (بشماره ۷۰٤) در حالیکه خلبانی هواپیما را شخصاً بعهده داشتند از فرودگاه قلعه‌مرغی بمقصد زنجان پرواز فرمودند. در این پرواز که جمعاً سه ساعت بطول انجامید، شاهنشاه اولین سایهٔ بالهای نیروی هوائی ایران را بروی مناطقی افکندند که در اشغال قوای متجاسر بود و درآن مناطق برای مقاومت در برابر ارتش ایران مواضع واستحکاماتی ایجاد کـرده بود، شاهنشاه در این پرواز راهها وپلها ومراکز تجمع متجاسرین را بادقت وبدون اندیشهٔ خطر، از نظر صائب خویش گذراندند ودر فرودگاه زنجان به فرماندهان نیروهای اعزامی و مستقر درزنجان اوامر نظامی وعملیاتی لازم‌را صادر فرموده وهمانروز به‌تهران مراجعت ودر فرودگاه قلعه‌مرغی نزول‌اجلال فرمودند.

٤ ــ روز هشتم آذر ۱۳۲۵

روز هشتم آذر ۱۳۲۵ هم اعلیحضرت همایون شاهنشاه شخصاً پشت‌فرمان هواپیمای انسن شماره ۷۱۳ جلوس وفرودگاه قلعه‌مرغی را بقصد بندر پهلوی ترك فرمودند و با پرواز برفراز مناطق عملیاتی نحوهٔ استقرار ستونی از ارتش را که ۹ روز بعد در محور «رشت ــ آستارا» حملهٔ نجات‌بخش خودرا آغازنمود و همچنین وضع دفاعی متجاسرین در آن منطقه را بازدید وپس از سه ساعت و چهل دقیقه پرواز و صدور اوامر عملیاتی لازم به فرماندهان مأمور عملیات، همانروز به‌تهران مراجعت و در فرودگاه قلعه‌مرغی نزول اجلال فرمودند.

٥ ــ روز پانزدهم آذر ۱۳۲۵

صبح روز ۱۵ آذر ۱۳۲۵ نیـز، اعلیحضرت همایـون شاهنشاه، در حالیکه رئیس ستاد ارتش وقت (سرلشکر رزم‌آرا) در التزام رکاب همایونی بود به فرودگاه قلعه‌مرغی نزول‌اجلال وامر فرمودند تایك فروند هواپیمای انسن مجهز برای پرواز معظم‌له آماده شود، باعجله یك هواپیمای انسن در خط پرواز حاضر شد و شاهنشاه در ساعت ۰۸۳۰ پشت فرمان هواپیما قرار گرفتند و در حالیکه سرلشکر رزم‌آرا سرنشین هواپیما بود، فرودگاه قلعه مرغی را بسوی زنجان ترك فرمـودند. در این پرواز نیز شاهنشاه استحکامات و مواضع قوای فرقهٔ دموکرات را در نواحی قافلانکوه بدقت از زیر نظر گذرانده و اکتشاف لازم بعمل آوردند و پس از صدور اوامر و دستورات نظامی و عملیاتی به رئیس ستاد ارتش (که در رکاب‌همایونی بود) و فرماندهان واحدهای زمینی و هوائی مأمور زنجان، در زمینهٔ چگونگی عملیاتی که باید برای نجات آذربایجان انجام گیرد، باهمان هواپیما فرودگاه زنجان را بسوی تهران ترك و ساعتی بعد در فرودگاه مهرآباد نزول اجلال فرمودند. در این پرواز، شاهنشاه جمعاً دوساعت و پنجاه دقیقـه پرواز خلبانی انجام فرمودند.

پروازهای مورد بحث در واقع اولین «پروازهای‌اکتشاف رزمی شاهانه» در تاریخ هواپیمائی سراسر جهان بشمار میرود، که شاهنشاه جوانبخت وروشن‌بین ما باشهامت وشجاعت بی‌نظیر، چنین افتخاری را نصیب تاریخ ما فرموده‌اند، زیرا تاآن تاریخ هیچ پادشاهی در سراسر جهان برای بازدید یا اکتشاف مواضع دشمن (حتی بعنوان سرنشین هواپیما) پرواز نکرده بود، تا چه رسد به پرواز خلبانی.

مأموریت فوری یك واحد از هواپیماها به‌زنجان

پس از اینکه شهر زنجان بیاری ارتش شاهنشاهی از تسلط متجاسرین فرقهٔ دموکرات نجات یافت یعنی در آستانهٔ ورود ارتش به‌استان آذربایجان برای یاری به نجات این ایالت (که مردم ستمدیده‌اش منتظر فرصت برای قیام بودند) وپس ازاینکه شاهنشاه روز چهارم آذر به زنجان پرواز و از وضع جبهه و مواضع دشمن و شرایط استقرار وآمادگی واحدهای ارتش در زنجان بازدید فرمودند، فرمان دادند که فـوراً یك واحد از هواپیماهای نیروی هـوائی شاهنشاهی جهت پشتیبانی نیروی زمینی به زنجان عزیمت نماید. برای تهیهٔ مقدمات انتقال واحد هوائی ابتدا عده‌ای افسر و درجه‌دار از طریق زمین به‌زنجان عزیمت وبلافاصله پرواز هواپیماها به زنجان آغاز شد ــ اولین هواپیما که از نوع هایند و بشمارهٔ ۶۰۹ بود روز پنجم آذر ۲۵ در فرودگاه زنجان بزمین نشست وسپس در چند نوبت به‌تعداد کافی هواپیما و وسائل به‌این شهر انتقال یافت و بمنظور حفظ ارتباط سریع بین تهران وزنجان عملا یك پل هوائی بین این دوشهر ایجاد شد که در آن هـواپیماهای دوموتورهٔ انسن و هواپیماهای یك موتوره تعلیماتی تایگرموس (بعنوان هواپیمـا‌های ارتباطی سبك) مرتباً در پرواز بودند و روز ۱۷ آذر ۲۵ هم یك دستگاه کامیون عکاسی به زنجان اعزام شد و سوخت و مهمات هم بمقدار لازم و کافی از راه زمین تدارك میشد.

فرمان نجات آذربایجان

پس از اینکه شاهنشاه در روز ۱۵ آذر ماه به‌زنجان پرواز و بازدیدهای مورد نظر را از وضع قوای خودی و خطوط «دفاعی» متجاسرین بعمل آوردند و دستورات عملیاتی لازم را به فرماندهان واحدهای مأمور نجات آذربایجان دادند، فرمان تاریخی آغاز عملیات نظامی برای نجات آذربایجان را خطاب به‌افسران، درجه‌داران وافراد ارتش به‌شرح زیر صادر فرمودند:

«شما که امروز در کردستان ــ زنجان و نواحی گیلان برای آزادی میهن گرامی و عزیز گرد آمده و گوش بفرمان، منتظر اطلاع از ساعت عمل میباشید، باید بدانید ایران عزیز قرون متمادی است که باعظمت و سربلندی در دنیای قدیم و جدید شناخته شده است وباآنکه ملل وکشورهای بسیار درطول این مدت براثر سیر اوضاع جهان از بین رفته و از صحنهٔ تاریخ حذف شده‌اند، ولی نام ایران عزیز ما که کهن‌ترین کشورهای جهان است همیشه پابرجا و همیشه باقدرت واهمیت باقیمانده است. تصور نکنید که این کشور دچار حملات و تجـاوزات نشده، سراسر تاریخ پرافتخارما از تجاوزات اقوام خارجی یا عناصری که تحت فریب خارجی برای نقض استقلال آن عمل کرده‌اند حکایت میکند، ولی تصور میکنم در تمام طول تاریخ، هیچگاه چنین پیش‌آمد شومی که در ۲۱ آذر ۱۳۲۴ دامنگیر میهن عزیز شده و در نتیجه مشتی ماجراجوی بی‌وطن منطقهٔ مهم و سرسبزی چون آذربایجان یعنی روح ایران را از مام میهن جدا ساخته‌اند، رخ نداده‌است وروی افکارپلید ونظریات شومی که جز ازبین رفتن استقلال وعظمت باستانی چیز دیگری نیست، به آن عمل واقدام مبادرت نموده‌اند وظیفه جوانان‌کشور و فردفرد ملت و خاصه قوای تأمینیه کشور است که این لکه بدنامی را از دامان کشور بزدایند واین بدبختی را باطرزی مطلوب واسلوبی پسندیده از تاریخ پرافتخار کشور خود پاك نمایند. شما و همهٔ افراد ملت ایران باید بدانید که اگر ما فوراً و باتمام قوا برای نجات کشور اقدام نکنیم واین لکه بدنامی را از دامان میهن نزدائیم، باکارهائیکه درجریان است وباطرح و نقشه‌ایکه مشتی وطن فروش برای ایران عزیز تهیه و آماده کرده‌اند، در آتیه، عمل بسیار دشوار وتقریباً غیرممکن خواهد بود. پس برماست که بدون اتلاف وقت و پیش‌از آنکه نقشه‌های شوم در آن منطقه کاملا صورت عمل بخود گیرد، این منطقه زرخیز را از چنگ اهریمنان ماجراجو نجات داده و وظیفهٔ میهنی خود را انجام دهیم.

برای همین منظور مقرر میداریم که قوای تأمینیه بطرف آذربایجان عزیز حرکت و هرنوع مقاومت وایستادگی را بکلی درهم شکنند و هم‌میهنان عزیز را از زیر یوغ استبداد خلاصی بخشند وماجراجویانرا محو ونابود سازند وپرچم شیروخورشید را در تمام نقاط این سرزمین به اهتزاز درآورند وگرد غم و بیچارگی را از ناصیهٔ هم‌میهنان عزیز که درمدت یکسال اخیر منتهای بدبختی و مذلت را دارا بوده‌اند پاك نمایند.

نیل به‌این مقصود واجرای این وظیفهٔ مهم جز بافداکاری شما امکان‌پذیر نیست ونام کسانی که دراین اردوکشی وبرای نجات میهن عمل خواهند کرد، همیشه درتاریخ پرافتخار کشور باقی خواهد ماند.

من دائماً مراقب اعمال شما هستم واز نزدیك شجاعت و شهامت شما وافراد تحت امر شما را ملاحظه خـواهم کرد و اشخاص فداکار مورد توجه خاص و نوازش مخصوص خواهند بود.»

آغاز عملیات

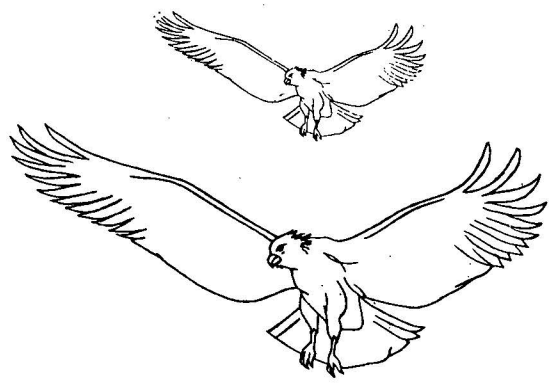
پس از صدور فرمان شاهانـه، از روز ۱۸ آذر ۱۳۲۵ عملیات برضد قوای متجاسرین، بمنظور رهائی آذربایجان، آغاز

شد و یك ستون در محور زنجـان ــ تبریز ــ یك ستون از کردستان ویك ستون در محور رشت ــ آستارا بحرکت درآمد واز طرف دیگر افراد رشیـد و میهن‌پرست عشایـر وایلات آذربایجان نیز برضد فرقهٔ دموکرات وارد عمل شده و از پشت سر آنهارا موردحمله قرار دادند ومردم زجر کشیدهٔ آذربایجان که از یکسال پیش منتظر چنین فرصتی بودنـد همه‌جا برعلیه دژخیمان فرقهٔ دموکرات اقـدام و پیشروی واحدهای ارتش شاهنشاهی را تسریع نمودند. روز ۲۲ آذر واحـدهای ارتش شاهنشاهی وارد شهر تبریز شدند و در حالیکه اهالی غیور و میهن‌پرست تبریز پیش از آنکه برادران سربازشان برسند نبرد را برضد متجاسرین آغاز کرده و تلفات شدیدی برآنها وارد ساخته بودند. خلاصه اینکه نبرد برای آزادی سراسر آذربایجان بیشتر از ۱۲ روز بطول نیانجامید. پس‌از نجات آذربایجان بتابفرمان شاهانه روز ۲۱ آذر «روز ارتش» نامیده شد ومقرر گردید که هرسال در چنین روزی در سراسر کشور مراسم‌سان و رژه نمونهٔ یگانهای ارتش برگزار گردد.

نقش هواپیمائی در عملیات آذربایجان

همانطور که ذکر شد، پیش از اینکه فرمان آغاز عملیات برای نجات آذربایجان صادر گردد و واحدهای ارتش برای یاری به مردم زجر دیدهٔ این استان عملیات رزمی را شروع کنند، اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران باهواپیماهائیکه شخصاً خلبانی آنها را بعهده داشتند، اولین سایهٔ بالهای نیروی هوائی ایران را روی سرزمینی که برای مدت یکسال بادسیسه‌های اهریمنی مشتی خائن و بیگانه پرست و به پشتیبانی قوای اجنبی، از پیکر وطن جدا افتاده بود، افکندند. در حقیقت شاهنشاه بااین پیشگامی شاهانه، دروازهٔ آسمان مهد زرتشت را باردیگر برروی هواپیماهای ایران گشودند و با صدور فرمان حرکت قوا به آذرآبادگان، خلبانان نیروی‌هوائی شاهنشاهی نیز، به پیروی از منویات فرمانده تاجدار خود ودر اجرای فرمان مطاع شاهانه، برای پشتیبانی از عملیات زمینی، بالای سر برادران سربازشان باتمام قدرت وظایف میهنی خودرا در حفظ تمامیت کشور وبازگرداندن استان آذربایجان به مام میهن، انجام دادند.

در عملیات رهائی آذربایجان و کردستان هواپیماهای نیروی هوائی شاهنشاهی علاوه براینکه از طـریق اکتشاف و عکسبرداری هوائی و آگاه کردن فرماندهان واحدهای زمینی از وضع استقرار و نقل وانتقالات متجاسرین فرقهٔ دموکرات و اشرار بارزانی، واحدهای زمینی ارتش شاهنشاهی را پشتیبانی میکردند و بحفظ هم‌آهنگی عملیاتی وارتباط بین این واحدها یاری می‌نمودند، حملات مؤثری نیز مستقیماً به مواضع ومراکز تجمع متجاسرین وستونهای موتوری آنها که در امتداد جاده‌ها حرکت میکردند، بعمل می‌آوردند ودراین حملات، برای‌اولین بار هواپیماهای شکاری نوع هاریکن نیز که‌بتازگی واردخدمت نیروی هوائی شده بودند مورد استفاده قرار گرفتند.



پشتیبانی هواپیماها در همهٔ جبهه‌ها و در تمام مـدتیکه عملیات رزمی در جریان بود، ادامه داشت وحین انجام یا پس‌از عملیات، کارکنان نیروی هوائی شاهنشاهی، بپاس ابراز رشادت وانجام خدمات برجسته‌ایکه در راه تأمین پیروزی ارتش، چه برعلیه قوای مسلح متجاسرین فرقهٔ دموکرات و چه در عملیات کشف مواضع و تعقیب وقلع و قمع اشرار بازرانی معمول داشته بودند، مورد تشویق قرار گرفته و به کسب امتیازات زیادی نائل آمدند. یکی از افسرانیکه در این عملـیات (خاصه در مرحله‌ای از مأموریت که در «ده‌کرد» و «آب باریك» انجام گرفت) لیاقت و شهامت بسیار از خود نشان داد وبه اخذ نشان جنگی سپه نائل آمد و نیز بخاطر ابراز شجـاعت در عملیات فروردین ۱۳۲۶ مراتب خرسندی شاهانه به او ابلاغ گـردید سرگرد سعیداعزازی (ارتشبد بازنشسته کنونی) بود و نیز عدهٔ قابل توجهی از افسران و درجه‌داران که در عملیات شرکت و ابراز لیاقت کرده بودند مورد تشویق و تقدیر قرار گرفته وبه امتیازاتی نائل آمدند منجمله یکی از افسران خلبان که باوجود تیرخوردن ازناحیهٔ پا درعملیات درهٔ قاسملو و «باراندوزها»ی کردستان به‌مأموریت پرواز خود ادامه داده و کمال رشادت واز خودگذشتگی ابراز داشته بود به‌دریافت یك قطعه نشان جنگی سپه نائل شد. بعلاوه خدمات نیروی هوائی در عملیات سرکوبی یاغیان وآشوبگران مناطق دیگر کشور نیزکه به‌تحریك عده‌ای از فرصت‌طلبان گردنکش و خائن، بااستفاده از شرایط نامطلوب آن دوره از تاریخ ایران، بوجود آمد، بسیار چشمگیر ومورد تشویق و تقدیر بود. اما فی‌الواقع بالاتر از همهٔ این امتیازات نفس موفقیتی بود کـه با پایان دادن به هرج و مرج وتأمین نظم و امنیت واستقلال و تمامیت وطن بدست آمده بود.

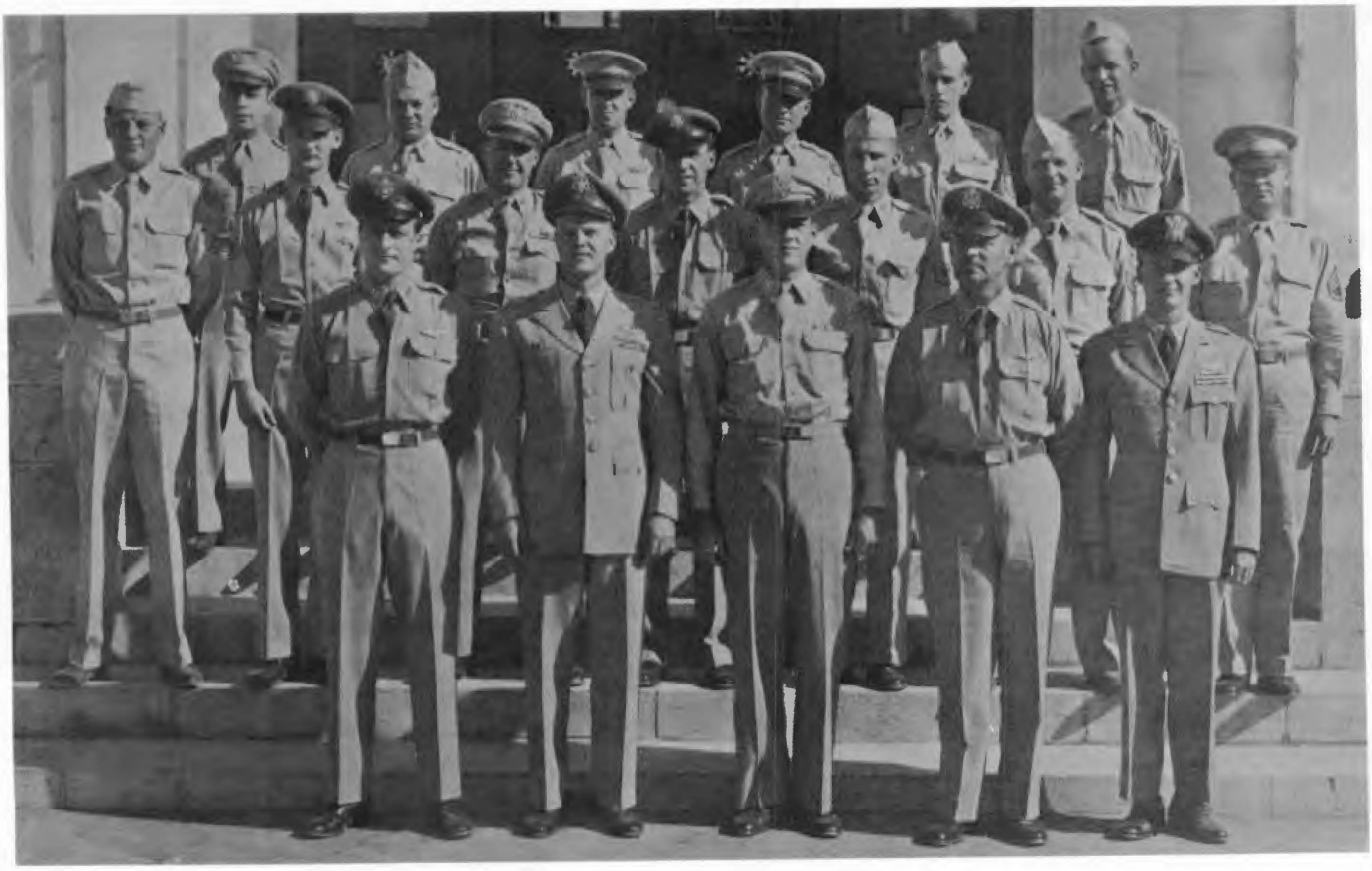
تشکیل گروه مستقل هوائی تبریز

پس از اینکه باورود ارتش و قیام مردم برعلیه متجاسرین فرقهٔ دموکرات، مرکز استان آذربایجان یعنی تبریز آزادی خود را بازیافت، یك گروه مستقل هوائی، بفرماندهی سرگرد خلبان سعید اعزازی جهت استقرار در این شهر مأموریت یافت و فرودگاه تبریز بصورت پایگاه اصلی برای عملیات هوائی درانجام مأموریتهای‌مربوط به‌پاك‌کردن سراسر منطقهٔ‌آذربایجان و صفحات غرب کشور از وجود بقایای اشرار و عناصر خائن و آشوبگر مورد استفاده قرار گرفت.

استفاده از تجربیات دیگران

دربارهٔ استفاده از تجربیات هواپیمائی، نظامی کشورهای پیشرفته که در آغاز تأسیس هواپیمائی نظامی ایران نیز مورد توجه قرار گرفت، و چنانکه در همین کتاب اشاره شد، بادعوت از متخصصین هواپیمائی کشورهای سوئد و بلژیك این مسئله حل گردید، در سالهای بعداز جنگ جهانی دوم یعنی درمرحلهٔ تجدید حیات این نیرو، از متخصصین نیروی هوائی آمریکا بهره گرفته شد. این متخصصین که بعنوان مستشار در خدمت نیروی هوائی ایران قرار گرفتند با داشتن آخرین اطلاعات و تجربیات مربوط به پیشرفته‌ترین نیروهای هـوائی جهان، در تجدیـد سازمان و اتخاذ روشهای متـرقی اداری ــ فنی ــ تدارکاتی ــ عملیاتی ــ آموزشی وغیره همکاری ارزنده‌ای با پرسنل نیروی هوائی معمول داشته و با ارائه تجربیات ذیقیمت خود در حصول موفقیتهای مبتنی بـرتلاشهائیکه برای مدرن کردن همه جانبهٔ این نیرو آغاز شد تسهیلات زیادی را فراهم ساختند.

۱۳۲۸ ــ مستشاران نظامی آمریکائی در خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی .



تجدید حیات یک سازمان

مقدمهٔ این مجموعه را به‌مطالعهٔ اندیشه‌های پرواز درایران باستان اختصاص دادیم و درپی آن انـدیشه‌های رؤیائی، از پیدایش هوانوردی در این کشور سخن گفتیم، سپس به‌بحث پیرامون تلاشهای نخستین در جهت ایجاد صنف هواپیمائی برای قشون ایران پرداختیم، آنگاه بیست سال پیشرفت نیروی هوائی شاهنشاهی را مورد بررسی قـرار دادیم و در تعقیب منحنی تغییرات تکاملی این سازمان مشاهده کردیم که چگونه تحت تأثیر ضربه ناشی از واقعهٔ شوم سوم شهریور ۱۳۲۰ شاخهٔ این منحنی یکباره شکست واز سیر صعودی خود که حاصل ۲۰ سال کوشش مداوم و تحمل دشواریها بود، بـاز ایستاد و با ۱۸۰ درجه‌تغییر جهت، روبه‌سیر نزولی تأسف‌انگیز نهاد ودرسراشیب سقوط قرار گرفت و به مرحله‌ای از آشفتگی و بی‌سروسامانی رسید که موجودیتش بخطر افتاد و بیم آن میرفت که بکلی منحل گردد.

در چنین دورهٔ تاریکی از تاریخ نیروی هوائی ایران، تصمیم واقدام اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر، برای‌نجات این سازمان، که بصورت سرمشق شاهانه از طریق پوشیدن لباس پرواز و آغاز آموزش فن خلبانی تجلی نمود، در حقیقت ستارهٔ امیدبخشی بود که‌از افق‌حیات نیروی هوائی کشور مادرخشیدن گرفت و چنانکه قبلا متذکر شدیم این واقعهٔ تاریخی موجبات امیدواری کارکنان نیروی هوائی را فراهم ساخت بطوریکه از این به‌بعد بادلگرمی وامید برای برطرف کردن رکود وجبران بی‌سروسامانیهای دوران جنگ پرداختند.

اما از ضربهٔ واقعـه سوم شهریور ۱۳۲۰، هنـوز زخم خطرناکی پیکر تب‌آلود وطن ما را رنج میداد و این زخم از این جهت بیشتر مهلك میتوانست باشد که در ناحیهٔ سر قرار داشت و درد و عذابش بیشتر از همه متوجه عضوی از اعضاء پیکر جامعهٔ ایران بود که در نقش سپر دفاعی، خود را بعنوان مسئول همهٔ صدمات وارده، مستحق سرزنش می‌پنداشت، هرچند در آن هنگام شرایط موجود، براجتناب ناپذیری واقعه حکم میکرد ــ واین عضو، ارتش ایـران منجمله نیـروی هوائی شاهنشاهی و آن جراحت باقیمانده، وضع تأسف‌آور آذربایجان و کردستان بود.

خوشبختانه میهن ما بابرخورداری از وجود حکیم حاذق عالیقدر و لایقی چنانکه دیدیم در اندك مـدتی به‌التیام این جراحت خطرناك توفیق یافت: نقش افتخارآمیزی کـه ارتش منجمله نیروی هوائی به رهبری شاهنشاه آریامهر در پیروزی عملیـات آذربایجان و کردستان بعهـده داشت موجب التیام جراحاتی شد که به احساسات ملی مـردم این سرزمین خاصه ارتشیان وارد آمده بود و با برطـرف شدن این لطمهٔ روحی بزرگ و تحمل ناپذیر، آن اعتماد بنفس و افتخار خدمتی که لازمهٔ پیشرفت کار هرتشکیلاتی، مخصـوصاً تشکیلاتی نظیر سازمان نیروی هوائیست، بار دیگر به قلوب کارکنان این نیرو راه یافت و انگیزهٔ تلاش بیشتر برای پیشرفت وتعالی این نیرو گردید.

نقاهت بیماری ناشی از جنگ جهانی دوم

باتوجه باینکه ارتش با صنوف مختلفش منجمله نیروی هوائی علی‌الاصول یکی از تشکیلات مملکتی می‌باشد و برای خدمتگزاری به کشور و جامعه‌اش سازمان یافته و بهرحال با ۱۳۹

جامعه‌ایکه متعلق به آنست سرنوشت مشترکی دارد، لذا با همهٔ نفوذناپذیری و مصونیتی که در برابر جـریانات سیاسی حائز است، خواهی نخواهی به‌عنوان یکی ازاعضاء پیکر جامعه‌ناگزیر از سیر وقایعی که بصور گوناگون در کشور اتفاق میافتد از طرق مختلف متأثر میگردد و بهمین دلیل بحرانها و نشیب و فرازهای سیاسی که حتی پس از خروج قوای بیگانه از کشور و حل مطلوب مسئله دشوار آذربایجان و تأمین تمامیت وتعمیم امنیت در سراسر ایران در اثر نقاهت بیماری ناشی از جنگ جهانی دوم، بوجود آمد و موانعی را در راه پیشرفت میهن ما ایجاد کرد، برای چندین سال موجب کندی آهنگ ترقی‌نیروی هوائی این کشور نیز گردید.

این بحرانها ناشی از کارگردانی سیاستمداران کج سلیقه و کوته فکر و خودخواهی بود که با روشهای کهنه و منسوخ خود در لباس خدمت داعیهٔ «رهبری» بـرسر می‌پروراندند و حاصل ایفای نقش بازیگرانی بود که اگر بسوء نیتی هم تعبیر نشود لااقل در شرایط موجود قدرت تشخیص مصالح کشور را نداشتند و در نتیجه اعمالشان اصلاحاتی کـه از برکات نبوغ پیشوای عالیقدر این مملکت می‌توانستند زودتر آغاز و انجام گیرند بعهدهٔ تعویق افتاد و نیروی هوائی ایران هم بعنوان یکی از سازمانهای کشور، متأثر از این وقایع ناگوار، باهمهٔ تلاشهای مثبتی که کارکنانش در جهت اجرای برنامه‌های توسعه و ترقی سازمان خود مبذول میداشتند، سالها فرصت امـکان پیروزی سریع مورد نظر را از دست دادند.

این موضوع قابل پیش‌بینی میباشد که امکان دارد بعضی از خوانندگان، بوجود رابطه بین آهنگ پیشرفت نیروی هوائی و جریانات سیاسی کشور بادیدهٔ تردید بنگرند وچنین بیاندیشند که بحکم وجود روش عدم دخالت در امـور سیاسی، تهیه و اجرای طرحها و برنامه‌های نیروی هوائی بدون اینکه جریانات سیاسی مملکت در نحوهٔ پیاده کردن آنها تأثیری بگذارد، ادامه داشت واگر پیشرفت مورد نظر سریع نبوده، تقصیر به‌گردن خود نیروی هوائی است وبس. ولی باید تـوجه داشت که در بررسی یك قضیه، خاصه اگر بنحوی با جامعه بستگی پیدا کند نمی‌توان آنرا بطور مجزا و بدون توجه به‌آثار متقابل عوامل مادی و معنوی و شرایط زمانی ومکانی محیط مربوطه‌اش در نظر گرفت، اگرچه در بعضی موارد ممکن است تشخیص نحوهٔ ارتباط و تأثیر آن عوامل و شرایط با قضیه مورد بررسی، بسیار دشوار باشد.

تعویض فرماندهان و تغییر عنوان

فرماندهی نیروی هـوائی تا ۱۶ شهریور ۱۳۲۶ بعهدهٔ سرلشکر محمدحسین عمیدی (افسر غیر هوائی) بود واز این تاریخ تادهم فـروردین ۱۳۲۷ که سرتیپ فنی هـوائی مهنا



سرهنگ خلبان مهدی سپه‌پور (سرتیپ‌بازنشسته) که در سـال ۱۳۲۵ افتخارهنرآموزگاری خلبانی‌شاهانه را داشت از تاریخ ۳۰ دیماه ۱۳۲۷ تا ۱۷ مرداد۱۳۲۹عهده‌دار فرماندهی‌نیروی هوائی شاهنشاهی و (بعد از تغییر نام فرماندهی نیرو به ستاد نیروی هوائی) یکبار هم از ۱۷ مرداد ۲۹ تا ۳ آبان همان سال و بار دیگر (در درجهٔ سرتیپی) از ۸ مرداد ۱۳۳۰ تا ۱۶ بهمن همان سال بعنوان رئیس ستاد نیـروی هوائی مشغول خدمت بود.

بفرماندهی این نیرو منصوب گردید، سرهنگ خلبان هدایت گیلانشاه (سپهبد بازنشستهٔ کنونی) به جای فـرمانده نیروی هوائی انجام وظیفه میکرد از این به‌بعد تا ۱۵ مهر ۱۳۳۷ نوعی عدم ثبات در تصدی شغل فرماندهی نیروی هوائی مشاهده‌میشود (قابل توجه است که عدم ثبات در مقام فرماندهی، ریاست یا مدیریت هرسازمان ویالااقل آنچه سوابق درمورد نیروی هوائی نشان میدهد، همواره نشانه‌ای از یك نوع بحران یا رکود در امور سازمان بوده است). بعلاوه ازتاریخ ۱۷ امرداد ماه ۱۳۲۹ تا ۲۲ بهمن ۱۳۳۶ باردیگر عنوان «فرمانـدهی» از نیروی هوائی سلب و نام رسمی این سازمان به «ستاد نیروی هوائی» تبدیل گردید. فهرست اسامی وتاریخ‌انتصاب هریك‌ازفرماندهان یا رؤسای ستاد فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی که در طول حـدود ده سال (دهم فـروردین ۱۳۲۷ تا ۱۵ مهر ۱۳۳۷) عهده‌دار این شغل بوده‌اند بشرح زیر از نظر میگذرد:

سرتیپ فنی هوائی مهنا فرمانده نیروی هـوائی از ۱۰ فروردین ۱۳۲۷ تا ۳۰ دیماه ۱۳۲۷

سرهنگ خلبان مهدی سپه‌پور فرمانده نیروی هوائی از ۳۰ دیماه ۱۳۲۷ تا ۱۷ امرداد ۱۳۲۹

سرهنگ خلبان مهدی سپه‌پور رئیس ستاد نیروی هوائی از ۱۷ امرداد ۱۳۲۹ تا ۳ آبان ۱۳۲۹

سرتیپ هوائی نوری علائی رئیس ستاد نیروی هوائی از ۳ آبان ۱۳۲۹ تا ۸ امرداد ۱۳۳۰

سرتیپ خلبان مهدی سپه‌پور رئیس ستاد نیروی هوائی از ۸ امرداد ۱۳۳۰ تا ۱۶ بهمن ۱۳۳۰

سرتیپ خلبان هدایت گیلانشاه رئیس ستاد نیروی هوائی از ۱۶ بهمن ۱۳۳۰ تا ۱۲ اسفند ۱۳۳۱

سرتیپ خلبان معینی رئیس ستاد نیروی هوائی از ۱۲ اسفند ۱۳۳۱ تا ۲۹ اسفند ۱۳۳۲

سرلشکر خلبان گیلانشاه رئیس ستاد نیروی هوائی از ۲۹ اسفند ۱۳۳۲ تا ۲۲ بهمن ۱۳۳۶

سرلشکر خلبان گیلانشاه (بعداً سپهبد) فرمانده نیروی هوائی از ۲۲ بهمن ۱۳۳۶ تا ۱۵ مهر ۱۳۳۷

ضمناً سرتیپ خلبان محمد خاتمی (بعداً ارتشبد) فرمانده نیروی‌هوائی شاهنشاهی از ۱۵ مهر ۱۳۳۷ تا ۲۱ شهریور ۱۳۵٤

سپهبد فضائل تدین (بعداً ارتشبد) از ۲۱ شهریور ۱۳۵٤

سپهبدخلبان بازنشسته هدایت گیلانشاه، در درجهٔ سرهنگی‌از تاریخ ۱۶ شهریور۱۳۲۶ تا دهم فروردین ۱۳۲۷ بجای فرماندهی‌نیرو و از ۱۶ بهمن ۱۳۳۰ تا ۱۲ اسفند ۱۳۳۱ (با درجهٔ سرتیپی) و از ۲۹ اسفند ۱۳۳۲ تا ۲۲ بهمن ۱۳۳۶ (با درجهٔ سرلشگری) بعنوان رئیس ستاد نیروی هوائی و از ۲۲ بهمن ۳۶ تا ۱۵ مهر۱۳۳۷ بعنوان فرمانده نیروی هوائی شاهنشاهی عهده‌دار انجام وظیفه بوده است .





شادروان سرتیپ نوری علائی که از افسران علاقمند به مطالعه ، مخصوصا" تاریخ هواپیمائی بوده و کتاب " از منگلفیه تا شاه " حاوی تاریخ هواپیمائی جهان و مختصری از تاریخ هواپیمائی ایران ،از آثار او میباشد . سرتیپ‌علائی از تاریخ سوم آبان ماه ۱۳۲۹ تا هشتم‌مرداد ماه ۱۳۳۰ عهده‌دار ریاست ستاد نیروی هوائی شاهنشاهی بود (لازم به یادآوریست که در آن زمان‌عنوان " فرماندهی " از نیروی هوائی ایران سلب و ریاست ستاد بالاترین مقام این سازمان محسوب‌میشد) .

ادامهٔ تلاش و آغاز فصل جدید

علی‌رغم شرایط نامعلومی که در این دوره از تاریخ کشور ما وجود داشت و تحت عنوان نقاهت بیماری ناشی از جنگ جهانی دوم اشاره شد نیروی هوائی علی‌الاصول ازتحکیم پایه‌های پیشرفت آینده‌اش غافل نماند و باامعان نظر به‌این اصل که

اساس پیشرفت هواپیمائی، بعنوان یك رستهٔ کاملا تخصصی ودر حال تحولات و تغییرات سریع تکنولوژیك، برپایهٔ معلومات و مهارتهای تخصصی کارکنانش استوار است، بااستفاده از هر فرصتی در راه تأمین نیروی انسانی کارآزمـوده و متخصص خلبانی و فنی کوشید و از طریق ادامهٔ آموزش در داخل کشور واعزام محصل به خارج، در این زمینه بهموفقیتهای رضایتبخشی هم نائل آمد.

بتدریج در سازمان نیروی هوائی شاهنشاهـی تغییرات متناسب با مقتضیات روز داده شد و در سال ۱۳۲۸ اولین سری هواپیماهای آمریکائی: دوموتورهٔ حمل و نقل از نوع داکوتا و هواپیماهای شکاری از نوع سندربولت و سال بعد هواپیماهای آموزشی و ارتباطی از انواع: هاروارد ــ استیرمن ــ الـ٤ و در همین سال نیز هواپیمای نوع الـ۲۰ وارد خدمت این نیرو گردید.

باقیام ملی ۲۸ امرداد ۱۳۳۲ فصل جـدیدی در تاریخ میهن ما آغاز شد. این قیام همانند خورشید حقیقت با تابش اشعهٔ مقدس و سوزانش همهٔ میکروبهائیرا که تحت شرایط ناشی از جنگ جهانی دوم، در زیر سایه سرنیزهٔ سربازان بیگانه در کشور ما تولید شده و رشد نموده و سالها بود که جامعهٔ ایران را بیمار، علیل و تب‌آلود کرده بود، یکباره محو و نابود ساخت و محیط سالمی را برای امکان پیشرفت سریع در همهٔ شئون کشور بوجود آورد. نیروی هوائی نیز که بعنوان عضوی از اعضای جامعهٔ این کشور لااقل بطور غیرمستقیم از بیماری‌پیکر ایران زیان میدید، در سلامتی بازیافته میهنش سهیم وبرآهنگ پیشرفتش افزوده شد.



سرتیپ خلبان بازنشسته محمد معینی از تاریخ ۱۲ اسفند سال ۱۳۳۱ تا تاریخ ۲۹ اسفند سال ۱۳۳۲ " ریاست ستاد نیروی هوائی " را (کـه در آن تاریخ بالاترین مقام در این نیرو محسوب میشد) بعهده داشته است .



سیر پیشرفت‌های آموزشی در نیروی هوائی شاهنشاهی از سال ۱۳۲۶ تاکنون

همانطور که قبلا در این کتاب شرح داده شد وقایع شهریور ۱۳۲۰ و اشغال کشور از طرف قوای بیگانه همهٔ شئون نیروی هوائی منجمله فعالیتهای آموزشی این نیرو را دچار وقفه ساخت. با پایان گرفتن جنگ، و در پرتو توجهات خاص اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران دایر بر لزوم تجدید حیات نیروی هوائی و پیشرفت سریع آن که این توجهات در عالیترین مظاهر خود یعنی ارادهٔ شاهانه به‌فراگرفتن فن خلبانی متجلی‌شد وبازگشت آذربایجان به‌مام میهن که در آن کارکنان نیروی هوائی نقش مؤثری‌را به‌رهبری فرمانده تاجدار خود ایفا کردند، موجب گردید که خدمتگزاران این نیرو با روحیهٔ قوی و دلگرمی وامیدواری، به‌کوشش وفعالیت روز افزونی در راه اجرای منویات ملوکانه برای پیشرفت وتعالی سریع نیروی هوائی بپردازند.

مطالعه و بررسی برای تهیه طرحهای پیشرفت وتوسعه نیروی هوائی آغاز شد که دراین بررسیها برحسب خصلت فنی و پیشرفتهای سریع این رسته برنامه‌های آموزشی طبعاً حائز اهمیت خاص واز حق تقدم برخوردار بود اما امکان تهیه دقیق و منطقی برنامه‌های آموزشی در وهله نخست بستگی داشت به پیش‌بینی صحیح نحوه گسترش آینده نیروی هوائی از حیث انواع هواپیماها و وسائلی که قرار بود وارد خدمت شوند و تعداد آنها و طبقه بندی تخصصهای مورد نیاز و تفکیک وتعیین عده پرسنلی که در هریك از تخصصها و در سطوح مهارتهای مختلف لازم می‌بود وسرانجام، باتوجه به عده پرسنل موجود در هریك از تخصص‌های مورد نظر، تعیین ارقام مربوط به پرسنل جدیدی که باید در تخصصهای گوناگون آموزش داده شوند.

پس از مرحله تعیین نیازمندیهای پرسنلی و تهیه برنامه‌های آموزشی (که‌طبق توضیحات بالامبتنی برتهیه قبلی‌طرح‌های مربوط به نحوه گسترش آینده نیروی هوائی میتوانست باشد) مرحله پیاده کردن این برنامه‌ها میرسید که مستلزم پیش‌بینی و دریافت بودجه کافی، تهیه جا، وسائل و کادر آموزشی و بالاخره آمادگی برای پذیرش داوطلبان واجد شرایط می‌بود وبالطبع بررسیها و اقداماتیکه بمنظور توسعه و پیشرفت نیروی هوائی در مراحل مختلف مورد بحث انجام گرفته نیازمند زمان نسبتاً طولانی بوده است.

آموزشگاه فنی که بعداز وقایع شهریور ۱۳۲۰ تعطیل بود دورهٔ نهم خود را در سال ۱۳۲۶ باشرکت نود نفر هنرآموز تشکیل داد. تا سال ۱۳۲۱ آموزشگاه خلبانی در مهرآباد فعالیت میکرد ولی در این سال به پادگان شمالی دوشان‌تپه (محل فعلی فرماندهی آموزشهای هوائی) انتقال یافت و در سال ۱۳۲۳ به ساختمانهای جنوبی دوشان‌تپه منتقل گردید.

دورهٔ پانزدهم آموزشگاه خلبانی شامل ده نفر افسر و یکنفر استوار هوانورد بود که در تاریخ ۲۰ر۳ر۱۳۲۶ خاتمه یافت وگواهینامهٔ خلبانی یازده‌نفر خلبان مذکور در مراسم روز ۲۵ مهر ۱۳۲۶ بادست مبارك شاهانه اعطاء گردید.

در سال ۱۳۲۶ یك دورهٔ تکمیلی بی‌سیم برای آشنائی کارکنان این رشته با کار روی دستگاههای جدید بی‌سیم در آموزشگاه خلبانی تشکیل و یك افسر و ده استوار از یگانهای نیروی هوائی در این دوره شرکت کردند و پس از طی دوره و آشنائی عملی باکار دستگاههای جدید در تاریخ ۱۷ر۴ر۲۶ به قسمتهای مربوطه اعزام گردیدند.

دانشکدهٔ فنی هوائی نیز که بدنبال وقایع شهریور ۱۳۲۰ تعطیل شده بود، دوره‌های ششم، هفتم و هشتم خود را از سال ۱۳۲۶ تشکیل و جمعی از فارغ‌التحصیلان این دوره‌ها برای تکمیل تحصیلات فنی به‌آمریکا اعزام شدند.

در مراسم روز ۲۵ مهر ۱۳۲۷ که در پیشگاه مبارک‌شاهانه درقلعه‌مرغی برگزارشد فارغ‌التحصیلان دورهٔ‌شانزدهم آموزشگاه خلبانی به‌اخذ گواهینامه‌های خود از دست مبارک ملوکانه‌مفتخر گردیدند.

دوره‌های دهم ویازدهم آموزشگاه فنی در سالهای ۱۳۲۷ و ۱۳۲۸ تشکیل شد. از مهر ۱۳۲۸ که دورهٔ یازدهم، سال اول تحصیلی خود را طی میکرد مقرر شدتا از سال دوم این دوره شاگردان در رشته‌های تخصصی مختلف فنی‌که مورد نیاز نیروی هوائی میباشد تعلیم داده شوند. به‌این ترتیب بـرای اولین‌بار روش آموزش فنی بنحوی تغییر کرد که، برخلاف سابق، دراین آموزشگاه متخصصین علیحده‌ای در هریك از رشته‌های مختلف از قبیل هواپیما ــ موتور ــ هیـدرولیك ــ اسلحه ــ آلات دقیق ــ هواشناسی ــ بی‌سیم و غیره تعلیم داده شوند واز آن به بعد آموزش فنی در نیروی هوائی، چه در داخل و چه خارج از کشور، برمبنای احتیاجات این نیرو در رشته‌های تخصصی مختلف ادامه یافت.

وضع آموزش و فارغ‌التحصیلان نیروی هـوائی شاهنشاهی در سال ۱۳۲۸

فارغ‌التحصیـلان سازمانهای آموزشی نیـروی هوائی شاهنشاهی در سال ۱۳۲۸ که طی مراسم روز ۲۵ مهر همان سال در قلعه‌مرغی از دست مبارك شاهانه مفتخر به‌اخذ گواهینامه شدند بشرح زیر بودند:

فارغ‌التحصیلان دانشکدهٔ فنی هوائی ۱۷ نفر ــ فارغ‌ـ التحصیلان‌دوره ۱۷ آموزشگاه‌خلبانی ۲٤نفر ــ فارغ‌التحصیلان کلاس عکاسی هوائی ۱٦ نفر درجه‌دار ــ فارغ‌التحصیلان دورهٔ ۱۱ هنرآموزگاری خلبانی ۹نفر ــ فارغ‌التحصیلان کـلاس هواشناسی ۱۳ نفر، همچنین در تاریخ ۲۵ مهر ۱۳۲۸ مـراکز آموزشی بشرح زیر در نیروی هوائی شاهنشاهی دایر بوده‌اند:

دورهٔ تکمیلی دانشکدهٔ فنی افسری ۱۹ نفر ــ کلاس فنی ویژهٔ درجه‌داران ۱۵ نفر ــ آموزشگاه فنی ۱۷۰ نفر، بعلاوه از تاریخ ۲۳ر۱۰ر۱۳۲۸ بمنظور تعلیم عده‌ای افسر متخصص در ناوبری هوائی کلاسی بمدت یکسال باشرکت ۱۱ نفر از پرسنل پرنده نیرو در مهرآباد تشکیل شد و در سال ۱۳۲۸ ده نفر از افسران نیروی هوائی مشغول طی دورهٔ ستاد هوائی دانشگاه جنگ بودند.

فارغ‌التحصیلان دوره‌های آموزشی نیروی هوائی در مهر ۱۳۲۹

درمهر ۱۳۲۹ از دوره‌های مختلف آموزشی نیروی هوائی شاهنشاهی مجموعاً ٦۳۲ نفر بشرح زیر فارغ‌التحصیل شدند.



سرلشکر بازنشسته عیسی‌اسوداح فرمانده سبـب تعلیمات‌نیروی‌هوائی‌از۲۹/۸/۹تا۱۳۳۱/۸/۱۰.

دورهٔ اول تکمیلی فنی	۸ نفر
دورهٔ هنر آموزگاری خلبانی	۸ نفر
دورهٔ خلبانی ارتباط	۹ نفر
دورهٔ ستاد دانشگاه جنگ	۹ نفر
دورهٔ ستاد هوائی	۱۳ نفر
دورهٔ هیجدهم دانشکدهٔ خلبانی	۱۲ نفر
دورهٔ ناوبری هوائی	۱۱ نفر
دورهٔ کلاس هواشناسی	۱۰ نفر
کلاس ویژهٔ فنی هوائی	۲٤ نفر
دورهٔ یازدهم آموزشگاه فنی	۷۷ نفر
دورهٔ کارآموزی آتش‌نشانی	۹ نفر
دورهٔ اول کمك مکانیسین	٤٤۲نفر

تمرکز فعالیتهای آموزشی یکی از هدفهای نیروی هوائی را تشکیل میداد (قبلا قسمتهای آموزشی بطور مجـزا و در یگانهای مختلف این نیرو فعالیت میکردند) برمبنای این‌هدف ازتاریخ ۹ر۸ر۱۳۲۹ برای اولین‌بار چنین‌تمرکزی انجام‌گرفت و تیپ تعلیمات در پادگان شمالی دوشان‌تپه (محـل کنونی فرماندهی آموزشهای هوائی) که قبلا محـل استقرار هنگ اکتشافی بود تشکیل گردید و در بدو امر سازمان تیپ تعلیمات شامل دانشکده خلبانی ــ دانشکـده فنی ــ هنگ ایستگاه و آموزشگاههای فنی بود (این آموزشگاهها مـوقتاً در پادگان جنوبی دوشان‌تپه استقرارداشتند) درپایان هردوره ازدانشکده‌ـ های این تیپ عده‌ای افسر خلبان و فنی و پس از طی هردوره از آموزشگاههای فنی عده‌ای درجه‌دار فنی فارغ‌التحصیل وبه یگانهای مختلف نیروی هوائی اعزام میگردیدند.

نخستین افسر خارجی که در دانشکدهٔ خلبانی نیروی هوائی شاهنشاهی خلبانی آموخت و به اخذ گواهینامه و نشان مربوطه نائل آمد

در سال ۱۳۳۰ با موافقت اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران، سرهنگ پ. شاونن وابستهٔ هوائی و زمینی سفارت کبرای فرانسه در ایران، دورهٔ خلبانی ارتباط را در دانشکدهٔ خلبانی نیروی هوائی شاهنشاهی طی کرد و روز ۱۵ خرداد ۱۳۳۰ ضمن مراسمی که در باشگاه دانشکدهٔ خلبانی برگزار گردید ازدست رئیس‌ستاد وقت نیروی‌هوائی (شادروان سرتیپ نوری علائی) بدریافت گواهینامه ونشان خلبانی نیروی هوائی ایران نائل آمد واین نخستین بار در تاریخ نیروی‌هوائی کشور ما محسوب میشود که یك افسر خارجی به طی دورهٔ خلبانی در آموزشگاه خلبانی این نیرو و اخذ گواهینامه ونشان مربوطه نائل می‌آید.

فارغ‌التحصیلان دوره‌های آموزشی نیروی هوائی در سال ۱۳۳۰

در مراسم روز ۲۵ مهر سال ۱۳۳۰ که در پیشگاه مبارك شاهانه در دوشان‌تپه برگزار گردید نمایندگان فارغ‌التحصیلان دوره‌های آموزشی نیروی هوائی شاهنشاهی بشرح زیر از دست مبارك ملوکانه مفتخر به دریافت گواهینامه شدند:

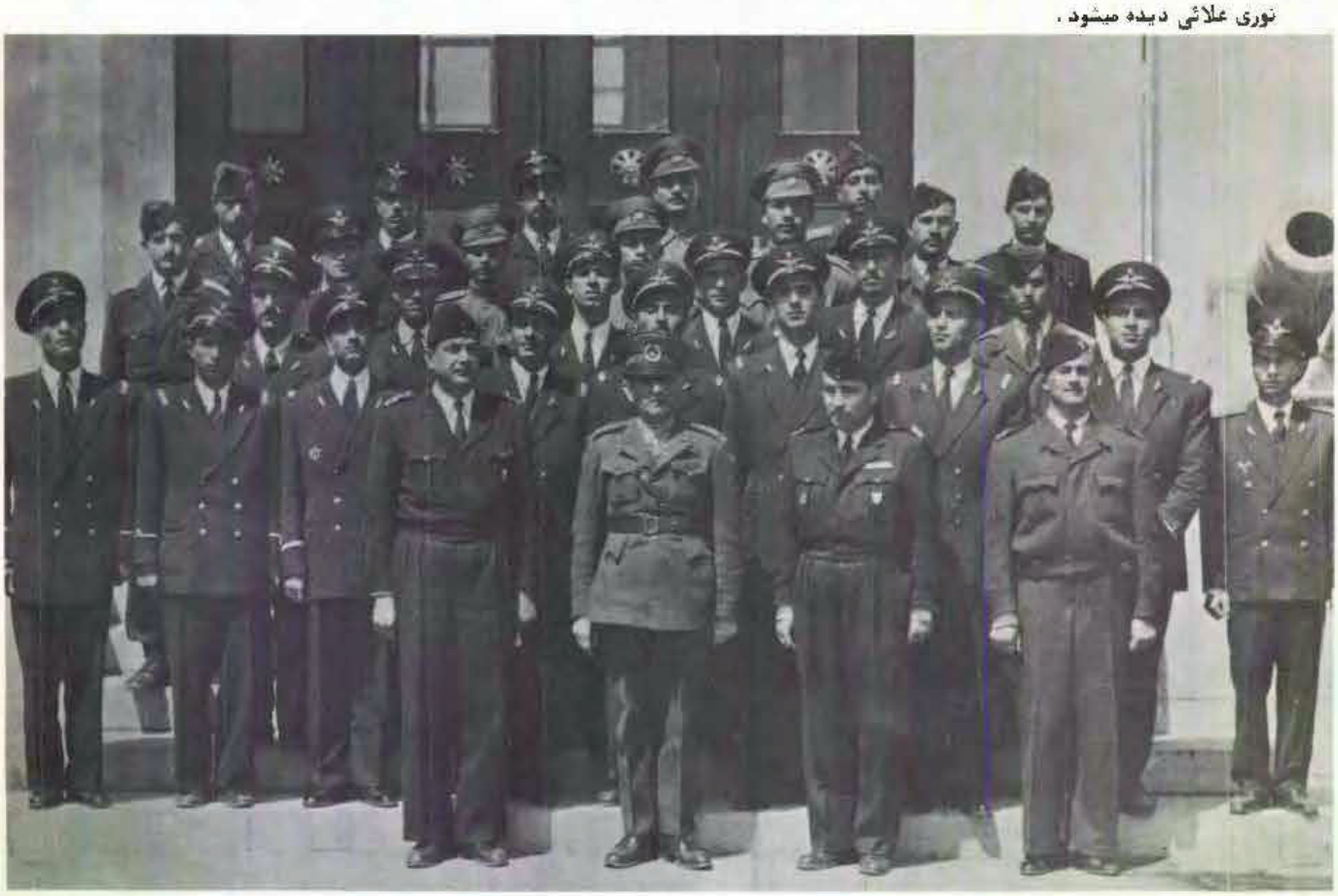
فارغ‌التحصیلان دورهٔ هنرآموزگاری خلبانی ۱۸ نفر
فارغ‌التحصیلان دورهٔ نوزدهم خلبانی ۱۶ نفر
فارغ‌التحصیلان دورهٔ تخصصی ناوبری ۱۸ نفر
فارغ‌التحصیلان دورهٔ‌مکانیك وکمك‌مکانیك جمعاً ۷۱۷نفر

طبق‌گزارش‌رئیس‌ستادوقت نیروی هوائی به‌پیشگاه مبارك شاهانه در مراسم روز ۲۵ مهر ۱۳۳۰، در آن تاریخ نیروی هوائی ۲۵۶ نفر دانشجوی خلبانی و۹۶نفر دانشجوی فنی تحت تعلیم داشته و در آموزشگاههای مختلف نیرو نیز جمعاً ۹۰۰ نفر دانش آموز مشغول تحصیل بوده بطوریکه جمع محصلین تحت تعلیم نیروی هوائی در رشته‌های خلبانی — فنی — ناوبری وهواشناسی بالغ بر ۱۳۰۰ نفر میگردید.

فارغ‌التحصیلان دوره‌های آموزشی نیروی هوائی در سال ۱۳۳۱

در مراسم روز ۲۵ مهر ۱۳۳۱ که در پیشگاه مبارك‌شاهانه در دوشان‌تپه برگزار شد نمایندگان فارغ‌التحصیلان دوره‌های آموزشی نیروی هوائی: ۱۸ نفر ستوان دوم فنی و ۹ نفر ستوان

جمعی از افسران فارغ‌التحصیل دانشکده‌فنی نیروی‌هوائی (همراه عده‌ٔ دیگری از دانشجویان)که درسال ۱۳۲۹ جهت تکمیل تحصیلات فنی خود به آمریکا اعزام شدند ، در وسط صف جلوعکس‌شادروان‌تیمسارروزم آراء وسمت‌چپ عکس وی سرهنگ خلبان مهدی سپه‌پور و سمت راست او سرهنگ‌هوائی نوری علائی دیده میشود .



دوم‌هواشناسی وناوبر و۲۷۱ نفر استوار۲ وگروهبان (متخصص رشته‌های بی‌سیم ــ اسلحه ــ هواشناسی عمومی ــ هواپیما و موتور) به‌اخذ گواهینامه از دست مبارك شاهانه مفتخر شدند. ضمناً طبق گزارش رئیس‌ستادوقت نیرو به پیشگاه مبارك شاهانه، ٦٩ نفر افسر از دورهٔ سه‌سالهٔ هوائی دانشکده فارغ‌التحصیل گردیده و در مراسم دانشکدهٔ افسری ارتش دانشنامه‌های خود را از دست مبارك ملوکانه دریافت داشته‌اند واز میان آنان ٤٢ نفر ستوان دوم خلبان بودند که در رژهٔ هوائی ٢٥ مهر ١٣٣١ با پرواز بوسیلهٔ هواپیماهای سبك شرکت داشتند.

وضع آموزش نیروی هوائی شاهنشاهی در سال ۱۳۳۲

در سال تحصیلی ۳۲ــ۱۳۳۱ در دانشکدهٔ خلبانی جمعاً ۸۱ نفر و دانشکدهٔ فنی ۱۳۲ نفر و دورهٔ هواشناسی ۳۱ نفر و آموزشگاه فنی ٤٢٠ نفر مشغول تحصیل بودند که در مهر ماه سال ۱۳۳۲ سی نفر در رشتهٔ خلبانی و ۳۸ نفر در رشته فنی و ۲۹ نفر در رشتهٔ هواشناسی و ۳۷۹ نفر از آمــوزشگاه فنی فارغ‌التحصیل و به‌اخذ گواهینامه نائل آمدند و در دورهٔ ستاد هوائی که در دانشگاه جنگ تأسیس گردیده بود نیز ۸ نفر از افسران نیروی هوائی مشغول تحصیل بودند.

فارغ‌التحصیلان دوره‌های آموزشی نیروی هوائی در سال ۱۳۳۳

در سال ۱۳۳۳ در رشتهٔ خلبانی ۳۷ نفر ــ در رشتهٔ فنی موتور ٢٦ نفر و در رشتهٔ فنی بی‌سیم ۲۷ نفر از دانشکده‌های افسری نیروی هوائی فارغ‌التحصیل شدند.

درسال ۱۳۳۲ تصمیم گرفته شده‌بود تاکمك مکانیسین‌هائی که دورهٔ یك سالهٔ آموزشگاه کمك مکانیسینی را با پایهٔ‌تحصیلی حداقل ٦ ابتدائی طی کرده و به درجهٔ گروهبان سومی نائل آمده بودند بتدریج به آموزشگاه فنی معرفی و دورهٔ ششماههٔ دیگری را در رشته‌های مورد نیاز نیروی هوائی بگذرانند تا بیك درجه‌ترفیع گروهبانی نائل آیند. اولین دورهٔ این‌آموزش در خرداد ماه ۱۳۳۳ بشرح زیر پایان یافت.

در رشته آلات دقیق ۹ نفر ــ در رشتهٔ موتور ۱۰ نفر ــ در رشته بی‌سیم ۱۲ نفر ــ در رشتهٔ هیدرولیك ۷ نفر و در رشتهٔ تدارکات ۸ نفر.

بعلاوه چهل نفر نیز که باداشتن گواهینامه سوم دبیرستان وارد آموزشگاه فنی شده و دورهٔ دوسالهٔ این آموزشگاه را در



سرهنگ مهندس احمــد آجودانی (سرتیپ بازنشسته کنونــی) که ازتاریخ ۱۳۳۱/۸/۱۰ تا ۱/۲۴ /۱۳۳۳ فرماندهی تیپ تعلیمات (فرماندهی آموزشهای هوائی کنونی) را بعهده داشت .

آخر شهریور ۱۳۳۳ به پایان رسانیده بودند با درجهٔ استواری فارغ‌التحصیل شدند.

همچنین در مــهر سال ۱۳۳۳ عده‌ای بشرح زیــر در آموزشگاه فنی نیروی هوائی در رشته‌های موتور وهواپیما ــ تدارکات ــ بی‌سیم ــ هیدرولیك ــ اسلحــه و آلات دقیق مشغول تحصیل بودند: ۸۹ نفر گروهبانان نیروی هوائی دارای گواهینامهٔ سوم دبیرستان که با طی موفقیت‌آمیز دورهٔ یکساله به درجهٔ استواری نائل آمــدند ــ ٥٥ نفر گروهبانان نیرو فاقد گواهینامهٔ سوم دبیرستان که با طی موفقیت‌آمیز دورهٔ ششماهه تخصصی به یك درجه گروهبانی ترفیع حاصل‌مینمودند.

تیپ تعلیمات از سال ۱۳۳۳ به هنگ تعلیمات تغییر یافت ودر سال ۱۳۳٤ دانشکده خلبانی و آموزشگاههای فنی موقتاً منحل گردیدند.



سرهنگ خلبان سامک صدیقی (سرتیپ بازنشسته) از ۲۲/۲/۱ تا ۳۵/۵/۹ فرماندهی کل تعلیمات نیروی هوائی را عهده‌دار بود.

فارغ‌التحصیلان دوره‌های آموزشی نیروی هوائی در سال ۱۳۳٤

از ۲۵ مهر سال ۱۳۳۳ تا ۲۵ مهر ۱۳۳٤ وضع آموزش پروازی وفنی در نیروی هوائی شاهنشاهی بشرح زیر بوده‌است:

۱۳ نفر دانشجوی سال سوم دانشکدهٔ خلبانی دورهٔ مربوطه را با موفقیت به پایان رسانیده و به ستوان دومی خلبان نائل آمدند.

۱۲ نفر از خلبانان تیپ شکاری دورهٔ ۱۷ هنرآموزگاری را در مدت ٤ هفته در دانشکدهٔ هوائی به پایان رسانیده و از ۳٤٫۵٫۲٤ هنر آموزگار خلبان شناخته شدند.

۲٤ نفر از افسران خلبان دورهٔ تکمیلی خلبانی هرکدام پس از انجام ۲۵۰ ساعت پرواز و پروازهای ناوبری و پرواز شب در تاریخ ۳٤٫۳٫۲ و همچنین ۳۲ نفر از خلبانان نیز با طی همین دوره در ۲۵ مهر ۳٤ فارغ‌التحصیل شدند.

۱۱ نفر دورهٔ دوم تکمیلی پرواز با هواپیماهای هاروارد و۲۰ نفر هم دورهٔ‌سوم آنرا درتیپ شکاری به‌پایان رسانیدند و دورهٔ چهارم تکمیلی پرواز مورد بحث با شرکت ۱۸ نفر از خلبانان از تاریخ ۳٤٫٦٫۱۹ آغاز گردید.

سه دورهٔ کلاس سمپاشی جهت آشنا ساختن خلبانان با عملیات پروازی مربوط به سمپاشی در هنگ مختلط وقت نیروی هوائی تشکیل و باموفقیت خاتمه یافت.

۳٦ نفر دانشجوی سال سوم دانشکدهٔ فنی نیروی هوائی در رشته‌های موتور وبی‌سیم فارغ‌التحصیل و بدرجهٔ افسری نائل آمدند.

۸۵ نفر از گروهبانان واجد شرایط نیروی هوائی که وارد آموزشگاه فنی شده‌بودند درتاریخ ۳٤٫۷٫۱ دورهٔ مربوطه را بپایان رسانیده و به درجهٔ استوار دومی مفتخر شدند.

بعلاوه در سال ۱۳۳٤ یك دورهٔ سرمکانیسینی در نیروی هوائی تشکیل‌شد که درجه داران قدیمی نیروی‌هوائی شاگردان این دوره را تشکیل میدادند و تا مهر ۱۳۳٤ یکصد و پنج نفر از این دوره فارغ‌التحصیل شدند.

۱٦ نفر برنامه دورهٔ ششماههٔ تخصصی آموزشگاه افسری جزء دانشگاه نظامی را به پایان رسانیده واز فروردین ۱۳۳٤ بدرجهٔ ستوان سومی نائل آمدند.

همچنین در این سال دوره‌های تدارکات ــ بی‌سیم و مخابرات در تیپ فنی وقت تشکیل و ۳۰ نفر افسر و درجه‌دار از دورهٔ مذکور فارغ‌التحصیل شدند.



سرهنگ شاد احمد صرابی (سرتیپ بازنشسته) از ۳۶/۴/۲۷ تا ۱۳۳۷/۹/۵ فرماندهی کل تعلیمات نیروی هوائی را بعهده داشت.

کلاسهای انگلیسی ویژه درانجمن فرهنگی‌ایران وآمریکا جهت تدریس اصطلاحات فنی هواپیمائی به‌افسران و درجه‌داران نیروی هوائی که جهت تکمیل تحصیلات تخصصی نامزد اعزام به‌آمریکا بودند تأسیس گردید. بعلاوه کلاسهای هواشناسی برای خلبانان تشکیل شد.

در سال ۱۳۳۶ هنگ تعلیمات مجدداً به تیپ تعلیمات تبدیل گردید و در همین سال دانشکده خلبانی ــ آموزشگاه زبان ــ هنگ آموزش مقدماتی ودر سال ۱۳۳۷ آموزشگاههای فنی باردیگر تشکیل گردیده وشروع بکار کردند وساختمانهای جدید دانشکده خلبانی و آموزشگاههای فنی پی‌ریزی شد.

درسال ۱۳۳۸ اولین دوره ستوان‌یاری و نیزآموزشگاه‌های افزارمندی و رانندگی و درسال ۱۳۳۹ اولین دوره افسری جزء و آموزشگاه پلیس هوائی و صفی تشکیل و بسازمان تیپ تعلیمات اضافه گردیدند ضمناً بعلت توسعه روزافرون تیپ تعلیمات و نداشتن محل کافی، در اواخر سال ۱۳۳۸ هنگ آموزش مقدماتی در پادگان شرقی سلطنت‌آباد مستقر گردید و آسایشگاههای چوبی جهت هنگ آموزش مقدماتی در ضلع شرقی پادگان شمالی دوشان‌تپه پی‌ریزی و ساخته وآماده شد.

از سال ۱۳۳۷ امور استخدامی داوطلبین به تیپ تعلیمات



سرتیپ‌محمدهادی اسفندیاری (سپهبد بازنشسته) از ۳۷/۹/۵ تا ۱۳۳۷/۱۱/۱۵ فرماندهی تیپ تعلیمات نیروی هوائی را عهده‌دار بود.



اولین دستگاه "لینک‌ترینر" که برای آموزش پرواز کور (بدون دید خارج) در آموزشگاه خلبانی‌نیروی‌هوائی شاهنشاهی مورداستفاده قرار میگرفت ــ در جلو دستگاه (از چپ براست) سرگرد طوفانیان (ارتشبد کنونی)و سرهنگ طرفه (سرتیپ بازنشسته) و داخل‌کابین دستگاه یکی از دانشجویان دانشکدهٔ خلبانی دیده میشوند .

محول شد و در سال ۱۳۳۹ سازمانی بنام کمکهای آموزشی جهت تکمیل تعلیمات فنی هنرآموزان در تیپ تعلیمات تأسیس گردید.

فارغ‌التحصیلان رشته‌های مختلف دوره‌های هیجدهم و نوزدهم آموزشگاههای تخصصی تیپ تعلیمات نیروی هوائی شاهنشاهی در سال ۱۳۳۸ جمعاً ۲۷۲ نفر ودرسال ۱۳۳۹ فارغ‌التحصیلان رشته‌های مختلف این تیپ مجموعاً ۳۹۳ نفر بودند.

در سال ۱۳٤۰ ساختانهای جدیدی برای دانشکده خلبانی و آموزشگاه فنی تکمیل و مورد استفاده قرار گرفت و هنگ آموزش مقدماتی از سلطنت‌آباد بساختمانهای پادگان شمالی دوشان‌تپه منتقل و در ساختمانهای چوبی مستقر و دوره دوم افسری جزء شروع شد.

فارغ‌التحصیلان رشته‌های مختلف دوره‌های بیست ودوم تا بیست و پنجم آموزشگاههای تخصصی تیپ تعلیمات نیروی هوائی شاهنشاهی در سال ۱۳٤۰ مجموعاً ٥٦٥ نفر و فارغ‌التحصیلان رشته‌های مختلف دوره‌های بیست وششم تا بیست و نهم آموزشگاههای تخصصی این تیپ در سال ۱۳٤۱ مجموعاً ۷٤۳ نفر و دوره‌های سی‌ام تا سی‌وسوم در سال ۱۳٤۲ جمعاً ۷۱٤ نفر بوده و همچنین درسال ۱۳٤۲ نود وهشت نفر ازکلاس



سرتیپ ابوالحسن فتاحی (سپهبدکنونی) از تاریخ ۳۹/۸/۲۲ تا تاریخ ۱۳۴۱/۱۰/۱۷ فرماندهی تیپ تعلیمات نیروی هوائی شاهنشاهی را بعهده داشت .

نجات خدمه و ٤٤ نفر از دورهٔ اول آموزشگاه تکنیسین و ٤٢ نفر از مرکز آموزش افسران متخصص تیپ تعلیمات فارغ‌التحصیل شدند.

این کانون فرهنگی در سال ۱۳٤۳ با امکانات آموزشی بیشتر «مرکز آموزشهای هوائی» نامیده شد.

مرکز آموزشهای هوائی با ٦ هیئت، کار آموزش در نیروی هوائی را آغاز کرد. این هیئتها عبارت بودند از:

هیئت آموزش نظامی
هیئت آموزش افسری
هیئت آموزش زبان
هیئت آموزش الکترونیك
هیئت آموزش نگهداری هواپیما
هیئت آموزش تخصصهای مختلف

زنان دوش بدوش مردان

در گذشته که به زن ایرانی فرصت شرکت درفعالیتهای اجتماعی و ابراز لیاقت داده نمیشد، در واقع میهن ما از استعدادها وانرژی نیمی از جمعیت خود محروم بود. بفرمان اعلیحضرت رضاشاه کبیر، زن ایرانی از زندان تاریکی که در زیر چادر سیاه داشت رهائی یافت و به دنیای روشن زندگی اجتماعی گام‌نهاد وانقلاب «شاه‌ومردم» که به‌رهبری خردمندانهٔ اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران انجام گرفت آزادی زنان ایران را به‌کمال رسانید و نیروی انسانی کشور، بخصوص نیروی فعال جامعه را که در درجهٔ اول شامل نسل جوان وباسواد است، عملا به‌دوبرابر افزایش داد. بنابراین سازمان‌هائی که احتیاج به‌افرادجوان دارند لازم‌بود که‌از این فرصت استفاده کنند و برای تأمین احتیاجات خود از این نیروی جوان و تازه نفس بهره گیرند.

نیروی هوائی شاهنشاهی که برای اجرای برنامه‌های توسعه‌ای خود به‌استخدام عدهٔ کثیری از جوانان تحصیلکرده نیازمند بود وبرای برگزیدن عده‌ای کافی از بین واجدین شرایط خدمت در این نیرو، به منبع انسانی وسیعتری احتیاج داشت، در قبول دوشیزگان واجد شرایط برای خدمت، پیشقدم شد وازسال ۱۳٤٥ برای‌نخستین‌بار درنیروهای مسلح شاهنشاهی، در برنامه پذیرش جوانان برای طی دوره‌های تخصصی مرکز آموزشهای هوائی وخدمت درکادر ثابت این نیرو ازدوشیزگان داوطلب نیز نام‌نویسی بعمل آمد. دوشیزگان هنرجو وهنرآموز باتلاش در اجرای دقیق وکامل برنامه‌های آموزش نظامی و تخصصی دوره‌های مربوطه در مرکز آموزشهای هوائی وانجام خدمات ارزنده در یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی، ثابت کردند که از عهدهٔ انجام وظایف محوله بنحواحسن برمی‌آیند واین لیاقت وتوانائی را دارند که دوش بدوش برادران همکار خود در راه خدمت به شاهنشاه و میهن واعتلای نیروی هوائی شاهنشاهی موفق و پیروز باشند.

در سال ۱۳٤۷ دورهٔ همافری تشکیل واز سال ۱۳٤۸



سرتیپ محمود مقصودی (بازنشسته) از تاریخ ۱۳٤۱/۱۰/۱۷ تا تاریخ ۱۳٤۳/٦/۳۰ فرماندهی تیپ هفتادم مستقل تعلیمات نیروی هوائی را عهده‌دار بوده است

هیئت آموزش پدافند زمین به‌هوا نیز برتعداد هیئت‌های یاد شدهٔ مرکز آموزشهای هوائی اضافه گردید.

از سال ۱۳۴۹ بااستفاده از دوربین‌های فیلمبرداری و ضبط تصویر، تلویزیون مدار بسته در مرکز آموزشهای هوائی شروع بکار کرد. بیاری این سیستم برنامه‌های آموزشی ضبط و در چندین کلاس پخش میشوند واز این طریق در نیروی انسانی (معلم) صرفه‌جوئی قابل توجهی میشود.

مرکز آموزشهای هوائی در سال ۱۳۵۰ به «فرماندهی آموزشهای هوائی» تغییر نام‌داد وازآن به‌بعد با هفت «مرکز» وظیفه آموزش کادر مورد نیاز نیروی هوائی شاهنشاهی را بعهده دارد. مراکز مذکور عبارتند از:

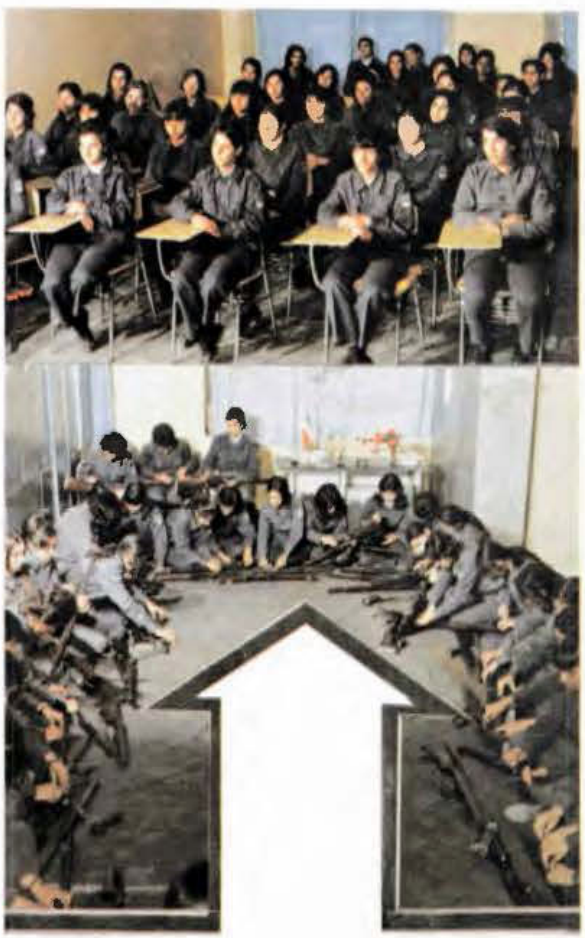
۱ــ مرکز آموزش تخصصهای پشتیبانی
۲ــ مرکز آموزش زبان
۳ــ مرکز آموزش الکترونیك
٤ــ مرکز آموزش نظامی
٥ــ مرکز آموزش نگهداری
٦ــ مرکز آموزش پدافند زمین بهوا
۷ــ مرکز آموزش تخصصهای پروازی



سرتیپ علی‌اکبر کمپانی تبریزی (سپهبدکنونی)از تاریخ ۱۳۴۳/۶/۳۰ عهده‌دار فرماندهی مرکز آموزشهای هوائی (که اینک فرماندهی آموزشهای هوائی نامیده میشود) گردید.



۴۵/۶/۲۹ نمایندهٔ دوشیزگان هنرجوی فرماندهی آموزشهای هوائی‌که برای اولین بار به اخذ سردوشی‌از دست جانشین فرماندهی نیرو مفتخر میگردد.



سال ۱۳۵۰ــ دوشیزگان درمرکزآموزشهای‌نیروی‌هوائی (فرماندهی آموزشهای هوائی) با فنون سپاهیگری و آخرین پدیده‌های دانش هواپیمائی آشنا میشوند.

اینك اختصاراً باهریك از مراکز آموزشی مورد بحث آشنا میشویم:

۱ ـ مرکز آموزش تخصصهای پشتیبانی

در سال ۱۳۴۸ هیئت آموزش افسری و هیئت آموزش تخصصهای مختلف درهم ادغام و هیئت آمـوزش تخصصهای پشتیبانی نامیده شد. در سال ۱۳۵۰ این هیئت به مرکز آموزش تخصصهای پشتیبانی تغییر نام داد.

درحال حاضر مرکز آموزش تخصصهای پشتیبانی هزاران شاگرد تحت آموزش دارد و دهها تخصص مختلف را آموزش میدهد. این مرکز در کادر آموزشی خود از صدها نفر استاد نظامی و غیرنظامی بهره میگیرد.

در بدو تأسیس، این مرکز هیچگونه فیلم آموزشی جهت ارائه برای آموزش نداشت اما در حال حاضر حدود یکصد حلقه فیلم و متجاوز از پانصد اسلاید آموزشی پیرامون تخصصهای مختلف در اختیار دارد که سریعاً برتعداد آنها افزوده میشود. درهر کلاس روزانه ۶ ساعت آموزش داده میشود ودراین‌مرکز هم‌اکنون روزانه متجاوز از یکصـد کلاس دایر است و عدهٔ کثیری دوشیزه نیز در همین مرکز به‌آموزش اشتغال دارند.

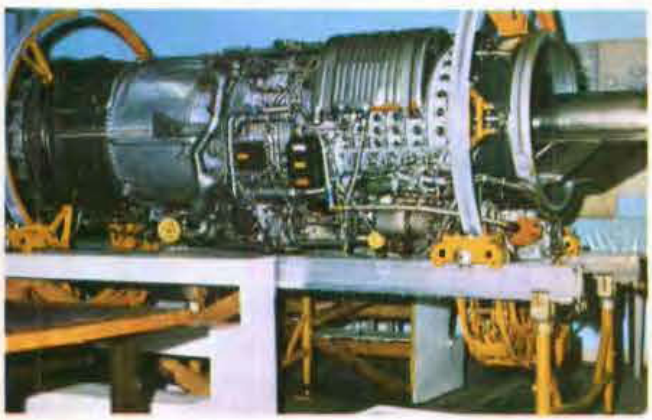
از تاریخ ۵۳٫۴٫۱ کتابخانه این مرکز با ۵۲۴۲ جلـد کتاب در زمینه‌های مختلف تخصصی تأسیس شد واکنون بـا تعدادی زیاد و روزافزونی از کتب آموزشی بکار خود ادامه میدهد.





آرم " فرماندهی آموزشهای هوائی "

در این صفحه و صفحات بعد چند نمونه از صدها وسیلهٔ کمک آموزشی آخرین مدل (که برای تفهیم عملی بهتر دروس فنی و علمی مورد استفادهٔ پرسنل فرهنگی فرماندهی آموزشهای هوائی ، در هـر یک از تخصصهای مربوطه ، قرار میگیرند) از نظر میگذرند :



بالا : نمونهٔ آموزشی یک موتور جت ــ سمت راست : وسیلهٔ کمک آموزشی مربوط بـه سیستم رهاساز ضـدلـی پرتاب شوندهٔ هواپیمای جت ــ پائین : از وسائل آموزشی مربوط به اصول کار کامپیوتر.



۳ ـ مرکز آموزش زبان

آموزشگاه زبان در سال ۱۳۳۶ با ۱۵۰ نفر شاگرد شروع بکار کرد و در حال حاضر هزاران نفر دراین مرکز باآخرین روش و مدرنترین وسائل کمك آموزشی و بیاری مجربترین استادان به‌آموختن زبان مشغولند.

در سال ۱۳۳۶ فقط آموزش زبان به‌محصلین از وظایف این آموزشگاه بود اما در حال حاضر ٤ دوره آموزشی در این مرکز دایر است:

۱ــ دوره عالی آموزش زبان به محصلین
۲ــ دوره آموزش روش آموزگاری زبان
۳ــ دوره آموزش حین خدمت استادان
٤ دوره توجیهی برای محصلین

در سال ۱۳۳۶ تنها یك ساختمان برای آموزشگاه زبان در نظر گرفته شده بود لیکن در حال حاضر ساختمانهای متعدد با لابراتوارهای مجهز باین مرکز اختصاص دارد.

کادر آموزشی آموزشگاه زبان در بدو تأسیس از ۷ نفر استاد نظامی تشکیل میشد، اما در حال حاضر حدود چهارصد نفر استاد نظامی و غیرنظامی، آموزش زبان در این مرکز را بعهده دارند.

لابراتوارهای این مرکز در بدو تأسیس از معـدودی دستگاه ضبط‌صوت برخوردار بود وامروز تعـداد دستگاهای ضبط صوت لابراتوارهای آموزش زبان به متجاوز از صد برابر افزایش یافته است.

در بدو تأسیس تعداد معدودی کلاس در این‌مرکز دایر بوده است که ساعات تدریس روزانه برای هر کلاس دوتا چهار ساعت بوده است ولی امروز تعداد کلاسهای صبح و عصر بـه حدود چهل برابر افزایش یافته وساعات تدریس هرکلاس ٦ ساعت در روز است.

کتابخانه این مرکز در سال ۱۳۵۳ تأسیس یافته و باتعداد کافی کتاب آموزشی به کار خود ادامه میدهد.



یکی از پروژکتورهای ۱۶ میلیمتری متحرک ، مورد استفاده‌ٔ آموزش.



گوشه‌ٔ یکی از لابراتوارهای متعدد آموزش زبـان در فرماندهی آموزشهای هوائی.



پروژکتورهای مختلف نقش مهمی را بـرای نمـایـش فیلمهـا و اسلایدهای‌آموزشی درفرماندهی‌آموزشهای‌هوائی بعهده‌دارند. عکس‌بالا یک پروژکتور سینمائی ۳۵ میلیمتری و عکس پائین یکی از پروژکتورهای ۳۵ میلیمتری نشان‌دهندهٔ اسلایدمتعلق‌به فرماندهی آموزشهای هوائی را نشان میدهند.



۳ ـ مرکز آموزش الکترونیك

این مرکز در سال ۱۳۳۰ با نام آموزشگاه الکترونیك تأسیس یافت و در سال ۱۳۴۳ به «هیئت آموزش الکترونیك» و در سال ۱۳۵۰ به «مرکز آموزش الکترونیك» تغییر نام‌داد.

تعداد شاگردان این آموزشگاه در بدو تأسیس ۱۵ نفر بود که این تعداد در حال حاضر برهزاران نفر بالغ گردیده است. آموزشگاه الکترونیك فقط بایك دوره الکترونیك تشکیل شد اما هم‌اکنون دهها دوره مختلف در این مرکز، آموزش داده میشود.

مرکز آموزش الکترونیك که در بدو تأسیس فقط یك ساختمان بامعدودی اطاق در اختیار داشت امروز از ساختمانهای متعدد استفاده میکند وتعداد اطاقهایش حدود ۲٤ برابر وتعداد کلاسهایش ۱۲٦ برابر و عده استادانش ۱٤۰ برابر افزایش‌یافته است. و هرسال صدها نفر از فارغ‌التحصیلان این مرکز جهت تکمیل آموزش در تخصصهای گوناگون به مراکز آموزشی خارج از کشور اعزام میگردند.

شاگردان دختر وپسر مرکز آموزش الکترونیك درحال حاضر ساعات عملی دروس خود را در دهها لابراتوار که در



بالا : از وسائل کمک آموزشی مربوط به رادار ناوبری جت‌ها .



استفاده از سیستم تلویزیون مدار بسته در فرماندهی آموزشهای هوائی ، صرفه‌جوئی قابل توجهی را از لحاظ نیروی انسانی (استاد) موجب میگردد . در عکس بالا تدریس اصول گیرنده ترانزیستوری که از طریق تلویزیون مدار بسته پخش میگردد و در عکس زیر تلویزیون مدار بسته و تابلو مربوط به رادیو ترانزیستوری دیده میشود .



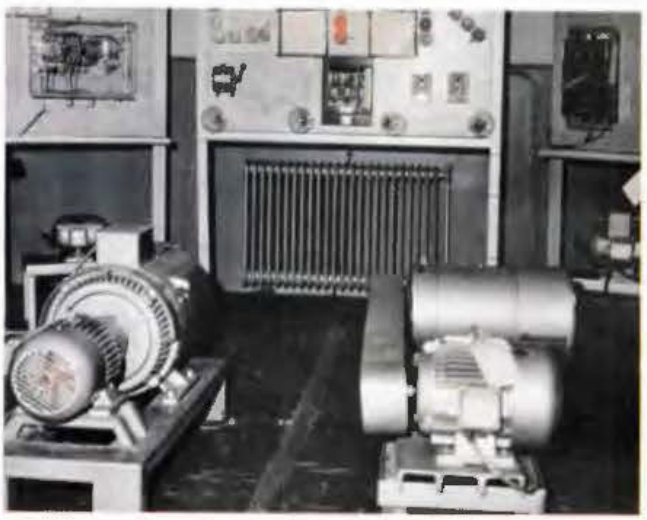


تعدادی ازدوربین‌های ضبط تصویرتلویزیون مداربسته فرماندهی آموزشها



قسمتی از فیلمهای آموزشی الکترونیک فرماندهی آموزشهای هوائی

این مرکز موجود است آموزش می‌بینند در حالیکه در بدو تأسیس حتی یك لابراتوار در این مرکز وجود نداشته است. علاوه بر لابراتوارها که سهم مهمی در پیشبرد آموزش‌شاگردان بعهده دارند حدود ۷۰۰ حلقه فیلم آموزشی موجود در این مرکز نیز به تفهیم دروس تئوری وعملی کمك میکنند. بدیهی است در بدو تأسیس هیچ نوع فیلم آموزشی در این مرکز وجود نداشته است. اینك معلوماتی که شاگردان این مرکز، بامدرنترین وسائل کمك آموزشی و پیشرفته‌ترین روشها و مجربترین استادان فن کسب میکنند، بالاترین سطح تکنولوژی جهانی را در این زمینه حائز است.



از وسائل کمك آموزشی مربوط به تبدیل کننده‌ٔ فرکانسهای متعدد برق .



بالا : از وسائل کمك آموزشی مربوط به الکتریك ـ پائین : نمونه‌ای از دستگاههای ضبط صوت کاست که در فرماندهی آموزشهای هوائی مورد استفاده قرار میگیرند .





از وسائل کمك آموزشی مربوط به کلاس الکترونیك ناوبری جت .



از وسائل‌کمك آموزشی مربوط به کلاس کنترل سطوح فرامین جت .



بالا : از وسائل کمك آموزشی مربوط بسه سیستم سوخت جت ـ

پائین‌از وسائل‌کمك آموزشی‌مربوط به موتوراحتراق سیستم‌تهویه‌ٔ مطبوع



٤ ـ مرکز آموزش نظامی

در سال ۱۳۲۹ که قسمتهای آموزشی نیروی هوائی در محل تیپ تعلیمات متمرکز گردید بمنظـور آموزش مقدماتی نظامی بهداوطلبین شرکت درآموزشگاههای این‌تیپ، هنگی بنام هنگ آموزش مقدماتی نظامی درپادگان شمالی دوشان‌تپه دایر شد. در سال ۱۳۳۸ این هنگ به‌علت کمی جا از پادگان شمالی دوشان‌تپه به پادگان شرقی سلطنت‌آباد منتقل شد. و در همان سال آسایشگاههای چوبی در پادگان شمالی دوشان‌تپه پی‌ریزی شد و در سال ۱۳٤۰ مجدداً هنگ آموزش مقدماتی نظامی از سلطنت‌آباد به‌این ساختمانهای چوبی نقل مکان کرد. در سال ۱۳٤۳ این هنگ به هیئت آموزش نظامی و در سال ۱۳۵۰ به مرکز آموزش نظامی تغییر نام داد. این مرکز در حال حاضر چهار دوره نظامی را آموزش میدهد:

۱ ـ آموزش مقدماتی نظامی بین ۸ تا ۱۳ هفته

۲ـ آموزش عمومی نظامی ٤ هفته

۳ ـ آموزش تکمیلی نظامی در طول دوره تحصیلی

٤ ـ دوره توجیهی ستوانیاری



۴۷/۸/۲۷ : رژه دوشیزگان هنرجو از برابر تمثال‌مبارک شاهانه



بالا : رژه (کاروزل) دسته موزیک فرماندهی آموزشهای هوائی

پائین :گروهی‌ازپرسنل‌فرهنگی‌فرماندهی آموزشها در حال رژه .





نماینده دوشیزگان هنرجو پس از طی‌دوره آموزش نظامی به‌احد سردوشی‌اردست فرمانده "فرماندهی آموزشهای‌هوائی" مفتخرمیگردد.



بالا : دوشیزگان هنرجو در حال پـاک کـردن سلاحهای خـود

پائین : تمرین رژه صحگاهی دوشیزگان هنرجوی فرماندهی آموزشها.

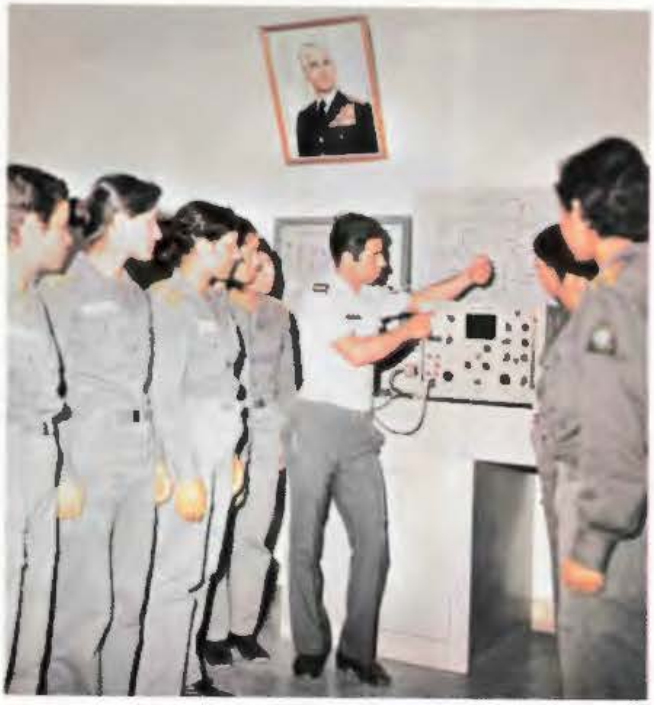


۵ ـ مرکز آموزش نگهداری هواپیما

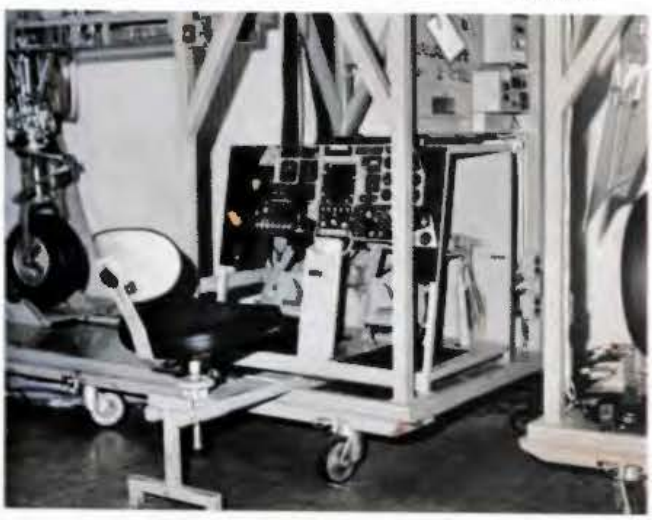
در سال ۱۳۵۰ هیئت آموزش نگهداری هواپیما به مرکز آموزش نگهداری هواپیما تغییر نام داد که در حال حاضر عدهٔ زیادی شاگرد را تحت آموزش دارد و دهها دوره تخصصی را تدریس میکند. بعضی از وسایل کمك آموزشی مدرن کـه در اختیار و مورد استفاده این مرکز است عبارتند از:

وسائل کمك آموزش: آلات دقیق ـ سیستم هیدرولیك ـ سیستم رهاساز خلبان ـ تجهیزات رادار ناوبـری ـ سیستم ارتباطی ـ سیستم الکتریك ـ سیستم بنزین هواپیما ـ دستگاه رادارشناسائی ـ دستگاه تکن‌ناوبری ـ دستگاه کنترل اسلحه ـ سیستم تهویه ـ سیستم چرخ ـ موتور جت ـ کنترل سطوح فرامین و ... غیره.

از نظر گسترش ساختمان نسبت به ۱۰ سال پیش تعداد اطاقهائیکه در اختیار این مرکز قرار گرفته به حـدود چهار برابر افزایش یافته وروزانه هزاران نفـر ۶ ساعت صبح و ۶ ساعت بعداز ظهر در دهها کلاس این مرکز به تحصیل اشتغال دارند و هرسال عده‌ای از شاگردان این مرکز جهت تکمـیل آموزشهای تخصصی به خارج از کشور اعزام میگردند. علاوه برتدریس تئوری وکارعملی، دراین مرکز ازطریق صدها حلقه فیلم آموزشی موجود دروس مربوطه به شاگردان تفهیم میشود.



یکی از کلاسهای تعلیـم وسائل الکترونیک بیاری سیسـتـم کمک آموزشی مربوطه.



بالا: دستگاه کمک آموزشی مربوط به سیستم هیدرولیکی چرخ جت.
پائین: دستگـاه کمک آمـوزشی سیستم رهاسازصندلیهای پرتاب شونده جت دو کابینه.



نمونه‌ای از کلاسهای فرماندهی آموزشهای هـوائـی که بوسیلهٔ استادان کارآزموده و مجرب و استفاده از پیشرفته ترین وسـائل کمک آموزشی تدریس میشوند.



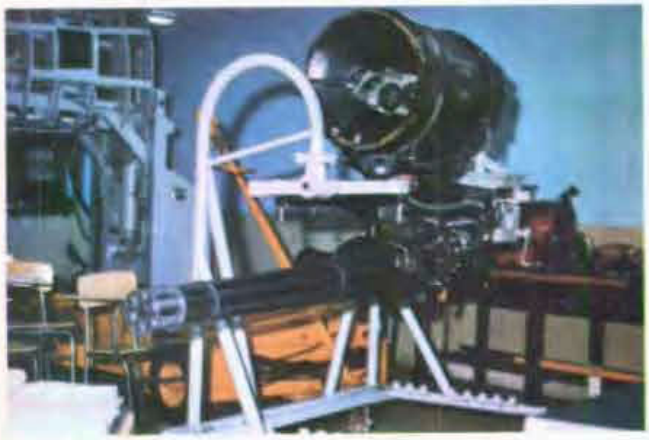
٦ ـ مرکز آموزش پدافند زمین به‌هوا

در دهم دیماه ۱۳۴۸ هیئت آموزش پدافند زمین بهوا تأسیس شد. در سال ۱۳۵۰ به مرکز آموزش پدافند زمین بهوا تغییر نام داد. تعداد شاگردان این مرکز در بدو تأسیس ۵۷۰ نفر بود که در حال حاضر به چند برابر افزایش یافته است. این مرکز که در حال حاضر دهها دورهٔ آموزشی دارد ازوسایل کمك آموزشی مدرن مختلفی جهت تسهیل آموزش سودمی‌برد.

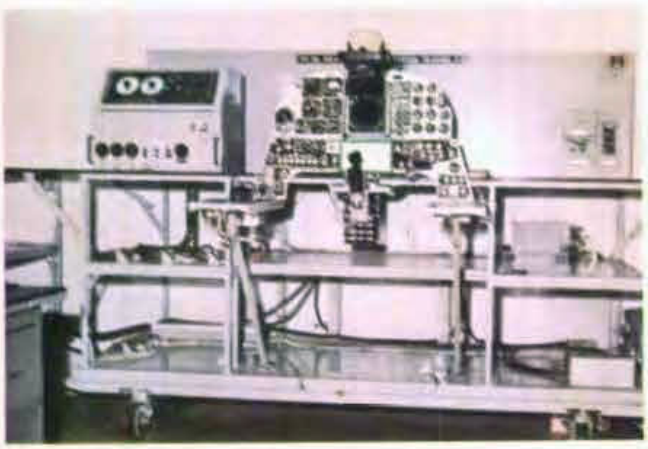
ساختمانهای این مرکز در چند سال اخیر ۱۰ برابر افزایش یافته است.

این مرکز که در هنگام تأسیس هیچگونه لابراتواری نداشت در حال حاضر از لابراتوارهای متعددی بهره‌مند است. درسهائی که در این مرکز آموزش داده میشود بصورت تئوری، عملی وبیاری نمایش فیلمهای آموزشی انجام میگیرد. میزان پیشرفت این مرکز را از چهار برابر شدن تعداد کلاسها و نیز چهار برابر شدن ساعات تدریس روزانهٔ آن بخوبی میتوان دریافت.





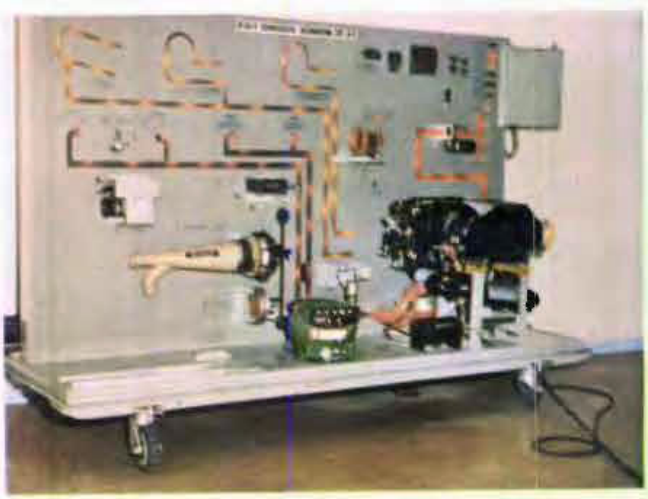
عکسهائیکم در این‌ستون چاپ‌شده‌اند چهار نوع از دستگاههای کمک‌آموزشی‌مدرن‌مربوط به سیستمهای اسلحهٔ هواپیماهای جت را نشان میدهند .







بالا : دستگاه کمک آموزشی مربوط به سیستم سوخت هواپیمای جت میباشد و عکس زیر یک دستگاه فرعی کمک آموزشی دیگر متعلق به فرماندهی آموزشهای هوائی است .



مرکز آموزش تخصصهای پروازی

از تاریخ ۱۹ر۱۰ر۵۳ مرکز آموزش تخصصهای پروازی تأسیس شد. تا قبل از این تاریخ آموزش پروازی بیشتر در مرکز آموزش تخصصهای پشتیبانی متمرکز بوده اما در این تاریخ دانشکده خلبانی زیرنظر این مرکز درآمد. درحال حاضر صدها دانشجوی این مرکز به آموزش‌دوره های بشرح زیر مشغول هستند.

۱ ــ آموزش خلبانی
۲ ــ آموزش ناوبری
۳ ــ آموزش «سورویوال»

این مرکز از وسائل کمك آموزشی مدرن و کافی از جمله متجاوز از ۲۰۰ حلقه فیلم آموزشی در زمینه‌های مختلف پروازی، ناوبری، نجات خدمه، هواشناسی، ایمنی و غیره



بالا ــ ۲۷ مارس ۱۹۷۰ : یکی از دانشجویان خلبانی که به آمریکا اعزام شده، در مدرسه خلبانی کیسلر، ضمن توجه به توضیحات هدآموزگارش سرگرد ویلیام بارنی، با وسائل کنترل موجود در کابین یک فروند هواپیمای آموزشی " ــ ــ ۲۸ " آشنا میگردد.



برخوردار بوده وتاکنون در این مرکز هزاران نفر از زبان انگلیسی، پرواز و سایر آموزشهای مربوطه فارغ‌التحصیل و بخارج اعزام گردیده‌اند.



نمونهٔ یکی‌ازدانشجویان دانشکدهٔ خلبانی فرماندهی آموزشهای‌هوائی .

تهران ــ پائین : یکی از دانشجویان خلبانی برای آموزش پرواز مقدماتی وارد کابین هواپیمای بونانزا میشود ــ عکس پهلو ، پائین : دانشجو پس‌از پایان پرواز آموزش دو فرمانه ، اینک آمادهٔ پروازتنها (سلو) گردیده است .



گردان پشتیبانی فرماندهی آموزشهای هوائی

در سال ۱۳۳۹ در تیپ تعلیمات سازمانی بنام کمکهای آموزشی جهت تکمیل تعلیمات تأسیس شد. در سال ۱۳۵۰ با گسترش بیشتر بصورت قسمتی از گردان پشتیبانی درآمد.

کمکهای آموزشی از کارگاههای نجاری ــ نقاشی ــ فلزکاری ــ جوشکاری ــ چاپخانه وعکاسی تشکیل میشود که هرکدام ازاین کارگاهها دارای وسائل وپرسنل متخصص کافی برای تأمین نیازمندیهای روزافزون قسمتهای مختلف فرماندهی آموزشهای هوائی میباشد.

حجم کار این کارگاهها روز بروز بمقیاس بیشتری افزایش می‌یابد بعنوان مثال حجم کار چاپخانه این گردان نسبت به دهسال پیش ۷۰۰ برابر افزوده شده واینك روزانه حدود هفتصد هزار برگ کتاب و جزوه و سایر فرمهای مورد نیاز فرماندهی آموزشهای هوائی را چاپ میکند.

بعلاوه گردان پشتیبانی در سازمان خود یك کارگاه خشك‌شوئی دارد که در سال ۱۳۴۶ تأسیس یافته و اینك با حجم کار فوق‌العاده به شستشوی ملحفه، لباس پرسنل فرهنگی و کارکنان فرماندهی آموزشهای هوائی مشغول است.

نمونهٔ لباس یا یونیفرم افراد دستهٔ موزیک نیروی هوائی .





نمونهٔ یکی از هنر جویان هنرفری فرماندهی آموزشهای هوائی .

گوشه‌ای از چاپخانهٔ گردان پشتیبانی فرماندهی آموزشهای هوائی ــ این چاپخانه با وسائل جدیدی مجهز گردیده و حجم کارش در مقایسه با ده سال پیش متجاوز از ۷۰۰ برابر افزایش یافته است .



کتابخانه عمومی فرماندهی آموزشهای هوائی

کتابخانه عمومی فرماندهی آموزشهای هوائی در اواخر سال ۱۳۳۹ بنام کتابخانه تیپ تعلیمات تأسیس گـردید. این کتابخانه ابتدا فقط از یك اطاق کوچك با ۱۵۰ جلـد کتاب تشکیل میشد که کلیه کتابها را پرسنل بـه‌این کتابخانه هدیه کرده بودند. تعداد کتابها تا اواخر سال ۱۳۴۲ به ۳۰۰ جلد می‌رسید اما در سال ۱۳۵۰ تعداد کتب کتابخانه به ۴۰۰ جلد بالغ شد.

از سال ۱۳۵۰ به‌بعد اساسنامه کتابخانه تعویض و هیئت مدیره‌ای برای کتابخانه در نظر گرفته شد و بودجه کتابخانه افزایش یافت، سالن مطالعه جدیدی ایجاد و کتابهای زیادی خریداری شد بطوریکه تا پایان ۱۳۵۳ تعـداد کتابهای این کتابخانه بالغ بر ۲۰ هزار جلد گردید.

همپای توسعه کتابخانه وافزایش کتب باراهنمائی وتشویق پرسنل به‌امر مطالعه تعداد مطالعه‌کنندگان کتابخانه فرماندهی آموزشهای هوائی بطورمتوسط هرماه به ۶۰۰۰ نفر بالغ گردیده است.

این کتابخانه که با روش کتابداری مدرنی اداره میشود در حال حاضر در دو نوبت صبح و بعدازظهر کار میکند و به اعضای خود تا ۱۵ روز کتاب امانت میدهد.



۱۳۴۶/۱/۲۹ : مراسم اعطاء درجه به اولین دسته از دوشیزگان فارغ‌التحصیل رشتـه ارتبـاط و الکتـرونیـک فرماندهی آمـوزشهای هوائی ، توسط ریاست ستاد وقت (اکنون نیمسـارارتشبدفضائل ندین فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی ـ ۱۳۵۴) .

نمونهٔ لباس یک سرباز نیروی هوائی شاهنشاهی .



نمونهٔ یک‌صندلی پرتاب‌شوندهٔ مدل MK E 10 هواپیمای جت .



تسهیلات ورزشی برای پرسنل فرهنگی‌فرماندهی آموزشهای‌هوائی

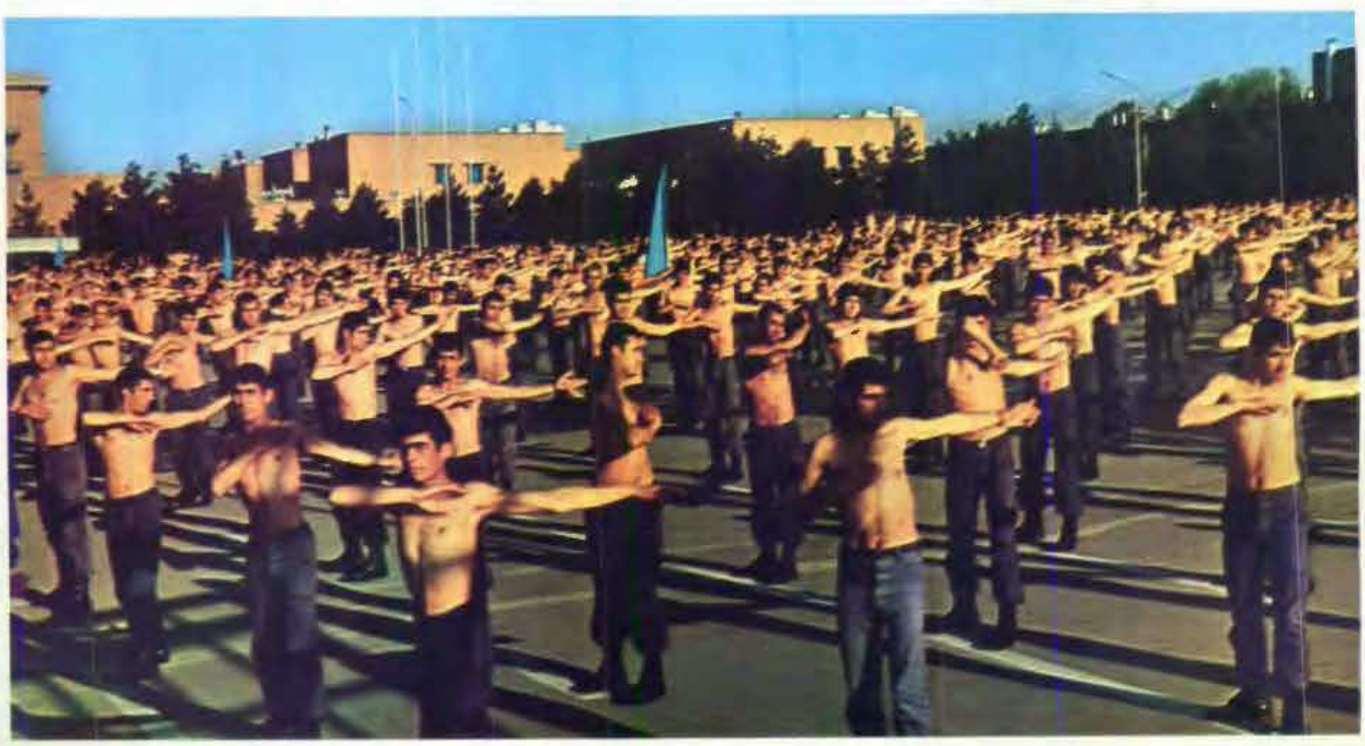
در سال ۱۳۳٤ نظر باهمیتی که ورزش در نیروی هوائی پیدا کرد، سالن ورزش نیروی هوائی در پادگان شمالی دوشان‌تپه (محل استقرار فرماندهی آموزشهای هوائی) بنا نهاده شد. قبل از ساختن این سالن هیچگونه مجتمع ورزشی درنیروی هوائی شاهنشاهی وجود نداشت. امروز بااستفاده از سالنهای سرپوشیده و همچنین استادیوم ورزشی که در پادگان شمالی دوشان‌تپه دایر است شاگردان قادرند در رشته‌های والیبال، بسکتبال، تنیس، وزنه‌برداری، کشتی،تنیس‌روی‌میز، ژیمناستیك، شمشیربازی، جودو، کاراته، فوتبال، بکس، شنا وغیره فعالیت نموده وهمچنین درفصل‌تابستان ازورزش قایقرانی واسکی روی آب نیزدرمحل سدامیرکبیر بهره‌مندشوند. بعلاوه‌درفصل‌زمستان پرسنل فرهنگی علاقمند، با تسهیلاتی که فرماندهی آموزشهای



اموزش بوکس در کلاس مربوطه فرماندهی آموزشهای هوائی .



تندرستی ، سلامتی و نیرومندی برای کارکنان نیروی‌هوائی شاهنشاهی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است . بهمین‌دلیل هم در فرماندهی آموزشهای هوائی به امر ورزش اهمیت زیادی داده میشود و برنامه های ورزشی منظم و مرتبی اجرا میگردد . یکی از این برنامه‌ها ورزشهای صبحگاهی است که درآن اکثریت قریب به اتفاق پرسنل فرهنگی شرکت میکنند . عکس پهلو و پائین دو منظره از ورزش دسته جمعی صبحگاهی فرماندهی آموزشهای هوائی میباشند .



هوائی برای آنان فراهم میکند میتوانند از پیست‌های اسکی روی برف موجود در کشور استفاده کرده وبااین ورزش آشنا شده ویا درصورت آشنا بودن به‌ورزش دلخواه خود ادامه دهند.

همه ساله مسابقات داخلی فرماندهی آموزشهای هوائی در ۹ رشته انجام میگیرد واز برگزاری این مسابقات قهرمانان رشته‌های مختلف تعیین و با قهرمانان منتخب نیروی هوائی مسابقه میدهند تاقهرمانان نیروی‌هوائی در رشته‌های مورد نظر تعیین گردند. بنابراین همه‌ساله ۹رشته مسابقات‌داخلی و ۹ رشته مسابقات درسطح نیرو برای پرسنل فرهنگی ورزشکار تدارك دیده میشود.

فقط در سال ۱۳۵۳ چهار نفر از پرسنل کادر فرهنگی فرماندهی آموزشهای هوائی در رشته‌های دو – بکس – دوچرخه‌سواری و وزنه‌برداری بمقام قهرمانی ایران یا ارتشهای جهان و آسیا رسیدند.

آموزش کشتی در کلاس مربوطه فرماندهی آموزشهای هوائی.



آموزش" جودو " در کلاس مربوطه فرماندهی‌آموزشهای هوائی.



تیم والیبال دوشیزگان هنرجوی ورزشکار فرماندهی آموزشهای هوائی، با مربی مربوطه.



روحیه ورفاه
در فرماندهی آموزشهای هوائی

همانگونه که درتمام سازمانهای ارتش شاهنشاهی ایران به روحیه و رفاه افسران ــ همافران ــ درجه‌داران و سربازان اهمیت داده میشود در فرماندهی آموزشهای هوائی نیز به مسئله روحیه و رفاه توجه بسیار میشود.

نظر به‌اینکه پرسنل فرهنگی اکثریت را در فرماندهی آموزشهای هوائی شامل میشود بنابراین بیشتر اقدامات رفاهی در مورد این عده انجام میگیرد. در تاریخ ۱۳۴۹٫۱٫۱۶ سالن سینمای این فرماندهی گشایش یافت. اولین فیلم که بمعرض نمایش گذاشته شد «عملیات سه جانبه» نام داشت.

در حال حاضر همه روزه غیر از ایام تعطیل دو سانس فیلم (صبح و بعدازظهر) جهت پرسنل فرهنگی بنمایش در میآید. بعضی از روزهای هفته تعداد سانسها به سه و چهار نیز میرسد.



گوشه‌ای از ناهارخوری دانشجویان فرماندهی آموزشهای هوائی ــ عده‌ای از دانشجویان در حال صرف صبحانه.



نمای خارجی قسمتی از آسایشگاههای دانشجویان فرماندهی آموزشهای هوائی که ساختمان آنها در سال ۱۳۴۶ پایان یافته و مورد بهره‌برداری قرار گرفته‌اند.

سالن سینمای مجلل فرماندهی آموزشهای هوائی ۹۱۲ نفر گنجایش دارد و هر پرسنل فرهنگی در هفته میتواند دو فیلم سینمائی را در سالن مشاهده کند. علاوه بر این همه ماهه حداقل یك برنامه تآتر در سالن سخنرانی که گنجایش ۲۵۰۰ نفر را دارد توسط روابط عمومی این فرماندهی جهت پرسنل فرهنگی نمایش داده میشود.

هنرمندان آماتور پرسنل فرهنگی این امکان را دارند که در زمینه هنری خود ذوق‌آزمائی کنند و در برنامه‌های هنری شرکت جویند. بعضی از پرسنل فرهنگی هنرمند حتی بعداز یکی دوبار شرکت در برنامه‌های هنری جرأت کارگردانی نمایشنامه‌ها را بخود داده وبکار «کارگردانی» میپردازند.

کلیه کارهای نمایش‌نامه‌ها توسط خود شاگردان انجام میشود. دانشجو، هنرجو و هنر آموز، دختر و پسر از بازی گرفته تا گریم و دکورسازی و کارگردانی را خود انجام میدهند و تنها روابط عمومی این فرماندهی بعنوان راهنما و ناظر برکارهایشان نظارت مینماید و اصلاحاتی در کارشان‌انجام میدهد. هدف از اجرای این نمایشنامه‌ها بالا بردن روحیه و ایجاد هرچه بیشتر احساسات ملی در پرسنل فرهنگی است.



برای استفادهٔ پرسنل فرهنگی و اعضاء خانواده های کارکنان فرماندهی آموزشهای هوائی برنامه های هنری متنوع و جالب بوجهی ترتیب داده میشود ــ در اینجا نمونهٔ یکی از برنامه های مذکور مشاهده میگردد.



همچنین برنامه‌های هنری جالب توجهی بوسیلهٔ هنرمندان مشهور کشور که بوسیلهٔ روابط عمومی فرماندهی آموزشهای هوائی دعوت میشوند برای استفادهٔ پرسنل فرهنگی بموقع اجرا گذاشته میشود.

همه پرسنل فرهنگی بخصوص دانشجویان ازبلیط نیم‌بهای تالار رودکی استفاده‌کرده و از برنامه‌های آن دیدن میکنند.

هرماه برنامه‌های بازدید از تأسیسات دولتی و ملی کشور برای پرسنل فرهنگی ترتیب داده میشود وآنان امکان می‌یابند تا از پیشرفتهای مملکت در زمینه‌های مختلف فنی و اقتصادی آگاه شوند.

بعلاوه برای رفاه بیشتر پرسنل فرهنگی فرماندهی آموزشهای هوائی یك شعبهٔ بانك ملی ایران و یك کیوسك فروش مطبوعات کشور در این فرماندهی دایر است.



نمونه‌ای از یونیفرم دوشیزگان محصل فرماندهی آموزشهای هوائی



بالا: عده‌ای ازفارغ‌التحصیلان فرماندهی‌آموزشهای هوائی نیروی هوائی شاهنشاهی که بمنظور تکمیل معلومات تخصصی خود به آمریکا اعزام شده‌اند. عکس هنگامی گرفته شده که توضیحات هنرآموزکار آمریکائی متخصص موتورهای جت توجه آنانرابخود جلب کرده است.



عکس پهلو: منظره گوشه‌ای از خوابگاه هنرجویان فرماندهی آموزشهای هوائی (۱۳۵۴)

آئین‌سالانهٔ فارغ‌التحصیلی نیروی‌هوائی‌شاهنشاهی

در پیشگاه مبارك همایونی



۱۳۵۴/۲/۱ : اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران ، درآئین سالانهٔ تحصیلی فرماندهی آموزشهای هوائی از یگانهای مستقر در میدان سان می‌بینند .

بنا به‌استدعای نیروی هوائی شاهنشاهی و تصویب ذات مبارك اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران از سال ۱۳۵۰ آئین سالانهٔ فارغ‌التحصیلی فرماندهی آموزشهای هوائی، هرسال در اوائل اردیبهشت ماه، در پیشگاه مبارك شاهانه برگزار میگردد وجریان مراسم که معمولا شامل سان از یگانهای مستقر در میدان ــ گزارش آموزشی توسط فرمانده «فرماندهی آموزشهای هوائی» ــ کسب افتخار دریافت گواهینامه‌های فارغ‌التحصیلان رتبهٔ اول رشته‌های تخصصی و افسران ممتاز مسابقات تیراندازی هوائی ازدست مبارك شاهانه ــ رژه (کاروزل) و سرود مهرشاه بوسیلهٔ دستهٔ موزیك نیروی هوائی ــ رژه یگانهای مستقر در میدان از پیشگاه مبارك شاهانه میباشد، مستقیماً ازشبکهٔ رادیو تلویزیون ملی‌ایران پخش‌میشود.

در اردیبهشت سال ۱۳۵۲، پس از اینکه فرماندهی آموزشهای هوائی این افتخار نصیبش شد که برای سومین‌بار آئین فارغ‌التحصیلی سالانهٔ خود را درپیشگاه مبارك همایونی برگزار کند، بفرمان مطاع ملوکانه در فرمان همگانی ارتش مورد تقدیر قرار گرفت، متن فرمان بشرح زیر است:

«از خدمات افسران، همافران، درجه‌داران و سربازان نیروی هوائی شاهنشاهی که در پیشرفت فعالیتها و همچنین آئین سال تحصیلی ۵۲ ــ ۱۳۵۱ تلاش نموده‌اند تقدیر میگردد.
تهران ــ مورخه سوم اردیبهشت ماه ۱۳۵۲»

فرمان مطاع شاهانه مبنی برتقدیر ازخدمات نیروی‌هوائی شاهنشاهی همراه بخشنامه‌ای حاوی نکات مشروحه زیر به‌امضاء فرمانده وقت نیروی هوائی شاهنشاهی (شادروان تیمسار ارتشبد محمد خاتمی) به‌یگانهای نیروی هوائی ابلاغ گردید:

«صدور فرمان مطاع مبارك‌شاهانه مبنی‌برتقدیر ازخدمات کارکنان نیروی هوائی شاهنشاهی درپیشرفت فعالیتهای‌آموزشی وبرگزاری آئین سال ۱۳۵۱ ــ ۱۳۵۲، حاصل پرارزش مساعی خستگی‌ناپذیر خدمتگزاران صدیق این نیرو وموجب کمال مباهات و سرفرازیست.

بلاشك سپاس واقعی ما پرسنل نیروی هوائی شاهنشاهی



بالا(۱/۲/۱۳۵۴)اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران ،درآئین سالانهٔ تحصیلی فرماندهی آموزشهای هوائی ، پس از سان از یگانهای مستقر در میدان به جایگاه مخصوص تشریف فرما میشوند .



۵۴/۲/۱ــ اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران درآئین سالانهٔ تحصیلی فرماندهی آموزشهای هوائی ، هنگام استماع گزارش معروضهٔ فرمانده یگان ــ میهمان عالیقدر شاهانه : شاهزاده دون خوان کارلوس (اکنون پادشاه کشور اسپانیا) همراه اعلیحضرت در این آئین شرکت داشت .



در قبال جلب رضامندی خاطر خطیر ملوکانه وبرخورداری از افتخار کسب مراحم گرانبهای فرمانده تاجدار خود این میتواند باشد ــ و مسلماً نیز چنین است ــ کـه روز بروز برمیزان فعالیتها و حجم تلاشهای ثمربخش خدمتی‌مان بیافزائیم و این حقیقت را هرگز از نظر دور نداریم که در شرایط مـوجود جهان، بمقتضای پیشرفتهای سریع تکنولوژیك هـواپیمائی، لحظه‌ای غفلت جائز نیست و روح زمان چنین اقتضا دارد که ارزش فرصتهای موجود را بدرستی درك کرده وبرای حفظ شایستگیهای بدست آمده و ارتقاء سطح آن، همه توانائی‌خویش را بکار بریم ودراین راه از هیچگونه فداکاری دریغ ننمائیم تا بار سنگین وظائف مقدسی را که بدوش کشیده‌ایم باسربلندی بسرمنزل مقصود برسانیم ودر آینده بیشتر ازاین بجلب رضایت خاطر خطیر اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهـر بزرگ ارتشتاران نائل آئیم.»

رژه یگانهای مستقر در میدان از پیشگاه مبـارك شاهانه ، درآئین سالانهٔ تحصیلی فرماندهی آموزشهای هوائی (۱۳۵۱).



(۱۳۵۳/۲/۱ــ آئین سالانهٔ تحصیلی نیروی هوائی) ــ تشریف فرمائی داد مبـارك اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریـامهـر بـزرگ ارتشتاران به فرماندهی آموزشهای هوائی .

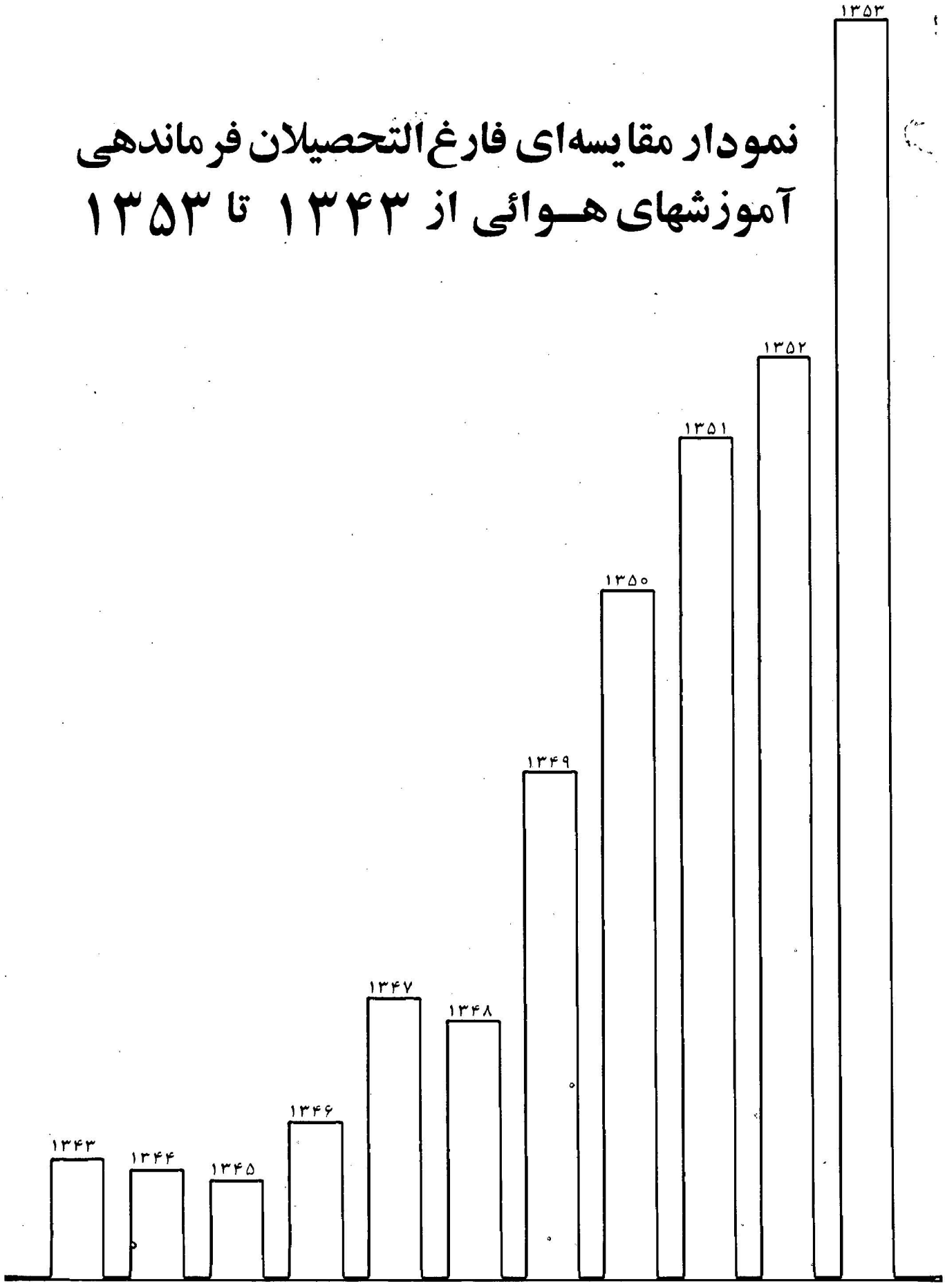


اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بـزرگ ارتشتـاران در جایگاه مخصوص ، هنگام رژه یگانها از پیشگاه مبارك همایونی .



ابراز بعقد داد مبارك شاهانه بسینه همه یکـی اردوسیـرکـان فارغ التحصیل ممتاز فرماندهی آموزشهای هوائی (۱۳۵۳/۲/۱).

نمودار مقایسه‌ای فارغ‌التحصیلان فرماندهی آموزشهای هـوائی از ۱۳۴۳ تا ۱۳۵۳



نقش نیروی هوائی شاهنشاهی در تأسیس و فعالیتهای «باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی»

در مرداد ماه سال ۱۳۱۸ به‌امر اعلیحضرت رضاشاه‌کبیر برای نخستین بار در ایران یك سازمان کشوری برای توسعهٔ امر هواپیمائی بنام «باشگاه هواپیمائی کشوری ایران» بوجود آمد، تا عموم افراد مردم بتوانند بااین پدیدهٔ بزرگ علمی و صنعتی دنیای جدید آشنائی پیدا کنند و علاقمندان غیرنظامی اعم از زن ومرد با شرایط سهل و فارغ از قیود و تعهدات نظامی موفق به‌فراگرفتن فن خلبانی گردند.

هدف بنیانگزار ایران نوین از تأسیس چنین سازمانی گردآوردن جوانان پرشور و فعال وعلاقمند ایرانی در یك مؤسسه کشوری بود تا بدینوسیله نیز نیات عالی آن رادمرد بزرگ درایجاد سازمانهای وسیع هواپیمائی (که نتایج درخشان آنرا امروز در کشور خود مشاهده میکنیم) جامهٔ عمل بپوشد.

باشگاه هواپیمائی کشوری ایران هنگامی فعالیت خود را آغاز کرد که هنوز مردم این مرز وبوم از هرنوع وسیله پرنده وحشت وحتی از سوار شدن باینگونه وسائل پرنده برای‌مسافرت نیز بیم داشتند. کوشش وتلاش پی‌گیر این سازمان قبل از هر چیز دراین جهت بود که ترس بیمورد واضطراب بیجای طبقات مردم‌را مرتفع نموده وآنهارا بادنیای بزرگ ومترقی هواپیمائی



آرم "باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی"

آشنا ونسل جوان را برای مشارکت در فعالیتهای مربوط به‌این صنعت پیشرو تشویق کند.

اعلیحضرت رضاشاه کبیر که با روشن‌بینی و نبوغ ذاتی خویش بیشتر از هرکسی به ضرورت تعمیم فرهنگ هواپیمائی در سراسر کشور و لزوم تشویق طبقات مختلف مردم برای‌یاری به پیشرفت این امر مهم، از طریق تقویت بنیه مالی باشگاه و شرکت در فعالیتهای این سازمان وقوف داشتند، خود نخستین شخصی بودند که عضویت باشگاه را پذیرفته وشروع به‌پرداخت حق عضویت فرمودند و کلیه اعضاء خاندان جلیل سلطنت نیز به تأسی از اقدام معظم‌له در قبول عضویت پیش قدم شدند واین

اولین‌گروه از دوسیرکان و بانوان‌ایرانی‌که با استقبال ازبحسین اعلان بدبرس هنرجو برای آموزشگاه خلبانی هواپیمائی کشوری، نام نویسی کرده و با اشتیاق به آموزش پرواز پرداختند.



گروهی‌ازهنرجویان‌آموزشگاه‌چتربازی‌باشگاه هواپیمائی‌شاهنشاهی که در سالهای اخیربرای آموزش و تمرین پرس چتربازی از هواپیماهای دو موتوره، داکوتای نیروی هوائی شاهنشاهی استفاده میکردند.





سرلشکر خلبان (بازنشسته) علی‌اصغر رفعت که اینک (۱۳۵۴) در شغل مدیریت عامل باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی بخدمات هواپیمائی خود ادامه میدهد .

سرمشق شاهانه سبب گردید که عضویت باشگاه هواپیمائی بطوری مورد استقبال طبقات مختلف مردم بویژه جوانان مملکت، قرار گرفت که در عرض مدت یکسال واندی در هـریك از اکثر خانواده‌های ایرانی حداقل یك نفر عضو وابسته باین باشگاه وجود داشت.

همانطور که اشاره شد هدف اصلی اعلیحضـرت رضاشاه کبیر از اراده به‌تأسیس باشگاه هواپیمائی کشوری ایران تربیت خلبان و تشویق جوانان برای فراگرفتن فن‌خلبانی بود. برمبنای این هدف، هیئت مدیرهٔ باشگاه قبل از هرچیز بـه‌تأسیس یك آموزشگاه خلبانی اقدام نمود.

اولین آگهی پذیرش هنرآموز برای آموزشگاه خلبانی ــ در ۱۵ آبان ماه ۱۳۱۸ ــ انتشار یافت و مهلت نام نویسی تا ۱۵ آذر همانسال تعیین شده بود. در این فرصت کوتاه ۶۳۰ نفر از جوانان در دفتر آموزشگاه خلبانی باشگاه نام نویسی کردند.

استقبال جوانان ایرانی از این امر فوق انتظار بود. در میان داوطلبان نام ۲۲ نفر از دوشیزگان که همگی شیفتهٔ فراگرفتن فن خلبانی بودند بیش از سایرین جلب توجه مینمود.

در آن وقت باشگاه هنوز فرودگاه و هواپیما نداشت، از طرفی اوامر مؤکد شاهنشاه کبیر لزوم سرعت عمل در اجرای برنامه‌های آموزشی پرواز را ایجاب میکرد، لذا در اجـرای



جمعی‌از دانشجویان دانشکدهٔ خلبانی نیروی هوائی شاهنشاهی پس‌از پایان دورهٔ پرواز مقدماتی در باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی .



در عکسهای پهلو و پائین‌عده‌ای از دوشیزگان‌هنرجوی چتربازی باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی دیده میشوند که در سالهای اخیر بـرای آموزش و تمرین پرش چتربازی از هواپیماهای‌داکوتای نیروی هـوائـی شاهنشاهی استفاده میکردند .



اوامر ملوکانه خلبانان، کارکنان فنی، هواپیماهای مشقی (از نوع تایگرموس) و سایر تسهیلات موجود نیروی هوائی شاهنشاهی برای آموزش داوطلبان خلبانی باشگاه، درفرودگاه دوشان‌تپه، مورد بهره‌برداری قرار گرفت. استفاده از هواپیماهای تایگرموس نیروی هوائی برای تعلیم داوطلبان خلبانی باشگاه تاهنگامیکه ۲۵ فروند هواپیمای آموزشی از نوع‌ریروین ساخت آمریکا، که از محل عطایای شاهانه و هدایای مردم علاقمند خریداری شد و دو فروند هواپیما که از طرف شخص اعلیحضرت رضاشاه کبیر اعطاء گردیده بودند، وارد خدمت باشگاه شدند، ادامه یافت. اصولا نظر به هدف مشترکی که فعالیتهای باشگاه هواپیمائی کشوری ایران (که‌اینك به «باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی» تغییر نام داده) و نیروی هوائی شاهنشاهی از لحاظ تعمیم فرهنگ هواپیمائی بین مردم وتشویق جوانان‌کشور به‌امور هواپیمائی وپرواز وجود دارد، این‌سازمان از بدو تأسیس همواره از همکاریهای تردیك نیروی هوائی شاهنشاهی در زمینه استفاده از خلبانان، کارکنان فنی وتسهیلات این نیرو برای پیشبرد برنامه‌های باشگاه برخوردار بوده است. طبق اساسنامهٔ مصوبهٔ باشگاه، رسیدگی و اتخاذ تصمیم نسبت به امور این سازمان بعهده شورائی مرکب‌از ۱۱ نفراست که ۹ نفر از آنان با ارادهٔ مبارك شاهانه ازبین اشخاص سرشناس وعلاقمند به‌پیشرفت هواپیمائی برای مدت پنج سال انتخاب میشوند و دو نفر دیگر بمناسبت شغل عضویت ثابت این شورا را دارند. اعضاء ثابت عبارتند از فرمانده نیروی هوائی شاهنشاهی و رئیس‌اداره کل هواپیمائی کشوری ایران.

۲۵ مهر ۱۳۴۷ ــ جمعی از دوشیزگان و بانوان چتر باز باشگاه هواپیمائی‌شاهنشاهی (در آن موقع موسوم به مرکز آموزش فنون هواپیمائی کشوری) پس از اجرای پرش که در برنامهٔ نمایش هوائی آنروز منظور گردیده بود ،مورد تفقد ذات مبارک شاهانه قرار گرفتند .



نظری به سیر تحول ورزش در نیروی هوائی شاهنشاهی

تا سال ۱۳۲۸ ورزش در نیروی هوائی بطـور پراکنده و انفرادی بین علاقمندان انجام میشد تا اینکه در همین سال ابتدا باشگاه کوه نوردی و اسکی افسران نیروی هوائی رسماً تشکیل شد وسپس ورزش تیراندازی و بکس نیز رواج پیدا کرد. در بهمن ۱۳۲۸ برای اولین بار ورزشکاران آموزشگاه فنی نیروی هوائی در مسابقات ورزشی آموزشگاههای وزارت فرهنگ وقت (آموزش و پرورش) شرکت کردند و نتایج قابل توجهی نیز بدست آوردند و در مسابقات سالهای بعد نیز در رشته‌های مشت‌زنی ــ کشتی ــ بسکتبال ــ فوتبال ــ دوچرخه سواری و پینگ‌پنگ شرکت داشتند.

ــ در ۱۳۲۸ر۱۱ر۱۵ باشگاه ورزشی تیپ فنی تأسیس گردید..

ــ در بهمن ماه ۱۳۲۹ بمنظور پیشرفت و تعمیم ورزش در نیروی هوائی انجمن ورزش نیروی هوائی شاهنشاهی طی اساسنامهٔ ویژه‌ای تشکیل شد.

ــ بنابه‌موافقت انجمن تربیت بدنی کشور در نیمه اول سال ۱۳۳۰ باشگاه ورزشی نیروی هوائی شاهنشاهی تأسیس گردید واز تاریخ تأسیس، ورزشکاران این باشگاه نیز همانند ورزشکاران سایـر باشگاههای ورزشی موجـود در میدانهای ورزشی کشور شرکت داشتند و باکسب مقامهای قهرمانی در رشته‌های مختلف استعداد خودشان را نشان میدادند.

ــ در آئین روز ۲۵ مهر ۱۳۳۱ که در پیشگاه مبارك ملوکانه برگزار شد، اعلیحضرت همـایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران درخاتمه مراسم پس از بازدیـد از قسمتهای مختلف نیروی هوائی، تالار باشگاه ورزشی نیـروی هوائی شاهنشاهی، مجهز به وسائل کلیه رشته‌های ورزشی‌را که‌از محل حق عضویت کارکنان نیـرو (۱۰ ریال افسران و ۵ ریال درجه‌داران وافرارمندان) تأسیس شده بود طی مراسم خاصی افتتاح و جوائز ورزشکاران نیروی هوائی، چه قهرمانان و چه ورزشکارانی که برنامه‌های جالبی را درآن روز بمورد اجرا گذاشتند، مرحمت فرمودند.

واحدهای سازمانی باشگاه در سال ۱۳۳۱

در سال ۱۳۳۱ بمنظور ادارهٔ امور مالی و فنی، سه واحد سازمانی باشگاه را اداره میکردند که عبارت بودند از:

۱ ــ هیئت مدیره (بمنظور تعیین خط‌مشی کلی باشگاه).

۲ ــ هیئت فنی (بمنظـور ارائه طـرق فنی و نظرات مشورتی).

۳ ــ هیئت عامله (بمنظور رسیدگی به‌امور مالی باشگاه).

تعداد اعضاء هیئت مدیرهٔ باشگاه ۵ نـفر و رئیس ستاد نیروی هوائی وقت، ریاست هیئت مدیره را عهده‌دار بود.

هیئت فنی از بین مدیران ورزش قسمتهـا و مربیان و کسانیکه در امور ورزش تخصص داشتند بتعداد ۸ تا ۱۲ نفر تشکیل میشد. ضمناً هیئت فنی در صـورت لزوم میتوانست متخصصین و کارشناسان سایر مؤسسات ورزشی را جهت شور درمسائل فنی دعوت‌کرده واز نظرات مشورتی‌آنان استفاده‌نماید.

هیئت عاملهٔ مأمور رسیدگی به‌امور مالی باشگاه و تهیه و خرید وسائل ورزشی بوده واعضاء آن از میان هیئت مدیرهٔ یگانهای نیرو با رأی مخفی برای مدت یکسال انتخاب میشدند.

سالن باشگاه ورزشی (بطول ۵۰ و بعرض ۲۸ متر) برای استفاده در خدمت و غیر خدمت کارکنان نیرو در اختیار هیئت عامله که رئیس آن سرهنگ ۲ پور انصاری بود رسماً گشایش یافت و وضع ورزش درنیروی هوائی ازحال رکودی که سابقاً بطور محسوسی به آن دچار بود رهائی یافت بطوریکه درآنموقع در ردیف بهترین باشگاههای ایران محسوب گردید.

ــ اولین جشن ورزشی سالانه در روز ۱۳۳۲ر۴ر۲۴ طی مراسم باشکوهی تـوسط ورزشکاران هنگ تعلیمات فنی وقت برگزار شد. دراین جشن عملیات مختلف ورزشی بطرز جالبی اجرا شد که مورد توجه ریاست ستاد ارتش وقت و عده‌ای از امراء و شخصیتهای ورزشی وسایر مدعوین حاضر قرار گرفت.

ــ ازتاریخ ۱۳۳۲ر۷ر۲۰ ستوان‌یکم هوائی پرویز دادگر (سرتیپ کنونی) بسمت مدیریت باشگاه ورزشی نیروی هوائی

تعیین و مشغول کار گردید.

ــ در چهارم آبان ۱۳۳۲ (میلاد مسعود شاهانه) ورزشکاران نیروی هوائی بشرح ذیل مورد تفقد ذات مبارك ملوکانه قرار گرفتند:

چون عملیات ورزشکاران باشگاه ورزشی نیروی هوائی درشب چهارم آبان که باتشریفات خاصی انجام گردید وهمچنین رژه کلیه ورزشکاران باشگاه نیروی هوائی که در روز چهارم آبانماه مورد رضامندی خاطر خطیر ملوکانه قرار گرفت بفرمان مطاع شاهانه از ورزشکاران این باشگاه کتباً اظهار رضایت‌شد.

ــ در اواخر سال ۱۳۳۳ برای اولین بار ورزشکاران نیروی هوائی ایران بمنظور انجام مسابقات به خارج از کشور عزیمت کردند. در این سفر تیم فوتبال نیروی هوائی شرکت داشت و بوسیله هواپیماهای داکوتای نیروی هوائی شاهنشاهی به‌ایتالیا (رم) رفت و مسابقاتی باتیم فوتبال آن کشور انجام داد و در پایان نیز هدایائی بمرسم یادبود بین آنان ردوبدل گردید.

ــ ساختمانهای باشگاه ورزشی زمستانی و تابستانی نیروی هوائی (واقع درپادگان شمالی‌دوشان‌تپه) بدست مبارك ملوکانه در ۱۳۳٤ر۷ر۲۵ (روز نیروی هوائی شاهنشاهی) افتتاح شد. یکی از ساختمانهای باشگاه مجهز به‌اطاق خواب ــ دفاتر ــ سالن پذیرائی وآبدارخانه ودیگری مجهز به‌وسائل استراحت ورزشکاران از نظر حمام وکافه بود. دراین مراسم ورزشکاران رشته‌های مختلف، مسابقات وبرنامه‌های ورزشی خاصی را اجرا کردند که مورد توجه مخصوص قرار گرفت.

ــ در خرداد ماه ۱۳۳۵ آقای ماکس‌وگل از سوئیس بعنوان مربی تیم فوتبال و دوومیدانی نیروی هوائی شاهنشاهی باستخدام این نیرو درآمد.

ــ دراواخر سال ۱۳۳۷ سرهنگ ستاد پورانصاری بعنوان رئیس انجمن ورزشی نیروی هوائی مأموریت یافت تا در امور ورزشی نیروی هوائی شاهنشاهی رقابت منطقی ایجاد نماید و با تدوین اساسنامه جدید و تعیین کمیته فنی انجمن در ۱۷ رشته از ورزش، پیشرفت ورزش در نیروی هوائی شاهنشاهی را دنبال کند. اساسنامهٔ انجمن ورزشی نیرو که در ۱٦ ماده و ۷ تبصره تنظیم و تصویب شده بود از لحاظ ادارهٔ امور ورزشی و پیشرفت آن در نیروی هوائی بسیار مفید بود.

ــ از تاریخ ۱۳۳۸ر۳ر۲٤ سرهنگ ستاد پژوه افسر (سرلشکر کنونی) بسمت رئیس انجمن ورزشی نیروی هوائی منصوب گردید.

ــ اولین سری ازمسابقات دوومیدانی بین فرزندان پرسنل نیروی هوائی در اردوگاه تابستانی بابلسر در تابستان ۱۳۳۸ درحضور تیمسار سپهبد وثوق (وزیر جنگ وقت) انجام‌گرفت.

بنا به‌پیشنهاد انجمن ورزشی نیروی هوائی و تصویب



افتتاح تالار ورزشی نیروی هوائی شاهنشاهی (واقع در پادگان شمالی دوشان تپه) بدست مبارك شاهانه در روز ۲۵ مهر ۱۳۳۴ .

اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران اولین مسابقات والیبال بین تیمهای نیروی هوائی کشورهای عضو پیمان مرکزی وکمیته مربوطه در حضور والاحضرت شاهدخت فاطمه پهلوی در روز ۱۳۳۹ر۷ر۲۲ برگزار گردید.

ــ در دیماه ۱۳٤۰ بنا به‌پیشنهاد رئیس سازمان تربیت‌بدنی وتصویب اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ‌ارتشتاران سرگرد هوائی حسین سرودی (سرتیپ فعلی) دبیر انجمن ورزشی نیروی هوائی، بسمت رئیس فدراسیون فوتبال کشور منصوب گردید.

ــ دردیماه ۱۳٤۱ مجله نیروی هوائی شاهنشاهی نشریه‌ای بنام ورزش برای همه ۱۱۵ دقیقه ورزش در روز» با مقدمه جامعی بقلم شادروان تیمسار ارتشبد محمد خاتمی چاپ و منتشر نمود.

ــ اولین دوره پیشاهنگی هوائی با یونیفورم و نشان مخصوص در تاریخ ۱۲ دیماه ٤۱ باهمکاری سازمان پیشاهنگی ایران و نیروی هوائی شاهنشاهی در منظریه تشکیل یافت.

ــ در اولین مسابقات قهرمانی ایران که بفرمان مبارك شاهانه در روز ۱۳٤۲ر۵ر۱۷ در پیشگاه اعلیحضرت همایون شاهنشاه و علیاحضرت فرح پهلوی شهبانوی ایران در امجدیه انجام شد ورزشکاران نیروی هوائی شاهنشاهی هم در رشته‌های مختلف شرکت داشتند و امتیازاتی نیز کسب کردند.

ــ حسب‌الامر فرماندهی وقت نیروی هوائی، سرتیپ اکبر کمپانی (سپهبد فعلی) از تاریخ ۱۰ دیماه ۱۳٤۳ بسمت



اعضاء تیم‌های والیبال نیروهای‌هوائی کشورهای عضو پیمان مرکزی و کمیته ،که در مهرماه ۱۳۳۹ جهت انجام مسابقه به ایران آمده بودند ، برای ادای احترام و نثار تاج گل در آرامگاه اعلیحضرت رضا شاه‌کبیر حضور یافتند .

رئیس انجمن ورزش نیروی هوائی منصوب گردید.

ــ در اجرای اوامر ملوکانه در ۱۷ر۱۰ر۱۳٤٥ سرهنگ هوائی حسین سرودی (ضمن‌معرفی رؤسای‌جدید فدراسیون‌های ورزشی سازمان تربیت بدنی و تفریحات سالم ایران بحضور شاهانه) باردیگر بسمت رئیس فدراسیون فوتبال کشور منصوب گردید.

ــ در مسابقات دوستانه‌ایکه بین تیمهای فوتبال و کشتی نیروی هوائی با تیمهای فوتبال و کشتی ارتش ترکیه در روزهای ۱٦ و ۱۷ فروردین ۱۳٤٦ بنابدعوت متقابل‌طرفین برگزار شده بود تیمهای فوتبال و کشتی نیروی هوائی موفقیتهائی در ایران و ترکیه بدست آوردند.

ــ در سال ۱۳٤٥ تیم والیبال دوشیزگان از پرسنل فرهنگی نیروی هوائی شاهنشاهی برای اولین بار تشکیل یافت واین شروع فعالیتهای دوشیزگان در امر ورزش بوده‌که اکنون همگام با برادران خویش پیش میروند.

ــ همزمان با پیشرفتهای همه جانبه در نیروی هوائی شاهنشاهی از اواخر سال ۱۳۴۷ نیز در ورزش جنبش عمومی آغاز شد. باین ترتیب که بتدریج باشگاههای ورزشی در کلیه یگانهای مختلف نیروی هوائی شاهنشاهی گشایش‌یافت ــ وسائل گوناگون ورزشی دراختیار علاقمندان قرارگرفت ــ مدرن‌ترین استخرهای شنا در محلهای مختلف نیرو ساخته شد ــ تسهیلاتی از قبیل تشکیل کلاسهای مختلف جهت تربیت مربی و داور ــ استخدام مربیان خارجی وامکانات دیگر برای پرسنل نیروی هوائی‌بخصوص جوانان در رشته‌های‌کشتی‌آزاد، کشتی فرهنگی، مشت‌زنی، قایقرانی، اسکی روی آب، اسکی روی برف، کوهنوردی، راه‌پیمائی، دوصحرانوردی، دوومیدانی (شامل کلیه رشته‌های مربوط به‌آن)، وزنه‌برداری، تنیس، تنیس‌روی میز، شنا و شیرجه، اسب‌دوانی، دوچرخه‌سواری، شمشیربازی، ورزش باستانی، جودو، کاراته، والیبال، بسکتبال، زیبائی‌اندام، ژیمناستیك، فوتبال، تیراندازی وسایر رشته‌های ورزشی فراهم گردید. واین امر سبب شد تا پرسنل ضمن تربیت جسم از نظر سلامتی ونیرومندی وداشتن روحیهٔ قوی، به مقامهای قهرمانی چه در میدانهای داخل کشور وچه در مبارزات ورزشی خارج از کشور نائل آیند. علاوه براین بمنظور رفاه خانواده‌های پرسنل نیز برنامه‌های ورزشی ترتیب یافت که مؤثر واقع شد.

کشتی‌گیران فرنگی و آزاد نیروی هوائی ترکیه پس از ورود به ایران جهت انجام مسابقات دوستانه با کشتی‌گیران نیروی هوائی شاهنشاهی .



آخرین اساسنامه باشگاه ورزشی نیروی هوائی شاهنشاهی (همان اساسنامه انجمن ورزشی سابق با اصلاحات جدید) بشرح زیر در تاریخ ۴۸٫۲٫۸ باستحضار فرماندهی وقت نیروی هوائی رسید ومورد تصویب واقع گردید.

اساسنامه باشگاه ورزشی نیروی هوائی شاهنشاهی

فصل اول

کلیات

ماده ۱ ــ بمنظور تعمیم و تــوسعه ورزش بین پرسنل نیروی هوائی شاهنشاهی در تمام نقاط کشور و پرورش نسل جوان و خانواده‌های پرسنل نیروی هوائی وترویج روح راستی ودرستی که از عالیترین مظاهر ملی هــرایرانی است سازمان تربیت بــدنی و ورزش از تاریخ ۴۷٫۸٫۹ که بــه تصویب اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران رسیده شروع بکار مینماید.

ماده ۲ ــ مرکز اصلی سازمان تربیت بدنی و ورزش نیروی هوائی خیابان فرح‌آباد ستاد فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی است.

ماده ۳ ــ سازمان تربیت بدنی و ورزش نیروی هوائی شاهنشاهی مخصوص کارکنان و خانواده و وابستگان تحت‌تکفل آنان بوجود آمده‌و غیراز عوامل سازمانی بقیه اعضاء آن بطور افتخاری انجام وظیفه مینمایند.

ماده ٤ ــ سازمان تربیت بدنی و ورزش نیروی هوائی دارای باشگاهی بنام‌باشگاه نیروی هوائی است‌که مسئول اجرای کلیه فعالیت‌های ورزشی وانجام‌مسابقات داخلی‌وخارجی نیروی هوائی شاهنشاهی میباشد.

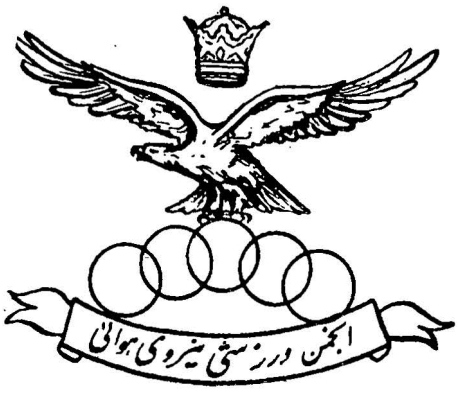
فصل دوم

اعضاء و حق عضویت

ماده ٥ ــ کلیه‌پرسنل حقوق‌بگیر نیروی‌هوائی شاهنشاهی عضو باشگاه نیروی هوائی بوده و ماهانه وجوهی بشرح زیر بعنوان حق عضویت پرداخت مینمایند.

الفــ امرا وافسران ارشد	ماهیانه	٥٠ ریال
ب ــ افسران جزء	ماهیانه	٢٠ ریال
پ ــ درجه‌داران	ماهیانه	١٠ ریال

تبصره ــ غیر نظامیانیکه دریافتی ماهانه آنها تا ١٠٠٠٠ ریال باشد ماهانه ١٠ ریال و از ١٠٠٠٠ ریال تا ٢٠٠٠٠ ریال ماهانه ٢٠ ریال واز بیست هزار ریال به بالا ماهانه ٥٠ ریال بایستی حق عضویت پرداخت نمایند.



آرم انجمن ورزشی نیروی هوائی .

فصل سوم

ارکان اساسی باشگاه ورزشی نیروی هوائی شاهنشاهی.

ماده ٦ ــ ارکان اساسی باشگاه ورزشی نیروی هوائی شاهنشاهی عبارتند :

الفــ مدیر باشگاه

ب ــ هیئت عامله

پ ــ کمیته فنی

ماده ٧ ــ مدیر باشگاه از طرف فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی منتصب و بسازمان تربیت بدنی و تفریحات سالم‌کشور معرفی میشود.

ماده ٨ ــ هیئت عامله مرکب از سه‌نفر بشرح زیر میباشند که دونفر آنها توسط هیئت‌های عامله ورزشی یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی برای مدت دوسال (در آذر ماه) انتخاب میشوند.

الفــ مدیر عامل

ب ــ حسابدار

پ ــ مسئول تدارکات

ماده ٩ ــ مدیر باشگاه نیروی هوائی شاهنشاهی وظایف و مسئولیتهای مدیر عامل را نیز بعهده خواهد داشت.

ماده ١٠ ــ کمیته فنی توسط مدیر باشگاه از بین کلیه سرپرستان و مربیان و داوران رشته‌های ورزشی برای مدت دو سال انتخاب میشوند.

ماده ١١ ــ هیئت‌های عامله ورزش یگانها شامل سه‌نفر (مدیر عامل ــ حسابدار ــ مسئول تدارکات) بوده که بطور انتخابی از بین پرسنل در آبان‌ماه برای مدت دو سال تعیین میگردند. هیئت مذکور از هرجهت مسئولیت امــور ورزشی یگان مربوطه را دارا میباشد.

فصل چهارم

وظایف و مسئولیتهای مدیر باشگاه

الف ــ اقدامات اساسی بمنظور تعمیم و توسعه ورزش نیروی هوائی شاهنشاهی.

ب ــ توسعه وتحکیم روابط ورزشی نیروی هوائی باسایر سازمانهای ورزشی خارج وداخل کشور از طریق تنظیم وانجام مسابقات.

پ ــ نظارت فنی و مالی در امور ورزشی نیروی هوائی و هیئت‌های عامله یگانها.

فصل پنجم

عواید باشگاه و عملیات

ماده ۱۲ ــ عواید و دارائی باشگاه ورزشی نیروی‌هوائی بشرح زیر میباشد.

الف ــ حق عضویت که اعضای باشگاه ورزشی نیروی هوائی ماهانه پرداخت مینمایند.

ب ــ وجوه حاصله از برنامه‌ها و جشن‌ها و مسابقاتی که بنام باشگاه ورزشی نیروی هوائی انجام میشود.

پ ــ سایر وجوهی که بهرنحو بحساب باشگاه نیروی هوائی شاهنشاهی منظور میگردد.

ماده ۱۳ــ تمام عواید باشگاه ورزشی نیروی هوائی در حساب مخصوصی واریز وکلیه چك‌هائی که بمصرف هزینه‌های ورزشی برداشت میگردد به امضاء دونفر: مدیر عامل (مدیر باشگاه) و حسابدار خواهد بود.

ماده ۱٤ ــ ثلث اعتبارات حاصله از حق عضویت پرسنل هر یگان دراختیار هیئت‌های عامله ورزشی یگان‌مربوطه گذاشته میشود که هزینه آن طبق تصمیمات هیئت‌های عامله انجام میگیرد و دو ثلث مابقی بحساب باشگاه ورزشی نیروی هوائی در مرکز واریز میگردد.

تبصره ــ کلیه اعتبارات حاصله از حق عضویت مربوط به پرسنل ستاد فرماندهی وقرارگاه کل دوشان‌تپه وبیمارستان مرکزی نیروی هوائی شاهنشاهی بحساب باشگاه ورزشی نیروی هوائی واریز میگردد.

ماده ۱۵ــ هزینه‌های باشگاه ورزشی نیروی هوائی برطبق روشها ودستورالعملهای صادره از طرف مدیر عامل انجام میگردد.

ماده ۱٦ــ طرح وشکل خاصی برای پرچم باشگاه نیروی هوائی تعیین گردیده است.

ماده ۱۷ــ این اساسنامه مشتمل بر ۱۷ ماده و دو تبصره و یك ضمیمه است واز تاریخ تصویب تیمسار فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی (۱۳٤۸ر۲ر۸) قابل اجرا است.

در اواسط سال ۱۳٤۷ بخش ورزش نیروی هوائی شاهنشاهی از دایره خدمات پرسنلی منفك و به دایره تربیت بدنی و ورزش تبدیل گردید. سرتیپ دادگر از ابتدا بعنوان شغل دوم در این سمت انجام وظیفه مینمود و با تلفیق سازمان دایره تربیت بدنی و دایره آموزش ستاد فرماندهی «مدیریت آموزش و استخدام» بوجود آمد.

در اجرای اوامر فرماندهی وقت نیروی هوائی شاهنشاهی هدف اصلی دایره تربیت بدنی تعمیم ورزش در کلیه طبقات مختلف نیروی هوائی وآمادگی جسمانی عمومی پرسنل تعیین گردید. برای نیل به‌این هدف قسمت اعظم فعالیتها در زمینه آموزش ورزش بالاخص در فرماندهی آموزشهای هوائی بکار گرفته شد. کلاسهای متعدد ورزشی در کلیه رشته‌های مختلف موجود درایران آغاز بکار نمود. ورزشکاران باسابقه دوره‌های معلمی ورزش را در داخل وخارج کشور طی نمودند واز بدو تأسیس دایره تربیت بدنی با همکاری مربیان خارجی، مربیان سازمان تربیت بدنی کشور و مربیانیکه توسط نیروی هوائی آموزش دیدند، کلاسهای ورزشی همچنان بکار خود ادامه میدهند. به ورزش اسکی روی برف، تنیس و اسکی روی آب مخصوص پرسنل و خانواده آنان توجه ویژه‌ای بعمل آمده بنحویکه در سدهای موجود در دزفول ــ شیراز ــ کرج ومدت زمانی‌هم در سد لتیان ودر اردوگاههای افسران و درجه‌داران مستقر درشمال فعالیتهای دامنه‌داری درزمینه ورزش اسکی‌روی آب بعمل میآید. اقدامات‌لازم جهت‌استقرار تسهیلات این‌ورزش در اصفهان بعمل آمده که در آینده بسیار نزدیکی شروع بکار خواهد نمود. ورزش قایقرانی پاروئی یکی دیگر از فعالیتهای دایره تربیت بدنی است که سالانه تعداد ۵۰ نفر از پرسنل فرهنگی باهمکاری فدراسیون قایقرانی کشور در آموزش آن در سد امیرکبیر شرکت مینمایند.

آزمایش سالانه یکی دیگر از خط‌مشی‌های مربوط به‌تعمیم و گسترش ورزش است. تربیت بدنی نیروی هوائی شاهنشاهی مواد و آئین‌نامه آزمایش سالانه ورزش را بشرح ذیل تهیه و پس از تصویب بمدت ۲ سال بطور آزمایشی و از سال ۱۳۵۲ بطور عملی بمورد اجرا گذاشت. برابر باموازین این آئین‌نامه کلیه پرسنل نیروی هوائی شاهنشاهی سالانه یکبار در آزمایش جسمانی شرکت نموده و به نقاط ضعف جسمی خود پی میبرند.

آئین‌نامه آزمایش‌سالانه ورزش پرسنل نظامی نیروی هوائی شاهنشاهی

۱ ــ هدف

حفظ استانداردهای ورزشی، جهت تأمین سلامت پرسنل نیروی هوائی شاهنشاهی.

۲ ــ منظور

برقراری روش یکنواخت برای نظارت برحفظ استانداردهای ورزشی با اجرای آزمایش سالانه.

۳ ــ اجراء

الف ــ طبقه ذکور.

(۱) ــ نحوه آزمایش

(الف) ــ آزمایش سالانه ورزش پرسنل جمعی کلیه یگانهای تابعه نیروی هوائی شاهنشاهی، توسط دایره تربیت‌بدنی و ورزش معاونت اداری فرماندهی نیرو انجام خواهد شد.

(ب) ــ در اسفند ماه هرسال، برنامه آزمایش ورزش سال بعد با نگرش به‌وضع خاص هریگان، توسط دایره تربیت بدنی معاونت اداری فرماندهی نیرو تهیه و به کلیه یگانهای تابعه ابلاغ خواهد شد.

(پ) ــ مدت توقف نماینده اعزامی جهت آزمایش‌ورزش درهر یگان قبلا توسط دایره تربیت بدنی و ورزش تنبین و همراه با برنامه آزمایش سالانه ورزش به یگانها اعلام خواهد شد.

(ت) ــ یگانها برابر برنامه زمان بندی شده، در مورد معاینه پرسنل، تعیین نوبت و آماده کردن وسائل وتجهیزات مورد نیاز برای آزمایش ورزش، پیش‌بینی‌های لازم را بعمل خواهند آورد.

(۲) ــ نگهداری کارتهای ورزش

(الف) ــ کارت ورزش هرنفر بهمراه کارت (ن.پ.ا) مربوطه نگهداری خواهد شد.

(ب) ــ در کارت ورزش، درجه و یگان مربوط با مداد نوشته خواهد شد.

(پ) ــ در موقع نقل و انتقال پرسنل، کارگزینی یگانها کارت ورزش پرسنل را همراه باسوابق آنها به‌قسمت جدید خواهد فرستاد (پرونده‌هائیکه بدون کارت ورزش فرستاده شوند ناقص تلقی خواهند شد).

(۳) ــ دستورات مخصوص

(الف) ــ از فروردین ماه سال ۵۲ به‌بعد باتوجه به سه سال زمانیکه قبلا به‌پرسنل داده شده است کسانیکه وضع جسمانی خود را به حد «متوسط» جدول استاندارد تعیین شدهٔ ورزش نرسانده‌اند، از ترفیع محروم گردیده‌اند واز این تاریخ به‌بعد نیز طبق روش زیر اقدام خواهد شد:

«۱» پرسنلی که درسال ترفیع در حد قابل قبول جدول استاندارد ورزشی نیستند یا همه ساله (بدون عذر موجه که تشخیص آن با یگان ذیربط خواهد بود) در آزمایش ورزش شرکت نکرده باشند، بمدت ۶ ماه از ترفیع محروم خواهند شد.

تبصره ــ چنانچه تاریخ ترفیع افسر، همافر یا درجه‌دار ترفیع بگیری قبل از نوبت آزمایش یگان مربوطه باشد، نمره آخرین آزمایش انجام شده، برای سال ترفیع وی منظور خواهد شد.

«۲» پرسنلی که درآزمایش سالانه ورزش مردودمیشوند، پس از ۶ ماه تمرین حق دارند در آزمایش مجدد شرکت‌نمایند، در صورت موفقیت (پس از ششماه محرومیت از ترفیع) به ترفیع نائل خواهند شد و در صورت عدم موفقیت مجدداً ششماه دیگر از ترفیع محروم میگردند.

(ب) ــ از سال ۱۳۵۶ به بعد، پرسنلی که خود را به‌حد «خوب» جدول استاندارد تعیین شده ورزش فرسانند برابر بند جزء (الف) بالا باآنان رفتار خواهدشد.

(پ) ــ پرسنلی که بعلت بیماری بطور دائم از قسمتی یا کلیه مواد آزمایش ورزشی معاف میباشند، کارگزینی یگان مربوطه باید مدارك لازم را بستاد فرماندهی نیرو (معاونت اداری ــ ترفیعات) ارسال نماید، تا پس از بررسی و تأیید بهداری نیروی هوائی شاهنشاهی در مورد ترفیع آنان اقدام گردد.



در حال حاضر سازمانهای تربیت بدنی همهٔ یگانهای نیروی هوائی‌شاهنشاهی از مجتمع ورزشی کامل زمینابی و تاسیساتی که مجهز به کلیهٔ وسائل و تسهیلات ورزشی میباشند، برخوردارند و کارکنان یگانها و اعضاء خانواده‌هایشان با برنامه های جامع و مرتب، ضمن تشکیل تیمهای گوناگون و استفاده از مربیان کارآزموده با تمرینات ورزشی به تندرستی و نیرومندی خود می‌افزایند. در اینجا دو منظره از بنای خارجی باشگاههای ورزشی متعلق به دو یگان تابعهٔ نیروی هوائی، بعنوان نمونه، از نظر میگذرد.



(ت) ــ پرسنلی که از آغاز تا پایان هرسال در مأموریت خارج از کشور باشند از آزمایش ورزش همان سال معاف خواهند بود.

(ث) ــ پرسنلی که درموقع آزمایش ورزش درمأموریت یا مرخصی باشند، باید مراتب از طریق یگان مربوطه به‌دایره تربیت‌بدنی و ورزش معاونت اداری فرماندهی نیرو اعلام گردد تا پس از پایان مأموریت و یا مرخصی نسبت به آزمایش آنان اقدام شود.

٤ ــ پرسنلی که از سایر سازمانها به نیروی هوائی شاهنشاهی منتقل میگردند

(الف) ــ پرسنلی که تا سال ١٣٥٦ از سایر سازمانها به نیروی هوائی شاهنشاهی منتقل میگردند، در سال اول فقط در آزمایش سالانه ورزش شرکت مینمایند و نتیجه آزمایش در ترفیع آنان مؤثر نخواهد بود، واز سال دوم به بعد در مورد آزمایش ورزش و ترفیع آنان برابر بند (الف) ماده (٣) این آئین‌نامه رفتار خواهد شد.

(ب) ــ پرسنلی که از سال ١٣٥٦ به‌بعد به نیروی هوائی شاهنشاهی منتقل میشوند، در دو سال اول فقط در آزمایش سالانه ورزش شرکت خواهند نمود و نتیجه آزمایش در ترفیع آنها مؤثر نخواهد بود واز سال سوم به بعد در مورد آزمایش ورزش وترفیع آنان برابر بند (ب) ماده (٣) این آئین‌نامه رفتار خواهد شد.

ب ــ طبقه اناث

(١) نحوه آزمایش

(الف) ــ محاسبه تعادل وزن و قد پرسنل اناث برابر «جدول تعیین شدهٔ آزمایش تعادل وزن و قد پرسنل اناث» توسط بهداری هریگان بعمل خواهد آمد.

(ب) ــ در اسفند ماه هرسال برنامه محاسبه تعادل وزن و قد پرسنل اناث توسط کارگزینی هریگان تهیه و به‌بهداری یگان مربوطه و پرسنل ذینفع ابلاغ میگردد.

(٢) ــ نگهداری کارتهای تعادل وزن وقد

(الف) ــ کارتهای تعادل وزن و قد پرسنل اناث بهمراه کارت «ن ــ پ ــ ا» هرنفر نگهداری میشود.

(ب) ــ در کارتهای تعادل وزن و قد درجه ویگان با مداد نوشته میشود.

(پ) ــ در موقع نقل وانتقال پرسنل، کارگزینی‌یگانها، کارت و یا کارتهای تعادل وزن و قد پرسنل را همراه سایر سوابق مربوطه به قسمت جدید خواهند فرستاد، پرونده‌ایکه بدون‌کارت تعادل وزن وقد فرستاده‌شود، ناقص‌تلقی خواهدشد.

(٣) دستوران مخصوص

(الف) ــ از تاریخ تصویب این آئین‌نامه، مدت یکسال به طبقه اناث نیروی هوائی شاهنشاهی فرصت داده میشود که در متعادل ساختن وزن و قد خود برابر «جدول آزمایش تعادل وزن و قد پرسنل اناث» بکوشند وپس از پایان یکسال، پرسنلی که وزن و قد خود را برابر جدول فوق متعادل نکرده باشند بشرح زیر در ترفیع آنان مؤثر خواهد بود:

«١» پرسنلی که در سال ترفیع، وزن و قد خود را متعادل نکرده و یا بطور مرتب همه ساله بدون عذر موجه در آزمایش شرکت ننمایند، بمدت ٦ ماه از ترفیع محروم خواهند شد.

تبصره ــ چنانچه تاریخ ترفیع پرسنل اناث قبل از تاریخ محاسبه تعادل وزن و قد آنان باشد نمره آخرین آزمایش انجام شده، برای سال ترفیع آنان منظور خواهد شد.

«٢» پرسنلی که بعلت اضافه‌وزن ازترفیع‌محروم میگردند، پس از ٦ ماه حق شرکت در آزمایش مجدد را دارند و در صورت متعادل بودن وزن و قد (پس از ششماه محرومیت از ترفیع) به ترفیع نائل خواهند شد و در صورت عدم تعادل وزن و قد مجدداً ششماه دیگر از ترفیع محروم میگردند.

(ب) ــ پرسنلی که از آغاز تا پایان هرسال در مأموریت خارج از کشور باشند از آزمایش همان سال معاف خواهند بود.

(پ) ــ پرسنل اناث‌که ازسایر سازمانها به نیروی هوائی شاهنشاهی منتقل میشوند، در سال اول فقط در آزمایش شرکت خواهند نمود و نتیجه آزمایش در ترفیع آنان مؤثر نخواهد بود. واز سال دوم به بعد در مورد آزمایش تعادل وزن و قد و ترفیع آنها مانند پرسنل نیروی‌هوائی شاهنشاهی اقدام خواهد شد.

«... خلبانان نیروی هوائی شاهنشاهی علاوه برآزمایش سالانهٔ ورزش، هریك باید در آزمایش شنای صدمتر شرکت نمایند و میتوان گفت در حال حاضر کلیه خلبانان موجود در نیروی هوائی به فن شنا آشنائی کامل دارند.»

در مواد آزمایش ورزش، ترتیبی انتخاب شده که کلیه عضلات موجود در بدن مورد آزمایش قرار میگیرند و در این مورد در جلسات مختلف ورزشی با پزشکان متخصص در این امر مشورت وبررسی بعمل آمده ومطلوب بودن این موادبوسیله سازمانهای ورزشی بین‌المللی نیز تأیید گردیده است. چنانچه در این مورد تجزیه وتحلیل بعمل آید معلوم میگردد که در نتیجه اجرای دقیق آزمایش ورزش معدل قدرت جسمانی پرسنل نیروی هوائی شاهنشاهی در حد بسیار خوب حفظ میشود. طبقه اناث در آزمایش تعادل وزن و قد شرکت مینمایند طبق استانداردهای تعیین و تصویب شده به نقاط ضعف جسمی خود پی‌میبرند ضمناً کلیه‌سازمانهای مختلف نیروهای‌مسلح شاهنشاهی بدون استثناء این استاندارد را پذیرفته و مراتب را در سازمان خود بمورد اجرا گذاشته‌اند.

وسایل ورزشی وتفریحات سالم برابر طرح پنج ساله از

خارج و داخل کشور تهیه و دراختیار یگانها قرار داده شده و خود یگانها از بودجه واگذاری ذیربط و امکانات خـود در بهبود تسهیلات و تأسیسات ورزشی استفاده مینمایند. در حال حاضر در دورترین واحدهای نیروی هوائی شاهنشاهی وسایل و میادین ورزشی برای علاقمندان وجود دارد.

مسابقات ورزشی در نیروی هـوائی شاهنشاهی از رده گردان آغاز شده و تیمهای منتخب هریگان در مسابقات داخلی نیروی هوائی شاهنشاهی شرکت مینمایند، در مسابقات داخلی، تیم ممتاز نیروی هوائی انتخاب ودر اکثر قریب باتفاق‌مسابقات نیروهـای مسلح شاهنشاهـی شرکت و نفـرات منتخب در مسابقات بین‌المللی و ارتشهای جهان شرکت میکنند. پیشرفت تیمهای ورزشی نیروی هوائی نتایج درخشانی داشته و باپرسنلی که خود آموزش داده بانتایج بسیار چشمگـیر در مسابقات کشوری ـ ارتش شاهنشاهی و مسابقـات بین‌المللی شرکت مینمایند.



دراثر فعالیت پی‌گیر سازمان تربیت بدنی نیروی‌هوائی‌شاهنشاهی و علاقمندی و استعداد پرسنل ورزشکار ایـن نیـرو تا کنون عده‌ٔزیادی از آنان به پیروزیهای درخشان و مقام قهرمانی در رشته های مختلف نائل آمده‌اند ، هر یک از عکسهای این صفحه هنگامی گرفته شـده کـه که والاحضرت شاهپور غلامرضا پهلوی یکی از ورزشکاران پیرور نیـروی هوائی را طی‌مراسمی با اعطاء نشان و مدال موردتشویق قرار داده‌اند .



نکات تاریخی دیگر از وقایع وسیر پیشرفتهای نیروی هوائی شاهنشاهی از سال ۱۳۲۶ تاکنون

تا اینجا بذکر وقایع مربوط به هواپیمائی نظامی ایران از بدو پیدایش تا سال ۱۳۲۶ و سیر تحولات و پیشرفتهای آموزشی و ورزشی نیروی‌هوائی‌شاهنشاهی ازسالهای ۲۸ــ۱۳۲۶ تاکنون به‌ترتیب تاریخ پرداختیم اینك‌بعضی نکات تاریخی دیگر که در مسیر پیشرفت این نیــرو از سال ۱۳۲۶ تاکنون وجود داشته بارعایت ترتیب تاریخ وقوع از نظر میگذرد:

انتشار مجدد مجله نیروی هوائی شاهنشاهی

مجله نیروی هوائی شاهنشاهی که از سال ۱۳۱۵ بصورت فصلنامه انتشار می‌یافت واز سال ۱۳۲۰ تعطیل بود، ازفروردین سال ۱۳۲۶ به همت و سردبیــری شادروان سرهنگ خلــبان محمدعلی لوائی بصورت ماهنامه انتشار مجدد خودرا آغازکرد و از آن تاریخ تاکنون بدون وقفه منتشر شده واز لحاظ مطالب و نحوهٔ چاپ و تیراژ به پیشرفتهای چشمگیری نائل آمده است.

نمایش هوائی در پیشگاه مبارك شاهانه

پیش از ظهر روز سه‌شنبه ۱۴ مهــر ۱۳۲۶ یك نمایش هوائی در پیشگاه مبارك شاهانه در عبدالله‌آباد انجام گرفت. در این نمایش قدرت آتش و امکانات عملیاتی هــواپیماهای هایند و هاریکن و انسن موجود نیرو با بمباران در ارتفاع متوسط و بحالت شیرجه با فشنگهای حریق‌افروز و تیراندازی با مسلسل و بمباران، نشان داده شد.

مراسم روز ۲۵ مهر ۱۳۲۶ درپیشگاه مبارك شاهانه

روز ۲۵ مهر ۱۳۲۶ بمناسبت آغاز دومین سالــی که اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران باقبول گواهینامه و نشان خلبانی کارکنان نیروی هوائی شاهنشاهی را قرین افتخار فرمودند، مراسمی در پیشگاه مبارك شاهانه در دوشان‌تپه برگزار گردید. دراین مراسم هنگ اکتشافی وقت نیروی‌هوائی به‌اخذ پرچم وفارغ‌التحصیلان دورهٔ ۱۵ آموزشگاه خلبانی به‌دریافت گواهینامه از دست مبارك شاهانه مفتخر شدند و رژهٔ زمینی و هوائی از پیشگاه مبارك ملوکانه انجام گرفت.

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۲۷ درپیشگاه مبارك شاهانه

تجسم کلمــه «شاه» بوسیلهٔ هواپیماها در آسمان

بعداز ظهر روز دوشنبه ۲۵ مهر ۱۳۲۷ مراسم جشن سالانهٔ نیروی هوائی در پیشگاه اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در قلعه‌مرغی برگزار شد. در این مــراسم فارغ‌التحصیلان دورهٔ ۱۶ آموزشگاه خلبانی به‌دریافت گواهینامه مفتخر گردیدند و پس از رژهٔ یگانهای زمینی نیرو از پیشگاه مبارك ملوکانه رژهٔ هواپیماها آغاز و در پایان رژه هوائی عملیات پرواز خوبی انجام شد و هواپیماها ضمــن پرواز با صورتبندی خاصی کلمهٔ «شاه» را در آسمان مجسم ساختند.

فرمایشات شاهانه پیرامون علاقهٔ معظم‌له به‌خلبانی و اهمیت نیروی هوائی برای دفاع کشور

اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران ضمن مصاحبه‌ایکه خبرنگار سوئیسی (آگه‌نیلسن) در سال ۱۳۲۸ بامعظم‌له در تهران بعمل آورد پیرامون علاقمندی خود به‌خلبانی واهمیت نیروی هوائی برای دفاع کشور فرمودند:

«... من از اوائل جوانی علاقهٔ زیادی به فن خلبانی داشتم زیرا میدانستم که هواپیمائی اهمیت زیادی از نظر مواصلات برای کشور پهناور و وسیع ما که جاده‌های دراز و در عین حال خرابی دارد خواهد داشت وبخصوص به‌اهمیت نیروی هوائی برای دفاع از کشور خود پی‌برده بودم ومهمترین وسیلهٔ تشویق مردم مملکت را برای کمك به پیشرفت در این قسمت شرکت خود در خلبانی دیدم و با جوانان دیگر ایرانی مشغول آموختن این فن که در عین حال ورزش نشاط‌آوریست شدم وباکمال خوشوقتی بزودی توانستم گواهی‌نامهٔ خلبانی را بدست آورم. اینك فرودگاههای بزرگ و خوبی داریم و امیدواریم هواپیماهای جدیدی نیز بدست آوریم تا بتوانیم هواپیمائی کشور را توسعه دهیم. ما علاقهٔ زیادی به توسعه و ترقی خطوط ارتباطی و حمل ونقل هوائی داریم. خلبانان کشوری زیادی تربیت کرده و هواپیماهای جدیدی سفارش داده‌ایم و من خیلی خوشوقتم که تهران یکی از مراکز خطوط هوائی جهان شده است...»

ورودهواپیماهای جدید بخدمت نیروی هوائی شاهنشاهی

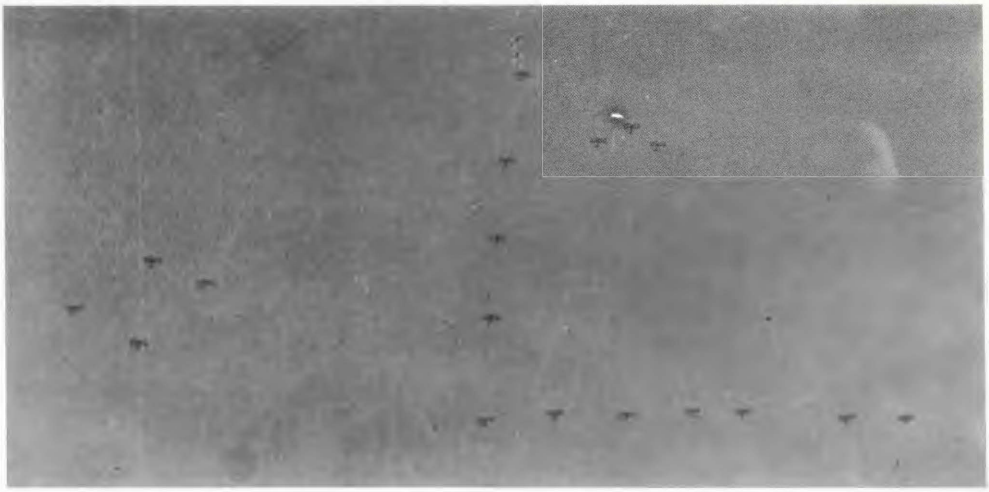
(هواپیماهای شکاری بمب‌افکن سندربولت و هواپیماهای ترابری دو موتورهٔ داکوتا)

در سال ۱۳۲۸ برای اولین بار دو نوع هواپیمای ساخت آمریکا وارد خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی گردیدند ــ یکی از دونوع مذکور «شکاری‌ــبمب‌افکن» سندربولت (پ‌ــ۴۷) بود که تجهیزاتی از قبیل رادار و دستگاه مخصوص هدایت با بی‌سیم ــ دستگاه تعیین شتاب ــ اکسیژن و وسائل نجات ــ کاناپی قابل پرتاب ــ حفاظ زرهی جلو وعقب کابین وقابلیت تجهیز به سه مخزن سوخت اضافی رها شدنی جهت افزایش برد پرواز هواپیما داشت. حداکثر سرعت سندربولت ۴۲۹ میل در ساعت و سقف پروازش ۴۲۰۰۰ پا ــ برد پروازش ۱۰۲۵ میل و قابل افزایش تا ۱۸۰۰ میل ــ مجهز به ۸ مسلسل ــ قادر به حمل ۱۶ راکت ودارای وسائل‌لازم برای استفاده ازلباس ضد «g» ــ حداکثر وزن عملیاتی هواپیما ۱۴۷۰۰ پوند و حداکثر وزن مجاز آن جهت برخاستن ۱۹۴۰۰ پوند و وزن خالی آن

هواپیمای پ‌ــ ۴۷ (سندربولت) شکاری‌ساخت‌آمریکا که درسال ۱۳۲۸ وارد خدمت‌نیروی هوائی ایران گردید (شرح مشخصات درستون دوم همین‌صفحه)



در مراسم سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۲۷ و ۱۳۲۸ که در پیشگاه مبارک شاهانه در قلعه مرغی برگزار گردید علاوه براجرای‌برنامه‌های گوناگون، گروهی از هواپیماهای تایگرموس با صور تبندی پروازی جالب توجهی کلمه " شاه " را در آسمان مجسم ساختند.



۱۰۰۰۰ پوند بود.

نوع دیگر از هواپیماهای ساخت آمریکا که در سال ۱۳۲۸ وارد خدمت نیروی هوائی ایران شد داکوتا (ش‌ـ۴۷) هواپیمای ترابری دوموتورهٔ محصول شرکت داگلاس بود که نزدیك به بیست سال در نیروی هوائی شاهنشاهی ادامهٔ خدمت داد. خدمهٔ داکوتا دونفر ــ حداکثر سرعتش ۲۲۵ میل در ساعت ــ سقف پروازش ۲۴۰۰۰ پا ــ حداکثر وزن مجازش برای برخاستن ۳۱۰۰۰ پوند ــ موتورهایش از نوع پرات و ویتنی ۱۴ سیلندری هریك بقدرت ۱۲۰۰ تا ۱۳۰۰ اسب بود و با ظرفیت ۲۱ نفر برای انجام مأموریتهای هوابرد، فروریختن چترباز و انواع ترابری، مورد استفاده قرار میگرفت.



گروهی از هواپیماهای سندربولت تیپ شکاری نیروی هوائی شاهنشاهی ضمن رژه با صورتبندی جمع ، در یکی از پروازها .

قسمت‌بالای عکس زیر تعدادی از هواپیمای سندربولت هنگ پرواز تیپ‌شکاری مستقر در قلعه‌مرغی را در حالی‌نشان میدهد که فرمانده وقت هنگ (سرهنگ شاهسون) تذکرات لازم پیش از پرواز را باعده‌ای از خلبانان آماده پرواز هنگ در میان گذاشته ــ قسمت پائین سمت چپ عده‌ای ازافسران هنگ پرواز تیپ شکاری مذکور و سمت راست پائین عکس نیز جمعی از افسران هنگ ایستگاه تیپ شکاری را در سال ۱۳۲۸ نشان میدهد .



نخستین پرواز هواپیمای نیروی هـوائی شاهنشاهی بـه اروپـا

در تاریخ ۲۰ر۶ر۱۳۲۸ یکفروند هواپیمای داکـوتای نیروی‌هوائی شاهنشاهی (بشمارهٔ ۲۰۲ـ۵) برای حمل افسرانیکه از طریق مسابقه جهت تحصیل در فرانسه انتخاب شده بودند بمقصد فرانسه پرواز و روز ۲۲ر۶ر۲۸ در پاریس فرود آمد نظربااینکه نخستین‌بار بود که یك هواپیمای نظامی ایران موفق بیك پرواز نسبتاً دور خارج از کشور گردیده بود خلبان یکم هواپیما سرگرد علیمحمد خادمی (سپهبد بازنشستهٔ کنونی) به یکدرجه ترفیع (از تاریخ ۱ر۷ر۲۸) و دو نفر از کارکنان هواپیما (خلبان دوم و ناوبر) به تقدیر در فرمان عمومی ارتش نائل آمدند.



۲۵ مهر ۱۳۲۸ ـ قلعه مرغی: اعلیحضرت همـایـون شاهنشاه آریامهربزرگ ارتشتاران‌با اعطاء پرچم دانشکدهٔ خلبانی نیروی هوائی را قرین افتخار میفرمایند.

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۲۸ نیـروی هوائی در پیشگاه مبارك شاهانه ـ تفکیك امور ستاد نیروی هـوائی‌از ستادنیروی‌زمینی

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۲۸ نیروی هوائی شاهنشاهی بـعد از ظهر روز مذکور درقلعه‌مرغی برگزار گردید. دراین مراسم ضمن گزارشی که توسط فرمانده نیروی هوائی بعرض رسید به تأثیر مثبت تفکیك کارهای ستاد نیروی هوائی از امور ستاد نیروی زمینی در پیشرفت و تسریع انجـام وظایف این نیرو اشاره شد و هنگ یکم شکاری و دانشکدهٔ هوائی به‌اخذ پرچم و فارغ‌التحصیلان دانشکدهٔ خلبانی و نمایندگان فارغ‌التحصیلان رشته‌های مختلف، برندگان تیرانـدازی و ورزشکاران موفق نیرو، به‌دریافت گواهینامه‌ها و جوایز خـود از دست مبارك شاهانه مفتخر شدنـد. سپس رژهٔ هواپیماها انجـام گرفت و هواپیماهای تایگرموس با صورتبندی پروازی کلمهٔ «شاه» را در آسمان مجسم کردند و دوفروند از هـواپیماهای شکاری هاریکن و یك فروند سندربولت آکروباسی ماهرانه‌ای انجام‌و در پایان بوسیله یك فروند هواپیمای تایگرموس جریان‌نخستین پرواز مستقل یك هوانورد بنحو جالب توجهی نمایش داده‌شد.

هواپیمای ث ـ ۴۷ (داکوتا) که در سال ۱۳۲۸ وارد خدمت نیروی‌هوائی ایران گردید (شرح مشخصات در ستون اول‌صفحهٔ روبرو)



اولین پرواز اعلیحضرت همایـون شاهنشاه آریامهر بزرگ‌ارتشتاران باهواپیمای جت

اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران ضمن بازدید شاهانه از آمریکا (۲۸ر۸ر۲٤ ــ ۲۸ر۱۰ر۱۲) روز ٦ آذر ماه ۱۳۲۸ هنگام بازدید از پایگاه هوائی رایت پاترسون (واقع در شهر دیتون ایالت اوهایو) مدت بیست دقیقه باهواپیمای جت افــ۸٦ پرواز فرمودند و این نخستین پرواز شاهانه با هواپیمای شکاری جت محسوب میشود.

سهم نیروی هوائی در ایجاد یگان چتـر بازی در ایران

در اواخر سال ۱۳۲۵ سرهنگ خلبان محمدعلی لوائی که فرماندهی آموزشگاه خلبانی وقت نیروی هوائی شاهنشاهی را بعهده داشت بااستفاده از دو چتر نجات اولین پرش چتربازی در ایران را از یك فروند هواپیمای اکسفورد که در پهلوی آنرا برداشته بودند از ارتفاع ۱۵۰۰ متری انجام‌داد. البته نه هواپیما مخصوص پرش چتربازی و نه‌چترها (که منحصراً برای پرش نجات اختصاص داشتند) جهت این منظور بودند و دلیل بکار بردن دوچتر نیز ارتفاع زیاد تهران از سطح دریا و در نتیجه سرعت زیاد سقوط بایك چتر نجات‌بود که باتدبیر استفاده از دوچتر نجات از سرعت سقوط کاسته شد. در این پرش چتر بازی که نخستین بار در ایران انجام گرفت، خلبانی هواپیمای اکسفورد را سرگرد طوفانیان (ارتشبد کنونی) بعهده داشت. سرهنگ لوائی بمناسبت انجام نخستین پرش چتربازی درایران از تاریخ ۲۳ر۱۱ر۱۳۲۵ به‌افتخار آجودانی اعلیحضرت‌همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران مفتخر گردید.

سرهنگ لــوائی در تاریخ ۲۰ر۷ر۱۳۲۸ در اثر علاقه فراوانیکه به فن چتربازی و ایجاد یگانهای چتربازی درایران داشت جهت طی‌دورهٔ چتربازی به‌فرانسه اعزام‌گردید وموفق شد تا دورهٔ مذکور را گذرانیده وچترباز شناختــه شود سپس سه دورهٔ دیگر مخصوص چتربازی را که دورهٔ معلمی چتربازی نیز جزو آن بود در تیرماه سال ۱۳۲۹ به پایان رسانید و قرار بود تا آخر مهرماه به‌کارآموزی وشرکت در مانور یگانهای چترباز فرانسه مشغول گردد و تقاضا کرده بود که پیش از عزیمت به ایران یك ماه هم برای بازدید یگانهای چتربازی از انگلستان دیدن کند واین تقاضا مورد موافقت هم قرار گرفته بود که متأسفانه در اثر صدمه‌ایکه ضمن آخرین پرش با چتر به او وارد آمده بود در تاریخ ۷ر٤ر۱۳۲۹ بدرود حیات گفت.

بمنظور تشکیل یگان‌چتربازی درایران روز ۲۷ر۷ر۱۳۲۹ هشت نفر از درجه‌داران نیروی هوائی شاهنشاهی جهت طی دورهٔ چتربازی به فرانسه اعزام شدند و در تاریخ ۲۹ر۹ر۲۹ نیز یك افسر نیروی هوائی جهت فراگرفتن فن چتربازی وطی



سرهنگ خلبان محمدعلی لوائی نخستین چترباز ایرانی .

دورهٔ معلمی چتربازی به فرانسه اعزام شد.

نه‌نفر افسر و درجه‌داران نیرو پس از پایان دورهٔ چتر بازی به‌ایران بازگشته و برای اولین بار در مراسم ۲۵ مهرسال ۱۳۳۰ که در پیشگاه شاهانه در دوشان‌تپه برگزار گردیدشرکت کرده و پرش انجام داده و مورد تفقد ذات مبارك شاهانه قرار گرفتند. به‌این ترتیب اولین یگان چتربازی بوسیلهٔ نیــروی هوائی شاهنشاهی تشکیل گردید و چندسال به پیشرفت خود در این نیرو ادامه داد وبعداً هسته مرکزی یگانهای چتربازی و هوابرد ارتش شاهنشاهی را تشکیل داد که اینك باسازمان‌توسعه یافته ونیرومندی جزء ترکیبات نیروی زمینی شاهنشاهی میباشد.

تغییر عنوان «نیروی هوائی» شاهنشاهی

از تاریخ ۱۷ مرداد سال ۱۳۲۹ عنوان «نیروی هوائی شاهنشاهی» از «فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی» به «ستاد نیروی هوائی شاهنشاهی» تغییر کرد.

اعزام پرسنل جهت‌تکمیل تحصیلات خـلبانی و فنـی بـه انگلستـان

بین روزهای ۱۱ و ۱۸ دیماه ۱۳۲۸ پنجاه‌نفر از افسران، درجه‌داران و هنرآموزان نیروی هوائی شاهنشاهی جهت‌تکمیل تحصیلات خود در رشته‌های خلبانی و فنی به‌انگلستان اعزام شدند.

ورود چهار نوع هواپیمای جدید بخدمت نیروی هوائی شاهنشاهی

(هاروارد ــ استیرمن ــ «ال ــ ٤» ــ «ال ــ ٣٠»)

در سال ۱۳۲۹ چهار نوع هواپیمای آموزشی و ارتباطی جدید وارد خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی گردیدند. این‌چهار نوع هواپیما عبارت بودند از:

۱ــ هواپیمای آموزشی و ارتباطی هاروارد (تی‌ــ۶) ساخت شرکت نورث آمریکن که هواپیمائی بود دونفره دارای چرخهای اصلی جمع شونده و مجهز به یك موتور ۹ سیلندری پرات وویتنی بقدرت ۵۵۰ اسب و ملخ فلزی دوپره‌ای با گام متغیر و دارای قابلیت تجهیز به دوربین عکسبرداری، دستگاه اکسیژن غیر خودکار، سه مسلسل کالیبر ۷٫۵ میلیمتر (یکی ثابت روی بدنه که از بین پره‌های ملخ تیراندازی میکرد و دیگری در بال راست و سومی مسلسل متحرکی بود در کابین

هواپیمای آموزشی و ارتباطی ت ــ ۶ (هاروارد) که در سال ۱۳۲۹ وارد خدمت نیروی هوائی ایران گردید (مشخصات در همین صفحه)



عقب). هاروارد قادر به حمل ٤ بمب ٢٠ یا ٣٠ پوندی (در صورت نیاز بابمب‌گیر اضافی تا ٤٠٠ پوند) بوده و دارای دستگاه فرستنده وگیرنده رادیوئی و تجهیزات لازم برای‌پرواز شب بود. حداکثر وزن بارگیری شدهٔ هاروارد ٥٦١٧ پوند ــ حداکثر سرعتش (در ارتفاع ٥٠٠٠ پا) ٢١٢ میل در ساعت و سرعت معمولی مقرون بصرفه‌اش ١٤٦ میل در ساعت ــ برد پروازش ٨٧٠ میل و سقف پروازش ٢٤٧٥٠ پا و در موارد نیاز قادر به‌انجام مأموریتهای ترفیقی واکتشافی و عکاسی بود.

٢ــ هواپیمای آموزشی دوفرمانهٔ استیرمن ساخت بوئینگ آمریکا مجهز به یك موتور هفت سیلندری بقدرت حداکثر ٢١٠ اسب و دارای ملخ فلزی دوپره‌ای با گام متغیر ــ حداکثر سرعتش ٨٥ میل در ساعت ــ سقف پروازش ١٥٠٠٠ پا و حداکثر وزن آن هنگام برخاستن ٢٨١٠ پوند بود.

٣ ــ هواپیمای «ال‌ــ٤» دونفره و مجهز بیك موتور ٤ سیلندری ــ کنتینانتال بقدرت ٦٥ اسب و ملخ چوبی دوپره‌ای باگام ثابت ــ سرعتش ٧٥ میل در ساعت و دارای ترمز چرخ بود و بسبب سهولت پرواز و کمی هزینهٔ نگهداری وعملیاتی برای آموزش اولیهٔ خلبانی و تأمین ارتباط در آن زمان بسیار مناسب بود.

٤ــ هواپیمای ارتباطی الـ٢٠ (بیور) ساخت کارخانهٔ دوهاویلاند کانادا مجهز به‌یك موتور پرات‌وویتنی بقدرت ٤٥٠ اسب ــ حداکثر سرعتش ١٦٣ میل درساعت ــ سرعت مسافرتی آن ١٤٣ میل در ساعت. برد معمولی هواپیما ٤٥٥ میل (حداکثر ٧٣٣ میل) ــ سقف پروازش ١٨٠٠٠ پا ــ وزن خالی آن ٢٨٥٠ پوند ــ وزن بارگیری شده‌اش ٥١٠٠ پوند ــ ظرفیتش هفت نفر یا ١٠٠٠ پوند بار بود.

هواپیمای " ال ــ ٢" آموزشی و ارتباطی سبک که درسال ١٣٢٩ واردخدمت نیروی هوائی ایران‌گردید (مشخصات درستون اول همین‌صفحه)



شرکت در عملیات رزمی

در شهریور ۱۳۲۹ هنگامیکه ارتش مأمور سرکوبی اکراد یاغی بود نیروی هوائی شاهنشاهی نیز مأموریت یافت تا باچهار فروند هواپیمای شکاری از نوع هاریکن و پنج فروند از نوع هایند در عملیات کرمانشاه شرکت کند. در جریان این عملیات که نیروی هوائی نقش مؤثری داشت، روز ۱۳ شهریور ۱۳۲۹ بکفروند از هواپیماهای هایند مورد اصابت تیر اکراد یاغی قرار گرفت ولی خلبان آن موفق شد سالم بفرودگاه خود باز گردد.

تأسیس صندوق تعاونی نیروی هوائی شاهنشاهی

بمنظور رفاه بیشتر کارکنان نیروی هوائی شاهنشاهی و امکان کمك نقدی لازم در موارد نیاز، از تاریخ یکم خرداد ۱۳۲۹ صندوقی بنام «صندوق تعاونی نیروی هوائی شاهنشاهی» تأسیس گردید. برابر اساسنامهٔ مربوطه عضویت کارکنان نیروی هوائی در این صندوق اختیاری بوده و هر عضوی ماهانه مبلغی که در اساسنامه تعیین شده بعنوان حق عضویت پرداخت می‌نماید واستفاده از موجودی صندوق جهت اخذ وام مشروط به عضویت درخواست کنندهٔ وام در این صندوق و پرداخت حق عضویت

هواپیمای آموزشی دو فرمانه استیرمن ساخت بوئینگ آمریکا مجهز به یک موتور هفت سیلندری بقدرت حداکثر ۲۱۰ اسب و دارای ملخ فلزی‌دو پره‌ای با گام متغیر ــ حداکثر سرعتش۸۵ میل در ساعت ــ سقف پروازش ۱۵۰۰۰ پا و حداکثر وزن آن هنگام برخاستن ۲۸۱۰ پوند بود. این هواپیما در سال ۱۳۲۹ وارد خدمت نیروی هوائی ایران گردید.



حداقل بمدت ششماه متوالی‌است. میزان وام بستگی به‌موجودی عضو در صندوق داشته ومعادل دوبرابر موجودی او و به‌اضافهٔ مبلغی است که در اساسنامه تصریح شده و بهرحال میزان وام نباید از سه برابر حقوق ثابت وام گیرنده تجاوز کند. بهرهٔ وام بمیزان ٦ درصد در سال نسبت به ماندهٔ بدهی محاسبه میشود و حداکثر مدت استهلاك وام ده ماه میباشد.

ارکان سازمان صندوق تعاونی نیروی هوائی شاهنشاهی طبق اساسنامهٔ مربوطه عبارتند از هیئت مدیره ــ مجمع عمومی و هیئت عامله. هیئت مدیرهٔ صندوق انتصابی و ریاست افتخاری آن با فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی میباشد واعضاء آن هشت نفر و شامل مقاماتیست که در اساسنامه تصریح شده است. مجمع عمومی را کلیهٔ اعضاء مشترك صندوق تشکیل میدهند ــ هیئت عامله عبارتند از دونفر افسر و سه نفر درجه‌دار عضو صندوق که از طرف مجمع عمومی انتخاب میشوند. بعلاوه‌هیئت مدیره جهت نظارت مستمر در حسن انجام امور صندوق دونفر از اعضاء خود را بعنوان بازرس تعیین و به هیئت عامله معرفی مینماید. مسئولیت کلی اداره صندوق با هیئت عامله می‌باشد که اعضاء پنج نفری آن باانتخاب خود، امور صندوق را با سمت‌های: مدیر عامل ــ حسابدار ــ صندوقدار ــ منشی و بازرس طبق وظایف و مسئولیتهائی که در اساسنامهٔ صندوق تصریح گردیده اداره مینمایند.

هریك‌از مشترکین صندوق‌تعاونی نیروی هوائی‌شاهنشاهی در صورتیکه برابر تصمیم خود و یا بعللی از قبیل بازنشستگی، انتقال، معافیت از خدمت و غیره مایل به ادامهٔ عضویت در این صندوق نباشد میتواند مجموع موجودی حاصل از پرداخت حق اشتراك پرداختی خود به‌اضافهٔ سود حاصله را یکجا دریافت دارد. در صورت فوت مشترك وجوه یاد شده با سود حاصله به وراث قانونی او تعلق میگیرد.

هواپیمای ارتباطی "ال - ۲۰" ساخت دوها ویلاند کانادا مجهز به یک موتور پرات و ویتنی به قدرت ۴۵۰ اسب ــ حداکثر سرعتش ۱۶۳ میل در ساعت (مشخصات در صفحه ۱۸۶)



تأسیس اردوگاه تابستانی نیروی هوائی

در تابستان سال ۱۳۲۹ نیروی هوائی شاهنشاهی بمنظور استفاده کارکنان این نیرو واعضاء خانـواده‌هایشان و امکان بخشیدن به تجدید قوا و تأمین رفاه وآسایش آنان از طریق یك هفته استراحت و شنا در سواحـل بحر خزر، اقدام به تأسیس اردوگاه تابستانی در بابلسر نمود، برای استفاده از اردوگاه که ابتدا با برپاداشتن تعدادی چادر وامکانات ابتدائی و تأسیسات موقت برای بهره‌برداری توأم افسران و درجه‌داران وخانوادهـ هایشان باشرایط سهل ودر نوبت‌های هفتگی تشکیل گردید، حمل ونقل کارکنان نیرو واعضاء خانواده‌هایشان را در نوبتـ های هفتگی هواپیماهای داکوتای نیرو بعهده داشتند. اردوگاه مورد بحث با تغییر محل رفته رفته توسعه یافت و به‌اردوگاه افسران در بیشه‌کلا و اردوگاه درجه‌داران در بابلسر تبدیل یافت و بتدریج باایجاد تأسیسات مختلف و ویلاها و بناهای مجهز وسالنهای مجلل ناهارخوری، باشگاه، سینما، تسهیلات ورزشی وتفریحی به‌ویژه برای کودکان، استخرهای شنا و توسعه وتکمیل پلاژها به‌وضع پیشرفتهٔ کنونی رسید.



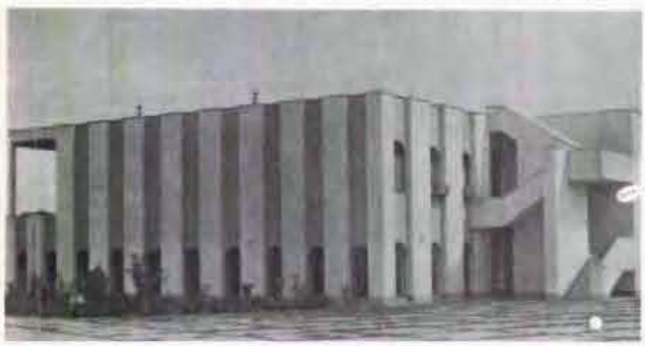
نمای خارجی یکی از ویلاهای مجهز و ویژهٔ امیری اردوگاه تابستانی نیروی هوائی



نمائی از چند ویلای افسری اردوگاه تابستانی افسران دربیشه‌کلا.



نمای خارجی ناهارخوری ویژهٔ افسران اردوگاه تابستانی نیرو در بیشه کلا





عکسهای بالا و پهلو : دو منظره از سالن ناهارخوری ویژهٔ افسران در اردوگاه تابستانی افسران نیروی هوائی و اعضای خانواده‌هایشان را در بیشه‌کلا نشان میدهند.



نمائی از اسکلهٔ اردوی تابستانی افسران نیرو در بیشه کلا .



نمای خارجی (در ورودی) سینمای مجلل اردوگاه تابستانی افسران در بیشه کلا .



یکی از ساختمانهای مسکونی اردوگاه تابستانی افسران در بیشه‌کلا .



نمائی از اسکلهٔ اردوی تابستانی درجه داران در بابلسر .



بالا : نمائی از سالن نمایش اردوگاه درجه داران نیرو در بابلسر

پایین : ناهار خوری اردوگاه تابستانی درجه داران در بابلسر .

در جشنهای مختلف ، وسائل و تسهیلات لازم برای تفریح و شادی و سرگرمی کودکان اعضاء خانواده‌های افسران ، همافزان و درجه داران نیرو مهیا میگردد .





سازمان نیروی هوائی شاهنشاهی در سال ۱۳۲۹

در مهر سال ۱۳۲۹ نیروی هوائی ایران تحت عنوان «ستاد نیروی هوائی» جزو تـرکیبات وزارت جنگ و ستاد ارتش و هرچند در امور داخلی و فنی کاملا مستقل بود ولی در مورد طرحهای دفاعی کشور تحت تابعیت وزارت جنگ و ستاد ارتش قرار داشت. ستاد نیروی هوائی دارای یك رئیس و یك معاون و یك دفتر ــ یك ستاد خصوصی و پنج رکن و یگانهای تابعهٔ ستاد نیرو شامل چهار تیپ بشرح زیر بود:

۱ــ تیپ شکاری مستقـر در قلعه مرغی و مجـهز به هواپیماهای شکاری هاریکن و سندربولت.

۲ــ تیپ‌مختلط‌مستقر دردوشان‌تپه شامل‌یك‌گردان‌اکتشافی و یك گردان حمل ونقل هوائی در تهران (گردان حمل ونقل هوائی مستقر در مهرآباد) و چهار گردان اکتشافی مستقر در تبریز ــ مشهد ــ شیراز و اهواز و یك گردان بمباران مستقر در اصفهان.

۳ــ تیپ تعلیمات مستقر در دوشان‌تپه شامل دانشکده‌های خلبانی ــ فنی و تکمیلی خلبانی ــ دانشکده و آموزشگاه فنی و هنگ ایستگاه.

٤ــ تیپ فنی مستقر در دوشان‌تپه شامل کارخانجات و تعمیرگاههای هواپیما و موتور.

علاوه برقسمتهائیکه در سازمان ستاد نیروی هوائی ذکر شد این ستاد دارای یك دفتر آجودانی ــ بهداری ــ قسمت‌های مالی و سررشته‌داری ــ قسمت موتوری ــ تعاون وانتشارات ــ دادگاه عادی ــ یکدستگاه فرستنده و گـیرنده جهت تأمین ارتباط بود.

افسران ستاد نیروی هوائی شاهنشاهی در سال ۱۳۲۹ وسط صف جلو سرتیپ سپه پور رئیس ستاد وقت نیروی هوائی و سمت چـپ وی سادروان سرتیپ نوری علائی معاون رئیس ستاد دیده میشوند.





۱۳۲۹/۷/۲۶ ــ سروان محمد حاتمی (سادروان ارتشبد حاتمی) بیاس موفقیت در تیراندازی مورد تفقد ذات مبارک قـرار گرفته و بـه دریافت جایزه مفتخر میگردد.

مراسم سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۲۹ در پیشگاه مبارك شاهانه ــ افتتاح بـاشگاه تابستانی و ایستگاه فرستندهٔ رادیو نیـروی هوائی

صبح روز ۲۵ مهر ۱۳۲۹ مراسم سالجشن نیروی هوائی شاهنشاهی درپیشگاه مبارك اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در فرودگاه دوشان‌تپه برگزار گردید. دراین مراسم ابتدا باشگاه جـدیدالتأسیس تابستانی نیروی هـوائی شاهنشاهی و بعد ایستگاه فرستندهٔ رادیو نیروی هوائی با دست مبارك شاهانه افتتاح شد و سپس ذات اقدس شاهانه به فرودگاه دوشان‌تپه نزول اجلال فرمودند. طبق گزارش آموزشی کـه بعرض رسید در آن روز نیروی هوائی ٦١٥ نفر در رشته‌های مختلف فارغ‌التحصیل داشت که نمایندگانشان از دست مبارك شاهانه به‌اخذ گواهینامه مفتخر گردیدند و ۱۰۸٦ نفر هم‌مشغول طی دوره‌های آموزشی در رشته‌های گوناگون بودند که در رژهٔ آنروز شرکت کردند. در مراسم مذکور هـواپیماهای موجود نیروی هوائی (که در آن موقع بیشتر از یکصد فروند از انواع «الـ٤» ــ هاروارد ــ تایگرموس ــ استیرمن ــ هایند ــ اداکس ــ انسن ــ داکوتا ــ هاریکن و سندربولت بودند) رژه رفتند و یك فروند هواپیمـای هاروارد پرواز آکروباسی انجام داد ونمایندگان هنگ مختلط وآموزشگاههای فنی به‌اخذپرچم وبرندگان مسابقات تیراندازی هوائی وهمچنین ورزشکاران موفق نیرو به اخذ جایزه از دست مبارك شاهانه مفتخر گردیدند.



اطاق فرمان رادیو نیروی‌هوائی‌شاهنشاهی که روز ۲۵ مهر ۱۳۲۹ بدست مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران گشایش یافت و تا سال ۱۳۴۲ خدمات گرانبهائی با اجرای برنامه‌های سودمند و متنوع و از لحاظ آشنا کردن مردم به امور هواپیمائی انجام داد.

رادیو نیروی هوائی

ایستگاه فرستندهٔ رادیو نیروی هوائی که روز ۲۵ مهر ۱۳۲۹ بادست مبارك شاهانه افتتاح گردید علاوه‌بر پخش‌موزیك و گفتارهای آموزنده با پخش اطلاعات مفیدی پیرامون صنعت هواپیمائی و پیشرفتهای آن، در تعمیم فرهنگ هواپیمائی و بالا بردن اطلاعات عمومی مردم کشور در این زمینه، خدمات گرانبهائی انجام داد واز سال دوم تأسیس خود طی برنامه‌های جامعی تدریس زبان انگلیسی را نیز آغاز نمود و بتدریج بر ساعات پخش برنامه‌های خود افزود و تاسال ۱۳۴۲ دایر بود و سرانجام در اجرای طرح تمرکز فرستنده‌های رادیوئی کشور، بکار خود پایان داد.

اولین پرواز امدادی به خارج از کشور

روز ۷ر۸ر۱۳۲۹ دوفروند هواپیمای داکوتای نیروی هوائی شاهنشاهی جهت حمل وسائل امدادی شیروخورشید سرخ ایران برای تحویل به صلیب احمر پاکستان جهت یاری به سیلزدگان آن کشور به لاهور پرواز و روز ۱۰ر۸ر۱۳۲۹ مراجعت کردند واین اولین پرواز امدادی هواپیماهای ترابری نیروی هوائی شاهنشاهی به خارج از کشور محسوب میشود.

اعزام اولین دسته‌از افسران خلبان برای آموزش پرواز با هواپیمای جت ونخستین خلبان جت ایرانی

ساعت ٦ صبح روز ۱۵ر۹ر۱۳۲۹ شش نفر از افسران خلبان نیروی هوائی شاهنشاهی برای اولین‌بار جهت آموزش پرواز با هواپیمای جت به‌انگلستان اعزام گردیدند. سروان محمد خاتمی (که بعداً در درجهٔ سرتیپی بفرماندهی نیروی هوائی منصوب گردید ودر تاریخ ۲۱ شهریور ۱۳٥٤ بادرجهٔ ارتشبدی دراثرسقوط باباله‌پرنده بدرود حیات‌گفت) با این‌دسته به‌انگلیس عزیمت نمود و نظر به‌اینکه لازمهٔ طی دورهٔ خلبانی جت، طی قبلی دورهٔ پرواز بادستگاه بود وبین شش افسر اعزامی تنها سروان خاتمی دورهٔ یاد شده را قبلا طی کرده بود لذا نخستین خلبان ایرانی بشمار آمد که دورهٔ پرواز با هواپیماهای جت را به پایان رسانیده وبعنوان نخستین خلبان جت درتاریخ هواپیمائی کشور، با درجهٔ سرگردی روز ۱۳ر۱۱ر۱۳۳۰ به ایران مراجعت کرد.

تأسیس سرویس حمل ونقل هوائی ارتش

در تاریخ ۹ بهمن ماه ۱۳۲۹ طی مراسمی که با حضور رئیس ستاد ارتش وقت در فرودگاه قلعه مرغی انجام گرفت

سرهنگ دوم علیمحمدخادمی (سپهبد بازنشسته کنونی و مدیر عامل شرکت هواپیمائی ملی ایران " هما ") ضمن گزارش خدمات گردان حمل و نقل هوائی مجهز به هواپیماهای نوع داکوتا و برنامه‌های این گردان ، در مراسم گشایش سرویس ارتباطی هوائی ارتش.



سرویس حمل ونقل هوائی ارتش رسماً افتتاح شد و کار خود را آغاز کرد. برای آگاهی از چگونگی پیدایش حمل ونقل هوائی نظامی و تأسیس سرویس مذکور در ایران، قسمتی از گزارش فرمانده گردان حمل ونقل هوائی تیپ‌مختلط (سرهنگ ۲ علیمحمد خادمی ــ اکنون سپهبد بازنشسته) که هنگام افتتاح سرویس یاد شده ایراد کرد ذیلاً از نظر میگذرد: «... ارتش شاهنشاهی در سه سال قبل متوجه این نکته بود که احتیاج به واحد حمل ونقل هوائی دارد و با داشتن هواپیماهای مناسب از اردیبهشت ۱۳۲۸ گردان حمل ونقل هوائی تأسیس و شروع بکار کرد ... ساده‌ترین و مهمترین عمل واحدهای حمل ونقل هوائی ارتش علاوه برتمرین کارکنان پرنده یاری به کارکنان ارتش از نقطه نظر مسافرت سریع و راحت و تقلیل هزینه‌های مسافرت است، گردان حمل‌ونقل هوائی درمدت کوتاهی باوجود کمبود وسائل یدکی و عدم آشنائی کارکنان مربوطه به نحوهٔ استفاده از هواپیماهای جدید (داکوتا) توانسته است خدماتی بشرح زیر انجام دهد:

۱ ــ تعلیم عدهٔ کافی خلبان در دو نوبت که میتوانند مطابق اصول جدید هواپیمائی تاآنجا که وسائل اجازه میدهد در پروازهای مسافرتی شب وروز شرکت نمایند.

۲ ــ تعلیم عدهٔ کافی وقابل توجه مکانیسین که میتوانند اغلب مستقلا امور مربوط به بازدیدهای هواپیما را انجام دهند.

۳ ــ تعلیم عدهٔ کافی بیسیمچی که با آشنائی به اصول ارتباط بین‌المللی و رمزهای مربوطه بخوبی میتوانند از عهدهٔ انجام وظیفه برآیند.

از نظر فعالیت: در سال گذشته (۱۳۲۸) و سال جاری

تا یکم دیماه باهواپیماهای گردان جمعاً ۲۸۰۹ نفر مسافر و ۶۸۸۱۶ کیلوگرم بار در مدت ۶۳۵ ساعت پرواز مسافرتی حمل و نقل شده است. همچنین در سال گذشته مأموریتهای مهمی در هنگام سیل زاهدان و زلزلهٔ بوشهر و توقف قطار حامل هیئت اعزامی دربین تاکستان وزنجان‌و نیز تعدادزیادی ازمأموریتهای مختلف بنفع ارتش و یا سایر سازمانهای دولتی بوسیلهٔ گردان حمل ونقل هوائی انجام گرفته است. در تابستان سال جاری حمل و نقل افسران و خانوادهٔ آنان به‌اردوگاه تابستانی نیروی هوائی در بابلسر بعهدهٔ این گردان بوده و بعلاوه در سال گذشته و جاری مسافرتهائی با کلیهٔ خدمهٔ پروازی و سرنشینان ایرانی بخارج کشور انجام گرفته، نظیر مسافرت سال گذشته تهران ــ پاریس برای بردن محصلین اعزامی و مسافرتهای تهران ــ کویته، تهران ــ بغداد، تهران ــ کویته ــ کراچی بنفع انجمن تربیت بدنی و مسافرت تهران ــ کویته ــ لاهور بنفع شیر و خورشید سرخ ایران.

اینك که مقرر است سرویس حمل ونقل هوائی ارتش بوسیلهٔ این گردان انجام گیرد فعلا هفته‌ای یك سرویس روز‌های دوشنبه از تهران حرکت و روز سه‌شنبه مراجعت خواهد نمود وامید است که چیزی جز موانع فنی و اوضاع جوی باعث تغییر یا تأخیر برنامه نگردد. مسیر شماره ۱ که پس از گشایش امروز حرکت خواهدنمود تهران ــ تبریز ــ کرمانشاه (توقف شب) و مراجعت فردا به‌تهران خواهد بود.»

در روز انجام مراسم گشایش سرویس حمل ونقل هوائی طبق برنامه‌ایکه تنظیم شده بود پس از گزارش فرمانده گردان حمل ونقل هوائی، پرواز نمایشی شش فروند هواپیمای داکوتا به‌ترتیب پائین انجام گرفت: پرواز هواپیماها بصورت جمع‌ــ طریقهٔ آمدن برای فرود بصورت جمع با فواصل ۲۰ ثانیه ــ بلند شدن و نشستن دو هواپیما در زمین کوچك (در حالت اضطراری و فاصلهٔ ۲۵۰ متر) ــ نشستن هواپیما با یك موتور (موتور دیگر کاملا بسته) بشکلی‌که فرض‌شود یکی‌از موتورها خراب و در حالت اضطراری باید فرودآید.

این سرویس که بعداً «سرویس ارتباطی هوائی ارتش» نامیده شد تقریباً تا زمانیکه هواپیماهای داکوتا در خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی بودند بفعالیت خود ادامه داد و باحمل مسافر و بار و شرکت در خدمات مردمیاری و تأمین ارتباط هوائی ارتش خدمات گرانبهائی انجام داد. با گسترش نیروی هوائی شاهنشاهی و تأسیس پایگاهها و ایستگاههای هوائی متعدد در سراسر کشور، اینك هواپیماهای ترابری نیرو جهت تأمین ارتباط‌هوائی بین‌یگانهای این‌نیرو اختصاص دارند معهذا هرنوع همکاری لازم‌را بانیروهای مسلح شاهنشاهی وسازمانهای دیگر دولتی و ملی در زمینهٔ ترابری هوائی عام‌المنفعه، درداخل و خارج کشور انجام میدهند.



یازده فروند از هواپیماهای ترابری دو موتوره ث ــ ۴۷ (داکوتا) در یک رژهٔ هوائی ضمن یکی از نمایشات پروازی.

گشایش اولین سینماتآتر درنیروی هوائی شاهنشاهی

تا سال ۱۳۳۰ در هیچیك از تأسیسات نیروی هوائی شاهنشاهی سینماتآتری وجود نداشت. در اواخر سال ۱۳۲۹ با استفاده از خوابگاه بزرگ طبقهٔ پائین ساختمان آموزشگاه فنی سابق واقع دردوشان‌تپه (محل کنونی فرماندهی پشتیبانی‌مرکز) ودادن شیب لازم واستقرار صندلی وتهیه سن یك سینماتآتر آماده شد و ساعت ۱۷۳۰ روز دوشنبه ۱۲ فروردین ۱۳۳۰ مراسم گشایش این سینماتآتر باحضور رئیس ستاد ارتش و عده‌ای از امراء وافسران ارشد نیروی زمینی و هوائی و بانوانشان برگزار گردید. در این مراسم ابتدا رئیس ستاد وقت نیروی هوائی (شادروان سرتیپ نوری علائی) خیرمقدم گفت و سخنانی از اهمیت و حسن تأثیر ایجاد اینگونه تأسیسات ایراد کرد و سپس چند حلقه فیلم بمعرض نمایش گذاشته شد. سالن مورد بحث که اولین نمونه در نوع خود بشمار میرفت که در نیروی هوائی شاهنشاهی بوجود آمد، سالها به منظور نمایش فیلم واجرای نمایشنامه برای کارکنان نیرو و خانواده‌هایشان وهمچنین جهت تشکیل جلسات سخنرانی مورد استفاده قرار میگرفت.

اولین مسابقهٔ بین‌المللی هواپیمائی در ایران

در خرداد سال ۱۳۳۰ بنا به‌تصویب ذات اقدس همایونی برای اولین‌بار در ایران یك مسابقهٔ بین‌المللی هواپیمائی ترتیب داده‌شد. ریاست عالیهٔ این مسابقه‌را والاحضرت شاهپور غلامرضا پهلوی بعهده داشتند وبرای اجـرای آن هیئتی از مقـامات سازمانهای ذینفع وقت مرکب از: ریاست هیئت مدیرهٔ باشگاه هـواپیمائی کشوری ایـران (اکنون «باشگاه هـواپیمائی شاهنشاهی») و مدیریت عامل این سازمان ــ ریاست انجمن ملی تربیت بدنی ــ ریـاست ستاد نیروی هـوائی و ریاست ادارهٔ هواپیمائی کشوری ایران برگزیده شد. این مسابقه بمنظور کمك به پیشرفت امور هواپیمائی و تشویق مردم به فن هوانوردی و آشنائی خلبانان شرکت کننده از کشورهای خارج با شهرهای تاریخی ایران و آثار باستانی این شهرها و دیدار از مناطق زیبای طبیعی شمال کشور بوجود آمده بود.

هیئت یاد شده پس از مشاوره با متخصصین فن، برنامهٔ مسابقهٔ هواپیمائی بین‌المللی‌را کهشامل یك مسابقهٔ اصلی وچهار مسابقهٔ فرعی بود بشرح زیر تنظیم کرد:

مسابقه اصلی :

پس از مطالعات لازم در طرز مسابقهٔ اصلی، روشی اتخاذ شد تا به خلبانی و دقت پرواز بیشتر از مشخصات وامکانات کارخانه‌ای هواپیما اهمیت و ارزش داده شود. منظور از این مسابقه آن بود که پرواز در مسیر معینی انجام شود وهواپیما در ساعت مقرر از نقطه مبدأ حرکت نموده و در ساعت مقرر به مقصد برسد وبرای هر ثانیه که هواپیما زودتر یا دیرتر

خرداد ۱۳۳۰ (فرودگاه مهرآباد)ــ تعدادی ازانواع هواپیماها که در نخستین "مسابقه بین‌المللی هواپیمائی در ایران" شرکت کرده بودند.



بمقصد برسد نمراتی از دست میداد. در این مسابقه بالطبع مهارت خلبان در تطبیق سرعت هواپیما با مدت پرواز با درنظر گرفتن سمت و سرعت باد وارتفاع پرواز و تغییرات احتمالی درعوامل مزبور مورد آزمایش قرار میگیرد. در هر قسمت از مسیرپرواز برای هریك از هواپیماها سرعتی تعیین گردیده بود، برای این منظور شرکت کنندگان در مسابقه میبایستی سرعت در هوای ساکت را در ورقهٔ ورودیهٔ خود بین سرعت کامل و حداکثر میزان صعود تعیین مینمودند.

(منظور از سرعت هواپیما در هوای ساکت سرعتی است که هواپیما میتواند باتوجه به‌مختصات موجود، درارتفاع معین، بدون اینکه اثر جریانات هوا روی آن محاسبه شود، پرواز نماید).

سرعت هواپیما در هوای ساکت از نقطه‌ای به نقطهٔ دیگر که از برگ درخواست ورود اخذ می‌شد بااصلاحات مناسبی که کمیسیون منظور صلاح میدانست برای محاسبهٔ وقت هر قسمت پرواز بادرنظر گرفتن باد بین‌راه بکار میرفت. بشرکت‌کنندگان زمان بلند شدن و زمانی که باید به نقاط پایان مسابقه برسند اطلاع داده میشد. هواپیماها در فواصل معین باتوجه بعلامات و دستور قضات حرکت کرده ولحظه‌ای که به نقاط پایان مسابقه میرسیدند دقیقاً ثبت میشد. نمرات زیر بابت هر ثانیه که‌هواپیما زودتر یا دیرتر از وقت معین به مقصد میرسید کسر میگردید:

الف ــ در مورد خلبانانیکه مستقلا یعنی تنها پرواز می‌نمودند ــ ۲ نمره.

ب ــ در مورد خلبانانیکه همراه کمك خلبان یا ناوبر یا هرسرنشین دیگر پرواز میکردند ــ ۳ نمره.

برای برندگان این مسابقه چهار جایزه بشرح زیر درنظر گرفته شده بود:

جایزهٔاول ــ جام پیروزی طلا (اعطائی اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران).

جایزهٔدوم ــ جام نقره (اعطائی والاحضرت شاهپور غلامرضا پهلوی).

جایزهٔ سوم ــ جام نقره (از طرف ادارهٔ کل هواپیمائی کشوری ایران).

جایزهٔ چهارم ــ جام نقره (از طرف نیروی هوائی شاهنشاهی).

بعلاوه، اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر مبلغ یکصد هزار ریال برای برندهٔ اول مسابقه اعطا فرموده بودند ومبلغ ده هزار ریال نیز اعطائی والاحضرت شاهپور غلامرضا پهلوی برای کمك بوجوه سایر جوائز نقدی بود و همچنین مبلغی از جانب نیروی هوائی شاهنشاهی (علاوه برجام برندهٔ چهارم مسابقهٔ اصلی) و مبالغی نیز از طرف اشخاص و سازمانهای دیگر باین منظور اهدا شده بود.

چنانکه ملاحظه میشود شاهنشاه‌آریامهر باتوجه وعلاقمندی خاصی که همواره نسبت به پیشرفت امور هواپیمائی مبذول میفرمایند بمنظور تشویق شرکت کنندگان مسابقه شخصاً یك جام پیروزی و جایزه نقدی برندهٔ اول مسابقهٔ اصلی را مرحمت فرموده بودند.

نقاط پایان مسابقه ــ هواپیماها میبایستی از فاصلهٔ ۲۰ میلی نقاط پایان مسابقه هیچگونه انحرافی از پرواز مستقیم نداشته باشند زیرا اینگونه انحراف موجب کسر نمره میشد. هواپیماها میبایستی در بالای نقطهٔ پایان مسابقه (که قبلا به اطلاع خلبانان میرسید) در فاصلهٔ حداکثر ۷۵۰ پا پرواز کرده و سپس هرچه زودتر فرود آیند.

ساعت عزیمت طوری ترتیب داده شده بود که هواپیماها بافاصلهٔ دو دقیقه از یکدیگر بمقصد برسند تا در فرود آمدن آنها تأخیری روی ندهد. خلبانان فوراً پس از گذشتن از نقطهٔ پایان مسابقه میتوانستند فرود آیند مگر اینکه با چراغ قرمز (آلدیس) به آنها علامت داده میشد، بالطبع اگر به خلبانی علامت قرمز داده میشد تا موقعیکه علامت سبز را مشاهده نکند مجاز به نشستن نبود خلبانان میبایستی درفرود آمدن دقت کامل بخرج داده وقبل از نزدیك شدن به باند مطمئن میشدند که باند مورداستفاده دارای مانعی جهت نشستن نیست و نیزپس ازفرود آمدن فوراً بایستی از باند خارج گردیده وآنرا برای فرود هواپیماهای دیگر آزاد میگذاردند. در آخرین قسمت هرنقطه از خطسیر از طرف مأمورین مربوطه نظارت میشد وهرگاه مسابقه دهنده‌ای هواپیمای خود را از خطسیر معین منحرف مینمود امتیاز مشخصی را از دست میداد.

تعیین زمان ــ زمان مورد استفاده در جریان مسابقه وقت دقیق تهران یعنی ساعت گرینویچ به‌اضافهٔ ۳ر۵ ساعت بود. تصمیم داوران در مورد وقت چه هنگام آغاز وچه در پایان هر قسمت از مسابقهٔ پرواز قطعی تلقی میشد.

مسابقات فرعی (مسابقه ناوبری ــ مسابقه فرود آمدن ــ مسابقه زیبائی و مسابقه سرعت):

مسابقه ناوبری ــ منظور از این مسابقه آزمایش میزان معلومات ناوبری خلبانان بود به‌این معنی که پرواز هواپیما بایستی از روی نقاطی که بوسیلهٔ مختصات جغرافیائی تعیین شده بود انجام پذیرد.

در هرقسمت ازمسیر پرواز باذکر عرض وطول جغرافیائی نقاطی در روی زمین تعیین و این طول و عرض در پاکت مهر شده به خلبان تسلیم میشد وخلبان حق نداشت پیش از بلند شدن هواپیما از زمین پاکت‌را باز نماید. هریك از نقاط معین شده

در نزدیکی خطسیر مستقیم و در دید خلبان قرار داشت وکمی انحراف کافی بود که هواپیما بتواند درست از فراز آن نقاط عبور نماید.

خلبانان میبایستی جزئیات مشاهدات خود را در روی زمین در هر نقطه، روی اوراقی که قبلا تهیه شده بود بنویسند و فوراً پس از فرود آمدن به مأمور نگاهدارندهٔ وقت تسلیم نمایند. اشیاء روی زمین عبارت از اشکالی بودند ساده وبه‌آسانی مشخص مینمودند که آیا هواپیما درست از بالای نقاط مورد نظر پرواز کرده است یا خیر. نمرات فقط به‌کسانی داده میشد که علائم تعیین شدهٔ زمینی را بدرستی تشخیص داده ویادداشت کرده باشند و در صورت تساوی مجموع نمرات وامتیازات بین شرکت کنندگان امتیازاتیکه در مسابقهٔ اصلی بدست آمده به حساب می‌آمد.

برای برندگان مسابقهٔ ناوبری جوائز زیر در نظر گرفته شده بود:

جایزه اول: جام نقره (اهدائی شرکت هواپیمائی هلندی «کی ــ ال ــ ام»).

جایزه دوم و جایزهٔ سوم هریك گلدان نقره.

مسابقه فرود ــ منظور از این مسابقه تعیین مهارت خلبان در نشستن باهواپیما نزدیك به‌خطی بود که روی باند فرودگاه رسم شده بود. این مسابقه فقط مربوط به‌فرودآمدن در فرودگاه مهرآباد و در روز پایان مسابقات بود. برای ارزیابی بهترمهارت و هنر خلبانان مقرر شده بود که خلبان پس از بستن گاز در ارتفاع یکهزار پا سعی کند در نزدیکترین نقطه نسبت به خطی که روی باند ترسیم شده بود چرخهای هواپیمایش راباز‌مین تماس دهد. خلبانیکه قبل از تماس چرخ هواپیمایش با زمین، از نیروی موتور استفاده میکرد و یا نسبت به خط مذکور کوتاهتر می‌نشست از بردن این مسابقه محروم میگردید.

برای تشخیص اولین نقطه که هواپیما با زمین تماس میگرفت آن‌قسمت باند بطور دقیق توسط چندنفر مراقبت میشد. فواصلی که چرخهای اصلی هواپیما با زمین تماس پیدا مینمود نسبت به‌خط ترسیم شده به‌متر اندازه گرفته میشد، اگرهواپیمائی در یك نقطه به‌فاصلهٔ مثلا ۲ متر عقبتر از خط معین با زمین تماس پیدا میکرد و می‌جهید و مجدداً چرخهای اصلی آن در فاصلهٔ ۱۴ متر جلوترازخط بزمین میرسید فاصلهٔفرود آمدن این هواپیما نسبت به خط ۱۴ متر منظور میگردید. برای برندگان این مسابقه جوائزی به‌شرح زیر پیش‌بینی شده بود:

جایزهٔ اول: جام نقره (اهدائی شرکت هواپیمائی اسکاندیناوی «اس ــ آ ــ اس»).

جایزهٔ دوم و سوم هرکدام یك گلدان نقره.

مسابقه زیبائی ــ مقصود از این مسابقه تعیین میزان نظافت و زیبائی وراحتی هواپیما ومیدان دید آن و غیره بود.



عده‌ای از اعضاء هیئت‌نظار و داوران دراولین مسابقهٔ بین‌المللی هواپیمائی در ایران.

اوراق نمره گذاری نزد داوران مسابقه بود و مسابقه دهندگان میتوانستند آنرا ملاحظه کنند. این مسابقه فقط در شیراز انجام گرفت و بعلت کمی وقت در تهران عملی نشد برای برندگان این مسابقه جوائزی بشرح زیر منظور شده بود:

جایزهٔ اول: جام نقره (اهدائی شرکت هواپیمائی ماوراء بحار انگلیسی ــ جایزهٔ دوم و سوم هرکدام یك گلدان نقره)

مسابقه سرعت ــ در این مسابقه انواع مختلف هواپیماهای شرکت کننده میباید باحداکثر سرعتی که کارخانهٔ سازنده برای آنها تعیین نموده بود در مسیر کوتاه مثلث شکلی پرواز نمایند. برای هر هواپیما بارعایت حداکثر میزان سرعت آن وقت‌معین جهت شروع به‌پرواز تعیین شده بود، بطوری که کلیهٔ هواپیماهای شرکت کننده با شرایط مساوی پرواز کنند. برندهٔ این مسابقه هواپیمائی بود که زودتر ازسایرین به‌مقصد برسد. جوائز این مسابقه عبارت بودند از:

جایزهٔ اول: جام نقره (اهدائی شرکت هواپیمائی فرانسه «ایرفرانس»). جوائز دوم و سوم هرکدام یك گلدان نقره.

توضیح ــ در مورد میزان جوائز دونکته قابل ذکر است: اول اینکه در سالی که این مسابقه انجام گرفت ارزش پول چندین برابر ارزش فعلی آن بود ودوم اینکه اصولا ارزش مادی جوائز در این مسابقه ونظائر آن مطرح نیست مثلا چه‌بسا که هزینهٔ مسافرت یك خلبان خارجی به‌ایران و هزینهٔ شرکت در مسابقهٔ مورد بحث بمراتب بیشتر از ارزش مادی جایزه یا جوائزی بود که احیاناً نصیبش میشد. بنابراین هدف شرکت کنندگان در این مسابقه فقط کسب امتیازات معنوی بود وبس.

هیئت داوران مسابقه ــ داوری این مسابقه بعهده دوهیئت بود: یکی بعنوان هیئت داوران مبدأ مسابقه و دیگری هیئت داوران مقصد مسابقه و هرهیئت تشکیل میشد از چهار نفر: نماینده نیروی هوائی ــ نمایندهٔ ادارهٔ کل هواپیمائی کشوری، نمایندهٔ باشگاه هواپیمائی کشوری ایران (اکنون «باشگاه

هواپیمائی شاهنشاهی») و یك نفر آمریکائی به نمایندگی از طرف خلبانان خارجی شرکت کننده در مسابقه.

داوران مقصد همیشه پیش از شروع مسابقه با یك فروند هواپیمای داکوتا بمعیت هیئت مشاوران و همراهان دیگر به مقصد پرواز میکردند وداوران مبدأ نیز پس‌از پرواز هواپیماهای شرکت کننده بایك فروند هواپیمای داکوتای دیگر به مقصد عزیمت میکردند تا در آغاز مرحلهٔ بعدی مسابقه داوری کنند.

هریك از داوران مبدأ یا آغاز کنندهٔ مسابقه موظف بود لااقل ۱۵ دقیقه قبل‌از اینکه موعد برخاستن اولین هواپیما برسد در محل حاضر بوده واطمینان حاصل کند که هواپیماها بطور شایسته از هم فاصله گرفته و هیچگونه اشکالی برای شروع مسابقه وجود ندارد. همچنین این هیئت موظف بود لااقل یکنفر مأمور نگاهداری وقت بعنوان کمك به همراه خود داشته و هواپیماها را در موقع معین برابر ساعت مقرر (در ورقهٔ نگاهداری وقت) بوسیله علامت پرچم، عازم پرواز نماید هرگاه در حرکت هواپیمائی تأخیر روی میداد آغاز کنندهٔ مسابقه هواپیماهای دیگر را در لحظه مقرر عازم پرواز میکرد و بعد وقت جدیدی را برای هواپیمای عقب مانده تعیین کرده و مراتب را به‌خلبان آن ابلاغ وتذکر میداد که ساعت رسیدن او به مقصد طبق وقت عزیمت جدید اصلاح شده است و وقت اصلاح شده در «ورقهٔ نگهداری وقت» وارد میشد.

در نقاط پایان مسابقه لااقل دونفر نگاهدارندهٔ وقت و یکنفر دیده‌بان حاضر بودند و لااقل یکنفر دیده‌بان اضافی هم که مأمور اعلام خبر نزدیك شدن هواپیماها واینکه آیا پروازها طبق مقررات مسابقه در خط مستقیم به مقصد نزدیك میشوند یا خیر، در محلی نزدیك به مقصد و در مسیر پرواز مستقر بود دیده‌بان در نقطه پایان مسابقه مواظبت میکرد که خط فرضی معینی را برای کلیه هواپیماها بکار ببرد و بین او و مأمور نگاهداری وقت علامت شرطیهٔ مخصوصی تعیین شده بود که هروقت هواپیمائی از نقطه پایان مسابقه گذر میکرد آن علامت را بکار میبرد. (در این مسابقه پرواز مستقیم به پروازی اطلاق میشد که هواپیما در یك سطح قائم پرواز نماید بنابراین تغییر ارتفاع روی سطح‌قائم مذکور مجاز بود) برگهای «نگاهداری وقت» پس از اینکه هواپیماها شروع به پرواز مینمودند و یا مسابقه را به پایان میرسانیدند بلافاصله به هیئت داوران تسلیم میشد.

شرایط شرکت در مسابقه: این مسابقه به شرکت کنندگان فرصت میداد که از لحاظ انواع مهارتهای خلبانی و حتی‌زیبائی ونظافت هواپیما با هم رقابت نمایند شرکت در این مسابقه برای کلیه هواپیماهائیکه در یك کشور عضو سازمان بین‌المللی هواپیمائی به ثبت رسیده باشد آزاد بود خلبانانی در این مسابقه حق شرکت داشتند که از طرف یك مؤسسه رسمی دارای گواهینامه خلبانی بوده وحداقل پنجاه ساعت پرواز مستقل داشته باشند در کلیهٔ مسائل مربوط به پذیرش شرکت کنندگان تصمیم کمیسیون مربوطه قطعی بوده و کمیسیون اجباری‌نداشت که برای عدم قبول شرکت کننده‌ای دلیل و برهان اقامه نماید.

یکروز پیش از شروع مسابقه کلیه شرکت کنندگان در مسابقه با هواپیماهای خود در فرودگاه مهرآباد برای بازدید حاضر شدند و مدارك زیر را به هیئت مدیرهٔ مسابقه ارائه‌دادند این مدارك عبارت بودند از:

گواهینامه قابلیت پرواز ــ گواهینامه خلبانی معتبر ــ دفتر ثبت پرواز هواپیما و خلبان ــ مشخصات دستگاه رادیو هواپیما.

ورودیه یا حق ثبت نام برای یك هواپیما و یك خلبان ۵۰۰ ریال وبرای هریك مسافر یا هریك از کارکنان اضافی هواپیما نیز ۵۰۰ ریال بود واین مبلغ مسترد نمیشد. داوطلبان شرکت درمسابقه برگی راکه حاوی کلیه مشخصات داوطلبان و مختصات دقیق هواپیماهای مربوطه بود پر کرده و ذیل آن درخواست شرکت در مسابقه را مینمودند و این برگ به‌امضای کلیهٔ اعضاء و کارکنان و سرنشینان هواپیمای مربوطه میرسید.

وضع فرودگاهها کاملا تشریح و یك نقشهٔ کامل از هر فرودگاه ضمیمهٔ اطلاعاتی که قبلا بهر خلبانی داده میشد بود. بطوریکه خلبانان خارجی قبل از ورود به ایران و پرواز از روی مناطق میتوانستند از موقعیت و وضعیت وچگونگی کامل فرودگاههای مسیر خود بخوبی آگاه باشند. ضمن مقررات مربوط به مسابقه مراتب زیر نیز گنجانیده شده بود:

«کلیه شرکت کنندگان باید نقشه‌جات و سایر لوازم ناوبری را شخصاً تهیه کنند ــ شرکت کنندگان باید شخصاً خود را بیمه نمایند. ترتیب دهندگان مسابقه در هیچ موردی و در برابر هرگونه دعاوی احتمالی مسئول نخواهند بود ــ کلیه و هریك از شرکت کنندگان مسابقه یا مسافرین مربوطه حق هرگونه اقدامی برعلیه ترتیب دهندگان مسابقه برای مطالبهٔ خسارات احتمالی ناشی از مسابقه را از خود سلب مینمایند.

در همه حال و از هرحیث مسئولیت هواپیما بعهده شرکت کننده است. شرکت کننده با شرکت در مسابقه حق تقاضای جبران خسارت و صدمات احتمالی وارده بخود یا مسافرین مربوطه را از خود سلب و کلیهٔ خسارات وارده به اشخاص دیگر یا اموال آنها را بعهده گرفته و ترتیب دهندگان مسابقه را از جبران این خسارات مبرا میداند ...»

انواع بنزین وروغن موردنیاز بمقدارکافی درفرودگاهها تهیه و قبلا به خلبانان محل وبهای آن اطلاع داده شده بودکه‌با پرداخت پول نقد و یا ارائه کوپن میتوانستند دریافت نمایند.



هیئت داوران و افسران نیروی هوائی شاهنشاهی که در اولین" مسابقه بین‌المللی‌هواپیمائی در ایران" شرکت داشتند .

خلبانان شرکت کننده در مسابقه:

در این مسابقه جمعاً ۳۱ نفر خلبان شرکت داشتند که ۲۰ نفرشان از خلبانان نیروی هوائی شاهنشاهی و پنج نفرشان از خلبانان باشگاه هواپیمائی کشوری ایران و شش نفـرشان از خلبانان خارجی بودند این خلبانان با پنج فروند هواپیمای دو موتوره و۱۱ فروند هواپیمای یك موتوره در مسابقه شرکت کرده بودند. انواع هواپیماهای شرکت کننده در مسابقه عبارت بودند از ۳ نوع هواپیمای دوموتوره: داکـوتا ــ انسن ــ بیچکرافت و ۹ نوع هواپیمای یك موتوره: هاروارد ــ هایندـ هاریکن ــ پایپرکاپ ــ «ماکی‌ــ۳۰۸» ــ بوناترا ــ سسنا ـ ناویون ــ ریروین.

مسیر مسابقه طوری تعیین شده بود که مستلزم حداقل تلاش از طرف کارکنان شرکت کننده در مسابقه بوده و درعین حال از چندین شهر تاریخی ایران کـه دارای آثار باستانی جالب توجهی هستند عبور میکرد و در برنامه وقت کافی و تسهیلات لازم جهت گردش وتماشای مناظر و دیدنیهای مورد بحث منظور شده بود.

جریان اولین مسابقه هوائی بین‌المللی در ایران

در ساعت ۷ صبح روز پنجشنبه ۹ خرداد ماه ۱۳۳۰ مسابقه بین‌المللی هوائی با فرود آمدن بیرق سبزرنگ داور شروع شد. هواپیماها با فواصل معین شده قبلی یکی بعداز دیگـری از فرودگاه مهرآباد بلند شدند، هیجان و شـور عجیبی سراسر فرودگاه را فرا گرفته بود. زیرا این اولین باری بود که چنین مسابقه‌ای در ایران انجام میگرفت. در حین انجام مسابقه اصلی که رسیدن در سرزمان معین به‌نقاط بود، ٤ مسابقهٔ دیگر نیز برقرار شده بود که به ترتیب عبارت بودند از مسابقه ناوبری یعنی پیدا کردن نقاط نشانهٔصحیح از روی عـرض و طول جغرافیائی و تشخیص آنها بطور دقیق ــ دوم مسابقه زیبائی از نظر هواپیمائی وسوم مسابقه فرود آمدن بدون استفاده ازموتور در سر خط معین شده ــ وچهارم مسابقه سرعت. بافرود آمدن آخرین پرچم سبزرنگ آخرین هواپیما نیز از زمین بلند شد. هوای آنروز مابین تهران واصفهان خوب‌بود. آفتاب‌میدرخشید و غبار همیشگی درروی کویر دیده نمیشد. هواپیماهای‌کوچك و بزرگ در آسمان کویر اغلب پشت سرهم بنظر میرسیدند که باکمال دقت به سوی مقصد خود روانند. در این روز میبایستی کلیه هواپیماها قبل از اصفهان به ده نسبتاً آبادیکه در بیست میلی جنوب شرقی اصفهان بود برسند و سپس از آنجا با زاویه مستقیم به سوی آشیانه‌های فرودگاه اصفهان روانه شوند تازمان صحیح آنها بدون انحراف از مسیر مستقیم گرفته شود.

بطور کلی چون در این روز خلبانان از نظر رسیدن سر موعد زیاد تجربه نداشتند نتوانستند آنطور که بایستی درست در سرموعد خود را به مقصد برسانند واغلب از چند ثانیه الی چند دقیقه زودتر رسیدند: بجز یك هواپیمای آمریکائی که بعلت گم کردن راه نزدیك به نیمساعت دیرتر از موعد مقرر رسید.

واقعه‌ای که در اینجا قابل ذکر است شکستن چرخهای هواپیمای یکی از شرکت کنندگان در موقع فرود در روی‌باند بود که باعث نگرانی همه و بخصوص خود خلبان شده بود.

خلبانان می‌بایستی مطابق برنامه تعیین شده پس از صرف ناهار در باشگاه افسران بلافاصله به‌سوی مقصد ثانی یعنی شیراز حرکت کنند. لذا پس از بتزین‌گیری با اتـوبوسهای نیروی هوائی و ارتش به سوی باشگاه که یکی از زیباترین عمارات وقت اصفهان بود روانه شدند. پس از صرف ناهار در سر ساعت

چهارده هواپیماها از زمین بلند شدند. برخلاف صبح هوا در مابقی قسمت راه بسیار بدبود و دید تقریباً در بعضی نقاط به‌یك کیلومتر هم نمیرسید. تگرگ مخلوطبا باران چندین‌بار اطراف هواپیماها را پوشاند. خلبانان چون دید کافی نداشتند از ترس برخورد با رشته کوههای مرتفع بختیاری تا سیزده هزارپا اوج گرفته بودند. نقطه‌ایکه قبل از شیراز بایستی خلبانان خود را به آنجا برسانند، نقطهٔ تقاطع دو جاده مجاور دریاچهٔ مهارلو بود. خلبانان در این ضلع باوجود بدی هوا توانستند بهتر از صبح در سر موعد معین خود را به مقصد برسانند بجز یك هواپیمای هاروارد که بعلت باز شدن چرخها و کار نکردن یکی از شمعها مدت چهار دقیقه تأخیر داشت لیکن این بار همه هـواپیماها سالم در فرودگاه فرود آمدند.

عده زیادی از بانوان و آقایان، افسران، فرمانده لشگر و استاندار شیراز در فرودگاه به خلبانان وسایر شرکت‌کنندگان در مسابقه خوش‌آمد گفتند و پس از چند دقیقـه استراحت در سالن باشگاه فرودگاه و صرف بستنی وچـای مسابقه زیبائی هواپیماها شروع شد.

عده‌ای از بانوان خوش سلیقه برای این کار انتخاب شده بودند. این بانوان البته باتفاق استاندار از جلوی هر هواپیمائی که میگذشتند ازنظر تمیزی ورنگ، نمره‌ای به‌هواپیما میدادند. منظره در این موقع بسیار تماشائی بود. خلبانان سعی میکردند بیش از هواپیما بخود بپردازند یکی سرش‌را شانه‌میزد، دیگری کراواتش را صاف میکرد، سومی کفش پای خـود را تمیز میکرد. خلاصه فعالیت عجیبی برای بـدست آوردن امتیاز زیادتری در جریان بود. ولی مثل آنکه زحمت بعضی‌ها بیهوده بود و بهدر رفت زیرا منظور زیبائی هواپیما بود وبس.

پس از پایان نمره گذاری وتعیین نفرات اول و دوم و سوم همه بسوی شهر رهسپار شدند. عده‌ای در میهمانخانه سعدی وبرخی در دانشکده افسری پزشکی جای گرفتند. شام در باشگاه افسران درمحیط بسیار گرمی صرف شد وفردای آن روز برای تماشای تخت جمشید و نقاط تماشائی شیراز همگی از شهر خارج شدند. شام شب شنبه در باغ ارم که یکی از زیباترین باغات شیراز است صرف گردید و روز شنبه صبح برای بار دیگرمسابقه شروع شد. دراین روز طبق برنامه قبلی می‌بایستی از شیراز به اصفهان و از اصفهان به رامسر رهسپار شوند ولی پس از آنکه هواپیماها در فرودگاه اصفهان فرود آمدند بعلت بدی‌هوا قرار شد آنروز عصر فقط به‌تهران عزیمت کنند. دراینجا نیز نیامدن یکی‌از هواپیماهای شرکت کننده باعث نگرانی شرکت‌کنندگان گشت بطوریکه برای پیدا نمودن او فـوراً یك هواپیمای دو موتوره انسن به پرواز درآمد. متأسفانه بعلت بدی هوا و دید کم انسن بدون گرفتن نتیجه بازگشت وبراضطراب همه بیافزود. مقارن ساعت یك بود که خبر نشستن هواپیمای مذکور در خمین بگوش همه رسید وصورتهای چین خورده با تبسم‌و خوشحالی از هم گشوده شد. هوا رفته رفته بدتر میشد و اخبار بدی راجع به‌وضعیت جوی بگوش میرسید ــ کوههای کرکس را ابرهای تیره رنگی پوشانیده بود ــ باد رفته رفته روبشدت گذاشت بطوریکه بعضی‌ها از حرکت بسوی تهران منصرف شده بودند ولی چون می‌بایستی بهرنحو که شده است تافردای آنروز نتیجه مسابقه معین شود باتوافق نظر داوران قرار شد هواپیماها با ترتیب داده شدهٔ قبلی بسوی تهران حرکت کنند.

ارتفاع ابر تا هفت هزار پا میرسید تکانهای شدیدی که در روی ارتفاعات کرکس بهواپیماها وارد می‌آمد، شدت باد و تکان حاصله از ابرهای مختلف را بخوبی نشان میداد. بعداز گذشتن از کرکس تگرگ و باران شدیدی شروع شد. برقهای خیره کننده‌ای گاهگاه چنان جلو واطراف را روشن میکرد که مطمئناً بعضی از خلبانان بی‌اختیار برخود می‌لرزیدند. پیدا کردن نقاط نشانه بسیار سخت بود وامید رسیدن سرساعت معین رفته رفته ازبین می‌رفت. این‌قسمت برای آنهائیکه شانس اول، دوم وسوم شدن‌را دارابودند بیشتر نگرانی حاصل‌میکرد. مبارزه شدیدتری بین شرکت کنندگان شروع شده بود. نقطه‌ایکه می‌بایستی از آنجا به‌خط مستقیم بسوی برج کنترل مهرآباد روانه شوند نقطه‌ای بود در مشرق جاده تهران وقم، تقریباً پنج میل در جنوب کهریزك، پیدا کردن این نقطه نشانه در آن هوای طوفانی وتیره بسیار مشکل بنظر میرسید. هواپیماهائیکه در سر ساعت پانزده بروی تهران رسیدند اغلب از شدت طوفان قادر بدیدن فرودگاه نشدند. هیئت داوران را اضطـراب فراوانی گرفته بود واز نشستن هواپیماها در آن طوفان مضطرب بنظر میرسیدند. بعداز فرود آمدن هواپیماهای هاریکن و هاروارد درآن طوفان درفرودگاه رفته رفته هوا رو به بهبود نهاد واز اضطراب داوران اندك اندك کاسته شد هواپیماها با تأخیر کم وبا بیش وارد فرودگاه شدند و سالم فرود آمدند.

تا اینجا هنوز نمرات اول ودوم وسوم وچهارم جای خود را نگاهداشته بودند و فقط اندك بدشانسی کافی بود که این جاها تغییر کند واین قضیه بستگی بعمل فردا داشت‌که می‌بایستی در مسیر سه‌گوشه تهران ــ قم ــ ساوه ــ تهران باشرایط مسابقه اصلی طی شود. روز یکشنبه صبح ساعت هفت طبق قرار قبلی هواپیماها در هوای بسیار خوب بلند شدند. امید موفقیت و نگاهداری جاهای قبلی برای همه بیك میزان بود لیکن دراینجا بود که بار دیگر قلوب کلیه شرکت کنندگان و بلکـه تمام ایرانیان به لرزه درآمد. درست در انتهای ۲ دقیقه مسیر ۲ هواپیمای هاریکن یکی بعداز دیگری سقوط کردند. در لحظات اول همه بتصور آنکه هردو خلبان از بین رفته‌اند بحالت‌غریبی دچار شده بودند. از قیافه همه یأس واضطراب بخوبی مشاهده میشد. خلبان هواپیمای اول شادروان سروان افتخاری بعلت‌کم

سرعتی سقوط کرده و کاملا متلاشی شده بود. ولی بعداز چند دقیقه خبر سلامتی خلبان هواپیمای دومی اندکی از اضطراب همه کاست ولی اینجا بود که این خلبان سانحه دیده جای خود را در مسابقه از دست داد و باعث شد که نفر چهارم سوم ونفر پنجم چهارم شوند. وهمچنین چون تفاوت نمرات نفر اول و دوم بسیار کم بود نفر اول با چند ثانیه تأخیر جای خود را بنفر دوم داد. پس از فرود آمدن همه هواپیماها نفرات اول و دوم و سوم و چهارم این مسابقه بزرگ واصلی بخوبی برای همه معلوم بود و بهمان ترتیب نیز:

داوید بمپ خلبان آمریکائی اول ــ سرهنگ ۲ خادمی (سپهبد بازنشسته کنونی و مدیرعامل هما) دوم ــ سرهنگ طوفانیان (ارتشبد کنونی) سوم ــ سرهنگ مصطفوی (سرتیپ بازنشسته کنونی) چهارم معرفی شدند.

جریان مسابقه فرودآمدن

در این مسابقه که می‌بایستی خلبانان در پشت خط معینی هرچه نزدیکتر بخط، فرود آیند البته قدرت و سرعت هواپیماها در نظر گرفته نشده بود. مثلا هواپیماهای پاپیرکاپ که قدرت نشستن بسیار دقیقی را دارند با هاریکن و یا داکوتا و یا هاروارد وسایر هواپیماهای شرکت کننده در همان جا و بهمان شرایط فرود می‌آمدند. در این مسابقه آقای احمدی (ازباشگاه هواپیمائی) آقای انریکومیل، آقای اسپرینگر، شادروان سرهنگ شاهرخی (که در آن زمان درجهٔ سروانی داشت) به ترتیب نفرات اول، دوم و سوم وچهارم معرفی شدند و درضمن ناگفته نماند که فاصله نفر سوم وچهارم فقط یك متر بود.

۱۲ خرداد ۱۳۳۰ (مهرآباد) اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران ،اعضاء هیئت داوران اولین مسابقه بین‌المللی هواپیمائی در ایران را مورد تفقد ملوکانه قرار میدهند.





۱۲ خرداد ۱۳۳۰ (فرودگاه مهرآباد)اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در جایگاه مخصوص ــ آخرین قسمت مسابقه بین‌المللی هواپیمائی در پیشگاه فرخنده شاهانه انجام گرفت و برندگان مسابقه به این افتخار نائل‌آمدند که جوائز خود را از دست مبارک ملوکانه دریافت دارند.

مسابقه سرعت

دو بعداز ظهر همین روز در پیشگاه مبارك اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران و مدعوین مسابقه سرعت در سه‌گوشه (ساختمان جدید مهرآباد ــ گنبد حضرت عبدالعظیم و جیپ مخصوصی که در فرودگاه دوشان‌تپه بود) برای دو دور انجام شد در این مسابقه دوازده هواپیما شرکت کرده بودند و فرستادن هواپیماها از نظر حداکثر سرعتشان طوری تنظیم شده بود که بایستی کلیه هواپیماها در رأس یکدقیقه معین بفرودگاه مهرآباد (جایگاه مخصوص شاهانه) میرسیدند. بنابراین هرکس سرعت زیادتر داشت و باموتور و هواپیما بهتر کار کرده بود چندثانیه زودتر میرسید وبرنده شناخته میشد سرعت هواپیماهای مختلف را از روی جدول مخصوص کارخانه سازنده بدست آورده و بنوبت با فاصله معین از زمین بلند میشدند. در این مسابقه داوران نتوانستند مانند مسابقات دیگر قضاوت صحیح بنمایند و حتی در بعضی از بلند شدن‌ها فاصله بلند شدن و زمان معین شده نیز بهم خورد و (شاید بتوان‌گفت که هیئت داوران از بعضی نکات چشم‌پوشی کردند) دراین مسابقه سرهنگ ماکوئی (افسر بازنشسته کنونی) سرگرد موسوی (سرهنگ بازنشسته کنونی) سرهنگ طوفانیان (ارتشبد کنونی) شادروان سرهنگ شاهرخی (که در آن زمان درجه سروانی داشت) به ترتیب نفرات اول، دوم، سوم وچهارم شناخته شدند.

بعداز پایان مسابقات آقای بیات سناتور و رئیس هیئت مدیره‌باشگاه هواپیمائی‌کشوری وقت خطابه‌ای درباره چگونگی انجام مسابقه هوائی در پیشگاه همایونی ایراد و در خاتمه‌بسانحه



اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران ضمن اعطا جایزه برنده اول مسابقه سرعت پرواز "مسابقات بین‌المللی هوائی در ایـران" (سرهنگ ابراهیم ماکوئی افسر بازنشسته کنونی نیروی هوائی شاهنشاهی) مشارالیه را مورد تفقد ملوکانه قرار میدهند.

هوائی تأسف‌آوریکه منجر به درگذشت سروان افتخاری گردید اشاره نمود و از پیشگاه شاهانه تقاضا کرد که اجازه فرمایند همانطوریکه در کلیه مسابقات و مخصوصاً مسابقات هوائی معمول است یکدقیقه سکوت باحترام روح قهرمان این افسر اعلام گردد وشاهنشاه بااین تقاضا موافقت فرموده و دراین موقع شاهنشاه شخصاً و کلیه حضار در حالیکه برپا ایستاده بـودند یك دقیقه سکوت اختیار نمودند (مراسم مستقیماً از رادیـو تهران پخش میشد). سپس مراسم اعطای جوائز بدست مبارك شاهانه بشرح زیر آغاز وانجام گردید.

برندگان اولین مسابقه هوائی بین‌المللی در ایران که باخذ جایزه از دست مبارك اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر مفتخر گردیدند.

۱ــ مسابقه اصلی

برنده اول داوید بمپ آمریکائی. باهواپیمای پایپرکاپ: جام طلا باضافهٔ ۱۰۰۰۰۰ ریال نقد.

برنده دوم سرهنگ ۲ خادمی (سپهبد بازنشستهٔ کنونی) از نیروی هوائی با هواپیمای داکوتا: جام نقره باضافه ۵۰۰۰۰ ریال نقد.

برنده سوم سرهنگ طوفانیان (ارتشبد کنونی) ازنیروی هوائی با هواپیمای هاروارد: جام نقره باضافه ۲۵۰۰۰ ریال‌نقد.

برنده‌چهارم سرهنگ مصطفوی (سرتیپ‌بازنشسته کنونی) از نیروی هوائی با هواپیمای داکوتا: جام نقره باضافه ۱۵۰۰۰ ریال نقد.

۲ــ مسابقه ناوبری

برنده اول داوید بمپ آمریکائی با هواپیمای پایپرکاپ: کاپ نقره.

برنده دوم شادروان سروان افتخاری از نیروی هوائی باهواپیمای هاریکن: گلدان نقره (ببازماندگانش اعطا شد).

برنده سوم صادقخانی از باشگاه هـواپیمائی کشوری با هواپیمای ریروین: گلدان نقره.

۳ــ مسابقه فرود آمدن

برنده‌اول احمدی ازباشگاه هواپیمائی‌کشوری باهواپیمای ناویون : گلدان نقره.

برنده دوم انریکومیل ایتالیائی با هواپیمای ماکی ۳۰۸: گلدان نقره.

٤ ــ مسابقه سرعت

برنده اول سرهنگ ماکوئی (افسر بازنشسته کنونی) با هواپیمای دوموتوره دومینی: کاپ نقره.

برنده دوم سرگرد موسوی (سرهنگ بازنشسته کنونی) با هواپیمای یك موتوره هاروارد: گلدان نقره.

برنده‌سوم: سرهنگ طوفانیان (ارتشبدکنونی) باهواپیمای یك موتوره هاروارد: گلدان نقره.

درمسابقه‌زیبائی هواپیما نیز برنده‌اول داریوش «تیمسار» از خلبانان باشگاه هواپیمائی کشوری وبرندگان دوم و سوم از نیروی هوائی شاهنشاهی بودند که هریك به دریافت یك گلدان نقره نائل آمدند.

نخستین خلبان‌ایرانی که‌باسقوط هـواپیمـای جـت درگـذشت

شادروان سروان خلبان سید مصطفی سیرنگ که درتاریخ ۱۳۲۹٫۹٫۱۵ جهت طی دورهٔ پرواز روی هواپیماهای جت به انگلستان اعزام شده بود در مراحل نهائی دورهٔ مذکور بـا هواپیمای جت از نوع وامپایر سقوط کرده و درگذشت ونامش بعنوان نخستین خلبان ایرانی که در اثر سقوط هواپیمای جت جان خود را از دست داد در تاریخ نیروی هوائی کشور ما ثبت گردید. حادثه روز ۱۳۳۰٫۴٫۱۰ اتفاق‌افتاد به‌این ترتیب که شادروان سیرنگ حدود ساعت ۱۰ بایك فروند هواپیمای جت وامپایر که جهت پرواز طولانی در ارتفاع ۳۰۰۰۰ پائی به مخازن سوخت اضافی مجهز شده بود از فرودگاهی واقع در شبه جزیرهٔ «آنگلزی» بریتانیا برخاست.هوا مانند اغلب روزهای دیگر ابری بود. وی حدود ساعت ۱۰۲۰ از برج کنترل پرواز تقاضای کنترل فرود در ابر را نمود و برحسب معمول مسئولین برج کنترل خلبان را از ارتفاع بالا به ۱۰۰۰۰ پا پائین آورده و پس از چندبار مکالمه سمت فرودگاه را برای او «۰۱۵» درجه تعیین کردند واین‌آخرین تماس رادیوئی با سیرنگ بود. ساعتها هواپیماهای «اسپیت‌فایر» ــ «وامپایر»ــ «متئور ــ بوفایتر ــ اکسفورد و چهار موتورهٔ هستینگ» با قایقهای نجات موتوری در جستجوی اوبودند تاسرانجام نزدیك ساعت ۱۶۰۰ دو هواپیما مشاهدهٔ یك مخزن اضافی سوخت ویك مخزن داخلی ومقداری از دم هواپیما را در ۱۲ میلی ساحل و در سمت آخرین زاویه‌ایکه به‌هواپیمای شادروان سیرنگ داده شده بود گزارش کردند. اشیاء مذکور بوسیله قایقهای نجات موتوری جمع‌آوری و به قسمت حمل شد و شکی باقی نگذاشت که متعلق به هواپیمای وامپایر سیرنگ هستند که در دریا سقوط کرده است. علت سقوط هواپیمای شادروان سیرنگ که در پرواز با دستگاه، قوی و هدایت هواپیما در شرایط غیرعادی برای او کاری سهل بود بدرستی روشن نشد. شادروان سیرنگ متولد تبریز ودر سال ۱۳۲۱ وارد رستهٔ هوائی دانشکده افسری گردیده و در سال ۱۳۲۳ به درجهٔ ستوان دومی نائل و سپس دانشکده خلبانی و دورهٔ معلم خلبانی نیروی هوائی شاهنشاهی را طی کرده و در فروردین ۱۳۲۹ بـه درجهٔ سروانی نائل آمده بود.



۲۵ مهر ۱۳۳۰ ــ اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بـزرگ ارتشتاران با پذیرش نشان درجه "۱"خلبانی، نیروی هوائی را قرین مباهات فرمودند ــ در عکس سرتیپ سپه پور رئیس ستـاد وقت نیـرو افتخار نصب نشان درجه یکم خلبانی را به سینهٔ مبارك شاهانه‌دارد.

مراسم سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۰ نیروی هـوائی در پیشگاه مـبارك شاهانـه

پذیرش نشان درجه ۱ خلبانی ــ اعطاء واکسیل به‌خلبانان گردان شکاری گارد شاهنشاهی ــ اولین پرش چتربازان درپیشگاه شاهانه‌ــ گشایش نخستین سرویس هواشناسی‌نظامی

صبح روز ۲۵ مهر ۱۳۳۰ مراسم سالجشن نیروی هوائی شاهنشاهی در پیشگاه اعلیحضرت همایـون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در دوشان‌تپه برگزار گردید. در این مراسم شاهنشاه نشان درجه ۱ خلبانی را قبول و گواهینامه‌های فارغ‌ــ التحصیلان دوره‌های مختلف‌آموزشی نیروی‌هوائی رابنمایندگان آنان وهمچنین جوائز ورزشکاران موفق نیرورا اعطاء فرمودند ونظر باینکه بفرمان مطاع همایونی گردان رزمی تیپ شکاری از ۲۵ مهر ۱۳۳۰ گردان گارد شاهنشاهی منظور شده بود لذا واکسیل مربوطه با دست مبارك شاهانه به فرمانده وقت تیپ (سرتیپ معینی) اعطاء گردید و از آن تاریخ خلبانان گردان



۲۵ مهر ۱۳۳۰ ــ هفت نفر از کارکنان نیروی هوائی که جهت تعلیم چتربازی بخارج اعزام شده و پس از مراجعت برای اولین بار با پرش از هواپیما در نمایش هوائی شرکت کرده بودند به اخذنشان چتربازی از دست مبارک شاهانه مفتخر گردیدند. در عکس یکی از چتربازان به کسب افتخار اخذنشان نائل می‌آید.



۲۵ مهر ۱۳۳۰ ــ اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران پس از استماع گزارش رئیس رکن سوم وقت ستاد نیروی هوائی، اولین شبکهٔ هواشناسی نظامی را افتتاح فرمودند. در عکس افسر مسئول وقت شبکهٔ جدیدالتأسیس هواشناسی نظامی توضیحات لازم را به عرض ملوکانه میرساند.

سندربولت تیپ شکاری از واکسیل مخصوص گارد استفاده کردند. درمراسم‌سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۰ پانزده‌فروند هواپیمای سندربولت ــ ۱۹ فروند هاروارد ــ ۱۵ فروند «الـ٤» بیست وچهار فروند تایگرموس ــ ۱۳ فروند استیرمن ــ ۱۲ فروند هایند ــ پنج فروند انسن ــ ٦فروند داکوتا و هشت فروند هاریکن رژه رفتند وبرای اولین‌بار هفت نفر چترباز پرش انجام دادند واین چتربازان که یك نفر افسر و شش نفر درجه‌دار نیروی هوائی بودند پس از پرش مورد تفقد شاهانه قرار گرفته ونشان چتر با دست مبارك ملوکانه به سینهٔ یك یك آنان نصب گردید. سپس موکب مبارك شاهانه به محوطهٔ باشگاه نیروی هوائی نزول اجلال فرموده وبعد از استماع گزارش رئیس رکن سوم وقت ستاد نیروی هوائی شبکهٔ جدیدالتأسیس هواشناسی نظامی را افتتاح فرمودند.

گشایش سرویس هواشناسی درنیروی هوائی شاهنشاهی

چنانکه ذکر شد طی مراسم روز ۲۵ مهر سال ۱۳۳۰ که در پیشگاه مبارك اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران دردوشان‌تپه برگزار گردید اولین‌سرویس هواشناسی نیروی هوائی بدست مبارك شاهانه گشایش یافت. رئیس رکن سوم وقت ستاد نیروی هوائی بهنگام افتتاح سرویس مذکور چنین گزارش داد:

«نیروی هوائی شاهنشاهی برای ایجاد ایستگاههای هواشناسی در نقاط مختلف کشور بدواً دونفر را برای کسب معلومات هواشناسی به خارج اعزام داشت این دونفر پس از مراجعت بعنوان مربی مشغول کار شده و کلاس مخصوصی را که از عده‌ای داوطلب تشکیل شده بود اداره نموده وبه این ترتیب پایه اصلی تشکیل سرویس هواشناسی که مستلزم آموزش کارکنان این‌رشته بودگذاشته‌شد. به‌موازات این‌اقدام وسائل‌فنی موردلزوم ازخارج تهیه شد ویکنفر از افسران نیز برای تکمیل تحصیلات هواشناسی به اروپا اعزام گردید. با مراجعت افسر مذکور و پایان کلاس هواشناسی و ورود وسائل هواشناسی مورد نظر از خارج، نیروی هوائی موفق شد در زمان کوتاهی پست‌های هواشناسی نظامی را در تمام مراکزی که گردانهای هوائی استقرار یافته ایجاد نماید. در حال حاضر وضعیت هواشناسی نیروی هوائی بشرح زیر است:

۱ــ شش ایستگاه درجه اول هواشناسی در تهران و شهرستانهای: اصفهان ــ شیراز ــ مشهد ــ تبریز و اهواز بوجود آمده که این ایستگاهها میتوانند اطلاعات جوی را در رأس هرساعت، در صورت لزوم در تمام مدت ۲٤ ساعت در دسترس خلبانان قرار دهند.

۲ــ نه نفر دیدبان هواشناسی در تهران و شهرستانهای مذکور به تصدی ایستگاهها مأمور گردیده‌اند.

۳ــ سه نفر افسر برای طی دورهٔ پیش‌بینی هواشناسی به آمریکا اعزام گردیده‌اند که در حال حاضر مشغول تحصیل هستند.

٤ــ بیست و پنج نفر درجه‌دار هواشناس در ایستگاهها بخدمت گمارده شده‌اند و نیروی هوائی امیدوار است که در مدت کوتاهی یك ایستگاه پیش‌بینی‌هواشناسی مستقل تأسیس نماید.»

به‌این ترتیب برای اولین‌بار سرویس هواشناسی نظامی در ایران بوسیله نیروی هوائی شاهنشاهی بوجود آمد. تا آن زمان فقط یك واحد کوچك هواشناسی برای تأمین سلامت پروازها از زمان جنگ جهانی دوم در ادارهٔ کل هــواپیمائی کشوری (مستقر در فرودگاه مهرآباد) بوجود آمده بود که رفته رفته باایجاد ایستگاههای هواشناسی در شهرستانها و تعلیم کارمندان فنی تحت نظر کارشناسان سازمان هواپیمائی کشوری جهانی اندکی توسعه یافته بود وهمچنین یك واحد هواشناسی هم در وزارت کشاورزی تشکیل گردیده بود تا آمارهای جوی مورد لزوم کشاورزی را تهیه نماید. پس‌از ایجاد سازمان برنامه برای اجرای طرحهای این سازمان نیاز به‌اطلاعات جوی واقلیمی در سطح‌وسیعتری احساس شد تا سرانجام در آذر ۱۳۳٤ فعالیتهای هواشناسی کشور طبق تصویبنامهٔ هیئت وزیران در یك سازمان متمرکز و ادارهٔ کل هواشناسی ایران تأسیس شد که با استفاده از کارمندان هواشناسی نیروی هوائی ــ هواپیمائی کشوری، وزارت کشاورزی وبنگاه مستقل آبیاری فعالیت خود را آغاز نمود. این اداره تا سال ۱۳۵۳ جزء سازمان وزارت راه واینك از ادارات تابعهٔ وزارت جنگ بوده و نیازمندیهای سازمانهای کشور منجمله نیروی هوائی شاهنشاهی را از لحاظ اطلاعات مربوط به‌هواشناسی تأمین میکند. معهذا نیروی هوائی بمنظور رفع نیازمندیهای هواشناسی عملیاتی خود مستقلا دارای یك سازمان هواشناسی بسیار مجهز است که شامل وسائل مدرن و پیشرفته‌ترین دستگاههای الکترونیکی میباشد که از هرجهت نیازمندیهای عملیاتی یگانهای پروازی نیروی هوائی شاهنشاهی را ازلحاظ هواشناسی تأمین‌میکند وبرنامه‌های وسیعی نیز برای توسعهٔ باز هم بیشتر در دست اجرا دارد.

عملیات رزمی برعلیه اشرار جــوانرودی

از سال ۱۳۳۱ یك گروه هــواپیمای اکتشافی با خدمهٔ مربوطه در عملیات علیه اشرار و یاغیان جوانرودی شرکت‌کرده و تا پایان عملیات در این مأموریت بوده و در عملیات جزایر هنگام و قشم نیز هواپیماهای گردان هوائی شیراز متناوباً بنفع لشکر ٦ فارس شرکت نمودند. در منطقهٔ عملیات رزمی جنوب هشت فروند هواپیما از مرکز و کلیهٔ هواپیماهای گردان هوائی اهواز مأموریت داشت. در جریان این عملیات دونفراز درجه‌داران‌نیرو ضمن‌پرواز ازاهواز به‌اصفهان درتاریخ ۱۸ر۱ر۱۳۳۲ در اثــر سقوط هواپیمایشان درگذشتند. در مراحــل بعدی عملیات علیه اشرار جوانرودی نیز نیروی‌هوائی نقش ارزنده‌ای داشت بطوریکه بپاس ابراز جدیت در این عملیات هفت نفر از درجه‌داران خلبان و یکنفر از درجه‌داران فنی تیپ شکاری به دریافت مدال سپه و نه نفر از درجه‌داران فنی این تیپ به‌اخذ مدال مطلا و هفت نفر دیگر از درجه داران فنی تیپ مذکوربه دریافت مدال نقره مفتخر گردیدند که طی مراسم ویژه‌ای در تاریخ ۷ شهریور ۱۳۳۵ بوسیلهٔ فرمانده یگان مربوطه به سینهٔ یك‌یك آنان نصب شد.

رئیس ستاد ارتش وقت پیرامــون نقش اساسی نیروی هوائی در عملیات برعلیه ایل جوانرودی چنین اظهار نظرکرد: «در شرایط سخت منطقهٔ عملیات و نامساعد بودن وضعیت جوی فداکاری و کمك مؤثر نیروی هوائی پیروزی نیروی زمینی را نسبت به‌اشرار جوانرودی بسیار تسهیل کرد. نیروی هوائی ارتش شاهنشاهی با یك انضباط محکم وهمکاری صمیمانه در اسرع اوقات واحدهای خود را بمنطقهٔ عملیات اعزام داشته و در پیشروی ستونها نقش اساسی را داشته. مخصوصاً باید این نکته را متذکر شد که در کوهستانهای سخت با عدم مساعدت هوا، عملیات هواپیماها و تیراندازی روی هدف از نظر فنی بسیار دشوار و تهور خلبانان نیروی هوائی بسیار مورد تمجید میباشد.

... تکرار میکنم که عملیات نیروی هوائی بسیار مشکل بود زیرا خلبانان نیروی هوائی برای هدف گیری ناچار بودند با هواپیما داخل دره‌ها شده و نیروی زمینی را پشتیبانی کنند ومیتوان بخوبی تجسم کرد که این عمل تا چه اندازه بــرای خلبانان خطرناك بوده است... بوسیله هواپیماها ده‌هزار نسخه اوراق بین جوانرودیها پخش شد، در این اوراق اشرار دعوت به تسلیم شده بودند وبه‌آنها اطمینان داده شده بود چنانچه خود را به مأمورین ارتش تسلیم کنند از جرائم عمومی و دولتی معاف خواهند شد...

فرمانده سپاه غرب در تمام مدت نبرد با هواپیما ازمواضع نیروهای ارتش ومواضع دشمن دیدن میکرده است و هواپیمــاهای ارتشی بارها دشمن را بوسیله مسلسل و بمب‌های کوچك تارومار کرده‌اند ...».

هواپیماهای نیروی هوائی شاهنشاهی در خــدمت مبارزه با مــلخ دریائــی

از اول فروردین ۱۳۳۱ تا ۱٤ر٥ر۱۳۳۱ شش فروند از هواپیماهای استیرمن نیروی هوائی شاهنشاهی مأمور مبارزه با ملخ دریائی بنفع وزارت کشاورزی در مناطق فارس وخوزستان

بودند. دراین مبارزه جمعاً ۱۰۶۶۰۰۰ هکتار زمین با موفقیت کامل سمپاشی شد و فعالیت کارکنان نیروی هوائی از طرف وزارت کشاورزی وانجمن فلاحتی استان فارس واستانداری فارس مورد تقدیر وتشویق قرار گرفت.

مراسم سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۱ نیروی هوائی در پیشگاه مبارك شاهانه

گشایش بیمارستان پنجاه تختخوابی و سالن باشگاه ورزشی نیروی هوائی

مراسم سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۱ نیروی هوائی در پیشگاه مبارك شاهانه در دوقسمت صبح و بعداز ظهر روز مذکور برگزار شد. موکب مبارك اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران صبح آنروز به میدان عبدالله‌آباد واقع در جنوب کهریزك جهت تماشای مانور نیروی هوائی و بعدازظهر جهت شرکت در مراسم سان و رژهٔ زمینی و هوائی و اعطاء گواهینامه‌ها و جوائز فارغ‌التحصیلان و ورزشکاران ممتاز و افتتاح تأسیسات جدید نیروی هوائی به دوشان‌تپه نزول اجلال فرمودند. در مانور میدان عبدالله‌آباد ضمن اجرای برنامهٔ تیراندازی با هواپیماهای هاروارد (که با بمب‌گیر و مسلسلهای هواپیماهای قدیمی تجهیز شده بودند) ــ پرتاب راکت و تیراندازی با هواپیماهای هاریکن ــ تیراندازی و بمباران با بمب ۵۰۰ پوندی و ۲۵۰ پوندی بوسیله هواپیماهای سندربولت، قدرت آتش هواپیماهای نیروی هوائی بمعرض نمایش گذاشته شد وعده‌ای چترباز و بسته‌های محتوی اسلحه ولوازم مخصوص آنان بوسیلهٔ هواپیماهای داکوتا فروریخته شد.

ساعت ۱۶۳۰ روز ۲۵ مهر ۱۳۳۱ نیز موکب مبارك ملوکانه به فرودگاه دوشان‌تپه نزول اجلال و گواهینامه‌های فارغ‌التحصیلان دوره‌های آموزشی مختلف نیروی هوائی را به نمایندگان آنان و جوائز شاگردان رتبهٔ یکم و دوم هررشته را اعطاء فرمودند سپس رژهٔ هواپیماها و بدنبال آن رژهٔ یگانهای مستقر در فرودگاه دوشان‌تپه از پیشگاه مبارك شاهانه انجام گرفت و پس از آن شاهنشاه بیمارستان جدیدالتأسیس ۵۰ تختخوابی نیروی هوائی (شامل بخشهای: داخلی ــ جراحی ــ دندانپزشکی، گوش و حلق و بینی و داروسازی) و نیز تالار ورزشی متعلق به‌باشگاه ورزشی نیروی هوائی را افتتاح‌فرمودند و پس از مشاهدهٔ عملیات ورزشکاران نیرو واعطاء جوائز قهرمانان به‌استودیو رادیو-نیروی هوائی تشریف‌فرما شده و از دستگاههای جدید آن بازدید فرمودند (قدرت دستگاه فرستندهٔ رادیو نیروی هوائی به یك کیلووات افزایش یافته بود).

شاهنشاه پس از پایان مراسم سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۱ خطاب به رئیس ستاد وقت نیرو (در آن موقع عنوان نیروی هوائی «فرماندهی» نبود) فرمودند:

«مراتب رضایتمندی ما را به کلیهٔ افسران و درجه‌داران وافرادوکارکنان نیروی هوائی ابلاغ نمائید، امید است در سال آتی کمکهای مادی و معنوی لازم و بیشتری به نیروی هوائی بشود تا نیروی هوائی بتواند مراحل توسعه وترقی را پیموده واز هر جهت مناسب با احتیاجات کشور و قابل سنجش با هواپیمائی کشورهای مترقی دنیا گردد».

حمل الاغهای قبرسی از بیروت‌بوسیلهٔ هواپیماهای‌نیرو

سی و پنج رأس الاغ قبرسی که کشور ایران بمنظور اصلاح نژاد سفارش کرده‌بود بین‌تاریخ ۸و۱۸ مهرماه ۱۳۳۲ بوسیلهٔ هفت فروند هواپیمای داکوتای نیروی هوائی شاهنشاهی از بیروت به تهران حمل گردید.

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۲ نیروی هوائی شاهنشاهی

گزارشی از فعالیتها و عملیات یکساله نیروی هوائی (از مهر ۱۳۳۱ تا مهر ۱۳۳۲)

نظر باینکه موکب مبارك اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در روز ۲۵ مهر ۱۳۳۲ بمنظور افتتاح تونل کوهرنگ به‌اصفهان نزول‌اجلال فرموده‌بودند، لذا مراسم سالجشن ۲۵ مهر این سال در حضور والاحضرت شاهپور غلامرضا پهلوی درپادگان دوشان‌تپه برگزار شد. گزارشی که در این مراسم بعرض والاحضرت رسید حاوی نکات زیر بود:

۱ــ متجاوز از سه سال است که به نیروی هوائی وسائل جدیدی تحویل نشده است.

۲ــ از مهر ۱۳۳۱ تا مهر ۱۳۳۲ مجموعاً ۱۸۱۴۰ ساعت در نیروی هوائی شاهنشاهی پرواز انجام گرفته است.

۳ ــ در عملیات علیه جوانرودیها یك گروه هواپیمای اکتشافی و پرسنل مربوطه شرکت کرده و تا خاتمهٔ عملیات به مأموریت خود ادامه داده است.

۴ــ در کرانه‌های خلیج فارس در رفت و آمد کشتی‌های خودی و بیگانه پروازهای اکتشافی انجام و همکاریهای لازم با نیروی دریائی در تمام طول یکسال گذشته بوسیلهٔ گردانهای هوائی اهواز و شیراز ادامه داشته است.

۵ــ هواپیماهای گردان‌هوائی‌شیراز درمأموریتهای‌جزایر هنگام وقشم بنفع لشکر ۶ فارس متناوباً شرکت کرده‌اند.

۶ ــ در عملیات رزمی منطقهٔ جنوب هشت فروند هواپیما از مرکز و کلیه هواپیماهای موجود جمعی گردان هوائی‌اهواز شرکت نموده و دراین عملیات دونفر از درجه‌داران نیرو در اثر سانحه جان خود را از دست داده‌اند.

۷ــ از مناطق نظامی و برای شرکت سهامی نفت ایران و بنگاه آبیاری بمساحت ۲۴۰۰۰ کیلومتر مربع عکسبرداری

هوائی شده است.

۸ــ یك گروه هواپیمای سمپاشی با پرسنل مربوطه بنفع وزارت کشاورزی در منطقهٔ جنوب برای مدت شش ماه مشغول عملیات سمپاشی بوده‌اند.

۹ــ در رستاخیز ملی ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ چند نفر افسر و درجه‌دار و دانشجو و سرباز نیروی هوائی در راه حفظ تاج‌و تخت سلطنت و میهن عزیز قربانی و مجروح شده‌اند.

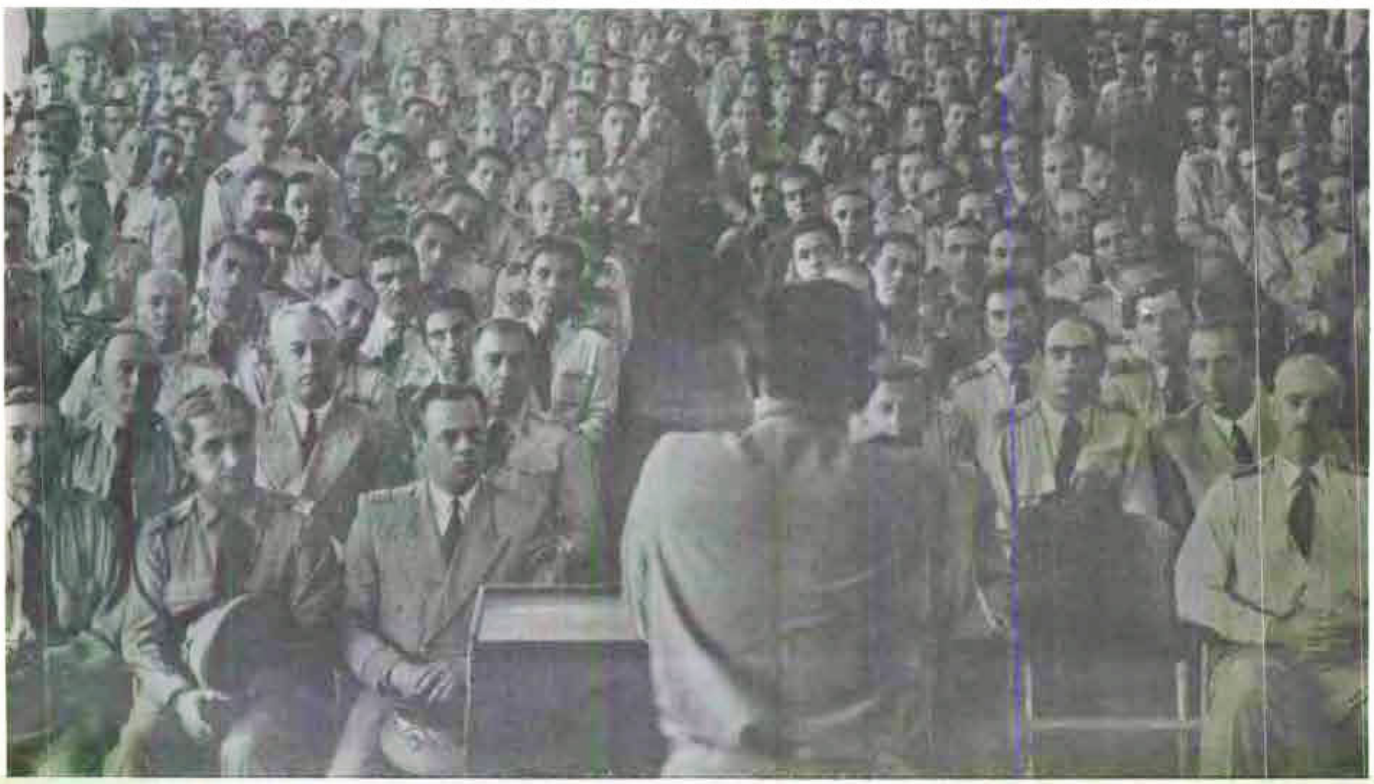
والاحضرت پس از استماع گزارش معروضه، گواهینامه‌ها و جوائز فارغ‌التحصیلان و شاگردان رتبهٔ اول رشته‌های مختلف هنگ تعلیمات نیروی هوائی شاهنشاهی‌را اعطاء فرمودند. آنگاه رژهٔ هواپیماها و سپس رژهٔ یگانهای زمینی نیروی هوائی انجام گرفت.

جلسات سخنرانی در نیروی هوائی شاهنشاهی

بمنظور بالا بردن سطح اطلاعات عمومی پرسنل

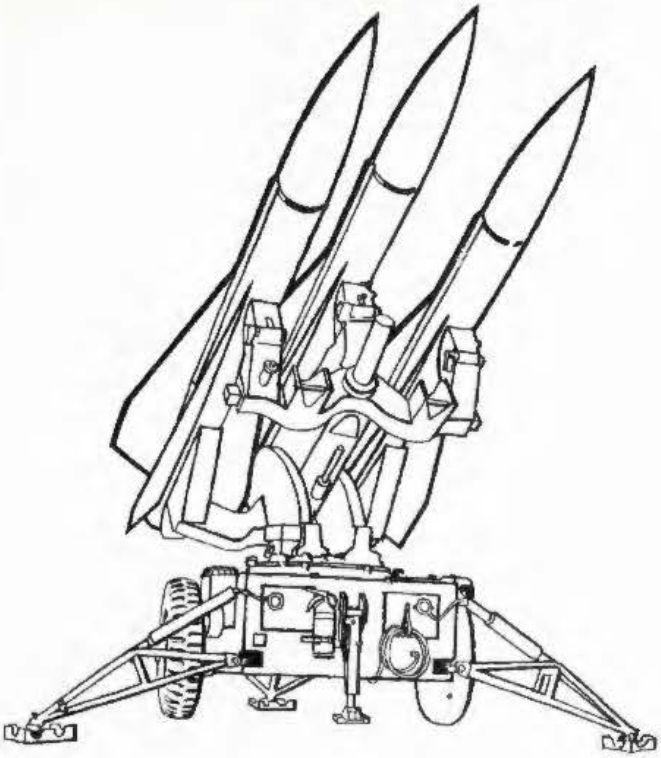
بمنظور بالا بردن سطح اطلاعات عمومی کارکنان نیروی هوائی شاهنشاهی و آشنائی آنان بامسائل روز ملی و بین‌المللی و پیشرفتهای حاصله در زمینه‌های مختلف علمی و تکنولوژی، سیاسی و اقتصادی، اجتماعی واخلاقی و غیره و نیز آگاهی پرسنل از مسائل مختلف روزمره خدمتی، از سال ۱۳۳۳ سخنرانیهای عمومی برای کارکنان نیروی هوائی آغاز شد. این سخنرانیها ابتدا در نوبت‌های ۱۵ روز یکبار وگاهی بطور هفتگی بوسیلهٔ افسران مطلع نیروی هوائی در سالن آمفی تئاتری‌که درپادگان جنوبی دوشان‌تپه (محل کنونی فرماندهی پشتیبانی مرکز) وجود داشت اجرا میشد ولی ازسال ۱۳۳۹ بعلت عدم گنجایش سالن مذکور، با مذاکرات و توافقی که بعمل آمد سخنرانیهای مذکور بطور ماهانه در سالن آمفی‌تئاتر دانشکدهٔ افسری ارتش انجام و تا اسفند ۱۳۴۱ ادامه یافت واز این تاریخ با آماده شدن سالن سخنرانی فرماندهی آموزشهای هوائی سخنرانی عمومی نیرو همه ماهه در این سالن اجرا میشود و همانطور که اشاره شد در سالهای اول برای ایراد سخنرانی از وجود افسران مطلع نیرو استفاده میشد ولی تقریباً از ۱۵ سال پیش تاکنون بیشتراز دانشمندان، مطلعین، استادان دانشگاه وکارشناسان طراز اول رشته‌های گوناگون جهت ایرادسخنرانی در این جلسات ماهانه دعوت بعمل می‌آید. بعلاوه در سالهای اخیر بسبب گسترش نیروی هوائی شاهنشاهی و بوجود آمدن پایگاهها وایستگاههای متعدد در سراسر کشور، در هر یك از یگانهای تابعهٔ نیرو چه در مرکز و چه شهرستانها همه ماهه نظیر چنین سخنرانیهائی برای استفادهٔ کارکنان هریگان مستقلا بعمل می‌آید وسالن سخنرانی پادگان شمالی دوشان‌تپه فقطجهت اجرای سخنرانیهای ماهانه برای کارکنان یگانهای مستقر در دوشان‌تپه اختصاص دارد معهذا متن این سخنرانیها بصورت بولتنی جهت بهره‌برداری در اختیار یگانهای دیگر نیروی هوائی شاهنشاهی قرار میگیرد.

یکی ازجلسات‌سخنرانی (۱۳۳۰/۷/۹) درحالیکه جمعی‌از کارکنان نیروی‌هوائی‌تذکرات‌خدمتی‌رئیس ستاد وقت نیرو (سرتیپ‌سپه‌پور) را استماع مینمایند.



پدافند زمین به‌هوا در نیروی هوائی شاهنشاهی

بفرمان مطاع شاهانه از تاریخ ۱۵ خرداد ۱۳۳۳ سازمان واحدهای ضدهوائی از ترکیبات سپاه یکم منتزع وبه ترکیبات سازمانی نیروی هوائی شاهنشاهی اضافه شد. سابقهٔ ایجاد سازمان ضد هوائی در ارتش شاهنشاهی بسال ۱۳۱۲ مربوط میشود در این سال‌بود که‌آتشبارهای ۷۵ میلیمتری ضدهوائی از کارخانه بوفرس خریداری ویگان ضد هوائی تشکیل گردید. این‌سلاحها در اواخر سال ۱۳۲۲ از خدمت خارج شدند و فقط مسلسلهای ضدهوائی ۱۵ میلیمتری برنو و سپس ۰/۵ اینچی آمریکائی در ارتش ایران وجود داشت و در سال ۱۳۳۳ توپهای ضد هوائی ۴۰ میلیمتری به ارتش ایران واگذار گردید و همانطور که اشاره شد از ۱۵ خرداد همین سال سازمان ضد هوائی به‌نیروی هوائی شاهنشاهی پیوست.



بطورکلی تاسال ۱۳۴۵ سیستم پدافند زمین بهوای مؤثری که متناسب با پیشرفتهای جهانی جنگ‌افزارهای مربوطه باشد درایران وجـود نداشت در این سال بود کـه نیروی هوائی شاهنشاهی با تجهیز به موشکهای نوع سی‌کت و تایگرکت و همچنین توپهای ۲۳ میلیمتری گام نخست را در ایجاد سازمان پدافند زمین بهوای مؤثر برداشت و تشکیل آتشبارهای پدافند زمین بهوا در یگانهای نیروی هوائی صورت عمل بخود گرفت و روز بروز با تجهیز به سلاحهای مؤثرتر وافزایش تعداد این سلاحها وآموزش متخصصین لازم در داخل و خارج کشور به پیشرفت سریع خود ادامه داد. در حال حاضر فرماندهی پدافند هوائی نیروی هوائی شاهنشاهی با سازمان گسترده‌ای به‌انواع سلاحها و موشکها نظیر توپهای ۳۵ میلیمتـری اورلیکن ــ موشکهای مدرن هاك و موشکهای راپیر وغیره مجهز بوده و برای دفاع از آسمان مناطق حساس در سراسر کشور آمادگی کافی دارد و سریعاً به‌افزایش سطح آمادگی خود می‌افزاید.

نمونه‌ای از موشکهای زمین به هوای پیشرفته از نوع ها...



نمونه‌ای موشکهای زمین به هوای راپیر آماده برای پرتاب



اولین پرواز هواپیماهای ترابری نیروی هوائی شاهنشاهی بادستگاه «جی-ثی-ای»

در تاریخ ۱۳ اردیبهشت سال ۱۳۳۳ دوفروند هواپیمای داکوتای نیروی هوائی شاهنشاهی بمنظور انجام تمرین پرواز با دستگاه «جی ــ ثی ــ ای» باخلبانان و خدمهٔ پروازی ایرانی بمعیت دو مستشار آمریکائی از تهران به فرودگاه دهران (پایگاه هوائی آمریکا در خاك عربستان سعودی) پرواز کردند و در دهران خلبانان ایرانی با طی کلاسی با کار دستگاه مورد بحث آشنا شدند و ضمن تنظیم دستگاههای رادیوئی هواپیماها هریك از خلبانان چند ساعت پرواز آموزشی با دستگاه «جی ــ ثی ــ ای» انجام دادند و روز ۱۶ اردیبهشت به‌تهران بازگشتند، واین اولین بار بود که هواپیماهای ترابری نیروی هوائی شاهنشاهی با دستگاه «جی ــ ثی ــ ای» پرواز انجام دادند. دستگاه مورد بحث در مواردیکه دید کم یا بکلی صفر است هواپیما را از اطراف فرودگاه برای نشستن هدایت نموده و به باند فرود مورد نظر تا ارتفاع صفر و فرود سالم رهبری میکند.

انتشار نشریه بررسی سوانح گذشته

بمنظور استفاده از تجربیات و خبطهای پروازی گذشته و جلوگیری از اشتباهات و سوانح احتمالی آینده نشریه‌ای در هرشش ماه یك شماره تحت عنوان «بررسی سوانح گذشته» حاوی تجزیه و تحلیل شکست‌ها و سوانح شش ماهه گذشته، از سال ۱۳۳۳ چاپ ومنتشر گردید. مطالب این نشریه بوسیلهٔ رکن سوم وقت ستاد نیروی هوائی تهیه، مطالعه و تجزیه وتحلیل میشد و بوسیلهٔ دایره «تعاون وانتشارات» وقت چاپ و جهت توزیع رایگان بین خلبانان تحویل رکن سوم میگردید. این نشریه بعدها پس از تشکیل سازمان «امنیت پرواز و زمینی» بصورت فصلنامه تحت عنوان بررسی سوانح به انتشار خود ادامه داد.

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۳ نیروی هوائی شاهنشاهی

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۳ نیروی هوائی شاهنشاهی در شیراز (محلی در جنوب شرقی پل فسا ــ ۲۰ کیلومتری جنوب شرقی شیراز) انجام گرفت و طی مانوری که برای آنروز ترتیب داده شده بود فعالیت رزمی هواپیماها درمراحل پشتیبانی و حمایت یگانهای رزمی زمینی بمعرض نمایش گذاشته شد. مانور هوائی مورد بحث در حضور فرمانده سپاه‌جنوب وفرمانده لشگر ۶ فارس و عدهٔ زیادی از افسران ارتش ومدعوین وجمع کثیری از هم‌میهنان شهرستان فارس که باوسائل گوناگون در محل مانور گرد آمده بودند انجام گرفت وبه ترتیب عبارت بود از عملیات هواپیماهای هاروارد شامل بمباران و تیراندازی و پرواز خوبی بوسیلهٔ یکفروند هواپیمای هاروارد و پرواز تاکتیکی یك گروه چهار فروندی ازاین‌نوع هواپیما ــ عملیات شکاریهای سندربولت شامل بمباران و تیراندازی و پرتاب راکت ــ رژهٔ ۸ فروند هواپیمای هاروارد از جلو دیدگاه، عملیات ارائه قدرت آتش هواپیماها علیه هدفهائیکه در روی زمین تعبیه شده بودند که بنحواحسن و با موفقیت انجام گرفت

سیستم تدارکاتی جدید درنیروی‌هوائی شاهنشاهی

برای تأمین ارتباطات تدارکاتی منظم ومرتب در نیروی هوائی شاهنشاهی با روشی که در نیروهای هوائی کشورهای پیشرفته معمول است در سال ۱۳۳۳ گامهای تازه‌ای به پیش گذاشته شد وبکمك فکری مستشاران آمریکائی‌ذیفن و بااستفاده از افسران و درجه‌داران نیروی هوائی که تحصیلات مربوطه را در ایالات متحدهٔ آمریکا تکمیل کرده و با سیستم تدارکاتی جدید آشنا بودند و باتشکیل کلاسهائی برای تعلیم روش جدید بکارکنان مربوطه، روش کهنه ومنسوخ تدارکاتی جای خود را به سیستم جدید داد و بین واحدهای تدارکاتی قسمتها و تیپ فنی وقت رابطهٔ بی‌سیم برقرار شد و تاحدود زیادی مشکلات سابق تدارکاتی ازمیان رفت. این روش بموازات پیشرفتهای سریع نیروی هوائی روز بروز راه تکامل را پیمود و امروز بیاری‌سیستم کامپیوتری پیشرفته، بامترقیترین روشهای‌تدارکاتی جهان انجام میگیرد.

بخش رادیولوژی در بیمارستان نیروی هوائی

بیمارستان ۵۰ تختخوابی نیروی هوائی که در ۲۵ مهر ۱۳۳۱ بادست مبارك شاهانه افتتاح شده بود درسال ۱۳۳۳ مجهز به بخش رادیولوژی گردید.

تأسیس شعبهٔ تدارکات ارتش در نیروی هوائی

برای اینکه کارکنان نیروی هوائی خوارواز و سایر لوازم زندگی را که به‌قیمت ارزان برابر سهمیهٔ معین در

اختیارشان گذاشته میشود بنحو آسانی دریافت دارند وبامراجعه به ادارهٔ تدارکات ارتش مقداری از وقتشان تلف نشود درسال ۱۳۳۳ شعبه‌ای از تدارکات در نیروی هوائی تأسیس گردید واز این حیث تسهیلاتی برای کارکنان نیروی هوائی فراهم آمد. امروزه در پایگاهها و ایستگاههای تابعهٔ نیرو بمنظور رفاه کارکنان نیرو و اعضاء خانواده‌هایشان شعبات تدارکات ارتش دایر است.

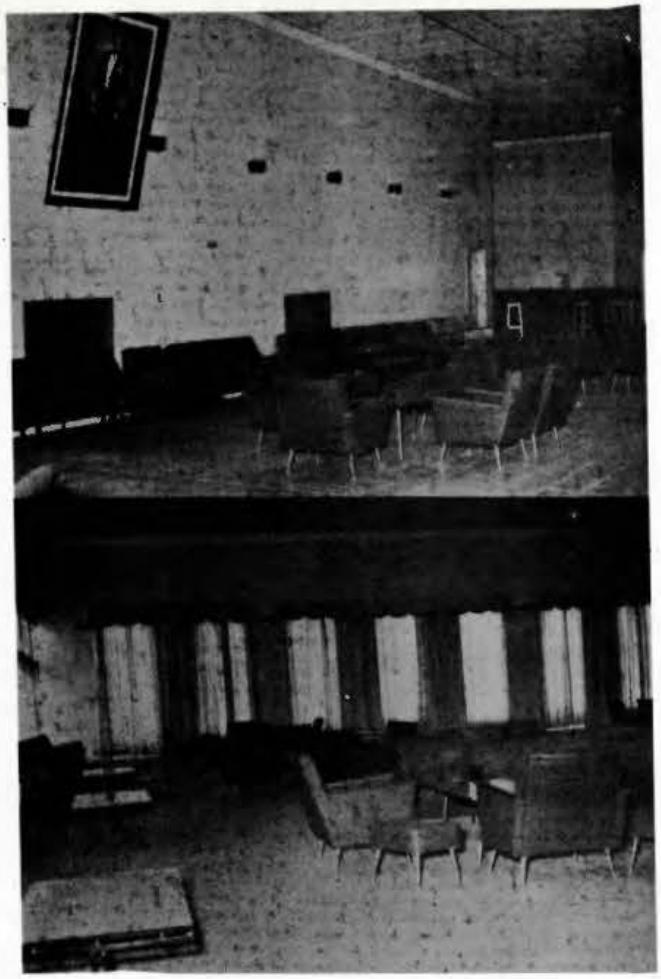
پرواز بنفع وزارت کشاورزی

ازمهر ۱۳۳۳ تامهر ۱۳۳٤ بوسیلهٔ هواپیماهای سمپاش که درنیروی هوائی‌نگهداری میشدند وباپرسنل فنی‌وخلبان نیروی هوائی شاهنشاهی بنفع وزارت کشاورزی مورد استفاده قرار میگرفتند بمنظور مبارزه با آفت ملخ در مناطق فارس، کرمان و گرگان ۸۹۷ ساعت و ۵۰ دقیقه پرواز انجام گرفت وبعلاوه در این یکسال ۱۳۸۲ ساعت و ۵۵ دقیقه پرواز تمرینی و ۵۸٦ ساعت و ۲۵ دقیقه پروازهای مأموریتی دیگر با هواپیماهای مذکور انجام گرفت.

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳٤ نیروی هوائی در پیشگاه مبارك شاهانه

افتتاح سالن ورزشی و باشگاه زمستانی نیرو

بعداز ظهر روز ۲۵ مهر ۱۳۳٤ مراسم سالجشن نیروی هوائی شاهنشاهی در پیشگاه مبارك شاهانه در پادگان جنوبی دوشان‌تپه برگزار گردید. گزارشی که در این مراسم بعرض رسید حاکی از افزایش ساعات پرواز و ورزیدگی خلبانان ــ آمادگی عده‌ای از خلبانان نیرو برای پرواز با هواپیماهای جت ــ اجرای تمرینات تیراندازی هوائی در تمام طول سال ــ ایجاد دوخط ارتباطی هوائی جدید بین مرکز و بنادر جنوب (علاوه بر خطوط ارتباطی هوائی ارتش) ــ تأمین غذای بین روز برای کارکنان نیرو ــ تأثیر استقلال نیروی هوائی با تشکیل ستاد کل در سرعت پیشرفت این نیرو ــ آمادگی نیروی هوائی برای پذیرش هواپیماهای جت وخرید زمین از شرکت عمرانی وثوق برای سه هزار نفر از افسران و درجه‌داران نیرو و فروش قطعات آن با اقساط طویل‌المدت، بود. در این مراسم فارغ‌التحصیلان رتبه یکم رشته‌های مختلف آموزشی نیرو و نفرات اول مسابقات تیراندازی گواهینامه‌ها و جوائز خود را از دست مبارك شاهانه دریافت کردند و رژهٔ هوائی و زمینی از پیشگاه مبارك انجام شد و سپس موکب شاهانه با اتومبیل به



دو منظره از داخل باشگاه افسران نیروی هوائی مستقر در مرکز (واقع در پادگان جنوبی دوشان‌تپه) که روز ۲۵ مهر ۱۳۳۴ با دست مبارک شاهانه گشایش یافت.

پادگان شمالی دوشان‌تپه تشریف‌فرما شدند وسالن مجهز ورزشی نیروی هوائی را، پس از تماشای مسابقات ورزشکاران برگزیدهٔ نیرو یا ورزشکاران باشگاه تاج، افتتاح و آنگاه موکب مبارك به پادگان جنوبی نزول اجلال فرموده و باشگاه زمستانی نیروی هوائی (باشگاه افسران کنونی) را افتتاح فرمودند.

زمین برای کارکنان نیروی هوائی شاهنشاهی

همانطور که در گزارش سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳٤ به پیشگاه مبارك شاهانه، اشاره شد، اقدامات نیروی هوائی در زمینهٔ تهیهٔ زمین جهت تأمین مسکن برای کارکنان این نیرو در سال ۱۳۳٤ به‌نتیجه رسید و حدود سه هزار قطعه از زمین‌های کنار و مشرق جادهٔ فرح‌آباد (شرق کارخانجات شهباز و فرودگاه دوشان‌تپه) متعلق به شرکت عمرانی وثوق با ضمانت نیروی هوائی به بهای هرمتر مربع بین ۵۰ و ۲۱۰ ریال به‌اقساط ۳۰ تا ٤۰ ماه خریداری و بین کارکنان نیرو تقسیم گردید. ضمناً شرکت عمرانی وثوق متعهد واگذاری سی هزار متر مربع زمین بطور رایگان جهت احداث مدرسه، مریضخانه، مسجد، حمام و سایر اماکن عمومی و پارك کودك گردید

ورود به عصر جت

اعزام خلبانان به خارج جهت آموزش پرواز باهواپیمای جت

در اواخر دیماه ۱۳۳٤ چهارده نفر ازخلبانان تیپ‌شکاری نیروی هوائی جهت آموزش و تمرین پرواز با هواپیماهای جت به آلمان غربی اعزام شدند. از این عده ۹ نفر پس از چند ماه آموزش به‌ایران مراجعت کردند ولی پنج نفر دیگر برای مدت بیشتری جهت طی دورهٔ هنرآموزگاری جت در آلمان غربی باقی مانده و تجربیات گرانبهائی اندوخته ومدتی هم به تعلیم پرواز جت به خلبانان آلمانی و آمریکائی مقیم آن کشور مشغول بودند.

اولین جت در خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی

روز نهم اردیبهشت سال ۱۳۳۵ باورود اولین گروه از هواپیماهای نوع جت (ت ــ ۳۳) بخدمت نیروی هـوائی شاهنشاهی، این نیرو برای اولین‌بار به عصر جت گام نهاد. چنین موفقیتی نمیتوانست باصطلاح «خلق‌الساعه» باشد، یعنی برخلاف تصور عده‌ای، شرط ورود یك نوع هواپیمای جدید بخدمت یك سازمان هواپیمائی تنها تهیهٔ بودجه و طی مراحل خرید و تحویل و تحول آن نوع هواپیما از کشور سازنـده نمیباشد، بلکه مهمترین مسئله برای امکـان پذیرش یك نوع هواپیمای جدید، آمادگی قبلی از لحاظ تأمین یا تعلیم پرسنل متخصص فنی برای نگهداری و خلبانان ورزیده برای پرواز با هواپیمای مورد نظر وپیش‌بینی چگونگی رفع نیازمندی‌های تدارکاتی در یك سیستم پیشرفته و متناسب با وضع مربوطه و آماده کردن وسائل و امکانات لازم وکافی جهت بهره‌برداری عملیاتی از آنست.

البته چنین آمادگی در مورد هواپیماهای قدیم چندان دشوار نبود و در مدت زمان نسبتاً کمتری حاصل میشد و در حال حاضر هم این‌مدت زمان برای هواپیماهای مختلف متفاوت است وبستگی به‌مشخصات نوینی دارد که هواپیمای نوع جدید در قیاس بامشخصات انواع موجود قبلی سازمان، دارا میباشد

" ت ــ ۳۳" ساخت شرکت لاکهید آمریکا نخستین هواپیمای جت بشمار میرود که در سال ۱۳۳۵ وارد خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی گردیـد. مدل " ای " این هواپیما دو نفره آموزشی پیشرفته ــ مجهز به یک موتور توربو جت " جی ــ ۳۳ ــ ای ــ ۳۵" آلیسون بقدرت ۴۶۰۰ پوند کشش استاتیک ــ حداکثر سرعتش ۶۰۰ میل در ساعت ــ سقف پروازش ۴۷۵۰۰ پا ــ حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۱۴۴۴۲ پوند است . مدل " آر ــ ت ــ ۳۳" (عکس پائین) این هواپیما یکنفره و ویژهٔ مأموریتهای اکتشافی و عکاسی میباشد.



بهرحال در شرایط پیشرفت‌های تکنولوژی هواپیمائی امروز، مخصوصاً در مورد تجهیز با نسل جدیدی از انواع هواپیماء آمادگی مورد بحث سالها بطول می‌انجامد وبنابراین ورود هواپیماهای جت به خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی (در اردیبهشت ۱۳۳۵) نتیجهٔ انجام پیش‌بینی‌ها وآمادگیهای طویل‌المدتی میتوانست باشد که ازچند سال پیش معمول گردیده بود.

جشن بیستمین سال انتشار مجله نیروی هوائی شاهنشاهی

نشان سپاس فرهنگ برای مجله و قدرشناسی وزارت‌آموزش وپرورش ازخدمات فرهنگی نیرو

مجلهٔ نیروی هوائی شاهنشاهی که از بهمن ۱۳۱۵ بصورت فصلنامه منتشر شد واز سال ۱۳۲۰ تا پایان ۱۳۲۵ بعلت اشغال کشور توسط قوای بیگانه تعطیل بود واز فروردین سال ۱۳۲۶ بار دیگر انتشار خود را بصورت ماهنامه آغاز کرد، در بهمن ۱۳۳۵ بیستمین سال انتشار خود را پشت‌سر نهاد وبهمین مناسبت از ساعت ۱۶۰۰ روز ۱۱ بهمن ۳۵ مراسم جشنی از طرف نیروی هوائی در باشگاه افسران نیرو برگزار گردید که در آن رئیس ستاد بزرگ ارتشتاران، وزیر آموزش و پرورش (که در آن زمان وزیر فرهنگ نامیده میشد) و عده‌ای از سناتورها ـ وکلای مجلس شورایملی و امرای ارتش و رجال و معاریف و نویسندگان شهیر و مدیران وخبرنگاران جراید و افسران ارشد نیروی هوائی حضور داشتند. مراسم با سخنان رئیس ستاد بزرگ ارتشتاران افتتاح شد و بعد سردبیر مجله نیروی هوائی تاریخچهٔ انتشار مجله را باطلاع رسانید سپس به ترتیب عباس خلیلی مدیر روزنامه اقدام، دکتر رضازاده شفق استاد دانشگاه، وزیر آموزش و پرورش (وزیر فرهنگ وقت) و رئیس ستاد نیروی هوائی بیاناتی ایراد کردند و وزیر آموزش و پرورش یك قطعه نشان سپاس به سینهٔ سردبیر مجله نصب کرد و تقدیر نامهٔ وزارت آموزش و پرورش را از خدمات فرهنگی نیروی هوائی قرائت و متن آنرا که بصورت نامه‌ای بشمارهٔ ۷۷۳۹ مورخه ۱۳۳۵ر۱۱ر۱۱ و بعنوان ریاست ستاد نیروی هوائی شاهنشاهی و بشرح زیر بود به رئیس ستاد نیرو تسلیم نمود:

متن تقدیر نامه وزارت آموزش وپرورش از خدمات فرهنگی نیروی هوائی

«اینك که بیست و یکمین سال انتشار مجله نیروی هوائی شاهنشاهی آغاز وبدین مناسبت مراسمی برپا میشود لازم میداند مراتب حق‌شناسی وقدردانی وزارت‌فرهنگ (آموزش وپرورش کنونی) را به‌این وسیله به‌هیئت مدیرهٔ ارجمند و نویسندگان دانشمند این نامه گرامی ابراز دارد.

نیروی هوائی ایران که مانند بسیاری از اقدامات بزرگ دیگر زادهٔ ارادهٔ بلند واندیشهٔ تابناك اعلیحضرت رضاشاه کبیر



رئیس ستاد وقت نیروی هوائی (سپهبد بازنشستهٔ کنونی هدایت گیلانشاه) ضمن مذاکره با شادروان دکتر رضازاده شفق درآئین بیستمین سال انتشار مجله نیروی هوائی شاهنشاهی

واکنون بقیادت و سرپرستی ذات مبارك اعلیحضرت همایون محمدرضا شاه پهلوی مباهی است، یکی از ارکان اساسی ارتش شاهنشاهی میباشد و هرقدر کوشش بعمل آید که به‌معلومات و اطلاعات فنی افسران عالیقدری که در خدمت نیروی هوائی هستند افزوده شود موجبات تقویت این قدرت بزرگ بهترفراهم میگردد. خوشبختانه ماهنامه نیروی هوائی با مندرجات سودمند و مفید علمی طی بیست سال در معرفی ترقیات وتحولاتیکه در فن هوانوردی بوجود آمده سعی بلیغ بکار برده وبرای آنکه خوانندگان را نیز ضمن مطالعهٔ مطالب دقیق فنی کسالتی دست ندهد بدرج حکایات و افسانه‌های جالب و دانستنیهای مفید و احیاناً قسمتهای فکاهی سرگرم ساخته است.

وزارت فرهنگ (آموزش و پرورش کنونی) که حافظ علم وادب و مشوق فضیلت وحرف و صنایع است این توفیق علمی را به ستاد نیروی هوائی شادباش میگوید. و امیدوار است به پیروی از منویات ذات مقدس شاهانه، این اثر نفیس به دوران پر افتخار خود ادامه دهد و وسیلهٔ آشنائی مردم کشور با نیروی عظیم هوائی باشد».

دکتر مهران وزیر فرهنگ وقت (آموزش و پرورش کنونی) نشان سپاس فرهنگ را به سینهٔ سردبیر مجله (سرهنگ ۲ مرتضی طلوعی) نصب مینماید.



ورود جت شکاری «اف-۸۴» بخدمت نیروی هوائی شاهنشاهی

نخستین‌سری ازهواپیماهای جت‌شکاری «اف-۸۴-جی» (تندرجت) روز ۲۵ اردیبهشت سال ۱۳۳۶ وارد خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی گردید.

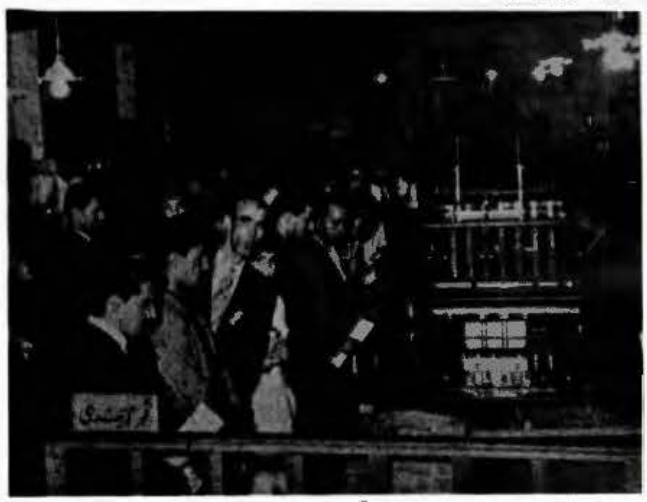
«اف-۸۴» (تندرجت) ساخت شرکت هواپیماسازی ریپابلیك آمریکا، یکنفره مجهز به‌یك موتور توربوجت باقدرت ۵۶۰۰ پوند کشش وحداکثر سرعتش ۶۲۲ میل در ساعت ـ سقف پروازش ۴۰۵۰۰ پا ـ برد پروازش ۲۰۰۰ میل و مجهز به صندلی پرتاب شونده و شش مسلسل ۰/۵ اینچی و مقرهائی در زیر بال برای چهار بمب ۱۰۰۰ پوندی ویا حداکثر ۳۲ راکت پنج اینچی بود.



تأسیس چاپخانهٔ نیروی هوائی شاهنشاهی

چاپخانهٔ نیروی هوائی شاهنشاهی در اسفند سال ۱۳۳۶ بایك دستگاه ماشین چاپ ملخی هایدلبرگ نیم ورقی و یك ماشین برش صحافی و جمعاً با سه نفر غیرنظامی و دونفر نظامی در تیپ فنی (فرماندهی لجستیکی کنونی) تأسیس وشروع‌بکار کرد و حروفچینی در این چاپخانه با شرایط ابتدائی و بوسیلهٔ دست انجام میگرفت.

در حال حاضر چاپخانه فرماندهی لجستیکی نیروی‌هوائی شاهنشاهی مجهز به ماشین‌های چاپ متعدد دوورقی مدرن و سه دستگاه ماشین چاپ ملخی و چندین دستگاه ماشین حروفریزی (لاین تایپ) و ماشین‌های مدرن برش و فرم‌تاکنی و وسائل و دستگاههای پیشرفتهٔ عکاسی و چاپ افست بوده و بامتخصصین بسیار وامکانات کافی نیازمندیهای چاپی گسترده و روزافزون نیروی هوائی شاهنشاهی را مرتفع میسازد و روزبروز در حال تکمیل و پیشرفت است.



چاپخانه نیروی هوائی شاهنشاهی (فرماندهی لجستیکی‌هوائی) درسال‌های اولیهٔ تأسیس ، ضمن اجرای یک برنامهٔ بازدید مردم . . .

نخستین پرش نجات از جت و اولین استفاده‌از صندلی‌پرتاب‌شوندهدرایران

در تاریخ یکم آبان ۱۳۳۶ سروان خلبان خسرو مفخمی (سرهنگ ۲ بازنشسته کنونی) درحالیکه بایك فروند هواپیمای جت شکاری از نوع اف ــ ۸٤ در حوالی شهریار کرج مشغول پرواز بود هواپیمایش دچار نقص فنی گردید و چون امکان ادامهٔ پرواز نبود تصمیم به‌ترك هواپیما گرفت و با استفاده از صندلی پرتاب شونده هواپیما را ترك نمود و با باز شدن چتر نجات سالم فرود آمد واین اولین بار بود که یك خلبان ایرانی با استفاده از صندلی پرتاب‌شونده با پرش از یك هواپیمای جت جان خود را نجات داد.



مجسمهٔ اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در پادگان قلعه مرغی نیروی هوائی شاهنشاهی .

پرده‌برداری از مجسمهٔ شاهانه

ساعت ۱۰۰۰ روز پنجشنبه ۱۹ر۱۰ر۱۳۳۶ از مجسمهٔ اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در تیپ شکاری (قلعه‌مرغی) بوسیلهٔ رئیس ستاد بزرگ ارتشتاران وقت طی مراسم باشکوهی پرده‌برداری شد. در این مراسم که رئیس ستاد وقت نیروی هوائی و عده‌ای ازامراء وافسران‌ارشد نیروی هوائی حضور داشتند پس از گزارش فرمانده تیپ شکاری و سخنرانی معاون تیپ پیرامون تاریخچهٔ مجسمه درایران بوسیلهٔ رئیس ستاد بزرگ ارتشتاران از مجسمه پرده‌برداری بعمل آمد و بلافاصله پس از پرده‌برداری، دسته موزیك سلام شاهنشاهی را نواخت و سپس رئیس ستاد بزرگ ارتشتاران بیاناتی دربارهٔ شاهدوستی و وطن‌پرستی ایرانیان ایراد و مساعی و فداکاری کارکنان نیروی هوائی را ستود و مراسم بانواختن سرود مخصوص تیپ شکاری پایان یافت.



مجسمهٔ اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران
در محوطهٔ باشگاه افسران مرکز (پادگان جنوبی دوشان‌تپه)

در ساعت ۱۶۰۰ روز پنجشنبه ۸ اسفند ماه سال ۱۳۳۶ نیز مراسم پرده‌برداری از مجسمهٔ اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران، که درمحوطهٔ باشگاه افسران نیروی هوائی (واقع در دوشان‌تپه) نصب شده، باشکوه ویژه‌ای‌برگزار و بوسیلهٔ والاحضرت شاهپور غلامرضا پهلوی از مجسمه پرده برداری بعمل آمد. در این مراسم که هیئت دولت، رئیس ستاد بزرگ ارتشتاران، فرماندهان نیروی هوائی و زمینی وقت و عدهٔ کثیری از امراء وافسران ارتش و نیروی هوائی و مدیران وخبرنگاران جراید حضور داشتند پس از گزارش مدیر عامل باشگاه افسران نیروی هوائی شاهنشاهی، والاحضرت با قطع نواری از روی مجسمهٔ شاهانه، که با پرچم سه رنگ ایران پوشیده شده بود، پرده برگرفتند وموزیك ابتدا سلام شاهنشاهی و بعد سرود مخصوص نیروی هوائی را نواخت و سپس افسران، هنرمندان و کسانیکه در ساختن مجسمه زحمت کشیده بودند بحضور والاحضرت معرفی شدند و مورد تشویق قرار گرفتند.

عنوان «فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی»

بفرمان مطاع مبارك اعلیحضرت‌همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ‌ارتشتاران از ۲۲ بهمن سال ۱۳۳۶ عنوان نیروی هوائی که از ۳ آبان ۱۳۲۹ «ستاد نیروی هوائی شاهنشاهی» بود به «فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی» تغییر کرد.

مهندسی نیروی هوائی شاهنشاهی وپیشرفتهای آن

مهندسی نیروی هوائی شاهنشاهی از سال ۱۳۳۶ در داخل سازمان معاونت ماتریل ستاد فرماندهی نیرو باچهار نفر کارمند شروع بکار کرد وبتدریج رو به‌توسعه گذاشت. تاسال ۱۳۳۹ سازمان و کار مهندسی نیرو چه از لحاظ کادر متخصص و چه انجام فعالیتهای ساختمانی محدود بود. در سال ۱۳۳۹ اولین کار ساختمانی بوسیلهٔ مهندسی نیرو آغازگردید واز سال ۱۳۴۳ ا زمعاونت ماتریل مجزا وبصورت یکی از معاونت‌های ستاد فرماندهی نیرو به‌فعالیتهای ساختمانی خود ادامه داد. بموازات توسعهٔ سریع وبیسابقهٔ نیروی هوائی شاهنشاهی و نیـاز روز افزون این نیرو به‌امور ساختمانی واحداث پایگاهها، ایستگاهها وتأسیسات گوناگون، مهندسی نیرو هم چه از حیث برخورداری از وجود کارمندان متخصص و مهندسین کارآزموده وتسهیلات

نمونه‌ای از ساختمانهای مسکونی همافران یکی از بکانهای نیروی هوائی شاهنشاهی‌که نظائر آن در سالهای اخیر بمقیاس بسیار زیـادی بوسیلهٔ مهندسی نیرو ساخته شده و مورد بهره‌برداری قرار گرفته‌اند .





بالا و سمت چپ : نمونه‌ٔ قسمتهائی از ساختمانهای مجهز مسکونی درجه داران و سایر کارکنان یکی از یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی که بوسیله‌ٔ مهندسی این نیرو ساخته و آماده‌ٔ بهره برداری شده‌اند .

مختلف و چه فعالیتهای ساختمانی گسترش پیدا کرده و با احداث میلیون‌ها مترمربع ساختمانهای اداری ـ فنی ـ عمومی ـ مسکونی (برای کارکنان یگانهای نیرو) ـ کودکستانها ومهد کودك، دبستانها و دبیرستانها (جهت استفادهٔ فرزندان کارکنان مقیم یگانهای نیرو) ـ بیمارستانها ـ باشگاهها ـ مساجد و غیره و بنای صدها دستگاه آشیانه ـ پناهگاه ـ تأسیسات مربوط به مراکز تصفیهٔ آب، فاضل‌آب، نیروگاهها، دستگاههای آب شیرین‌کن و غیره، همچنین با احداث هزاران کیلومتر باندهای پرواز، خیابانها و جاده‌ها وهزاران کیلومتر خطوط برق وغیره وباایجاد میلیونها متر مکعب مخازن آب، سوخت و غیره، تاکنون موفق شده است تا احتیاجات روزافزون نیروی هوائی شاهنشاهی را در اجرای برنامه‌های توسعه و گسترش سریع‌خود مرتفع سازد.

نخستین دورهٔ خلبانی جت در ایران

اولین دورهٔ آموزش خلبانی جت در نیروی هوائی شاهنشاهی از هفتم خرداد ۱۳۳۷ آغاز و در ۲۹ مرداد ماه همان سال پایان یافت وگواهینامه‌های فارغ‌التحصیلان دورهٔ مذکور که ۱٤ نفر بودند در تاریخ ۳۰ مرداد ۳۷ طی مراسمی که در تیپ شکاری برگزار شد (در آن زمان نیروی هوائی فقط یك تیپ شکاری داشت) بوسیلهٔ فرمانده وقت تیپ توزیع گردید.

سروان خلبان نادر جهانبانی (سرلشگر کنونی) فرمانده گردان یکم جت (مأمور آموزش اولین دورهٔ جت در ایران) در این مراسم گزارشی داد که حاوی اطلاعات جامعی پیرامون چگونگی آموزش دورهٔ مورد بحث میباشد. مشارالیه ضمن گزارش خود اظهار داشت:

«... دورهٔ مقدماتی پرواز جت برای اولین‌بار است که



در نیروی هوائی شاهنشاهی توسط هنرآموزگاران و کارکنان فنی ایرانی در تیپ شکاری انجام پذیرفته تابحال کلیه تعلیمات مقدماتی خلبانان‌فعلی جت درکشورهای خارج انجام‌گرفته واین فرصت‌برای اولین‌بار درکشور ما بدست آمدتا بااستفاده ازتجربهٔ عده‌ای ازخلبانان ایرانی‌که بعنوان هنرآموزگار مدت دوسال‌در خارج از کشور فعالیت میکردند، آموزش دورهٔ مقدماتی جت برای پانزده نفر از خلبانان جوان که تابحال سابقهٔ پرواز جت نداشته وهمگی فارغ‌التحصیل دانشکدهٔ خلبانی نیروی هوائی شاهنشاهی و پرواز آنها منحصراً روی هواپیماهای ملخدار بوده، اجرا گردد. طرح تعلیم خلبانان این دوره مطابق برنامهٔ جدیدی بود که در نیروی هوائی آمریکا برای آموزش‌خلبانان در نظر گرفته شده وشامل گذراندن ۱۲۰ ساعت کلاس زمینی بمنظور آموزش ناوبری ـ هواشناسی ـ موتور و هواپیماهای جت ـ تئوری پرواز بادستگاه ـ مقررات پروازی بین‌المللی ـ استفاده از نشریات هوائی بین‌المللی وانجام ۱۵۰ ساعت پرواز کور روی دستگاه تعلیماتی «لینك» و ٦٤۰ ساعت پرواز متضمن پرواز آشنائی، پرواز جمع، پرواز کور، پرواز شب و ناوبری بود که باموفقیت انجام گردید واز بین ۱۵ نفر خلبان این دوره فقط‌یکنفر موفق به طی دوره نشد...»

تشکیل تیم آکروجت (تاج طلائی) نیروی هوائی شاهنشاهی

اولین دسته ازخلبانان نیروی هوائی شاهنشاهی که‌بمنظور آموزش پرواز با هواپیماهای جت نیروی هوائی آمریکا مستقر در آلمان غربی به آن کشور اعزام گردیدند مرکب از ۱۴ نفر بودند، از این عده ۹ نفر پس از چند ماه آموزش، به ایران مراجعت کردند ولی پنج نفر دیگر برای مدت بیشتری جهت طی دورهٔ هنرآموزگاری جت در آلمان غربی باقی مانده و تجربیات گرانبهائی اندوختند و مدتی هم به تعلیم پرواز جت برای خلبانان آلمانی وآمریکائی مقیم آن کشور مشغول شدند، بطوریکه پس از بازگشت به‌ایران از نتیجهٔ تجربیات آنان در تشکیل یگانهای شکاری جت و تعلیم خلبانان این نوع هواپیما برای نیروی هوائی شاهنشاهی حداکثر بهره‌برداری بعمل آمد.

این پنج نفر خلبان ایرانی، بدوران اقامت در آلمان، در یك‌روز آفتابی، هنگامیکه درگوشهٔ پایگاه هوائی عظیم «فرستن فلدبروك» تجمع کرده وناظر «پروازخوبی» جالب توجه تیم آکروجت پایگاه مذکور بودند، آرزوی‌ایجاد یك‌تیم آکروجت برای نیروی هوائی ایران به‌دلهای آکنده از مهر میهنشان راه یافت وازآن پس لحظه‌ای این‌اندیشهٔ غرورانگیزرا رها نکردند وبعد از مراجعت به‌ایران در حالیکه تلاش آنان توأم باسعی سایر کارکنان مسئول در جهت اجرای برنامه‌های نیروی‌هوائی شاهنشاهی از لحاظ آموزش خلبانان جت و آمادگی واحدهای این نیرو جهت پذیرفتن هواپیماهای جدید جت با شدت و حرارت روزافزونی مصروف میگردید، باعلاقمندی زیاد در راه تحقق اندیشه‌ایکه بامشاهدهٔ عملیات تیم آکروجت در پایگاه فرستن فلدبروك به مغز آنان راه یافته بود میکوشیدند. درسال ۱۳۳۷ با ورود هواپیماهای جت «اف-۸۴» بخدمت نیروی هوائی ایران تمرینات متوالی در این زمینه موجودیت چنین تیمی را عملا نشان داد و پس از ۷۲ جلسه تمرین، در تیر همانسال اولین نمایش خصوصی را انجام وبعداز ۱۴۷ جلسه تمرین اولین نمایش اساسی تیم در ۸ آبان ۱۳۳۷ در پیشگاه مبارك شاهانه در آسمان فرودگاه مهرآباد با ٤ فروند هواپیمای



اعضاء اولین‌تیم آکروجت تاج طلائی پس از انجام نمایشات هوائی مورد تفقد ذات مبارک ملوکانه قرار گرفتند.

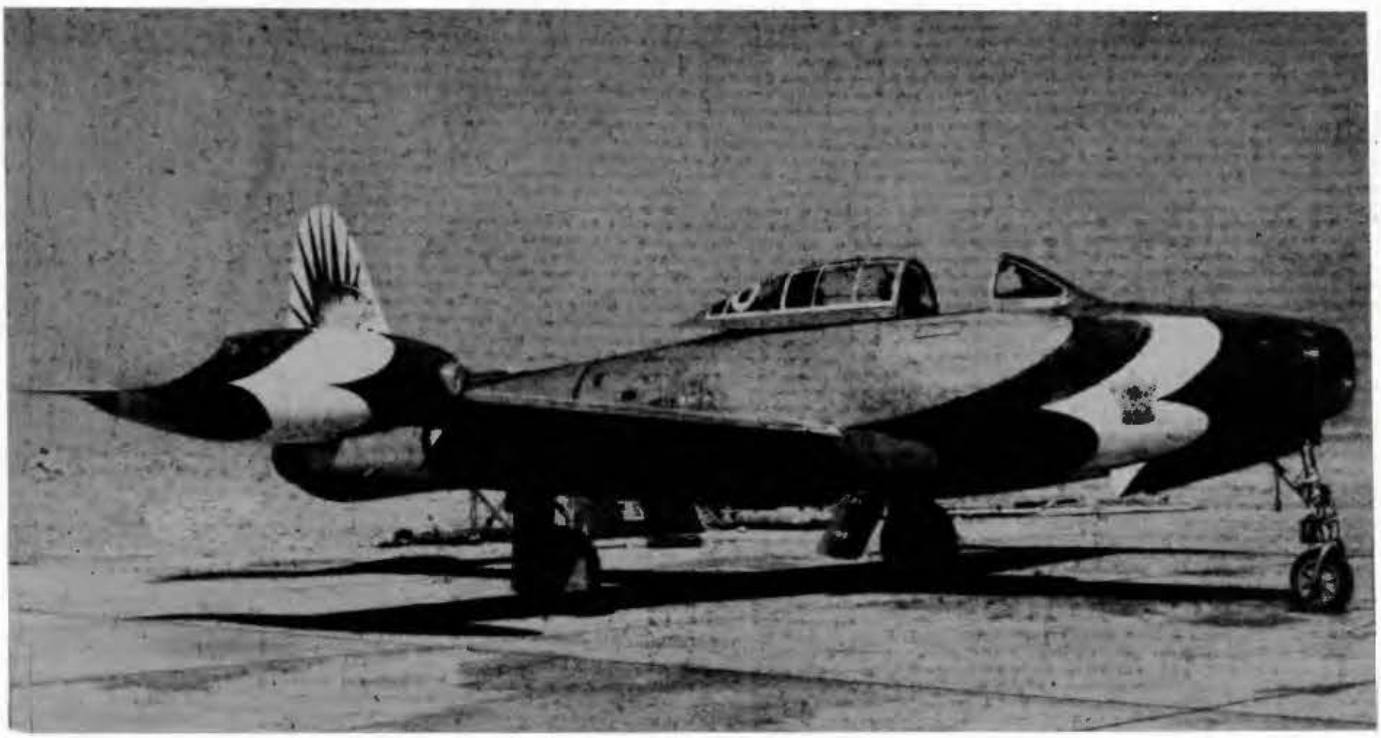


آرم تیم تاج طلائی که درآن نوع هواپیماها و علامت منعکس در سفیدی پرچم با تغییر یگان وابسته و نوع هواپیمای تیم تغییر میکند.



بالا : اعضاء اولین تیم آکروجت تاج طلائی (از راست بچپ) سروان امیرحسین ربیعی (اکنون سپهبد) ـ ستوان یکم ع. مینوسپهر (اکنون سرتیپ) ـ سرتیپ محمدخاتمی (فرمانده وقت نیروی هوائی ـ ارتشبد فقید) ـ سرگرد نادر جهانبانی (لیدر تیم ـ اکنون سرلشگر) سروان جهانبینی (شهید) .

پائین : یک فروند از هواپیماهای جت " اف ـ ۸۴" با رنگ‌آمیزی مخصوص که مورد استفاده تیم آکروجت تاج‌طلائی قرار میگرفت .



جت اف-۸٤ انجام‌گرفت. اعضاء اولین تیم آکروجت که بعداً «تاج‌طلائی» نام گرفت (بادرجاتیکه در آن زمان داشتند و قید درجات کنونی اعضاء در داخل پارانتز) عبارت بودند از: سرتیپ محمد خاتمی (فرمانده نیروی هوائی بعداً شادروان ارتشبد) ــ سرگرد نادرجهانبانی (لیدرتیم واکنون سرلشگر) ــ سروان امیرحسین ربیعی (اکنون سپهبد) ــ ستوان یکم ع. مینوسپهر (اکنون سرتیپ) ــ سروان جهانبینی (شهید) ــ تیم آکروجت تاج‌طلائی اکنون (۱۳۵٤) با ٦ فروند هواپیمای اف-٥ پرواز میکند.

تیم آکروجت تاج طلائی نیروی هوائی شاهنشاهی از بدو تأسیس تاکنون ضمن اینکه طبق برنامه، تمرینات لازم را جهت حفظ آمادگی و ورزیدگی عملیاتی خود مرتباً ادامه داده و از سال ۱۳۵۰ با هواپیماهای سریعتر از صوت «اف ــ ٥» ادامه میدهد، در متجاوز از ۲۱ نمایش هوائی که ۱۵ برنامهٔ آن در پیشگاه‌مبارك شاهانه اجراشده، شرکت‌کرده ودراین‌نمایشات‌صدها هزار از هم‌میهنان علاقمند شاهد هنرنمائیهای خلبانان این تیم بوده‌اند. نمایشات هوائی که تاکنون تیم آکروجت تاج طلائی در آنها شرکت داشته به ترتیب تاریخ بشرح زیر بوده‌اند:

۸ آبان ۱۳۳۷ ــ باچهارفروند هواپیمای‌جت «اف-۸٤»



۱۳۳۸ ــ تیم آکروجت تاج طلائی در پرواز جمع ۹ فروندی

درآسمان فرودگاه مهرآباد ــ در پیشگاه مبارك شاهانه وحضور ده‌ها هزار نفر از مردم پایتخت.

۱۵ خرداد ۱۳۳۸ ــ با چهار فروند جت «اف ــ ۸٤»ــ درآسمان فرودگاه مهرآباد ــ در پیشگاه مبارك شاهانه وحضور ده‌ها هزار نفر از مردم پایتخت (در این نمایش تیم آکروجت نیروی هوائی آمریکا موسوم به مشعلهای آسمان نیز که بنا به

تیم آکروجت تاج طلائی در سال ۱۳۳۸ عملیات " پرواز خوبی " خود را با ۹ فروند جت اف ــ ۸۴ انجام داد ــ عکس زیر اعضاء ۹ نفری تیم .





۱۵ خرداد ۱۳۳۸: خلبانان تیم آکروجت تاج طلائی نیروی هوائی شاهنشاهی، که نادروان سپهسار ارتشبد محمد حاتمی (صف جلو نفر دوم از راست) در مقام فرماندهی نیرو و با درجهٔ سرتیپی عضویت این تیم را داشت با خلبانان تیم آکروجت مشعلهای آسمان نیروی هوائی آمریکا (که بنا بدعوت نیروی هوائی به ایران آمده بودند) در آسمان مهرآباد عملیات پرواز حوبی جالب توجهی انجام دادند و این عکس دسته‌جمعی برسم یادبود در پایان نمایش مذکور از خلبانان دو تیم برداشته شد.

دعوت نیروی هوائی شاهنشاهی به‌ایران آمده بود با چهارفروند هواپیمای افـ۱۰۰ شرکت کرده وپروازهای آکروباسی انجام داد).

۲۵ مهر ۱۳۳۸ــ با ۹ فروندهواپیمای جت «افـ۸٤» درآسمان چیتگر (کیلومتر ۱٤ جادهٔ تهران‌ـکرج) درپیشگاه مبارك شاهانه و حضور ده‌ها هزار از مردم‌علاقمند پایتخت (در این نمایش تیم آکروجت نیروی هوائی ایتالیا موسوم به «نیزه داران سیاه» نیز که بنابدعوت نیروی‌هوائی شاهنشاهی به‌ایران آمده بود با ٦ فروند هواپیمای جت «اف ـ ۸٦» پروازهای آکروباسی انجام داد).

۲۳ بهمن ۱۳۳۸ــ با ٦فروند هواپیمای جت «افـ۸٦»

اعضاء تیم آکروجت مشعلهای آسمان نیروی هوائی آمریکا که روز ۲۸ مهر ۱۳٤۰ با تیم آکروجت تاج طلائی و دو تیم خارجی دیگر نمایشات "پرواز خوبی" جالب توجهی در آسمان فرودگاه مهرآباد انجام دادند





در نمایش هوائی ۲۵ مهر ۱۳۴۷ تیم آکروجت تاج طلائی با هواپیماهای سریعتر از صوت از نوع "اف ـ ۵" عملیات جالب توجه پروازی انجام داد.

در آسمان فرودگاه مهرآباد ــ در پیشگاه مبارك شاهانه ــ در این نمایش چهار فروند از هواپیماهای «افـ۱۰۰» نیروی هوائی آمریکا نیز (که بهمراه تعدادی از هواپیماها وکارکنان آمریکائی بمنظور دیدار دوستانه به‌ایران آمده بودند) درعملیات «پروازخوبی» شرکت کردند.

٦ خرداد ۱۳۳۹ــ باچهارفروند هواپیمای‌جت «افـ۸٤» درآسمان فرودگاه مهرآباد ــ با حضور فرماندهی وقت نیرو ـ وزیر نیروی هوائی آمریکا وجمع کثیری از هم‌میهنان‌علاقمند.

۲۵ مهر ۱۳۳۹ــ باشش‌فروند هواپیمای‌جت «افـ۸٤» در چیتگر (کیلومتر ۱٤ جادهٔ تهران ــ کرج) ــ درپیشگاه مبارك شاهانه وده‌ها هزار ازمردم علاقمند پایتخت (دراین‌نمایش تیم آکروجت نیروی هوائی آمریکا موسوم به مشعلهای آسمان هم که بنابدعوت نیروی هوائی شاهنشاهی به ایران آمده بود با چهار فروند جت «افـ۱۰۰» پروازهای آکروباسی انجام داد).

۲۸ مهر ۱۳٤۰ ــ باشش‌فروند هواپیمای جت «افـ۸٦» در آسمان فرودگاه مهرآباد ــ باحضور آزاد حدود یکصدهزار نفر از مردم پایتخت (دراین نمایش که بمناسبت هفتهٔ نیروی

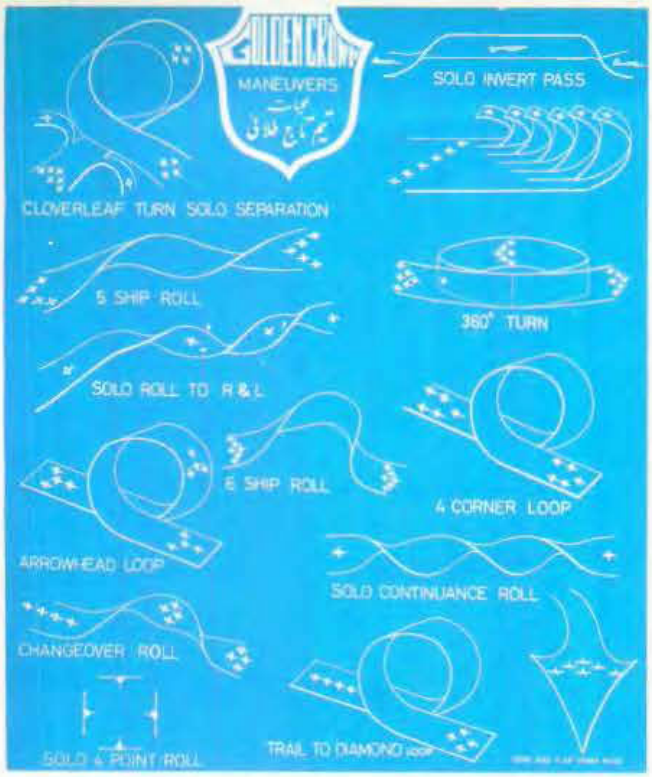
هوائی انجام گرفت سه تیم آکروجت معروف خارجی نیز که بنا بدعوت نیروی هوائی شاهنشاهی به ایران آمده بودند پروازهای آکروباسی انجام دادند تیمهای مذکور عبارت بودند از: تیم آکروجت مشعلهای آسمان نیروی هوائی آمریکا با ٤ فروند جت «افـ۱۰۰»-تیم آکروجت نیروی هوائی سلطنتی انگلیس موسوم به «الماسهای آبی» با ۱۲ فروند جت هاوکرهانتر ــ و تیم آکروجت نیروی هوائی فرانسه موسوم به «نگهبانان فرانسه» با ۱۲ فروند جت «میستر-٤»).

۲ آبان ۱۳٤۰ــ با شش فروند «افـ۸٦» در پایگاه هوائی وحدتی (دزفول) در پیشگاه مبارك شاهانه و هزاران نفر از هم‌میهنان.

۲۵ مهر ۱۳٤۱ ــ باشش فروند جت «افـ ۸٦» در پایگاه هوائی وحدتی ــ در پیشگاه مبارك شاهانه و جمع کثیری از هم‌میهنان.

۱٦ مهر ۱۳٤۲ ــ با چهار فروند جت «اف ــ ۸٦» در آسمان فرودگاه اصفهان باحضور جمع کثیری از هم‌میهنان اصفهانی.

۱۷ مهر ۱۳٤۲ ــ با چهار فروند جت «اف ــ ۸٦» در آسمان فرودگاه جدید شیراز باحضور جمع کثیری‌از هم‌میهنان شیرازی .



۱۸ مهر ۱۳٤۲ ــ با چهارفروند جت «افـ۸٦» در آسمان فرودگاه آبادان باحضور جمع کثیری از هم‌میهنان آبادانی.

اعضاء تیم آکروجت تاج طلائی نیروی هوائی شاهنشاهی در سال ۱۳۴۸



۲۵ مهر ۱۳٤۲ــ با چهار فروند جت «اف ــ ۸٦» در پایگاه هوائی شاهرخی (همدان) ــ در پیشگاه مبارك شاهانه وبا حضور هزاران نفر از هم‌میهنان.

۲۵ مهر ۱۳٤۳ ــ با چهار فروند جت «اف ــ ۸٦» در حوالی پل فسای شیراز ــ در پیشگاه مبارك شاهانه و شرکت هزاران نفر از هم‌میهنان فارس.

۲۵ مهر ۱۳٤٤ ــ با چهار فروند جت «اف ــ ۸٦» در فرودگاه مهرآباد ــ در پیشگاه مبارك شاهانه و علیاحضرت شهبانو و والاحضرت همایون ولایتعهد و با شرکت ده‌ها هزار از هم‌میهنان.

۲٦ مهر ۱۳٤۵ ــ با چهار فروند جت «اف ــ ۸٦» ــ در فرودگاه مهرآباد ــ در پیشگاه مبارك شاهانه و علیاحضرت شهبانو و والاحضرت همایون ولایتعهد و شرکت ده‌ها هزار از هم‌میهنان.

۲۵ مهر ۱۳٤٦ ــ با چهار فروند جت «اف ــ ۸٦» ــ در پایگاه هوائی شاهرخی (همدان) ــ در پیشگاه مبارك شاهانه وشرکت جمع کثیری از هم‌میهنان.

۲۵ مهر ۱۳٤۷ ــ باچهار فروند جت سریعتر از صوت «اف ــ ۵» ــ درجنوب کهریزك (کیلومتر ۲٤ راه تهران ــ قم) ــ درپیشگاه مبارك‌شاهانه وعلیاحضرت شهبانو ووالاحضرت همایون ولایتعهد وشرکت هزاران نفر از هم‌میهنان.

۱۰ آبان ۱۳٤۸ ــ با شش فروند جت «اف ــ ۸٦» ــ در پایگاه وحدتی ــ در پیشگاه شاهانه و رئیس جمهوری وقت پاکستان و هزاران نفر از هم‌میهنان.



در نمایش هوائی ۲۱ خرداد ۱۳۵۲ ده‌ها هزار نفر از مردم علاقمند جهت تماشا در محل نمایش گرد آمده بودند . در عکس شش فروند هواپیمای " اف ــ ۵" تیم تاج طلائی ضمن یکی از مانورهای پروازی مشاهده میشوند .

۲۵ مهر ۱۳٤۹ ــ با چهار فروند جت «اف ــ ۸٦» ــ در کوشك نصرت (کیلومتر ۱۰۰ جادهٔ تهران ــ قم) ــ در پیشگاه مبارك شاهانه وعلیاحضرت شهبانو و والاحضرت همایون ولایتعهد و شرکت هزاران نفر از هم‌میهنان علاقمند.

۲۱ خرداد ۱۳۵۲ ــ با شش فروند جت سریعتر از صوت

در تاریخ ۲۱ خرداد ۱۳۵۲ یک نمایش هوائی با شرکت تیم آکروجت تاج طلائی و تیم فرشتگان آبی نیروی هوائی آمریکا (که بنا به دعوت‌نیروی هوائی به ایران آمده بود)در کوشک نصرت انجام گرفت ،در پایان این نمایش خلبانان تیم برسم یادبود عکسی‌با شادروان تیمسار ارتشبد محمدخاتمی فرمانده وقت نیروی هوائی شاهنشاهی برداشتند که در اینجا ملاحظه میشود .



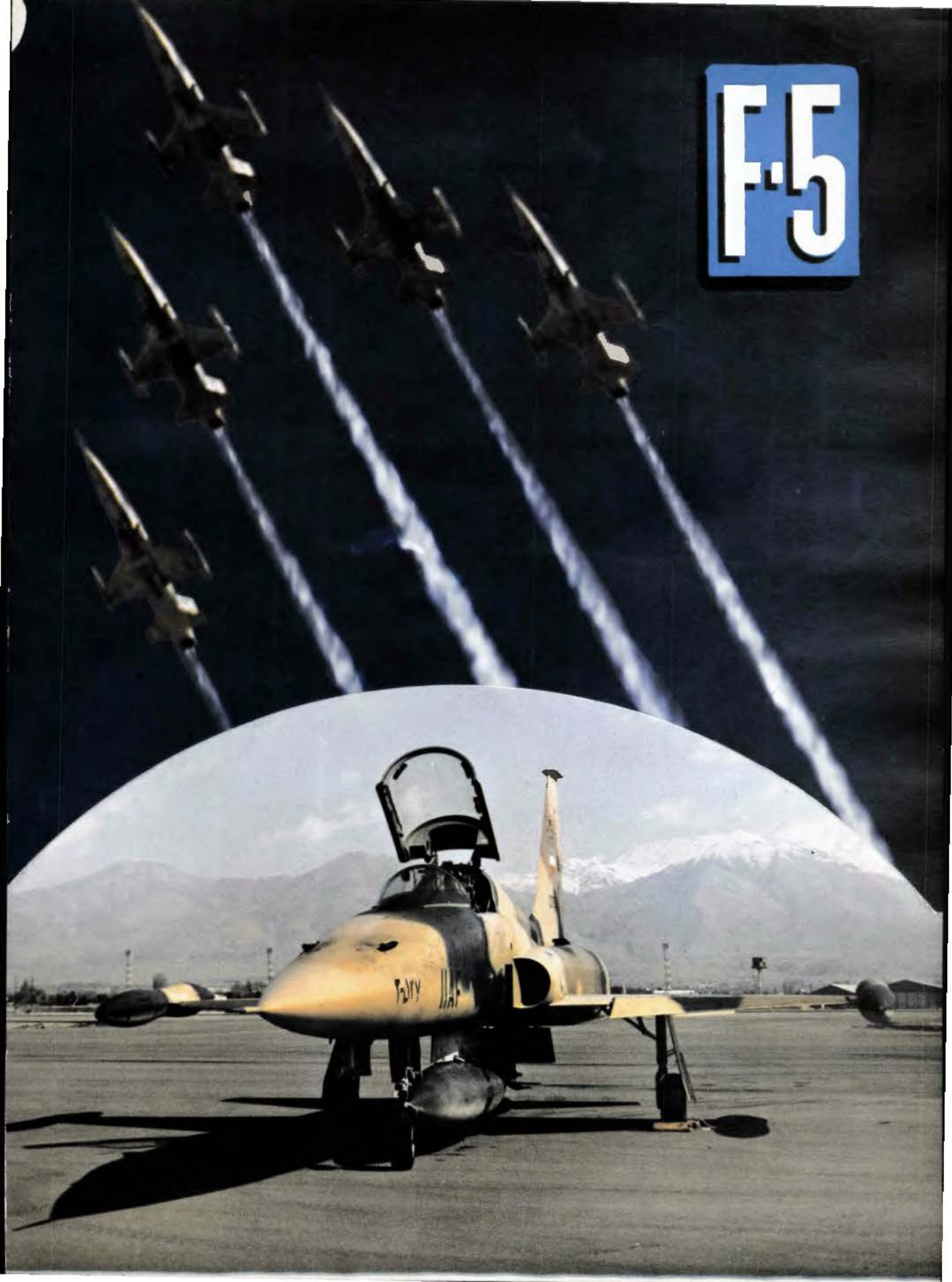


«افـ۵» ـ در کوشك نصرت (کیلومتر ۱۰۰ جادهٔ تهران ـ قم) در حضور فرمانده نیروی هوائی شاهنشاهی و عده‌ای از امراء وافسران ارشد و خبرنگاران داخلی وخارجی وهزاران نفر از هم‌میهنان ـ (در این نمایش هوائی تیم آکـروجت فرشتگان آبی نیروی دریائی آمریکا که پس از اجرای برنامه در نمایشگاه هوائی پاریس، بنابه‌دعوت نیروی‌هوائی شاهنشاهی به‌ایران آمده بود نیز با شش فروند هواپیمای فانتوم شرکت کرد و هردو تیم نمایشات پروازی جالب‌توجهی اجرا کردند).

بالا: منظره‌ای از پرواز جمع تنم آکروجت تاج طلائی نیـروی هوائی شاهنشاهی در سالهای بین ۵۲ ـ ۱۳۵۰

پائین: اعضاء تیم آکروجت تاج طلائی در سالهای بین ۵۰ ـ ۱۳۵۲ ـ ایستاده: سروان محمود ایمانیان ـ نشسته از چپ: سروان حبیب‌الله مسعودی ـ سروان جلال پیامی ـ سـرگـرد وحیـد کیمیاگر (لیدرتیم) ـ سروان هوشنگ آغاسی بک ـ سروان منـوچهـر خلیلی




F-5



تیم آکروجت «تاج طلائی» نیروی هوائی شاهنشاهی ازسال ۱۳۵۳ تاکنون

از سال ۱۳۵۳ تا کنون تیم آکروجت تاج طلائی نیروی هوائی شاهنشاهی با هواپیماهای سریعتر از صوت نوع " اف ـ ۵" پرواز میکند و اعضاء تیم (عکس زیر) ایستاده ستوان یکم اسدالله اکبری ـ نشسته از راست به چپ : ستوان یکم یدالله جوادپور ـ ستوان یکم آمین بلغند ـ سروان منوچهر خلیلی (لیدر تیم) سروان نصرت دهخوارقانی ـ ستوان یکم قاسم گل پرور .



ادامه کوشش و پیروزیهای نوین

همانطور که در شرح عملیات تیم آکروجت اشاره شد روز ۸ آبان سال ۱۳۳۷ مانور نیروی هوائی شاهنشاهی در پیشگاه مبارك شاهانه در سه قسمت اجرا گردید:

قسمت اول نمایش پرواز خوبی تیم آکروجت در آسمان فرودگاه مهرآباد ــ قسمت دوم ارائه امکانات ترابری هوائی نیرو باحمل ونقل ۳۰۰ نفر مدعوین نیرو ازفرودگاه مهرآباد به میدان تیر «دیره ومره» (واقع در راه تهران ــ قم) در مدت ۲۰ دقیقه بوسیلهٔ هواپیماهای داکوتای نیروی هوائی شاهنشاهی ــ قسمت سوم نمایش قدرت آتش هواپیماهای جت نیروی هوائی شاهنشاهی در میدان تیر «دیره‌ومره».

فرمانده نیروی هوائی شاهنشاهی شادروان ارتشبد محمد خاتمی که در آن زمان (درجهٔ سرتیپی داشت) جزو خلبانان تیم آکروجت بود و در نمایش پرواز خوبی تیم در آسمان فرودگاه مهرآباد بمعیت خلبانان تیم پرواز می‌کرد

بعداز عرض خیر مقدم به پیشگاه مبارك شاهانه، از بلندگو جریان عملیات پرواز خوبی تیم آکروجت تشریح گردید. مانورهای تیم عبارت بودند از مجموعهٔ عملیاتی که از مانورهای تخصصی تیمهای آکروجت مشهور جهان اقتباس شده و تیم با چهار فروند هواپیمای جت «اف ــ ۸۴» پرواز میکرد و نفر پنجم تیم بعنوان رزرو در تمام پروازها شرکت داشت. خلبان هواپیمای رزرو تیم باید برای پرواز در کلیهٔ محلهای صورتبندی تیم ورزیدگی داشته باشد تا در صورتیکه یکی از نفرات تیم قادر بهشرکت درعملیات نبوده یاضمن پرواز بعلل فنی مجبور بهترك تیم شود نفر رزرو بلافاصله باید بتواند جای اورا بگیرد.

دقت و ظرافتیکه خلبانان تیم دراین نمایش از خودنشان دادند موجبات تحسین هزاران تماشاگر را که برای اولین‌بار چنین عملیاتیرا مشاهده میکردند فراهم ساخت.

پس از پایان پرواز تیم آکروجت، اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران، ضمن ابراز تفقد بهخلبانان تیم فرمودند: «خیلی خوب بود و همه شما قابل تشویق هستید البته این نمونه و دلیلی از فعالیت گذشته شماست و در اثر پشتکار ودقت در آتیه نیروی هوائی بسیار قوی و مؤثری خواهیم داشت وامیدواریم که این پیشرفت سرمشق و نمونهٔ خوبی برای سایرین باشد».

در این موقع بنابر استدعای فرمانده نیروی هوائی (که خود جزو خلبانان تیم آکروجت پروازمیکرد) شاهنشاه موافقت فرمودند تا خلبانان تیم این افتخار را داشته باشند تا باشرکت شهریار جوانبخت خود یك‌عکس دسته‌جمعی برسم یادبود برداشته شود واین عکس تاریخی سند مباهات اولین تیم آکروجت نیروی هوائی شاهنشاهی میباشد.

سپس مدعوین بوسیلهٔ هواپیماهای داکوتای نیروی هوائی شاهنشاهی فرودگاه مهرآباد را بقصد میدان «دیره‌ومره» ترك کرده و ۲۰ دقیقهٔ بعد کلیهٔ مدعوین در میدان مذکور درانتظار ورود موکب مبارك شاهانه با هواپیما، بودند.

بعد از تشریف فرمائی شاهنشاه، عملیات ارائه قدرت آتش که تم آن حملهٔ یك گردان شامل ۲۴ فروند هواپیمای شکاری‌ــ بمب‌افکن جت «اف‌ــ۸۴» به‌هدفهای تهیه شده در روی زمین بود، بادقت ومهارت فوق‌العاده انجام گرفت. شاهنشاه پس از مشاهدهٔ عملیات نمایش قدرت آتش هواپیماهای‌جت، درمراجعت خطاب بفرمانده نیروی هوائی شاهنشاهی فرمودند «عملیات دیره‌ومره هم‌مانند نمایش‌پروازخوبی مهرآباد بسیارخوب بود.»

شاهنشاه در خانهٔ خلبانان

ساعت ۱۵۳۰ روز پنجشنبه ۲۲ آبان ۱۳۳۷ اعلیحضرت همایون شاهنشاه‌آریامهر بزرگ‌ارتشتاران ازتأسیسات آموزشگاه فنی در مهرآباد بازدید فرمودند، پس از این بازدید، فرمانده نیروی هوائی شاهنشاهی که در التزام رکاب شاهانه بود از پیشگاه مبارك ملوکانه استدعا کرد تا در صورت استقرار ارادهٔ سنیه از منازل خلبانان جت که در نمایش هوائی روز ۸ آبان شرکت داشتند بازدید وآنانرا قرین افتخار و مباهات فرمایند، شاهنشاه بااین تقاضا موافقت و در ساعت ۱۶۳۰ به‌کوی افسران خلبان واقع در قسمت جنوب فرودگاه مهرآباد نزول اجلال فرمودند. از نیمساعت پیش افسران واعضاء خانواده‌های آنان‌که بطور غیرمنتظره از خبر مسرت‌بخش تشریف فرمائی شاهنشاه مطلع شده بودند با بی‌صبری منتظر زیارت پدر تاجدار خود بودند.



هنگام تشریف‌فرمائی شاهانه دوشیزهٔ خردسالی ضمن‌تقدیم دسته گلی از طرف خانواده‌های افسران خیرمقدم عرض کرد. سپس شاهنشاه یك‌یك افسران واعضاء خانواده‌های آنانرا مورد تفقد قرار داده واز منازل و طرز زندگی آنان بازدید بعمل آوردند. ضمن این‌بازدید، شاهنشاه دربارهٔ وضع کار و زندگی خلبانان ازفرمانده نیروی‌هوائی سئوالاتی میفرمودند وپاسخهای لازم بعرض میرسید، شاهنشاه ضمن پرسش از نقشهٔ ساختمانهای کوی و وسائل بازی وتفریح کودکان وغیره برای توسعهٔتعداد خانه‌های خلبانان وتأمین وسائل آسایش بیشتری جهت ساکنین این خانه‌ها دستوراتی صادر فرمودند. این بازدید مقارن ساعت ۱۷۰۰ پایان یافت.

تحویل وسائل تعلیماتی جت به نیروی هوائی شاهنشاهی

روز چهارم آذر ۱۳۳۷ وسائل تعلیماتی جت بوسیلهٔ گروه آموزش سیار نیروی‌هوائی آمریکا طی‌مراسمی به‌آموزشگاههای فنی جت تیپ تعلیمات نیروی هوائی شاهنشاهی (فرماندهی آموزشهای هوائی کنونی) تحویل گردید در این مراسم ابتدا فرمانده تیپ تعلیمات طی بیاناتی از واگذاری وسائل جدید تعلیماتی جت به نیروی هوائی شاهنشاهی اظهار تشکر نمود.

۲۲ آبان ۱۳۳۷ : اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بررسی ارتشتاران با پذیرش استدعای فرمانده وقت نیروی‌هوائی از خانه‌های خلبانان مقیم کوی افسران (واقع در قسمت جنوب فرودگاه مهرآباد) بازدید و راجع به توسعه و بهبود وضع خانه ها و تأمین بیشتر وسائل زندگی راحت‌تر بویژه جهت آسایش و بازی و تفریح کودکان اوامری صادر فرمودند . عکسهای این صفحه مناظری از بازدید ملوکانه را نشان میدهند .



سپس رئیس آموزشگاههای تیپ تعلیمات تاریخچهٔ مختصر شروع استفاده از وسائل تعلیماتی مورد بحث را به‌استحضار رسانید، آنگاه ژنرال «لبند کویست» رئیس وقت هیئت مستشاری آمریکا در ایران، پیروزی نیروی هوائی شاهنشاهی را از اینکه در مدت کوتاهی موفق شده از کلیهٔ وسائل مدرن آموزشی

بنحواحسن استفاده نماید و نیازمندی خود را نسبت به استادان و آموزگاران خارجی مرتفع سازد تحسین کرد سپس فرمانده وقت نیروی هوائی شاهنشاهی ضمن بیانات کوتاهی از اینکه وسائل تعلیماتی مورد تحویل، به‌پیشرفت آموزش نیروی‌هوائی کمکهای مؤثری نموده وخواهد نمود، اظهار خرسندی کرده واز واگذاری آنها به نیروی هوائی شاهنشاهی تشکر نمود.

خلاصه‌ای از فعالیتهای گوناگون نیروی هوائی در سال ۱۳۳۷

در سال ۱۳۳۷ در نیروی هوائی شاهنشاهی برای ۲۶ نفر از خلبانان جت کارت سفید صادر شد که چهار نفر از آنان موفق به دریافت کارت سبز گردیدند (کارت سفید مخصوص خلبانانی است که قادرند در هوای ابری وبد پرواز کنند ــ کارت سبز متعلق به خلبانانی است که در شرایط جوی بسیار بد میتوانند پرواز کنند) ــ در سال ۱۳۳۷ مجموعاً متجاوز از ده هزار ساعت با هواپیماهای جت، بدون سانحه فنی، در نیروی هوائی شاهنشاهی پرواز انجام گرفت.

در سال ۱۳۳۷ برنامهٔ تمرین پرواز با هواپیماهای جت بوسیلهٔ دستگاههای «لینك ترینر» طرح واجرا شد و برنامهٔ دوره‌های پرواز کور با هواپیمای جت برای خلبانان بمنظور افزایش ورزیدگی آنان جهت پرواز در شرایط «بدون دید» و هرگونه وضعیت جوی بموقع اجرا گذاشته شد.

برنامه‌های پروازی سرویس ارتباطی‌هوائی ارتش (ماهانه ۱۴ مسیر) در سراسر کشور اجراشد که دراین مورد در طول سال ۱۳۳۷ جمعاً ۱۴۲ پرواز با متجاوز از هزار ساعت پرواز انجام گرفت و ۳۱۹۲ نفر مسافر و ۸۴۷ نفر مأمورین ارتش ونیروی هوائی بامقدار زیادی معادل ۱۱۸۳۳ کیلوگرم‌بار حمل شد.

در سال ۱۳۳۷ یگان هوائی شیراز در اجرای خلع سلاح ایل زنگنه ودرهم شکستن مقاومت آن و همچنین در عملیات برضد اشرار غلام رزمی وبرقراری امنیت، بطور بسیار مؤثری شرکت کرد.

در سال ۱۳۳۷ بنفع وزارت کشاورزی ۱۰۶ مأموریت بوسیلهٔ یگان هوائی شیراز انجام گرفت وجمعی از پرسنل پرنده و فنی نیروی هوائی بمنظور سمپاشی هوائی و دفع آفات به وزارت کشاورزی اعزام شدند.

در سال ۱۳۳۷ در تیپ فنی نیروی هوائی (فرماندهی لجستیکی کنونی) دستگاه مولد اکسیژن وازت باقدرت تولیدی ۱۰۰۰ پای مکعب در ساعت بکار انداخته شد وقسمت جوشکاری با گازهای خنثی (آرگن و هلیوم) و سیستم توزین هواپیما و شعبهٔ نشریات فنی ایجاد گردید.

در سال ۱۳۳۷ ساختمان یك بیمارستان پنجاه تختخوابی مجهز آغاز و باشگاه افسران نیروی هوائی در مرکز تکمیل و در یگانهای تابعهٔ نیروی هوائی ضمن اجرای برنامه‌های عمرانی قابل توجه باشگاههای تازه‌ای ایجاد و در زمینهٔ اجرای برنامه‌های ورزشی وتوسعهٔ آن‌وتکمیل وسائل‌ورزشی پیشرفتهای مؤثری آغاز گردید.

اولین پرش نجات بهنگام شب در ایران

ساعت ۸ و پنج دقیقه بعدازظهر روز دوشنبه ۳ خرداد ۱۳۳۸ سروان خلبان چنگیز بیات ماکوئی (سرهنگ کنونی) دریك پروازجمع دوفروندی باهواپیمای‌جت «اف‌ــ۸۴ــجی»، بمنظور انجام یك پرواز ناوبری شب با ارتفاع ۲۸۰۰۰ پا در مسیرتهران ــ همدان ــ اصفهان ــ تهران از فرودگاه مهرآباد به‌پرواز درآمد. در جریان این پرواز خلبان مذکور بعلت‌آتش سوزی در ناحیهٔ دم هواپیمایش برای اولین‌بار درایران بهنگام شب از هواپیمای جت پرش نجات انجام داد و همچنین اولین استفاده از صندلی پرتاب شونده بهنگام شب نیز بنام‌این خلبان در تاریخ هواپیمائی کشور ما ثبت شد. اینك جهت آگاهی‌کامل از چگونگی واقعه، ماجرا بوسیلهٔ خود خلبان شرح داده میشود:

«ده دقیقه پس از بلند شدن، در ارتفاع ۶۰۰۰ پا و در حوالی شهریار خلبان سر اطلاع داد که چراغ مربوط به سیستم چرخهای هواپیمای او روشن است و من بمنظور کنترل چرخها از سمت چپ به‌زیر هواپیمای او رفته و بااستفاده از روشنائی چراغ نوك بال هواپیمای خود مشاهده کردم که چرخها در وضع بالا و قفل است. در همین موقع صدای انفجاری درقسمت عقب هواپیمای من شنیده شد و متعاقب آن لرزش شدیدی در هواپیمایم مشاهده گردید وبرای اینکه به‌هواپیمای سر برخورد ننمایم از آن فاصله گرفته وفوراً شروع به‌کنترل آلات تفتیش هواپیمایم نمودم. ابتدا به سیستم نشان دهندهٔ قدرت موتور نگاه کردم، چون در آن موقع هواپیما در حالت اوجگیری بود قدرت موتور میبایستی صددرصد باشد ولی باتوجه به‌آلات تفتیش ملاحظه کردم که قدرت موتور تا ۹۰ درصد پائین آمده و حرارت دم به‌سرعت بالا میرود.

باتوجه به عقب هواپیما ملاحظه کردم که در تاریکی‌شب قسمت دم وعقب هواپیما بطوری روشن است که کلیهٔ سطوح فرامین دم بخوبی دیده میشوند.

سریعاً سیستم آتش سوزی و سایر نشان دهنده‌های داخل کابین را کنترل نموده و مشاهده نمودم که چراغ نشان دهنده آتش‌سوزی روشن گردیده است.

در این هنگام چون هیچگونه امیدی برای سالم رسیدن بفرودگاه نداشتم و لرزش موتور و هواپیما شدیدتر میگردید

تصمیم گرفتم هواپیما را ترك کنم.

در حین پرتاب روپوش کابین هواپیما و هنگامیکه دستهٔ پرتاب آن در دستم بطرف بالا حرکت مینمود هواپیمای سر بوسیلهٔ بی‌سیم وجود شعله‌های شدیدی از آتش‌را در دم‌هواپیمای من اطلاع داد. بدون آنکه فرصت جواب او را داشته باشم ویا جریانرا ببرج کنترل مهرآباد گزارش دهم روپوش کابین را براحتی پرتاب نمودم وبلافاصله باکشیدن ماشهٔ پرتاب صندلی، خود را در حالی که درون صندلی نشسته بودم در هوا معلق یافتم، چتر نیز براحتی باز گردید وهنوز چند لحظه از بازشدن چتر نگذشته بود که در خود یك راحتی توأم باپیروزی احساس نمودم.

متأسفانه این آرامش و راحتی چندان دوامی نداشت زیرا زیر پای خود در تاریکی شب شعله‌های فروزان حاصله از هواپیما را که در محوطه‌ای بشعاع ۵۰ متر میسوخت ملاحظه کردم و باد هم مرا مانند پرکاهی بطرف آن هدایت میکرد.

بازهم بتلاش افتادم و باتوجه بتعالیم گذشته توانستم خود را از چنگال مهیب آتش زیر پایم رهانیده و دریك زمین مزروعی فرود آیم.

پس از فرود آمدن چتر نجات خود را جمع و بطرف صدای یکنفر دهقان که از دور بگوش میرسید حرکت کردم. بااولین برخورد بااو نشانی و موقعیت خود را تشخیص داده و وضع خود را بمؤاندارمری اطلاع دادم. اندکی نگذشت که باوسیله‌ای‌که دراختیارم قرارگرفت بفرودگاه مراجعت نمودم».

کمیسیون سانحه در اینمورد گزارش‌دادکه چون هواپیما متلاشی وآتش گرفته بود امکان هرنوع بررسی و مطالعه روی سیستم بنزین و غیره را از بین برده وهیئت مزبور نتوانسته مبدأ بروز آتش سوزی را کشف نماید.

ــ طبق نظریه کمیسیون سانحه در این حادثه خلبان با توجه بمقررات موجود حداکثر استفاده را از تعلیمات خود بعمل آورده است.

در روز سخنرانی عمومی ۲۷ خرداد ۱۳۳۸ این خلبان به پرسنل نیروی هوائی معرفی شد و فرماندهی نیروی هوائی وقت بااعطای جایزه‌ای مشارالیه را مورد تشویق قرار دادند.

نمایش تیمهای آکروجت «تاج طلائی» و «مشعلهای آسمان» درپیشگاه مبارك شاهانه

پیش از ظهر روز ۱۵ خرداد ۱۳۳۸ نمایش «پرواز خوبی» بسیار جالب توجهی در پیشگاه مبارك شاهانه و حضور متجاوز از یکصد هزار نفر از مردم علاقمند پایتخت که بنا به دعوت عامهٔ نیروی هوائی، از طریق وسائل ارتباط جمعی در



سوگندنامه مکانیسین هواپیما

من بعنوان یک مکانیسین رسمی بشرافت خویش سوگند یاد میکنم که وظایف محوله بخود را مقدس بشمارم ، من بخوبی آگاهم که زندگی و سلامت‌اشخاص که با هواپیما پرواز میکنند بستگی به مهارت وقضاوت من دارد ، لذا هیچگاه عملی را که نسبت بخود و آشنایان خود روا نمی‌دارم به آنان روا نخواهم داشت . من خود را مسئول میدانم که هیچگاه عملی را که از عهدهٔ انجام آن برنمی‌آیم قبول نکنم ،هیچگاه زیر بار تحمیل عقیدهٔ غلط نروم ، هیچگاه رفاقت و پول و هرعامل دیگری باعث اظهارنظر خلاف حقیقت من نشود ، هیچگاه هواپیمائی را که بدلیل بازرسی و یا تردید قابل پرواز نمیدانم اجازهٔ پرواز ندهم ، من به مسئولیت بزرگی که بعنوان مکانیسین رسمی بر عهده دارم واقف‌بوده و همواره در پرواز دادن هواپیماها آنرا بخاطر دارم تا با انجام وظیفه مفتخر به حفظ این مقام بوده و در راه بهبود هواپیمائی عامل مؤثر باشم .

این سوگندنامه روی‌تابلوئی نوشته شده و درآشیانهٔ هواپیماهای یگانهای جت نصب گردیده و شعار دائمی مکانیسین‌های یگانهاست .

فرودگاه مهرآباد گرد آمده بودند، بوسیلهٔ خلبانان تیماکروجت تاج طلائی نیروی هوائی شاهنشاهی و تیم آکروجت مشعلهای آسمان (Sky Blazers) وابسته به‌یگانهای هوائی آمریکا، مقیم اروپا در آسمان فرودگاه مهرآباد انجام گرفت. این نمایش مشترك فرصت بخشید تا هم‌میهنان در مقام مقایسه به ورزیدگی و مهارت برادران خلبان خود پی‌ببرند.

عملیات پروازی خلبانان در این نمایش بادقت و ظرافت زیاد و بنحو بسیار جالب توجهی اجرا شد و موجبات رضایت خاطر خطیر شاهانه را فراهم ساخت بطوریکه پس از پایان نمایش، خلبانان هردو تیم را مورد تفقد قرار دادند وخطاب به خلبانان تیم تاج طلائی که‌فرمانده نیروی‌هوائی وقت (شادروان

ارتشبد خاتمی با درجهٔ سرتیپی) هم جزو آنان بود فرمودند: «تیم پیشرفت محسوسی کرده، عملیات امروز شما خیلی بهتر بود».

مردم تماشاگر کـه بامشاهدهٔ عملیات پـرواز خلبانان هم‌میهن خود و مهارت آنان درمقایسه باخلبانان یك تیم مشهور خارجی سخت به‌هیجان آمده بودند هنگام عبـور خلبانان تیم تاج طلائی از مقابلشان در میان طوفانی از احساسات آنانرا سر دست بلند کرده وفریاد می‌کشیدند: «زنده باد نیروی هوائی ایران ــ زنده‌باد شما خلبانان قهرمان ایران که ما را در برابر خارجیان روسفید وسربلند کردید...». مطبوعات‌هم پیرامون نمایش هوائی ۱۵ خرداد مطالب مشروحی باعناوین درشت درج کرده و مهارت خلبانان ایرانی را ستودند.

در این نمایش تیم تاج طلائی با چهار فروند هواپیمای جت «افـ۸٤» ویك هـواپیمای رزرو از همین نوع و تیم «مشعلهای آسمان» با چهار فروند هواپیمای جت «افـ۱۰۰» و یك هواپیمای رزرو از همین نوع شرکت کرده و عملیات «پرواز خوبی» انجام دادند.

معرفی خلبانان تیمهـای آکروجت در بـرنامـه تلویزیـونی

ساعت ۱۹۰۰ مورخهٔ ۱٤ خـرداد ۱۳۳۸ (شب پیش از روز نمایش هوائی) طی اجرای یك برنامه تلویزیونی خلبانان تیمهای آکروجت «تاج طلائی» و «مشعلهای آسمان» که بنابه دعوت نیروی هوائی برای اقامت سه روزه به ایران آمده بودند به هم‌میهنان معرفی شدند و هرکدام از لیدرهای دوتیم با نشان دادن ماکت‌های هواپیماهای تیم‌خود توضیحات جامعی پیرامون صورتبندیها و مانورهای «پرواز خوبی» دادند ضمن این برنامه نیز از هم‌میهنان علاقمند دعوت شد تا بـرای تماشای نمایش هوائی صبح فردا (۱۵ خرداد ۳۸) آزادانه درفرودگاه مهرآباد حضور یابند.

اعزام خلبانان و دانشجویان برای طی دورهٔ جت به‌آمریکا

روز ۲۳ خرداد ۱۳۳۸ سه افسر خلبان و ۱۸ دانشجوی دانشکدهٔ خلبانی جهت طی دوره خلبانی جت به‌آمریکا اعزام شدند و این اولین بار بود که دانشجویان خلبانی به تعداد نسبتاً زیاد جهت دیدن دورهٔ پرواز با جت به آمریکا اعزام شدند.

جلسهٔ معارفهٔ مطبوعاتی

برحسب دعوتیکه از طرف نیروی هوائی شاهنشاهی بعمل آمده‌بود مدیران، سردبیران ومخبرین جراید پایتخت ومسئولان وسائل ارتباطجمعـی ساعت ۱۹۰۰ روز سی‌ام تیر ۱۳۳۸ در باشگاه افسران نیروی هوائی شاهنشاهی حضور بهمرسانیدند. در این جلسه سرتیپ محمد خاتمی فرمانده وقت نیـروی هوائی شاهنشاهی طی سخنرانی مبسوطی انتظارات نیروی هوائی را از مطبوعات و مسئولین وسائل ارتباطجمعی تشریح نموده و لزوم آشنائی مردم کشور وبخصوص جوانان باحقایق مربوط به‌امور هواپیمائی و نقشی را که مطبوعات و وسائل ارتباطجمعی دراین زمینه میتوانند بعهده داشته باشند توضیح داد.

افتتاح سینمای باشگاه نیروی هوائی با آپارات ۳۵ میلیمتری

از بدو تأسیس باشگاه تابستانی نیروی هوائی برای‌استفادهٔ کارکنان یگانهای نیروی هوائی که مقیم مرکز بودند محوطهٔ بازی جهت نمایش فیلمهای ۱٦ میلیمتری در نظر گرفته شده بود لیکن در سال ۱۳۳۸ یك آپارات ۳۵ میلیمتری در باشگاه مذکور نصب‌شد که بابرنامهٔ معینی برای نمایش فیلمهای سینمائی جهت افسران و درجه‌داران واعضاء خانـواده‌های آنان مورد استفاده قرار میگرفت.

افتتاح باشگاه مرکزی درجه‌داران نیروی هوائی

تاسال ۱۳۳۸ درجـه‌داران نیروی هوائی فاقـد باشگاه مرکزی در تهران بودند و به نـوبت از باشگاه افسران طبق برنامه‌ای استفاده میکردند ولی در سال ۱۳۳۷ اقدام به‌تأسیس باشگاه مستقل مرکزی برای درجـه‌داران شد واز تاریخ ۲٦ مرداد ماه ۱۳۳۸ طبق اساسنامهٔ معینی رسماً تأسیس گردید وسهم بزرگی را در تأمین رفاه وآسایش درجـه‌داران نیرو واعضاء خانواده‌هایشان بعهده گرفت و با اجرای برنامه‌های متنوع و جالب وسائل استراحت وتفریح اعضاء باشگاه را فراهم ساخت ونقش بزرگی را درایجاد صمیمیت وبگانگی بین‌آنان ایفانمود. محل باشگاه مرکزی درجه‌داران نیرو ابتدا یکی از سالنهای مجاور آسایشگاههای افراد در مرکز آموزشهای هوائی وقت بود. در سال ٤۰ ــ ۱۳۳۹ ساختمان دیگری در قسمت شمـال بیمارستان فعلی نیرو ایجاد شد که بعلت گسترش بیمارستان‌بعداً ضمیمهٔ آن گردید و ساختمان مجللی در قسمت جنوبی پادگان دوشان‌تپه (محل فعلی باشگاه درجه‌داران) تأسیس شد که‌از سال ۱۳٤۵ تاکنون مورد استفاده قرار میگیرد.

مراسم سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۸ نیروی هوائی در پیشگاه مبارك شاهانه

باشرکت تیم آکروجت ایتالیا و بمب‌افکنهای انگلیس

مراسم سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۸ نیروی هوائی شاهنشاهی صبح روز مذکور با اجرای یك نمایش هوائی در پیشگاه مبارك شاهانه در چیتگر (کیلومتر ۱٤ جادهٔ شمالی تهران ــ کرج) برگزار شد. در نمایش‌هوائی روز ۲۵ مهر ۱۳۳۸ تیم‌آکروجت نیروی هوائی ایتالیا موسوم به «نیزه‌داران سیاه» و دوفروند هواپیمای بمب‌افکن نیروی هوائی سلطنتی انگلیس از نوع ویکتور (که بنا به‌دعوت نیروی هوائی شاهنشاهی به ایران‌آمده بودند) نیز شرکت داشتند. نمایش پس از تشریف‌فرمائی شاهانه (بایکفروند هلیکوپتر) وعرض گزارش به پیشگاه مبارك بشرح زیر انجام گرفت:

۱ ــ نمایش تیم آکروجت تاج طلائی نیروی هوائی شاهنشاهی با ۹ فروند هواپیمای جت «اف‌ــ۸٤».

۲ ــ رها کردن چتربازان با ۹ فروند هواپیمای داکوتای نیروی هوائی شاهنشاهی.

۳ــ نمایش عبور سه فروند از هواپیماهای دو موتورهٔ داکوتا با خاموش بودن یکی از موتورها.

٤ ــ نمایش تیم آکروجت «نیزه‌داران سیاه» نیروی هوائی ایتالیا با ٦ فروند جت «اف ــ ۸٦».

۵ ــ پرواز نمایشی دو فروند هواپیمای بمب‌افکن نیروی هوائی سلطنتی انگلیس از نوع ویکتور.

٦ ــ ارائه قدرت آتش هواپیماهای جت نیروی هوائی شاهنشاهی باشرکت ۲٤ فروند هواپیمای «اف ــ ۸٤» وپرتاب بمب، راکت، ناپالم و تیراندازی بهدفهای زمینی.

بادعوتیکه نیروی هوائی شاهنشاهی از طریق وسائل ارتباط‌جمعی از عموم ساکنین پایتخت جهت حضور آزاد در محل نمایش و تماشای برنامه بعمل آورده بود وتسهیلاتیکه با تخصیص تعداد زیادی اتوبوس جهت تأمین ایاب و ذهاب علاقمندان، باحرکت از نقاط مختلف تهران، در نظر گرفته شده بود و همچنین بااستفاده از وسائل شخصی ده‌ها هزار نفر از هم‌میهنان علاقمند برای تماشای این نمایش هوائی حضور یافته بودند.

درپایان نمایش‌هوائی خلبانان تیمهای آکروجت‌تاج‌طلائی و نیزه‌داران سیاه به پیشگاه مبارك شاهانه معرفی شدند و مورد تفقد ذات اقدس همایونی قرار گرفتند.



۲۵ مهر ۱۳۳۸ ــ فرود چتربازان ، از هواپیماهای ترابری دو موتوره، داکوتای نیروی هوائی شاهنشاهی

آشنائی مردم با جریان نمایش هوائی از طریق اجرای برنامهٔ تلویزیونی شب پیش‌از ۲۵ مهر ۱۳۳۸

ساعت ۲۰۳۵ مورخه ۲٤مهر ۱۳۳۸ بنابه‌دعوت «تلویزیون ایران» یك برنامهٔ تلویزیونی بمدت چهل دقیقه جهت آشنائی مردم با جریان نمایش هوائی فردای آنشب، اجرا شد. در این برنامه فرمانده وقت نیروی هوائی ــ معاون وقت فرماندهی نیرو ــ رئیس ستاد وقت فرماندهی نیرو ــ فرمانده وقت تیپ شکاری ــ فرمانده وقت تیپ حمل ونقل هوائی و فرمانده هنگ شکاری به پرسشهای تلویزیونی پاسخ گفتند و همچنین طی این برنامه خلبانان تیم آکروجت تاج‌طلائی معرفی شدند.

ضمن برنامهٔ تلویزیونی مورد بحث که چگونگی اجرای برنامهٔ نمایش هوائی فردای آنشب ازجهات وجنبه‌های گوناگون بطور کامل بوسیله افسران یاد شده تشریح گردید، گویندهٔ تلویزیون پیرامون علت و مناسبت شرکت تیم آکروجت ایتالیا و بمب‌افکنهای انگلیسی در این نمایش از فرمانده نیروی هوائی پرسشی بعمل آوزد که پاسخ آن از لحاظ حفظ سابقهٔ تاریخی موضوع عیناً از نظر میگذرد. فرمانده وقت نیروی هوائی شاهنشاهی در جواب گویندهٔ تلویزیون راجع به این موضوع اظهار داشت: «خیال میکنم سئوال بجائی است و خیلی‌ها ممکن است این سئوال را از خودشان بکنند و در جواب باید بگویم که دعوت از تیم‌ها و واحدهای نمونهٔ پروازی خارجی برای شرکت در نمایشات هوائی در تمام دنیا متداول و مرسوم است مخصوصاً اگر موقع انجام اینگونه نمایشات مصادف با سالجشن نیروی هوائی کشوری باشد. اصولا نمایشات هوائی یك جنبهٔ ورزشی هم دارد. مخصوصاً از لحاظ ارائه ورزیدگی خلبانان.

البته موضوع مسابقه در میان نیست ولی بهـرحال با مشاهدهٔ عملیات هوائی نمونه‌هائی از نیروهای هوائی کشورهای مترقی جهان مقیاسی جهت سنجش بدست هم‌میهنان عزیز می‌آید تا با مقایسه به حدود ورزیدگی خلبانان و پیشرفتهای نیروی هوائی کشور خودشان پی‌ببرند.»

شرکت فرماندهان نیروی هوائی ترکیه وپاکستان ورئیس ستاد نیروی‌هوائی ایتالیا وفرمانده نیروی هوائی بمباران انگلیس در نمایش هوائی ۲۵ مهر ۱۳۳۸

در مهرماه ۱۳۳۸ ارتشبد تکین اریبورن فرمانـده وقت نیروی هوائی ترکیه و همراهان ــ مارشال هوائی محمد اصغر خان فرمانده وقت نیروی هوائی پاکستان و همراهان ــ ارتشبد سیلویوناپولی رئیس ستاد وقت نیروی هوائی ایتالیا و همراهان و همچنین مارشال هوائی سرکنث کراس فرمانده وقت نیروی هوائی بمباران انگلیس و همراهان بنا بدعوت نیروی هوائی شاهنشاهی جهت شرکت در نمایش هوائی ۲۵ مهر به ایران آمده ومیهمان این نیرو بودند وطبق برنامه‌ای درآرامگاه اعلیحضرت رضاشاه کبیر حضوریافته وتاج‌گل نثار کردند واز آثار تاریخی ایران دیدن نموده و در ضیافتهائیکه به افتخار آنان وافسران و درجه‌داران همراهشان در باشگاههای افسران و درجه‌داران نیروی هوائی شاهنشاهی ترتیب داده شد، شرکت نمودند.

ایجاد وتوسعهٔ کنترلر درنیروی هوائی شاهنشاهی

در سال ۱۳۳۸ برای اولین‌بار درسازمان ارتش شاهنشاهی سازمانی بنام کنترلر در نیروی هوائی شاهنشاهی تأسیس گردید تاکلیه‌امور بودجه ــ حسابداری ــ مدیریت‌مالی وکنترل‌طرحها بوسیله این سازمان اداره گردد. سازمان کنترلر نیروی هوائی دربدوتأسیس‌شامل‌دوایر دارائی‌ــ بودجه‌ــ تجزیه‌وتحلیل وآمار بود که بتدریج توسعه یافته و بمنظور حصول هدف یعنی‌استفادهٔ کامل از منابع «نیروی انسانی ــ پول ــ ماتریل وتسهیلات» بااعمال اصول مـدیریت، نقش بسیار حساس و مؤثری را ایفا کرده است. از اهم اقداماتی که در این سازمان از بدو تأسیس تاکنون انجام گرفته است بشرح زیر میتوان نام برد:

ــ اجرای بودجه برنامه‌ای برای اولین بار در ارتش شاهنشاهی.

ــ تهیه آئین‌نامه و روشهای مدون بـرای تهیه بودجهٔ برنامه‌ای.

ــ اجرای روش نوین حسابداری وتهیه آئین‌نامه اجرائی آن.

ــ ایجاد سیستم تجزیه وتحلیل آمار و گزارشات.

ــ ایجاد سیستم بهبود مدیریت.

ــایجاد سیستم کنترل آمار در نیروی هوائی شاهنشاهی وتهیه آئین‌نامه آن.

ــ ایجاد سازمان کنترلر در کلیه یگانهای تابعه نیروی هوائی شاهنشاهی.

ــ تنظیم برنامه آموزشی بلندمدت در داخل وخارج‌کشور برای تربیت پرسنل مورد نیاز در رده‌های مدیریت کنترلر و همچنین رده‌های اجرائی در یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی.

ــ ایجاد سازمانی بمنظورطرح‌ریزی ونظارت‌برفعالیتهای کمپیوتر ومکانیزاسیون امور درسطح نیروی هوائی شاهنشاهی.

تشکیل کلاس مدیریت

روز شنبه ۲۵ دیماه ۱۳۳۸ اولین‌دورهٔ مدیریت که‌بوسیلهٔ یك تیم آمریکائی بسرپرستی آقای جوتز تـدریس میشد در نیروی هوائی شاهنشاهی افتتاح گردید. مدت هردوره از این کلاس ۱۲۰ ساعت و در تمام مدت هفته باستثنـای روزهای پنجشنبه و جمعه روزانه بمدت سه‌ساعت بود. در جلسهٔ افتتاحیهٔ این دوره رئیس ستاد وقت نیروی هوائی طی سخنانی پیرامون اهمیت مدیریت صحیح گفت:

«... وضع کنونی دنیا ایجاب میکند که دارای یك‌نیروی نظامی مؤثر باشیم. پرسنل، وسائل و منابع و سرمایهٔ هر کشور طبعاً برای وصول به چنین هدفی محدود میباشد ودر نتیجه لازم است تدابیر و طرق استفاده حداکثر ممکن، از منابع وامکانات موجود را در هرزمینه بخوبی درك کرد. مدیریت صحیح و مؤثر میتواند امکان حداکثر استفاده از کلیهٔ منابع را تضمین کند. کلیهٔ افسران نیروی هوائی باید بتدریج این دوره را طی کنند...» همچنین معاون وقت فـرماندهی نیروی هـوائی شاهنشاهی در جلسهٔ افتتاحیه این کلاس ضـمن بیاناتی اظهار داشت: «... برای رسیدن به هدف خود کـه پیشرفت نیروی هوائی است احتیاج به آشنائی با اصول مدیریت صحیح داریم. دانشجویان این‌کلاس باید بافرماندهان همکاری دامنه‌داری‌بعمل آورده وبرای مؤثر کردن و نتیجه گرفتن ازآنچه دراین کلاس یاد میگیرند ابتکارشانرا بکار برند... بخاطر مصالح کشور و نیروی هوائی شاهنشاهی و حتی بنفع زندگی فردی خود، چه از لحاظ خدمتی و چه اجتماعی، من قویاً بشما توصیه میکنم‌که برای استفاده از این کلاس حداکثر کوشش خـود را بعمل آورید وبعداً باتمام توانائی و به بهترین وجهی اطلاعات مکتسبه را بکار بندید...»

مانور هوائی مشترك سنتو (شهباز)

مانور مشترك هوائی کشورهای ایران و پاکستان که در آن هواپیماهای آمریکائی و انگلیسی نیز شرکت داشتند وشهباز نامیده شده بود بمنظور تمرین آمادگی وارزیابی استعداد دفاعی نیروهای هوائی کشورهای نامبرده از ساعت ٦ روز ١٢ آبانماه ١٣٣٨ طبق برنامه تنظیم‌شده آغاز وبمدت ٧٢ ساعت ادامه داشت در تمام مدت مانور کلیهٔ هواپیماهای شکاری بمباران نیروی هوائی شاهنشاهی ایران بحالت آماده‌باش درآمده و در مانور شرکت کردند وچهارفروند هواپیما دائماً در پرواز و بامراکز رادار در تماس بودند تا بمحض اعلام تقرب هواپیماهای دشمن فرضی بـرای مقابله باآنها بشتابند این هواپیماها در هـر نود دقیقه جای خود را بهواپیماهای دیگری که در باند پرواز هر لحظه آمادهٔ پرواز بودند، میدادند.

هواپیماهای جت نوع «کامبرا» و «والیانت» از نیروی هوائی پادشاهی انگلستان و هـواپیماهای نوع ث ــ ١٣٠ از نیروی هوائی ایالات متحدهٔ آمریکا که در تم مانـور دشمن محسوب می‌شدند در این مانور شرکت کردند.

در مانـور هوائی شهباز هواپیـماهای مهاجم انگلیسی رویهمرفته ٤٨ بار و هواپیماهای مهاجم آمریکائی ١٨ بار از ارتفاعات بین ٢٠ تا ٣٥ هزار پا مأموریت حمله بهدفهای تعیین شده در ایران را انجام دادند و رویهمرفته ٨٠ نبرد هوائی ویا باصطلاح نظامی ٨٠ درگیری با هواپیماهای نیـروی هوائی شاهنشاهی انجام گرفت و هواپیماهای مدافع باهم‌آهنگی کامل واستفاده از سیستمهای اخطاری منظم که شامل تجسس واطلاع بوسیلهٔ دستگاههای رادار بود ٨٨ درصد از این حملات را بطور کامل و ١٢ درصد را بطور نسبی دفع کردند.

جهت ارزیابی نتایج حمله ودفاع این مانور افسران هوائی ستاد مشترك طرحهای نظامی پیمان مرکزی همراه با افسران هوائی آمریکا وانگلستان در مناطق مانور مستقر شده بودند.

گزارشهای مربوط به مانور هوائی شهباز در مقر ستاد و طرحهای مشترك نظامی سنتو درآنکارا تحت مطالعه قرار گرفت کارشناسان فن با بررسی‌های گزارشات مانور نظر دادند کـه وضع آماده‌باش و عملیات دفاعی هوائی کشورهای منطقه‌پیمان سنتو بطوراعم واستعدادومیزان آمادگی نیروی هوائی‌شاهنشاهی ایران برای دفاع از آسمان کشور بطوراخص رضایت‌بخش‌است. مانور هوائی شهباز نسبت به مانور هوائی ببر که چندی پیش انجام گرفته بود خیلی کاملتر بود و پیشرفتهای محسوسی نشان داد با استفاده از دومانور نامبرده تدریجاً مانورهای دشوارتری طرح واجرا گردید.

نمایش هوائی ٢٣ بهمن ١٣٣٨ نیروی هوائی در پیشگاه مبارك شاهانه وباشرکت حدود یکصدهزار نفر از مردم علاقمند پایتخت

از ساعت ده صبح روز شنبه ٢٣ بهمن ١٣٣٨ یك نمایش هوائی در پیشگاه مبارك اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران و شرکت حدود یکصد هزار نفر از ساکنین علاقمند پایتخت که بنابدعوت عمومی نیروی هوائی شاهنشاهی در محل نمایش گرد آمده بودند، در حوالی پل کن (شمال فرودگاه مهرآباد) انجام گرفت. در این نمایش متجاوز از یك گردان از هـواپیماهای جت نیروی هـوائی شاهنشاهی و تیم آکروجت تاج طـلائی و همچنین ١٨ فروند از هـواپیماهای فرمانـدهی تاکتیکی نیروی هوائی آمـریکا شرکت داشتند. هواپیماهای آمریکائی برمبنای توافق حاصله در هفتمین دورهٔ اجلاسیهٔ کمیتهٔ نظامی پیمان مرکزی (سنتو) بمنظـور دیدار دوستانه از کشورهای عضو پیمان و ارائه پیشرفتهای نیروی هوائی آمریکا تحت عنوان عملیات «کویك اسپن» به مفهوم «تندرس» به‌ایران آمده بودند.

شب پیش از نمـایش از ساعت ١٨٠٠ طی یك بـرنامهٔ تلویزیونی که بمدت ١٥ دقیقه از طرف نیروی هوائی شاهنشاهی ترتیب داده شد اطلاعاتی پیرامون نمایش هوائی ٢٣ بهمن ٣٨ وانواع هواپیماهائیکه دراین نمایش پرواز میکردند در اختیار مردم گذاشته شد وخلبانان نیروی هوائی آمریکا که میهمان نیروی هـوائی شاهنشاهی بودند معرفی شدنـد، در ضمن از هم‌میهنان دعوت بعمل آمد که برای تماشای نمایش هوائی صبح فردا ٢٣ بهمن ١٣٣٨ آزادانه درمحل نمایش حضور بهمرسانند.

تیم اعزامی نیروی هوائی آمریکا بفرماندهی سرلشگر «ویسلیو» فرمانده‌نیروی شماره ١٩ فرماندهی تاکتیکی نیروی هوائی آمریکا مرکب از ١٦ افسر ارشد و ٤٣ نفر افسر جزء و ١٢٤ درجه‌دار بهمراه چهار فروند هواپیمای شکاری تاکتیکی از نوع «اف ــ ١٠٠ ــ دی» ــ دوفروند شکاری تاکتیکی دونفره از نوع «اف ــ ١٠٠ ــ اف» ــ سه فـروند شکاری اکتشافی از نوع «آر ــ اف ــ ١٠١» ــ سه فروند هواپیمای



نمونه‌ای از شکاری جت "اف ــ ٨۴" نیروی هوائی شاهنشاهی‌که در عملیات مانور هوائی مشترک سنتو و نمایش هوائی ٢٣ بهمن ١٣٣٨ شرکت داشتند.

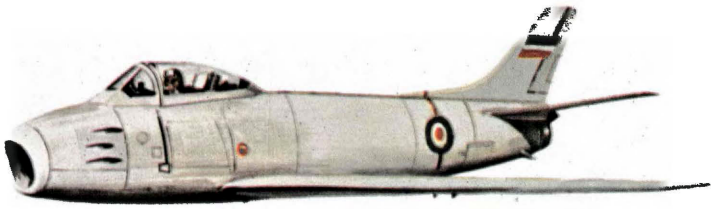
تانکر از نوع «کی ــ بی ــ ۵۰ ــ ج» و شش فروند هواپیمای حمل ونقل (سربازبر) از نوع «ث ــ ۱۳۰» ــ (هرکولز) بود.

برنامهٔ نمایش هوائی به ترتیب شامل: نمایش آکروباسی چهار فروند هواپیمای اف ــ ۱۰۰ (سوپر سیبر) نیروی هوائی آمریکا ــ دو عبور یك گردان از هواپیماهای شکاری جت «اف ــ ۸۴» نیروی‌هوائی شاهنشاهی، آکروباسی تیم آکروجت تاج‌طلائی نیروی هوائی شاهنشاهی باشش‌فروند جت «اف ــ ۸۴» ونمایش زمینی نمونه‌های انواع هواپیماها که در نمایش پروازی شرکت‌داشتند وتجهیزات‌آنها بود (این‌هواپیماها وتجهیزات در روی زمین جهت بازدید مستقر شده بودند). ضمناً شکستن دیوار صوتی و سوختگیری سه فروند شکاری سریعتر از صوت حین پرواز از یك‌فروند هواپیمای تانکر جزو برنامه پیش‌بینی شده بود که بعلت نامساعد بودن هوا اجرا نشد. پس ازنمایشات پروازی، هواپیماها وتجهیزات مستقر در روی زمین مورد بازدید ذات شاهانه و مدعوین قرار گرفت وموکب مبارك شاهانه مقارن ساعت ۱۱۳۰ درمیان ابرازاحساسات شدیدمردم، فرودگاه را ترك فرمودند. سپس مردم پایتخت که برای تماشای نمایش گردآمده بودند آزادانه به‌بازدید هواپیماها وتجهیزات‌پرداختند واین بازدید تا چهار بعدازظهر ادامه یافت.

تشکیل دورهٔ «عملیات هوائی ــ زمینی»

در سال ۱۳۳۸ نیروی هوائی شاهنشاهی به‌تشکیل دوره‌ای بنام «عملیات هوائی ــ زمینی» اقدام کرد و بمنظور تهیه استاد برای ادامهٔ این دوره از یك تیم آموزشی آمریکائی دعوت بعمل آورد. هدف از تشکیل دورهٔ مورد بحث تعلیم وتفهیم چگونگی تشریك مساعی وهمکاری بین نیروی هوائی و نیروهای زمینی ودریائی در صحنهٔ عملیات، به کلیهٔ افسران ارتش شاهنشاهی بود.

مدت دورهٔ معلمی مذکور دو هفته و دوره‌های بعدی بنام دورهٔ توجیهی بمدت یك هفته بود که بلافاصله پس از پایان دورهٔ معلمی شروع و در هر دوره چهل‌نفر از افسران زمینی‌ــ هوائی و دریائی شرکت میکردند. تیم آموزشی آمریکائی که بهمین منظور دعوت‌شده بود درتاریخ ۱۵ بهمن ۱۳۳۸ به ایران وارد وپس از تهیهٔ مقدمات کار، در تاریخ ۲۷ بهمن کلاس معلمی مورد بحث طی مراسمی افتتاح گردید. در مراسم افتتاح این کلاس رئیس رکن‌سوم وقت ستاد نیروی‌هوائی ضمن‌سخنانی اظهارداشت: «... همکاری یکی‌ازاصول‌برجستهٔ جنگهای‌امروزی است و نیروهای زمینی ــ هوائی و دریائی، هرقدر هم کامل ومجهز و مستقلا قادر به‌انجام عملیات جنگی باشند، هرگاه هم‌آهنگی وهمکاری بین این نیروها بطور صحیح نباشد منظور نهائی که پیروزی است بدست نخواهد آمد وجهت امکان این همکاری صحیح، روش کار مثل همهٔ فنون باید آموزش داده شود و بهمین دلیل نیروی هوائی اقدام به تشکیل کلاسی نمود وچون روش عملیات ارتش آمریکا با روش ارتش ایران تطبیق میکند در بدو امر بااستفاده از یك تیم آموزشی آمریکائی‌جهت تعلیم چند نفر استاد اقدام بعمل آمده، این تیم پس از تدریس دوره معلمی به‌طرز کار اولین‌دورهٔ شاگردی‌که بلافاصله تشکیل میشود نظارت خواهد کرد وتشکیل این دوره‌ها مرتباً ادامه خواهد یافت...».



ورود جت شکاری «اف ــ ۸۶» بخدمت نیروی هوائی شاهنشاهی

روز ۲۴ فروردین سال ۱۳۳۹ نخستین سری از هواپیماهای جت شکاری اف ــ ۸۶ (سیبر) از مدل «اف» وارد خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی گردید. این نوع هواپیماها یکنفره ساخت شرکت نورث آمریکن و مجهز به یك موتور توربوجت بقدرت ۵۹۱۰ پوند کشش استاتیك ــ حداکثر سرعتش (در ارتفاع سطح دریا) ۶۸۷ میل درساعت ــ بردپروازش (باسرعت ۵۳۰ میل در-ساعت) ۹۲۵ میل و مجهز بــه شش مسلسل ۰/۵ اینچی وموشك سایدوینندر و دوبمب ۱۰۰۰ پوندی یاهشت راکت پنج‌اینچی زیر بالها بود.

برنامه‌های ماهانهٔ تلویزیونی نیروی هوائی شاهنشاهی

ساعت ۶ بعدازظهر روز سه‌شنبه ۳۰ فروردین ۱۳۳۹ اولین برنامهٔ ماهانه تلویزیونی نیروی هوائی شاهنشاهی تحت عنوان «در آسمان ایران» اجرا شد. برنامه پس از ظهور آرم مربوطه روی پردهٔ تلویزیون ونواخته شدن سرود نیروی هوائی بوسیلهٔ دسته موزیك نیرو و قرائت برنامه بوسیلهٔ افسر گوینده باپیام فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی (بشرح زیر) گشایش یافت:

«هم‌میهنان گرامی ــ نیروی هــوائی شاهنشاهی تحت توجهات مخصوص اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران که خود خلبان برجسته ودر جزئیات امور هواپیمائی



جت شکاری "اف ـ ۸۶" با رنگ آمیزی ویژه برای تیم آکروجت "تاج طلائی" نیروی هوائی شاهنشاهی

تبحر کافی دارند و به‌دلگرمی عواطف و پشتیبانی شما هموطنان عزیز همواره و در هرگونه شرایطی میکوشد تا روزبروز بـا گامهای بلندتری راه پیشرفت را پیموده وبرای انجام وظایف و مأموریتهائیکه از لحاظ دفاع کشور و حفظ استقلال وامنیت ملی بعهده دارد آماده‌تر ومؤثرتر گردد. افسران، درجه‌داران وافراد نیروی هوائی که همگی از میان ملت برخـواسته و برادران خدمتگزار شما هستند برای وصول بـه هدفهای خود بیاری وهمکاری شما نیاز دارند وهنگامی میـتوانند از این همکاری بحداکمل برخوردار شوندکه شما باطرز کار وممکنات ومشکلات خدمتی آنان آشنا باشید. ازطرفی اصولا برای‌هرکسی کسب اطلاع از مقدورات واستعداد سازمانهای دفاعی کشور خود نوعی احساس امنیت واطمینان خاطر هـمراه می‌آورد. بدون شك تلویزیون وسیلهٔ خوبی برای بسط اطلاعات عمومی در زمینه‌های مختلف و منجمله هواپیمائی بشمار میرود ویقین است که اجرای برنامه‌های تلویزیونی نیـروی هوائی که از امروز آغازمیشود بمنظور آشنائی هم‌میهنان باکار نیروی‌هوائی وتشویق جوانان برای همکاری بااین سـازمان کمك مؤثری خواهد بود. به‌این جهت نیروی هوائی بااستفاده از همکاریهای مؤسسهٔ تلویزیون ایران تصمیم گرفته است ماهانه یك برنامهٔ مخصوص انجام وهموطنان عزیز را از پیشرفتها و طرز کار نیروی هوائی شاهنشاهی آگاه سازد».

پس از پیام افتتاحیهٔ فرماندهی نیرو، هدف وچگونگی اجرای برنامه‌های تلویزیونی نیروی هوائی شاهنشاهی بوسیلهٔ رئیس ستاد وقت نیروی هوائی تشریح گردید وسپس بطـور اختصار اطلاعاتی همراه تصاویر پیرامون انواع هواپیماهائیکه از بدو تأسیس نیروی هوائی در خدمت این نیرو بوده‌اند در اختیار بینندگان تلویزیون گذاشته شد و در پایان پس‌از نمایش یك حلقه فیلم از مراسم تحویل هواپیماهای جدید جت به‌نیروی هوائی شاهنشاهی چند آهنگ شاد بوسیلهٔ دستهٔ موزیك نیروی هوائی شاهنشاهی نواخته شد.

اجرای برنامـه‌های ماهانهٔ تلویزیونی نیروی هـوائی شاهنشاهی حدود سه‌سال بطور مرتب ادامه یافت واز این طریق در ارتقاء سطح آگاهی هموطنان نسبت به کار و وظایف نیروی هوائی و آهنگ رشد و پیشرفت این نیرو خدمات چشمگیری انجام گرفت.

خـدمات مردمیاری
هواپیماهای نیروی هوائی شاهنشاهی

صنف هواپیمائی بمقتضای خصلت ممتاز خود از حیث‌زمان ومحیط استعمال دارای «قابلیت انعطاف» منحصر بفرد میباشد وبعبارت دیگر دوران‌جنگ تنهافصل بهره‌برداری ازاین سرمایه ملی نیست بلکه نیروی هوائی همانند سرمایه پربرکتی است که بهنگام صلح نیز سود فراوانی نصیب جامعه میکـند و بهمان اندازه که سلاح قاطع و مطمئنی در نگهبانی استقلال و تأمین امنیت کشور بوده و با گلوله وبمب باستقبال دشمن میرود هنگام صلح نیز فرشته نجات‌بخشی است که بافراهم آوردن تسهیلات ذیقیمت بیاری افـراد جامعه میشتابد و منشأ خـدمات مؤثر اجتماعی میگردد.

کارکنان نیروی هوائی ایران نیز این افتخار را دارند که علاوه‌بر انجام وظایف اصلی رسته‌ای خودکه همانا حفظ استقلال میهن وآمادگی برای دفاع در برابر هرتجاوزیست همواره ودر تمام اوقات سال با امکانات خود باسایر سازمانهای نظامی و غیر نظامی و وزارت‌خانه‌ها و مؤسسات عام‌المنفعهٔ کشور صمیمانه همکاری و معاضدت کرده و در پیشرفت برنامه‌های عمرانی و خدمات اجتماعی دولت و تسهیل ارتبـاطات کشور و کمك بهم‌میهنان عزیز در رفع نیازمندیهای آنان بخصوص درموارد اضطراری میکوشند:

هنگامیکه در اقصی نقاط کشور زندگی بیماری در گرو عیادت طبیبی است و یا جان انسانی بخاطر مشکل دسترسی به مقداری دارو و یاحتی یك شیشه خون در آستانهٔ مرگ قرار گرفته یازمانیکه گروهی از هم‌میهنان عزیز در اثر بلای سیل‌ـ زلزله یا سایر آفات طبیعت دچار مصیبت و بی‌خانمانی وآسیب گشته‌اند، هواپیماهای نیروی هوائی با رسانیدن طبیب، دارو و آذوقه وسایر وسائل حیاتی بیدریغ بیاری آنان میشتابند وباین ترتیب در زمان صلح نیز مستقیماً خـدمات پرارزشی بـرای هم‌میهنان انجام میدهند.

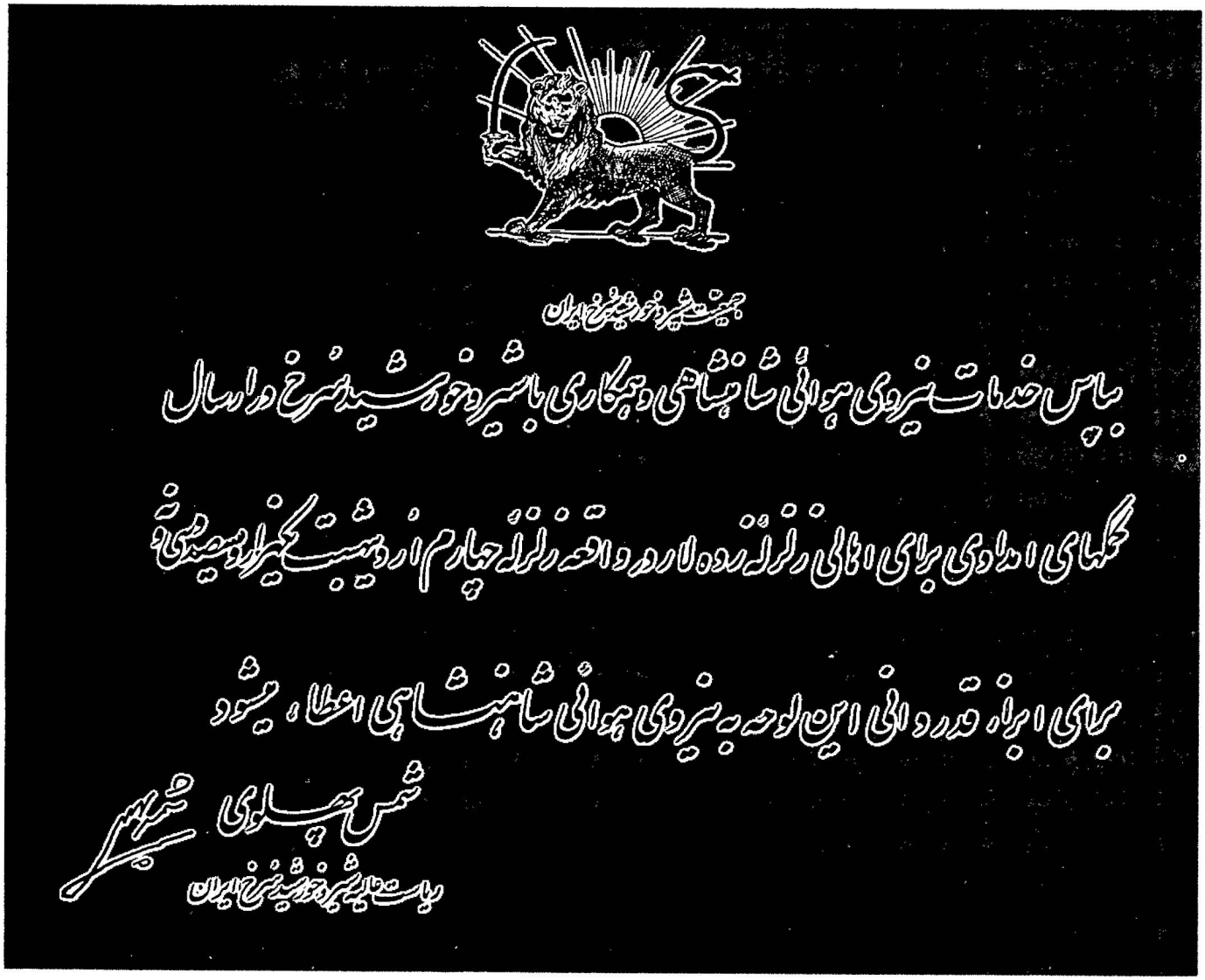
در حادثهٔ دلخراش زلزلهٔ لار نیز که در چهارم اردیبهشت ۱۳۳۹ اتفاق افتاد و جمع کثیری از هم‌میهنان ما گرفتار قهر طبیعت ودچار مصیبت وبی‌خانمانی‌شدند نیروی‌هوائی شاهنشاهی



ساکنین مقیم شهرکها و آبادیهای مجاور یگانهای تابعهٔ نیروی هوائی شاهنشاهی به مناسبتها و انحاء گوناگون از تسهیلات پیسرفتهٔ این یگانها بهره مند میگردند . در اینجا جمع کثیری از دانش‌آموزان بخش کبوتر آهنک ، مجاور پایگاه هوائی شاهرخی‌درسالن‌مجلل سینمای پایگاه مذکور مشاهده میکردند . که در تاریخ ۵۰/۱۱/۱۵ بمناسبت سالروز رفع خطر از ذات مبارک شاهانه بـرای تمـاشـای فیلم دعـوت شده‌اند .

دو فروند از هواپیماهای داکوتای نیروی هوائی با تدابیر و تغییرات فنی خاص به هواپیماهای " سمپاش " تبدیل گردیدند تا بنحـو مؤثری در مبارزه با آفات نباتی بنفع کشاورزان کشور شرکت کنند .





لوحهٔ قدردانی‌که از طرف شیروخورشید سرخ ایران بپاس انجام خدمات ارزنده نیروی هوائی شاهنشاهی در کمک به اهالی زلزله زدهٔ لار ، بـه این نیرو داده شده است .

طبق روش همیشگی خود بفعالیت دامنـه‌داری دست زد و با رسانیدن سریع و بموقع کمکهای اولیهٔ شیروخـورشید سرخ ایران اعم از دارو، طبیب، و پرستار ــ وسائل زیست، حمـل مجروحین و غیره بیاری مردم آن سامان شتافت.

دراین عملیات امدادی حدود دویست پرواز باهواپیماهای ترابری نیروی هوائی شاهنشاهی بنفع شیروخورشیدسرخ ایران انجام گرفت. سایهٔ هواپیماهای نیروی هوائی بر روی وبرانه‌های شهر زلزله دیدهٔ لار برای مردم آن سامان سایه کمك و نجات تلقی میشد، وسائل ولوازم امدادی‌که هواپیماهای نیروی هوائی در لار تخلیه میکردند برای نجات مردم مصیبت دیده بسیار گرانبها وحیاتی بود. دامنهٔ خدمات مردمیاری نیروی هوائی در حادثهٔ لار بحدی وسیع و مؤثر بود که بپاس این خدمات ریاست عالیهٔ شیروخورشید سرخ ایران لوحهٔ قدردانی ویژه‌ای را به نیروی هوائی شاهنشاهی اعطاء کردند و پانزده نفر از افسران و درجه‌داران خلبان و فنی این نیرو که تاسرحد فداکاری وازجان گذشتگی، بدون توجه به شرایط خطرناکی که از لحاظ نبودن فرودگاه مناسب در محل، مأموریتهای شیرو خورشید سرخ ایران را انجام داده بودند به‌اخذ نشان شیرو خورشید سرخ ایران نائل آمدند.

خدمات عام‌المنفعهٔ نیروی هوائی شاهنشاهی در زمینه‌های گوناگون دامنهٔ وسیعی دارد که تشریح آنها حتی بطور اختصار مستلزم انتشار کتاب قطـور مجزائیست و عملیات امدادی به زلزله‌زدگان لار بوسیلهٔ هواپیماهای این نیرو فقط نمونه‌ای از این نوع خدمات بشمار میرود. ایـران سرزمین پهناوریست و اغلب در زمستانها بسیاری از جاده‌ها در اثر ریزش برف بسته میشوند و یا بسیاری از نقاط کشور دچار مصائبی از قبیل زلزله وسیل میگردند ویا محصولات فلاحتی باآفاتی مواجه میشوند در تمام این موارد نیروی هوائی بیاری هموطنان می‌شتابد و

با سازمانهای مسئول همکاریهای مؤثر بعمل می‌آورد.

مثال دیگری که درزمینهٔ خدمات عام‌المنفعهٔ نیروی‌هوائی شاهنشاهی میتوان آورد استفاده از هواپیماهای این نیرو برای رفع مشکلات وزارت کشاورزی در زمستان سخت سال ۱۳۴۲ بود که ریزش سنگین برف کشور ما را بخصوص در استانهای آذربایجان ــ کرمانشاهان وکردستان دچار مصائب بزرگی‌کرد، بطوریکه هزاران رأس گوسفند واحشام باخطر گرسنگی ومرگ روبرو شدند، وزارت کشاورزی چاره را در این دید که‌مقادیر کافی علوفه ــ ذرت و علیق بجاهائیکه در محاصرهٔ برف افتاده بودند بفرستد ولی تمام راه‌ها بسته بودند وحمل ونقل هوائی تنها وسیلهٔ نجات احشام کشاورزان میتوانست باشد وبهمین‌دلیل از نیروی هوائی یاری خواسته شد. حمل علوفه و علیق بوسیلهٔ هواپیماهای ترابری این نیرو آغاز گردید، لیکن بعضی از فرودگاههای شهرستانها هم بوسیلهٔ برف پوشیده واز اطراف نیز جاده‌های تقرب مسدود بودند بهمین دلیل در مواردی علوفه از هواپیماها روی مناطق پوشیده ازبرف فرو ریخته شد. نیروی هوائی نه‌تنها به‌رفع قحطی ونجات احشام کمك نمود بلکه کمبود نفت مصرفی آذربایجان را نیز باحمل نفت بمقدار کافی بوسیلهٔ هواپیماها جبران کرد.

یك مثال دیگر رسانیدن سریع وسایل زیست و کمکهای اولیه بمردم سیل‌زدهٔ خارك در آذر ۱۳۴۳ بود که حدود سی تن خواروبار ــ چادر ــ دارو ــ حبوبات و آرد و غیره سریعاً بوسیلهٔ هواپیماهای نیروی هوائی به خارك حمل گردید و یا حمل متجاوزاز ۴۲ تن خواروبار وعلوفه برای‌استفادهٔ آبادیهای محصور در برف استان فارس در بهمن سال ۱۳۴۳ بوسیلهٔ هواپیماهای این نیرو بود و ده‌ها مورد دیگر که در اینجا مجال بحث نیست.

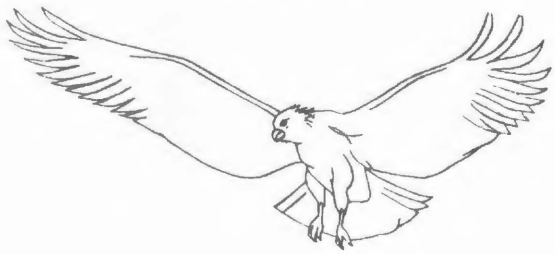
بطور کلی در همهٔ حوادث ناگوار ناشی‌از طبیعت که‌برای رفع مصائب وارده به‌هم‌میهنان، همکاری هواپیماهای نیروی هوائی ضروری تشخیص داده شده، این نیرو با تمام امکانات خود بیاری وهمکاری شتافته و حتی در حمل سریع کمکهائیکه شیروخورشید سرخ ایران برای مصیبت دیدگان آفات طبیعی کشورهای خارج تخصیص داده هواپیماهای ترابری نیروی هوائی شاهنشاهی بنحو شایسته‌ای مورد استفاده قرار گرفته‌اند. مثلا در فاجعهٔ زلزله سال ۱۳۴۵ ترکیه، هواپیماهای ترابری نیروی هوائی برای رسانیدن سریع صدها تن وسائل مختلف امدادی شیروخورشید سرخ ایران به‌آن کشور مورد استفاده قرار گرفتند ونظایر چنین خدمات عام‌المنفعه که صفحات این کتاب گنجایش برشمردن آنها را ندارد.



پس از ورود هواپیماهای غول پیکر " ث ــ ۱۳۰" بخدمت نیروی هوائی شاهنشاهی (۱۳۴۲) امکانات ترابری این نیرو از هر حیث منجمله انجام امور مردمیاری بمقیاس فوق‌العاده‌ای افزایش یافت . این عکس دو منظره از بارگیری یکی از هواپیماهای " ث ــ ۱۳۰" را برای حمل سریع وسائل امدادی به آسیب‌دیدگان زلزلهٔ یکی از مناطق کشور نشان میدهد .

۵۱/۱۱/۱۵ ــ استفادهٔ نوباوگان پرورسگاه شیر و خورشید سرخ استان خراسان از سینمای مجلل یکان هوائی مشهد که بمناسبت سالروز رفع خطر از ذات مبارک شاهانه ، دعوت شده بودند .





نمایش «پروازخوبی» تیم آکروجت تـاج‌طلائی نیروی‌هوائی شاهنشاهی در روز ٦ خرداد ١٣٣٩

پیش‌از ظهر روزجمعه ششم خردادماه ١٣٣٩ تیم‌آکروجت تاج طلائی نیروی هوائی شاهنشاهی با چهار فروند جت شکاری «افـ٨٤» در آسمان فرودگاه مهرآباد یك بـرنامهٔ نمایش «پرواز خوبی» جالب توجهی در حضور آقای دادلی شارپ وزیر نیروی هوائی آمریکا و همراهان وی، که ضمن مسافرت دور دنیا دیدار کوتاهی از ایران نمود و عدهٔ کثیری تماشاچی انجام داد. در این نمایش فرمانده نیروی هوائی شاهنشاهی و جمعی از افسران نیروی هوائی و بانوانشان حضـور داشتند. مهارت خلبانان تیم تاج طلائی در انجام مشکلترین مانورهای پروازی مورد توجه وتحسین تماشاگران قرار گرفت و درپایان نمایش آقای شارپ وزیر نیروی‌هوائی آمریکا ضمن آشنائی با خلبانان تیم که در پرواز نمایشی شرکت داشتند خطاب به آنان گفت:

«من شاهد نمایشات هوائی بسیاری بـوده‌ام ولی نمایش هوائی امروز شما جداً مرا تحت تأثیر قرار داد وباید بگویم کمتر نمایش هوائی به‌این خوبی ومهارت دیده‌ام. این ورزیدگی وپیشرفت وموفقیت را به‌نیروی هوائی شاهنشاهی ایران‌صمیمانه تبریك میگویم».

سالجشن ٢٥ مهر ١٣٣٩ نیروی هوائی درپیشگاه مبارك‌شاهانه

سالجشن ٢٥ مهر ١٣٣٩ نیروی هوائی شاهنشاهی، پیش‌از ظهر روز مذکور در پیشگاه مبارك شاهانه و باحضور ده‌ها هزار نفر از مردم علاقمند پایتخت که بنا به‌دعوت عامه نیروی هوائی در محل نمایش (چیتگر ــ کیلومتر ١٤ جاده شمالی تهران ــ کرج) گرد آمده بودند، انجام گرفت. عملیات این نمایش به ترتیب‌اجرا شامل: عملیات پروازخوبی تیم آکروجت تاج‌طلائی نیروی هوائی شاهنشاهی با ٦فروند هواپیمای‌جت «افـ٨٤»ــ عملیات پروازخوبی تیم آکروجت نیروی هوائی آمریکا موسوم به «اسکای‌بلیزرز» بوسیلهٔ چهار فروند هواپیمای «افـ١٠٠» پرواز نمایشی یکفروند هواپیمای «افـ١٠٠» نیروی هوائی آمریکا ــ حمل و رها کردن چتربازان ارتش شاهنشاهی بوسیلهٔ ٩ فروند از هواپیماهای داکوتای نیروی هوائی شاهنشاهی ــ نمایش تخلیهٔ چتربازان مجروح ازمیدان‌عملیات بوسیلهٔ دوفروند هواپیمای «الـ٢٠» نیروی‌هوائی شاهنشاهیــ پروازیکفروند هواپیمای «شـ١٣٠» نیروی‌هوائی آمریکا جهت‌فرود تعدادی کارکنان متخصص با چتر بمنظور نمایش استقرار وسائل دریك فرودگاه ناشناس ــ نمایش عبور از دیوار صوتی بوسیلهٔ دو فروند هواپیمای جت «افـ٨٦» نیروی هوائی شاهنشاهی (در

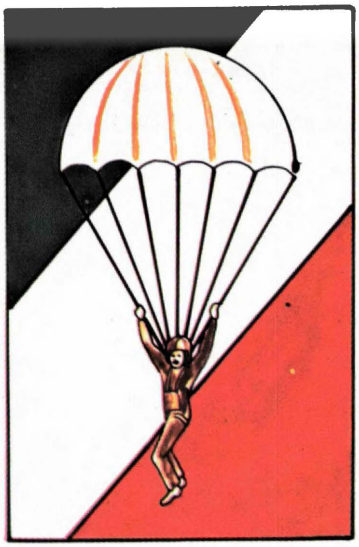
یک تابلو هنری که فعالیتهای مردمیاری نیروی هوائی‌شاهنشاهی را از طریق فرو ریختن‌وسائل زیست‌بوسیله چتر به یکی از آبادیهای محاصره شده در برف مجسم میسازد.



ارتفاع بالا و بمحالت شیرجه) ــ نمایش قدرت آتش هواپیماهای جت بوسیلهٔ ۱۲ فروند هواپیمای «افــ۸٤» وهشت‌فروند هواپیمای «افــ۸٦» که طی این نمایش به‌انواع هدفهای‌زمینی با بمب ــ راکت ــ ناپالم و مسلسل حمله شد ــ تماشای نمونهٔ هواپیماهائیکه در نمایش هوائی شرکت داشتند و کنار جادهٔ شمالی‌کرج (کیلومتر ۷ــ۸) مستقرشده‌بودند بوسیلهٔ‌تماشاگران علاقمند تاساعت پنج بعدازظهر.

تیم آکروجت «اسکای بلیزرز» نیروی هوائی آمریکا که از ورزیده‌ترین تیمهای آکروجت جهــان بشمار میرود و هواپیماهای آمریکائی و خدمهٔ مربوطه طبق رسوم معمول بین‌المللی بنابه‌دعوت نیروی هوائی شاهنشاهی جهت شــرکت در نمایش هوائی ۲۵ مهر ۱۳۳۹ به ایران آمده بودند.

در یك برنامهٔ تلویزیونی که شب پیش از روز نمایش (از ساعت ۱۹۳۰ مــورخه ۲٤ مهر ۱۳۳۹) اجرا شــد ضمن توضیحات کافی پیرامون چگونگی اجرای نمایش هوائی ۲۵ مهر ۳۹ و دعوت از مردم جهت شرکت آزاد جهت تماشای این نمایش وتشریح نحوهٔ ایاب وذهاب و تسهیلاتیکه از این حیث فراهم شده بود، خلبانان تیمهای آکروجت تاج طلائی و اسکای بلیزرز به هم‌میهنان معرفی شدند.



نشان ویژهٔ فرود با چتر نجات

بنابر پیشنهاد نیروی هوائی شاهنشاهی وتصویب‌اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران مقرر گردید، هریك از خلبانان که در حین پرواز بعلت سانحهٔ هواپیما باپرش بوسیلهٔ چتر موفق به نجات خــود شود به‌دریافت نشان چتر مفتخــر گردد. اولین دسته از خلبانان که در تاریخهای مصرحهٔ زیر چنین موفقیتی حاصل پیدا کرده بودند برابر ماده شماره ۹۳٦۲ فرمان همگانی ارتش به‌اخذ نشان چتر از تاریــخ سوم مهر ۱۳۳۹ مفتخر گردیدند (اسامی به ترتیب تاریخ پرش ودرجات بهنگام اخذ نشان):

←

منظره‌ای از عملیات ارائه قدرت آتش هواپیماهای جت نیروی هوائی شاهنشاهی با حمله و از بین بردن هدفهای مستقر در زمین ، ضمن‌سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۹ که در چیتگر (کیلومتر ۱۴ جادهٔ شمالی تهران ــ کرج) بموقع اجرا گذاشته شد .



درجه ونام‌ونشان	تاریخ پرش	نوع هواپیما	محل پرش
سروان جعفر دربندی	۱۳۱۵ر۷ر۲۰	اداکس (هورنت)	ضلع جنوب‌شرقی قلعه‌مرغی
سرلشگر سعید اعزازی	۱۳۱۹ر۵ر۸	هایند	روی ایستگاه راه‌آهن تهران
سروان طهماسبی‌میرزا	۱۳۲۶ر۱ر۱	هایند	ارتفاعات مرزی رضائیه
سرگرد محمود فیروزی	۱۳۳۱ر۲ر۱۳	سندربولت	ضلع جنوب‌غربی قلعه‌مرغی
سروان امیرکامیابی‌پور	۱۳۳۴ر۸ر۱۶	هاروارد	منطقهٔ ورامین
سروان خسرو مفخمی	۱۳۳۶ر۸ر۱	جت اف‌ـ۸۴	حوالی شهریارکرج
سروان چنگیز بیات‌ماکوئی	۱۳۳۸ر۳ر۳	جت اف‌ـ۸۴	بیست‌میلی فرودگاه مهرآباد

درجریان خدمات همگانی هواپیماهای نیروی هـوائی شاهنشاهـی

چگونه حادثه‌ایکه جان ۱۶ هنرمند و شش خدمهٔ هواپیمارا تهدید میکرد بخیر گذشت

روز ۵شنبه ۱۳ بهمن ۱۳۳۹ یك فروند از هواپیماهای حمل ونقل نیروی هوائی شاهنشاهی (داکـوتای ۱۱ـ۵) که حامل عده‌ای از هنرمندان هنرهای زیبای کشور در مراجعت از کراچی بتهران بود بعلت وضع بسیار نامناسب جوی و بسته شدن فرودگاه مهرآباد موفق بنشستن در این فرودگاه نشده ودر راه بازگشت بسوی یزد در ۴۰ کیلومتری انارك فرود اجباری کرد که با اقدامات فوری و مجدانه نیروی هوائی سرنشینان آن ازکلیه کمکهای لازم، بموقع بهره‌مند شده وهمگی سالم بتهران رسیدند برای آگاهی بیشتر از جریان واقعه اطلاعیه نیروی هوائی شاهنشاهی که بهمین مناسبت در روز شنبـه ۱۵ بهمن ۱۳۳۹ انتشار یافت ذیلا درج میگردد:

اطلاعیه نیروی هوائی شاهنشاهی

بطوریکه هموطنان عزیز از طریق مطبوعات و رادیـو اطلاع حاصل کرده‌اند ۳۶ نفر از هنرمندان هـنرهای زیبای کشور که جهت اجرای برنامه‌های هنری بنفـع صلیب سرخ پاکستان در تاریخ ۲۵ دیماه ۱۳۳۹ با هواپیماهای داکوتای نیروی هوائی شاهنشاهی به پاکستان (کراچی) عزیمت کرده بودند ــ پس از پرواز بشهرهای مختلف پاکستان (لعل‌پور ــ لاهور ــ راولپنـدی ــ جاکوآباد ــ حیـدرآباد) و انجام نمایشات هنری ــ روز ۱۳ بهمن جاری از کراچی بوسیلهٔ دو فروند هواپیمای داکوتای نیروی هوائی شاهنشاهی بسوی‌ایران پرواز نمودند و ساعت ۱۱۵۵ همانروز جهت سوختگیری در زاهدان فرود آمدند و پس از سوخت‌گیری در ساعت ۱۳۰۵ بسمت تهران پرواز کردند یکفروند از این ۲ هـواپیما در نامناسبترین وضع جوی (نزول برف ــ یخبندان باند فرود) باهدایت افسر عملیات واحد مربوطه در فرودگاه مهرآباد سالم فرود آمد ولی خلبان هواپیمای دیگر بعلت تشدید اختلالات جوی مجبور به مراجعت شد وچون وضع جوی در اصفهان هم مناسب نبود بسوی یزد پرواز کرد که متأسفانه بعلت فرارسیدن تاریکی و وضع نامناسب جوی منطقهٔ یزد در نقطه‌ای بفاصله ۴۰ کیلومتری شرق انارك اجباراً بطور سینه‌مال (بدون باز کردن چرخها) فرود آمد (این روش فرود طبق دستورات پروازی برای فرودهای اجباری وبمنظور تأمین سلامتی سرنشینان در قبال قبول صدمه بزیر بدنهٔ هواپیماست). هواپیما تا لحظهٔ فرود با پست‌های بی‌سیم مهرآباد و واحد مربوطه در تماس بوده و حتی پس از فرود هم پیام کوتاهی مبنی برمختصات جغرافیائی محل وسلامتی مسافرین واحتیاج بکمك‌های فـوری از لحاظ آذوقه و وسائل گرم‌کن مخابره نمود. نیروی هوائی شاهنشاهی بمحض دریافت چنین پیام بااستفاده از کمك سازمانهای مربوطه کشور اقدام‌نمود تااز مراکز مختلف اصفهان، یزد، نائین، انارك، بکمك فوری‌آنان بشتابندکه بااستماع اطلاعیه واخباریکه نیروی هوائی از رادیو تهران پخش نموده هموطنان از چگونگی این اقدامات استحضار دارند و در طول شب هم نیروی هوائی خود را آماده نمود که‌از ابتدای روشنائی روز بعد (جمعه ۱۴ بهمن) از طریق هوا بکمك آنان بشتابد که خوشبختانه نیروی هوائی توانست بوسیلهٔ هواپیماهای حمل ونقل در ساعت ۱۰۴۰ صبح روز جمعه ۱۴ بهمن خواروبار وپتو ــ وسائل گرم کن بمقدار کافی بوسیله چتر بآنان برساند بطوریکه مسافرین پیام فرستادند که غذا و وسائل ارسالی کافی است. بااقدامات بعدی نیروی هوائی توانست یك دسته از آنان را با هـواپیماهای کوچکتر (الـ۲۰ قابل فرود در آن منطقه) باصفهان واز آنجا به‌تهران

بیاورد وبرای کسانی هم که یك شب دیگر در آنجا میماندند آذوقه و وسائل مجدد برساند و وسائل کمکی سازمانهای مختلفه کشوری بعلت عدم نیاز، بمراکز مربوطه مراجعت داده شد اقدامات برای برگرداندن بقیه مسافرین و وسائل آنان ادامه یافت ودرساعت ۱۶۴۵ روزشنبه ۱۵بهمن آخرین‌دسته ازمسافران مزبور باهواپیمای داکوتای نیروی هوائی شاهنشاهی سلامت به تهران رسیدند.

در پایان نیروی هوائی شاهنشاهی خود را موظف میداند بدینوسیله از سازمانهائیکه در آن موقع حساس از کمك و مساعدت دریغ ننموده‌اند اظهار تشکر وقدردانی نماید.

پیدایش و توسعهٔ ایستگاههای رادار در نیروی هوائی شاهنشاهی

از سال ۱۳۳۲ مقدمات تأسیس رادار در نیروی هوائی شاهنشاهی بمنظور پدافند کلی و پوشش راداری فضای کشور فراهم شد و عده‌ای از کارکنان نیروی هوائی شاهنشاهی جهت آموزش تخصص رادار والکترونیك به خارج اعزام گردیدند. در سال ۱۳۳۶ آموزشگاه رادار در تیپ تعلیمات (فرماندهی آموزشهای هوائی کنونی) تشکیل و باهمکاری عده‌ای از کارکنان آموزش دیدهٔ نیرو و عده‌ای از متخصصین انگلیسی، آموزش تخصصهای عملیاتی این رشته آغاز و یك‌سال بعد اولین رادار از نوع متحرك و قابل انتقال انگلیسی در دوشان‌تپه نصب گردید و کارکنان آموزش دیده در خارج و کارکنان عملیاتی تعلیم یافته درآموزشگاه رادار نیروی هوائی شاهنشاهی عملا با دستگاه مذکور به‌کار وتمرین پرداختند. کادر سازمانی یگان رادار از کارکنان سایر یگانهای نیرو و عده‌ای از افسران فارغ‌التحصیل دانشکدهٔ افسری جزء تأمین گردید.

یك دستگاه رادار متحرك انگلیسی که در دوشان‌تپه مستقر شده بود در تاریخ سوم اسفند سال ۱۳۳۹ طی مراسمی که در آن سفیر کبیر انگلیس وجمعی از امرا و افسران ارشد نیروی هوائی حضور داشتند بوسیلهٔ وابستهٔ هوائی انگلیس در ایران (به نمایندگی از طرف دولت متبوع خود) به نیروی هوائی شاهنشاهی اهدا شد.

در نتیجه مذاکراتیکه از سال ۱۳۳۷ باوزارت هواپیمائی سلطنتی انگلیس بعمل آمده ومنجر به‌توافق گردیده بود، عده‌ای ازمتخصصین رادار نیروی هوائی پادشاهی بریتانیا برای‌همکاری

۱۳۳۹/۱۲/۳ ــ مراسم تحویل یک دستگاه رادار متحرک انگلیسی به نیروی هوائی شاهنشاهی (به شرح متن کتاب مراجعه شود) .



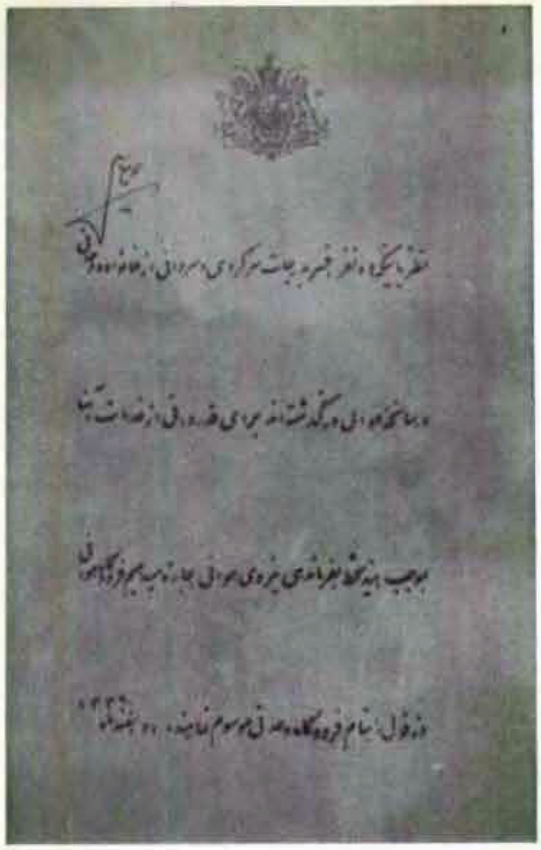
در تشکیل و توسعهٔ ایستگاههای رادار درایران بهخدمت نیروی هوائی شاهنشاهی درآمدند و در وهلهٔ نخست ساختمان تأسیسات دوایستگاه رادار در دو نقطهٔ کشور آغاز گردید که بهترتیب در تیرماه ۱۳۴۱ واردیبهشت ۱۳۴۲ پایانیافته وعملیاتی گردیدند.

از خرداد سال ۱۳۳۹ سازمان پدافند هوائی تحت عنوان «تیپ مستقل آموزشی وپشتیبانی دفاع هوائی» شامل سلاحهای پدافند زمین بههوا و دو ایستگاه رادار در حالتکمیل وتأسیس یك ستاد و یك آموزشگاه رادار آغاز بکار کرد. این سازمان باسرعت رو بهتوسعه وگسترش نهاد و در شهریور سال ۱۳۴۳ به «فرماندهی دفاع هوائی» تغییر نام داد که اینك «فرماندهی پدافند هوائی» نامیده میشود. این فرماندهی در سالهای بعد با ایجاد ایستگاههای متعدد رادار در نقاط مختلف کشور وتعلیم عدهٔ کثیری متخصص در رشتههای مختلف رادار باسرعت روز افزونی پیشرفت کرده و گسترش یافت واینك فضای سراسر کشور در پوشش و کنترل رادارهای ایستگاههای فرماندهی پدافند هوائی نیروی هوائی شاهنشاهی قرار دارد.

ایجاددومین پایگاهشکاری تاکتیکی نیروی هوائی شاهنشاهی

تاسال ۱۳۳۸ نیروی هوائی شاهنشاهی فقطیك تیپشکاری مستقر در تهران داشت. در تاریخ پنجم آذر ماه ۱۳۳۸ بافرود اولین دسته از هواپیماهای جت نیرو در فرودگاه تأسیساتی واقع در مجاورت دزفول که امروز پایگاه هوائی وحدتینامیده میشود دومین یگان شکاری تاکتیکی نیروی هوائی عملا بوجود آمد. این یگان بپاس خدمات دوبرادر خلبان (شادروان سرگرد احمد وحدتی و شادروان سروان مهدی وحدتی) که حین انجام وظیفه دراثر سانحهٔ هوائی جان خود را از دست دادند، بنابه پیشنهاد نیروی هوائی شاهنشاهی و تصویب ذات مبارك شاهانه ازتاریخ ۲۱ اسفند سال ۱۳۳۹ «پایگاه هوائی وحدتی» نامیده شد. سوابقتاریخی پایگاهوحدتیکه درحالحاضر از مجهزترین پایگاههای هوائی مشابه موجود در پیشرفتهترین کشورهای جهان بشمار میرود بشرح زیر است:

سوابق تاریخی پایگاه هوائی وحدتی: در جنگ جهانی دوم نیروهای متفقین بمنظور رساندن اسلحه و مهمات بهروسیهٔ شوروی سرزمین ایران را مناسبترین راه لجستیکی تشخیص داده وچنانکه قبلا اشاره شد در شهریور ۱۳۲۰ وارد این کشور شدند وایران نیز متعاقباً در صف متفقین قرار گرفت. راههای ایران بخصوص راهآهن دولتی حساسیت حیاتی برای متفقین و سهم مهم واصلی را درامر پیروزی برعلیه آلمان نازی بعهده داشت بطوریکه ایران «پل پیروزی متفقین» لقب یافت. در



بنا به استدعای نیروی هوائی و تصویب ذات مبارک شاهانه بپاس خدمات دو برادر خلبان (عکسهای زیرسمت چپ شادروان سرگرد احمد وحدتی ــ سمت راست شادروان سروان مهدی وحدتی) که حین انجام وظیفه در اثر سانحهٔ هوائی جان سپردند. طبق فرمان مطاع همایونی (تصویر بالا) پایگاه هوائی مستقر در دزفول از تاریخ ۲۱ اسفند سال ۱۳۳۹ به پایگاه هوائی وحدتی موسوم گردید (توضیح اینکه درآن زمان یگان مذکور فرودگاه نامیده میشد که بعدا "به پایگاه موسوم گردید).





اسفند ۱۳۲۰ واحدهای نیروی زمینی آمریکائی که مشغول ساختن راه اسفالته بین شهرهای خرمشهر و بروجرد بودند تصمیم گرفتند در جائیکه امروز پایگاه هوائی وحدتی مستقر است برای پرسنل واحدهای خود که مرکب بودند از مهندسین ساختمان و راه سازی و رانندگان کاروانهائیکه از خرمشهر بشوروی اسلحه ومهمات حمل میکردند، بیمارستانی بنا کنند. ساختمان این بیمارستان ۶ ماه بطول انجامید وسپس در قسمت

شمالی این بیمارستان ابنیه‌ای برای نگهبانان برپا گردید و بعد بالای «تپه‌چرمی» چاه عمیقی زده شد ودر سوی شرق تپه منازل افسران ودر شمال آن باشگاه افسران بااستخر بزرگ و درقسمت مغرب میدانهای وسیع ورود وخروج کاروانها وتعمیرگاههای مختلف دیزل وسایر انواع ماشینها وساختمانهائی جهت استراحت رانندگان آمریکائی وایرانی (که درحمل اسلحه ومهمات‌بمقصد شوروی مشغول خدمت بودند) بناگردید وبالاخره ساختمانهائی هم برای ادارهٔ این تأسیسات ایجاد وبنام «کمپ تپه چرمی» نامیده شد و این کمپ تاپایان جنگ بصورت یك دپو مجهز و قرارگاه افراد محافظ جاده‌های بین خرمشهر وبروجرد (از لحاظ حمل اسلحه ومهمات بشوروی) مورد استفاده واحدهای ارتش آمریکا قرار گرفت.

پس از پایان جنگ هنگامیکه نیروهای آمریکائی ایران را ترك میکردند کمپ تپه‌چرمی را تخلیه و ادارهٔ مهندسی ارتش ایران آنرا تحویل گرفت. در سال ۱۳۳۵ طرح احداث یك پایگاه برا ی‌نیروی هوائی شاهنشاهی در این محل ریخته شد و درسال ۱۳۳۶ طبق برنامهٔ کمکهای متقابل نظامی بهزینهٔ ایالات متحدهٔ آمریکا ساختمان پایگاه آغاز گردید. مسئولیت ساختن این پایگاه بعهدهٔ مهندسی خلیج گذاشته شد ومهندسی خلیج هم کار احداث آنرا بکنترات شرکت MKO واگذار نمود وپس‌از ۲ سال قسمتهائی از پایگاه تقریباً آماده شد ونخستین دسته از هواپیماهای جت نیروی هوائی شاهنشاهی در ۵ آذر ۱۳۳۸ در پایگاه فرود آمدند وبالاخره در تاریخ سوم خرداد ۱۳۴۰ پایگاه رسماً تحویل نیروی هوائی ایران گردید.

امروز پایگاه هوائی وحدتی یکی از پیشرفته‌ترین پایگاههای نیروی هوائی شاهنشاهی محسوب میشود و نظیر سایر پایگاهها و ایستگاههای عملیاتی این نیرو به کلیهٔ وسائل لازم برای آمادگی عملیاتی و نیز تسهیلات زیست کافی مجهز است. در اینجا بعنوان نمونه مناظری چند از تسهیلات پایگاه وحدتی از نظر میگذرد.



نمای خارجی مسجد پایگاه هوائی وحدتی



نمای خارجی قسمتی از باشگاه افسران پایگاه هوائی وحدتی

منظره‌ای از داخل مهد کودک پایگاه هوائی وحدتی



نمای خارجی قسمتی از مهد کودک پایگاه هوائی وحدتی





مراسم‌گشایش پارک‌کودک درپایگاه هوائی وحدتی بوسیلهٔ فرمانده وقت نیروی هوائی شاهنشاهی



منظرهٔ قسمتی از دبیرستان علاقه بند پایگاه هوائی وحدتی



نمای قسمتی از وسائل تفریح پارک کودک پایگاه هوائی وحدتی



نمای قسمتی از خارج مدرسه راهنمائی مختلط علاقه‌بندپایگاه وحدتی



منظرهٔ قسمتی از داخل مهد کودک پایگاه هوائی وحدتی



بالا : نمای خارجی قسمتی از مهمانسرای پایگاه هوائی وحدتی
پائین : شعبهٔ بانک ملی ایران در پایگاه هوائی وحدتی





منظره کلاس دبستان یکی از یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی

تسهیلات آموزشی و پرورشی برای خانواده‌های کارکنان نیروی‌هوائی

با اسکان خانواده‌های کارکنان نیروی هوائی درخانه‌های سازمانی پایگاهها وایستگاههای نیرو، لزوم ایجاد تسهیلات آموزشی وپرورشی برای فرزندان خانواده‌های آنان موردتوجه قرار گرفت و ضمن مذاکره وتوافق باوزارت آموزش وپرورش تدریجاً درهریك ازپایگاهها وایستگاههای این نیرو کودکستان، دبستان ودبیرستان بوجودآمد. کودکستان پایگاه هوائی وحدتی در تاریخ سوم اسفند سال ۱۳۴۰طی مراسمی افتتاح‌شد و اینك کلیهٔ پایگاهها وایستگاههای نیروی هوائی شاهنشاهی درسراسر کشور ازتسهیلات‌آموزشی وپرورشی مورد بحث بنحو شایسته‌ای برخوردارند و حتی بمنظور رفاه کارکنان نیروی هوائی شاهنشاهی و خانواده‌های آنان وتعلیم وپرورش کودکان بیشتر از دوسال ونگهداری اطفال کمتر از دوسال (برای آن دسته از کارکنان یگانها که خانوادهٔ آنان در سازمانهای ملی ودولتی اشتغال دارند، درمدتی که جهت فعالیتهای اجتماعی دور از خانواده هستند) در هریك از پایگاهها وایستگاههای تابعهٔ نیروی هوائی شاهنشاهی ضمن سازمان کودکستان، مهد کودك و شیرخوارگاه نیز تأسیس گردیده است.

ارکان اصلی هر کودکستان عبارتند از: هیئت مدیره ــ مدیر عامل و کادر آموزشی (مربیان ــ سرپرستان ــ پرستاران ــ خدمه) ــ هیئت مدیرهٔ کودکستان از اعضاء انتصابی وانتخابی تشکیل میگردد. اعضاء انتصابی هیئت مدیرهٔ کودکستان عبارتند از: فرمانده پایگاه یا ایستگاه ــ رئیس خدمات پرسنلی یگان ــ رئیس بیمارستان یا درمانگاه یگان ــ مدیر کودکستان ــ افسر ایمنی یگان اعضاء انتخابی هرکودکستان از شش نفر تشکیل میشود که دونفرشان از بین همسران افسران و چهارنفرشان از بین همسران سایر کارکنان که دارای صلاحیت لازم آموزشی و پرورشی میباشند برگزیده میشوند.

هیئت مدیره از بین خود شش نفر را به سمت‌های: رئیس هیئت‌مدیره ــ معاون رئیس هیئت‌مدیره ــ حسابدار وخزانه‌دار ــ کمك حسابدار وخزانه‌دار ــ منشی ــ بازرس و سه نفر را نیز بعنوان اعضاء علی‌البدل انتخاب مینماید. همچنین هیئت مدیره از بین اعضاء خود یکنفر را بعنوان مدیر عامل کودکستان‌برای مدت دوسال انتخاب میکند.



نمای قسمتی از داخل دبستان پایگاه هوائی وحدتی



نمای خارجی قسمتی از باشگاه همافران پایگاه هوائی وحدتی



نمای قسمتی از داخل باشگاه درجه‌داران پایگاه هوائی وحدتی



تعلیم و تربیت و نگهداری اطفـال در کودکستان طبق روشهای متداول درکشورهای مترقی جهان وقابل قبول وزارت آموزش وپرورش ورعایت سنن ملی واوضاع اجتماعی انجام میگیرد.

طبق اساسنامهٔ مربوطه، درکودکستان هریگان بشرط بودن محل وموافقت فرمانده یگان وتصویب هیئت مدیره، فرزندان عده‌ای از غیرنظامیان مقیم آبادیهای حوالی یگان مربوطه نیز پذیرفته میشوند. حداکثر عدهٔ کودك برای هرکلاس کودکستان ۲۵ نفر است. هرکودکستانی دارای کتابخانهٔ محتوی کتابهای مناسب برای کودکان وقابل‌استفادهٔ مربیان وآلبومهای‌مخصوص کودکان میباشد.

در هریگان برای برقراری ارتباط بین‌کودکستان واولیاء کودکان وبمنظور پیشرفت کار کودکستان انجمن همکاری‌خانه وکودکستان تشکیل گردیده است.

کودکانیکه در کودکستان نگهداری و تحت آموزش مخصوص قرار میگیرند باتوجه بسن آنها به‌دو گروه تقسیم میگردند: گروه اول کلاس خردسالان (از ۲ تا ٤ سال) ــ گروه دوم کلاس مقدماتی (از ٤ تا ٦ سال) برای هـرگروه برنامهٔ جداگانهٔ مخصوصی تهیه و آموزش داده میشود. بطور کلی برنامه‌های کودکستانی طـوری تنظیم گردیده‌اند کـه کودکانرا برای ورود به دبستان آماده مینماید.

برنامه کودکستانها شامل بازیهای گوناگـون ــ آداب سخن گفتن، طرز غذا خوردن و آموزش درس فارسی و کمی زبان انگلیسی برای کودکان بزرگسال وسرودهای‌کودکستانی و رقص و غیره میباشد.

اطفال کودکستان دارای روپوش متحدالشکل به رنگ آبی هستند که روی جیب راست لباس هرکودك اسم او ملیله دوزی شده است.

مهد کودك و شیـرخوارگاه هریگان، جـزو سازمان کودکستان آن یگان بوده ومدیر کودکستان مدیر مهد کودك و شیرخـوارگاه هم میباشد وکلیهٔ مقررات موضوعه بـرای کودکستان در مورد مهد کودك و شیرخوارگاه نیز صادق است.

برای نگهداری هر ۱۵ نفر طفل دوساله یك مربی وبرای نگهداری هر ٦ طفل شیرخوارگاه، یك پرستار در نظر گرفته شده است.

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳٤۰ وهفتهٔ نیـروی هوائی شاهنشاهـی

بمنظور آشنائی بیشتر هم‌میهنان با فعالیتها و پیشرفتهای نیروی هوائی شاهنشاهی، درمهر سال ۱۳٤۰ برنامه‌های گسترده و مؤثری بمدت یکهـفته تحت عنوان «هفته نیروی هـوائی شاهنشاهی» در سراسر کشور بموقع اجرا گذاشتـه شد. این برنامه‌ها که بمناسبت سالجشن ۲۵ مهر نیرو از ساعت ٦ صبح این روز آغازشد وتاساعت ٦ بعدازظهر روز دوم آبانماه ۱۳٤۰ ادامه یافت شامل پروازهای نمایشی‌همراه باپخش اوراق محتوی اطلاعات مربوط به پیشرفتهای نیروی هوائی شاهنشاهی برفراز شهرهای: تبریز ــ مشهد ــ شیراز ــ اصفهان ــ اندیمشك و دزفول ــ اجرای یك نمایش هوائی پیش‌از ظهر روز ۲۸ مهر برفراز فرودگاه مهرآباد باشرکت متجاوز از یکصد هزار نفر از ساکنین پایتخت وبالاخره اجرای یك نمایش هوائی در روز دوم آبان در پیشگاه مبارك شاهانه در پایگاه هـوائی وحدتی (دزفول) بود. بعلاوه در طول هفتهٔ نیروی هوائی شاهنشاهی، سه‌فروند هواپیمای جت این نیرو در سه میـدان تهران (۲٤ اسفند ــ راه‌آهن و میدان شهناز) جهت بازدیـد آزاد مردم استقرار یافت وبرنامه‌های بازدید طبقات مردم از یگانهای نیرو در سراسر کشور اجرا شد وبرنامـه‌های گستردهٔ انتشاراتی با استفاده از وسائل ارتباط‌جمعی درتهران وشهرستانها ومصاحبـه‌های رادیو تلویزیونی بموقع اجرا گذاشته‌شد وبرنامهٔ «مرزهای دانش» روز پنجشنبه ۲۷ مهر رادیو ایران به نیـروی هوائی شاهنشاهی اختصاص یافت، و هم‌میهنان موفق شدند در طول هفتهٔ مورد بحث اطلاعات جامع و گرانبهائی پیرامون ترقیات جهانی صنعت هواپیمائی و بویژه پیشرفتهای نیروی هـوائی شاهنشاهی کسب کنند.

در هفتهٔ نیروی هوائی (۱۳٤۰) سه فروند هواپیمای جت در سه میدان بزرگ تهران جهت تماشا و آشنائی مردم استقرار یافته بود.



در نمایش هـوائی قبل از ظهر روز جمعـه ۲۸ مهـر ماه ۱۳٤۰ که بمناسبت هفتهٔ نیروی هوائی در فرودگاه مهرآباد انجام گرفت علاوه برتیم آکروجت تاج‌طلائی که با شش فروند جت شکاری افـ۸٦ پرواز کرد سه تیم دیگر از مشهورترین و ورزیده‌ترین تیمهای‌آکروجت‌جهان (بنابه‌دعوت نیروی‌هوائی شاهنشاهی) نیز شرکت‌داشتند که عبارت بودنداز: تیم «مشعلهای آسـمان» از نیروی هوائی آمـریکا با چهار فـروند جت «افـ۱۰۰» ــ تیم‌آکروجت «الماسهای آبی» ازنیروی هوائی سلطنتی انگلستان با ۱۲ فروند جت هاوکرهانتر و تیم‌آکروجت «نگهبانان فرانسه» از نیروی هوائی فرانسه با ۱۲ فروند جت «میستر ـ ٤» و همچنین در این نمایش عده‌ای از چتـربازان پرشهای نمایشی جالب توجهی انجـام دادند و بعلاوه نمـونهٔ هواپیماهائیکه در پروازهای نمایشی آنروز شرکت داشتندجهت بازدید آزاد عموم در روی زمین استقرار یافته بودند.

برنامهٔ نمایش هـوائی روز دوم آبانماه ۱۳٤۰ کـه در پیشگاه مبارك شاهانه در پایگاه هوائی وحدتی(دزفول) انجام گرفت شامل: عبور دوفروند هواپیمای جت «افـ۸٦» نیروی هوائی شاهنشاهی از دیوار صوتی (در ارتفاع بـالا و پرواز شیرجه) ــ پرواز خوبی تیم آکروجت تاج طلائی بمدت ۲۵ دقیقه با ٦فروند جت «افـ۸٦» ــ پروازخوبی تیم‌آکروجت «مشعلهای‌آسمان» نیروی‌هوائی آمریکا بمدت ۲۰ دقیقه باچهار فروند جت «افـ۱۰۰» ــ نمایش چتربازان بمدت ۳۰ دقیقه وبالاخره ارائه قدرت آتش ۲۵ فروند از هـواپیماهای جت «افـ۸٦» نیروی هوائی شاهنشاهی بود کـه بمدت ۲۰ دقیقه در گروههای مختلف با بمب، مسلسل، راکت و ناپالم بمواضع و هدفهای مستقر در روی زمین حمله‌ور شدند و کلیهٔ آنها را نابود کردند.



در نمایشات هوائی هفتهٔ نیروی هوائی شاهنشاهی (مهـر ــ آبان ۱۳٤۰) تیم آکروجت تاج طلائی با شش فـرونـد هواپیمای جت شکاری اف ــ ۸۶ (سیبر) مانورهای پروازی خود را انجام داد.

در هفتهٔ نیروی هوائی (مهر ــ آبان ۱۳٤۰) سه فروند از هواپیماهای جت نیروی هوائی در سه میدان عمدهٔ تهران جهت تماشای علاقمنـدان مستقر شدند.



تقدیر از نیروی هوائی شاهنشاهی بمناسبت اجرای موفقیت‌آمیز هفته نیروی هوائی

بفرمان مطاع مبارك شاهانه بمناسبت اجرای موفقیت‌آمیز برنامه‌های هفتهٔ نیروی هوائی شاهنشاهی، در فرمان همگانی ارتش از نیروی هوائی شاهنشاهی تقدیر بعمل آمد.

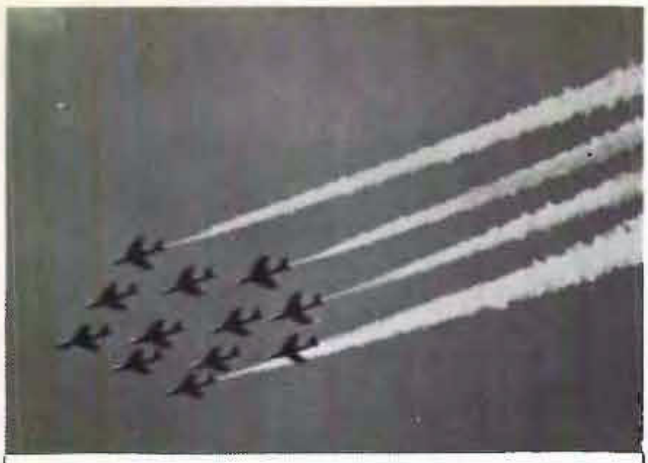
سالجشن ۲۵ مهر ۱۳٤۱ نیروی هوائی در پیشگاه مبارك شاهانه

سالجشن ۲۵ مهر سال ۱۳٤۱ نیروی هوائی شاهنشاهی پیش از ظهر روز مذکور در پیشگاه مبارك شاهانه در پایگاه هوائی وحدتی (دزفول) با اجرای یك نمایش هوائی برگزار گردید. عملیات این نمایش هوائی عبارت بودند از: پرواز آکروباسی تیم آکروجت تاج طلائی با شش فروند جت شکاری «افـ۸٦» ــ فرود چتربازان بوسیلهٔ پنج‌فروند از هواپیماهای داکوتای نیرو (که برابر تم عملیات پس از فرود و اشغال مواضع منطقه طی‌مانوری قرارگاه دشمن فرضی‌را منفجر کردند و نیز چهار نفر از چتربازان از ارتفاع ۱۰۵۰۰ پا و دونفر از چتربازان از ارتفاع ۱٦۵۰۰ پا پرش سقوط آزاد را بنمایش گذاشتند) ــ قسمت آخر عملیات عبارت بود از ارائه قدرت آتش هواپیماهای جت نیروی هوائی شاهنشاهی که طی آن ۲۵ فروند شکاری ــ بمب‌افکن «افـ۸٦» در مدت ۲۰ دقیقه با پرتاب بمب ــ راکت و تیراندازی هدفهای مستقر در زمین را منهدم کردند. ورزیدگی خلبانان ازهرحیث منجمله دقت بمباران وتیراندازی بسیار جالب توجه بود و موجبات رضایت خاطر خطیر شاهانه را فراهم ساخت.

برای تماشای این نمایش هوائی علاوه‌بر شخصیتهای‌نظامی وغیرنظامی که بوسیلهٔ نیروی هوائی دعوت شده بودند جمعیت

در اسفند هر سال ضمن اجرای آئین درختکاری هزاران اصله درخت در محوطه یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی کاشته میشود و این آئین موجب افزایش سال افزون فضای سبز در یگانها میگردد :





در نمایشات هوائی که روز جمعه ۲۸ مهر ۱۳۴۰ بمناسبت هفته نیروی هوائی شاهنشاهی در آسمان فرودگاه مهرآباد انجام گرفت، علاوه بر تیم آکروجت تاج طلائی، سه تیم از مشهورترین تیمهای آکروجت‌کشورهای خارج نیز شرکت داشتند. در عکس بالا تیم‌آکروجت "الماسهای آبی" نیروی هوائی سلطنتی انگلیس در یکی از مانورهای ۱۲ فروندی مشاهده میشود.

کثیری از اهالی خوزستان نیز بنابه‌دعوت عمومی نیرو آزادانه در محل نمایش حضور یافته بودند.

در پایان نمایش خلبانان وچتربازان که‌درعملیات شرکت کرده بودند به پیشگاه مبارك ملوکانه معرفی شدند و مورد تفقد قرار گرفتند. پیش از اینکه موکب مبارك اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران پایگاه وحدتی را ترك فرمایند تأسیسات داخلی و باشگاه افسران پایگاه مورد بازدید ملوکانه قرار گرفت.



امروزه یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی علاوه برآمادگی دمل عملیاتی از تسهیلات و وسائل آسایش کاملی برخوردارند. در عکس بالا نمای خارجی سینمای مجلل "کوروس" پایگاه هوائی وحدتی و در عکس زیرنمای خارجی قسمتی از باشگاه درجه‌داران یگان مذکور مشاهده میشود.



اولین مأموریت جنگی نیروی هوائی شاهنشاهی در خارج از کشور

بنابدرخواست دبیر کل سازمان ملل متحد و موافقت اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران، یك گردان ازنیروی‌هوائی شاهنشاهی شامل هواپیماهای «افـ۸۶» و پرسنل خلبان و فنی وکلیه عوامل وعناصر پشتیبانی مربوطه، بمنظور همکاری با نیروهای سازمان ملل متحد جهت اعادهٔ صلح وامنیت به کشور آفریقائی کنگو، در تاریخ ۲۶ دیماه ۱۳۴۱ به‌آن کشور اعزام و پس‌از انجام مأموریتهای محوله در تاریخ ۱۵ر۲ر۱۳۴۱ به میهن بازگشتند آمادگی، وظیفه‌شناسی ومهارت کارکنان نیروی هوائی ایران که متجاوز از ۳ر۵ ماه در کادر نیروهای سازمان ملل متحد انجام وظیفه میکردند بقدری چشمگیر بود که واحد اعزامی ایران بین واحدهای دول‌شرکت کنندهٔ دیگر، بعنوان «واحد نمونه» شناخته شد و بارها مورد قدرشناسی مقامات سازمان ملل قرار گرفت.

ساعت ۸ صبح روز چهارشنبه ۲۶ دیماه ۴۱ شادروان ارتشبد محمد خاتمی فرمانده وقت نیروی هوائی شاهنشاهی (که در آن زمان درجه سپهبدی داشت) پیش از عزیمت گردان اعزامی طی‌مراسمی که‌درآن سرلشگر اعزازی معاونت‌فرماندهی نیرو (ارتشبد بازنشسته کنونی) و عده‌ای از امراء و افسران ارشد نیروی هوائی نیز حضور داشتند پس از ایراد بیاناتی در زمینهٔ وظایف گردان اعزامی به کنگو بایکایك آنان خداحافظی بعمل آوردند.



صبح روز ۲۶ دیماه ۱۳۴۱ پیش از عزیمت گردان مأمور کنگو ، فرمانده وقت نیروی هوائی ، در اطاق بریفینگ یگان هوائی مهرآباد، پس از ایراد سخنانی پیرامون وظایف گرد ان در مأموریت کنگو با یکایک آنان خداحافظی بعمل آورد .



سمت چپ : سروان مصطفی سیدجوادی (سرلشگر کنونی) که فرماندهی یگان اعزامی نیروی هوائی شاهنشاهی به کشور آفریقائی کنگو را عهده دار بود .

در عکس پائین هشت نفر از خلبانان نیروی هوائی شاهنشاهی قبل از عزیمت به کشور آفریقائی کنگو مشاهده میشوند این افسران که زیر پرچم سازمان ملل در کنگو به بهترین وجهی انجام وظیفه کردند با درجات آنروز از چپ براست عبارت بودند از : ستوان یکم وحید کیمیاگر ، ستوان یکم محسن معماریان ــ ستوان یکم محمدعبدالملوک ، سروان ایرج مصطفوی ــ ستوان یکم محمدپزشکی (افسرذخیره) ستوان یکم محمد علاقبند و ستوان یکم اسمعیل معماری .





چند دقیقه پیش از عزیمت چهار نفر از خلبانان نیروی هوائی شاهنشاهی با چهار فروند شکاری جت " اف ـ ۸۶" برای انجام مأموریت جنگی ، تحت‌لوای سازمان ملل متحد در کشور آفریقائی کنگو ـ عکس در فرودگاه مهرآباد هنگامی گرفته شده که فرمانده وقت یگان هوائی مهـرآبـاد (سرهنگ علی‌اصغر رفعت ، سرلشگر بازنشسته کنونی) با آنان خداحافظی بعمل می‌آورد .

گردان اعزامی نیروی هوائی ایران به کنگو بفرماندهی سروان خلبان مصطفی حاج سیدجوادی (سرلشگـر کنونی) مرکب از ۹ نفر از افسران خلبان و فنی و ۳۳ درجه‌دار فنی بود، ضمناً یکفروند هواپیمای داکوتا باسه نفر افسر خلبان ویك افسر فنی متخصص جت و دونفر درجه‌دار فنی، مأمـور حمل وسائل و پشتیبانی گردان اعزامی در بین راه بودند.

مسیر پرواز:

فرودگاه مهرآباد (تهران) فرودگاه دهران (عربستان سعودی) فرودگاه جده (عربستان سعودی) فرودگاه هیلاس‌ـ لاسی (آدیس آبابا ـ اتیوپی) ـ فرودگاه «آنتی‌بی» (کشور اوگاندا) ـ فرودگاه کامینا (ایالت کاتانگا ـ کنگو). مدت پرواز در مسیر تهـران کنگو: مجموعاً ده ساعت پرواز (بدون احتساب مدت توقف در چهارفرودگاه بین راه) و مسافت مسیر از تهران تا کنگو: جمعاً ۶۳۰۰ کیلومتر بود.

گردان اعزامی در تمام مدت مأموریت از هرلحاظ تحت فرماندهی واختیار سازمان ملل متحد و تعمیرات ونگهداری و آمادهٔ پرواز کردن هواپیماها بعهدهٔ کارکنان اعزامی نیروی هوائی شاهنشاهی بود.

ژنرال اکهارت رئیس هیئت مستشاران نظامی آمریکا در ایران، در سال ۱۳۴۴ ضمن بیاناتی که در مراسم تودیع بمناسبت پایان مأموریت وی در ایران اظهار کرد پیرامون حسن عمل و موفقیت گردان اعزامی نیروی هوائی در مأموریت کنگو چنین گفت:

«... یکی از موفقیتهای بزرگ نیروی هوائی عبارت بود از اعزام جتهای اف ـ ۸۶ به کنگو برای پشتیبانی از اقدامات و عملیات سازمان ملل متحد در آن کشور، در این مأموریت خلبانان وهواپیماهای نیروی‌هوائی شاهنشاهی توانستند مأموریت خطیر خود را در کنگو بخوبی انجام دهند و مورد تمجید و تحسین سازمان ملل متحد واقع شوند ...».

اعطاء نشان بپاس موفقیت در مأموریت کنگو

بفرمان مطاع مبارك اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران، بپاس ابراز لیاقت وهمچنین فعالیت فوق‌ـ العاده در عملیات کنگو چهار نفر افسر بشرح زیر مفتخر بـه دریافت نشانهای مصرحه گردیدند و در سخنرانی عمومی‌مورخه





عکس بالا هنگام بارگیری یک فروند از هواپیماهای ترابری داکوتای‌نیروی هوائی شاهنشاهی‌جهت حمل وسائل و عناصر پشتیبانی کردان اعزامی مأمور به کنگو گرفته شده . در این پرواز سروان حسام مبرطلوعی (صف‌جلو نفر دوم از سمت‌راست ــ اکنون سرهنگ) خلبانی هواپیمای ترابری مورد بحث را عهده دار بود .

عکس پهلو ــ به ترتیب از بالا به پائین ، چهار فروند هواپیمای جت‌شکاری " اف ــ ۸۶ " نیروی‌هوائی شاهنشاهی و دو فروندهواپیمای " جی ــ ۲۹ " سوئدی در حال پرواز بسوی یک مأموریت‌در کنگو ــ (وسط) عده‌ای از کارکنان اعزامی نیروی هوائی شاهنشاهی . ضمن اجرای مراسمی در پایگاه هوائی کامینای کنکو ــ در قسمت پائین ، ضلع تحتانی عکس نیز هواپیماها و عده‌ای از کارکنان اعزامی نیروی هوائی شاهنشاهی در فرودگاه کامینای کنگو دیده میشوند . وظیفه شناسی و مهارت کارکنان نیروی هوائی که در کادر نیروهای سازمان ملل انجام وظیفه میکردند بقدری چشمگیر بود که بعنوان " یکان نمونه " شناخته شد و مورد تقدیر سازمان ملل قرار گرفت .

۲۶ر۱۰ر۱۳۴۲ نیروی هوائی، بوسیله فرماندهی وقت نیرو به سینهٔ یك‌یك آنان نصب شد:

سرگرد خلبان مصطفی حاجسیدجوادی (سرلشگر کنونی) نشان سپه درجه ۳

سرگرد خلبان امیرحسین ربیعی (سپهبد کنونی) نشان لیاقت درجه ۳ از نوع یکم

سروان فنی هوائی علی‌اکبر فریور (سرهنگ کنونی) نشان سپه درجه ۳

سروان خلبان ابوالفضل مصطفوی (سرهنگ کنونی) نشان افتخار درجه ۳

انتشار تمبر یادبود بمناسبت موفقیت نیروی هوائی شاهنشاهی در مأموریت کنگو

بیادبود شرکت موفقیت‌آمیز نیروی هوائی در عملیات کنگو روز دوم آبان سال ۱۳۴۲ که مصادف با سالروز سازمان ملل متحد بود از طرف وزارت پست وتلگراف ایران یك سری تمبر یادبود به‌بهای عددی ۶ ریال چاپ و منتشر شد. در زمینهٔ وسط این تمبر آرم سازمان ملل متحد بچشم میخورد که روی آن چهار فروند از هواپیماهای جت شکاری اف‌ـ۸۶ نیروی هوائی شاهنشاهی در پروازند. سمت چپ وبالا نیز علامت پرچم جمهوری نوبنیاد کنگو که عبارت از یك ستارهٔ زرد بزرگ و ۶ ستارهٔ زرد کوچك است. دیده میشود.

ورود اولین سری از هواپیماهای ث‌ـ۱۳۰ (هرکولز) بخدمت‌نیروی‌هوائی شاهنشاهی

روز سه‌شنبه ۱۴ خرداد ۱۳۴۲ چهار فروند هواپیمای ث‌ـ۱۳۰ (هرکولز) از مدل «بی» بعنوان نخستین سری ازاین نوع هواپیمای ترابری طی مراسمی تحویل نیروی هوائی شاهنشاهی گردید. «ث‌ـ۱۳۰» اولین هواپیمای چهارموتوره و نخستین هواپیمای جت ملخدار ترابری بشمار میرود که وارد خدمت نیروی هوائی ایران شده است. موتورهای این هواپیما از نوع توربوپراپ (جت ملخدار) و دارای گنجایشی برای حمل ۹۲ نفر سرباز با تجهیزات کامل یا ۶۴ نفر چترباز باتمام وسائل و یا ۷۳ نفر بیمار با برانکارد ودونفر پرستار بوده وقادر بحمل حداکثر ۲۲ تن بار وبطور عادی ۱۸ تن بار و مجهز به دستگاه تهویهٔ کامل داخلی وتأمین فشار هوا در ارتفاعات بالاست. حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۱۳۵۰۰۰ پوند و وزن عملیاتی آن ۶۹۳۰۰ پوند ـ شعاع عملش با حداکثر بارگیری



بالا: استقبال فرمانده و کارکنان یکان هوائی مهرآباد از برسل اعزامی به کنگو هنگام مراجعت به وطن.

پائین: نمونه‌ای از تمبر یادبود پیروزی نیروی‌هوائی در مأموریت کنگو.



۲۱۲۵ میل و با ۲۵۰۰ پوند بار ۳۱۰۰ میل ـ طول باند لازم برای‌فرود هواپیما با بارگیری کامل درارتفاع سطح‌دریا ۴۱۰۰ پا ـ سرعت اوجگیری اولیهٔ هرکولز باحداکثر وزن ۲۱۲۰ پا دردقیقه ـ حداکثر سرعتش ۳۸۰ میل درساعت وسرعت مقرون





دو منظره از هواپیمای " ث ـ ۱۳۰ " (هرکولز) که از خرداد ۱۳۴۲ وارد خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی گردید (مشخصات درصفحهٔ پیش)



بصرفهٔ اقتصادی آن ۳۴۰ میل در ساعت است. بعداً نیروی‌هوائی شاهنشاهی بامدلهای جدید نیرومندتری از این نوع هـواپیما تجهیز گردیدکه اینك به‌تعدادبسیار درخدمت این نیرومیباشند.

وجه تسمیهٔ پایگاه هوائی «شاهرخی»

پایگاه هوائی همدان که بعنـوان سومین پایگاه شکاری تاکتیکی نیروی‌هوائی شاهنشاهی محسوب میشود، بنابراستدعای نیروی هوائی شاهنشاهی وتصویب ذات‌مبارك شاهانه بنام پایگاه «شاهـرخی» موسوم گردیـد. این نامگذاری بپاس خدمات ارزنده‌ای انجام گرفت که شادروان سرهنگ خلـبان نصرالله شاهرخی به دوران حیات خود در راه پیشرفت نیروی هوائی بویژه در مورد یگانهای شکاری این نیرو بعمل آورد وسرانجام حین انجام وظیفه به‌سبب سانحهٔ یکفروند هواپیمای جت که خلبانی آنرا بعهده داشت در تاریخ ۲۱ مهر ماه ۱۳۳۹ جان خود را از دست داد.



شادروان سرهنگ خلبان نصرالله شاهرخی

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۲ نیروی هوائی درپیشگاه مبارك شاهانـه

سالجشن ۲۵ مهر سال ۱۳۴۲ نیروی هـوائی شاهنشاهی پیش از ظهر روز مذکور در پیشگاه مبارك شاهانه در پایگاه هوائی شاهرخی (همدان) با اجرای یك برنامهٔ نمایش هوائی برگزار شد. محل برگزاری نمایش مجاور پایگاه بود کهجایگاه مخصوص در آنجا استقرار داشت. نمایش با نزول اجلال موکب مبارك شاهانه بهجایگاه مخصوص و پس از عـرض گزارش بوسیلهٔ فرمانده نیرو بشرح زیر انجام گرفت:

ـ عکسبرداری هوائی بوسیلهٔ دوفروند هواپیمای جت «آر ـ تی ـ ۳۳».

ـ پروازخوبی تیم‌آکروجت «تاج طلائی» باچهار فروند جت شکاری اف ـ ۸۶

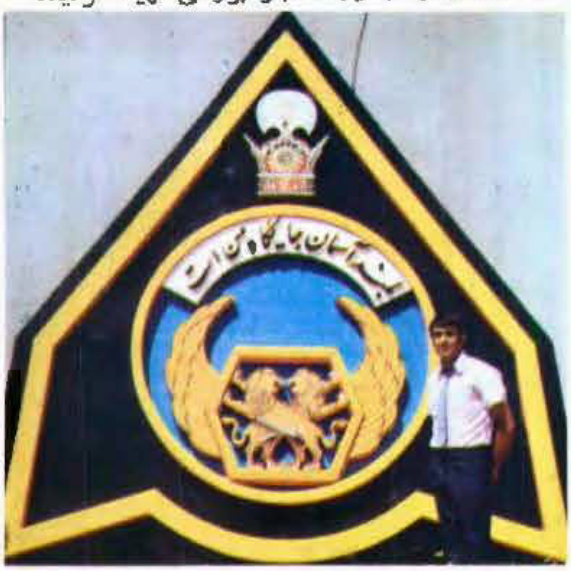
ـ فرود چتربازان ارتش بوسیلهٔ پانزده فروند هواپیمای داکوتای نیروی هوائی شاهنشاهی.

ـ ارائه قدرت آتش هواپیماهای جت افـ۸۶ نیروی هوائی شاهنشاهی باشرکت ۲۴ فروند هواپیما. در نمایش فرود چتربازان ۹ نفر از آنان از ارتفاع ۱۵۰۰۰ پا پرش با سقوط آزاد را بمعرض تماشا گذاشتند.

درنمایش قدرت آتش، هواپیماهای افـ۸۶ نیروی‌هوائی باپرتاب بمب، راکت، ناپالم و تیراندازی کلیهٔ هدفهای مستقر در روی زمین را در مدت ۱۲ دقیقه منهدم کردند.

در پایان نمایش، چتربازان و پیشآهنگان هـوائی جلو جایگاه به پیشگاه مبارك شاهانه معرفی شدند و مورد تفقد ذات اقدس شاهانه قرار گرفتند. سپس موکب مبارك ملوکانه به‌پایگاه شاهرخی تشریف‌فرما شدند وجوائزبرندگان مسابقات تیراندازی وبمباران هوائی را بدست مبارك اعطاء فرمودند.

آرم پایگاه شاهرخی که بنحو زیبائی بوسیله‌ٔ هنرمندی که کنارش مشاهده میشود بصورت تابلو بزرگی تهیه گردیده



تیم آکروجت تاج طلائی در عملیات ۲۵ مهر ۱۳۴۲ بـا جهـار فروند جت شکاری " اف ـ ۸۶" شرکت کرد .



ورود اولین هلیکوپتر بخدمت نیـروی هـوائی شاهنشاهـی

در سال ۱۳۴۲ اولین هلیکوپتر وارد خدمت نیروی‌هوائی شاهنشاهی گردید. این هلیکـوپتر از نوع یو ــ اچ ــ ۱۹ (اس‌ــ۵۵) ساخت سیکورسکی آمریکا و مناسب برای ترابری سبك و ارتباط، تجسس ونجات، حمل مجروحین ومأموریت‌های گوناگون و موتورش ستاره‌ای از نوع «آر‌ــ۱۳۰۰ــ۳» ساخت رایت بقدرت ۸۰۰ اسب بود که با هوا خنك میشد. حداکثر سرعتش ۱۱۲ میل در ساعت ــ سقف پروازش ۵۸۰۰ پا ــ برد پرواز عادی آن ۳۶۰ میل ــ ظرفیتش دونفر خدمه و تا ده‌نفر مسافر یاسرباز ویا شش‌برانکارد ــ وزن خالی آن ۵۲۵۰ پوند و حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۷۹۰۰ پوند بود.

هلیکوپتر یو ــ اچ ــ ۱۹ (اس ــ ۵۵) سیکورسکی نخستین هلیکوپتری که وارد خدمت نیروی هوائی ایران گردید .



اولین پرواز هواپیمای ث ـ ۱۳۰ نیروی هوائی شاهنشاهی به‌اروپا

روز یکم دیماه ۱۳۴۲ یك فروند هواپیمای ث ـ ۱۳۰ نیروی هوائی شاهنشاهی با هشت نفر خدمهٔ پروازی و عده‌ای مسافر در مسیر یونان ـ آمستردام ـ لندن رهسپار اروپا شد واین اولین پرواز هواپیمای ث‌ـ۱۳۰ نیروی هوائی شاهنشاهی به اروپا محسوب میشود. در حالیکه امروزه برنامه‌های مرتبی برای پرواز این نوع هواپیماهای نیروی هوائی شاهنشاهی، نه تنها به‌اروپا بلکه به آمریکا، وجود دارد وبطور عادی انجام میگیرند.

شرکت در عملیات رزمی علیه یاغیان جنوب

در سال ۱۳۴۲ بتحریك عده‌ای از مالکین بزرگ جنوب کشور که با بخطر افتادن منافع نامشروع خود با برنامهٔ مترقی ونجات‌بخش اصلاحات ارضی مبتنی براصول انقلاب شاه و مردم مخالف بودند، دستجاتی در جنوب دست به آشوب وباغیگری زده و به مقاومت مسلحانه برخاستند وبفرمان مطاع شاهانه ارتش برای سرکوبی آنان مأموریت یافت ودر این مأموریت هواپیماهای نیروی هوائی شاهنشاهی بطور مؤثر وقاطعی شرکت کرده و پیروزیهای سریعی را نصیب ارتش شاهنشاهی نمودند.

اعطاء نشان به خلبانان وکارکنان نیروی هوائی شاهنشاهی به‌پاس ابراز لیاقت در عملیات رزمی ۱۳۴۲ علیه یاغیـان فارس

بفرمان مطاع مبارك اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران، بیست ودونفر از خلبانان و کارکنان فنی نیروی هوائی که در عملیات رزمی سال ۱۳۴۲ علیه یاغیان و اشرار فارس ابراز لیاقت کرده بودند به‌اخذ نشانها و مدالهائی بشرح زیر مفتخر گردیدند:

چهار افسر خلبان نشان سپه
سه افسر خلبان مدال طلا
۹ افسر خلبان نشان لیاقت
یك ستوانیار خلبان مدال افتخار
چهار افسر فنی نشان لیاقت
یك افسر فنی نشان افتخار

در امتثال اوامر مطاع ملوکانه ، عده‌ای از افسران خلبان و فنی نیروی هوائی شاهنشاهی که در مأموریت رزمی سال ۱۳۴۲ علیه یاغیان جنوب کشور وظایف محوله را بنحو احسن انجام داده بودند به دریافت نشان و مدال نائل آمدند . عکس پائین در جلسهٔ سخنرانی عمومی مورخهٔ ۴۲/۸/۳۰ هنگامی گرفته شده که افسران مذکور ضمن معرفی و تشویق به اخذ نشانها و مدالهای اعطائی از دست فرمانده وقت نیرو مفتخر میگردند .



مختصری پیرامون

تغییرات لباس، علائم و پرچم در نیروی هوائی شاهنشاهی

چنانکه قبلا در این کتاب اشاره شد تا ۱۱ آذر ۱۳۱۱ لباس کارکنان نیروی هوائی همانند لباس کارکنان نیروی زمینی بود وفقط روی کلاه افسران هوائی یك عقاب زرد که بالای آن یك تاج پهلوی قرار داشت نصب میشد و نخستین نشان خلبانی هم یك دایره با دور بلوط بقطـر تقریبی چهار سانتیمتر شامل یك ستارهٔ پنج‌پر زرد در بالا و یك عقاب فلزی زرد در وسط بود.

درتاریخ ۱۱ آذر ۱۳۱۱ لباس مشخص جدیدی‌که عبارت بود از کت وشلوار با کاسکت برنگ سرمه‌ای در زمستان و برنگ خاکستری درتابستان، تصویب شد که از فروردین ۱۳۱۲ مورد استفاده قرار گرفت. علائم درجات در این لباس بایراق زرد دور کلاه وروی شانه‌ها و سردست لباس مشخص می‌شد و بال نیز بعنوان علامت رستهٔ هوائی تعیین گردید که‌از ملیلهٔزرد بازمینه‌ای ازپارچهٔ مشکی که‌روی برگردان یقهٔ کت وپالتو نصب می‌شد.

نشان کلاه افسران ابتدا بشکل دایره‌ای بادور ملیله‌دوزی برنگ زرد بود که دربالا یك تاج پهلوی ملیله‌دوزی زرد ودر وسط یك عقاب فلزی به‌رنگ زرد روی متن مشکی قرار داشت، که بعداً این نشان باافزایش طول بالهـای عقاب از ملیله زرد (بطوریکه از دایرهٔ ملیله‌دوزی نشان به‌بیرون امتداد می‌یافت) تغییر کرد ــ توضیح اینکه درجه‌داران نیروی هوائی از نشان کلاه مشابه منتها بدون تاج استفاده میکردند.

علامت خلبانی‌هم بصورت یك دایره با دور برگ بلوط‌که بالای آن یك تاج‌پهلوی ودروسط شکل فروهر ازفلز زرد روی متن آبی‌نصب شده‌بود تغییر یافت. علائم فنی و دیده‌بانی نیز بهمان شکل عمومی علامت خلبانی بود بااین تفاوت که بجای فروهر به‌ترتیب یك ملخ سه‌پره با دایره‌ای از فلز زرد برای علامت فنی ویك بال از فلز زرد برای علامت دیده‌بانی در وسط دایرهٔ ملیله‌دوزی برگ بلوطی مذکور نصب شده بود.

این علائم (که تصاویر آنها قبلا دراین کتاب چاپ شده) تا سال ۱۳۲۸ متداول بود. در این سال یك نوع لباس خدمت نیز که «باتل درس» اصطلاح میشد باکلاهی ویژه خدمت با دو دکمه در جلو برای کارکنان نیروی هوائی مورد تصویب واستفاده قرار گرفت ــ علائم درجات روی کلاه خدمت این لباس عبارت بود از یك عقاب زرد و تاج پهلوی در بالای آن (به‌ترتیب به‌ابعاد ۸و٤ سانتیمتر) که درجهٔ مربوطه بوسیلهٔ یراق زرد زیر آن و نیز روی شانه‌ها نصب میشد (شکل شماره ۱).

بعلاوه نظر به طبقه‌بندی خلبانان به عادی ــ ارشد و فرمانده، نشان خلبانان عادی بدون ستاره و پائین نشان خلبانی ارشد و



شکل: شماره ۱ ــ نشان کلاه ویژه خدمت ۱۳۲۸



شکل : شماره ۲



شکل : شماره ۳

فرمانده به‌ترتیب یك ستاره یا دوستارهٔ پنج‌پر زرد رنگ افزوده شد (اشکال شماره ۲و۳) ــ توضیح اینکه خلبانانی از نشان یك ستاره میتوانند استفاده کنند که دارای کارت سفید پروازی (یعنی قادر به‌پرواز کور ودرهوای بد) واز لحاظ تعدادساعات پرواز ومدت خدمت پروازی حائز شرایطی باشندکه درمقررات مربوطه تعیین گردیده و خلبانانی از نشان دارای دوستاره میتوانند بهره‌مند شوند که‌دارای کارت‌سبز پروازی (یعنی قادر به‌پرواز کور ودر هوای بسیارید) بوده وحائز شرائط لازم از حیث حدنصاب تعداد ساعات‌پرواز ومدت خدمت وسایر شرایط، برابر مقررات مربوطه باشند.

درهمین‌سال علائم‌تخصصی‌مشخص‌برای کارکنان‌نیروی‌هوائی درنظر گرفته شد ــ کلمهٔ دیده‌بانی که تاآن زمان مجموعه‌ای‌از تخصصهای پـروازی را دربرمیگرفت، به «ناوبـری» تبدیل گردید که علامت تخصصی آن عبارت بود از دایره‌ای بقطر چهارسانتیمتر با متن آبی و دوره‌ای از برگ بلوط که در بالا یك تاج پهلوی ودر وسط علامت عقربه و ستاره‌ای در زیر یك عقاب قرار داشت (شکل شماره ٤) و علائم تخصصی دیگـر عبارت شدند از:

شکل : شماره ۴



شکل : شماره ۵



شکل : شماره ۶



الف ــ علامت تخصصی هواشناسی که مشخصات عمومی علامت تخصصی ناوبری را داشت بااین تفاوت که در وسط شامل علائمی‌از ابر وبرق آسمانی زیریك عقاب‌بود (شکل شماره ۵).

ب ــ علامت تخصصی عکاسی، بامشخصات عمومی مذکور در دو علامت تخصصی بالا با این فرق که در وسط زیر عقاب صفحهٔ عکاسی دیده میشد (شکل شماره ۶).

پ ــ علامت تخصصی بمباران و مسلسلچی، بامشخصات عمومی مشروحه درعلائم بندهای بالا منتها در وسط زیر عقاب، شکل یك بمب و برج مسلسل مجسم گردیده بود (شکل شمارهٔ ۷).

شکل : شماره ۷



ت ــ علامت تخصصی ارتباط هوائی، باهمان مشخصات عمومی علائم مشروحهٔ بالا، بااین تفاوت که در وسط زیر عقاب یك دکل با برق قرار گرفته بود (شکل شمارهٔ ۸).

ث ــ علامت تخصصی بهداری نیروی هوائی، بامشخصات عمومی مذکور درعلائم بالا بنحوی که در وسط، زیر عقاب علامت ویژهٔ بهداری قرار داشت (شکل شماره ۹).

ج ــ علامت تخصصی موزیك نیروی‌هوائی شاهنشاهی نیز بامشخصات عمومی یادشده برای علائم مذکور دربندهای بالابود منتها در وسط زیر یك عقاب علامت ویژهٔ موزیك قرار گرفته بود (شکل شماره ۱۰).

شکل : شماره ۸



شکل : شماره ۹



شکل : شماره ۱۰





بالا (شکل شماره ۱۱) آرم چتربازی تا هنگامیکه یگان چتر بازی از ترکیبات سازمانی نیروی هوائی شاهنشاهی بود.

چ ــ علامت تخصصی چتربازی (البته تا هنگامیکه جزو ترکیبات سازمانی نیروی هوائی بود، که برای اولین‌بار این رشتهٔ تخصصی را درارتش شاهنشاهی بوجود آورد) ــ دایره‌ای را شامل میشد که در وسط یك چتر، باز شده بین دوبال قرار داشت (شکل شماره ۱۱).

ح ــ علامت افسران هوائی کــه دورهٔ دوسالهٔ دانشگاه جنگ را طی کرده بودند، دایره‌ای بود بقطــر ٤ سانتیمتر از فلز زرد و دورهٔ برگ بلوط بامتن آبی که دربالا یك تاج پهلوی و وسط، زیر عقاب، خورشید با اشعهٔ مربوطه و دوشمشیر متقاطع قرار داشت (شکل شماره ۱۲).

خ ــ علامت افسران هوائی کــه دورهٔ یکسالهٔ دانشگاه جنگ را طی‌کرده بودند ازعلامت مشابه مشروحهٔ در بند «ح» منتها بدون وجود «شمشیر متقاطع» استفاده میکردند (شکل شماره ۱۳).

در سال حدود ۱۳۳۲ تغییراتی در لباس کارکنان نیروی هوائی شاهنشاهی بعمل آمد واستفاده از کت وشلوار چهارجیبی باکمر از پارچه‌ای برنگ آبی تیره مخصوص (که اصطلاحاً رنگ آبی‌نفتی نامیده میشود) معمول گردید و درساعات خدمت

شکل : شماره ۱۲



شکل : شماره ۱۳





شکل : شماره ۱۴



بالا (شکل شماره ۱۶) ــ نشان خلبانی که با پایان تحصیلات و آموزش خلبانی و اخذ گواهینامه مورد استفاده قرار میگیرد.
سمت راست (شکل شماره ۱۴) نشان کلاه امرا و سمت چپ (شکل شماره ۱۵) نشان افسران ارشد ، جزء و درجه‌داران که در سال ۱۳۳۸ مورد استفاده قرار گرفت.



شکل : شماره ۱۵

فصل تابستان نیز پیراهن آبی آستین بلند باکراوات مشکی میتوانست مورد استفاده قرار گیرد که بعداً پوشیدن پیراهن آستین کوتاه، بدون کراوات هم در ساعات خدمت تابستانی مجاز گردید.

در سال ۱۳۳۸ نشان کلاه امرای نیروی هوائی به دایرهٔ ملیله‌دوزی زرد از برگ خرما تبدیل شد که در بالا به‌یك تاج پهلوی وصل میشد و در وسط یك عقاب فلزی برنگ زرد بود که روی متن مشکی قرار داشت (شکل شماره ۱۴).

نشان کلاه افسران ارشد، جزء و درجه‌داران عبارت گردید از یك دایره با ملیلهٔ زرد و تاج پهلوی در بالا و در پائین پاپیونی از ملیلهٔ زرد و در وسط یك عقاب فلزی روی متن مشکی (شکل شماره ۱۵).

علائم تخصصی عموماً به بال نقره‌ای تیره تبدیل شد که طول هرطرف بال حدود ۳ سانتیمتر ودر وسط دایره‌ای با دور برگ بلوط از نقرهٔ تیره و بالای آن یك تاج پهلوی از فلز زرد بود. نصب علامت مشخصهٔ هرتخصص در وسط دایرهٔ نقره‌ای برگ بلوطی مذکور، از فلز زرد بشرح زیر معمول گردید.

ــ علامت خلبانی: فروهر و در پائین بدون ستاره ــ یك ستاره ویا دوستاره برابر مقررات مربوطه (اشکال شماره ۱۶ ــ ۱۷ ــ ۱۸).

ــ علامت فنی: یك گونیا بایك پرگار (شکل‌شماره ۱۹).

ــ علامت پروازیاری : یك بال (شکل شماره ۲۰).



شکل شمارهٔ ۱۷ (آرم خلبانی با یک ستاره)



شکل شماره ۱۸ (آرم خلبانی با دو ستاره)



بالا ــ شکل شماره ۲۰ (آرم پرواز یاری)
پائین ــ شکل شماره ۲۱ (آرم کارکنان اداری)



بالا ــ شکل ۱۹ (آرم تخصصی فنی هوائی)
پائین ــ شکل ۲۲ (آرم تخصصی رادار)







شکل : شماره ۲۳



شکل : شماره ۲۴



شکل : شماره ۲۵



کلاه امرای نیروی هوائی



کلاه افسران ارشد نیرو



کلاه افسران جزء نیرو



کلاه درجه‌داران نیرو



شکل شماره ۲۶
نشان کلاه امرای
نیروی هوائی شاهنشاهی



بالا (شکل شماره ۲۹) ـ آرم نیروی هوائی شاهنشاهی که ابتدا تاج و عقاب بود ، با متداول شدن بال در علائم نیرو به این‌شکل‌تغییر یافت و بعدا " به شکل شماره "۳۰" (پائین ستون دوم این صفحه) مبدل گردید .



شکل شماره ۲۷
نشان کلاه افسران ارشد و جزء نیروی‌هوائی شاهنشاهی (توضیح اینکه نشان‌کلاه همافران ،مشابه همین نشان ،منتها با ابعادی قدری کوچکتر بوده و در ضمن دور کلاهشان نظیر کلاه درجه‌ـ داران فاقد نوار مشکی میباشد).

پائین : نمونهٔ سردوشی دانشجویان دانشکدهٔ خلبانی نیروی هوائی





شکل شمارهٔ ۲۸
نشان کلاه درجه داران
نیروی هوائی شاهنشاهی

پائین : نمونهٔ سردوشی دانشجویان دانشکدهٔ فنی نیروی هوائی





شکل شماره ۳۰
آرم جدید متداول در
نیروی هوائی شاهنشاهی

ـ علامت اداری: یك مشعل با شعلهٔ قرمز با دو قلـم متقاطع (شکل شماره ۲۱).

ـ علامت تخصصی رادار: یك دستگاه رادار (شکل شماره ۲۲).

ـ علامت تخصصی اسلحه و مهمات: یك بمب عمودی، سر بمب بطرف پائین (شکل شماره ۲۳).

ـ علامت تخصصی ارتباط و مراقبت هوائی: برج و برق روی مینای آبی (شکل شماره ۲٤).

ـ علامت تخصصی هواشناسی: بادنمای تیغه‌ای و پیاله‌ای روی مینای آبی (شکل شمارهٔ ۲۵).

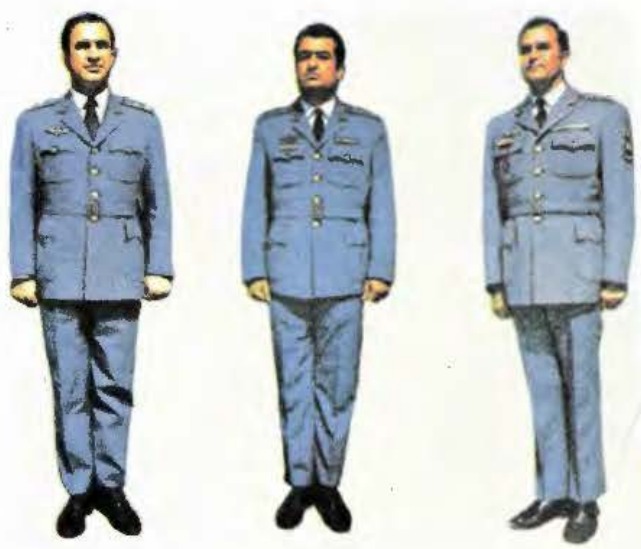
ـ علامت رستهٔ هوائی نیز همان بال است منتها از فلز زرد که روی برگردان یقهٔ کت و پالتو نصب میگردد.

این علائم باتغییرات جزئی دربعضی از آنها وافزایش تخصص‌های جدید با علائم ویژهٔ خود اکثراً هنوز هم مورد استفادهٔ کارکنان نیروی هوائی شاهنشاهی می‌باشند.

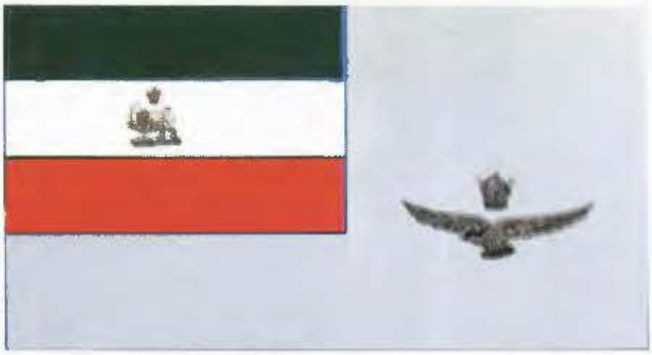
از سال ۱۳٤٤ نشان کلاه کارکنان نیروی هوائی تغییر یافت و امرا از نشان کلاه بشکل شماره ۲٦ و افسران ارشد و جزء از نشان کلاه بشکل شماره ۲۷ و همافران از نشانی مشابه کلاه افسران جزو (منتها باابعادی مختصر کوچکتر) و درجه‌داران از نشان کلاه تمام نقره‌ای بشکل شماره ۲۸ استفاده میکنند.

آرم نیروی هوائی شاهنشاهی ابتدا عبارت بود از تاج بالای عقاب که با معمول شدن بال برای علائم تخصصی، به‌نقشهٔ ایران در وسط دایرهٔ نقرهٔ بلوطی مذکور مبدل شد (شکل‌شماره ۲۹) واینك مشابه نشان کلاه امرای نیروی هوائی میباشد که زیر آن شعار «بلند آسمان جایگاه من است» اضافه گـردیده است (شکل شمارهٔ ۳۰).

ضمناً در حال حاضر لبهٔ کلاه افسران جزء، همافران و درجه‌داران ساده و لبهٔ کلاه افسران ارشد دارای یك ردیف



لباس افسران و درجه‌داران نیروی هوائی شاهنشاهی



پرچم پیشین نیروی‌هوائی (قبل از تبدیل به شکل شماره ۳۵)



شکل شماره ۳۵ ـ پرچم کنونی نیروی هوائی



شکل شماره ۳۶ سرپرچم نیروی هوائی

برگ خرما و لبهٔ کلاه امرا دارای دوردیف برگ خرما میباشد (به اشکال مربوطه مراجعه شود).

پرچم نیروی هوائی شاهنشاهی در طول تاریخ پنجاه‌ساله خود تغییراتی داشته که پیش از آخرین تغییر از یك تاج و عقاب در متن آبی روشن تشکیل می‌شد که در قسمت بالا و سمت چپ آن پرچم ایران با شیروخورشید نقش بسته بود (شکل شماره ۳٤) لیکن پس از تغییر شکل نشان کلاه و آرم نیروی هوائی شاهنشاهی، بشکل شماره ۳۵ مبدل گـردید. سرپرچم نیروی هوائی شاهنشاهی نیز در شکل شماره ۳٦ دیده میشود.







علامت پرچم ایران بشکل دوایر سه‌رنگ (عکس بالا) در بدنه وبالهای هواپیماها و پرچم ملی ایران (بشکل پهلو) باابعاد متناسب روی‌سکان عمودی هواپیماهای نیروی‌هوائی شاهنشاهی نقش می‌بندند.



تمرین دلاور و سهم نیروی هوائی شاهنشاهی در آن

ستاد بزرگ ارتشتاران بمنظور بالا بردن سطح آموزش نیروهای سه‌گانهٔ ارتش شاهنشاهی وآزمایش روش‌های همکاری با کشورهای عضو پیمان مرکزی همه ساله تمرینهائی در کادر سازمان پیمان مرکزی بموقع اجرا میگذارد که از آن جمله تمرینهای هوائی شهباز و تمرین دریائی میدلینك و تمرینهای مخابراتی اتحاد را میتوان نام برد.

تمرین دلاور نیز تمرین مشترکی بود کـه با همکاری نیروهای سه‌گانه ارتش شاهنشاهی در کادر پیمان مرکزی در مناطق دزفول و خلیج فارس در فروردین ۱۳۴۳ اجرا گردید. ولی این تمرین از لحاظ وسعت دامنهٔ عمل از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود وپیام اعلیحضرت همایون‌شاهنشاه‌آریامهر بزرگ ارتشتاران که بمناسبت تمرین دلاور شرفصدور یافت و بازدید ذات مبارك شاهانه از عملیات مربوطه که بانزول اجلال به‌پایگاه هوائی وحدتی (دزفول) انجام گرفت دلیل بارزی براهمیت خاص این تمرین میباشد.

متن پیام شاهانه بمناسبت تمرین دلاور

«ورود افسران و افراد نیروهای مسلح آمریکا بایران بمنظور شرکت در تمرین مشترك دلاور موجب خرسندی خاطر ما میباشد. این تمرین نسبت به تمرینهای قبلی پیمان مرکزی ازقبیل تمرینهای شهباز ومیدلینگ دارای‌اهمیت خاصی‌میباشد، چه نیروهای سه‌گانه زمینی، هـوائی، دریائی دو کشور متفق ایران وآمریکا در کادر پیمان مرکزی درآن شرکت میجویند. افسران و افراد نیروهای مسلح دو کشور که اجرای این تمرین را برعهده دارند بارعایت درجه شایستگی و معلومات و آموزش و روحیهٔ عالی نظامی انتخاب گردیده‌اند.

اطمینان داریم که اجرای این تمرین تأثیر بسزائی در بسط دوستی و توسعهٔ همکاری موجـود بین نیروهای مسلح ایالات متحـده آمریکا و کشور شاهنشاهی ایـران خواهد داشت و تماسهای نزدیکی که فیمابین حاصل میگـردد کمك ذیقیمتی به پیشرفت آموزش و افزایش تجـربیات واحدها و فرماندهان خواهد کرد.

تأکید میکنم‌که کلیه عناصر شرکت‌کننده، چنین موقعیتی را مغتنم شمرده و از این همکاری برادرانه طبق سنن سربازی حداکثر بهره‌مند گردند.

سعادت وکامیابی همه‌شمارا ازخداوند متعال خواستاریم.»

در تمرین «دلاور» واحدهائی از نیروی ضربتی آمریکا مرکب از یك تیپ تقویتی هوابرد ــ دوگردان هواپیمای جت شکاری و هواپیماهای حمل ونقل مـورد احتیاج از نیروی هوائی و واحدهای دریائی آمریکا باهمکاری واحدهای نیروی زمینی ــ هوائی ودریائی ایران مانور مشترکی‌را اجرا کردند.

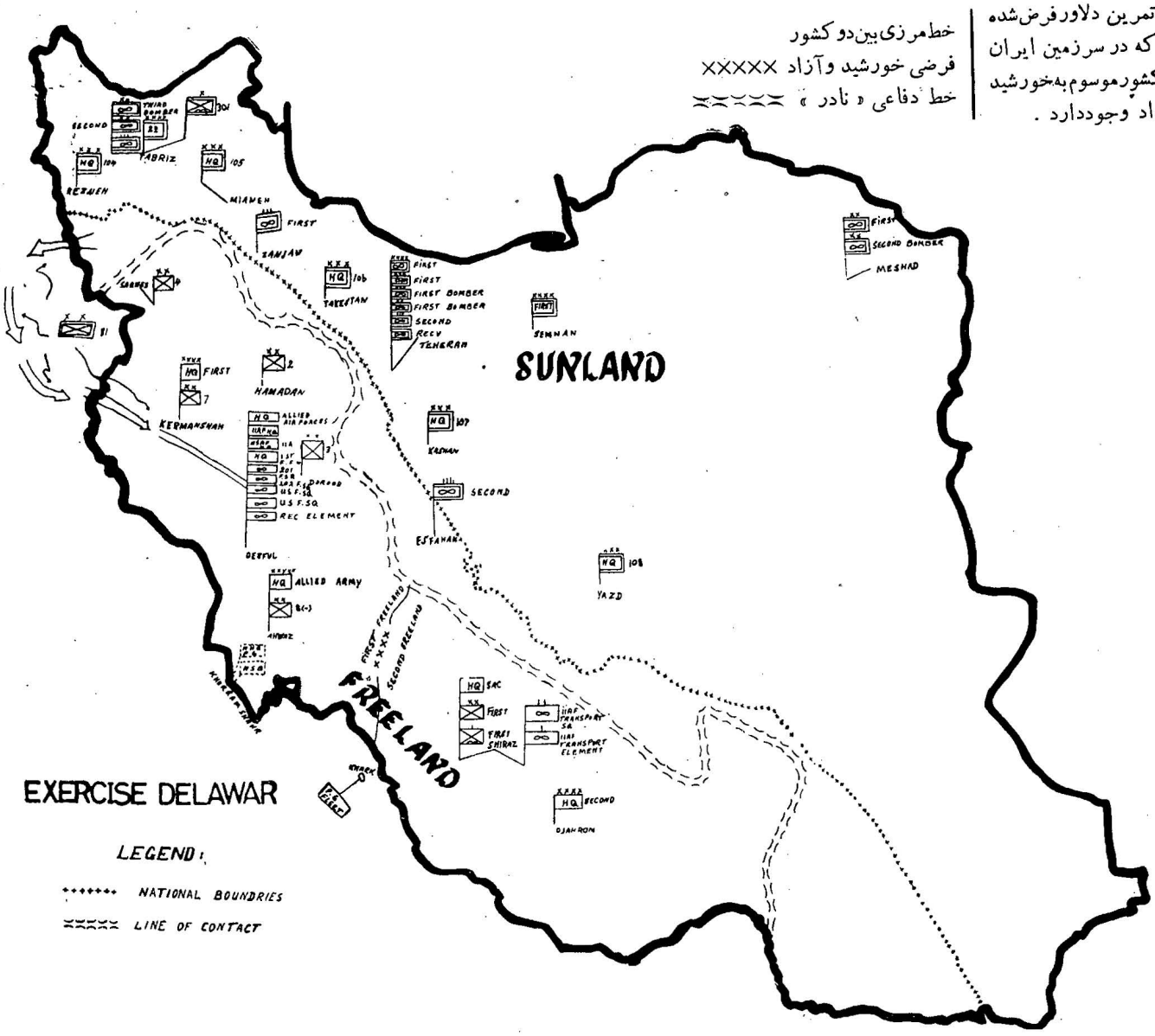
تمرین دلاور یکی از مراحل آموزشی نیروهای سه‌گانه ارتش شاهنشاهی ایران بود که باهمکاری عناصری از نیروهای سه‌گانه ارتش آمریکا بصورت تمرین مرکب اجرا گردید. هدف از اجرای این تمرین آماده نمودن نیروهای نظامی ایران برای کار در این نوع ستادها و آموزش سیستم همکاری و آشنائی بروش فرماندهی ستادهای مدیره وعملیاتی بود. افسران ایرانی و آمریکائی متفقاً مراحل طرح‌ریزی مدیریتـ اجراء ونظارت برتمرین دلاور را انجام دادند واین فرصت مناسبی بود برای بالا بردن سطح آموزش و قابلیت دفاعی نیـروهای سه‌گانهٔ ارتش شاهنشاهی ایران.

تمرین مشترك دلاور تمرین یك طرفه‌ای بود که برعلیه نیروهای دشمن فرضی طرح‌ریزی شده و باشرکت عناصری از نیروهای ایران و آمریکا بین روزهای ۲۳ و ۲۶ فروردین‌ماه ۱۳۴۳ اجرا گردید. برای انجام تمرین مذکور فرضیات زیر بعمل آمده بود:

فرض شده بود که در سرزمین ایران دو کشور موسوم به «خورشید» و«آزاد» وجود دارد وبین این دو کشور همجوار از سال گذشته جنگ سرد ادامه داشته واخیراً منجر به تیرگی شدید روابط سیاسی گردیده تااینـکه در روز «الف» کشور خورشید بدون اعلام جنگ بیك حملهٔ دامنه‌دار نظامی دستزده

در تمرین دلاور فرض شده بود که در سرزمین ایران دو کشور موسوم به خورشید و آزاد وجود دارد.

خط مرزی بین دو کشور
فرضی خورشید و آزاد XXXXX
خط دفاعی « نادر » ≍≍≍≍≍



و مقاومت اولیه نیروی کشور آزاد را درهم شکسته و نیروهای پوششی اورا بعقب رانده و در خاك این کشور پیشروی کرده و آنهارا بمواضع دفاعی در خط «نادر» کشانده است.

نیروهای کشور آزاد ضمن تلاش برای حفظ مواضع دفاعی خود در خط نادر به جمع آوری نیروها در دزفول و نواحی خلیج فارس اقدام و از ایالات متحدهٔ آمریکا درخواست کمك نظامی میکند تا بتواند برعلیه کشور متجاوز (خورشید) دست به حمله متقابل زده ونیروهای دشمن را عقب رانده و از مرز خارج نماید.

همزمان با عبور عناصر زمینی کشور خورشید از مرز و پیشروی در خاك کشور آزاد نیروهای هوائی آن کشور نیز، بمنظور خنثی کردن نیروهای هوائی کشورآزاد و بدست آوردن تفوق کامل هوائی، برعلیه پایگاههای هوائی و ایستگاههای رادار این کشور بحمله میپردازد ولی نیروهای دفاع هوائی کشور آزاد میتواند تاحدی حملات اولیهٔ هوائی دشمن را دفع کرده و سریعاً دست بحملات متقابل هوائی برضد پایگاههای هوائی و هواپیماهای کشور خورشید بزند بطوریکه بزودی موفق میشود تفوق هوائی را در داخل مرزهای خود حاصل نماید.

همچنین طبق فرضیه‌های تمرین دلاور یك لشگر مکانیزه دشمن (کشورخورشید) بمنظور درهم شکستن خطوط مواصلاتی نیروهای کشور آزاد در جناح غربی و مرکز تأسیسات حیاتی حملات خود را از ناحیهٔ غربی ادامه داده و وارد کشور آزاد شده بود تانقاط حیاتی در این منطقه‌را در دست گرفته وخطوط ارتباطی نیروهای کشور آزاد را که به خط دفاعی نادر وصل میگردید قطع نماید.

تیپ ۲۲ پیادهٔ کشور آزاد مأموریت داشت که تأسیسات حیاتی دزفول را حفاظت کرده و پیشروی لشگر مکانیزهٔ دشمن را که باحرکت درامتداد محور واندوز ــ قصرشیرین ــ ملاوی تأسیسات حیاتی مذکور را تهدید میکرد بتأخیر اندازد. ولی این تیپ پیاده در اثر فشار لشگر مکانیزهٔ دشمن از ارتفاعات مجاور حسینیه رو بجنوب یعنی بسمت دوکوهه عقب‌نشینی کرده

ودر امتداد «بالارود» وضع دفاعی بخود گرفته و منتظر رسیدن نیروهای کمکی بود.

بدنبال درخواست کشور آزاد برای کمك از کشورهای دوست و متفق، ایالات متحدهٔ آمریکا به تیپ یکم لشگر ۱۰۱ هوابرد وابسته به فرماندهی هوائی تاکتیکی خود مأموریت داد که بیاری تیپ ۲۲ پیادهٔ مذکور شتافته و مشترکاً حملات لشگر مکانیزهٔ دشمن را دفع کرده و اورا از دسترسی به پایگاه هوائی دزفول بازدارند. این تیپ هوابرد آمریکائی از خاك آمریکا پرواز کرده و از طریق آدانا (واقع در کشور ترکیه) بمحل مأموریت خود در کشور آزاد رسید و با پاراشوت در مجاورت دوکوهه پیاده شد وپس از تجمع به تیپ ۲۲ کشور آزاد ملحق و اورا تقویت نمود واین دوتیپ نیروئی بامأموریت مشترك بنام «رضا» را تشکیل داده و متفقاً باحملهٔ تطبیق شده‌ای ارتفاعات منطقهٔ حسینیه را که بدست دشمن افتاده بود اشغال نمودند.

پس از اینکه نیروهای مشترك «رضا» مواضع خود را در حسینیه مستحکم کردند یك گروهان هوابرد کشور آزاد ویك گروهان هوابرد آمریکائی مشترکاً در عقب جبههٔ دشمن فرود آمده و راه عقب نشینی و رسیدن تدارکات به دشمن را مسدود نمودند،و به ۲ تیپ ایرانی و آمریکائی (رضا) در حسینیه فرصت دادند تا نیروی دشمن را درهم شکسته و سپس به دو گروهان هوابرد مذکور ملحق گردند.

ضمناً در این تمرین، بمنظور حفظ تفوق هوائی، کشور آزاد از ایالات متحدهٔ آمریکا کمك خواست و برمبنای این درخواست دوگردان شکاری ۳۶ فروندی مرکب از هواپیماهای جت نوع اف‌ـ۱۰۰ وباعوامل تقویتی شامل ۶فروند هواپیمای حمل ونقل «ث‌ـ۱۳۰». از خاك آمریکا پرواز و بواحدهای هوائی کشور آزاد مستقر در پایگاه هوائی وحدتی پیوست.

در تمرین دلاور واحدهای‌زیر ازنیروی هوائی شاهنشاهی شرکت داشتند:

ـ دوگردان شکاری (۲۴ فروند هواپیمای جت از نوع اف ـ ۸۶)

ـ چهار فروند هواپیمای اکتشافی ازنوع «آر‌ـت‌ـ۳۳»

ـ دوفروند هواپیمای حمل‌ونقل «ث‌ـ۱۳۰»

ـ چهارفروند هواپیمای حمل‌ونقل «ث‌ـ۴۷» (داکوتا)

ـ سه فروند هواپیمای ارتباطی «ت‌ـ۳۳»

ـ دو فروند هواپیمای ارتباطی «ال‌ـ۲۰»

در کلیهٔ مراحل عملیاتی عوامل نیروی هوائی کشور آزاد و متفق مشترکاً عملیات زمینی را پشتیبانی نموده و مأموریتهای حمل ونقل هوائی و شناسائی‌های لازم را انجام دادند.

در تمرین دلاور برای انتقال نیروها وایجاد پل هوائی بین آمریکا و کشور آزاد ۸۸ هواپیمای حمل ونقل از نوع «ث ـ ۱۳۰» و «ث ـ ۱۳۵» مورد استفاده قرار گرفت. سوختگیری هواپیماهای شکاری بین راه در آسمان توسط تانکرهای جت از نوع هواپیماهای «ك‌ث‌ـ۱۳۵» انجام‌گرفت.

از طرفی طبق فرضیهٔ تمرین دلاور چون عوامل نفوذی کشور خورشید در سواحل خلیج فارس فعالیت خود را بمنظور ایجاد خرابکاری در مناطق نفتی و تأسیسات آن شروع کرده ودر نظر داشتند کنترل نیروهای نظامی را در این منطقه‌متزلزل کنند برمبنای درخواست کشور آزاد، فرمانده قوای متفقین در خاورمیانه تصمیم گرفت قسمتی از ناوگان خود را برای کمك به نیروی دریائی کشور آزاد به خلیج فارس اعزام دارد تا با الحاق به‌واحدهای نیروی‌دریائی کشور آزاد فعالیت‌های‌تخریبی عوامل نفوذی کشور خورشید را دراین مناطق حیاتی خنثی نمایند. این ناوگان در روز معین وارد آبهای خلیج فارس شد و با فرمانده نیروهای دریائی کشور آزاد ارتباط حاصل نمود و مشترکاً برای کنترل خلیج فارس وبرقراری نظم در تأسیسات نفتی و پایگاههای دریائی خلیج فارس برنامه‌های لازم را طرح نمودند. گزارش رسید که واحدهای هوائی دشمن در دهانهٔ خلیج‌فارس واطراف کانال خورموسی تعدادی مین‌دریائی به‌آب انداخته وخطوط کشتیرانی را مسدود نموده واز طرفی عوامل نفوذی کشور خورشید در جزیرهٔ خارك دست بخرابکاری زده



درمانور دلاور یک تیپ هوابرد با پاراشوت در مجاورت دوکوهه پیاده و پس از تجمع به تیپ ۲۲ کشور آزاد ملحق شد و با تقویت آن نیروئی با مأموریت مشترک بنام " رضا " را تشکیل دادند .

و تأسیسات نفتی را مورد تهدید قرار داده‌اند و پایگاه دریائی خارك قادر به برقراری نظم و فرونشاندن اغتشاش در این‌جزیره نمیباشد لذا به‌تصمیم فرمانده نیروهای مشترك دریائی ناو گروه مین‌جمع کن بطرف دهانه حرکت کرد و خطوط مواصلاتی دریائی را از مین‌های دشمن پاك نموده و همچنین عناصر نیروی دریائی کشور آزاد و متفق وی به خارك حرکت کـرده و با اجرای عملیات «آمفی‌بی» و پیاده کردن تفنگداران دریائی در این منطقه فعالیت عوامل نفوذی کشور خورشید را از بین‌برده و نظم و ترتیب را دراین جزیره برقرار کردند.

نیروهای دریائی کهدر تمرین دلاور شرکت نمودندعبارت بودند از:

از نیروی دریائی شاهنشاهی ایران:

ـ یك فروند ناو اسکورت (ناو شاهنشاهی بیر)
ـ چهار فرونـد ناو مین‌جمع‌کن (ناوهای شاهنشاهی: شاهرخ ـ شهباز ـ سیمرغ ـ کرکس)
ـ چهار فـروند ناوچه ضد زیردریائی (ناوچـه‌های شاهنشاهی: کیوان ـ مهران ـ تیران ـ ماهان)
ـ دو فروند ناو نیروبر (ناو نیروبر لارك و هنگام)
ـ یکفروند ناو نفتکش (ناو شاهنشاهی هرمز)
ـ یك فروند ناو یدك‌کش (ناو بهمنشیر)
ـ یك گردان تفنگدار دریائی (۳۰۰ نفر)

از نیروی دریائی ایالات متحدهٔ آمریکا:

ـ یکفروند ناو فرماندهی (ناو گرینبیچ‌بی)
ـ یکفروند ناو نیروبر (ناو اسپیگل گرو)
ـ دو فروند ناوشکن (ناو استرمیلینك ـ ناونوا)
ـ یك گردان تفنگدار دریائی (۲۵۰ نفر)
ـ هشت فروند هلکوپتر (جهت عملیات هلی‌لندینك)

واحـدهای زمینـی که در تمـرین دلاورشرکت داشتندعبارت بودنداز:

ـ تیپ ۲۲ پیاده با عوامل سازمانی وابستهٔ تقـویتی از ارتش شاهنشاهی ایران.
ـ یك گروهان هوابرد از نیروی زمینی ارتش شاهنشاهی ایران.
ـ یك تیپ تقویتی هوابرداز نیروی زمینی ارتش‌آمریکا.

در تمرین دلاور وضع وگسترش نیروهای کشورخورشید (دشمن) بشرح زیر فرض شده بود:

ـ گروه ارتش‌های خورشید و تیپ هوابرد ارتش در تبریز
ـ سپاه ۱۰۴ پیاده — رضائیه
ـ سپاه ۱۰۵ پیاده — میانه
ـ سپاه ۱۰۶ پیاده — تاکستان
ـ سپاه ۱۰۷ پیاده — کاشان
ـ سپاه ۱۰۸ پیاده — یزد

بعلاوه واحدهای هوائی ارتش یکم نیروی خورشید و سپاه مربوطه در شهرهای تهران ـ مشهد ـ زنجان ـ تبریز ـ اصفهان استقرار یافتهٔ و کنترل این مناطق را در دست داشتند.



اولین پرواز شاهانه با هواپیمای سریعتـر از صـوت «اف ـ ۵»

اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران ضمن دیداریکه در خرداد ماه ۱۳۴۳ از ایالات متحدهٔ آمریکا بعمل آوردند تأسیسات هواپیمائی آن کشور را نیز مورد بازدید قرار دادند. روز چهارشنبه ۲۷ خـرداد ۱۳۴۳ هنگام بازدید ملوکانه از تأسیسات شرکت نورث‌روپ با یکفروند از هواپیمـا‌های سریعتر از صوت «افـ۵» این شرکت مدت یکساعت در آسمان «ساوت‌لند» پرواز فرمودند ودر تمام مدت پروازهدایت هواپیما را شخصاً بعهده داشتند وپس از انجام پرواز مشخصات هواپیما را از لحاظ قابلیت مانور و سرعت اوجگیری و غیره ستودند. کارشناسان فن که شاهد این پرواز شاهانه بودند عمیقاً تحت تأثیر مهارت خلبانی شاهنشاه قرار گرفتند. در شمارهٔ ۱۷ ژوئن ۱۹۶۴ هفته‌نامهٔ «نورث روپ نورایرنیوز» تمثال مبارك شاهانه در حالیکه پس از پرواز، کابین هواپیمای «افـ۵» را ترك میفرمایند چاپ شد وخبر مربوط به‌این پرواز در ستون اول صفحهٔ اول هفته‌نامه باعنوان درشت درج گردید.

نمایش مشخصات پروازی «افـ۵» در ایران

و نخستین پرواز آشنائی خلبانان نیروی هوائی شاهنشاهی بااین نوع هـواپیما

صبح‌روز یکشنبه ۱۱ مرداد ۱۳۴۳ مشخصات‌فنی وپروازی هواپیمای سریعتر از صوت «افـ۵» با حضور سپهبد خاتمی فرمانده وقت نیروی هوائی (ارتشبد فقید) و عده‌ای از امرا و افسران ارتش و نیروی هوائی و سایر علاقمندان درفرودگاه مهرآباد بمعرض نمایش گذاشته شد وحاضرین پس از استماع سخنرانی و توضیحات آقای تیمبرلیك (سرلشگـر بازنشستهٔ نیروی هوائی آمریکا و نایب رئیس وقت شرکت هواپیماسازی نورث روپ) راجع به مشخصات هـواپیمای «اف ـ ۵» از هواپیمای مورد بحث بازدید بعمل آوردند و سپس پروازنمایشی هواپیما انجام گرفت. از همین روز عـده‌ای از خلبانان جت نیروی هوائی شاهنشاهی با هواپیمای «افـ۵ـبی» پـرواز آشنائی انجام دادند ـ سپهبد خاتمی فرمانده وقت نیروی‌هوائی (ارتشبد فقید) نخستین خلبان نیروی هوائی ایران بود که در این پرواز آشنائی شرکت نمود.

بنای‌جدید ستادفرماندهی نیروی‌هوائی شاهنشاهی

ستاد فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی کـه سالها از اماکن استجاری استفاده میکرد سرانجام در ساختمان جدید و مناسبی که در دوشان‌تپه احداث گردید استقرار یافت. کـار ساختمانی بنای ستاد فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی به‌فرمان مطاع مبارك اعلیحضرت هـمایون شاهنشاه آریامهـر بزرگ ارتشتاران در فروردین ماه ۱۳۴۲ آغاز و در مهر ۱۳۴۳ پایان پذیرفت و بعداً برحسب توسعهٔ نیرو و نیاز ستاد فرماندهی بـه اماکن جدید، تدریجاً گسترش پیدا کرد.

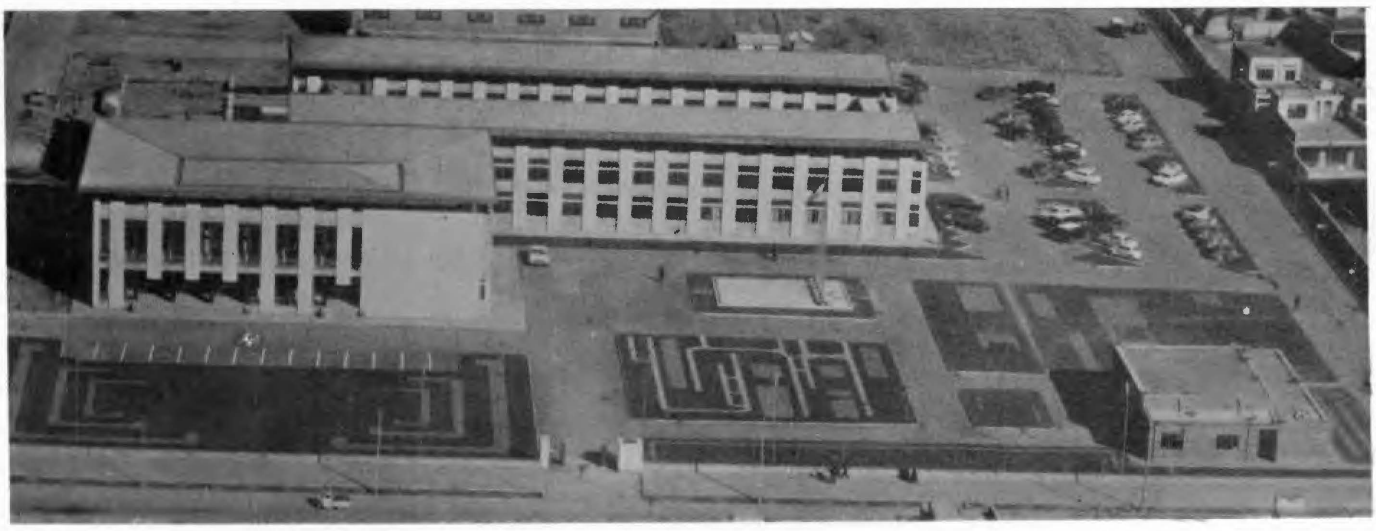


عکس بالا و پائین این صفحه مناظر قسمتهائی از ساختمان ستاد فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی‌در دوشان تپه را در اوائل استقرار ستاد در محل جدید و پیش از توسعه نشان میدهند.

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۳ نیروی هوائی در پیشگاه مبارك شاهانه

سالجشن ۲۵ مهر سال ۱۳۴۳ نیروی هـوائی شاهنشاهی پیش از ظهر روز مذکور در پیشگاه مبارك شاهانه در شیراز (حوالی پل فسا) با شرکت عدهٔ کثیری از مدعوین و هزاران نفر از مردم علاقمند فارس ضمن اجرای یك نمایش هـوائی برگزار گردید. برنامه نمایش هوائی مورد بحث، پس از نزول اجلال موکب مبارك همایونی و عرض گزارش بوسیلهٔ فرمانده وقت نیرو، بشرح زیر اجرا شد:

عکسبرداری هوائی بوسیلهٔ دوفـروند هواپیمـای جت «آر ـ تی ـ ۳۳» (که در مدت کمی عکسها آماده و بین مدعوین توزیع گردید) ـ فرود چتربازان با ۹ فروند هواپیمای داکوتا و سه فروند هواپیمای «ث ـ ۱۳۰» نیروی هوائی شاهنشاهی ـ عملیات پروازخوبی تیم آکروجت تاج طلائی با چهار فروند هواپیمای جت «افـ۸۶» ـ پروازجمع سه فروند هواپیمای جاولین و عبور یك فروند هواپیمای ولکان انگلیسی (که بنا به‌دعوت نیروی هوائی شاهنشاهی به‌ایران آمده بودند) ـ ارائه



قدرت آتش بوسیلهٔ ۲۴ فروند از هواپیماهای اف ـ ۸۶ نیروی هوائی شاهنشاهی ـ پرتاب دو دستگاه جیپ از یك فروند هواپیمای «ث ـ ۱۳۰» و تخریب جیپ‌های پرتاب شده بوسیلهٔ ۶ فروند از هواپیماهای اف ـ ۸۶ نیرو ـ فرود یك فروند هواپیمای ث ـ ۱۳۰ وپیاده کردن چهار دستگاه جیپ وافراد مسلح در یك وضعیت رزمی.

در ارائه قدرت‌آتش، هواپیماهای «شکاری ـ بمب‌افکن» اف ـ ۸۶ کلیهٔ هدفهای مستقر در زمین را باپرتاب بمب ـ راکت ناپالم و تیراندازی منهدم کرده و صحنهٔ عملیات را بجهنمی از آتش مبدل کردند. در پایان نمایش خلبانان و چتربازان که در عملیات شرکت داشتند مورد تفقد ذات مبارك شاهانه قرار گرفتند.

بطور کلی کلیهٔ عملیات نمایش هوائی بنحو شایسته‌ای بموقع اجرا گذاشته شد و رضایت خاطرخطیر ملوکانه را فراهم ساخت.

تقدیر نیروی هوائی شاهنشاهی

بفرمان مطاع مبارك اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران از خدمات نیروی هوائی شاهنشاهی بعلت ابراز جدیت و فعالیت فوق‌العاده در عملیات ۲۵ مهر ۱۳۴۳ که بمناسبت سالروز نیروی هوائی شاهنشاهی در شیراز انجام شد قدردانی ومراتب در ماده ۱ فرمان همگانی ارتش (بشماره ۱۰۸۷۶) درج گردید.

ورود هواپیمای سریعتر از صوت «اف ـ ۵» بخدمت نیروی هوائی شاهنشاهی

پیش‌از ظهر روز دوشنبه ۱۲ بهمن ماه ۱۳۴۳ اولین گردان از هواپیماهای شکاری تاکتیکی سریعتر از صوت «اف ـ ۵» طی مراسمی که در مهرآباد انجام گرفت واردخدمت نیروی هوائی شاهنشاهی گردید. «اف ـ ۵» ساخت شرکت نورث روپ آمریکا بوده و در دو مدل «ای» و «بی» وارد خدمت این‌نیرو گردید. مدل «ای» شکاری تاکتیکی «اف ـ ۵» یکنفره و مدل «بی» آن دونفره است و مجهز به دوموتور توربوجت شامل «پس‌سوز» هریك بقدرت ۴۰۸۰ پوند کشش بوده و در دماغ مدل «ای» دو توپ ۲۰ میلیمتری سوار شده و هردو مدل هفت مقر در نوك وزیر بالها و زیر بدنه دارند که میتوان روی آنها مهمات تاکتیکی و یا در مواردی جهت افزایش شعاع عمل هواپیما بجای مهمات مخازن سوخت سوار کرد.

سیستم ارابهٔ فرود این هواپیما که برای نشستن وبرخاستن در فرودگاههای فاقد پی ریزی طرح شده و همچنین چرخ‌دماغ قابل کنترل آن اجازه میدهد که در صحنه‌های مقدم عملیات بطور مؤثری مأموریتهای پشتیبانی را انجام دهد. بسبب سبکی وزن‌هواپیمای «اف ـ ۵» هنگام فرود و وجودفلاپهای لبهٔ حمله

یک نمونه از مدل "بی" (دو کابینه) هواپیمای شکاری تاکتیکی سریعتر از صوت "اف ـ ۵" که در ۱۳۴۳ وارد خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی گردید.



و لبهٔ فرار وامکان استفاده از چتر ترمز دم، فرود این هواپیما در مقایسه باشکاریهای مشابه دیگر، در فرودگاههای کوچکتری امکان‌پذیر است.

«افـ۵» با حداکثر قدرت موتورها و بدون مهمات و باکهای خارجی قادر است در ۳٫۵ دقیقه خـود را به‌ارتفاع ۴۰۰۰۰ پا برساند ــ حداکثر سرعت افقی «افـ۵» در ارتفاع ۳۶۸۶۵ پا ۱٫۴۳ برابر سرعت صوت وسقف پرواز رزمی آن با وزن ۹۹۷۰ پوند (درحالیکه فقط یکی از موتورها باحداکثر قدرت کار کند) حدود ۴۲۶۰۰ پا و قابلیت مانور و کیفیات مربوط به فرامین هواپیما عالیست. تجهیز با دو موتور عامـل «امنیت پرواز» قابل توجهی برای این هواپیما بـوده و نیز نیروی مضاعف مستقل هیدرولیکی جهت سطوح فـرامین و سیستمهای مضاعف الکتریکی و سوخت هم عوامل دیگری در زمینه ایمنی بشمار میروند. چرخهای هواپیما میتوانند بکمك نیروی ثقل وفشار الیاف هوا باز وقفل شونـد ــ یك سیستم اضطراری ترمز بکمك چتر نیز ضمیمه شده که بمیزان ایمنی پرواز با «افـ۵» می‌افزاید. پرتاب صندلی خلبان از کابین سریعاً و با اطمینان در تمام ارتفاعـات (از روی باند خزش فرودگاه گرفته تا ارتفاع سقف پرواز هواپیما) در سرعتهای بالاتر از ۱۲۰ نات انجام پذیر است. طرح صندلی «افـ۵» که با نیروی راکت پرتاب میشود طوریست کـه نیروی «g» را بحداقل ممکن میرساند.

هلیکوپتر جدید درخدمت نیروی هوائی شاهنشاهی

روز ۱۱ اسفند ماه ۱۳۴۳ هلیکوپترهای جدیدی از نوع «اچـ‌اچـ‌۴۳ـاف» (کامان) ساخت آمریکا طی مراسمی که در مهرآباد برگزارشد تحویل نیروی هوائی شاهنشاهی گردید. «اچـ‌اچـ‌۴۳ـاف» دومین نوع از هلیکوپترها محسوب‌میشود که وارد خدمت نیروی‌هوائی ایران گردیده وبرای مأموریتهای تجسس، نجات وارتباط، خاصه درمناطق کوهستانی ومأموریتهای گوناگون دیگر مناسب بوده و ظرفیتی معادل هشت نفر داشته و مجهز به یك موتور توربوشفت بقدرت ۱۱۵۰ اسب و سرعت افقی آن ۱۲۰ میل در ساعت و سقف پـروازش ۲۳۰۰۰ پا و حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۹۱۵۰ پوند میباشد.

مراسم پایان اولین دورهٔ تعلیمات‌رزمی «افـ۵»

در تاریخ ۲۲ تیر ماه ۱۳۴۴ مراسم پایان اولین دورهٔ تعلیمات رزمی «افـ۵» باشرکت فرمانده‌وقت نیروی هوائی شاهنشاهی وجمعی ازافسران نیرو وخلبانان «اف۵» وبانوانشان در باشگاه کوی افسران مهرآباد برگزار گردید. در این مراسم آرم مخصوص دورهٔ تعلیماتی مذکور بوسیلهٔ فرمانده نیرو به کلیهٔ خلبانانی که این دوره را با موفقیت طی کرده بودند اعطاء شد ــ ضمناً فرمانده وقت نیروی هـوائی (شادروان ارتشبد محمد خاتمی) خود نیز شخصاً فارغ‌التحصیل همین دوره بود.

گروهی از هواپیماهای جت شکاری تاکتیکی سـریعتـر از صـوت " اف ــ ۵ " نیروی‌هوائی‌شاهنشاهی‌که‌در رمپ پرواز فرودگاه‌مهرآباد ، در یک ردیف مرتب پارک شده‌اند ، دیده میشوند .





هلیکوپتر HH - 43 F (کامان) که سال ۱۳۴۳ وارد خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی گردید (مشخصات در صفحهٔ روبرو)



رژهٔ تعدادی از نمونهٔ هواپیماهای چهارموتورهٔ ترابری ث ــ ۱۳۰ (هرکولز) در نمایش هوائی ۲۵ مهر سال ۱۳۴۴ کــه در فرودگاه مهرآباد در پیشگاه مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران انجام گرفت .

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳٤٤ نیروی هوائی در پیشگاه مبارك شاهانه

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳٤٤ نیروی هوائی شاهنشاهی پیش‌از ظهر روز مذکور درپیشگاه اعلیحضرت همایون شاهنشاه‌آریامهر بزرگ ارتشتاران و علیاحضرت شهبانو و والاحضرت همایون ولایتعهد وباحضور جمع کثیری از شخصیتهای برجستهٔ لشگری و کشوری که بوسیلهٔ نیروی هوائی دعوت شده بودند و ده‌ها هزار نفر از طبقات مختلف مردم پایتخت که با استقبال از دعوت عمومی نیروی هوائی آزادانه در محل نمایش گرد آمده بودند، ضمن یك نمایش هوائی در فرودگاه مهرآباد برگزار گردید. نمایش با نزول‌اجلال موکب مبارك شاهانه وپس‌از عرض‌گزارش بوسیلهٔ فرماندهی نیرو به ترتیب زیر انجام گرفت:

ــ رژهٔ نمونهٔ هواپیماهای نیروی هوائی شامل هواپیما ــ های: داکوتا ــ «ث ــ ۱۳۰» ــ «اف ــ ۸٦» ــ «ت ــ ۳۳» ــ «آر ــ ت ــ ۳۳» و هواپیماهای سریعتر از صوت «اف ــ ۵».

ــ ارائه قدرت پروازی ۳ فروند هواپیمای «اف ــ ۵».

ــ نمایش مبارزه با آتش و نجات بوسیلهٔ هلیکوپتر نوع «اچ ــ اچ ــ ٤۳ ــ اف» نیروی هوائی شاهنشاهی.

پرش چتربازان نیروی مخصوص وچتربازان دختر وپسر باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی و نمایشات سقوط آزاد چتربازان.

ــ پرش سقوط آزاد ده نفر چترباز انگلیسی و پرواز یك فروند هواپیمای ولکان و چهار فروند هــواپیمای لایتنینگ انگلیسی با اجرای نمایشات پروازی (یك واحد از هواپیماها و چتربازان انگلیسی جهت شرکت در نمایش هــوائی ۲۵ مهر ۱۳٤٤ بنابه دعوت نیروی هوائی شاهنشاهی به‌ایران آمده‌بود).

ــ نمایش پروازخوبی تیم آکروجت تاج طلائی باچهار فروند هواپیمای شکاری «اف ــ ۸٦».

ــ فرود یك فروند هواپیمای ث ــ ۱۳۰ نیروی هوائی شاهنشاهی در یك وضعیت رزمی و پیاده کردن چهار دستگاه جیپ و عناصر پشتیبانی و برخاستن سریع و ترك صحنه.

در پایان نمایش هوائی، خلبانان و چتربازانی کــه در نمایش شرکت داشتند به پیشگاه مبارك شاهانه معرفی شدند و مورد تفقد ذات مبارك شاهانه قرار گرفتند. عملیات روز ۲۵ مهر ۱۳٤٤ نیروی هوائی شاهنشاهی موجبات رضایت خاطر خطیر ملوکانه را فراهم ساخت و امر فرمودند از خدمات این نیرو در فرمان همگانی ارتش تقدیر بعمل آید. متن تقدیر از خدمات نیرو که درماده ۱ فرمان همگانی ارتش بشمارهٔ ۱۱۳۳۹ درج گردید بشرح زیر بود:

«بفرمان‌مطاع مبارك‌اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران از خدمات نیروی هــوائی شاهنشاهی بعلت ابراز جدیت وفعالیت فوق‌العاده در عملیات روز بیست و پنجم مهر ماه ۱۳٤٤ که بمناسبت روز سالگرد آن نیرو در پایگاه مهرآباد انجام گردید قدردانی میگردد».

تقدیر ازخدمات نیروی‌هوائی شاهنشاهی ضمن بخشنامه‌ای همراه مطالب زیر به امضاء فرمانده وقت نیــروی هوائی به کارکنان نیرو ابلاغ گردید:

«اوامر مطاع مبارك اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران دایر برقدردانی ازجدیت و فعالیت نیروی هوائی در عملیات روز بیست وپنجم مهر ماه سال جاری که طی شمارهٔ فوق ابلاغ گردیده است بهتــرین مشوق و ارزنده‌ترین پاداشی است که کارکنان نیروی هوائی در مقابل زحمات‌خود کسب میکنند.

این افتخار براثر خدمت یك یا چند نفر بخصوص بدست نیامده است که از یك‌یك آنان تقدیر گردد بلکه تحصیل این افتخار بزرگ نتیجهٔ علاقمندی، دلسوزی، تلاش و فعالیت‌مداوم

اکثریت قریب به‌اتفاق کلیهٔ کارکنان نیروی هوائی است که در انجام وظایف حساس و خطیر خود از هیچگونه جانبازی و فداکاری در راه خدمت به فرمانده تاجدار خود و میهن گرامی دریغ نداشته و شب وروز درتلاشند.

امیدوارم دراجرای منویات مبارکشاهانه هرسال‌موفقیت‌هائی بیشتر ازسال پیش نصیب کارکنان نیروی‌هوائی شاهنشاهی گردد».

اولین عبور هواپیمای نیروی هوائی شاهنشاهی با خلبان و خدمهٔ ایرانی از فراز اقیانوس اطلس

در ۱۷ آبان ۱۳٤٤ یك فروند هواپیمای ث‌ـ۱۳۰ (هرکولز) نیروی هوائی شاهنشاهی بمنظور بازدید اساسی از تهران پرواز و پس از عبور از فراز اقیانوس اطلس روز ۲۵ آبان در فرودگاه دابینز ایالت جورجیای آمریکا بزمین نشست واین برای اولین‌بار بود که یك هواپیمای نظامی ایرانی با خلبانان و خدمهٔ ایرانی از فراز اقیانوس اطلس پرواز کرد و در خاك آمریکای شمالی فرود آمد.

آقای «جو ـ موری» رئیس قسمت صادرات کارخانجات هواپیما سازی شرکت لاکهید طی یك نامهٔ خصوصی‌که به‌معاونت ماتریل‌وقت ستادفرماندهی نیرو ارسال‌داشت، پیرامون هواپیمای «ث‌ـ۱۳۰» نیروی هوائی شاهنشاهی که جهت بازدید اساسی به آمریکا پرواز کرده بود چنین نوشت:

«متخصصین کارخانه پس از اولین بازدید از هواپیمای اعزامی نیروی هوائی شاهنشاهی اظهار نظر کردند که‌هواپیمای شما نسبت به‌اکثر هواپیماهای نظامی مشابه آمریکائی که بهمین منظور به کارخانه ارائه میشوند، از نظر نگهداری و شرایط فنی دارای وضعیت بهتری میباشد واین بعقیدهٔ من کیفیت خوب و ارزندهٔ سازمان نگهداری نیروی هوائی شاهنشاهی را گواهی میدهد».

مراسم اخذ سردوشی اولین گروه از دوشیزگان هنرجوی داوطلب‌خدمت درکادرثابت‌نیروی هوائی‌شاهنشاهی

روز ۲۹ شهریور ۱۳٤۵ ضمن مراسمی که در مرکز آموزشهای‌هوائی (فرماندهی آموزشهای هوائی‌کنونی) برگزار گردید هفتاد و یك نفر از دوشیزگان هنرجوی داوطلب خدمت در کادر ثابت نیروی هوائی شاهنشاهی پس از ادای سوگند به اخذ سردوشی نائل آمدند واین اولین بار در ارتش شاهنشاهی بود که عده‌ای دوشیزه آموزش مقدماتی نظامی را به پایان رسانیده و به‌افتخار اخذ سردوشی نائل می‌آمدند. دوشیزگان



منظره‌ای از اجرای موفقیت‌آمیز برنامهٔ مبارزه با آتش و نجات بوسیلهٔ یک فروند هلیکوپتر اچ ـ اچ ـ ۴۳ ـ اف (کامان) نیروی هوائی شاهنشاهی که در نمایش هوائی ۲۵ مهر ۱۳۴۴ در مهرآباد انجام گرفت.

مذکور برای نخستین‌بار در ارتش بادیپلم ریاضی یا طبیعی ششم دبیرستان برای طی دورهٔ تخصصی الکترونیك و ارتباط و ادامهٔ خدمت در کادر ثابت نیروی هوائی استخدام شده و مشغول تحصیل بودند. در این مراسم اعضاء خانواده‌های هنرجویان و عدهٔ کثیری از خبرنگاران مطبوعات ورادیو نیز شرکت داشتند. دوشیزگان هنرجو بالباس متحدالشکل ویژهٔ نیروی هوائی و تجهیزات تفنگ در مراسم حضور یافته بودند. طرح لباس این دوشیزگان با سلیقهٔ خاصی انتخاب شده، کلاهشان از دو قسمت سفید وآبی تشکیل گردیده که قسمت بالای کلاه سفید است و آرم نیروی هوائی نیز در بالای نقاب کوتاه کلاه جای گرفته است.

سالجشن ۱۳٤۵ نیروی هوائی در پیشگاه مبارك شاهانه

توسعهٔ شبکهٔ مخابراتی و ایجاد سیستم اعلام خطر هوائی وتجهیز با وسائل دفاع هوائی و افزایش استعداد ترابری هوائی

سالجشن ۱۳٤۵ نیروی هوائی شاهنشاهی بعلت نامساعد بودن هوا در روز ۲۵ مهر، پیش از ظهر روز ۲٦ مهر در پیشگاه مبارك شاهانه وعلیاحضرت شهبانو و والاحضرت همایون ولایتعهد و رئیس جمهوری وقت پاکستان بااجرای یك نمایش هوائی در فرودگاه مهرآباد برگزار شد. نمایش باتشریف‌فرمائی

موکب مبارك اعلیحضرتین و پس از عرض گزارش فرمانده نیروی هوائی، که حاکی از پیشرفتهای نیرو در زمینه‌های گوناگون از جمله توسعهٔ شبکهٔ مخابراتی ، ایجاد سیستم اعلام خطر هوائی، تجهیز باوسائل دفاع هوائی وافزایش استعداد ترابری هوائی بود، به ترتیب و تم مشروحهٔ زیر انجام گرفت:

ـ رژهٔ نمونه هواپیماها (ازنوع داکوتا ـ «ث‌ـ۱۳۰»ـ «ت‌ـ۳۳» ـ «آر‌ـت‌ـ۳۳» ـ «اف ـ ۸۶» و «اف‌ـ۵» و هلیکوپترها).

ـ پروازخوبی جمع بمنظور ارائه مقدورات هواپیماهای جت شکاری سریعتر از صوت «اف‌ـ۵».

ـ پرواز یك فروند هواپیمای «ت‌ـ۶» بمنظور ارائه عمل ناظر مقدم در هوا و نشان دادن هدف.

ـ حملهٔ هواپیماهای «اف‌ـ۵» به هدفهای زمینی و از بین بردن مواضع دفاعی فرضی.

ـ پرواز چهار فروند از هواپیماهای «اف‌ـ۵» بمنظور پوشش منطقه هنگام فرود عناصر هوابرد و پشتیبانی.

ـ فرود عناصر مقدم هوابرد با ۹ فروند هلیکوپتر بمنظور پاك‌کردن منطقه.

ـ پرش چتربازان نیروی مخصوص با ۶ فروند هواپیمای ترابری بمنظور اشغال منطقه.

ـ پرش دوشیزگان چترباز باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی بمنظور استقرار پست امدادی بهداری (در این نمایش ۱۱ نفر از دوشیزگان و بانوان چترباز باشگاه شرکت داشتند).

ـ فرود ۹ فروند از هواپیماهای «ث‌ـ۱۳۰» نیروی هوائی شاهنشاهی در یك وضعیت رزمی بمنظور پیاده کردن سریع عناصر پشتیبانی.

ـ بلند شدن یك فروند هواپیمای «ث‌ـ۱۳۰» در یك وضعیت رزمی، از یك فرودگاه کوچك باوجود موانع اطراف.

ـ عملیات «پروازخوبی» تیم‌آکروجت تاج‌طلائی باچهار فروند هواپیمای «اف‌ـ۸۶».

ـ پرش سقوط آزاد چتربازان نیروی مخصوص.

نمایش هوائی که با تم مشروحهٔ فوق ومهارت زیاد انجام گرفت با خواندن سرود مخصوص نیروی هوائی شاهنشاهی بوسیلهٔ دوشیزگان هنرجو و هنرآموز نیروی هوائی پایان‌یافت.

خلبانان و چتربازانیکه در اجرای عملیات شرکت داشتند به‌پیشگاه مبارك شاهانه معرفی شدند و مورد تفقد ذات مبارك ملوکانه قرار گرفتند.

بااستقبال از دعوت همگانی نیروی هوائی ده‌ها هزار نفر از هم‌میهنان علاقمند در فرودگاه مهرآباد گردآمده و شاهد عملیات نمایش هوائی بودند.

حسن اجرای عملیات نمایش هوائی ۲۶ مهر ۱۳۴۵ موجبات رضایت خاطر خطیر شاهانه را فراهم ساخت وبفرمان مطاع مبارك از خدمات نیروی هوائی شاهنشاهی در فرمان همگانی ارتش (ماده ۱ شماره ۱۱۸۱۶) تقدیر بعمل آمد.

تأسیس صندوق یاران نیروی هوائی شاهنشاهی

بمنظور کمك به کارکنان نیروی هوائی و خانواده تحت تکفل آنان که بعلل غیرمترقبه دچار گرفتاریهای نامطلوب و مصائبی گردیده و وضع مالیشان مختل وبطور عادی قادر به‌رفع گرفتاری و سرو سامان بخشیدن به زندگی خود نباشند، در سال ۱۳۴۵ یك سازمان غیرانتفاعی بنام «صندوق یاران» تحت‌ریاست عالیه فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی و با عضویت کلیهٔ کارکنان این نیرو (که داوطلبی خود را اعلام داشتند) تأسیس گردید.

برابر اساسنامهٔ مصوبهٔ صندوق یاران نیروی هوائی شاهنشاهی، اعضاء این سازمان را دو دسته تشکیل میدهند: اعضاء رسمی یعنی کلیهٔ کارکنان نیرو که عضو صندوق بوده و حق عضویت مقرره را می‌پردازند ـ اعضاء افتخاری یعنی کسانیکه داخل کادر نیروی هوائی نبوده ولی کمکهای مادی مهمی به صندوق یاران بعمل آورند یا خدمات شایان توجهی در اجرای منظور وهدف این سازمان انجام دهند (اعضاء افتخاری از پرداخت حق عضویت معاف میباشند).

ارکان اصلی صندوق یاران عبارتند از: مجمع عمومی‌ـ هیئت مدیره ـ هیئت عامله و هیئت بازرسان.

مجمع عمومی را نمایندگان اعضاء رسمی صندوق تشکیل میدهند که به نسبت هریکصدنفر، یکنفر با رأی مخفی از طرف یگانها و قسمتهای تابعهٔ نیروی هوائی برگزیده میشوند وبطور عادی هردوسال یکبار تشکیل میشود (مجمع فوق‌العاده بنا به تشخیص ریاست عالیه وهیئت‌مدیرهٔ صندوق هرموقع که‌ضروری باشد میتواند تشکیل گردد).

وظیفهٔ مجمع‌عمومی استماع وتصویب گزارش وپیشنهادات هیئت مدیرهٔ صندوق وبرگزیدن اعضاء انتخابی این هیئت است که شامل یك افسر ـ یك‌همافر و یك درجه‌دار و یك غیرنظامی از هریگان مستقل نیرو میباشد و هربار (شهریور) برای یك دورهٔ دوساله برگزیده میشوند.

اعضاء انتصابی هیئت مدیرهٔ صندوق یاران پنج نفر از مقامات ستاد فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی هستند که در اساسنامه تصریح گردیده است.

کلیهٔ عملیات اجرائی صندوق یاران طبق روشهائی که به تصویب ریاست عالیهٔ صندوق میرسد با ارشاد و راهنمائیهای هیئت مدیره توسط یك هیئت عاملهٔ پنج نفری انجام میگیرد. اعضاء هیئت عاملهٔ صندوق یاران که‌بعنوان مدیر عامل ـ معاون مدیرعامل ـ خزانه‌دار ـ حسابدار و کمك حسابدار انجام وظیفه مینمایند از بین اعضاء هیئت مدیره هربار برای دو سال

انتخاب میشوند. همچنین هیئت بازرسان صندوق یاران را سه نفر تشکیل میدهند که هیئت مدیره از بین اعضاء خود هربار برای دوسال انتخاب مینماید.

کمکهای صندوق یاران به کارکنان نیروی هوائی که در شرایط اضطراری قرار گرفته و ضروری تشخیص داده شود برحسب مورد سه نوع هستند: کمك بلاعوض ــ کمك بصورت وام بدون بهره با اقساط طویل‌المدت (حداکثر چهل ماه) ــ کمك بصورت وام با بهره (جمعاً در مدت چهل ماه برای هر ۱۰۰۰۰ ریال ۲۰۰ ریال) ــ کمکهای مذکور تا پنجاه هزار ریال باتصویب هیئت عامله و درصورت تجاوز از این مبلغ با پیشنهاد هیئت عامله وتصویب ریاست هیئت مدیره پرداخت میگردد.

افتتاح مرکز جدید ارتباطات نیروی هوائی

ساعت ۱۴۰۰ روز چهارشنبه ۳ خرداد ۱۳۴۶ مرکز جدید ارتباطات نیروی هوائی شاهنشاهی که باآخرین و پیشرفته‌ترین وسائل و دستگاههای میکروویو مجهز بوده وارتباطات آنی از دور را بطور صوتی و تله‌تایپ برای نیروی هوائی تأمین میکند بوسیله فرمانده‌وقت نیروی‌هوائی شاهنشاهی گشایش‌یافت. دراین مرکز عده‌ای از دوشیزگان که نخستین دورهٔ تخصصی ارتباط و الکترونیك ویژهٔ دوشیزگان را در فرماندهی آموزشهای هوائی طی کرده بودند بکار و فعالیت اشتغال داشتند.

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۶ نیروی هوائی درپیشگاه فرخندهٔ شاهانه

اولین پرش سقوط آزاد دوشیزگان چترباز

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۶ نیروی هوائی شاهنشاهی پیش‌از ظهر روز مذکور در پیشگاه فرخندهٔ شاهانه بااجرای یك نمایش هوائی در پایگاه هوائی شاهرخی (همدان) برگزار شد. در این مراسم والاحضرت شاهدخت فاطمه پهلوی وجمعی از شخصیت‌های عالیرتبهٔ کشوری و لشگری حضور داشتند وبعلاوه هزاران نفر از مردم علاقمند شهرستان همدان، بااستقبال از دعوت عامهٔ نیروی هوائی برای تماشای نمایش هوائی گرد آمده بودند. با نزول اجلال موکب مبارك شاهانه و پس از عرض گزارش بوسیلهٔ فرمانده نیرو، نمایش هوائی با تم عملیاتی ویژه‌ای به ترتیب مشروحهٔ زیر انجام گرفت:

ــ رژهٔ نمونهٔ انواع هواپیماهای جت نیروی هوائی شاهنشاهی شامل «ت‌ــ۳۳» ــ «اف‌ــ۸۶» و «اف‌ــ۵».

ــ عملیات «پروازخوبی» پنج فروند شکاری سریعتر از صوت «اف‌ــ۵».

ــ عملیات بمباران فرضی با چهار فروند هواپیمای «اف‌ــ۵».

ــ پرش چتربازان راه‌یاب ازیك فروندهواپیمای داکوتا.

ــ پرش‌چتربازان دختر وپسر باشگاه هواپیمائی‌شاهنشاهی وایجاد پست امدادی بهداری.

ــ عملیات پوشش رزمی بوسیلهٔ چهار فروند «شکاری ــ بمب‌افکن» از نوع «اف‌ــ۸۶».

ــ پرش چتربازان نیروهای مخصوص از سه فروند هواپیمای «ث‌ــ۱۳۰».

ــ پرش سقوط آزاد دوشیزگان چترباز باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی از یك فروند هواپیمای داکوتا ــ این اولین‌بار بود که دوشیزگان چترباز ایرانی در یك نمایش هوائی پرش سقوط آزاد انجام دادند.

پرش سقوط آزاد چتربازان نیروهای مخصوص از یك فروند هواپیمای «ث‌ــ۱۳۰».

ــ پرتاب‌وسائل سنگین‌از دوفروندهواپیمای «ث‌ــ۱۳۰».

ــ عملیات «پروازخوبی» تیم آکروجت تاج طلائی با چهار فروند اف‌ــ۸۶ و یك فروند بعنوان رزرو.

ــ سرود نیروی هوائی شاهنشاهی توسط دوشیزگان دانش‌آموز نیروی هوائی.

عملیات نمایش هوائی ۲۵ مهر ۱۳۴۶ موجبات رضایت خاطر خطیر شاهانه را فراهم ساخت و در پایان نمایش، خلبانان وچتربازان نیروهای مخصوص و چتربازان دختر وپسر باشگاه به‌پیشگاه مبارك معرفی شدند ومورد تفقد ملوکانه قرار گرفتند.

یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی از کلیهٔ وسائل رفاه و آسایش و تسهیلات آموزش و پرورش برخوردارند. در عکس پائین قسمتی از نمای خارجی دبستان مختلط پایگاه هوائی وحدتی مشاهده میشود.





اعطاء پرچم به نیروی هوائی شاهنشاهی

در مراسم سان و رژهٔ نمونهٔ یگانهای ارتش شاهنشاهی که روز پنجم‌آبان ٤٦ بمناسبت بزرگداشت آئین‌فرخندهٔ تاجگذاری انجام گرفت، اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران بااعطاء پرچم به فرمانده نیروی هوائی شاهنشاهی، این نیرو را قرین افتخار فرمودند.

نخستین خلبان نیروی هوائی شاهنشاهی که با درجهٔامیری در اثر سانحهٔ جت بدرودحیات گفت

ساعت ۱۰۳۷ روز ۲۳ بهمن ۱۳٤٦ برای اولین‌بار در تاریخ.نیروی هوائی شاهنشاهی یك خلبان جت این نیرو بادرجهٔ امیری دراثر سقوط یك فروند هواپیمای جت که خلبانی آنرا بعهده داشت، بدرود حیات گفت. سانحه در حوالی ۱۳ میلی شرق پایگاه هوائی شاهرخی (همدان) بعلت‌نامساعد بودن‌شرایط جوی بوقوع پیوست. شادروان سرتیپ میرمنصور مطهری که قربانی این سانحه گردید از اولین گروه خلبانان نیروی هوائی بود که جهت فراگرفتن خلبانی روی هواپیمای جت به‌انگلستان اعزام شد وبعدها نیز دوره‌های تکمیلی پرواز با جت را طی کرد واز افسران بسیار جدی ولایق نیروی هوائی بشمار میرفت و هنگام سقوط هواپیمایش فرماندهی پایگاه هوائی شاهرخی را بعهده داشت.

گشایش آموزشگاه شماره ۲ الکترونیك

ساعت ۰۹۰۰ روز شنبه ۱۲ اسفند ماه ۱۳٤٦ آموزشگاه شماره ۲ الکترونیك مرکز آموزشهای هوائی (فرماندهی آموزشهای هوائی) طی مراسمی بوسیلهٔ فرماندهی وقت نیروی هوائی شاهنشاهی افتتاح گردید. هدف ازایجاد آموزشگاه شماره ۲ الکترونیك رفع احتیاجات نیروی هوائی شاهنشاهی ناشی از افزایش نیازمندی این نیرو برای آموزش عدهٔ بیشتری متخصص در این رشته بود. دانشجویان این آموزشگاه پس از کسب معلومات مقدماتی زبان انگلیسی وارد مباحث الکترونیکی میگردند. لابراتوار این آموزشگاه به پیشرفته‌ترین وسائل کمك آموزشی الکترونیکی جهان مجهز بوده و فارغ‌التحصیلان این آموزشگاه آمادهٔ خدمت در مشاغل نگهداری وسائل الکترونیکی پیچیده‌ای میشوند که نیروی هوائی شاهنشاهی در اختیار دارد.

در این مراسم فرمانده وقت نیروی هوائی ضمن سخنانی اظهار داشت: «مساعی متخصصین شرکت فیلکوفورد و مسئولین ایرانی برای تأسیس آموزشگاه شماره ۲ الکترونیك مرکز آموزشهای هوائی بسیار ارزنده و قابل تقدیر است. البته این آغاز کار میباشد، احتیاجات روزافزون نیروی هوائی بخصوص از لحاظ الکترونیك ایجاب میکند که این آموزشگاه بمقیاس بازهم بیشتر توسعه یابد و نحوهٔ آموزش و بهرهٔ عمل آن طوری باشد که در آتیهٔ نزدیك نه‌تنها بتواند احتیاجات روزافزون نیروی هوائی را از لحاظ تعلیم تکنیسین و کمك مهندس الکترونیك کاملا برطرف سازد بلکه باید بتواند برای

شادروان سرتیپ میر منصور مطهری



سازمانهای دیگر کشور هم متخصص تربیت کند. بدیهیست که جهت رسیدن به‌این هدف و اجرای چنین برنامه‌ای مسئولین آموزش نیروی هوائی باهمکاریهای لازم فنی شرکت فیلکو فورد باید برمبنای یك طرح صحیح و حساب شده روز بروز بردامنهٔ فعالیت وتلاش خود بیافزایند.

نیروی هوائی در اجرای اوامر مطاع اعلیحضرت همایون شاهنشاه‌آریامهر بزرگ ارتشتاران برنامه‌های سنگینی را برای پیشرفت و ترقی بدوش دارد و بمنظور رسیدن به‌این هدفها در درجهٔاول باید سطح معلومات و تکنیك کارکنان نیروی هوائی را در رشته‌های مختلف هواپیمائی ترقی دهد تا روزبروز از لحاظ کیفیت وکمیت جهت پذیرش وسائل‌جدیدتر وتکنولوژی مترقیتر ظرفیت بیشتری پیدا کند.

تأسیس و توسعهٔ مدرسهٔ الکترونیك نیز یکی از راههای رسیدن به‌این هدف‌است و لازم به‌توضیح نیست که الکترونیك چه نقش مهم و حساسی را در هواپیمائی امروز بعهده دارد. از روزیکه فکر بوجود آمدن آموزشگاه شماره ۲ الکترونیك پیدا شد تا امروز که این مدرسه افتتاح میشود کوشش زیادی بعمل آمده و سرعتی که در این مورد بکار رفته باتوجه به‌استاندارد بین‌المللی از نقطه نظر سرعت عمل بسیار قابل توجه بوده است.

امیدوارم این آموزشگاه، همانطورکه انتظار میرود، برای نیروی هوائی و مآلاً برای کشور مفید و منشأ انجام خدمات ارزنده باشد ...».

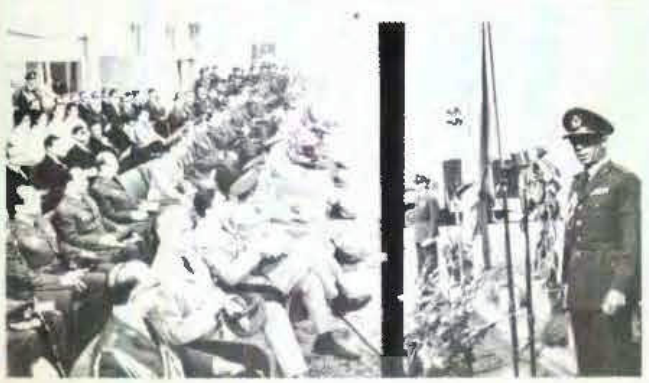
ورود «فانتوم» بخدمت نیروی هوائی شاهنشاهی، مراسم آغازفعالیت یگان فانتوم

در شهریور ۱۳۴۷ هواپیمای «شکاری ــ بمب افکن» از نوع افــ٤ (فانتوم) وارد خدمت نیروی هـوائی شاهنشاهی گردید. ساعت ۰۹۳۰ روز چهارشنبه ۲۷ شهریور ۱۳۴۷ طی برگزاری مراسمی در پایگاه یکم شکاری (مهرآباد) فعالیت اولین یگان فانتوم در نیروی هوائی شاهنشاهی آغاز شد. دراین مراسم که رئیس ستاد بزرگ ارتشتاران، فرماندهان نیروها و عده‌ای از امرای ارتش و افسران پایگاه یکم شکاری و جمعی از عکاسان، فیلمبرداران وخبرنگاران ایرانی و خارجی حضور داشتند، فــرمانده وقت نیروی هوائی با ایراد سخنانی آغــاز فعالیت نخستین یگان فانتوم را اعلام داشت. خــلاصهٔ بیانات فرمانده نیروی هوائی در این مراسم بشرح زیر از نظر میگذرد:

«... بنام نامی اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهــر بزرگ ارتشتاران از این هنگام رسمیت آغاز کار اولین یگان فانتوم نیروی هوائی شاهنشاهی را اعلام میکنم.

امروز به یکی دیگر از هدفهای مدرنیزه کردن نیروی هوائی میرسیم و اکنون ما دارای خلبانان ورزیده و هواپیماها





فعالیت یگان فــانتــوم در نیروی هوائی شاهنشاهی از روز ۲۷ شهریور ۱۳۴۷ طی مراسمی که در مهرآباد برگزار شد، با سخنــرانــی فرمانده وقت نیرو (شادروان ارتشبد خاتمی ــ عکس سمت‌چپ پائین) و بازدید مدعوین‌از هواپیماهای فانتوم و اسلحه و مهمات مــربــوطــه (عکس زیر) و پرواز چهار فروند از فانتومها بوسیلهٔ خلبانان ایرانی (عکس پهلو) آغاز گردید (به متن کتاب مراجعه شود).





چهار فروند از هواپیماهای فانتوم ــ ۲ (مدل E) نیروی هوائی شاهنشاهی در یکی از پروازهای جمع

وافزارهای نوین و مدرن هستیم. برای هـریك از کارکنان نیروی هوائی این پیروزی، سرافرازی بخش است، زیرا برای رسیدن به‌این هدف همهٔ ماناگزیر به‌تلاش بیش‌از اندازه بوده‌ایم. چنانکه در هر گوشه‌ای از سازمان این نیرو غفلت و سستی بکار میرفت، امروز نمیتوانستیم چنین برنامه‌ایرا داشته باشیم.

بنابراین من‌به‌کارکنان ارزندهٔ نیروی‌هوائی درودمیفرستم وتوانائی هرچه بیشتر آنانرا از آفریدگار بزرگ میخواهم.

برای بکار بستن این برنامه دوسال و نیم در تلاش بودیم.. بدست آوردن چنین جنگ‌افزاری نیاز به دارا بودن ارزندگی جهانی ــ اقتصاد عالی وتکنیك پیشرفته ومتخصصین کارآزموده داشت. تجهیز نیروی هوائی باچنین جنگ‌افزار پیشرفته ازسوی شاهنشاهی که شخصیت ممتاز جهانی و پیش‌بینی سیاسی معظم‌له انگیزهٔ شگفتی بزرگان و سیاستمداران شایستهٔ جهان شده، طرح ریزی و بمرحلهٔ عمل درآمد و من افتخار میکنم که فرماندهی این نیرو را دارم و از نبوغ چنین شاهنشاهی الهام میگیرم.

آنچه تاکنون انجام دادیم برای آمادگی پذیرش این‌نوع هواپیمای پیشرفته بود ــ کار دشوار ما ازاین پس خواهد بود ــ وظایف سنگین نگهداری ــ آمادگی عملیاتی رزمی برای انجام کارهائیکه برعهدهٔ این نیرو گذاشته شده ــ توجه روزافزون به‌ایمنی پرواز ــ نگهداری پورسانتاژزیاد آمادگی این‌هواپیماها ومانند اینها همگی جزئی از کارهای بزرگ این یگان خواهد بود که به‌اجمال میتوان به‌آنها اشاره کرد.

همانگونه که سرعت این هواپیماها از یك برابر به مافوق دو برابر سرعت صوت رسیده به‌دقت و کوشش بیشتر از دو برابر کارکنان این نیرو هم نیاز است. باآشنائی نزدیك که من به روحیهٔ همکارانم دارم بدرستی میدانم همچنانکه تاکنون در همهٔ امور پیروزی داشته‌اند در این امر نیز پیروز و سربلند خواهند بود.

من امیدوارم که هیچگاه موردی برای بکار بردن این جنگ‌افزار پیدا نشود ولی اگر نیاز باشد برای حتی یك وجب

تعدادی از هواپیماهای " شکاری ــ بمب‌افکن " اف ــ ۴ (فانتوم) در رمپ پرواز یکی از پایگاههای عملیاتی.



از آب و خاك وآسمان این کشور گرامی تاهرجا که لازم باشد همگی به پیش خواهیم رفت».

پس از سخنان فرماندهی نیروی هوائی، فرمانده پایگاه یکم شکاری گزارشی مبنی برآمادگی کارکنان پایگاه برای جانبازی در راه‌اجرای منویات پدر تاجدار خود و حفظ‌استقلال وتمامیت میهن بعرض رسانید. آنگاه حاضرین از هواپیماهای فانتوم و مهمات مخصوص این هواپیما بازدید کردند سپس با پرواز چهار فروند از فانتومها باخلبانان نیروی هوائی‌شاهنشاهی فعالیت نخستین یگان فانتوم آغاز گردید.

اف ـ ٤ (فانتوم) «شکاری ـ بمب‌افکن» بسیار نیرومند و پیشرفتهٔ چند مأموریتی، همه‌گونه هوائی، دوموتوره و دونفره، ساخت شرکت مك‌دانل داگلاس آمریکاست. سری اول این نوع هواپیما که وارد خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی گردید ازمدل «دی» بود واینك مدل پیشرفته‌تر آن یعنی «ئی» نیز درخدمت این نیروست. مدل «ئی» فانتوم مجهز به دوموتور توربوجت جنرال الکتریك هریك بقدرت ۱۷۹۰۰ پوند کشش استاتیك و



یک فروند از هواپیماهای اف ـ ۴ (فانتوم ـ ۲ از مدل ئی) متعلق به نیروی هوائی شاهنشاهی .

سرعتش نزدیك به ۲٫۵ برابر سرعت صوت (۲٫٤ ماخ) ـ سقف پروازش ۷۸۰۰۰ پا ـ برد معمولی فانتوم ۲۳۰۰ میل وحداکثر وزنش هنگام برخاستن ۵۸۰۰۰ پوند است.

خلبان " شکاری ـ بمب‌افکن " فانتوم برای نشستن در باندهای کوتاه میتواند از چتر ترمز دم هواپیمای خود استفاده کند . در این عکس یک فروند فانتوم که بمنظور یاد شده ، هنگام فرود از چتر ترمز دم هواپیما بهره گرفته است ، مشاهده میگردد .





نمایش عبور از دیوارصوتی با هواپیمای فانتوم‌در نمایش هوائی ۲۵ مهر ۱۳۴۷ در پیشگاه مبارک اعلیحضرتین انجام گرفت. قبلا" سخنگوی عملیات بوسیلهٔ بلندگو ضمن اشاره به صدای شدید ناشی از عبور هواپیما از دیوار صوتی‌تقاضا کرد که خردسالان برای جلوگیری‌از صدمه رسیدن به پردهٔ گوش، گوشهایشانرا با دست بگیرند. عکس تاریخی پهلو هنگامی گرفته شده که والاحضرت همایون ولایتعهد با بذل توجه به استدعای سخنگوی عملیات گوشهایشانرا با دست گرفته‌اند.



عملیات پروازی هواپیماهای جت نیروی‌هوائی شاهنشاهی بویژه فانتومها در نمایش هوائی ۲۵ مهر ۱۳۴۷ توجه اعلیحضرتین را بخود معطوف داشته است.

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۷ نیروی هوائی در پیشگاه مبارك شاهانه

اولین شرکت هواپیماهای فانتوم در نمایش هوائی
نخستین عبور ازسرعت صوت بافانتوم درپروازافقی

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۷ نیروی هوائی شاهنشاهی بامداد روز مذکور در پیشگاه مبارك شاهانه و علیاحضرت شهبانو و والاحضرت همایون ولایتعهد در جنوب کهریزك (کیلومتر ۲۴ جاده تهران ــ قم) بااجرای یك نمایش هوائی برگزار گردید. دراین مراسم عدهٔ کثیری از شخصیت‌های عالیرتبهٔ کشوری و لشگری و ده‌ها هزار از مردم علاقمند، که بااستقبال از دعوت همگانی نیروی هوائی برای تماشای نمایش گرد آمده بودند، حضور داشتند.

پس از نزول اجلال موکب مبارك اعلیحضرتین و انجام احترامات نظامی، جانشین فرماندهی نیروی هوائی گزارشی بعرض رسانید (فرمانده وقت نیرو شخصاً در پرواز فانتومها شرکت داشت) ــ در قسمتی از گزارش معروضه به پیشگاه همایونی به‌این نکته اشاره شده بود که: «... برنامه‌های نوین سازی نیروی هوائی شاهنشاهی برپایهٔ پذیرش و آموزش نیروی انسانی کارآزموده و آشنا به تکنولوژی امروزهٔ هواپیمائی‌نهاده شده است تا این نیرو بتواند جنگ‌افزارهای نیرومند و نوین هوائی را پذیرفته و از آنها به‌بهترین روش نگهداری و بهره برداری رزمی نماید. اینك در آئین امروز یکی از بهره‌های پیشرفت آموزشی نیروی هوائی شاهنشاهی با پرواز گروهی از هواپیماهای فانتوم بفرماندهی فرمانده نیروی هوائی شاهنشاهی ارائه میشود. باداشتن این هواپیماهای شکاری بسیار نیرومند و تند پرواز توانائی رزمی نیروی هوائی شاهنشاهی افزایش یافته و خدمتگزاران این نیرو جان درکف و گوش بفرمان فرمانده تاجدار خود باتوان بیشتری همواره آمادهٔ جانبازی در راه پدافند میهن گرامی هستند ...»

آنگاه باکسب اجازه از پیشگاه مبارك شاهانه برنامهٔعملیات نمایش هوائی به‌ترتیب زیر انجام گرفت:

ــ رژهٔ گروههای نمونهٔ هواپیماهای جت تاکتیکی نیرو شامل «اف‌ــ۴» ــ «آر‌ــ‌تی‌ــ۳۳» ــ «اف‌ــ۸۶» ــ «اف‌ــ۵» و «آر‌ــ‌اف‌ــ۵».

ــ نمایش‌توانائی پروازهواپیماهای فانتوم بوسیله‌یکفروند (بخلبانی فرمانده وقت نیروی هوائی شادروان ارتشبد خاتمی) شامل: پرواز آهسته ــ پرواز با سرعت متوسط ــ عبور از سرعت صوت ــ اوجگیری سریع تا ارتفاع بالاتر از پنجاه‌هزار پا و رهگیری یك هواپیمای شکاری دیگر.

ــ نمایش «پروازخوبی» تیم آکروجت تاج‌طلائی نیروی هوائی شاهنشاهی با چهار فروند جت سریعتر ازصوت «اف‌ــ۵» (بعلاوه یکفروند بعنوان رزرو).

ــ پرش تیم راه‌یاب چتربازان نیروهای ویژهٔ هوابرد.

ــ پرش‌چتربازان دختر وپسرباشگاه هواپیمائی‌شاهنشاهی.

ــ عملیات چتربازان یگان نیروهای ویژهٔ هوابرد.

ـ ارائه مهارت خلبانان در عملیات تیراندازی ـ پرتاب ناپالم ـ راکت و بمب باحمله وانهدام مواضع مستقر در زمین.

ـ نمایش پرواز هواپیمای هدف (بدون خلبان) باهدایت رادیوئی.

ـ سرود نیروی هوائی شاهنشاهی بوسیلهٔ دوشیزگان هنرجوی نیروی هوائی.

حسن اجرای برنامهٔ نمایش هوائی موجبات رضایت خاطر خطیر شاهانه را فراهم ساخت و درپایان خلبانان و چتربازان شرکت کننده در نمایش به پیشگاه مبارك همایونی معرفی شدند و مورد تفقد قرار گرفتند.

بازدید شاهانه از تأسیسات نیروی هوائی

ساعت ۱۱۵۰ روز ۱۷ آبان ۱۳۴۷ اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران از تأسیسات آمادگاه نیروی هوائی‌شاهنشاهی (مستقر درپادگان‌جنوبی دوشان‌تپه وفرماندهی لجستیکی کنونی) و همچنین ساعت ۱۰۰۰ روز ۸ آذر ۱۳۴۷ از قسمتهای مختلف بویژه تأسیسات آموزشی پایگاه یکم‌شکاری (مهرآباد) بازدید بعمل آوردند و دراین بازدیدها کارکنان مربوطه مورد تفقد فرمانده تاجدار خود قرار گرفتند.

درپایان‌نمایش هوائی ۲۵ مهر ۱۳۴۷ (که درپیشگاه اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران و علیاحضرت شهبانو و والاحضرت همایون ولایتعهد و با شرکت جمع کثیری از مدعوین و هم میهنان علاقمند انجام گرفت) عده‌ای از دوشیزگان هنرجوی فرماندهی آموزشهای هوائی سرود ویژهٔ نیروی هوائی شاهنشاهی را بطور دسته جمعی خواندند.





اعلیحضرت‌همایون‌شاهنشاه آریامهر بزرگ‌ارتشتاران‌با علاقمندی به پرواز و مهارت بسیار خلبانی ، در هر فرصتی با هواپیماهای خط اول نیروی هوائی پرواز میفرمایند ، این عکس پیش از آغاز اولین‌پرواز شاهنشاه با هواپیمای جت سریعتر از صوت اف ـ ۴ (فانتوم) گرفته شده است .

گشایش باشگاه افسران جدید پایگاه یکم شکاری

ساعت ۸ بعداز ظهر روز ۲۵ اسفند ۱۳۴۷ باشگاه جدید و مجلل افسران پایگاه یکم شکاری (مهرآباد) در حضور والاحضرت شاهدخت فاطمهٔ پهلوی و باشرکت فرمانده وقت نیروی هوائی و جمعی از امراء وافسران نیروی هوائی و بانوانشان گشایش یافت. بمنظور رفاه و آسایش کارکنان نیروی هوائی امروزه در همهٔ پایگاهها وایستگاهای نیروی هوائی شاهنشاهی باشگاههای بسیار مجلل برای افسران ـ همافران و درجه‌داران و خانواده‌هایشان تأسیس گردیده که از هر حیث بامجللترین باشگاههای موجود نوع خود درپایگاههای هوائی پیشرفته‌ترین کشورهای جهان برابری میکنند.

هلیکوپتر «جت رینجر» در خدمت نیروی هـوائی شاهنشاهی

در سال ۱۳٤۷ هلیکوپتر نوع «ای‌ـبی‌ـ۲۰٦» (جت رینجر) که طراح و سازندهٔ اصلی آن شرکت بل آمریکا وتحت امتیاز بوسیلهٔ شرکت «آگوستا» در ایتالیا تولید میشود، وارد خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی گردید. این هلیکوپتر پنج‌نفره که برای ترابری سبك و مأموریتهای ارتباطی گوناگون مناسب است، مجهز به‌یك موتور توربوشفت آلیسون بقدرت ۳۱۷ اسب بوده وحداکثر سرعت افقی آن ۱۳۱ میل در ساعت ــ حداکثر سقف پروازش ۱۰۹۰۰ پا ــ حداکثر برد پروازش ۳٦۸ میل و مداومت پروازش حدود ٤ ساعت میباشد.

عکس پائین هلیکوپتر ای ــ بی ــ ۲۰۶ (جت رینجر) بـا رنگ آمیزی ویژه‌ایست که در آشیانهٔ سلطنتی خدمت میکند . عکس نمونهٔ هلیکوپتر جت‌رینجر با رنگ آمیزی استتاری نیروی هوائی شاهنشاهی نیز در صفحهٔ ۲۸۶ چاپ شده است .

هلیکوپتـر «یو ــ اچ ــ ا ــ دی» درخدمت نیروی هوائی شاهنشاهی

در سال ۱۳٤۸ هلیکوپتر نوع «یـو‌ـاچ‌ـا‌ـدی» کـه سازندهٔ اصلی آن شرکت بل آمریکا وتحت امتیاز بوسیلهٔ شرکت آگوستا (ایتالیا) بانام «ای‌ـبی‌ـ۲۰۵» تولید میگردد وارد خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی گردید. این نوع هلیکوپتر چند مأموریتی که قادر به‌انجام مأموریتهای حمل ونقل سبك، تخلیهٔ مجروحین، حمله و پشتیبانی ناکتیکی، نجـات و سایر مأموریتهاست، مجهز به‌یك موتور توربوشفت لایکامینگ بقدرت ۱۱۰۰ اسب‌بوده وحداکثر سرعت افقی آن ۱۳۸ میل درساعت‌ـ سقف پروازش ۱۰۵۰۰ پا ــ حداکثر برد پروازش (با مخازن سوخت استاندارد) ۳۲۳ میل و ظرفیتش علاوه‌بر خلبان تا ۱٤ نفر مسافر میباشد.

در عکس صفحهٔ روبرو یکی از هلیکوپترهای " ای ــ بی ــ ۲۰۵ " نیروی هوائی شاهنشاهی را مشاهده میفرمائید :




IIAF

نمایش هوائی در پیشگاه مبارك شاهانه

نمایش هوائی سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۸ نیروی هـوائی شاهنشاهی که قرار بود صبح آنروز در پیشگاه مبارك شاهانه در کوشك نصرت (کیلومتر ۱۱۰ جادهٔ تهران ــ قم) انجام گیرد و مقدمات کار از هرلحاظ آماده و حتی دعوتهای لازم بعمل آمده واطلاعیهٔ نیروی هوائی مبنی بردعوت همـگانی جهت حضور در محل نمایش نیز انتشار یافته بود بعلت نامساعد بودن هوا انجام نگرفت و مراتب در اخبار ساعت ٦ صبح همانروز بوسیلهٔ رادیو به آگاهی عموم رسید.

لیکن از ساعت ۹ صبح روز ۱۰ آبان ۱۳۴۸ یك نمایش هوائی در پیشگاه مبارك شاهانه و بهافتخار رئیس جمهوری وقت پاکستان (میهمان عالیقدر شاهانه) در پایگاه هوائیوحدتی (دزفول) انجام گرفت کهشامل رژهٔ گردانهای نمونهٔ هواپیمـاـ های شکاری تاکتیکی نیرو («اف ــ ۸٦» ــ «اف ــ ۵» و «افــ٤» ــ نمایش «پروازخوبی» تیمآکروجت تاجطلائی با ٦ فروند جت شکاری «افــ۸٦» ــ نمایش فرود کـوتاه و برخاستن سریع یكفروند هواپیمای «ثــ۱۳۰» با استفاده از راکتهای کمکی (جیتو) ــ ارائه قـدرت آتش هواپیماهای شکاری تاکتیکی با پرتاب بمب ــ راکت ــ ناپالم و تیراندازی بهدفهای مستقر در زمین بود. حسن اجرای برنامهٔ نمایش هوائی مورد بحث، موجبات رضایت خاطر خطیر شاهانه را فـراهم ساخت.

افتتاح پارك كودك

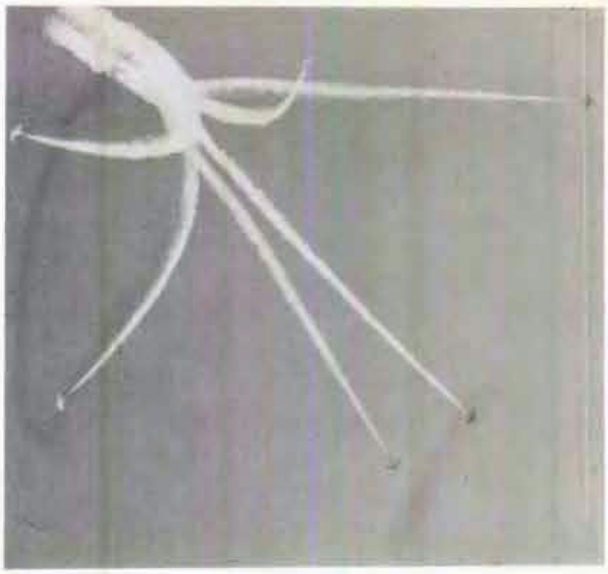
ساعت ۰۹۲۰ روز ۳ خرداد ۱۳٤۹ پارك کودك جدیدالتأسیس پایگاه هوائی وحدتی طی مراسمی بوسیلهٔ فرمانده وقت نیروی هوائی شاهنشاهی و باشرکت فرمانده و جمع کثیری از کارکنان پایگاه واعضاء خانوادههایشان افتتاح گردید. اینپارك علاوه برداشتن کلیهٔ وسائل تفریح و سرگرمی کودکان شامل یكباغوحش ویكباغ عمومی نیزمیباشد. درحال حاضر بمنظور تأمین سرگرمی و تفریحات سالم فرزندان افسران، همافران و درجهداران نظیر چنین پارکهائی درپایگاهها وایستگاههای تابعهٔ نیروی هوائی شاهنشاهی مستقر در سراسر کشور ایجاد شدهاند.

ورود هواپیمای «او ــ ۲» بخدمت نیروی هوائی شاهنشاهی

در سال ۱۳٤۹ هواپیماهای نوع «اوــ۲» ساخت شرکت سسنای آمریکا که دارای سکانهای زوجی و قادر بـه انجام مأموریتهای مختلف بویژه ضد اغتشاش بوده ومجهز به دوموتور ٦ سیلندری کنتینانتال هریك بقدرت ۲۱۰ اسب (یکی جلو با ملخ پیشبرنده و دیگری در عقب با ملخ فشار دهنده) میباشد، وارد خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی گردید. حداکثر سرعت افقی این هواپیما ۲۰٦ میل در ساعتــ سقف پروازش ۱۸۰۰۰ پا ــ بردپروازش (بامخازنسوخت ویژه) ۱۲۹۰ میل وحداکثر وزنش هنگام برخاستن ٤٦۳۰ پوند است.

یکی از هلیکوپترهای نوع " ای ــ بی ــ ۲۰۶ " (جت رینجر) نیروی هوائی شاهنشاهی با رنگآمیزی استتاری ویژه







یکی از عملیات " پرواز خوبی "تیم تاج طلائی مورد توجه خاص ذات مبارک شاهانه و والاحضرت همایون ولایتعهد قرار گرفته است .

یکی از هواپیماهای " O - 2 " نیروی هوائی شاهنشاهی که در سال ۱۳۴۹ وارد خدمت این نیرو گردید (مشخصات در صفحهٔ روبرو)





۲۵ مهر ۱۳۴۹ (کوشک نصرت) ــ نزول اجلال موکب مبارک اعلیحضرتین به محل نمایش هوائی

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۹
در پیشگاه مبارك شاهانه

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۹ نیروی هوائی شاهنشاهی پیش‌از ظهر روز مذکور در پیشگاه مبارك شاهانه و علیاحضرت شهبانو و والاحضرت همایون ولایتعهد و حضور جمع کثیری از شخصیتهای کشوری و لشگری وده‌ها هزار نفر از مردم علاقمند که با استقبال از دعوت همگانی نیروی هوائی در محل نمایش گرد آمده بودند، با اجرای یك نمایش هوائی در کوشك‌نصرت برگزار شد. با نزول اجلال موکب مبارك اعلیحضرتین وانجام احترامات نظامی، فرمانده نیروی هوائی گزارشی بعرض رسانید و ضمن آن مغروض داشت: «... خدمتگزاران نیروی هوائی شاهنشاهی در حالیکه همواره جان‌درکف وگوش بفرمان‌فرمانده تاجدارخود آمادهٔ‌جانبازی در راه پدافندمیهن هستند، میکوشند تا ازفرصت گرانبهائیکه توجهات خاص ملوکانه در این عصر درخشان استثنائی نصیبشان کرده بیشترین بهره را بدست آورند و بااجرای برنامه‌های متراکم آموزش و تلاشهای «فوق انجام وظیفه» بسطح شایستگی فنی وپروازی بالاتری برسند و خدایرا سپاس که باراهنمائیهای خردمندانهٔ اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در این زمینه به پیروزیهای نسبی چشمگیری هم نائل آمده‌اند وامید است برنامهٔ امروز نمونه‌های رضایتبخشی از این پیروزیها را دربر داشته باشد...»

پس از گزارش فرمانده نیرو، باکسب اجازه از پیشگاه مبارك همایونی برنامهٔ نمایش بشرح زیر اجرا شد:

ــ رژهٔ نمونه‌هائی از انواع هواپیماهای نیروی هوائی شاهنشاهی شامل «ث‌ــ۱۳۰» ــ «اف‌ــ۸۶» ــ «آر‌ــاف‌ــ۵»ــ «اف‌ــ۵» ــ «اف‌ــ۴».

ــ نمایش پرواز یکفروند هواپیمای فانتوم در حالت‌عبور از سرعت صوت (شکستن دیوار صوتی).

ــ نمایش چگونگی ره‌گیری هواپیماهای «اف‌ــ۵» بوسیلهٔ یك‌فروند هواپیمای «فانتوم».

ــ نمایش پرتاب وسائل سنگین بوسیلهٔ هواپیماهای «ث‌ــ۱۳۰».

ــ پرش سقوط اتوماتیك دوشیزگان چترباز.

ــ پرش سقوط اتوماتیك چتربازان نیروهای ویژه ویگان هوابرد.

ــ نمایش «پروازخوبی» تیم‌آکروجت تاج‌طلائی با پنج

فروند هواپیمای اف-۸۶ (یکی بعنوان رزرو).

ـ پرش سقوط آزاد چتربازان نیروهای ویژه و یگان هوابرد.

ـ نشستن کوتاه یکفروند هواپیمای ث-۱۳۰ و بلند شدن رزمی آن بیاری راکتهای کمکی (جیتو).

ـ تیراندازی هواپیماهای نوع «او-۲» بهدفهای زمینی.

ـ نمایش قدرت آتش هواپیماهای نمونهٔ شکاری نیروی هوائی شاهنشاهی از طریق حمله بهدفهای زمینی باتیراندازی پرتاب بمب و راکت.

ـ نمایش عملیات رزمی و ارائه امکانات پروازی هلیکوپترها.

ـ سرود نیروی هوائی شاهنشاهی بوسیلهٔ دوشیزگان هنرجوی نیروی هوائی.

حسن اجرای برنامه نمایش هوائی ۲۵ مهر ۱۳۴۹ موجبات رضایت خاطر خطیر شاهانه را فراهم ساخت.

ورود هلیکوپتر «شینوك» بخدمت نیروی هوائی شاهنشاهی

در سال ۱۳۵۰ هلیکوپتر نوع ثی-اچ-۴۷ (شینوك) ساخت شرکت آگوستا ایتالیا (تحت امتیاز از شرکت بوئینگ آمریکا) که یکی از نیرومندترین هلیکوپترهای جهان محسوب میشود وارد خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی گردید.

شینوك مجهز است به دو موتور توربوشفت لایکامینگ هریك بقدرت ۳۷۵۰ اسب و دوملخ، حداکثر سرعت‌افقی این هلیکوپتر (در ارتفاع سطح دریا) ۱۹۰ میل در ساعت ـ سقف پروازش ۱۵۰۰۰ پا ـ حداکثر برد پروازش (بامخازن سوخت اضافی) ۱۴۲۰ میل- حداکثروزنش‌هنگام‌برخاستن (بامحمولات خارج از بدنه) ۴۶۰۰۰ پوند میباشد. شینوك علاوه بردو نفر خدمهٔ پروازی ظرفیت ۴۴ نفر سرباز مجهز یا ۲۴ برانکارد و یا ۲۳۴۵۰ پوند بار (شامل محمولات خارج از بدنه) را دارد.

هلیکوپتر نیرومند ثی ـ اچ ـ ۴۷ (شینوک) که در سال ۱۳۵۰ وارد خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی گردید.





این عکس ضمن پرواز یک فروند هلیکوپتر ثی ـ اچ ـ ۴۷ (شینوک) برفراز شهر تهران گرفته شده ـ در حالیکه بنای با عظمت شهیاد آریامهرکه مظهری از تهران بزرگ و مترقی کنونی و ایران‌آباد و پیشرفته در دوران‌شاهنشاهی شکوهمند اعلیحضرت همایون شاهنشاه‌آریامهر بـزرگ ارتشتـاران میباشد ، دیده میشود .



منظرهٔ قسمتی از داخل هلیکوپتر غول پیکر شینوک



در یک پرواز بمنظور آزمایش قدرت‌ترابری هلیکوپترهای شینوک نیروی هوائی شاهنشاهی ، یک فروند هواپیمای دو موتوره داکوتا که بالهای آن پیاده شده بود ، بوسیلهٔ یک فروند از این هلیکوپترها از زمین کنده شد و حمل گردید . چترهای متصل به دم داکوتا ،جهت حفظ تعادل حین پرواز مورد استفاده قرار گرفت .

سال ۱۳۵۰ در بیست گاجره ، یک فروند از هلیکوپترهای نیروی هوائی شاهنشاهی وسائل و پایه‌های تل‌اسکی را که ۱۶۰۰۰ پوند وزن داشتند در مدت‌یکساعت از ارتفاع ۸۰۰۰پائی به ارتفاع ۱۲۰۰۰ پائی بالا برد .قدراسیون اسکی‌برای حمل این وسائل‌به بالای پیست ،قبلا" ۱۵ روز وقت پیش‌بینی کرده بود .





بمنظور آزمایش قدرت ترابری هلیکوپترهای‌شینوک نیروی هوائی شاهنشاهی یک کامیون بدون چرخ بوسیلهٔ یکی از این هلیکوپترها با سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت از کوشک نصرت به حکیم آباد منتقل گردید .

کاپ‌های امنیت پروازی نیروی هوائی

در جلسهٔ سخنرانی عمومی ماهانه ۱ر۸ر۱۳۵۰ نیروی هوائی شاهنشاهی کاپ امنیت پرواز ستادفرماندهی نیرو بوسیلهٔ فرماندهی وقت نیروی هوائی شاهنشاهی به فرمانده پایگاه یکم شکاری که در سال ۱۳۴۹ نسبت به پایگاههای پروازی دیگر مأموریتهای خود را در شرایط مطمئنتری انجام داده بود اعطاء شد. افسر مسئول امنیت پرواز ستاد فرماندهی نیرو در جلسهٔ مذکور گزارشی داد که از لحاظ آشنائی باسوابق امر ومقررات مربوط به‌کاپ‌های امنیت پرواز نیروی هوائی شاهنشاهی روشنگر نکاتیست که بطور خلاصه از نظر میگذرد:

«... باتوجه به‌توسعهٔ روزافزون نیروی هوائی و تجهیز این نیرو با ابزار گرانقیمت، میزان خساراتیکه ممکن است بر اثر یك سانحه وارد گردد با سوانح گذشته قابل قیاس نیست و هر سانحه‌ای، خاصه اگر همراه زیان‌جانی باشد (باتوجه به‌ارزش فوق‌العاده کارکنان خلبان و فنی در شرایط پیشرفتهای کنونی هواپیمائی وتلاشها وهزینه‌هائیکه برای آموزش یکفرد‌متخصص بکار میرود) می‌تواند تراژدی غم‌انگیز و غیرقابل جبرانی‌باشد. لذا در اجرای اوامر فرماندهی نیروی هوائی در کلیهٔ یگانهای تابعهٔ نیرو فعالیتهای ایمنی مورد لزوم بمنظور پیشگیری ازایجاد سوانح معمول گردیده و پیشرفت چشمگیری داشته است و فرماندهان یگانها در پیشرفت ایمنی نهایت پشتیبانی لازم را نموده و دراثر اعمال مدیریت صحیح و آشناشدن کارکنان به مفهوم واقعی ایمنی میزان سوانح هواپیمائی نسبت به‌گذشته سال بسال کاهش یافته و می‌یابد.

باتوجه به‌کاهش میزان سوانح در سالهای اخیر انتظار میرود تا براثر فعالیتهائی که در زمینه پیشگیری سوانح بعمل می‌آید میزان شکست هواپیماها سیرنزولی خود را ادامه داده و بحد صفر برسد. برای اینکه سریعتر به‌این هدف عالی نائل آئیم مقرر شد تا بمنظور ایجاد حس رقابت منطقی برای انجام مأموریت‌های پروازی در شرایط امن ومطمئن وهمچنین تشویق وترغیب کارکنان پایگاههای پروازی «کاپ امنیت پرواز» تهیه و به‌پایگاههای واجد شرایط اهداء گردد. در اجرای اوامر صادره کاپهائی تحت عناوین: کاپ ۵۰۰ روز پرواز بدون سانحه و کاپ ایمنی ۱۰۰۰ روز پرواز بدون سانحه و کاپ امنیت پرواز ستاد فرماندهی نیرو با دستورالعملهای مربوط تهیه گردیده‌اند. کاپ امنیت پرواز پانصد و هزار روز پرواز بدون سانحه به پایگاهی اهداء میشود که بتواند در مدت ۵۰۰ ویا ۱۰۰۰ روز متوالی بدون داشتن سانحه‌ایکه عوامل ایجاد آنها خبط خلبانی ویا خبط کارکنان نگهداری باشد پرواز کند. برای اولین‌بار پایگاه یکم شکاری درتاریخ ۹ر۷ر۴۷ موفق به دریافت کاپ پانصد روز بدون سانحه گردید.

کاپ امنیت پرواز ستاد فرماندهی نیرو در آخر سال به پایگاه پروازی که درطول سال نسبت به‌سایر پایگاههای پروازی مأموریت خود را در شرایط مطمئنتری انجام دهد اهداء میشود وهر پایگاهی که بتواند سه سال متوالی توفیق دریافت این کاپ را داشته باشد، کاپ برای همیشه متعلق به‌آن پایگاه خواهد بود.



کاپ امنیت پرواز

هواپیمای «فرند شیپ» در خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی

ساعت ۱۴۰۰ روز ۱۶ اسفند ۱۳۵۰ اولین سری از هواپیماهای جت ملخدار دوموتورهٔ «اف‌ـ۲۷» (فرند شیپ) طی مراسمی که در فرودگاه دوشان‌تپه برگزار شد در اختیار نیروی هوائی شاهنشاهی قرار گرفت. هواپیمای فرند شیپ ساخت شرکت وی ـ اف ـ دابلیو (فوکر) هلند و هواپیمای ترابری با برد متوسط است که دومدل آن («ام‌ـکی‌ـ۴۰۰» و «ام‌ـکی‌ـ۶۰۰») در خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی و مشخصات زیر مربوط به مدل «ام‌ـکی‌ـ۴۰۰» میباشد که مجهز به دو موتور توربوپراپ رولزرویس هریك بقدرت ۲۲۱۰ اسب بوده و سرعت مسافرتی هواپیما (در ارتفاع ۲۰۰۰۰ پا) ۳۰۲ میل در ساعت ـ برد پروازش با حداکثر ظرفیت ۱۲۸۵ میل حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۴۵۰۰۰ پوند و تعداد خدمهٔ پروازی هواپیما دو یاسه نفر و قادر بحمل ۴۵ نفر سرباز با تجهیزات مربوطه است.

دوشان تپه ـ ۱۳۵۰/۱۲/۱۶ ـ مراسم تحویل نخستین فروند از هواپیماهای اف ـ ۲۷ (فرندشیپ) به فرمانده‌لجستیکی‌نیروی‌هوائی شاهنشاهی (عکس پائین) ـ در عکس پائین صفحهٔ روبرو نیز یک فروند فرندشیپ با رنگ استتاری نیروی هوائی شاهنشاهی مشاهده میشود.





تقدیم پیکرهٔ زرین به پیشگاه مبارک شاهانه

بمناسبت بیست و پنجمین سال خلبانی اعلیحضرت همایـون شاهنشاه آریامهـر بزرگ ارتشتاران

اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران ساعت ۱۶۱۵ روز چهارشنبه ۲۵ اسفند ۱۳۵۰، فرمانده وقت نیروی هوائی شاهنشاهی (شادروان ارتشبد محمد خاتمی) را بحضور مبارک پذیرفتند ــ دراین شرفیابی، فرمانده وقت نیروی



اف ۲۷ (فرندشیپ)

هوائی پیکرهٔ زرینی‌را که‌بمناسبت یکربع‌قرن خلبانی اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر تهیه شده بود، از طرف نیروی هوائی به پیشگاه خجسته همایونی تقدیم کرد. فرمانده نیروی هوائی ضمن تقدیم پیکره چنین معروض داشت:

«شاهنشاها ــ خدمتگزاران نیروی هـوائی شاهنشاهی، برخورداری از توجهات ویژه ملوکانه را برای سازمان خویش، توفیقی عظیم واقبالی فرخنده میشمارند واز این حیث بدرگاه ایزد توانا سپاس فراوان دارند و همهٔ پیشرفتهائی را که در این یکربع قرن نصیب نیروی هوائی گردیـده، از برکات ارادهٔ شهریاری به فراگرفتن فن پرواز و تفویض حرمت وافتخار به حرفهٔ خلبانی و مدیون راهنمائی‌های آگاهانهٔ فرمانده تاجدار خود میدانند و اینك بادلهائی آکنده از مهـر شاه، مراتب سپاس بی‌پایان خویش را از عنایات و پشتیبانی‌های گرانقدر شاهانه، در قالب پیکرهٔ یادبودی متمرکز کـرده واز پیشگاه خجسته همایونی استدعا دارند تا اجازه فرمایند این پیکره که آیت ناچیزی از سپاس بینهایت کارکنان نیروی هوائیست بەخاکپای مبارك تقدیم گردد».

شاهنشاه درپاسخ عرایض فرمانده نیروی هوائی شاهنشاهی از زحمات کـانیکه در ساختن پیکرهٔ زرین مورد بحث شرکت داشته‌اند قدردانی کرده و فرمودند:

«اهمیت نیروی هوائی در نظر ما روزبروز بیشتر میشود، چه از نظر دفاعی مملکت و چه از لحاظ‌کشوری و تمـدن و پیشرفت وسائل رفت وآمد و مسافرت. روزی خواهد رسید که دراین دو راه، ما به سرحد کمال برسیم».

پیکرهٔ زرینی که به پیشگاه مبارك شاهنشاه آریامهر تقدیم شد کرهٔ زمین را برروی سرستون‌هـائی از تخت‌جمشید نشان میدهد که در حقیقت مظهر تمدن و پیشرفت ایران و تأثیر و گسترش این فرهنگ و تمدن عظیم در پهنهٔ گیتی میباشد.

برسطح کره، نشان خلبانی دوستارهٔ نیروی‌هوائی‌شاهنشاهی که بزرگترین نشان نیروی هوائی شاهنشاهی است، و شاهنشاه آریامهر نیز دارای این‌نشان عالی‌خلبانی هستند، نصب شده‌است.

برتارك کره، پیکرهٔ عقابی با بالهای گـترده که مظهری از قدرت و پرواز میباشد نشانده شده و روی پایهٔ این پیکره برصفحه‌ای زرین این کلمات حك گردیده است:

«به پیشگاه فرخندهٔ اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران، یادبود بیست و پنجمین سال خلبانی شاهانه‌ـ تقدیمی نیروی هوائی شاهنشاهی ایران».

هواپیمای هاك کماندر در خدمت نیروی هـوائی شاهنشاهی

درسال ۱۳۵۱ هواپیمای جت‌ملخدار دوموتورهٔ ترابری سبك ازنوع هاك‌کماندر ساخت شرکت نورث آمریکن راکول آمریکا وارد خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی گـردید. این هواپیما مجهز به دوموتور توربوپراپ (جت ملخدار) هریك بقدرت ۶۰۵ اسب‌بوده ــ حداکثر سرعتش ۲۹۰ میل درساعتـ سقف پروازش ۲۵۶۰۰ پا ــ حداکثر بـرد پروازش ۱۴۹۱ میل ــ ظرفیتش علاوه‌بر خلبان تا ۹ نفر سرنشین میباشد.





پرواز شاهانه با «کنکورد»



روز ۱۳ خرداد ۱۳۵۱، اعلیحضرت همایـون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران، برای اولین‌بار باهواپیمای مسافربر سریعتر از صوت کنکورد (ساخت مشترك انگلیس و فرانسه) که برای انجام یك سفر نمایشی از لندن به تهران آمده بود، بمدت یکساعت و بیست وپنج دقیقه در آسمان مناطق شرق و جنوب شرقی ایران پرواز فرمودند. عکس بالا پس از پرواز شاهانه، هنگام ترك فرودگاه مهرآباد، در حالیکـه توضیحات وزیر هواپیمائی انگلیس را استماع میفرمایند گرفته شده است. عکس پهلو والاحضرت همایون ولایتعهد را که علاقهٔ زیادی به امور هواپیمائی دارند، ضمن بازدید کنکورد، پشت فرمان این هواپیما نشان میدهد.

نمایش هوائی تیمهای آکروجت تـاج طلائی و فرشتگان آبـی

از ساعت ۱۰ صبح روز دوشنبه ۲۱ خرداد ۱۳۵۲ یك نمایش آکروباسی هوائی بسیار جالب تـوجه با شرکت تیم آکروجت فرشتگان آبی نیروی دریائی آمریکا وتیم آکروجت تاج طلائی نیروی هوائی شاهنشاهی در حضور شادروان تیمسار ارتشبد خاتمی فرمانده وقت نیروی هوائی شاهنشاهی و عده‌ای از امراء وافسران ارشد وخبرنگاران داخلی وخارجی وهزاران نفر از طبقات مختلف مردم در کوشك نصرت کیلومتر ۱۰۰ جاده تهران ــ قم انجام گرفت.

تیم فرشتگان آبی که بعدازظهر روز ۲۰ خرداد ۵۲ پس ازاجرای برنامه‌های پروازی درنمایشگاه هوائی پاریس، بعنوان میهمان تیم آکروجت تاج طلائی وارد تهران شده و در نمایش هوائی مذکور شرکت کرد، با سابقه‌ترین و ورزیـده‌ترین تیم آکروجت جهان است.

در نمایش هوائی ۲۱ خرداد ۵۲ ابتدا تاج طلائی با شش فروند هواپیمای سریعتر از صوت «اف ـ ۵» نمونه‌های ماهرانه و هیجان‌انگیزی از عملیات پروازی خود را بمـعرض تماشا گذاشت وسپس تیم فرشتگان آبی باشش فروند هواپیمای مافوق صوتی فانتوم مانورهای فوق‌العاده دقیق و شگفت‌انگیزی را در صورتبندیهای مختلف انجام داد.

مانورهای پروازی این نمایش هوائی از دید تماشاچیان حاوی لحظات فوق‌العاده حیرت‌انگیز وخطرناکی بود که بی اختیار نفس را درسینه‌ها حبس میکرد ودلها را به‌تپش‌وامیداشت و هنگامیکه مهارت فوق‌العاده خلبانان لحظات خطـر را بی هیچگونه حادثه‌ای معجزه آسا پشت سر میگذاشت فریادهای تحسین توأم باهیجان هزاران تماشاگر فضای میدان را بلرزه در میآورد. نمایش تا ساعت ۱۱۳۰ بطول انجامید و در پایان خلبانان تیمها بحضور فرمانده وقت نیروی هوائی شاهنشاهی معرفی شدند و مورد تشویق قرار گرفتند. اعضاء تیم فرشتگان آبی دوشنبه شب در ضیافتی که بافتخار آنان از طرف اعضاء تیم آکروجت تاج طلائی ترتیب داده شده بود شرکت کردند و ساعت ۱۵۳۰ روز ۲۲ر۳ر۵۲ تهران را ترك نمودند.

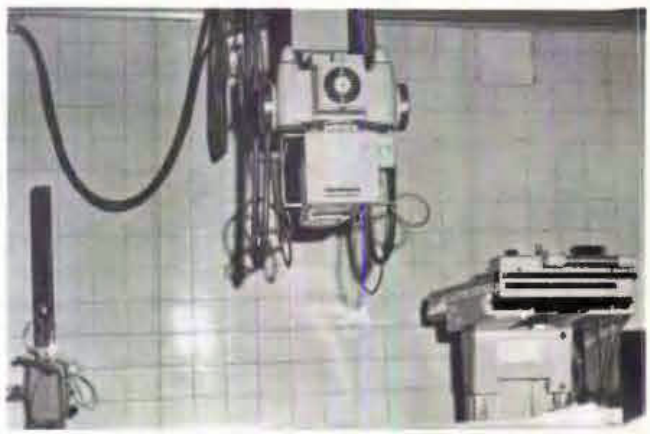
تسهیلات بهداشتی پیشرفته درنیروی هوائی شاهنشاهی

همانطور که قبلا در این کتاب اشاره شد، از حدود پانزده سال پیش نیروی هوائی شاهنشاهی ضمن گستـرش سریع در زمینه‌های مختلف، از لحاظ تسهیلات بهداشتی نیز به‌پیشرفتهای چشمگیر وفوق‌العاده‌ای نائل آمده‌است. باتوجه به‌اینکه تندرستی وسلامتی یکی از ارکان اساسی، بویژه در خدمت نیروی هوائی

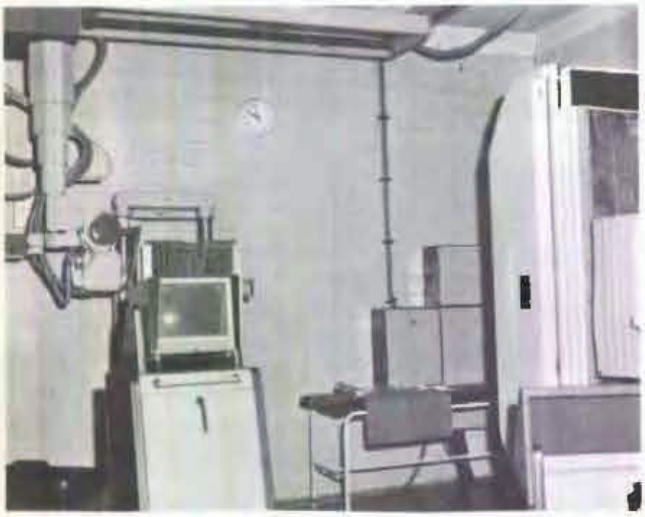
منظره‌ٔ قسمتی از نمای جنوبی بیمارستان شماره ۱ نیروی هوائی شاهنشاهی واقع در دوشان تپه



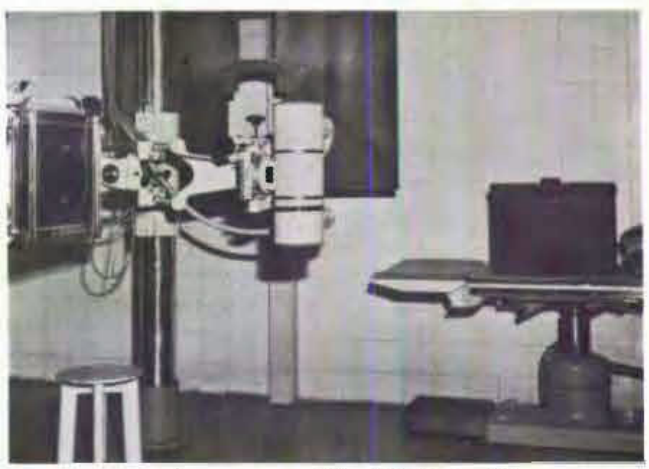
است، این نیرو برای حفظ سلامتی خدمتگزاران خود امکانات وسیعی را در کلیهٔ یگانهای تابعه، در سراسر کشور، فراهم آورده است، بنحوی که امروزه هـریك از پایگاهها و ایستگاههای نیروی هوائی از بیمارستان، درمانگاه و تجهیزات درمانی مدرن و متخصصین ورزیده برخوردار است. در حال حاضر نیروی هوائی دارای وسائل وامکانات ویژه‌ای برای معاینات مخصوص خلبانان و پرسنل پرنده نیز میباشد که در گذشته بعلت فقدان این امکانات ناچار برای اینگونه معاینات، پـرسنل پرنده به کشورهای پیشرفتهٔ خارجی اعزام میشدند، بحث‌پیرامون ترقیات حاصله در زمینه تسهیلات بهداشتی و درمانی نیـروی هوائی شاهنشاهی که بتواند روشنگر واقعی امروزهٔ این پیشرفتها باشد در خور گنجایش این کتاب نبوده وخود مستلزم کتاب جداگانهٔ قطوریست وتصاویری که در صفحات بعد این کتاب چاپ شده‌اند در حقیقت نمودار فقط چند نمونه از وسائل و تسهیلاتیکه در بیمارستانها ودرمانگاههای این نیرو مورداستفاده قرار میگیرند، محسوب میگردند و بس.



نمونه یکی از دستگاههای رادیو گرافی



بالا ــ اطاق رادیو گرافی و تلویزیون



بالا ــ دستگاه کرانیوگرافی و تخت مربوطه



پائین دستگاه سینی‌گرافی از اعضاء بدن و عده‌های داخلی

پائین ــ دستگاه توموگرافی و آنژیوگرافی





آماده کردن بیمار جهت گرفتن الکتروانسفالوگرافی



نمونهٔ یک اطاق عمل ، تخت عمل و وسائل لازم مربوطه

اف-۳۳ (بونانزا) درخدمت نیروی هوائی شاهنشاهی

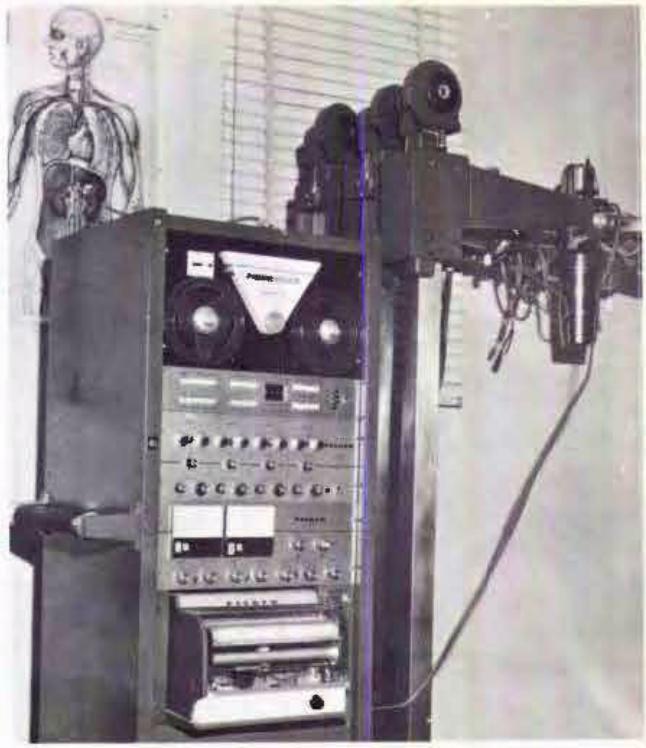
در سال ۱۳۵۲ هواپیمای آموزشی ـ ارتباطی از نوع ف-۳۳-ای (بونانزا) ساخت شرکت بیچکرافت آمریکا وارد خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی گردید. این هواپیما که بیشتر بمنظور آموزش مقدماتی پرواز مورد استفاده قرار میگیرد، مجهز به یك موتور کنتینانتال بقدرت ۲۸۵ اسب ـ حداکثر سرعتش ۲۰۸ میل در ساعت ـ سقف پروازش ۱۷۵۰۰ پا ـ برد پروازش (باحداکثر سوخت) ۹۸۰ میل بوده و برای چهار تا ۶ نفر ظرفیت دارد.



شکاری پیشرفتهٔ «تایگر ـ ۲»

در خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی

«اف ـ ۵ ـ ئی» ملقب به تایگر ـ ۲ که به شکاری برگزیدهٔ جهان آزاد شهرت یافته، در سال ۱۳۵۲ وارد خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی گردید. این هواپیمای سریعتر از صوت یکنفره ـ بال پائین ـ سبك وزن است که دارای قابلیت مانور استثنائی و سهولت عملیاتی فوق‌العاده ومشخصات پروازی وامکانات رزمی برجسته بوده واز لحاظ تجهیز به سیستمهای پیشرفته، حمل وبکار بردن دقیق سلاحها، ارزانی قیمت و سهولت نگهداری وبسیاری جهات دیگر حائز برتری‌های ویژه‌ای میباشد. تایگر ـ ۲ که بمنظور تأمین تفوق هوائی برای کشورهای دارندهٔ آن بوسیلهٔ شرکت «نورث روپ» ساخته شده، مجهز به دوموتور توربوجت جنرال الکتریك هریك بقدرت ۳۵۰۰ پوند کشش (بااستفاده از پس‌سوز) بوده ودر پرواز افقی حداکثر سرعتش در ۴۰۰۰۰ پا ۱۰۵۵ میل در ساعت (۱٫۶ ماخ) ـ



دستگاه رنوگرافی جهت کار کلیه ها

نمونه‌ای از شکاری اف ـ ۵ ـ ئی (تایگر ـ ۲)



شعاع عمل رزمی آن بدون مخازن سوخت خارجی (با دوموشك ساید ویندر در دونوك بال) ۱۷۸ میل و با مخزن سوخت ۲۲۹ گالنی قابل پرتاب در زیر بدنه ٤٣٤ میل ــ برد پروازش با حداکثر سوخت ۲۰۰۰ میل ناتیکال ــ سرعت اوجگیری اولیه‌اش در ۱۳۲۲۰ پوند وزن ۳۱٦۰۰ پا در دقیقه ــ سقف پرواز رزمی هواپیما ۵۳۵۰۰پا ــ وزن‌مجهزش برای مأموریت نبردهای هوا بهوا ۱۵٦٦۰ پوند و حداکثر وزنش بهنگام برخاستن ۲۵۵٤۹ پوند است. «تایگر ــ۲» قادر بحمل انواع مختلف سلاحها می‌باشد و مجهز است به دوتوپ ۲۰ میلیمتری باضافه دوموشك هوا بهوای «ای ــ آی ــ ام ــ۹» و ۷۰۰۰ پوند مهمات در پنج مقر داخلی. مدل «اف» این هواپیما دونفره میباشد.



دراین‌صفحه دو تصویر از شکاری‌پیشرفته‌ٔ اف ــ ۵ ــ ئی (تایگر) مشاهده میگردد که در یکی از آنها، هواپیما از سه جهت نشان داده شده است.



ورود هواپیمای بوئینگ ۷۰۷ بخدمت نیروی هوائی شاهنشاهی

اولین سوختگیری حین پرواز در ایران

با ورود هواپیماهای نوع تانکر یا سوخت‌رسان «کی‌ـ ثی‌ـ۷۰۷» بخدمت نیروی هوائی شاهنشاهی (۱۳۵۳) نخستین سوختگیری حین پرواز در نیروی هوائی شاهنشاهی در تاریخ دهم فروردین ۱۳۵۳ انجام گرفت. در این سوختگیری حین پرواز، هواپیمای دریافت کنندهٔ سوخت از نوع شکاری ـ بمب افکن فانتوم بود. «کی‌ـ ثی‌ـ۷۰۷» نوع تغییر یافتهٔ هواپیمای تجارتی بوئینگ ۳۲۰ـ۷۰۷ ساخت شرکت بوئینگ آمریکا میباشد که به آخرین تجهیزات الکترونیك و سیستم سوخت رسانی مدرن مجهز شده است. این نوع هواپیما که مجهز به چهار موتور توربوجت پرات اندویتنی هریك بقدرت ۱۹۰۰۰ پوند کشش استاتیك میباشد درخدمت نیروی هوائی شاهنشاهی باشرایط قابل‌تبدیل به‌انواع‌باربر، نفربر (یاهردو)ـ مسافربر ـ

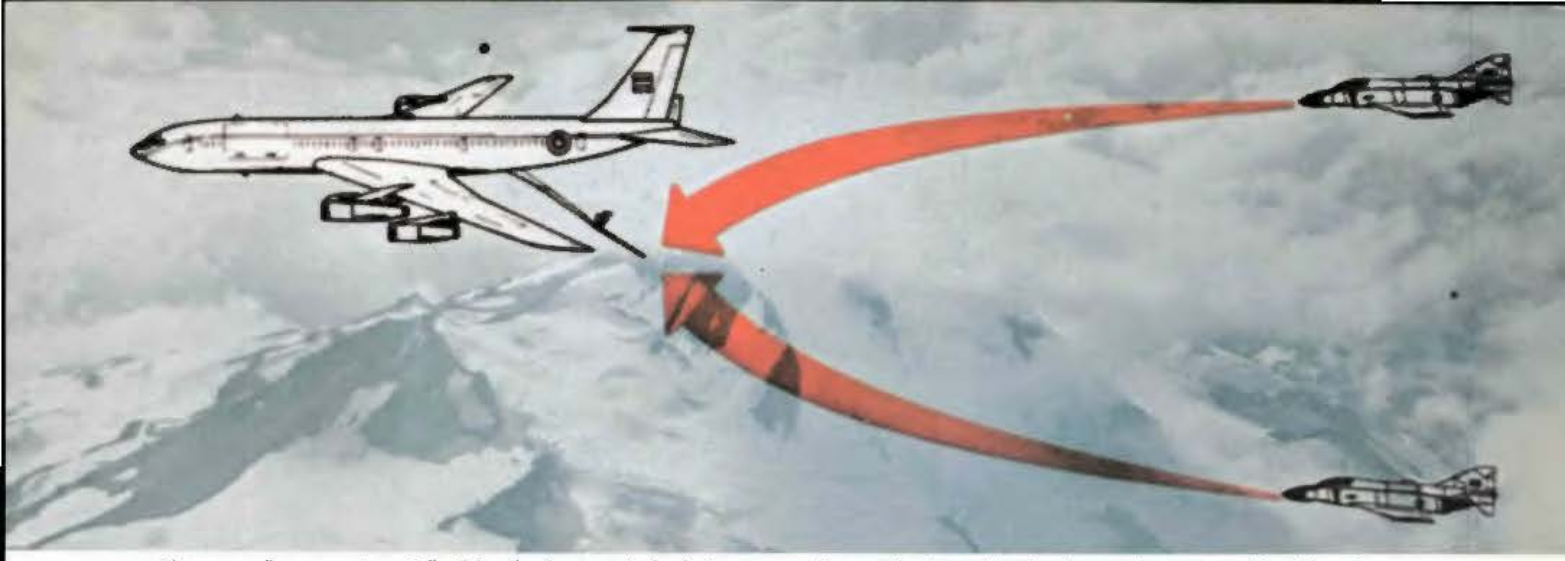


تصویر نمونه‌ای از هواپیماهای بوئینگ ۷۰۷ نیروی هوائی شاهنشاهی که در اجرای توأم دو نقش عملیاتی مجسم گردیده است.

تانکر جهت سوخت‌رسانی حین پرواز عملیاتی شده‌است. حداکثر سرعت این هواپیما ۰/۹ ماخ ـ سقف پروازش حدود ۴۰۰۰۰ پاـ ظرفیت سوخت آن درشرایط تانکر ۲۸۵۵۵ گالن‌آمریکائی و ظرفیتش برای حمل‌بار در شرایط ترابری ۱۰۳۶۰۰ پوند است.



دهم فروردین ۱۳۵۳ ـ اولین سوختگیری حین پرواز در ایران



عکس بالا هنگام تقرب دو فروند هواپیمای فانتوم را برای سوختگیری حین‌پرواز از یک فروند هواپیمای تانکر "کی ـ شی ـ ۷۰۷" نیروی هوائی شاهنشاهی مجسم نموده و عکس پائین انجام سوختگیری یکی از فانتومها را (در حالیکه فانتوم دیگر منتظر نوبت میباشد) مجسم کرده است .



در عکس پائین تعدادی از هواپیماهای بوئینگ ـ ۷۰۷ (کی ـ شی ـ ۷۰۷) نیروی هوائی شاهنشاهی مشاهده میگردند .





تجهیز با هواپیمای «پی۳ ـ اف» (اریون)

در سال ۱۳۵۳ هواپیمای نوع پی۳ـاف (اریون) ساخت شرکت لاکهید آمریکا وارد خدمت هواپیمائی نظامی ایران گردید. این هواپیما که با تجهیزات بسیار مدرن الکترونیکی و اسلحهٔ پیشرفته قادر بهانجام مأموریتهای گشتی واکتشاف ضد زیردریائی وحمله برهدفهای متخاصم میباشد، مجهزاست بهچهار موتور توربوپراپ آلیسون هریك بقدرت ۴۹۱۰ اسب کشش ـ حداکثر سرعتش ۴۷۶ میل در ساعت ـ سقف پروازش ۲۸۳۰۰ پا ـ عدهٔ خدمهٔ پروازی آن در پروازهای عادی اکتشافی حدود ده نفر بوده و در نقش نفربری بهنگام ضرورت میتواند تاپنجاه نفر سرباز مسلح و تا ۴۰۰۰ پوند تجهیزات را حمل کند. این هواپیما توانائی حمل مقادیر یا تعداد زیادی اژدر، مین، راکت، بمبهای عمقی (از جمله سلاحهای اتمی) را در مقر داخلی سلاحها و ده مقر سوار شده در بالهای خود دارد.





یکی از هواپیماهای پی ـ ۳ ـ اف (اریون) نیروی هوائی شاهنشاهی در حال گشت برفراز اقیانوس ـ اریون به سیستم سوختگیری حین پرواز از تانکرهای بوئینگ ـ ۷۰۷ (کی ـ ثی ـ ۷۰۷) مجهز است و به این طریق مداومت پرواز این هواپیما میتواند افزایش فوق‌العاده پیدا کند .



نمای خارجی قسمتی از ستاد فرماندهی یکی از پایگاههای ترابری هوائی نیرو.

پائین ـ اهداء لوحه امنیت پرواز بمناسبت دوسال پرواز بدون سانحه دریکی از پایگاههای شکاری نیروی هوائی ، بوسیله فرمانده پایگاه.



اعطاء کاپ امنیت پرواز ستاد فرماندهی نیرو به فرمانده یکی از پایگاههای شکاری ، بوسیله فرمانده وقت نیروی هوائی ،در سخنرانی عمومی ماهانه مورخه ۱۳۵۳/۶/۳۰



پرواز مستقل والاحضرت همایون ولایتعهد

پیش از ظهر روز دوشنبـه ۲۵ اردیبهشت ماه ۱۳۵۳، والاحضرت همایون ولایتعهد رضا پهلوی، پس از ۱۶ ساعت و ۲۵ دقیقه پرواز آموزشی نخستین پرواز مستقل خود را بایك فروند هواپیمای یك موتوره از نـوع بوناترا در فـرودگاه دوشان‌تپه انجام دادند وافتخار ومباهات بزرگی‌را نصیب جامعهٔ هواپیمائی بطور اخص وجوانان و نوجوانان کشور بطور اعم، فرمودند. والاحضرت پروازهای آموزشی و تمرینات پروازی خود را در روزها و ساعات تعطیل مدارس انجام میدهند تا از این طریق لطمه‌ای به تحصیلات معظم‌له وارد نشود.

باتوجه به احساسات شاهدوستانهٔ مردم ایران و اعتقاد و احترام ویژه‌ایکه ساکنان این مرز وبوم به پیروی از خصلت ملی ومیراث معنوی و تاریخی خود، نسبت به‌تصمیمات واقدامات شهریاران خویش وخاندان جلیل سلطنت در قلوب خود احساس کرده و کار و کـردار آنانرا چون شاهکارهای واقعی با سر بلندی سرمشق زندگی خود قرار میدهند، بلاشك اقدام فرخندهٔ والاحضرت ولایتعهد به‌فراگرفتن فن خلبانی هم، در عین حال که موجب افزایش حرمت حرفهٔ خلبانی گردیده انگیزهٔ مؤثری نیز جهت تشویق جوانان به‌کار هواپیمائی و پرواز بشمارمیرود.



عکسهای این صفحه در آغاز و پس از پرواز مستقل والاحضـرت گرفته شده‌اند.



آئین پنجاهمین سالروز فرمان تأسیس نیروی هوائی شاهنشاهی

در تاریخ ۱۱ خرداد ۱۳۰۳ برمبنای فرمانی که بامضاء وزیر جنگ و فرمانده کل قوا «رضا» (بعداً اعلیحضرت رضا شاه کبیر) شرفصدور یافت (و متن آن در اوائل این کتاب درج شده) نیروی هوائی شاهنشاهی رسماً تأسیس گردید. ۱۱ خرداد ۱۳۵۳ بمناسبت پنجاهمین سالروز تأسیس نیروی هوائی مراسمی از سوی نیروی هوائی شاهنشاهی برگزار گردید. طبق برنامهٔ مراسم مذکور، ساعت ۱۰۰۰ روز ۱۱ خرداد ۵۳ فرمانده وقت نیروی هوائی شاهنشاهی (شادروان تیمسار ارتشبد محمد خاتمی) باتفاق جانشین و ریاست ستاد فرماندهی و امراء و نمایندگان درجات و رسته‌های مختلف نیروی هوائی شاهنشاهی در آرامگاه رضاشاه کبیر حضور یافته و ضمن اجرای آئین باشکوهی تاج‌گلی نثار آرامگاه‌ابدی مؤسس کبیر نیروی هوائی شاهنشاهی نمودند. طی این آئین فرمانده وقت نیروو سخنانی بشرح زیر ایراد کرد:

«امروز یازدهم خرداد ماه، مصادف با پنجاهمین سالروز تأسیس نیروی هوائی شاهنشاهی ایران است.

نیم قرن پیش در چنین روزی بفرمان اعلیحضرت رضاشاه کبیر، که در آن زمان وزیر جنگ و فرمانده کل قوا بودند، برای اولین‌بار نیروی هوائی شاهنشاهی بصورت یك سازمان مستقل ارتشی تأسیس یافت و درپرتو علاقمندی وتحت توجهات مخصوص آن پیشوای بزرگ، مراحل توسعه و پیشرفت را تا آغاز جنگ جهانی دوم سریعاً پیمود. ولی متأسفانه شرایط نامطلوب ناشی ازجنگ جهانی دوم، نه‌تنها مانع از ادامهٔ اجرای برنامه‌های پیشرفت نیروی هوائی شاهنشاهی گردید، بلکه این تشکیلات را تامرحلهٔ نزدیك به‌انحلال عقب راند.

وارث جوانبخت واندیشمند سردودمان پهلوی اعلیحضرت همایون محمدرضاشاه پهلوی، شاهنشاه آریامهر، که باروشن‌بینی خاص خویش به‌ارزش واهمیت نیروی هوائی، برای پاسداری از آسمان کشور، کاملا واقف بودند، باتوجهات ویژه‌ای، این نیرو را بسوی پیشرفت و تعالی هدایت فرمودند.

به‌این ترتیب، بعداز جنگ جهانی دوم، نیروی هوائی ایران، در حقیقت از نو متولد شد وزندگی دوباره‌ای را آغاز کرد.

اکنون پس از گذشت پنجاه سال از تاریخ صدور فرمان تأسیس نیروی هوائی ایران، آرزوی مؤسس کبیر این نیرو، که تسلط جوانان کشور برآسمانها بوده، تحقق یافته وجوانان برومند کشور برآسمان میهن خود کاملا مسلط هستند ــ واینك مابنمایندگی ازسوی کلیهٔ خدمتگزاران نیروی‌هوائی شاهنشاهی درآرامگاه ابدی سردار بزرگ تاریخ وطن خود گرد آمده‌ایم، تا باابراز حق‌شناسی وسپاس‌بی‌پایان، به‌روان‌پاك بنیانگزار ایران نوین و مؤسس سازمان خویش درود بفرستیم.

ما خدمتگزاران نیروی هوائی شاهنشاهی، باوفاداری به سوگندی که یاد کرده‌ایم و پایبندی بعهد و پیمانی که برای

۱۱ خرداد ۱۳۵۳ ــ آئین نثار تاج گل و سخنرانی فرمانده وقت نیرو در آرامگاه اعلیحضرت رضاشاه کبیر بمناسبت پنجاهمین سالروز صدور فرمان تأسیس نیروی هوائی.



جانبازی در راه خدمت به شاه و ملت، بسته‌ایم، به وظائف و مسئولیتهای سنگینی که بعهده ماست، آشنائی کامل داریم وهر لحظه وهرجا که لازم باشد، جان برکف و گوش به فرمان مطاع فرمانده تاجدار خود، این آمادگی وتوانائی را داریم که برای دفاع از آسمان پاك سرزمین مقدس اجدادی خویش، با کفایت و قاطعیت واطمینان به پیروزی وارد عمل شویم.

جاوید اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران.

پاینده ایران.

«سرفراز نیروی هوائی شاهنشاهی.»

متن فرمان مطاع مبارك اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران که طی شماره ۱۵۶۰۸ بمناسبت پنجاهمین سالروز بنیانگزاری نیروی هوائی شاهنشاهی بافتخار این نیرو شرفصدور یافت:

صدور فرمان مبارك همایونی بمناسبت پنجاهمین سالروز تأسیس نیروی هوائی

روز ۱۱ خرداد ۱۳۵۳ بمناسبت پنجاهمین سالروز تأسیس هواپیمائی نظامی در ایران، ازسوی اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران بافتخار نیروی هوائی شاهنشاهی فرمانی شرفصدور یافت که ضمن آن مراتب رضامندی خاطر خطیر شاهانه نسبت به خدمات صادقانهٔ کارکنان این نیرو ابراز گردیده بود. متن فرمان مبارك همایونی بشرح زیر است:

فرمان مبارك شاهانه

«پنجاه سال پیش در یازدهم خرداد ۱۳۰۳ نیروی‌هوائی شاهنشاهی بدست توانای پدر بزرگوارمان اعلیحضرت رضاشاه کبیر بنیانگزاری گردید.

نیروی هوائی شاهنشاهی از همان آغاز تأسیس خود علیرغم امکانات و مقدورات بسیار محدودی که داشت بطرز فعالانه در عملیات ریشه‌کنی یاغیان و آشوب‌طلبان و استقرار نظم و امنیت در سراسر کشور که در آن روزگار مأموریت اصلی و هدف اساسی ارتش شاهنشاهی را در راه پایه‌گذاری ایرانی آزاد وآباد تشکیل میداد شرکت و سهم بسزائی را در استقرار امنیت در کشور شاهنشاهی ایفا نمود.

ما نیز که در تمام دوران زندگانی خویش در اثر تماس نزدیك و روزانه خود، بامور مربوط بهواپیمائی احاطه کامل داریم باتوجه باهمیت شگرف نیروی هوائی وتأثیر قاطع وتعیین کننده‌ای که این قدرت ضربتی عظیم دارد، عزم راسخ و تصمیم قاطع اتخاذ نمودیم که نیروی هوائی شاهنشاهی بـه سازمانی آنچنان نیرومند مبدل گردد که از نظر حفظ امنیت و حراست تمامیت ارضی کشور عاملی مؤثر وبازدارنده باشد.

نیروی هوائی شاهنشاهی با استظهار به عنایات خاصه ما توانسته است بنحو مطلوب در جهت نیات ما ورسیدن به هدفـ هائی که برای آن‌نیرو تعیین گردیده به‌پیشرفت‌های چشمگیری نائل آید.

ضمن درود بروان پاك پدر بزرگوارمان، بموجب این فرمان پنجاهمین سالروز بنیانگزاری نیروی هوائی شاهنشاهی را به افسران، همافران، درجه‌داران، سربازان و کارمندان نیروی هوائی شاهنشاهی تهنیت گفته و رضامندی خاطرمانرا از خدمات صادقانه آنان ابلاغ میداریم.



انتشار تمبر یادبود بمناسبت پنجاهمین سالروز تأسیس نیروی هوائی

وزارت پست وتلگراف وتلفن بمناسبت پنجاهمین سالروز تأسیس نیروی هوائی شاهنشاهی یك سری تمبر یادگاری در دو قطعه هریك به‌ارزش ۱۵ ریال چاپ کرد که از بامداد روز ۱۱ خرداد ۵۳ بجریان گذاشت. ضمناً بهمین مناسبت یك سری تمبر پستی هوائی درشش قطعه (به‌ارزشهای ٤ــ۱۰ــ۱۲ــ۱٤ــ۲۰ــ ۵۰ ریالی) از بامداد روز ۱۱ خرداد ۵۳ انتشار داد.

انتشار شمارهٔ مخصوص مجله نیروی هوائی‌شاهنشاهی بمناسبت پنجاهمین سالروز تأسیس این نیرو

بمناسبت پنجاهمین سالروزتأسیس نیروی هوائی‌شاهنشاهی وبمنظور حفظ خاطرهٔ رویداد تاریخی وافتخارآمیز ۱۱ خرداد ۱۳۵۳ و یادآوری خاطراتی از پنجاه سال تلاش خدمتگزاران نیروی هوائی شاهنشاهی (۱۳۵۳ ــ ۱۳۰۳) شمارهٔ خردادماه ۱۳۵۳ مجلهٔ نیروی هوائی (که خود یادگاری از دوران شکوهمند سلطنت اعلیحضرت رضاشاه کبیر است) به گشت و گذاری درتاریخ پنجاه سالهٔ این نیرو اختصاص یافت. درسرمقالهٔ مخصوص مورد بحث که متن آن ذیلا از نظر میگذرد، درود بی‌پایان خدمتگزاران نیروی هوائی به روان پاك مؤسس عظیم‌الشان این نیرو و سپاس بی‌نهایتشان به توجهات خاص و راهنمائیهای مدبرانهٔ فرمانده تاجدار خویش تقدیم گردیده‌است.

درود بی‌پایان وسپاس بینهایت

متن سرمقالهٔ شمارهٔ مخصوص خرداد ۱۳۵۳ مجله نیروی‌هوائی شاهنشاهی تحت عنوان «درود بی‌پایان و سپاس بی‌نهایت»

«درود بی‌پایان خدمتگزاران نیروی هوائی شاهنشاهی به روان پاك مؤسس عظیم‌الشان سلسله شکوهمند پهلوی که بانبوغ نظامی خلاقه و دوراندیشی داهیانه، نیم قرن پیش به ارزش و اهمیت قاطع وبازدارندهٔ قدرت هوائی برای حفظ و حراست استقلال وتمامیت کشور، پی‌برده ونیروی هوائی ایران را بنیان نهادند و به‌دوران درخشان سلطنت خویش باعلاقمندی و حسن تدبیر این نیروی جوان و نوپا را بسوی رشد وترقی رهبری فرمودند ــ وسپاس بینهایت پاسداران آسمان ایران به‌پیشگاه فرخندهٔ وارث جوانبخت و اندیشمند تاج وتخت سردودمان پهلوی: اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران که در پرتو حمایت بیدریغ و هدایت خردمندانهٔ خویش به «نیروی هوائی آسیب دیده از جنگ جهانی دوم» وطن‌ما نه‌تنها جان تازه، فرصت ادامهٔ حیات وامکان پیشرفت بسوی آیندهٔ درخشان بخشیدند، بلکه بمنظور تقویت روحیه پرسنل نیروی هوائی وتشویق جوانان کشور برای پذیرش خدمت در این‌نیرو وهمچنین بمنظور تسلط برجزئیات امور هواپیمائی و مسائل هوانوردی و رهبری آگاهانهٔ این رسته بسوی ترقی وتعالی، شخصاً به کسب دانش هواپیمائی و فراگرفتن فن پرواز اراده فرمودند واز این طریق حرمت و افتخار بزرگی را به حرفهٔ خلبانی و خدمت در نیروی هوائی تفویض و به کارکنان این نیرو آنچنان شوق تلاش وقدرت خدمتگزاری عطا فرمودند که بابرخورداری از توجهات خاص وراهنمائیهای مدبرانهٔ فرمانده تاجدارشان، در سالهای نیمهٔ دوم تاریخ پنجاه سالهٔ سازمان خویش توانستند به پیشرفتهای چنان شگرف و چشمگیری نائل آیند که آرزوی نیم قرن پیش بیانگزار کبیر این نیرو، دایر برتسلط جوانان کشور برآسمان وطن، بنحو شایسته‌ای تحقق پذیرد واین سرافرازی و مباهات عظیم نصیبشان گردد که در پنجاهمین سالروز تأسیس نیروی هوائی شاهنشاهی، فرمان‌مطاع شاهانه مبنی بررضامندی خاطرخطیر همایونی ازخدمات صادقانهٔ کارکنان این نیرو شرفصدور یابد.»

گشایش نخستین‌دورهٔ دانشکدهٔ فرماندهی و ستاد هوائی

ساعت ۱۰۰۰ روز دوشنبه یکم مهرماه ۱۳۵۳ نخستین دورهٔ دانشکدهٔ فرماندهی وستاد هوائی با حضور فرمانده وقت نیروی هوائی شاهنشاهی و جانشین فرماندهی نیرو و شرکت جمعی از امراء و افسران ارشد نیرو و نیز دانشجویان اولین دورهٔ دانشکده طی مراسمی افتتاح گردید. در سالن سخنرانی دانشکده فرماندهی وستاد هوائی، (مستقر در دوشان‌تپهٔ جنوبی، غرب ساختمان ستاد فرماندهی نیرو) ابتدا گزارشی بوسیلهٔ سرتیپ خاصیان فرمانده وقت‌دانشکده بعرض‌رسیدکه از لحاظ تاریخی روشنگر انگیزه و نحوهٔ تشکیل این دانشکده بوده و خلاصهٔ آن بشرح زیر است:

«... باتوسعه و پیشرفت همه‌جانبه و سریع نیروی هوائی شاهنشاهی نیاز این‌نیروی فعال به‌افسران تحصیل‌کرده درسطح عالی که بتوانند وظایف رسته‌ای و ملی خود را به نحو شایسته بانجام رسانند روزبروز بیشتر احساس میگردید.

فقدان دانشکده فرماندهی وستاد درنیروی هوائی‌کمبودی محسوس بود، روی این اصل پس از اینکه اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران استدعای نیروی هوائی را در مورد تشکیل دانشکده فرماندهی وستاد تصویب فرمودند در اجرای اوامر تیمسار فرماندهی نیرو من و سرهنگ آزادگان از چند دانشکده مشابه در کشورهای خارج: پاکستان از نظر منطقه، آمریکا وانگلستان از نظر کلی و داشتن تجربیات دراز مدت در این زمینه ــ دانشکده ستاد نیروی زمینی و دانشگاه پدافند ملی از نظر محلی وسطح آموزش‌بازدید بعمل آوردیم و پس از بررسی وتحقیق نتیجه باستحضار رسید و معلوم شد که پیروی از برنامه هیچکدام از دانشکده‌های فوق‌الذکر بعلل گوناگون جوابگوی نیازمندی نیروی‌هوائی شاهنشاهی نمیتواند باشد.

ناچار بااستفاده از قواره آموزشی و تجربیات آنها برنامهٔ ویژه‌ای تدوین و کلیات آن تهیه و مورد تصویب واقع گردید. برمبنای اوامر صادره سال گذشته اولین قدم در راه تأسیس دانشکده برداشته شد وساختمان موجود برای این‌منظور واگذار گردید.

قدرت پرسنل دانشکده در بدو امر دونفر وبتدریج تا آنجا که مقدور بود این قدرت تقویت وپشتیبانی گردید. در کشورهای مورد بازدید و در نیروی زمینی شاهنشاهی قبل از طی دوره ستاد دوره‌هائی بشرح زیر موجود است:

در آمریکا دوره افسر ستاد گردان.

در انگلستان وپاکستان دوره ستاد افسران جوان.

در نیروی زمینی ارتش شاهنشاهی پس از خاتمه دانشکده

افسری دوره مقدماتی رسته‌ای، وبعداً در درجه سروانی دوره عالی رسته‌ای.

ولی در نیروی هوائی شاهنشاهی چنین دوره‌هائی فعلا وجود ندارد.

بنابراین برنامه میبایست طوری تنظیم میشد که در بدو امر دانشجویان برای تحصیل در دوره فرماندهی و ستاد آماده شوند و بعلت گسترش سریع نیروی هوائی و کمبود پرسنل، برنامه مورد بحث‌حاوی مطالبی در سطح دانشگاه جنگ باشد، تا اگر میسر نشد افسران نیرو به‌چنین دوره‌های مقدماتی اعزام گردند از این آموزش عالی محروم نباشند لذا برمبنای اصولی که باستحضار رسید برنامه‌های دانشکده فرماندهی و ستاد هوائی تنظیم گردیده است که اهم مواد آموزشی مذکور در پنج قسمت بشرح زیر میباشند:

۱ــ برنامه دانستنیها پیرامون امور نظامی:

شامل آموزش مواديست که پرسنل نظامی بطور روزمره و مستقیم باآنها سرو کار ندارند ولی بدون آنها هم نمیتوان باچشم باز بامور نظامی پرداخت، این برنامه بطور خیلی کلی شامل مطالب زیر است:

الف ــ شناخت سیاستهای قدرت‌های همجوار و آنهائیکه در سرنوشت منافع ملی کشور مؤثرند.

ب ــ استراتژی کشورهای بزرگ و اثر آنها روی منافع ملی کشور شاهنشاهی.

پ ــ پیشرفتها و پدیده‌های علمی نظامی در جهان.

ت ــ همبستگی کشورهای مختلف جهان و قراردادهای نظامی‌جهانی، استراتژی ملی‌ایران، پیشرفتهای سیاسی، اقتصادی ونظامی و فرهنگی کشور شاهنشاهی.

۲ ــ برنامه‌رهبری و مدیریت:

این برنامه با استفاده از آخرین روش آموزش رهبری و مدیریت در سطح جهانی تدوین گردیده‌است. وشامل قسمت‌های زیر میباشد:

الف ــ اصول و مبانی مدیریت.

ب ــ فرماندهی و رهبری.

پ ــ روشهای مدیریت از لحاظ کمیت.

ت ــ مدیریت منابع.

۳ ــ برنامه بکاربری قدرت نظامی:

در این برنامه اصول کارهای ستادی از یك نامه نگاری ساده تا طرح‌ریزی‌های مشترك و مرکب پیش‌بینی شده است و روی هرکدام از امور و مسائل ستادی تمرینهائی که باوضع‌روز مطابقت دارند انجام خواهد شد و بخصوص در این برنامه توجه گردیده است که افسران فارغ‌التحصیل بتوانند در هر وظیفه ستادی که در سطح نیروی هوائی به‌آنان محول گردد بنحو شایسته‌ای انجام وظیفه نموده و حتی قادر باشند در سطح ستادهای مشترك یا مشترك و مرکب فعالیت نمایند.

۴ ــ برنامه انتخابی

بمنظور پیشرفت عمیق دانشجویان در مورد برنامه‌ایکه‌قبلا باستحضار رسید دانشجویان موظفند در طول دوره، نامه‌های تحقیقی تحت‌عنوانهائیکه ممکن است مورد استفاده نیروی‌هوائی یا ارتش شاهنشاهی باشد به‌انتخاب خود آنان و تصویب شورای فرهنگی دانشکده تهیه نمایند.

۵ ــ برنامه تکمیلی

دراین برنامه قدرت بیان ونوشتن دانشجویان با انجام تمرینات مختلف از آغاز تا پایان دوره بالا برده خواهد شد. علاوه براین در این برنامه منطق و کاربرد آن در امور نظامی، روش علمی تحقیق و بررسی، آموزش داده میشود. در برنامه بازدیدهای آموزشی در داخل و خارج کشور دانشجویان با پیشرفتهای نظامی، صنعتی، اقتصادی، فرهنگی و تمدن کشور شاهنشاهی و کشورهای موردبازدید آشنا میگردند.»

سپس فرمانده وقت نیروی هوائی شاهنشاهی پشت تریبون قرار گرفته و ضمن بیاناتی که خلاصهٔ آن از لحاظ حفظ سوابق تاریخی ذیلا از نظر میگذرد، نخستین دورهٔ دانشکدهٔ فرماندهی و ستاد هوائی را افتتاح نمودند:

«خیلی خوشحال هستم ازاینکه امروز دانشکده فرماندهی و ستاد نیروی هوائی شاهنشاهی را که از مدتها قبل احتیاج به چنین مؤسسه‌ای احساس‌میشد وحسب‌الامرمطاع مبارك‌اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران اقدام به تأسیس گردید، افتتاح میکنم. احتیاج به‌یك چنین مؤسسه‌ای ضمن سایر تأسیسات آموزشی نیروی هوائی قطعیت داشت و مدتها پیش دنبال این فکر بودیم، منتها متأسفانه دلائلی که تا به‌امروز مارا از انجام این عمل عقب گذاشت وباید بگویم، امروز هم وجود دارد یعنی کمبود کادر افسران دانشجو به علت گسترش سریع نیروی هوائی در کلیه زمینه‌ها و مشکلاتی است که اعزام این پرسنل به چنین مؤسسه‌ای برای ما بوجود می‌آورد. ولی در هر حال باتوجه به‌اینکه زیربنای ساختمان یك مؤسسه نیرومند و قادر به‌انجام مأموریت‌های محوله داشتن چنین مؤسسه‌ایست بنابر این چاره‌ای نبود جزاینکه محدودیتها وگرفتاریها را قبول کنیم و بالاخره این مؤسسه را بوجود آوریم. البته وجود این مؤسسه آموزش عالی بما فرصت میدهد تا عده هرچه بیشتر و درخور احتیاج نیروی هوائی شاهنشاهی افسر دانشجو به‌این سازمان بفرستیم درصورتیکه در گذشته ما همیشه از این لحاظ کمبود احساس میکردیم به‌این علت که ممالك خارجی توانائی پذیرفتن احتیاجات دانشجوئی ما را به تعداد مورد لزوم ما نداشتند. اکنون خوشبختانه این امکان برای ما هست که‌بااعزام عده مورد احتیاجمان افسر دانشجو به این مؤسسه آموزشی‌عالی نیازمندیهای خود را خودمان تأمین کنیم. مسئله دیگر این

بود که افسران ما در دوره‌های ستادهای ممالك دیگر، که برنامه‌هایشان را برای رفع احتیاجات خودشان و برمبنای امکانات خودشان طرح‌ریزی کرده‌اند، آن چیزهائی را آموزش می‌گرفتند که احیاناً مقداری از آنها جوابگوی احتیاجات ما نبود، آنچه را که میبایستی افسران ما بدانند ورویش کار کنند طرح‌ریزی نشده بود بنابراین تأسیس این‌دانشکده فرست دیگری است که ما مسائل تاکتیکی واستراتژیکی خودرا با امکانات اقتصادی، شرایط منطقه‌ای و دانائی فردی واجتماعی خودمان تطبیق دهیم.

هرکشوری وسائل، امکانات و شرایط خاص خودش را دارد ومسائل نظامی که دریك دورهٔ عالی‌آموزشی برای افسران یك کشور مطرح میشود اولا باید، باوسائل، امکانات و شرایط خاص همان کشور مربوط باشد ثانیاً از لحاظ زمانی ومکانی هم به مسائل توجه شود. مثلا طرح مسئله حمله به خط ماژینو ودفاع از آن و نظایرش و صرف مقدار زیادی وقت به‌اینگونه مسائل که نه‌از نظر زمان و نه‌مکان ارتباطی به ما ندارد چیزی جز اتلاف وقت نیست، البته اشاره‌ای به‌این نوع مسائل بمنظور افزایش دانائی بسیار خوب است اما مسائل را علی‌الاصول باید باوسائل وامکانات موجود وشرایط روز طرح وحل کرد. دور زدن در مسائل قدیمی و احیاناً اتلاف وقت در بحثهای خارج از حدود امکانات هیچگونه ارزشی ندارد، بنابراین در اینجا باید مسائلی مطرح و مورد تجزیه وتحلیل قرار گیرند که از هرجهت بامقدورات ما مطابقت داشته باشند.

در اینجا باید تذکر بدهم که آمدن آقایان برای طی این دوره که باتوجه به گرفتاریهای خدمتی که از لحاظ کمبود پرسنل داریم و خودتان شاهد و ناظرش هستید ،فقط بخاطر این نیست که بیائید ویك سالی را بگذرانید به این اسم که دورهٔ دانشکدهٔ فرماندهی وستاد را گذرانیده‌اید بلکه نیروی هوائی میخواهد که آقایان واقعاً بامعلومات عالی و معلومات روز از این دانشکده خارج بشوند وبرای این منظور احتیاج به مطالعه دارید. اگر تابحال کتابها ومدارکی‌را که‌باید دراین دانشکده بخوانید و در آخر دوره امتحان بدهید ندیده‌اید مسلماً بزودی خواهید دید وتوجه خواهیدکرد که برای‌اطلاع و درك مطالب ومسائل این کتب ومدارك تنها مدت زمانی که شما دراین‌کلاس خواهید نشست کافی نخواهد بود، شمامجبور خواهید بودساعات فراغت خودتانرا برای این کار بگذارید تا بتوانید خودتانرا آماده خدماتی بکنید که فردا انجام آنها از شما انتظار میرود البته این اولین سال است که چنین دوره‌ای را با این استاندارد بوجود آورده‌ایم. احیاناً ممکن است مسائلی هنوز وجود داشته باشد که مورد رسیدگی و توجه ما خواهد بود. از آقایان دانشجویان هم میخواهم که هرکدام از هم‌اکنون یادداشتهائی داشته باشید، ودر آخر دوره یك گزارش جامع ازوضع دانشکده تهیه کنیدو پیشنهادهائی که بنظرتان میرسد بدهید تا مورد توجه قرار گیرند وبرای بهبود این‌سازمان کمك کنند دوره‌های دیگری هم خواهیم داشت که در آتیه افسران نیروی هوائی شاهنشاهی را برای شرکت در چنین دوره‌ای آماده کنند. هر اقدامی که برای تسریع در پیشرفت کار لازم باشد بتدریج‌انجام خواهد گرفت کوششهای کلیه کسانیکه در مأموریت تأسیس این سازمان شرکت داشته‌اند مورد تقدیر است ولی این موضوع را که من همیشه تذکر داده‌ام نباید فراموش کرد که هرقدم موفقیت‌آمیز درهرزمینه‌ایکه بجلو برداشته میشود جز بافعالیت دسته‌جمعی کلیه پرسنل امکان‌پذیر نیست ...»



اولین افسر نیروی هوائی شاهنشاهی که با درجه ارتشبدی به‌افتخار بازنشستگی نائل آمد

تیمسار ارتشبد سمیداعزازی اولین افسر در تاریخ نیروی هوائی شاهنشاهی میباشد که در درجهٔ ارتشبدی ، هنگامیکه مقام جانشینی فرماندهی نیرو را عهده‌دار بود به افتخار بازنشستگی نائل آمد و فرمان رضامندی خاطر خطیر شاهانه از خدمات صادقهٔ وی طی آئین ویژه‌ای که روز ۱۳۵۳/۷/۱۷ برگزار گردید بوسیلهٔ فرمانده وقت نیرو ابلاغ و نشان بازنشستگی به سینهٔ او نصب شد.



شادروان تیمسار ارتشبد محمدخاتمی که از مهر ۱۳۳۷ تا شهریور ۱۳۵۴ فرماندهی نیروی هوائی را بعهده داشت.

یك ضایعهٔ بزرگ برای نیروی هوائی شاهنشاهی

اولین «فرمانده نیروی هوائی با درجهٔ ارتشبدی» در تاریخ هواپیمائی جهان ، که در اثر سانحهٔ پرواز ورزشی با «کایت» قهرمانانه جان سپرد

درگذشت جانگداز ونابهنگام شادروان تیمسار ارتشبد محمد خاتمی فرمانده فقید نیروی هوائی شاهنشاهی که روز ۲۱ شهریور ماه ۱۳۵٤ ضمن پرواز ورزشی در اثر سقوط کایت (بال پرنده) در سد محمدرضا شاه (دز) بوقوع پیوست بلاشك برای ملت ایران، ارتش شاهنشاهی و بویژه کارکنان نیروی هوائی یك ضایعهٔ بزرگ، تأسف‌انگیز و جبران‌ناپذیر بوجود آورد.

شادروان تیمسار ارتشبد محمدخاتمی نمونه‌ای برجسته و مظهر والائی از شاهدوستی، شهامت، میهن‌پرستی، پشتکار و سجایای اخلاقی عالی و فرماندهی فوق‌العاده باکفایت، کاردان، مبتکر ولایق بشمار میرفت که باالهام از منویات ترقیخواهانهٔ اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در راه طرح واجرای برنامه‌های توسعه و پیشرفت نیروی هوائی و افزایش امکانات این نیرو برای پاسداری ازآسمان میهن گرامی چه از لحاظ کیفیت و چه کمیت، باتمام قدرت و بدون احساس خستگی تاآخرین لحظات زندگی تلاش کرد ودر کار وکوشش، وظیفه‌شناسی و انضباط سرمشق بی‌همتائی برای کارکنان نیروی هوائی بود.

پایگاه هوائی خاتمی

بفرمان مطاع مبارك اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران بیادبود شادروان تیمسار ارتشبد محمدخاتمی پایگاه هوائی واقع در اصفهان از ۲٤ شهریور ۱۳۵٤ بنام «پایگاه هوائی خاتمی» موسوم گردید.

سخنی کوتاه پیرامون زندگی و شخصیت برجستهٔشادروان‌تیمسارارتشبد محمدخاتمی:

شادروان تیمسار ارتشبد محمدخاتمی، فرمانده فقیدنیروی هوائی شاهنشاهی در سال ۱۲۹۷ در شهر رشت دیده به جهان گشود، وی فرزند آقای محمود خاتمی و خواهرزادهٔ امام‌جمعهٔ تهران بود. پس از تحصیلات ابتدائی دورهٔ متوسطه را در کالج آمریکائی تهران (دبیرستان البرز کنونی) به پایان رسانید و در سال ۱۳۱۸ وارد اولین دورهٔ رستهٔ هوائی که در دانشکدهٔ افسری تشکیل شده بود، گردید و در سال ۱۳۲۰ با درجهٔستوان دوم هوائی فارغ‌التحصیل شد و درسال ۱۳۲۳ یعنی بدوران جنگ جهانی دوم و در شرایط سخت بریتانیا، فن خلبانی را در آن کشور تکمیل نمود، پس از بازگشت بـه میهن دورهٔ هنر آموزگاری خلبانی را در ایران به پایان رسانید و از سال ۱۳۲۵

جنازهٔ شادروان تیمسار ارتشبدمحمدخاتمی درمسجد سپهسالار، پیش از حرکت بسوی آرامگـاه ابـدی





شادروان ارتشبد محمدخاتمی در طول متجاوز از سی‌وسه سال خدمت در نیروی هوائی با کلیّه هواپیماهای این نیرو از تایگرموس دوباله مشقی گرفته تا فانتوم که حدود دو و نیم برابر صوت سرعت دارد ، مرتبا " به پرواز خود ادامه داد .

بعنوان خلبان مخصوص هواپیماهای اعلیحضرت همایون‌شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران انتخاب واز اول فروردین ۱۳۲۹ به‌آجودانی مخصوص شاهانه مفتخر گردید. در سال ۱۳۳۰ دورهٔ پرواز با هواپیماهای جت را در نیروی هوائی سلطنتی انگلیس گذرانید و بعنوان اولین خلبان جت نیروی هوائی شاهنشاهی شناخته شد، سپس دورهٔ تکمیلی پرواز با جت را در آلمان غربی و دورهٔ ستاد هوائی را در آمریکا باموفقیت طی کرد.

شادروان ارتشبد محمد خاتمی از بدو خدمت در نیروی هوائی در مشاغل عمدهٔ هنرآمـوزگاری و سرهنرآموزگاری خلبانی وفرماندهی یگانهای شکاری این‌نیرو صادقانه، باکفایت، پشتکار ولیاقت فوق‌العاده خدمت کرده واز مهر ۱۳۳۷ به‌فرمان مطاع مبـارك اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامـهر بزرگ ارتشتاران، بادرجهٔ سرتیپی به‌فرماندهی نیروی هوائی‌شاهنشاهی منصوب شد وبرای پیشرفت، توسعه و عظمت این نیرو تلاش خستگی‌ناپذیری بعمل آورد.

شادروان تیمسار ارتشبد محمدخاتمی در تـمام دوران حیاتش به پرواز و ورزش عشق می‌ورزید، بطوریکه تاآخرین روزهای حیاتش با کلیهٔ انواع هواپیماها منجملـه شکاریهای سریعتر از صوت نیروی هوائی شاهنشاهی با ورزیدگی فوق‌ـ العاده پرواز میکرد ـ در درجهٔ سرلشگری ضمن اینکه چهل سال از عمرش را پشت‌سر گذاشته وفرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی را بعهده داشت از اعضاء نخستین تیم‌آکروجت تاج طلائی این نیرو بود. وی از درخشانترین چهـره‌های ورزش کشور بشمار میرفت وسالها قهرمان پنجگانهٔ کشور و کاپیتان تیم ملی فوتبال و والیبال کشور بود و تاآخرین لحظات‌زندگی ورزشهای تنیس، اسکی روی برف، اسکی روی آب و پرواز با کایت (بال پرنده) از ورزشهای مورد علاقهٔ او بودند.

شادروان تیمسار ارتشبد محمد خاتمـی بپاس خـدمات ارزنده‌اش به‌دریافت متجاوز از سی‌قطعه نشان ودهها‌بار تقدیر نائل آمد. به زبان انگلیسی تسلط کامل داشت و زبان فرانسه را خوب میدانست و مؤلف کتب و مقالات متعدد نظامی، علمی و ورزشی بوده و علاوه بر ورزش، که در تمام طول حیات از برنامهٔ روزانه‌اش حذف نشد، قسمتی از اوقات فراغت خود را بمطالعه و فیلمبرداری آماتوری و تنظیم فیـلمها در منزل میگذرانید.

از سی‌ام‌آبان ۱۳۳۸ افتخار همسری والاحضرت شاهدخت فاطمهٔ‌پهلوی خواهر گرامی اعلیحضرت همایون شاهنشاه‌آریامهر بزرگ ارتشتاران را داشته و دارای سه فرزند (دو پسر و یك دختر) می‌باشند.

شادروان تیمسار ارتشبد محمد خاتمی روحیهٔ قهـرمانی ویژه‌ای داشت و تا پایان زندگی این روحیه را حفظ کرد و سرانجام چون عقابی بلندپرواز در حالیکه بوسیلهٔ «بال‌پرنده» در اوج آسمان میهنش بال گشوده و پرواز مینمود، روز ۲۱ شهریور ۱۳۵٤ در اثر بروز سانحه‌ای قهـرمانانه جان بجان آفرین تسلیم کرد ـ روانش شادباد.

←

در تشییع جنازه ، بدنبال تاج گلها ، عکس شـادروان تیمسـار ارتشبد محمدخاتمی و نشانهای آن شادروان روی هفت کوس مشکی بوسیلهٔ دانشجویان دانشکده خلبانی نیروی هوائی شاهنشاهی حمل می‌شدند .



در تشییع‌جنازهٔ شادروان ارتشبد خاتمی ، والاحضرت شاهدخت فاطمه پهلوی ، والاحضرت شاهپور محمودرضا پهلوی ، فرزندان آن شادروان ، جناب آقای نخست‌وزیر و هیئت‌وزیران ، رؤسای مجلسین ، ریاست‌ستاد بزرگ ارتشتاران ،فرماندهان‌نیروها و شخصیتهای برجستهٔ مملکتی و هزاران نفر از طبقات مختلف‌مردم با چشمان اشکبار بدنبال جنازه درحرکت‌بوده و از بزرگ‌مردآسمانها و ورزش ایران‌وداع کردند .



جنازهٔ شادروان ارتشبد خاتمی روی عـرادهٔ تـوپ از مسجـد سپهسالار تا سرچشمه تشییع شد و درآنجا داخل اتومبیل ویـژه‌ایکـه جنازه اعلیحضرت رضاشاه کبیر با آن حمل گردید قرار گرفت و بسوی آرامگاه ابدی حرکت کرد .



فرمانده جدید نیروی هـوائی شاهنشاهی

در امتثال فرمان مطاع‌مبارك اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران از تاریخ ۲۱ شهریور ۱۳۵٤ تیمسار سپهبد فضائل تدین (جانشین فرماندهی‌نیروی هوائی‌شاهنشاهی) بفرماندهی این نیرو منصوب واز تاریخ یکم مهر ماه ۱۳۵٤ به درجهٔ ارتشبدی مفتخر گردیدند.



بفرمان مطاع مبارک همایونی‌تیمسار سپهبد علی‌اصغر بهسرشت از مهر ۱۳۵۴ بـه جانشینـی فرماندهی نیروی هوائی‌شاهنشاهی منصوب گردید.

عکس صفحه روبرو یک کارهنری است که جامبوجت را در حال پرواز نشان میدهد. ←

ورود جامبوجت بخدمت نیروی هوائی شاهنشاهی

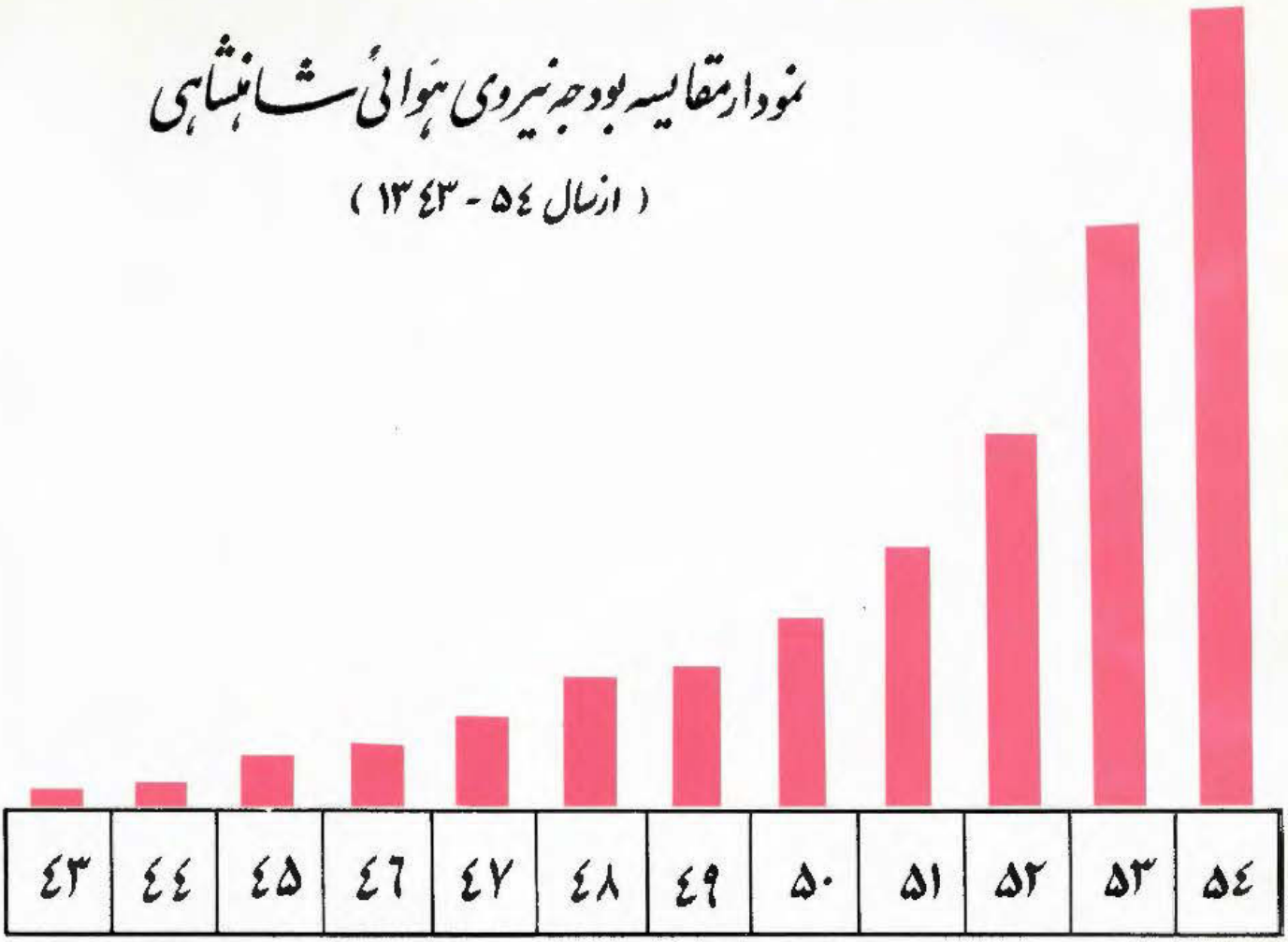
درسال ۱۳۵٤ هواپیمای غول‌پیکر از نوع بوئینگ ۷٤۷ (جامبوجت) که بزرگترین هواپیمای مسافری وباربری جهان است وارد خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی گردید. عکس‌پائین اولین فروند از این نوع هـواپیما را که از مـدل باربری SF 747 - 100 میباشد در خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی نشان میدهد. این مـدل مجهز به چهار موتور تـوربوفان JT9D-7 AH «پرات‌اندویتنی» هریك بقـدرت ٤۷۰۰۰ پوند کشش بوده ــ سقف‌پروازش ٤۵۱۰۰ پا ــ حداکثر وزنش ۷۳۵۰۰۰ پوند و قادر بحمل ۲۱۱٤۰۰ پوند بار یا حدود ٤۰۰ نفر مسافر میباشد. حداکثر سرعتش درارتفاع ۳۵۰۰۰ پا ۹۲ر۰ ماخ (۹۲ر۰ سرعت صـوت)و سرعت پرواز مسافـرتی آن ۸٤ر۰ ماخ است. برد پرواز این نوع هواپیما با حداکثر سوخت ۵۵۰۰ میل (ناتیکال) ــ فاصلهٔ بین دونوك بال آن ۱۹۵ پا و ۸ اینچ ــ طولش ۲۳۱ پا و چهار اینچ میباشد.





نمودار مقایسه بودجه نیروی هوائی شاهنشاهی

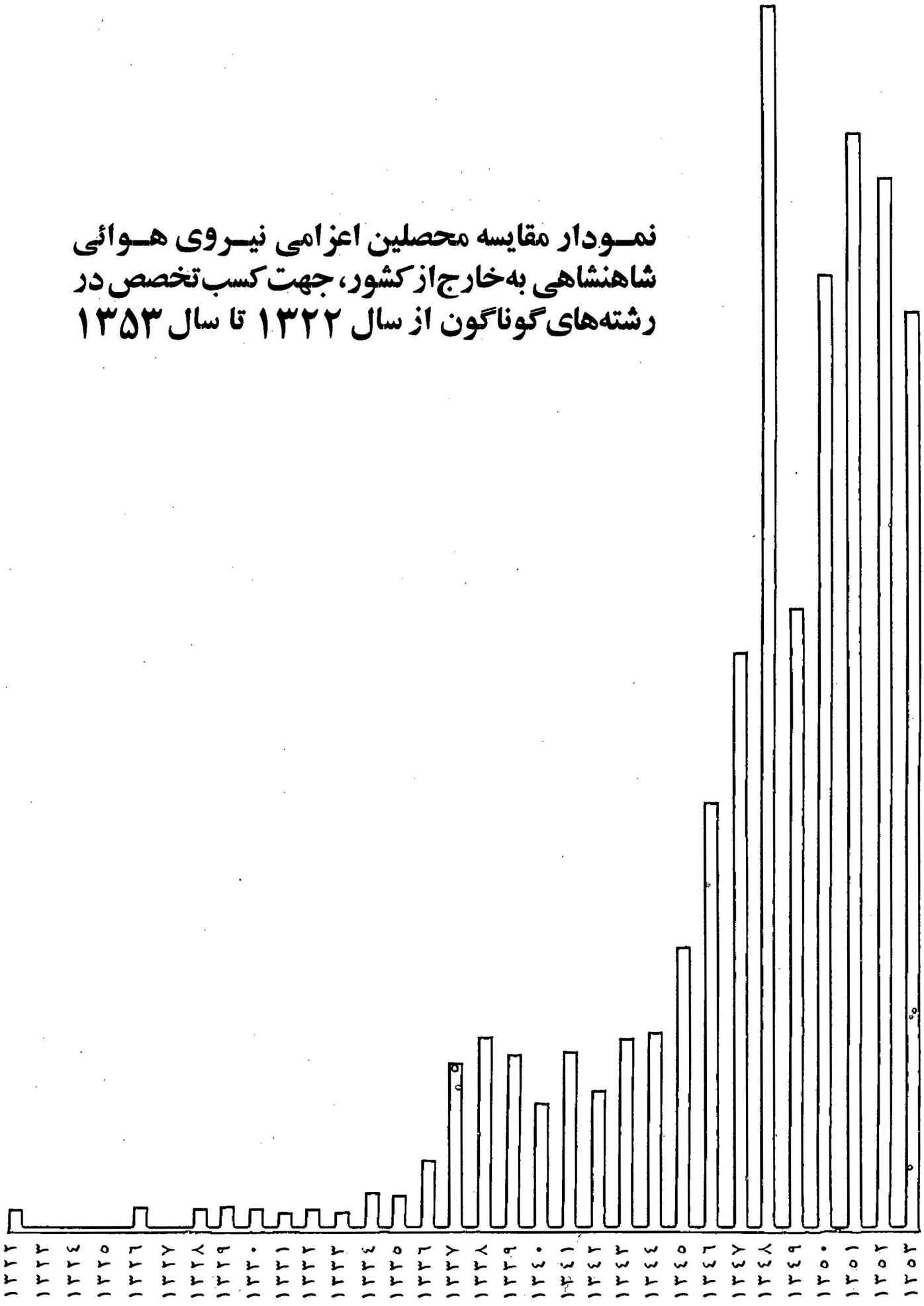
(ازسال ۵۴ - ۱۳۴۳)





یک منظره دیگر از هواپیمای ترابری غول پیکر چهارموتوره بوئینگ ۷۴۷ (جامبوجت) نیروی هوائی شاهنشاهی

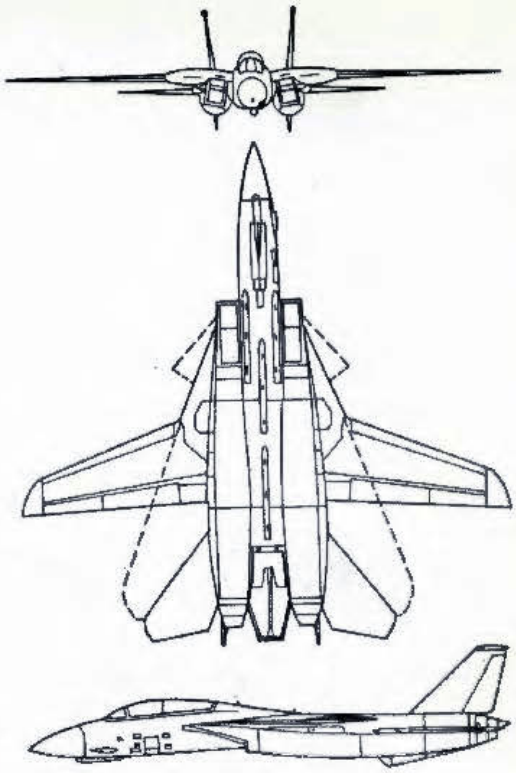
نمودار مقایسه محصلین اعزامی نیروی هوائی شاهنشاهی به‌خارج از کشور، جهت کسب تخصص در رشته‌های گوناگون از سال ۱۳۲۲ تا سال ۱۳۵۳



اف ـ ۱۴ (تامکت)

پیشرفته‌ترین شکاری جهان در خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی ایران

پیشرفته‌ترین شکاری جهان موسوم به افـ۱۴ (تامکت) که به هواپیمای تأمین کنندهٔ برتری هوائی دههٔ آینده ملقب گردیـده است، در سال ۱۳۵۴ وارد خدمت نیـروی هوائی شاهنشاهی ایران گردید. این شکاری دونفره ساخت شرکت هواپیماسازی «گرومن» و مجهـز به دو موتور تـوربوفان



در ایـن طـرح ، شکـاری مـدرن اف ـ ۱۴ (تامکت) از سه جهت مشاهده میشود (طرح وسط نحـوهٔ تغییـر سطوح بال هواپیمـا را حیـن پـرواز نشـان میدهد) .

اف ـ ۱۴
(تامکت)



«پرات‌اندویتنی» هریك بقدرت متجاوز از ۲۰۹۰۰ پوند کشش (با پس‌سوز) بوده و حداکثر سرعتش حدود ۲٫٤ ماخ (۲٫٤ برابر سرعت صوت) ــ سقف‌پروازش متجاوزاز ٦۰۰۰۰ پا ــ حداکثر وزنش هنگام برخاستن حدود ۷۰۰۰۰ پوند است. «تامکت» در دونقش: نبرد علیه شکاریهای حریف ودفاع هوائی قادر به عملیات بوده و در مقایسه با سایر هواپیماهای رزمندهٔ خط اول موجود جهان از برتریها و امتیازات فراوان و چشمگیری برخوردار است، قابلیت تغییر سطوح بال حین پرواز به‌این شکاری پیشرفته امکان می‌بخشد تا از باندهائی کوتاهتر از ۱۰۰۰ پا برخاسته و در باندهائی کوتاهتراز ۱۵۰۰ پا فرود آید و باسرعتی معادل ۸٦٫۵ میل در ساعت، بدون از دست دادن کنترل، پرواز کند.

«تامکت» مجهز به یك توپ ۲۰ میلیمتری در بدنهٔ جلو و قادر بحمل و پرتاب انواع گوناگون از پیشرفته‌ترین موشکهای هدایت شوندهٔ موجود جهان است و همچنین به‌یك سیستم بسیار پیشرفتهٔ هوابرد برای کنترل سلاحها مجهز بوده و بطور استاندارد قادر بحمل وپرتاب مجموعاً تا ۱٤۵۰۰ پوند بمب تا ترکیبی از بمبها و موشکها در خارج از بدنه است.



پیشرفتهای سریع و بیسابقه

از نقطه نظر تاریخ، بحث در «پیشرفتهای امروز مربوط بیك سازمان» بعهدهٔ تاریخ‌نویسان «فردا» میباشد، لذا دراینجا هدف از انتخاب عنوان بالا و یا طرح مطالبی کوتاه پیرامون عوامل یا شواهد حاکی از پیشرفتهای امروز نیروی هوائی شاهنشاهی که همراه تصاویری در این کتاب ارائه شده بررسی جزئیات تاریخی مربوط به پیروزیهای موجود این سازمان نیست، زیرا خوانندگان معاصر این کتاب، خود شاهد این پیروزیها هستند ونیازی ندارند تابمنظور یافتن شواهدی برای اثبات پیشرفتهای حاصله، درصفحات تاریخ بجستجو پردازند. بلکه غرض، آوردن چند نمونهٔ بارز و غیرقابل انکار جهت یاری بهامکان قیاس وضع حالا باگذشته است. وبرای اینکه در اظهار نظر راجع بهمیزان پیشرفت و سرعت ترقی نیروی هوائی شاهنشاهی که در طول حدود پانزده سال اخیر بدست آمده از مرز و وظیفهٔ «تاریخ‌نویسی» تجاوز نکرده و به قلمرو وظایف مربوط به «انتشارات و تبلیغات» گام نگذاریم، آنچه در این زمینه ذیلا مطرح میگردد عقائدیست که کارشناسان ذیصلاحیت هواپیمائی خارجی، در آن متفق‌القولند و در نشریات خود بارها این نظرات را اعلام داشته‌اند. بنظر کارشناسان مذکور: سرعت پیشرفت نیروی هوائی شاهنشاهی در چند سال اخیر از لحاظ «کیفیت × کمیت» در هیچ جای دنیا سابقه نداشته است.

برای جلوگیری از سوءتفاهم، در اینجا بچند نکته باید توجه کرد: اول اینکه صحبت از «سرعت پیشرفت» است و نه «میزان قدرت» زیرا بدیهیست که در مقایسهٔ میزان قدرت، کسی نمیتواند مدعی باشد که قدرت نیروی هوائی ایران فی‌المثل بیشتر از قدرت نیروی هوائی آمریکا یا کشوری نظیر آمریکاست. ثانیاً در این مقایسه «سرعت پیشرفت» در دوزمینه یا عامل یعنی «کیفیت × کمیت» باهم مطرح میباشد، بعبارت دیگر ممکن است یك سازمان نیروی هوائی باتشکیلات بسیار کوچك و مثلا داشتن فقط پنج فروند هواپیما دارای بهترین کیفیت، حتی بالاتر از کیفیت نیروی هوائی آمریکا، باشد ویا بالعکس سازمان بسیار وسیعی (از نظر تعداد پرسنل و وسائل و هواپیما) وجود داشته باشد، در حالیکه این سازمان از لحاظ کیفیت دارای مشخصات باارزشی در مقایسه با سازمانهای دیگر

برای بالا بردن سطح اطلاعات علمی و عمومی کارکنان نیروی هوائی، ضمن‌دعوت از شخصیتهای‌مطلع و دانشمند کشور سخنرانیهای مفید و مرتبی در مرکز و شهرستانها برای کارکنان نیرو اجرا می‌گردد. در عکس پائین آقای دکتر محسن‌هشترودی استاد دانشگاه، حین سخنرانی در یکی از جلسات که برای جمعی از کارکنان یگانهای مقیم مرکز تابعهٔ نیروی هوائی تشکیل گردیده، دیده می‌شوند.



آشنا کردن کارکنان نیروی هوائی با روشهای نوین مدیریت و سرپرستی برای پیشرفت کاریگانها در رده‌های مختلف خدمتی اهمیت زیادی دارد و برای این منظور کلاسهای مرتبی در یگانهای تابعهٔ این نیرو تشکیل میگردد. در عکس بالا فارغ‌التحصیلان کلاس مدیریت و سرپرستی یکی از دوره‌های مورد بحث مربوط به یکی از یگانهای نیرو مشاهده می‌گردد.



نباشد.

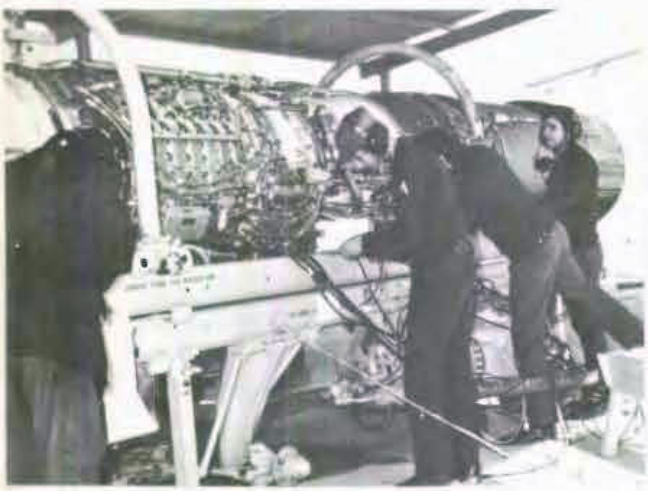
بنابـراین در مقایسهٔ «سـرعت پیشرفت» یك سازمان هواپیمائی باسازمانهای هواپیمائی دیگر بلاشك سه عامل را باید توأماً مورد توجه قرار داد که در آن دو عامل یعنی «پیشرفت در کیفیت» و «پیشرفت در کمیت» بطور مستقیم و یك عامل یعنی «زمان» یا مدتیکه در ظرف آن پیشرفت مورد نظر بدست آمده است بطور معکوس در نظر گرفته میشود. بنابراین معادلهٔ مقایسه سرعت پیشرفت چنین خواهد بود:

سرعت پیشرفت مساویست با میزان پیشرفت در کمیت × میزان پیشرفت در کیفیت تقسیم‌بر زمانیکه پیشرفت حاصل‌شده.

در این نوع مقایسه است که به‌تأیید و تصدیق کارشناسان ذیصلاحیت هواپیمائی خارجی، سرعت پیشرفت نیروی هوائی ایران در سالهای اخیر در سراسر جهان نظیر ندارد واین مایهٔ افتخار کارکنان نیروی هوائیست.



نیروی هوائی شاهنشاهی یک رستهٔ کاملا پیش رفته فنی بوده و هواپیماها ، سلاحها و وسایل بسیار پیش رفته و مدرن در اختیـار دارد ، برای نگهداری و حداکثر بهره‌برداری عملیاتی از آنها نیازمند متخصصین طراز اول در رشته‌های مختلف تخصصـی اسـت . درحال حاضر متخصصین این نیرو که بالاترین مدارج تحصیلـی خـود را در مراکز آموزشی این نیرو و خارج از کشور طی کرده‌اند برای رفع نیازمندیهای فنی مربوطه حائز ورزیدگی ، صلاحیت و تجربهٔ کافی میباشند درعکس بالا چند نفر از متخصصین‌صندلیهای پرتاب سونده‌ٔ جت‌ها ، در یکی از یگانهای نیرو مشغول بررسی راکتهای صندلیهای مذکورند و در عکس پائین چند نفر از متخصصین موتور یکی از یگانهای نیـرو با آخرین روش و وسائل مشغول عیب‌یابی در یکـی از مـوتـورهای جت میباشند .



متخصصین نیروی هوائی‌شاهنشاهی برای عیب‌یابی ، تعمیر و نگهداری دستگاههای پیچیده ارتباط الکترونیکی نیرو ورزیدگی کـامـل دارند .



هموطنان‌علاقمندطی بازدیدهائیکه در فرصت‌های‌مناسب از یگانهای نیروی‌هوائی‌شاهنشاهی بعمل می‌آورند با پیشرفتهای این نیرو آشنا میشوند .

در عکس پائین که مربوط به یکی از بازدیدهای مردم از یکی از یگانهای نیروی هوائی است ، در حالیکه جمعی عملیات نجات بوسیلهٔ یکفروند از هلیکوپترها را تماشا میکنند عدهٔ دیگری به بازدید یک فروند هواپیمای فانتوم مشغولند .

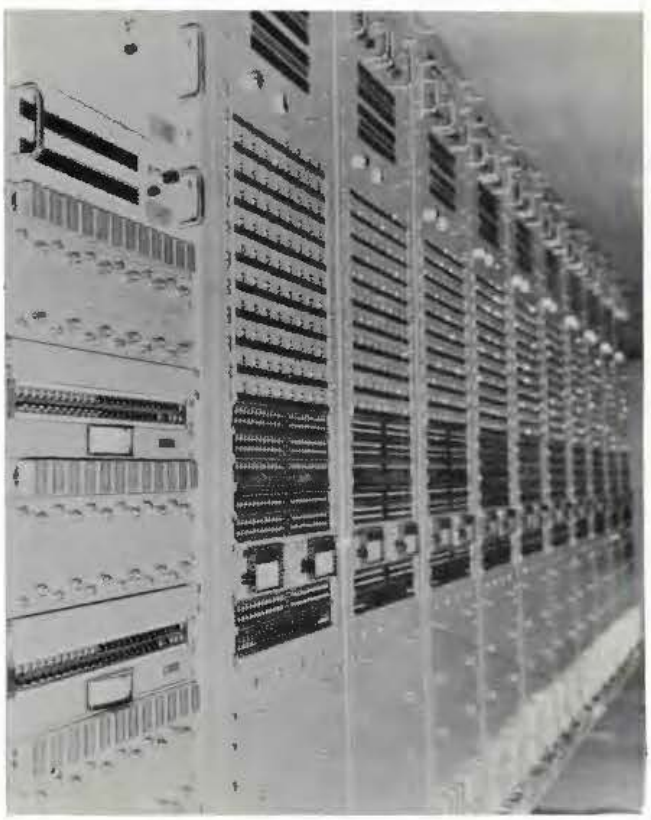


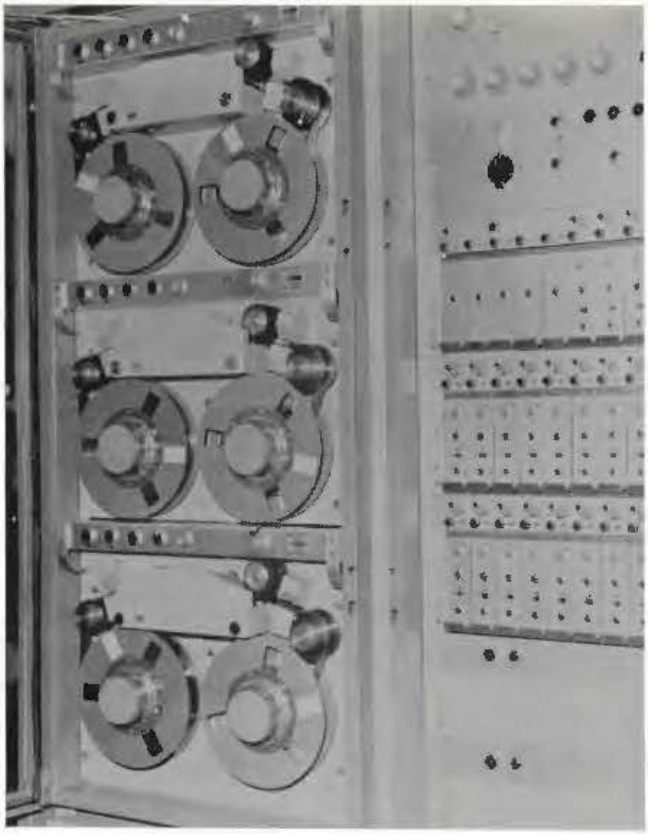
پایگاهها و ایستگاههای مجهز در سراسر کشور

چنانکه در این کتاب اشاره شد تا اواخر سال ۱۳۲۹ نیروی هوائی شاهنشاهی فقط یك‌تیپ شکاری مجهز به‌هواپیماهای شکاری از نوع سندربولت، مستقر در قلعه مرغی داشت. در این سال بود که بدنبال طرح گسترش این نیرو تیپ دوم شکاری (که اکنون پایگاه چهارم وحدتی نامیده‌میشود) تشکیل گردید. از آن تاریخ تاکنون نیروی هوائی گسترش فوق‌العاده یافته و دارای پایگاههای متعدد شکاری تاکتیکی مجهز به پیشرفته‌ترین هواپیماهای نیرومند جت و پایگاههای ترابری هوائی مجهز به هواپیماهای حمل ونقل غول‌پیکر و دورپرواز و باامکانات سوختگیری در هوا گردیده است که در سراسر کشور گسترده شده و باسلاحهای ضد هوائی مدرن وشبکه‌رادار پیشرفته‌ای که، با استقرار ایستگاههای رادار متعدد در نقاط مختلف، سراسر آسمان کشور را زیر پوشش وکنترل خود دارد، هرلحظه برای دفاع از آسمان هرنقطه‌ای ازمیهن ماآماده است.

پایگاههای نیروی هوائی شاهنشاهی، امروزه از هرحیث مجهز بوده وضمن اینکه از بالاترین استعداد عملیات رزمی و دفاعی وامکانات زیست برخوردارند، با دراختیار داشتن وسائل و تجهیزات مدرن و متخصصین ورزیده از عهده امور مربوط به تعمیر و نگهداری هواپیماها و سلاحهای مدرن خود بنحو شایسته‌ای برمی‌آیند.

قسمتی از یک سیستم رادیو رله در خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی





قسمتی از دستگاههای‌ضبط صوت‌برج کنترل یکی از پگانهای نیرو که‌هرگونه ارتباط ومکالمات بین‌هواپیماها و برج کنترل را ضبط میکنند.



از متخصصین یکی از پگانهای نیرو در حال بازرسی سیستم هیدرولیک یک هواپیمای شکاری بوسیله‌ دستگاه آزمایش سیستمهای هیدرولیک

متخصصین یکی از پگانها درحال‌عیب‌یابی دستگاه بی‌سیم هواپیما

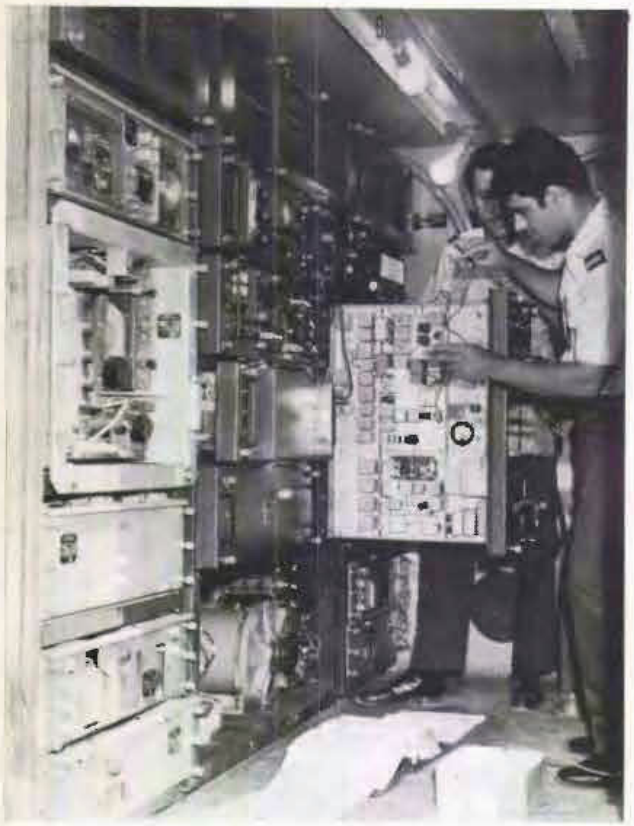


تدارکات کامپیوتری

یکی از مشکلاتی که درگذشته وجود داشت ودرصورتیکه چاره‌جوئی اساسی بعمل نمی‌آمد باگسترش نیروی هوائی کارها را به بن‌بست میکشانید موضوع امکان پشتیبانی یگانها از لحاظ مایحتاج تدارکاتی بود، به‌این ترتیب که چون یگانها ناچار بودند مایحتاج خود را از طریق آمادهای «دپو» دریافت دارند مجبور بودندکلیه اقلام موردنیازخودرا بوسیله‌قبوض تنظیم واز نقاطمختلف وسیله‌پیك یارابط به‌تدارکات تغذیه‌کننده بفرستندو چون اشکالاتی از قبیل عدم شناسائی منبع تهیه و نامرتب بودن قبوض پیش میآمد اغلب درخواستها بحالت معوق و راکد مدتها بلاتکلیف میماند که در نتیجه یگان درخواست کننـده بعلت نرسیدن قطعه یا قطعات مورد درخواست اجباراً دستگاه یاوسیله گرانبهای «منتظر قطعه» را در گوشه‌ای بی‌مصرف رها میساخت و در نتیجهٔ این عمل، سایر قطعات دستگاه هم از کار می‌افتاد. لذا روش گذشته نمیتوانست جوابگوی احتیاجات روزافزون تدارکاتی نیروی‌هوائی باشد. برای‌رفع این‌نقص ابتدا ماشینهای «آی‌ـبی‌ـام» خریداری شد و شروع بکار کرد که مقدار زیادی از مشکلات را برطرف نمود ولی بتدریج با گسترش باز هم بیشتر نیرو وافزایش تعداد هواپیماها وسلاحها معلوم‌گردید که ماشینهای «آی‌ـبی‌ـام» فقطقادرند ۲۵ درصد ازنیازمندیها را جوابگو باشند ناچار نیروی هوائی شاهنشاهی اقدامات لازم را برای مجهز شدن با سیستم کامپیوتر بعمل آورد وبهترین‌و پیشرفته‌ترین کامپیوترهای قابل توسعه جهان را بخدمت گرفت و با پرسنل فنی کارآزموده که برای کاربرد این سیستم تعلیم داد ودر اختیار گرفت در حال حاضر نیروی هوائی از بهترین نوع کامپیوتر و در بهترین شرایط بنحوی بهره‌مند است که کلیه مایحتاج پایگاهها را در اسرع وقت برطرف میسازد.

یکی از متخصصین نیروی هوائی شاهنشاهی در حال ارسال پیام وضع هوا بوسیلهٔ یکی از دستگاههای مدرن این نیرو





متخصصین نیروی هوائی شاهنشاهی برای عیب‌یابی، تعمیـر و نگهداری دستگاههای پیچیده ارتباط الکترونیکی نیـرو ورزیدگی کامل دارند.

نشریات آمادی پایگاهها و ایستگاههای نیروی هوائی شاهنشاهی برای سرعت‌عمل و سهولت ،از میکروفیلم استفاده میکنند. با گذاشتن میکروفیلم در دستگاه ، کارکنان فنی آمادی به‌آسانی قادر به یـافتن مشخصات مربوط به قطعهٔ موردنظرشان میگردند.



مسئله سوختگیری

از بدو تأسیس نیروی هوائی در ایران مسئله سوختگیری هواپیماها مسئله حائز اهمیت بوده است. تا سال ۱۳۳۵ سوختگیری هواپیماها بوسیله حلب‌های بنزین ۱۸ لیتری انجام میگرفت و این روش مغایر اصول ایمنی بود، زیرا هنگام سوختگیری عملا افرادی در محوطه سوختگیری رفت و آمد کرده وامکان داشت با جزئی عدم رعایت مقررات ایمنی خطر آتش‌سوزی بوجود آید بعلاوه این روش وقت زیادی را برای انجام عمل سوختگیری تلف میکرد.

در حال حاضر ذخیره سوخت هواپیماها باظرفیت‌های زیاد ومجهز به‌وسائل ایمنی بامدرنترین روش معمول درجهان در پایگاههای نیروی‌هوائی وجود دارد ــ تانکرهای سوخت‌کش از انواع ماگروس و لیلاند باظرفیت ۱۴۰۰۰ و ۴۰۰۰۰ لیتری میتوانند تعداد زیادی ازهواپیماها را درانندك مدت سوختگیری نمایند. همچنین وظیفه سوختگیری بعهده پرسنل متخصصی‌سپرده شده که از هرجهت به وظایف خود آشنائی دارند. بعلاوه تجهیز نیروی هوائی شاهنشاهی با هواپیماهای تانکر که سوختگیری هواپیماها را حین پرواز امکان‌پذیر میسازد بر برد پرواز و شعاع عمل وامکانات عملیاتی هواپیماهای شکاری ــ بمب‌افکن این نیرو بمقیاس قابل ملاحظه‌ای می‌افزاید.

ترابری پایگاهها و ایستگاهها

باتوجه باینکه وسائط نقلیه خودرو تا چه حدی میتوانند برتحرك یگانها و سرعت انجام مأموریتها یاری کنند امروزه هریك از پایگاهها و ایستگاههای نیروی هوائی برای پشتیبانی مأموریتهای محوله دارای تعداد کافی وسائط نقلیه موتوری و شعبه‌های : تعمیرگاه ــ صافکاری ــ نقاشی ــ دیسپچ موتوری میباشد بعنوان مثال سازمان ترابری زمینی یکی از پایگاههای نیروی‌هوائی درسال ۱۳۵۳ توانسته‌است باشرکت در ۴۶۹۰۰۰۰ مأموریت بوسیله خودروهای سبك وسنگین خود مأموریتها و وظایف محوله را بنحو مطلوب انجام دهد.



تعدادی از اتوبوسهای سرویس کارکنان یکی از یگانهای نیروی هوائی

در عکس پائین چهار دستگاه از تانکرهای سوختگیری متعلق به یکی از یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی مشاهده میشوند که از چپ براست بـه‌ترتیب عبارتند از یک تانکر ۴۰۰۰۰ لیتری اسکامل ــ دو دستگاه تانکر ۱۴۰۰۰ لیتری ماگروس ــ و یک دستگاه تانکر ۱۴۰۰۰ لیتری لیلاند .





یک فروند هواپیمای اف ــ ۲۷ (فرندشیپ) نیروی هوائی شاهنشاهی در حال سوختگیری از یک تانکر ۴۰۰۰۰ لیتری اسکامل



تعدادی از خودروهای " لندرور" یکی از یگانهای نیروی هوائی



تعدادی از آمبولانسها و خودروهای خدمات درمانگاهی نیروی هوائی

تعدادی از خودروهای متعلق به یکی از یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی

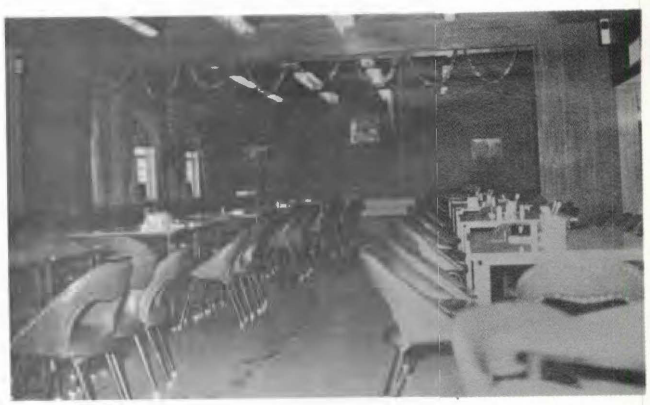


تأسیسات پایگاهها و ایستگاهها

پایگاهها وایستگاههای نیروی هوائی شاهنشاهی علاوه‌بر ساختمانهای اداری و تأسیسات عملیاتی و فنی دارای خانه‌های سازمانی مجهز بکلیه وسائل زیست واماکن عمومی از قبیل باشگاه افسران، باشگاه همافران، باشگاه درجه‌داران، شعبه‌بانك، مسجد، فروشگاه تعاونی، سوپرمارکت و تسهیلات دیگری از قبیل بیمارستان، درمانگاه، مدرسه‌راهنمائی، دبستان، کودکستان، مهد کودك، کتابخانه وهمچنین باشگاه واستادیوم‌ورزش، استخر شنا، پارك کودك، سینما، هتل، مهمانسرا، خشك‌شوئی، نانوائی، خیاطی، کفاشی، عکاسی، شعبه فروش نفت وگاز وغیره میباشند و کلیه ساختمانها بویژه اماکن عمومی از نظر تهویه وتجهیزات و وسائل بهداشتی مجهز بوده وبرای نگهداری و تأمین آب‌و برق وروشنائی آنها پرسنل فنی متخصص درتمام مدت شبانه‌روز فعالیت میکنند.



نمای بیرونی از ساختمانهای مسکونی یکی از یگانهای نیروی هوائی



بالا گوشه‌ای از داخل باشگاه همافران و پائین نمای بیرونی‌سینمای یکی از یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی





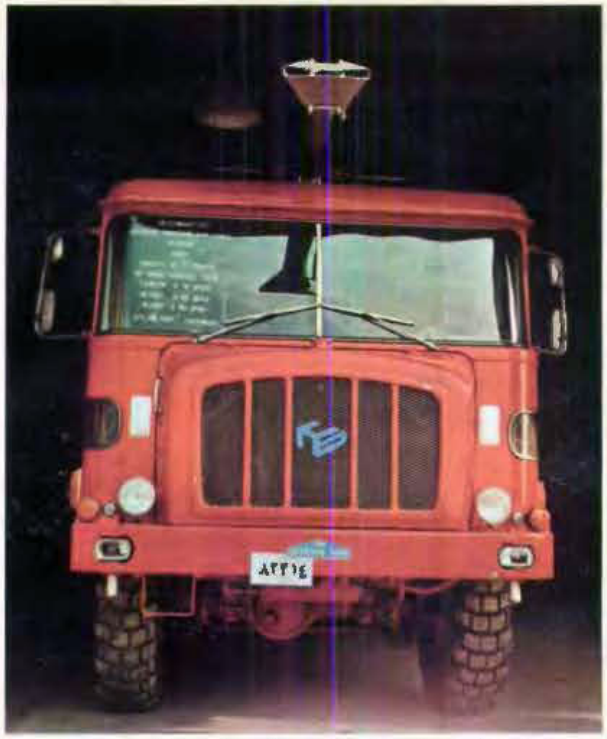
بالا و پائین دو منظره از سالن ناهارخوری، باشگاه افسران‌یکی از یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی





بالا سالن ناهارخوری باشگاه درجه داران ــ پائین شعبهٔ پست و تلگراف و سرویس لباسشوئی یکی از یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی





نمونهٔ یکی از خودروهای آتش نشانی کف‌ساز گلاسرسارو متعلق به یکی از یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی



نمونهٔ یکی از خودروهای آتش نشانی و نجات با نردبان هیدرولیکی متعلق به یکی از یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی



نمونه‌هائی از خودروهای آتش نشانی یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی از چپ براست: خودرو آتش نشانی و نجات حامل نردبان هیدرولیکی ــ بنز آبکش کف ساز ــ بنز پودری ۴۰۰۰ کیلوئی ــ خودرو آتش نشانی کف ساز.

تعدادی از خودروهای آتش نشانی و نجات و متخصصین مربوطه ، متعلق بیکی از یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی





یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی با وسائل و امکانات وسیعی که در اختیار دارند نه تنها نیازمندیهای عملیاتی و رفاهی مربوط بخودرا مرتفع می‌سازند بلکه درموارد اضطراری بویژه هنگام بروز آتش سوزی در حوالی یگانها بیاری مردم می‌شتابند. عکسهای رنگی این صفحه، دربالا سه نمونه از وسائل آتش نشانی یکی از یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی را نشان میدهد که از چپ براست عبارتند از: خودرو آتش‌نشانی بنز پودری ۱۵۰۰ کیلوئی ـ جیپ‌وانت‌حامل پمپ آبکش و جیپ حامل اطفائیهٔ دستی.

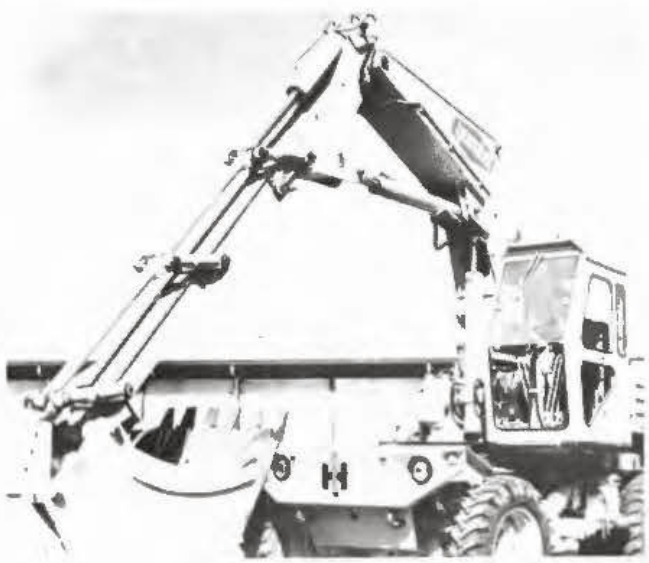
سمت‌چپ دو منظره از یک تمرین اطفاء حریق ملاحظه میشود که منجر به اطفاء کامل آتش سوزی بوسیلهٔ کف و مرحلهٔ خنک سازی منطقه گردیده است.





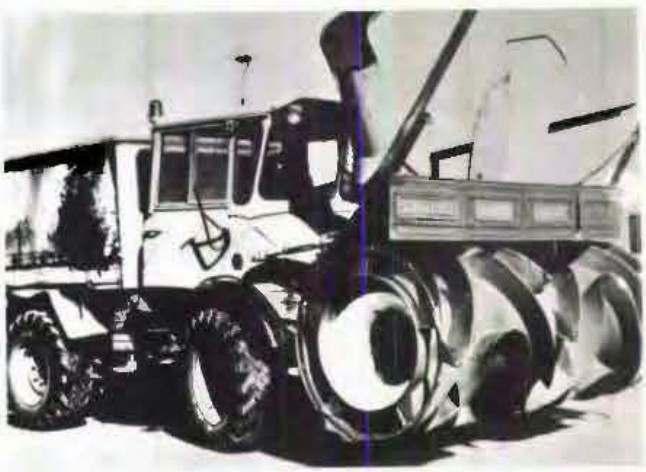
تأسیسات یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی از وسائل و ماشین‌های مدرنی برخوردارند که بهرهٔ کار را چندین برابر افزایش میدهند. بعنوان مثال درعکسهای زیرسمت راست نمونه‌ای از ماشین‌های لودر که میتواند جای چندین خودرو از قبیل گریدر، بولد و زر و غیره کار کند و در زمستان جهت پاک کردن جاده‌ها هم مورد استفاده قرار میگیرد و در سمت چپ نمونهٔ یک خودرو حفر کانال، با سیستم کار هیدرولیکی، متعلق به یکی از یگانهای نیرو، مشاهده میشوند.





ره‌آورد آبادانی و رفاه و رونق

ایجاد هریك از پایگاهها و ایستگاههای نیروی هوائی شاهنشاهی در مناطق مختلف کشور موجبات آبادانی و رونق کسب وکار ساکنین آن منطقه را فراهم ساخته بطوریکه از یك طرف با گسترش امر درختکاری و گل‌کاری وایجاد پارك و فضای سبز به صفای منطقه افزوده و از سوی دیگر اسکان عده کثیری از پرسنل در هرمنطقه طبعاً گشایشی در کسب و کار ساکنین آن منطقه بوجود می‌آورد وانگـهی ساکنین اطراف پایگاهها و ایستگاههای نیروی هوائی از خـدمات عمومی و تسهیلاتیکه بوسیله پایگاهها وایستگاههای نیرو در اختیارشان گذاشته میشود بهره‌مند میگردند و به‌این ترتیب ایجاد پایگاهها وایستگاههای نیروی هوائی در نقاط مختلف کشور علاوه‌بر تأمین امکانات روزافزون دفاعی کشور ره‌آورد آبادانی ورفاه ورونق کسب وکار برای ساکنین نقاط مذکور نیز بشمارمیرود.



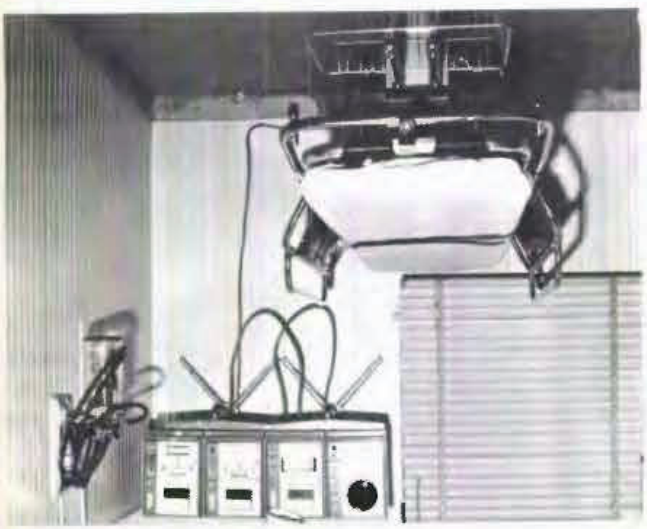
نمونهٔ یکی از " خودروهای ویژهٔ جاروب " متعلـق بـه یکی از یگانهای نیروی هوائی ، سیستم کار این دستگاه هیدرولیکی بـوده و قادر است حتی‌در زمستانهای سخت ، دشوارترین جاده‌ها یا باندهای پروازی هواپیماها را سریعا " پاک کند .

یکی از متخصصین الکتریک یکـی از یگانهای نیـروی هـوائـی شاهنشاهی در حال تنظیم ولتاژ، جهت شارژ باطریهای نیکل کادیوم هواپیماهای شکاری





منظرهٔ قسمتی از فروشگاه یکی از یگانهای نیروی هوائی



نمونهٔ یک دستگاه " مانی تورینگ " ویژهٔ آزمایشات قلبـی در بیمارستان یکی از یگانهای نیـروی هـوائـی شـاهنشـاهـی

متخصص یکی از یگانهای عملیاتی نیروی هوائی شاهنشاهی در حال بازدید یکی از جعبه‌های وسائل‌نجات خدمهٔ پروازی ، ایـن نوع جعبه در زیرصندلی پرتاب سوندهٔ خلبانان هواپیماهای شکاری مدرن قرار میگیرد و بهمراه چترنجات‌خلبان که درموارد اضطراری باصندلی پرتاب‌شونده هواپیما را ترک‌میکنند ، باقی میماند و خلبان با اسـتفاده از وسائل و لوازم محتوی جعبهٔ مذکور میتـوانـد حتی تـا یکهفته در بدترین سرایط ، خود را نگهدارد تا گروه تجسس و نجـات موفق بـه پیدا کردن او بشود .



در ردیف پیشرفته‌ترین نیروهای هوائی جهان

به‌این ترتیب شکی نیست که‌کارکنان نیروی‌هوائی ایران در اندك مدتی پیروزیهای زیاد بدست آورده‌اند و برابر طرحها و برنامه‌هائیکه برای مدرنیزه کردن این نیرو در دست داشته‌اند سریعاً پیش‌رفته‌اند واینك این سازمان از نظر کیفیت در ردیف پیشرفته‌ترین نیروهای‌هوائی جهان درآمده وباسرعت روزافزون به‌پیشرفت خود ادامه میدهد. سازمانیکه در سال۱۳۳۵ به‌آستانهٔ عصر جت گام نهاد و در سال ۱۳۴۳ سرعت صوت را پشتسر گذاشت، از ۲۷ شهریور ۱۳۴۷ با پذیرش هواپیماهـای نوع فانتوم که از شاهکارهای صنعت هواپیمائی و از نیرومندترین جنگ‌افزارهای «شکاری ـ بمب‌افکن» همه‌گونه هوائی جهان بشمار میرود، سرعت پرواز خود را به مرز ۲٫۵ برابر سرعت صوت رسانیده در دوازده سال اخیر ضمن تجهیز باتعداد کثیری ازپیشرفته‌ترین انواع هواپیماهای دیگر جهان ازقبیل هواپیماـ های ترابری غول‌پیکر ث‌ـ۱۳۰ (هرکولز) ـ آخرین مدلهای هواپیمای شکاری تاکتیکی، اکتشافی وآموزشی سریعتر ازصوت «اف‌ـ۵» و هواپیماهای نوع «او‌ـ۲» ـ «اف‌ـ۲۷» (فرند شیپ) ـ «هاك‌کماندر» ـ «اف‌ـ۳۳» (بوناتزا) ـ «پ‌ـ۳ـ اف» (اریون)ـ بوئینگ «کی‌ـثی‌ـ۷۰۷» (تانکر)وجامبوجت وهلیکوپترهای مدرنی نظیر «اچ‌ـاچ‌ـ۴۳ـاف»ـ «ای‌ـبی‌ـ ۲۰۶» (جت‌رینجر)ـ «یو‌ـاچ‌ـاـدی»ـ«ثی‌ـاچ‌ـ۴۷ـثی» (شینوك) وبهره گرفتن از پیشرفته‌ترین و مدرنترین سیستمهای ارتباطی والکترونیکی و شبکه گستردهٔ رادار در سراسر کشور و با دراختیار گرفتن انواع سلاحهای مدرن و نیرومند ضد هوائی و موشکهای هدایت شونده وخلبانان وپرسنل فنی‌ورزیده و کارآزموده، در حقیقت نیروی هوائی شاهنشاهی از امکانات عملیاتی فوق‌العاده‌ای که باکیفیت پیشرفته‌ترین نیروهای هوائی جهان برابری میکند برخوردار گردیده واینك با شکاریهای «فوق مدرنی» مانند اف‌ـ۱۴ (تامکت) و سلاحها و سیستمهای بسیار پیشرفته‌ای مجهز گردیده که برای تأمین تفوق هوائی ده سال آیندهٔ نیروهای هوائی برتر جهان، در سطح ابرقدرت‌ها، طرحریزی شده‌اند.

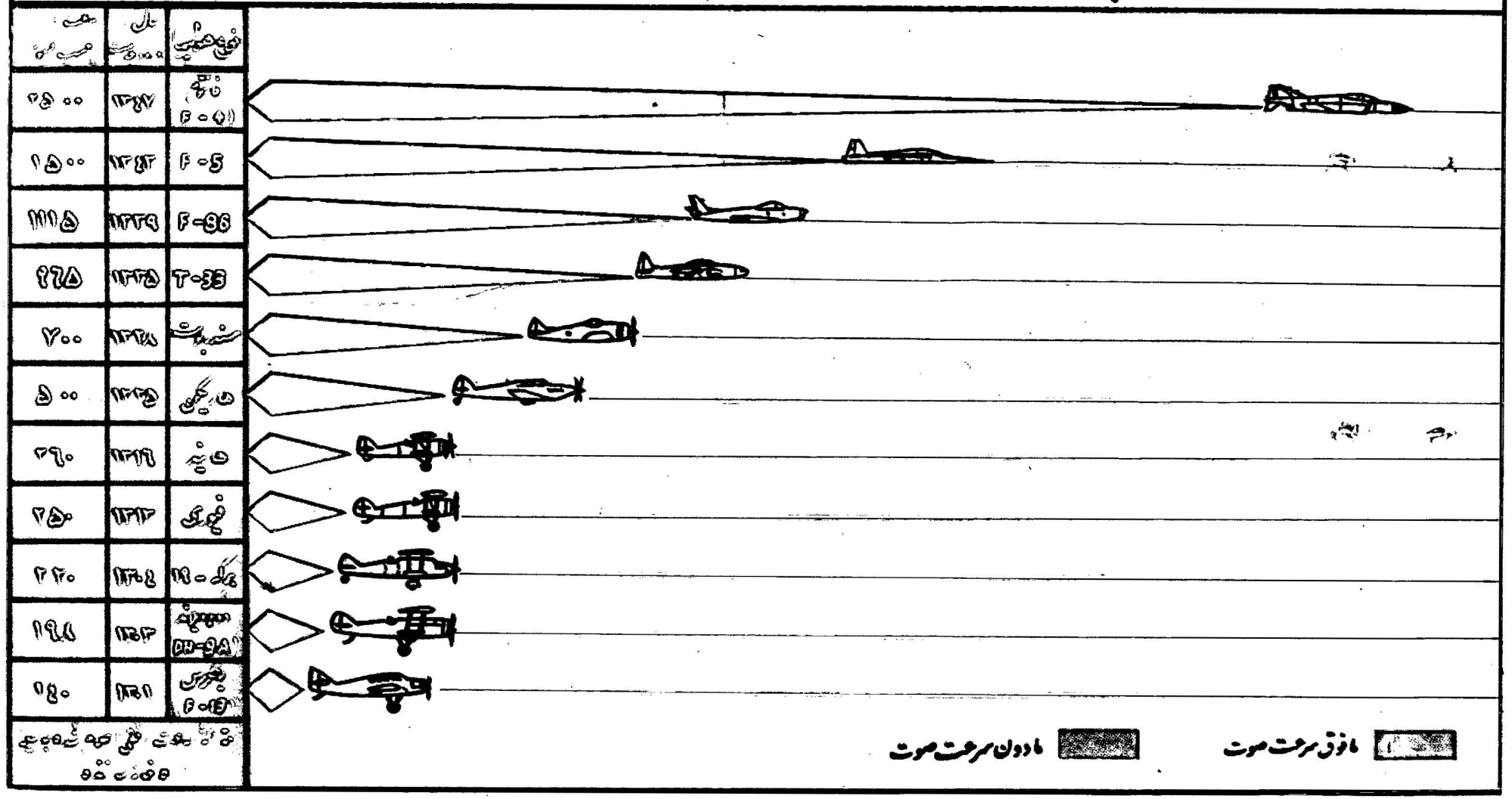
بدیهیست که توانائی یك کشور برای داشتن چنین جنگ افزارهای نوین و گرانبها نه‌تنها به برخورداری از شرایط‌سیاسی مناسب جهانی و امـکانات اقتصادی بایسته بستگـی دارد بلکه همانطور که قبلا اشاره شد، بسته به‌داشتن سازمانی با امکانات تکنیکی پیشرفته و پرسنل کارآزموده نیز هست تا بتواند چنین جنگ‌افزارهائی را پذیرفته، نگهداری کرده واز آنها به‌نحو شایسته بهره‌برداری عملیاتی نماید، بنابراین امکـان پذیرش چنین هواپیماها وسلاحهائی در نفس امر، نشانهٔ موقعیت جهانی ممتاز وامکانات اقتصادی درخشان کشور و بالا بـودن سطح تکنولوژی وپروازی نیروی هوائی شاهنشاهی است که درپرتو نبوغ وجهان‌بینی وسیع و دوراندیشی بی‌همتای رهبر بزرگوار ما بدست آمده است.

برای ثبت در تاریخ یادآوری این حقیقت یکبار دیگر ضرورت دارد وآن اینکه پیشرفت نیروی هوائی ایران همانند پیشرفتهای بدست آمده در همه کارها و سازمانهای کشور از سرچشمهٔ اندیشهٔ تابناك پیشوای ژرف‌بین ودوراندیش وترقیخواه مردم این آب وخاك: اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهـر بزرگ ارتشتاران آبیاری شده ومیشود واین سخنی است راستین و بی‌مجامله، روشن وانکارناپذیر که نه تنها مردم ایران بلکه همهٔ جهانیان برآن آگاه و معترفند، بویژه کارکنان نیروی هوائی ایران این سعادت را نیز دارند که از توجهات مخصوص فرمانده تاجدار خود، که بامهارت شاهانه در خلبانی، ازلحاظ تخصصی هم واقف بر جزئیات امور این صنف بوده و بارهبری آگاهانهٔ خویش پیشرفتهای این نیـرو را تسریع میفرمایند، برخوردارند.

اف ـ ۱۴ (تامکت) پیشرفته‌ترین شکـاری جهـان در خدمـت نیروی هوائی شاهنشاهی ایران



نمودار افزایش سرعت پرواز در نیروی هوائی شاهنشاهی از نیم قرن پیش (بدو تأسیس) تاکنون



این نمودار که نمایانگر تغییر افزایش سرعت‌هواپیماها در نیروی هوائی شاهنشاهی (با ارائه چند نمونه از انواع هواپیماهای درخدمت این‌نیرو) از بدو تأسیس تا کنون میباشد ، بوضوح نشان میدهد که چگونه سرعت هواپیماهای نیروی هوائی‌در طول نیم قرن اخیر حدود هیجده برابر افـزایـش یافته ، لیکن بطوریکه توجه دارید تنها مقایسهٔ سرعت هواپیماها روشنگر پیشرفت یک سازمان هواپیمائی نظامی نمیتواند تلقی شود بلکه مهمتـر ازآن پیشرفتها و تکاملات غیرقابل توصیف و انکار ناپذیریست که در طول این پنجاه سال ، از لحاظ تکنولوژی و امکانات همه جانبهٔ هواپیماها و تجهیزات نیروی هوائی شاهنشاهی بدست آمده و آگاهی از این پیشرفتها حداقل مستلزم مطالعهٔ متن این کتاب میباشد .

در پیشگاه مبارك شاهانه

مراسم پایان اولین دورهٔ تحصیلی (۵۴ـ۱۳۵۳) دانشکدهٔ فرماندهی و ستاد هوائی

بعدازظهر روز چهارشنبه ۱۶ مهر ماه ۱۳۵۴ مراسم پایان اولین دورهٔ تحصیلی (۵۴ـ۱۳۵۳) دانشکدهٔ فرماندهی وستاد هوائی، در پیشگاه مبارك اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران برگزار گردید.

در این آئین والاحضرت شاهپور غلامرضا پهلوی ـ نخست وزیر ـ رؤسای مجلسین ـ وزیر دربار شاهنشاهی ـ رئیس ستاد بزرگ ارتشتاران ـ وزیر جنگ ـ رئیس سازمان اطلاعات وامنیت کشور ـ ژنرال آجودان اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران ـ فرماندهان نیروهای سه‌گانه ـ فرماندهٔ ژاندارمری ـ رئیس شهربانی ـ رئیس کل تشریفات دربار شاهنشاهی ـ رئیس هیئت مستشاران آمریکائی ارتش شاهنشاهی ـ رئیس هیئت مستشاران آمریکائی نیروی هوائی شاهنشاهی و عده‌ای از مقامات مستشاری نیرو شرکت داشتند.

مراسم با نزول اجلال موکب فرخندهٔ ملوکانه به‌پادگان جنوبی دوشان‌تپه واجرای احترامات و عرض گزارش نظامی وتشریف‌فرمائی ذات مبارك شاهانه بسالن سخنرانی دانشکده از ساعت ۱۵۳۰ آغاز گردید.

ابتدا سرهنگ علی‌آزادگان (جانشین‌فرماندهی دانشکده) ضمن گزارشی بعرض رسانید:

«شاهنشاها ـ جان‌نثار افتخار دارد با سربلندی و مباهات فراوان مقدم مبارك اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهربزرگ ارتشتاران را به‌دانشکده فرماندهی وستاد هوائی تهنیت عرض نموده ایزد یکتا را سپاسگزار باشد که باین کانون عالی فرهنگی توفیق وسرافرازی بخشیدند تا مراسم پایان اولین دوره‌آموزشی سال ۵۴ـ۵۳ را در خجسته پیشگاه فرمانده تاجدار خود برگزار و با برخورداری از برکات قدوم پرمیمنت شاهانه باافتخار و امیدواری بیشتر سال تحصیلی جدید را آغاز نماید.

شاهنشاها ـ در امتثال اوامر مطاع ملوکانه دانشکده فرماندهی وستاد هوائی در تاریخ یکم مهر ماه سال ۱۳۵۳ با توجه به‌احتیاجات روزافزون نیروی هوائی شاهنشاهی به‌افسران تحصیلکرده و آشنا به‌دانش نظامی در سطح جهانی تشکیل و شروع بکار نمود.

برای انجام این مقصود وبه منظور بهره‌برداری ازآخرین برنامه‌ها و سیستمهای آموزشی سازمانهای مشابه داخلی وخارجی واستفاده از تجربیات ممتد آنان در سطح جهانی بازدیدهائی از کشورهای آمریکا، انگلستان، پاکستان وهمچنین از دانشکده فرماندهی وستاد زمینی شاهنشاهی ودانشگاه پدافند ملی از نظر سطح تجربه ونحوهٔ آموزشی داخل کشور انجام گردید، و پس از بررسی و تجزیه وتحلیل مواد آموزشی، بااستفاده‌از تجربیات این مؤسسات فرهنگی نظامی وتوجه به نیازمندیها و مقدورات نیروی هوائی شاهنشاهی برنامه ویژه‌ای برای‌دانشکده فرماندهی وستاد هوائی تدوین گردید، این برنامه باهمکاری مستشاران دانشکده که چندین سال سابقه تدریس واستادی در دوره ستاد آمریکا داشته وعملا درجنگهای ویتنام شرکت کرده‌اندپی‌ریزی گردیده است. کلیه تمرینات عملی برمبنای موقعیت سرزمینی، سیاسی، اقتصادی وامکانات عملی ارتش شاهنشاهی تنظیم‌گردیده است.

اینك مأموریت، کلیات برنامه آموزشی و مواد آموزشی در ۷ اسلاید از لحاظ مبارك شاهانه میگذرد.

پس از ارائه اسلایدها گزارش مبروضه بشرح زیر ادامه یافت:

«... برای اجرای برنامه‌های معروضه دانشکده فرماندهی و ستاد هوائی از شخصیتهای علمی نظامی و غیر نظامی داخلی وخارجی و همچنین در موقعیت‌های مقتضی از سخنرانان و تیمهای آموزشی خارجی که‌برای ایراد سخنرانی در سطح کشور دعوت میشوند استفاده بعمل میآید.

شاهنشاها ـ مبنای تلاش این سازمان عالی آموزشی الهام از فرمان شاهانه در جلسه افتتاحیه ارزشیابی انقلاب آموزشی است.

آنجا که فرمودند:

«انقلاب آموزشی یك برنامه دائمی است. دانشگاهها و مؤسسات آموزش عالی باید براساس منشور این انقلاب پیوسته خود را با پیشرفت علوم و تکنولوژی و تمدن دنیا هماهنگ سازند».

به پیروی از فرخنده فرمان مبارك همایونی دانشکده فرماندهی و ستاد هوائی برای رسیدن به‌هدفهای آموزشی خود وبهبود نوین ساختن برنامه‌ها و تهیه مدارك آموزشی از منابع مختلف باتوجه به‌تغییرات و تحولاتیکه در این زمینه در سطح جهانی پدیدار میگردد مدارك آموزشی وتمرینات دانشکده را تهیه و مورد ارزیابی و تجدید نظر قرار میدهد.

تمرینات آموزشی این دانشکده برمبنای مأموریت‌های فعلی و یا مأموریت‌هائیکه باتوجه به تهدیدات در آینده قابل پیش‌بینی بعهده نیروهای مسلح شاهنشاهی بویژه نیروی هوائی محول گردیده و یا خواهد گردید با درنظر گرفتن شرایط و وضعیت جغرافیائی منطقه وامکانات موجود تهیه میگردد.

دانشجویان عملا در تمرینات ومانورهائی که از طرف ستاد نیروی هوائی شاهنشاهی با برنامه دانشکده هماهنگ میگردد شرکت نموده تاحداکثر استفاده آموزشی را از تمرینات بنمایند ...



۱۶ مهر ۱۳۵۴ ــ مراسم فارغ‌التحصیلی نخستین دورهٔ دانشکدهٔ فرماندهی وستاد نیروی هوائی شاهنشاهی در پیشگاه مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهربزرگ ارتشتاران برگزار گردید. عکسهای این صفحه مناظری از تشریف‌فرمائی ذات مبارک شاهانه را به دانشکدهٔ مذکور نشان میدهند.



در پایان از پیشگاه مبارك اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران استدعا دارد در صورت استقرار اراده سنیه ملوکانه دانشجوی رتبه‌یکم را، برابر بنیادنامه دانشکده، به اعطاء نشان دانش از دست مبارك شاهانه مفتخر ودانشنامه‌ها را به مدیر آموزش مرحمت فرموده ودانشکده را سرافراز وقرین افتخار فرمایند ...»

اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران پس از اعطاء نشان دانش به افسر دانشجوی رتبه‌یکم ودانشنامه‌های افسران فارغ‌التحصیل به مدیر آموزش ضمن سخنانی‌چنین فرمودند:

«طی دوره یکم دانشکده فرماندهی و ستاد نیروی هوائی را به افسران فارغ‌التحصیل و همچنین به خود نیروی هوائی تبریك می‌گوئیم. امیدواریم که این چنین تبریکی را بزودی، چند سال دیگر بتوانیم در موقع افتتاح یا دادن گواهینامه‌اولین دوره فارغ‌التحصیلان دانشکده نیروی‌هوائی دراصفهان بگوئیم.

از شنیدن برنامه‌هائی که شما اینجا فرا میگیرید می‌بینیم که بااغلب مطالب آشنا میشوید، مطالبی که قاعدتاً میشود آنها را تدریس کرد، البته بایك‌قدری اضافه وبایك قدری کمتر این چیزها به‌گوش شما خواهد رسید.

استراتژی ملی ما برای همه روشن است. ایران مملکتی نیست که تسلیم زور ویا تسلیم یك دشمن بشود. بهرقیمت، بهر صورت، ما شرافتمندانه از خودمان دفاع می‌کنیم اما بدانید که اگر این دفاع شرافتمندانه توأم با قدرت وابتکار وشجاعت و بکار بردن وسایلی که در اختیار ما هست باشد، شاید این خطر برای ایران پیشآمد نکند. خطراتی که ممکن است در منطقه واقع بشود که اگر اتفاق بیفتد، مملکت ما را تهدید خواهد کرد. ایران باید به‌اندازه‌ای نیرومند باشد که با یك اخطار: که یك چنین پیشآمدی برای ایران غیرقابل تحمل میباشد، این پیشآمدها هم به‌نوبهٔ خود وقوع پیدا نکند.

به‌این جهت ما نیروهای مسلح ایران را ــ هرسه نیرو ــ به وسائلی که برای پیشگیری و ممانعت از این پیشآمدها باشد، مجهز میکنیم.

میپردازم به نیروی هوائی: نیروی هوائی ایران مطابق آخرین سلاحها، چه از لحاظ هواپیما و چه از لحاظ باصطلاح «سیستمهای اسلحه‌ای» (سیستمهائیکه در هواپیما هست از قبیل رادار و چیزهای الکترونیکی و موشکها و غیرو...) مجهز میشود. از لحاظ سوخت‌گیری در هوا، شاید ایران از لحاظ نوع بزودی از هرمملکت دیگری در دنیا مجهزتر باشد. همین تانکرهائی که‌فعلا دراختیار ماست، باضافه‌تانکرهای پیشرفته‌تری که خواهیم داشت، یك وضع خاصی به نیروی هوائی ایران میدهد که فعلا شاید بی‌نظیر باشد.

هواپیماهائی که برای ترفیق هواپیماهای اف ــ ۱۴ و جایگزینی هواپیماهای اف‌ــ۵ و بعد هواپیماهائی که برای جایگزینی اف‌ــ۴ ها وارد خدمت خواهند شد، به‌نوبه خود بهترین و آخرین نوع هواپیماهای جهانی، با سلاحهای مربوطه خواهند بود.

رادارهای زمینی ما به‌آخرین سیستم رادار تبدیل میشوند. ممکن است نیروی هوائی ایران مجهز به سیستم AWACS بشود (... رادارهای متحرکی که روی بوئینگ ۷۰۷ سوار میشود وچون هواپیما در ارتفاع زیاد پرواز میکند بردش فوق‌العاده زیاد، شاید بیش از ۳۵۰ ، ۴۰۰ میل است و پائین را هم‌خوب می‌تواند زیرنظر داشته‌باشد. این‌است که هیچ‌زاویه بی‌روحی برای‌این‌نوع هواپیماوجودندارد وضمناًهم سیستمهایش دیژیتال است، کامپیوتری و دیژیتال: یك هواپیما با خدمهٔ محدودی بکلی بطور اتوماتیك کار میکند).

همچنین برای نقل وانتقال واحدهای ارتش ایران، یعنی نیروی ترابری‌هوائی اضافه‌بر «ث‌ــ۱۳۰»ها، بهترین هواپیماها انتخاب خواهد شد...

اینها همه بجای خود، برای استفاده واستعمال یك چنین نیروئی که در بین ممالك غیراتمی دنیا در ردهٔ اول خواهد بود، ما احتیاج به‌یك تشکیلات درجهٔ اول نظامی ازلحاظ روحی و از لحاظ ملی و وطنی داریم و همچنین در درجه اول از لحاظ اطلاعات علمی وفنی ...

باید در نیروی هوائی ما به‌اندازه کافی افسر داشته باشیم که هر افسر نیروی هوائی ایران یك دوره دانشگاهی در یکی از دانشگاههای خوب این مملکت یا خارج از این مملکت را دیده باشد...

هر فرد نیروی هوائی ایران باید یك انسان‌پر، از لحاظ معلومات باشد ــ سایر خصائلش را ذکر نمیکنم، برای خودتان روشن است ــ ولی وظایفی که ما از نیروهای مسلح ایران در آینده میخواهیم، بوسیله فقط کسی که دانشکده افسری را تمام کرده باشد انجام‌پذیر وامکان پذیر نیست. یك فرد ارتشی از لحاظ اطلاعات باید برجسته باشد ...

تکنولژی بقدری باسرعت در حال تکامل و تغییر است که ما ناچار باهمان آهنگ باید تغییر و تکامل پیدا کنیم وقتی به شما میگوئیم یك فروند AWACS که هم‌رادار است وهم میتواند پست فرماندهی بشود، آن افسر فرماندهی که ما درآن پست فرماندهی میگذاریم، او باید آنقدر مسئولیت داشته باشد و به او مسئولیت بدهیم که شاید از آن بالا بتواند دو گردان، سه گردان از نیروی هوائی شاهنشاهی ایران را فرمان بدهد و آنقدر اعتماد از لحاظ تشخیص و علم و فنون به او داشته باشیم که این اختیار را به او بدهیم ...

کسی که پشت آن صفحهٔ تلویزیونی که متعلق به رادار

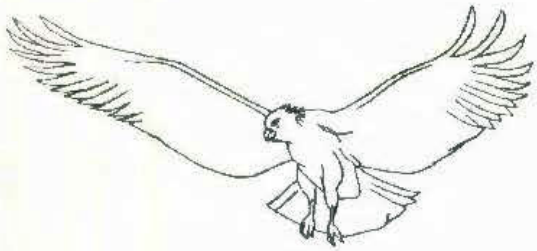
هواپیماست میبیند که چه هواپیماهائی از چه سمتی به چه‌سمتی میروند و تشخیص هویت میدهد، میداند که کدام هواپیماهارا باید بسراغشان بفرستد و با چه اسلحه‌ای و با چه وسایلی ازعهده آن مأموریت برمیآید. این قبیل فرماندهان را ما باید کم‌کم در نیروی هوائی خودمان تربیت کنیم، بایك چنین امکانات تصمیم‌گیری که برمبنای علم‌واطلاع باشد.

خوب، اینجا یکی از آن پایه‌هاست و دانشکده‌ای که در آینده درست خواهیم‌کرد... حتی فارغ‌التحصیلان همین‌دانشکده فرماندهی وستاد نیز باید بروند دوره‌های دانشگاهی یك‌کشور، در اینجا یا درخارج از مملکت را ببینند، برای اینکه بتوانند بعدها برای ما آن نوع فرماندهانی باشند که این مملکت بااین تشکیلات و این نیروی هوائیش به‌آن محتاج است.

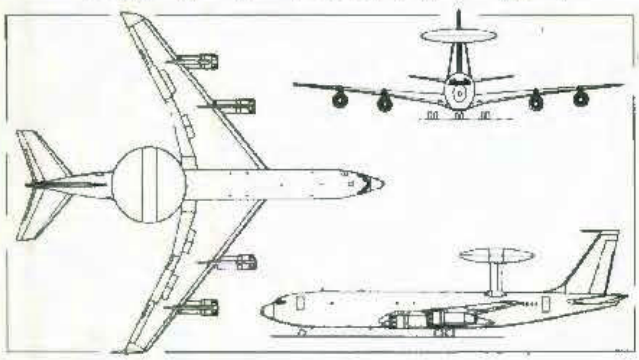
فعلا ازشما انتظار من غیر از اینکه این فشار را به‌خودتان بیاورید و کار هرچند نفر را که کسر داریم فرد فردتان انجام دهید نیست، گواینکه میدانم کار مشکلی است ولی در دوران تاریخ مملکتی، پیش میآید، فداکاری در زمان صلح هم هست، حتماً مختص زمان جنگ نیست واین فداکاری در زمان صلح‌را ماالآن از شما میخواهیم و میدانیم که انجام خواهید داد.

اگر هم لازم شد در این بریفینگ‌ها ممکن است که خود نخست‌وزیر، وزیر خارجه، رئیس سازمان امنیت و نظائر اینها شرکت بکنند و بریفینگ‌هائی که لازم است از لحاظ اقتصاد، از لحاظ منابع مالی و غیره بدهند، مثلا اینجا باید بدانند که احیاناً اگر جلویش گرفته نشود تا ٥ سال دیگر، واردات ایران یك بازار ٤٠ میلیارد دلاری خواهد بود. فقط وارداتمان، این چه میخواهد، بندر میخواهد ــ بنـدر چه میخـواهد کشتی میخواهـد، کشتی وقتی بود، چه میخواهد نـیروی دریائی میخواهد، نیروی دریائی وقتی بود چه میخواهد، حمایت‌نیروی هوائی را میخواهد ...

این است که بیخود ما به‌فکر تجهیز این مملکت نیستیم، چون تشخیص و حدس آیندهٔ این مملکت خیلی مشکل است. یعنی خیلی بزرگتر از آن چیزی است که بطور عادی به نظر میرسد واینجا محلی است به‌اندازه کافی عالی‌مقام که محصلینش نسبت به‌این چیزها باید مطلع و وارد باشند.»



یک طرح سه جانبی از هواپیمای پست فرماندهی AWACS



AWACS نوع تغییر یافته بوئینگ۷۰۷ و مجهز به رادار ویژه روی بدنه و تجهیزات الکترونیکی فوق‌العاده پیشرفته که در حال حاضر آخرین مراحل آزمایشات عملیاتی خود را میگذراند (۱۹۷۵) ضمن فرمایشات شاهانه (در مراسم فارغ‌التحصیلی دانشکدهٔ فرماندهی و ستاد هوائی) به این نوع هواپیما و ویژگیهای عملیاتی آن اشاره شد.

AWACS



شرایط و مزایای کنونی استخدام در نیروی هوائی شاهنشاهی

۱ ــ دانشکده خلبانی نیروی هوائی شاهنشاهی

(۱) ــ شرایط : دیپلمه ریاضی ، طبیعی ، ادبی و دیپلم هنرستان (در رشته‌های برق و الکترونیک ــ صنایع فلزی ــ ماشین افزار و اتومکانیک) .

(۲) ــ حقوق و مزایا : سال یکم پس از شروع پرواز ماهانه ۱۷۹۵۰ ریال سال دوم ۱۸۹۵۰ ریال و سال سوم ۱۹۹۵۰ ریال ، اولین حقوق پس از طی دوره تحصیل و نیل به درجه ستوان دومی ۶۱۲۲۰ ریال در صورت خدمت در خارج از مرکز تا ۷۳۸۵۸ ریال در ماه است .

۲ ــ آموزشگاه افسر کنترل اسلحه هواپیمای شکاری

(۱) ــ شرایط : دیپلمه ریاضی ، طبیعی و دیپلم هنرستان (در رشته‌های برق و الکترونیک ــ اتومکانیک ــ صنایع فلزی ــ ماشین افزار) .

(۲) ــ حقوق و مزایا : اولین حقوق ماهیانه پس از پرواز ۱۶۹۵۰ ریال اولین حقوق پس از طی دوره تحصیل و نیل بدرجه ستوان سومی ۳۵۰۳۰ ریال و در صورت خدمت در خارج از مرکز تا ۴۵۵۰۳ ریال .

۳ ــ آموزشگاه افسری فنی

(۱) ــ شرایط : دیپلمه ریاضی ــ طبیعی و یا دیپلم هنرستان (برق و الکترونیک ــ ماشین افزار و اتومکانیک) .

(۲) حقوق و مزایا : اولین حقوق ماهیانه ۹۲۵۰ ریال ــ اولین حقوق پس از طی دوره تحصیل و نیل بدرجه ستوان سومی ۳۵۰۳۰ ریال و در صورت خدمت در خارج از مرکز تا ۳۵۵۰۲ ریال .

۴ ــ آموزشگاه افسری تخصصهای مشترک

(۱) ــ شرایط : دیپلمه ریاضی ــ طبیعی ــ ادبی و یا دیپلم هنرستان (بازرگانی ــ بانکداری ــ روزنامه‌نگاری ومنشیگری) .

(۲) ــ حقوق و مزایا : اولین حقوق ماهیانه ۸۰۰۰ ریال ــ اولین حقوق پس از طی دوره و نیل بدرجه ستوان سومی ۱۹۰۳۰ ریال و در صورت خدمت در خارج از مرکز تا ۲۹۵۰۲ ریال .

۵ ــ آموزشگاه افسری اسلحه و مرمیات

(۱) ــ شرایط : دیپلمه ریاضی ــ طبیعی و یا دیپلمه هنرستان (شیمی صنعتی) .

(۲) ــ حقوق و مزایا : اولین حقوق ماهیانه ۸۰۰۰ ریال ــ اولین حقوق پس از طی دوره تحصیل و نیل بدرجه ستوان سومی ۲۲۰۳۰ ریال و در صورت خدمت در خارج از مرکز تا ۳۶۳۱۰ ریال .

۶ ــ استخدام در آموزشگاه همافری

(۱) ــ شرایط : دیپلمه‌های ریاضی ــ طبیعی و دیپلم هنرستان (برق و الکترونیک ــ صنایع فلزی ــ مکانیک ماشین‌های کشاورزی ــ ماشین‌افزار ــ اتومکانیک ــ تهویه و تبرید) .

(۲) حقوق و مزایا : سال یکم ماهانه ۱۰۵۰۰ ریال و سال دوم ۱۱۷۵۰ ریال اولین حقوق پس از طی دوره تحصیل و نیل بدرجه همافر سومی ۳۸۰۳۰ ریال و پس از سه ماه ۴۰۵۳۰ ریال در صورت خدمت در خارج از مرکز تا ۵۱۰۰۲ ریال .

۷ ــ آموزشگاه گروهبانی فنی

(۱) ــ شرایط : داشتن گواهینامه سوم متوسطه

(۲) ــ حقوق و مزایا : اولین حقوق ماهیانه ۷۷۵۰ ریال اولین حقوق پس از طی دوره تحصیل و نیل بدرجه گروهبان دومی ۱۶۸۷۵ ریال و در صورت خدمت در خارج از مرکز تا ۲۶۱۱۵ ریال .

۸ ــ آموزشگاه گروهبانی غیرفنی

(۱) ــ شرایط : داشتن گواهینامه سوم متوسطه

(۲) ــ حقوق و مزایا : اولین حقوق ماهیانه ۶۵۰۰ ریال ــ اولین حقوق پس از طی دوره تحصیل و نیل بدرجه گروهبان دومی ۱۸۲۵۰ ریال و در صورت خدمت در خارج از مرکز ۲۳۸۲۰ ریال .

یادداشتی از مؤلف

لازمهٔ موفقیت در هرتلاشی، داشتن معلومات کافی درآن زمینه وآشنائی باپیچ وخم و فراز ونشیب راهی است‌که به‌هدف مورد نظر منتهی میشود ــ یکی از طرق اساسی کسب معلومات مقتضی وشناخت راه صحیح فعالیت در هرزمینــه، استفاده از تجربیات دیگران، منجمله شواهدیست کــه از بررسی نتایج تجربیات گذشتگان حاصل میشود. بنابراین هرعامل یا اثری‌که ما را از سوابق کار و وظیفه‌ایکه انجامش را بعهده گرفته‌ایم آگاه سازد دارای ارزش خواهد بود و ما را در پیمودن راه پیشرفت بسوی هدف یاری خواهد کرد.

یکی دیگر از منافع آشنائی با گذشته این است که‌معیاری بدست ما میدهد تا از طریق مقایسه بمیزان پیشرفتها و وجود تسهیلات زمان حال خود پی‌ببریم وتوجه کنیم که گذشتگان ما با تحمل چه مشقات و تن در دادن به‌چه مشکلاتی راه را برای پیشرفتهای کنونی ما باز کرده‌اند، و چه دینی، برای پیمودن راهی که در طریق تکامل تااین حد نسبت به‌گذشته هموارتر شده، در گردن داریم و چه وظایفی جهــت ادامهٔ این راه و هموارتر ساختن آن برای نسلهای آینده بعهدهٔ ماست.

این‌کتاب‌که به‌اجمال حاوی دانستنیهائی راجع به‌اندیشه‌ــ های پرواز در ایران باستان و تاریخ پیدایش و پیشرفت هوا ــ نوردی و نیروی هوائی در این کشور است، بمنظور رسیدن به چنین هدفی تهیه شده ومؤلف سعی نموده تاجائیکه امکان داشته مندرجات این کتاب مبتنی بر مدارك واسناد موثق و صحیح باشد. معهذا باید توجه کرد که بعلت عدم امکان دسترسی بــه مدارك کافی و مدون پیرامون نخستین تلاشهای هواپیمائی در کشور ما، در مواردی از طریق بررسی وتحقیق و روش تجزیه وتحلیل قضایا و مقایسه واستنباط بهره گرفته شده و یا جهت تکمیل اطلاعات مورد نیاز از آگاهی و حافظهٔ کسانیکه کم‌یا بیش در جریان وقایع بوده‌اند استمداد بعمل آمده است.

منابعی که درجمع‌آوری اطلاعات این کتاب‌مورد استفاده قرار گرفته‌اند عبارتند از: فرامین واحکــام قدیمی ارتش ــ دستورات نیروی هوائی شاهنشاهی ــ مطبوعات قدیمی ــ کتب و آثار افسران قدیمی بازنشسته ــ مصاحبه با افسران و کارکنان قدیمی نیرو ــ دوره‌های گذشتهٔ مجله نیروی هوائی شاهنشاهی.

سرهنگ مرتضی طلوعی

فهرست

موضوع	صفحه
فرمایشات تاریخی شاهانه	۳
فرمان مبارك شاهـانه	۷
فرمایشات اعلیحضرت رضاشاه کبیر	۸
از فرمایشات شاهانه	۱۰
پیشگفتار	۱۵
تجلی آرزوهای پرواز در اساطیر ملل	۱۷
ـ بربال اندیشه و خیال	۱۷
ـ پناه بر دامان افسانه‌ها	۱۷
ـ پرنده سواری	۱۸
ـ پرندگان در خدمت پهلوانان ایران	۱۸
ـ در اساطیر همهٔ ملل	۱۸
ـ استفاده از نیروی کشش پرندگان	۱۸
ـ نخستین پرواز شاهانه در تاریخ اندیشه‌ها	۱۹
ـ پروازجمشید	۲۰
ـ حقایقی در سینهٔ افسانه‌ها	۲۱
ـ از افسانه تا حقیقت	۲۲
روایاتی از نخستین پروازها در آسمان میهن ما	۲۳
ـ فقدان مدارك قابل استنـاد	۲۳
ـ پرواز اولین بالون در ایران	۲۴
ـ پرواز نخستین هواپیما در آسمان تهران	۲۵
ـ نخستین‌برخورداری ارتش‌شاهنشاهی ازپشتیبانی هواپیما	۲۵
ـ اولین اقدام برای تجهیز ارتش ایران باهواپیما	۲۶
ـ اولین پرواز ایرانیان درآسمان تهران	۲۷
ـ اختصاص قلعه‌مرغی برای پرواز هواپیماها	۲۷
ـ تأسیس دفتر هواپیمائی نظامی	۲۸
فعالیت‌های شرکت هواپیمائی یونکرس درایران	۲۹
ـ پیدایش سرویس حمل ونقل هوائی در ایران	۲۹
ـ مذاکره برای ایجاد پست هوائی در ایران	۳۱
ـ پرواز اولین بانوان ایرانی	۳۱
ـ نومیدی کمپانی یونکرس ازمساعدت دولت	۳۲
ـ جواب دولت ایران به کمپانی یونکرس	۳۲
لایحهٔ حمل ونقل و پست هوائی در ایران	۳۳
ـ اولین تمبر یادبود هواپیمائی در ایـران	۳۶
ـ هواپیمای «دوهاویلاند ـ ۹»	۳۶
تأسیس هواپیمائی نظامی درایران و خرید هواپیما	۳۷
ـ اعزام اولین محصل ایرانی بخارج برای آموزش خلبانی	۳۷
ـ خرید هواپیما از فرانسه و اولین نمایش پرواز در ایران	۳۸

موضوع	صفحه
ـ هواپیمای یونکرس آ ـ ۲۰	۳۹
ـ هدیه هواپیما بوسیلهٔ مردم گیلان و مازندران	۴۰
ـ هواپیمای «دوهاویلاند ـ ٤»	۴۰
ـ هواپیمای «دوهاویلاند ۹ ـ آ»	۴۱
ـ هواپیمای «آورو ـ ٥٠٤»	۴۱
ـ تشکیلات جنگی هوائی	۴۲
ـ اولین نمایش طیارات ارتشی در تهران	۴۲
ـ دعوت وزارتجنگ	۴۳
ـ نمایش طیارات و طیران در آسمان تهران	۴۳
ـ پرواز طیارات وکسانیکه باآنها پرواز کردند	۴۳
ـ در میان آیروپلان	٤٤
ـ هواپیمای «اسپاد ـ ٤۲»	٤٥
ـ هواپیمای «پوتز ـ ۸»	٤٦
ـ هواپیمای «برگه ـ ١٤»	٤٧
ـ هواپیماهای ایران در بوشهر و بروجرد	٤٨
ـ فرمان تأسیس صنف هواپیمائی نظامی در ایران	٤٩
ـ هواپیماها در عملیات رزمی سالهای اولیهٔ بعداز کودتا	٤٩
متن فرمان تأسیس صنف هواپیمائی نظامی در ایران	٥١
ـ انتشار اوراق اعانهٔ ملی برای خرید هواپیما	٥۳
ـ نمایش پرواز و اولین پخش اوراق از هوا	٥٤
ـ رقابت و ماجرای ورود هواپیماها به‌ایران	٥٤
ـ خاطرات یك خلبان قدیمی	٥٥
ـ ورود اولین هواپیمای نظامی متعلق به ایران	٥٨
ـ پیشگام پرواز مسیر «پاریس ـ تهران»	٥٩
ـ هواپیمای «برگه ـ ۱۹»	٥٩
ـ اعلیحضرت رضاشاه کبیر در قلعه‌مرغی	٦٠
ـ لحظات هیـجان	٦٠
ـ نخستین‌سازمان هواپیمائی قشون ایران	٦٠
ادارهٔ هواپیمائی کل قشون دولت ایران	٦١
ـ حکم نمره ۱ قوای هوائی ایران	٦١
ـ موجودی اسلحه قوای هوائی ایران در بدو تأسیس	٦١
ـ بودجهٔ ناچیز و محدودیت پرواز	٦١
ـ طیارات موجود در بدو تأسیس قوای هوائی	٦۲
ـ تنها وسیله نقلیهٔ قوای هوائی ایران	٦۲
ـ تعیین میزان سوخت هریك از هواپیماها	٦۲
ـ مصرف بنزین و روغن هر هواپیما	٦۳
ـ خرید بنزین وروغن ازداروخانه‌ها	٦۳

موضوع	صفحه
اولین نمایش هوائی در پیشگاه شاهانه	٦٤
ـ شرکت اولین خلبانان ایرانی درعملیات جنگی	٦٦
ـ اشکالات فنی وسوانح پی‌درپی در مأموریتهای جنگی	٦٦
ـ در مضیقهٔ خلبان و استفاده از یك خلبان غیرنظامی	٦٧
ـ نشان سپه برای خلبانان	٦٧
ـ اولین نشان کلاه هواپیمائی	٦٧
ـ نشان سپه برای یك خلبان خارجی	٦٧
ـ پیروزی علی‌رغم مشکلات	٦٧
ـ بدون هیچگونه تلفات جانی	٦٨
ـ امور فنی هواپیمائی در انحصار خارجیان	٦٨
ـ برخورداری از توجهات خاص ملوکانه	٦٨
ـ افزایش خلبانان ایرانی	٦٨
ـ ورود هواپیماهای جدید	٦٨
ـ ادامهٔ اغتشاش و مشکلات واحدهای زمینی	٦٨
ـ اولین خارجی مجروح جنگی در هواپیمائی ایران	٦٩
ـ واحدهای عملیاتی و هواپیماهای موجود در مهر ۱۳۰۷	٦٩
ـ اولین نشان خلبانی در ایران	٦٩
ـ نقش مؤثر هواپیمائی در عملیات غرب	٧٠
ـ اولین امیر خلبان در قشون ایران	٧٠
ـ اسقاط ۸ هواپیما در دو سال ونیم	٧٠
ـ ادامهٔ اغتشاش و ادامهٔ عملیات	٧٠
ـ عملیات بلوچستان	٧٠
ـ اعزام محصل خلبانی و فنی بخارج در ۱۳۰۷	٧١
ـ عملیات جنوب غربی کشور	٧١
ـ هواپیمائی در عملیات فارس و اصفهان	٧١
ـ خلبانان نظامی ایران در آغاز ۱۳۰۸	٧٢
ـ اولین مأموریت هواپیمائی در عملیات جنوب	٧٢
ـ نقش مؤثر هواپیمائی	٧٢
ـ نخستین هواپیما که عمداً به آتش کشیده شد	٧٢
ـ حمله به فرودگاه شیراز	٧٢
ـ پرواز در تمام ساعات روز برای جبران کمبود خلبان	٧٣
ـ اعزام به فرانسه برای طی دورهٔ خلبانی	٧٣
ـ ورود هواپیماهای جدید آلمانی	٧٣
ـ مأمورین عملیات جنوب کشور در سال ۱۳۰۸	٧٣
ـ هواپیمای «یونکرس دابلیو ـ ۳۳»	٧٣
ـ تشویق خلبانان به پاس خدمات در عملیات جنوب	٧٤

موضوع	صفحه
ـ نخستین سانحه هوائی منجر به تلفات در ایران	٧٥
ـ تعداد هواپیماها در تیر ۱۳۰۹	٧٥
ـ هواپیمائی در مرحلهٔ دوم عملیات جنوب	٧٦
ـ در مضیقه خلبان و بازگشت محصلین ازخارج	٧٦
ـ فعالیت هواپیمائی در مرحلهٔ دوم عملیات جنوب	٧٦
ـ باز هم تشویق خلبانان	٧٦
ـ اولین کمیسیون سانحه در هواپیمائی نظامی ایران	٧٦
ـ انتصاب سرتیپ نخجوان به‌ارکانحرب کل	٧٧
ـ اولین کسیکه در ایران خلبانی آموخت	٧٧
ـ سازمان قسمت صفی هواپیمائی نظامی‌ایران در ۱۳۰۹	٧٧
ـ صاحبمنصب مسئول فرودگاه	٧٧
ـ اولین هواپیما که در ایران ساخته شد	٧٧
ـ بازگشت نخجوان به ریاست ادارهٔ هواپیمائی	٧٨
ـ سرپرست غیر هواپیمائی برای هواپیمائی نظامی ایران	٧٨
ـ فوج مختلط هواپیمائی	٧٨
ـ خرید هواپیماهای مشقی تایگرموس از انگلیس	٧٨
ـ لباس و نشان ویژه برای کارکنان هواپیمائی نظامی	٨٠
مدارس هوائی در دوران اعلیحضرت رضاشاه کبیر	٨١
ـ مدرسه مکانیکی	٨١
ـ مدرسه خلبانی	٨٣
ـ سرخلبان سوئدی برای مدرسهٔ خلبانی	٨٦
ـ اعزام نخستین گروه برای تحصیل فنی و خلبانی به‌انگلیس	٨٦
ـ مدرسهٔ دیده‌بانی هوائی	٨٦
ـ استخدام چهار «معلم خلبان» سوئدی	٨٧
ـ ماجرای سانحهٔ «معلم خلبان» سوئدی	٨٧
ـ استخدام «معلم خلبانان» بلژیکی	٨٧
ـ تأسیس دانشکدهٔ فنی هوائی	٨٧
ـ مدرسهٔ «معلم خلبانی»	٨٨
ـ اولین حق پرواز «معلم خلبانی»	٨٩
ـ آموزشگاه افزارمندی	٨٩
ـ فرم لباس هنرآموزان آموزشگاه افزارمندی	٨٩
ـ تغییر نام هنرستان به آموزشگاه	٨٩
ـ افسران هوائی فارغ‌التحصیل مرداد ۱۳۲۰	٨٩
نکاتی از دوران شاهنشاهی اعلیحضرت رضاشاه کبیر	٩٠
ـ پیدایش صحیه در هواپیمائی نظامی ایران	٩٠
ـ ملخزدن هواپیما و اولین مصدوم ناشی از خطر آن	٩٠

موضوع	صفحه
ـ علائم خلبانی ـ دیده‌بانی و فنی	۹۱
ـ «قوای هوائی» عنوان جدید هواپیمائی نظامی ایران	۹۱
ـ نخستین خلبان ایرانی که دریك سانحه جان سپرد	۹۱
ـ بازگشت سرتیپ نخجوان به‌سرپرستی قوای هوائی	۹۲
ـ یك افسر سوئدی در ریاست ستاد قوای هوائی	۹۲
ـ اولین نمایش پروازجمع طیارات جدید	۹۲
ـ استخدام اولین انگلیسی متخصص هواپیما	۹۲
ـ تجهیز قوای هوائی با هواپیماهای «آر ـ ۵»	۹۳
ـ تصمیم برای انجام اولین پرواز شب در ایران	۹۳
ـ سازمان جدید قوای هوائی در تیر ۱۳۱۲	۹۴
ـ رنگ ممیزهٔ صنف قوای هوائی ایران	۹۴
ـ ده فروند هواپیمای تایگرموس دیگر	۹۴
ـ سازمان قوای هوائی ایران در ۱۳۱۳	۹۵
ـ ورود هواپیماهای نوع اداکس و فیوری	۹۵
ـ اولین عنوان «فرماندهی قوای هوائی»	۹۶
ـ اولین شورای ستادی فرماندهی قوای هوائی	۹۷
ـ عکس و مشخصات هواپیمای شکاری فیوری	۹۷
ـ اولین هواپیمای مجهز به بی‌سیم در ایران	۹۷
ـ یك افسر بلژیکی رئیس ستاد قوای هوائی ایران	۹۸
ـ تلاش برای ایجاد فرودگاهها در سراسر کشور	۹۸
ـ مسافرت یك افسر هوائی در التزام موکب ملوکانه	۹۸
ـ پرواز به‌ترکیه، اولین پرواز به‌خارج از کشور	۹۸
ـ باز هم مأموریت جنگی	۹۹
ـ تغییر نام	۹۹
ـ خلع درجه بخاطر فرود اجباری	۹۹
ـ کارخانجات هواپیمائی «شهباز»	۱۰۰
ـ بازدید شاهانه از هواپیماهای ساخت «شهباز»	۱۰۰
ـ بررسی برای ایجاد واحدهای هوائی در مراکز شهرستانها	۱۰۱
ـ اولین زن در استخدام قوای هوائی ایران	۱۰۱
ـ اولین شرکت هواپیماهای ایران در مانور نظامی	۱۰۱
ـ حق «علیق اسب» برای افسران خلبان	۱۰۱
ـ اعزام به کارخانجات هواپیماسازی انگلیس	۱۰۲
ـ نخستین عنوان «نیروی هوائی»	۱۰۲
ـ تأسیس هنگهای هوائی در شهرستانها	۱۰۲
ـ سازمان نیروی هوائی در سال ۱۳۱۵	۱۰۲
ـ شرکت در مانور نظامی خوزستان	۱۰۲
ـ استفادهٔ نخستین ایرانی از چتر نجات	۱۰۲

موضوع	صفحه
ـ فرمانده جدید برای نیروی هوائی	۱۰۳
ـ انتشار مجلهٔ نیروی هوائی شاهنشاهی	۱۰۳
ـ اولین «کمیسیون ابتیاع»	۱۰۳
ـ سهم نیروی هوائی در ایجاد اولین پست هوائی	۱۰۴
ـ عکس و مشخصات هواپیمای «دراگن‌راپید»	۱۰۴
ـ دو نوع‌هواپیمای جدید در خدمت نیروی هوائی	۱۰۴
ـ عکس و مشخصات هواپیمای «اکسفورد»	۱۰۵
ـ عکس و مشخصات هواپیمای «هایند»	۱۰۵
ـ اولین رئیس ستاد ایرانی نیروی هوائی	۱۰۶
ـ اجازهٔ استفاده از لباس غیرنظامی	۱۰۶
ـ عکسبرداری مناطق نفتی کشور	۱۰۶
ـ تأسیس هنگ بمباران	۱۰۶
ـ تشکیل «هیئت مدیرهٔ نیروی هوائی»	۱۰۶
ـ افتخار اولین بازنشستگی	۱۰۶
ـ دومین پرش بوسیلهٔ چتر نجات	۱۰۶
ـ تأمین آب مصرفی هنگ با گاری	۱۰۶
وقایع شهریور ۱۳۲۰	**۱۰۷**
ـ نقض بیطرفی و تجاوز	۱۰۷
ـ تشکیل «قرارگاه کل ارتشتاران فرمانده»	۱۰۷
ـ در هنگ هوائی تبریز	۱۰۸
ـ در هنگ هوائی اهواز	۱۰۸
ـ غافلگیری هنگ هوائی مشهد	۱۰۸
ـ واقعهٔ بادگان قلعه‌مرغی	۱۰۹
ـ نحوهٔ ابلاغ «ترك مقاومت»	۱۱۰
ـ از سوم تا ششم شهریور ۱۳۲۰	۱۱۰
ـ ابلاغ «ترك مقاومت»	۱۱۰
ـ گناه سوء تعبیر شایعات	۱۱۱
ـ تجمع و فعالیت پنهانی بعداز نیمه شب	۱۱۱
ـ تعیین مأموریتها برای گروه مقاومت	۱۱۱
ـ وقایع صبح روز هشتم شهریور ۱۳۲۰ در قلعه‌مرغی	۱۱۲
ـ بازداشت سرتیپ خسروانی	۱۱۳
ـ انتقامجوئی ناشی از غرض شخصی	۱۱۳
ـ تصرف پاسدارخانه	۱۱۳
ـ مراقبت از سرتیپ خسروانی	۱۱۳
ـ آمادگی برای عملیات	۱۱۳
ـ اعلامیهٔ «ستاد گروه مقاومت»	۱۱۳
ـ دستور سرکوبی مقاومت	۱۱۴

موضوع	صفحه
ـ شکست مقاومت	۱۱۴
ـ آزادی سرتیپ خسروانی	۱۱۴
ـ سرنوشت گردانندگان گروه مقاومت	۱۱۵
ـ خطر بمباران شهر تهران	۱۱۵
ـ وضع ناپایدار و بلاتکلیفی	۱۱۵
ـ نیروی هوائی در اختیار لشگر یکم	۱۱۵
ـ نیروی هوائی یکی از ادارات وزارت جنگ	۱۱۵
ـ نیروی هوائی بعنوان یك ادارهٔ مستقل	۱۱۶
ـ نیروی هوائی در «تابعیت دوگانه»	۱۱۶
ـ مشکلات آموزشگاه خلبانی	۱۱۶
ـ آموزشگاههای فنی و افزارمندی هوائی	۱۱۶
ـ ادامهٔ تحصیل برای کارکنان نیروی هوائی	۱۱۶
ـ کاهش پرسنل از طریق انتقال یا اخراج	۱۱۶
ـ افزایش حق پرواز و فنی هوائی	۱۱۶
ـ ترفیع و تشویق بپاس خدمات شهریور ۱۳۲۰	۱۱۷
ـ اشغال فرودگاههای پایتخت	۱۱۷
ـ رئیس غیرهواپیمائی برای ادارهٔ هواپیمائی	۱۱۷
ـ اولین سازمان نیروی هوائی بعداز وقایع شهریور ۱۳۲۰	۱۱۷
ـ لغو شرط انجام پرواز برای اخذ مدد معاش خلبانی	۱۱۸
ـ نقش هواپیمائی در رفع غائله کردستان و خراسان	۱۱۸
ـ کارخانجات شهباز در اختیار مقامات انگلیسی	۱۱۸
ـ انتقال به اصفهان	۱۱۸
ـ رئیس جدید ادارهٔ هواپیمائی	۱۱۹
ـ ناپایداری و بحران در سرپرستی ادارهٔ هواپیمائی	۱۱۹
ـ گروه هوائی شیراز	۱۲۰
ـ یك حادثه و یك دنیا تأثر	۱۲۰
ـ افزایش حق پرواز هوانوردان آموزشگاه خلبانی	۱۲۱
ـ موفقیت هواپیمائی در همکاری با سپاه غرب	۱۲۱
ـ هواپیمائی در عملیات رزمی سراسر کشور	۱۲۲
ـ اولین پست هوائی نظامی	۱۲۲
ـ اولین هواپیماها درخدمت سپاشی	۱۲۲
ـ هواپیمای «اکسفورد» در خدمت حمل و نقل	۱۲۲
ـ اعزام محصل خلبانی به انگلستان	۱۲۳
ـ انتقال هنگهای هوائی اصفهان به مرکز	۱۲۳
ـ سازمان ادارهٔ هواپیمائی در شهریور ۱۳۲۲	۱۲۳
ـ بازدید شاهانه از گردان هوائی اصفهان	۱۲۳

موضوع	صفحه
ـ عزیمت به قاهره و ورود هواپیماهای انسن	۱۲۴
ـ عکس و مشخصات هواپیمای انسن	۱۲۴
ـ مشخصات اولین پرچم نیروی هوائی	۱۲۴
ـ جمع پرسنل ادارهٔ هوائی در سال ۱۳۲۳	۱۲۴
ـ سازمان ادارهٔ هواپیمائی ایران در ۱۳۲۳	۱۲۵
ـ تشکیل گروه هوائی مشهد	۱۲۵
ـ انتقال افسران هوائی به صنف پیاده	۱۲۵
ـ بازهم افزایش مدد معاش پرواز و فنی	۱۲۵
ـ جمع پرسنل خلبان و فنی در دیماه ۱۳۲۴	۱۲۶
ـ تشکیل گروه هوائی همدان	۱۲۶
ـ شرکت در رژهٔ پیروزی متفقین	۱۲۶
ـ نشان و مدال بپاس عملیات کردستان	۱۲۶
ـ شکاری «هاریکن» در خدمت نیروی هوائی ایران	۱۲۷
پرتو حیات‌بخش ارادهٔ شاهانه	۱۲۸
ـ تقویم پرواز آموزشی شاهانه	۱۲۹
ـ ۲۵ مهر ۱۳۲۵ یك روز فراموش نشدنی	۱۳۰
ـ سالروز تجدید حیات نیروی هوائی	۱۳۰
ـ دستور شماره ۷۸۴ نیروی هوائی	۱۳۰
ـ تصویری از گواهینامهٔ خلبانی شاهانه	۱۳۱
ـ اثر معجزه‌آسای یك واقعه	۱۳۲
ـ نشان افتخار یادبود ۲۵ مهر ۱۳۲۵	۱۳۲
ـ فرمایشات شاهانه بهنگام قبول گواهینامهٔ خلبانی	۱۳۲
ـ بازیافتن عنوان از دست رفته	۱۳۳
وقایع آذربایجان و عملیات برای نجات آن	۱۳۴
پروازهای شاهانه برفراز مناطق عملیاتی	۱۳۴
ـ وضعیت عمومی	۱۳۴
ـ روز اول آذر ۱۳۲۵	۱۳۵
ـ روز چهارم آذر ۱۳۲۵	۱۳۵
ـ روز هشتم آذر ۱۳۲۵	۱۳۵
ـ روز پانزدهم آذر ۱۳۲۵	۱۳۵
ـ مأموریت فوری یك واحد هوائی به زنجان	۱۳۶
ـ فرمان نجات آذربایجان	۱۳۶
ـ آغاز عملیات	۱۳۶
ـ نقش هواپیمائی در عملیات آذربایجان	۱۳۷
ـ تشکیل گروه مستقل هوائی تبریز	۱۳۸
ـ استفاده ازتجربیات دیگران	۱۳۸
تجدید حیات یك سازمان	۱۳۹

موضوع	صفحه
ـ نقاهت بیماری ناشی از جنگ جهانی دوم	۱۳۹
ـ تعویض فرماندهان و تغییر عنوان	۱۴۰
ـ ادامهٔ تلاش و آغاز فصل جدید	۱۴۰
پیشرفتهای آموزشی نیرو از ۱۳۲۶ تاکنون	**۱۴۳**
ـ وضع آموزش و فارغ‌التحصیلان نیرو در ۱۳۲۸	۱۴۴
ـ فارغ‌التحصیلان دوره‌های آموزشی‌نیرو درمهر ۱۳۲۹	۱۴۴
ـ نخستین افسر خارجی فارغ‌التحصیل دانشکدهٔ خلبانی ایران	۱۴۵
ـ فارغ‌التحصیلان دوره‌های آموزشی نیرو درسال ۱۳۳۰	۱۴۵
ـ فارغ‌التحصیلان دوره‌های آموزشی نیرو در سال ۱۳۳۱	۱۴۵
ـ وضع آموزش نیرو در سال ۱۳۳۲	۱۴۶
ـ فارغ‌التحصیلان دوره‌های آموزشی نیرو در ۱۳۳۲	۱۴۶
فارغ‌التحصیلان دوره‌های آموزشی نیرو در ۱۳۳۳	۱۴۶
ـ فارغ‌التحصیلان دوره‌های آموزشی نیرو در ۱۳۳۴	۱۴۷
ـ زنان دوش بدوش مردان	۱۴۹
ـ مرکز آموزش تخصصهای پشتیبانی	۱۵۱
ـ مرکز آموزش زبان	۱۵۲
ـ مرکز آموزش الکترونیك	۱۵۳
ـ مرکز آموزش نظامی	۱۵۵
ـ مرکز آموزش نگهداری هواپیما	۱۵۶
ـ مرکز آموزش پدآفند زمین بهوا	۱۵۷
ـ مرکز آموزش تخصصهای پروازی	۱۵۸
ـ گردان پشتیبانی فرماندهی آموزشهای هوائی	۱۵۹
ـ کتابخانه عمومی فرماندهی آموزشهای هوائی	۱۶۰
ـ تسهیلات ورزشی در فرماندهی آموزشهای هوائی	۱۶۱
ـ روحیه و رفاه در فرماندهی آموزشهای هوائی	۱۶۳
ـ آئین فارغ‌التحصیلی در پیشگاه مبارك شاهانه	۱۶۵
ـ نمودار فارغ‌التحصیلان فرماندهی آموزشهای هوائی	۱۶۸
نقش‌نیروی‌هوائی درفعالیتهای باشگاه‌هواپیمائی شاهنشاهی	**۱۶۹**
نظری به تحول ورزش در نیروی هوائی شاهنشاهی	**۱۷۲**
ـ واحدهای سازمانی باشگاه ورزشی در ۱۳۳۱	۱۷۲
ـ اساسنامهٔ باشگاه ورزشی نیرو	۱۷۵
ـ آئیننامهٔ آزمایش سالانهٔ ورزشی پرسنل نیروی هوائی	۱۷۶
نکات تاریخی دیگر ازسیر پیشرفتهای نیرو تاکنون	**۱۸۰**
ـ انتشار مجدد مجله نیروی هوائی شاهنشاهی	۱۸۰
ـ نمایش هوائی در پیشگاه مبارك شاهانه	۱۸۰
ـ مراسم روز ۲۵ مهر ۱۳۲۶ در پیشگاه مبارك شاهانه	۱۸۰

موضوع	صفحه
ـ سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۲۷ در پیشگاه مبارك شاهانه	۱۸۰
ـ تجسم کلمهٔ «شاه» بوسیلهٔ هواپیماها در آسمان	۱۸۰
ـ فرمایشات شاهانه پیرامون اهمیت نیروی هوائی	۱۸۱
ـ ورود هواپیماهای جدید بخدمت نیروی هوائی	۱۸۱
ـ هواپیمای سندربولت (عکس و مشخصات)	۱۸۱
ـ ورود هواپیماهای «داکوتا» بخدمت نیروی‌هوائی شاهنشاهی	۱۸۱
ـ نخستین پرواز هواپیمای ترابری نیرو به اروپا	۱۸۳
ـ سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۲۸ در پیشگاه شاهانه	۱۸۳
ـ تفکیك امور ستاد نیروی هوائی از ستاد نیروی زمینی	۱۸۳
ـ اولین پرواز شاهانه با هواپیمای جت	۱۸۴
ـ سهم نیروی هوائی در ایجاد یگانهای چتربازی	۱۸۴
ـ تغییر عنوان «نیروی هوائی شاهنشاهی»	۱۸۴
ـ اعزام پرسنل جهت تحصیل خلبانی و فنی به‌انگلیس	۱۸۴
ورود چهار نوع هواپیمای جدید به نیروی هوائی	**۱۸۵**
ـ عکس و مشخصات هواپیمای هاروارد	۱۸۵
ـ مشخصات هـواپیمای استیرمن	۱۸۶
ـ مشخصات هـواپیمای «ال ـ ٤»	۱۸۶
ـ مشخصات هواپیمای «ال ـ ۲۰»	۱۸۶
ـ شرکت در عملیات رزمی	۱۸۷
ـ تأسیس صندوق تعاونی نیروی هوائی شاهنشاهی	۱۸۷
ـ تأسیس اردوگاه تابستانی نیروی هوائی	۱۸۹
ـ سازمان نیروی هوائی شاهنشاهی در سال ۱۳۲۹	۱۹۱
ـ سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۲۹ در پیشگاه مبارك شاهانه	۱۹۱
ـ رادیو نیروی هوائی	۱۹۲
ـ اولین پرواز امدادی به خارج از کشور	۱۹۲
ـ اعزام اولین دسته از خلبانان برای آموزش پرواز با جت	۱۹۲
تأسیس سرویس حمل ونقل هوائی ارتش	**۱۹۳**
ـ گشایش اولین سینما تآتر در نیروی هوائی	۱۹۴
اولین مسابقهٔ بین‌المللی هواپیمائی در ایران	**۱۹۵**
ـ مسابقهٔ اصلی	۱۹۵
ـ خلبانان شرکت کننده در مسابقه	۱۹۹
ـ جریان اولین مسابقه هوائی بین‌المللی در ایران	۱۹۹
ـ جریان مسابقهٔ فرود آمدن	۲۰۱
ـ مسابقهٔ سرعت	۲۰۱
ـ برندگان اولین مسابقهٔ بین‌المللی هوائی در ایران	۲۰۲
ـ نخستین خلبان ایرانی که با سقوط جت درگذشت	۲۰۳
ـ سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۰ در پیشگاه مبارك شاهانه	۲۰۳

موضوع	صفحه
ـ گشایش سرویس هواشناسی نیروی هوائی شاهنشاهی	۲۰۴
ـ عملیات رزمی برعلیه اشرار جوانرودی	۲۰۵
ـ هواپیماهای نیرو در خدمت مبارزه باملخ دریائی	۲۰۵
ـ سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۱ در پیشگاه مبارك شاهانه	۲۰۶
ـ حمل الاغهای قبرسی بوسیله هواپیماهای‌نیرو	۲۰۶
ـ سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۲ و گزارشی از فعالیتهای یکساله	۲۰۶
ـ جلسات سخنرانی عمومی در نیروی هوائی شاهنشاهی	۲۰۷
ـ پدآفند زمین بهوا در نیروی هوائی شاهنشاهی	۲۰۸
ـ انتشار نشریهٔ بررسی سوانح	۲۰۹
ـ سیستم تدارکاتی جدید در نیروی هوائی شاهنشاهی	۲۰۹
ـ بخش رادیولوژی در بیمارستان نیرو	۲۰۹
ـ تأسیس شعبهٔ تدارکات ارتش در نیروی هوائی	۲۰۹
ـ پرواز بنفع وزارت کشاورزی	۲۱۰
ـ سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۴ نیرو در پیشگاه مبارك شاهانه	۲۱۰
ـ زمین برای کارکنان نیروی هوائی	۲۱۰
ورود به عصر جت	۲۱۱
ـ اعزام خلبانان بخارج جهت آموزش پرواز با جت	۲۱۱
ـ اولین جت در خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی	۲۱۱
ـ عکس و مشخصات جت «ت ـ ۳۳»	۲۱۱
ـ جشن بیستمین سال انتشار مجله نیرو	۲۱۲
ـ شکاری جت «اف ـ ۸۴» در خدمت نیرو	۲۱۳
ـ تأسیس چاپخانهٔ نیروی هوائی شاهنشاهی	۲۱۴
ـ نخستین پرش نجات از جت باصندلی پرتاب شونده	۲۱۴
ـ پرده‌برداری از مجسمهٔ شاهانه	۲۱۴
ـ عنوان «نیروی هوائی شاهنشاهی»	۲۱۵
ـ مهندسی نیرو و پیشرفتهای آن	۲۱۵
ـ نخستین دورهٔ خلبانی جت در ایران	۲۱۶
تشکیل تیم آکروجت تاج طلائی نیروی هوائی	۲۱۷
ـ تیم «تاج طلائی» از سال ۱۳۳۵ تاکنون	۲۲۵
ادامهٔ کوشش و پیروزیهای نوین	۲۲۶
ـ شاهنشاه در خانهٔ خلبانان	۲۲۶
ـ تحویل وسائل تعلیماتی جت به نیروی هوائی ایران	۲۲۷
ـ خلاصه‌ای از فعالیتهای نیرو در سال ۱۳۳۷	۲۲۸
ـ اولین پرش نجات بهنگام شب در ایران	۲۲۸
ـ نمایش تیمهای آکروجت تاج طلائی و مشعلهای آسمان	۲۲۹
ـ سوگندنامهٔ مکانیسین هواپیما	۲۲۹

موضوع	صفحه
ـ اعزام برای طی دورهٔ جت به آمریکا	۲۳۰
ـ جلسهٔ معارفهٔ مطبوعاتی	۲۳۰
ـ افتتاح باشگاه درجه‌داران نیرو در مرکز	۲۳۰
ـ سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۸ نیرو در پیشگاه مبارك شاهانه	۲۳۱
ـ اجرای برنامهٔ تلویزیونی برای آشنائی مردم بابرنامه سالجشن	۲۳۱
ـ ایجادتوسعه کنترلر در نیروی هوائی شاهنشاهی	۲۳۲
ـ تشکیل کلاس مدیریت	۲۳۲
ـ مانور هوائی مشترك سنتو (شهباز)	۲۳۳
ـ نمایش هوائی ۲۳ بهمن ۳۸ در پیشگاه مبارك شاهانه	۲۳۳
ـ تشکیل دورهٔ عملیات «هوائی ـ زمینی»	۲۳۴
ـ جت شکاری اف ـ ۸۶ در خدمت نیروی هوائی	۲۳۴
ـ برنامه‌های ماهانه تلویزیونی نیروی هوائی شاهنشاهی	۲۳۴
ـ خدمات مردمیاری نیروی هوائی شاهنشاهی	۲۳۶
ـ لوحهٔ قدردانی شیروخورشید سرخ ایران از خدمات نیرو	۲۳۷
ـ نمایش تیم آکروجت تاج طلائی در ۶ خرداد ۱۳۳۹	۲۳۹
ـ سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۹ در پیشگاه مبارك شاهانه	۲۳۹
ـ نشان ویژهٔ فرود با چترنجات	۲۴۰
ـ یك‌حادثه درجریان خدمات مردمیاری نیروی هوائی	۲۴۱
ـ پیدایش وتوسعه ایستگاههای رادار در نیروی هوائی	۲۴۲
ـ ایجاد دومین پایگاه شکاری نیروی هوائی	۲۴۳
ـ سوابق تاریخی پایگاه هوائی وحدتی	۲۴۳
ـ تسهیلات آموزشی وپرورشی برای‌خانوادههای کارکنان‌نیرو	۲۴۶
ـ سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۰ و هفتهٔ نیروی هوائی	۲۴۷
ـ تقدیر از نیروی هوائی بپاس موفقیت برنامهٔ هفتهٔ نیرو	۲۴۹
ـ سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۱ در پیشگاه مبارك شاهانه	۲۴۹
ـ اولین مأموریت جنگی نیروی هوائی در خارج از کشور	۲۵۰
ـ اعطاء نشان بپاس موفقیت در مأموریت کنکو	۲۵۱
ـ انتشار تمبر یادبود بمناسبت مأموریت کنکو	۲۵۳
ـ ورود هواپیمای ث ـ ۱۳۰ بخدمت نیروی هوائی	۲۵۳
ـ وجه تسمیهٔ پایگاه هوائی شاهرخی	۲۵۵
ـ سالجشن ۲۵ مهر ۴۲ نیرو در پیشگاه مبارك شاهانه	۲۵۵
ـ اولین هلیکوپتر در خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی	۲۵۶
ـ اولین پرواز ث ـ ۱۳۰ نیرو به اروپا	۲۵۷
ـ شرکت در عملیات رزمی علیه یاغیان جنوب	۲۵۷
ـ اعطاء نشان بپاس لیاقت در عملیات جنوب	۲۵۷
مختصری راجع به علائم، لباس و پرچم نیروی هوائی	۲۵۸

موضوع	صفحه

مانور یا تمرین دلاور با همکاری آمریکا ۲۶۶
ـ متن پیام شاهانه بمناسبت تمرین دلاور ۲۶۶
ـ اولین پرواز شاهانه با هواپیمای «اف ـ ۵» ۲۶۹
ـ نمایش مشخصات پروازی «اف ـ ۵» در ایران ۲۷۰
ـ بنای جدید ستاد فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی ۲۷۰
ـ سالجشن ۲۵ مهر ۴۳ در پیشگاه مبارك شاهانه ۲۷۰
ـ تقدیر نیروی هوائی شاهنشاهی ۲۷۱
ـ شکاری سریعتر از صوت «اف ـ ۵» درخدمت نیروی‌هوائی ۲۷۱
ـ هلیکوپتر اچ ـ اچ ـ ۴۳ ـاف درخدمت نیرو ۲۷۲
ـ پایان اولین دورهٔ تعلیمات رزمی «اف ـ ۵» ۲۷۲
ـ سالجشن ۲۵ مهر ۴۴ در پیشگاه مبارك شاهانه ۲۷۴
ـ اولین پرواز هواپیمای نیروی هوائی ازفراز اقیانوس‌اطلس ۲۷۵
ـ اخذ سردوشی اولین دوشیزگان هنرجوی نیرو ۲۷۵
ـ سالجشن ۱۳۴۵ نیرو در پیشگاه مبارك شاهانه ۲۷۵
ـ تأسیس صندوق یاران نیروی هوائی شاهنشاهی ۲۷۶
ـ افتتاح مرکز جدید ارتباطات نیروی هوائی ۲۷۷
ـ سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۶ نیرو در پیشگاه شاهانه ۲۷۷
ـ اعطاء پرچم به نیروی هوائی شاهنشاهی ۲۷۸
ـ نخستین امیر نیرو که در اثر سانحه جت جان‌سپرد ۲۷۸
ـ گشایش آموزشگاه شماره ۲ الکترونیك نیرو ۲۷۸
ـ ورود فانتوم به خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی ۲۷۹
ـ سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۷ نیرو در پیشگاه اعلیحضرتین ۲۸۲
ـ بازدید شاهانه از تأسیسات نیروی هوائی ۲۸۳
ـ گشایش باشگاه افسران جدید پایگاه یکم شکاری ۲۸۳
ـ هلیکوپتر جت رینجر در خدمت نیروی هوائی ۲۸۴
ـ هلیکوپتر «یو ـ اچ ـ ۱» در خدمت نیرو ۲۸۴
ـ عکس هلیکوپتر «ای ـ بی ـ ۲۰۵» ۲۸۵
ـ نمایش هوائی در پیشگاه مبارك شاهانه ۲۸۶
ـ افتتاح پارك کودك پایگاه وحدتی ۲۸۶
ـ هواپیمای «او ـ ۲» در خدمت نیروی هوائی ایران ۲۸۶
ـ سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۹ در پیشگاه اعلیحضرتین ۲۸۸
ـ هلیکوپتر «شینوك» در خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی ۲۸۹
ـ کاپهای امنیت پروازی نیروی هوائی ۲۹۱
ـ هواپیمای فرندشیپ در خدمت نیروی هوائی ۲۹۲
ـ تقدیم پیکرهٔ زرین به پیشگاه مبارك شاهانه ۲۹۳
ـ هواپیمای «هاك‌کماندر» در خدمت نیروی هوائی ۲۹۴

موضوع	صفحه

ـ پرواز شاهانه با هواپیمای «کنکورد» ۲۹۵
ـ نمایش تیمهای آکروجت تاج طلائی و فرشتگان آبی ۲۹۶
ـ تسهیلات بهداشتی در نیروی هوائی شاهنشاهی ۲۹۶
ـ هواپیمای اف ـ ۳۳ (بونانزا) در خدمت نیروی هوائی ۲۹۸
ـ شکاری پیشرفتهٔ تایگر در خدمت نیروی‌هوائی شاهنشاهی ۲۹۹
ـ بوئینگ ۷۰۷ در خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی ۳۰۱
ـ نخستین سوختگیری حین پرواز در ایران ۳۰۱
ـ پی ـ ۳ ـ اف در خدمت نیروی هوائی ایران ۳۰۳
ـ پرواز مستقل والاحضرت همایون ولایتعهد ۳۰۵
ـ آئین پنجاهمین سالروز تأسیس نیروی هوائی ایران ۳۰۶
ـ فرمان مبارك همایونی بمناسبت پنجاهمین سال نیرو ۳۰۷
ـ انتشار تمبر یادبود پنجاهمین سالروز نیرو ۳۰۷
ـ انتشار شماره مخصوص مجله بمناسبت پنجاهمین سالروز نیرو ۳۰۷
ـ گشایش دانشکدهٔ فرماندهی وستاد نیروی هوائی ۳۰۸
ـ اولین ارتشبد بازنشستهٔ نیروی هوائی شاهنشاهی ۳۱۰
ـ یك ضایعهٔ بزرگ (درگذشت تیمسار ارتشبد خاتمی) ۳۱۱
ـ پایگاه هوائی خاتمی ۳۱۱
ـ پیرامون زندگی شادروان تیمسار ارتشبد خاتمی ۳۱۱
ـ فرمانده جدید نیروی هوائی شاهنشاهی ۳۱۴
ـ جامبوجت در خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی ۳۱۴
ـ جانشین جدید فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی ۳۱۴
ـ نمودار مقایسه‌ای بودجهٔ نیروی هوائی شاهنشاهی ۳۱۶
ـ نمودار مقایسه‌ای محصلین اعزامی نیرو به خارج ۳۱۷
ـ شکاری اف ـ ۱۴ درخدمت نیروی هوائی شاهنشاهی ۳۱۸
پیشرفتهای سریع و بیسابقه ۳۲۰
ـ پایگاهها وایستگاههای مجهز در سراسر کشور ۳۲۲
ـ تـدارکات کامپیوتری ۳۲۳
ـ مسئله سوختگیری و پیشرفتهایش ۳۲۴
ـ ترابری پایگاهها و ایستگاههای نیرو ۳۲۴
ـ تأسیسات پایگاهها و ایستگاهها ۳۲۶
ـ ره‌آورد آبادانی و رفاه و رونق ۳۲۹
در ردیف پیشرفته‌ترین نیروهای هوائی جهان ۳۳۰
ـ نمودار افزایش سرعت هواپیماها درنیروی هوائی ایران ۳۳۱
ـ اولین دورهٔ تحصیلی دانشکدهٔ فرماندهی و ستاد نیرو ۳۳۲
ـ تصویر و طرح سه‌جانبی از پست فرماندهی AWAC ۳۳۵
ـ شرایط ومزایای کنونی استخدام در نیروی هوائی ۳۳۶
یادداشتی از مؤلف ۳۳۷

تاریخ نیروی هوائی شاهنشاهی

DSR
۱۲۰
ت۲ ۸۸ /
۱۳۵۵
۲ ⊙
۸۸۴