

پرواز بزرگ

پرواز بزرگ

ماجرای پرواز رهبر مقاومت از پایگاه یکم نیروی هوایی
در تهران تا پاریس ۶ و ۷ مرداد ۱۳۶۰



گزارش عملیات در آسمان
گزارش فرمانده عملیات در روی زمین
پرواز پروازها

سازمان مجاهدین خلق ایران
مرداد ۱۳۹۸

خمینی ضدبشر تمامی قوای سرکوبگر خود را بسیج کرده بود تا با تمام توش و توان به مصاف انقلاب بشتابد و با انقلاب و مردم ایران تسویه حساب بکند. چه بسا که با کوچکترین اهمال، مرتجعان حاکم به قصد پلید خود دست می یافتند. از این رو تصمیم برای پرواز بزرگی که در هفتم مرداد ۱۳۶۰ انجام شد، بسیار خطیر و در عین حال بسیار سرنوشت ساز بود. بررسی ها انجام شده بود و ریسکها، نقاط قوت و نقاط آسیب پذیر، همه بررسی شده بود. اما ما نمی توانستیم تصمیم بگیریم. چرا؟ به دلیل این که اگر جواب منفی می دادیم، برای ما کاملاً واضح و روشن بود که مصلحت عالیه راهگشایی سیاسی را که نتیجه بالفعل این پرواز بزرگ تاریخی بود، از دست می دادیم؛ مگر می شد این طوری تصمیم گرفت؟ اگر جواب مثبت می دادیم، جواب مثبت معنایش چیزی نبود جز، به همان دلایلی که قبلاً عرض کردم، ریسک روی جان مسعود. چه کسی می توانست این ریسک را بپذیرد؟ ببینید قرار گرفتن در بین دو مسأله بسیار بسیار حیاتی، بسیار اساسی، از یک سو جان مسعود و از سوی دیگر، عالی ترین مصلحت سیاسی سازمان یعنی راهگشایی سیاسی. به همین دلیل همه مرکزیت سازمان از مسعود خواستند که به خاطر سختی این تصمیم گیری، هم به لحاظ ایدئولوژیک و هم به لحاظ سیاسی، حرف آخر را خودش بزند و البته طبیعی بود که طبق معمول، مسعود تصمیمی را اتخاذ می کرد که ریسک روی جان خودش بود به نفع مصالح عالی سیاسی سازمان و جنبش و مقاومت برای آزادی.

مهدی ابریشمچی



انتشارات سازمان مجاهدین خلق ایران

پرواز بزرگ

ماجرای پرواز رهبر مقاومت
از پایگاه یکم نیروی هوایی در تهران تا پاریس
۶ و ۷ مرداد ۱۳۶۰

✦ گزارش عملیات در آسمان
✦ گزارش فرمانده عملیات در روی زمین
✦ پرواز پروازها

سازمان مجاهدین خلق ایران
مرداد ۱۳۹۸

پرواز بزرگ

- برگرفته از مستند پخش شده از تلویزیون ملی ایران - سیمای آزادی
۵ تا ۱۰ مرداد ۱۳۹۸
- انتشارات سازمان مجاهدین خلق ایران
- تاریخ انتشار: شهریور ۱۳۹۸
- بها: معادل ۱۰ یورو

فهرست

فصل اول:

تصویر کلی ۵

فصل دوم:

گزارش مجاهد خلق جلیل فقیه‌دزفولی ۱۹

فصل سوم:

گزارش مجاهد خلق مهدی افتخاری ۵۵
نفوذ به پایگاه ترابری و طرح عملیات زمینی رسیدن به هواپیما ۵۹
شناسایی‌های مجدد و تنظیم طرح عملیاتی زمینی ۶۲
نحوه استقرار در هواپیما ۶۴
انتخاب مسیر مناسب ۶۷
تدارکات و علامت سلامتی ۷۴
عمرداد - روز پرواز ۷۸

۸۵		طرحهای مکمل پرواز
۸۶		سه‌شنبه شب ۶مرداد - بعد از پرواز
۸۹		روز ۷مرداد
۹۰		سردارخیابانی با گروهی از شهیدان

فصل چهارم :

۹۲		پرواز پروازها
۱۰۱		سرهنگ خلبان بهزاد معزی

۱۱۹		عکسهایی از دیدارها
-----	-------	--------------------

فصل اول

تصویر کلی

هموطنان گرامی، سلام بر شما

هفتم مرداد، سالروز پرواز رهبر مقاومت از تهران به پاریس است.

در میان رخداد‌های مهم و نقاط درخشان و تاریخی مقاومت ایران در برابر رژیم آخوندی، روز هفتم مرداد ۱۳۶۰ روز پیروزی بزرگی است. روز یک پرواز جسورانه و خطیر از تهران به پاریس که رهبری مقاومت به آن مبادرت کرد. با آن پرواز، یکی از الزامات ضروری برای بنای جایگزین سیاسی رژیم آخوندی و ایجاد یک آلترناتیو دموکراتیک و مستقل سیاسی که خواست‌ها و امیدهای جبهه خلق و عموم ترقی‌خواهان ایران و پویندگان راه آزادی را نمایندگی کند، پایه‌گذاری شد... البته با خطرپذیری و ریسک بسیار در یک عملیات بزرگ که بعدها به انتقال به عراق منجر شد و برافروختن آتش در کوهستان‌ها و دشتهای میهن در مناطق مرزی، تأسیس ارتش آزادیبخش ملی و از جمله عملیات بزرگ فروغ جاویدان...

در شب ۷ مرداد ۱۳۶۰ رهبر مقاومت در یک عملیات بزرگ، با یک پرواز بسیار خطیر از قلب پایگاه یکم شکاری در فرودگاه مهرآباد تهران، به پاریس پرواز

کرد. در این پرواز، بنی صدر نخستین رئیس جمهور رژیم خمینی که مجاهدین او را در نخستین شقه رژیم از خمینی جدا کرده بودند، همراه بود.

هدایت پرواز هواپیمای نظامی بویینگ ۷۰۷ متعلق به نیروی هوایی ایران، برعهده سرهنگ خلبان بهزاد معزی بود.

این پرواز پیروزمندانه، در حالی صورت گرفت که رژیم خمینی با استفاده از تمام توان هوایی خودش، هواپیما را از تهران تا رشت و تبریز و تا خروج از فضای هوایی ایران مورد تعقیب قرار داد تا بتواند آن را هدف موشکهای فونیکس قرار دهد.

در آسمان ترکیه هم، رژیم تلاش کرد هواپیما را وادار به فرود اجباری سازد و سپس از طریق سوریه تا خروج هواپیما از فضای هوایی ترکیه و ورود به آسمان یونان، رژیم به تهدیدات خود ادامه می داد. در حقیقت کارایی و مهارت خلبان و تیم پرواز، تهدیدها را خنثی نمود.

آقای مسعود رجوی چند روز پیش تر از آن پرواز، در روز ۳۰ تیر ۱۳۶۰، تشکیل شورای ملی مقاومت ایران را اعلام کرده بود و در این پرواز می رفت تا به معرفی داخلی و بین المللی جایگزین رژیم ولایت فقیه و به خصوص ترسیم مرزبندیها و چشم اندازهای ایران دموکراتیک بپردازد. هدف این بود که برخلاف روزگار شاه، این بار رنج و خون ملت ایران و فرزندان برومند آن به یغما نرود. حاصل همه رنج و رزمها در آزادی پایدار این خلق تحت ستم به ثمر بنشیند و آزادی و حاکمیت مردم ایران از طریق این جایگزین نگاهبان و تضمین پیدا کند.

آن روز برای مقاومت ایران، روز یک پیروزی بزرگ بود. رژیم خمینی بعد از شکست تمامی تلاشهایش برای هدف قراردادن هواپیما و یا وادار کردن آن به فرود اجباری، مات و مبهوت برجای ماند و متقابلاً مجاهدان و رزمندگان و مشتاقان آزادی ایران وقتی خبر این اقدام جسورانه و این پیروزی درخشان را شنیدند، شاد شدند و در هر کجا که بودند، از جمله در زندانها و شکنجه گاههای

رژیم، به همدیگر تبریک گفتند؛ چرا که سرنوشت انقلاب نوین خودشان را تضمین شده می‌یافتند.

مهدی ابریشمچی:

«واقعیت این است که این پرواز کار بسیار پرخطری بود و با تمامی تصمیم‌گیرهای عادی ما فرق داشت و به همین دلیل تصمیم گرفتن راجع به این کار خیلی مشکل و حتی به‌نظر غیرممکن می‌آمد؛ چرا؟ چون آن روزها خمینی ضدبشر همه قوای سرکوبگر خود را بسیج کرده بود تا با تمام قدرتش به مصاف و درگیری با انقلاب بشتابد و درواقع با انقلاب و مردم ایران تسویه حساب بکند. واقعیت این است که این محاسبه رژیم بی‌اساس نبود، اگر در این عملیات مشخص، کوچکترین اهمالی انجام می‌گرفت، کاملاً محتمل بود که مرتجعینی که به کشور ما حاکم بودند به قصد پلید خودشان دست پیدا کنند. بنابراین من به‌روشنی و به‌وضوح می‌توانم بگویم که تصمیم برای پرواز بزرگی که در هفتم مرداد ۱۳۶۰ انجام شد، کار بسیار خطرناک، کار بسیار خطیر و در عین حال بسیار سرنوشت‌ساز بود.

یک جلسهٔ مرکزیت که به‌طور مشخص راجع به این موضوع تشکیل شده بود، باید بحث نهایی را برای تصمیم‌گیری انجام می‌دادیم. این جلسه در منزل شهید علی زرکش بود و همهٔ اعضای مرکزیت آن روز از جمله سردار خیابانی و شهید محمد ضابطی حاضر بودند. واقعیت این است که ما نمی‌توانستیم تصمیم نهایی را بگیریم. بررسیها انجام شده بود ریسکها، نقاط قوت و نقاط آسیب‌پذیر همه بررسی شده بودند. اما ما نمی‌توانستیم تصمیم بگیریم؛ چرا؟

به‌دلیل این که اگر جواب منفی می‌دادیم، برای ما کاملاً واضح و روشن بود که مصلحت عالیهٔ راهگشایی سیاسی را که نتیجهٔ بالفعل این پرواز بزرگ تاریخی بود، از دست می‌دادیم؛ مگر می‌شد این‌طوری تصمیم گرفت. اگر جواب مثبت می‌دادیم، جواب مثبت معنایش چیزی نبود جز، به همان دلایلی که قبلاً عرض کردم، ریسک روی جان مسعود. چه کسی می‌توانست این ریسک را بپذیرد؟

بینید قرار گرفتن در بین دو مسأله بسیار بسیار حیاتی، بسیار بسیار اساسی، از یکسو جان مسعود و از سوی دیگر، عالی ترین مصلحت سیاسی سازمان یعنی راهگشایی سیاسی. به همین دلیل همه مرکزیت سازمان از مسعود خواستند که به خاطر سختی این تصمیم گیری، هم به لحاظ ایدئولوژیک و هم به لحاظ سیاسی، حرف آخر را خودش بزند و البته طبیعی بود که طبق معمول، مسعود تصمیمی را اتخاذ می کرد که ریسک روی جان خودش بود به نفع مصالح عالی سیاسی سازمان و جنبش و مقاومت برای آزادی.

به این ترتیب تصمیم نهایی به عهده خود مسعود گذاشته شد و او با اتکا به حرفی که همیشه می گفت و تکرار می کرد که انقلاب و تکامل هرگز بدون جسارت و ریسک به پیش نمی رود. بار دیگر به یمن فداکاری و پذیرش خطر از سوی بالاترین نقطه رهبری در رابطه با خودش، در یکی از نقاط و سرفصلهای حساس مقاومت ایران، جنبش در جهت تثبیت، معرفی و ارتقای جنبش، گام بزرگی به جلو برداشت؛ وقتی هم که تصمیم قطعی به پرواز گرفته شد، یک سلسله عملیات پیچیده بعد از صرف انرژی خیلی زیاد که البته خود مسعود در هدایت و فرماندهی نقش مستقیم و تعیین کننده داشت انجام گرفت، نتیجه آن پرواز بزرگ و تاریخی بود که خوشبختانه با موفقیت کامل انجام گرفت. در این جا لازم است یادآوری کنم که سرهنگ خلبان بهزاد معزی در آن پرواز بزرگ مسئولیت تیم پرواز را به عهده داشت که آن را، هم با جسارت و شایستگی و هم با دقت و امعان نظر شایان پیش برد و با موفقیت به انجام رساند.

سرهنگ بهزاد معزی:

از طرف پرسنل مردمی ارتش ایران، به خصوص عقابان تیز پرواز نیروی هوایی... خوشبختانه این افتخار به من داده شد که بررسی طرحهای هوایی این مسأله را انجام بدهم. ما مشغول کار شدیم. دو راه کار برایمان بود، یکی این که از جنوب خارج بشویم و یکی دیگر از شمال یعنی از مسیر ترکیه.

راه جنوب برایمان خوب نبود چون ۱۰ روز قبل یک هواپیمای نیروی هوایی از آن مسیر خارج شده بود، مضافاً این که دوران جنگ بود و ما باید از کشور عربستان عبور می کردیم و آن منطقه ایمنی زیادی نداشت. بنابراین مسیر شمال یعنی ترکیه را انتخاب کردیم. طرح پرواز ریخته شد؛ با کمک پرسنل هوادار مجاهدین در نیروی هوایی، قرار بر این شد که پرواز را از فرودگاه مهرآباد انجام بدهیم، بعد برویم برای سوخت گیری در جنوب، بعد ۶۰ الی ۷۰ کیلومتر که خارج شدیم، اعلام کنیم، یک موتور آتش گرفته، برگردیم برای تخلیه بنزین و نشستن. بعد اعلام کنیم که موتور دوم آتش گرفته بعد همین موقع بگردیم پشت کوه دماوند و مخفی شویم و از کرانه دریای خزر برویم به سمت رشت و سپس از مسیر تبریز خارج شویم که این طرح مورد تصویب قرار گرفت و انجام شد. رژیم یکی از هواپیماهای اف ۱۴ را که مشغول گشت زنی بود، فرستاد دنبال ما که ما را برگرداند. چون متوجه شده بود ما داریم خارج می شویم. این هواپیما دنبال ما بود و مرتب ما را تهدید می کرد که برگردید، می زنم و ما مرتب مشغول وقت کشی بودیم تا بتوانیم از مرز خارج بشویم.

مهدی ابریشمچی

در رابطه با این پرواز و عملیات خطیری که در ۷ مردادماه انجام گرفت، خاطره ای دارم که هرگز فراموش نمی کنم، شبی که پرواز انجام گرفته بود، قبل از این که ما خبر سلامتی مسعود و هواپیمایی که او را با خودش می برد، دریافت کنیم، همه در پایگاه سردار موسی خیابانی بودیم و ساعات به غایت حساس و به غایت دلهره آور و پراضطرابی بود تا آن جا که حتی خود سردار ملتهب و بیقرار بود و من کاملاً یادم هست موسایی که همیشه نقطه اتکای همه در شرایط سخت بود، با اضطراب و التهاب در طول اتاق قدم می زد و با خودش تکرار می کرد: اگر اگر اتفاق ناگواری بیافتد، جواب مردم را چه بدهیم؟ اگر خدای نکرده اتفاقی بیفتد، چه کار کنیم؟ به مردم چی جواب بدهیم؟

واقعیت این است که هیچ کدام ما، تا آن شب موسی را این طور نگران و ملتهب ندیده بودیم. واقعیت این است که سردار در بسیاری از کورانه‌ها و جریانهای سخت و سهمگین و در حوادث خونبار و خطیر، با صلابتی شگفت‌انگیز ایستاده و عبور کرده بود و خیلها هم با اتکا به موسی آن روزهای سخت را گذرانده بودند. واقعیت این است که موسی به درستی لنگر تشکیلات مجاهدین بود. واقعیت این است که خیلی وقتها در شرایط سهمگین به دیگران و به اطرافیان خودش هم آرامش و اطمینان قلب می‌داد. ولی آن شب همان طور که گفتم موسی قدم می‌زد و مضطرب سؤال می‌کرد که اگر حادثه ناگواری اتفاق بیفتد جواب مردم را چه باید بدهیم؟

* * *

در شب ۷ مرداد ۱۳۶۰، رهبری جنبش مقاومت در معرض یک خطر بسیار بزرگ و جدی قرار داشت. مسعود رجوی از قلب پایگاه هوایی دشمن، در پایگاه یکم شکاری در فرودگاه مهرآباد تهران، با یک هواپیمای نظامی بویینگ ۷۰۷ به پرواز درآمده و قرار بود که به سلامت خارج شدن او از محدوده هوایی ایران به اطلاع پایگاه فرماندهی یعنی سردار خیابانی رسانده شود، اما ساعتها می‌گذشت و هنوز هیچ خبری نبود.

مهدی ابریشمچی:

همان شب یادم هست که شهید اشرف رجوی هم در همان پایگاه بود، ساکت و البته خیلی ملتهب و مضطرب، منتظر صدای زنگ تلفن بودیم چرا که قرار بود که خبر سلامتی را تلفنی به ما بدهند.

فکر می‌کنم که تحولات و جهشها و پیشرفتهای بزرگ انقلابی، هیچ وقت برای هیچ جنبشی به خصوص برای جنبش ما بدون ریسک و خطرپذیری به نتیجه نرسیده است؛ همیشه این طور بوده، ما برای راهگشایی و برای این که به نتایج چشمگیر دست پیدا کنیم، همیشه می‌بایست ریسک می‌کردیم. ولی باید تأکید

کنم که این بار ریسک، با ریسکهای معمول خیلی متفاوت بود. ما در این پرواز درواقع داشتیم روی گرانباترین سرمایه جنبش و نه فقط حتی سازمان مجاهدین بلکه روی خود مسعود ریسک می کردیم و این طبیعی ست که از سویی پذیرش خطر بسیار بسیار سهمگینی بود، ریسک بسیار بسیار بالایی بود.

سرهنگ بهزاد معزی:

تا تبریز، این هواپیمای شکاری دنبال ما بود بعد رادار تبریز به ما گفت فکوری فرمانده نیروی هوایی وقت و رجایی (رئیس جمهور وقت رژیم) در پست فرماندهی هستند و از طرف خمینی دجال قول می دهند که اگر ما برگردیم به ما امنیت می دهند و هر چه که بخواهیم به ما می دهند. البته خبر نداشتند که مسافران داخل هواپیما چه کسانی هستند. من به آنها گفتم که این هواپیما ربوده شده و در اختیار هواپیمارباست و باید با آنها مذاکره کنید. منظور وقت کشی بود که بتوانیم از مرز خارج شویم. از مرز تبریز که خارج شدیم، جنگنده اف. ۱۴ پشت ما بود و مرتب ما را تهدید می کرد. به مرکز آنکارا گفتم که هواپیمای ما ربوده شده و یک هواپیمای شکاری پشت ماست و ما را تهدید می کند که می خواهد ما را بزند. آنکارا بلافاصله با تهران تماس گرفت و هواپیما را برگرداند. بعد رادار سوریه ما را صدا کرد و از ما موقعیت می خواست که در تماس با رژیم خمینی این کار را کرده بود که احتمالاً هواپیمای شکاریش را به دنبال ما بفرستد. چون روی خاک ترکیه رادار سوریه قاعداً نباید ما را صدا می کرد زیرا با ما کاری نداشت، بنابراین ما جوابش را ندادیم. به همین ترتیب روی کشورهای مختلف اعلام می کردیم که هواپیما ربوده شده و ما باید برویم. مقصدمان هم نامعلوم است. نمی خواستیم اعلام کنیم مقصدمان پاریس است، درحالی که از اول مشخص بود به پاریس می رویم.

بعد از ترکیه به یونان رفتیم، از یونان رفتیم ایتالیا، از ایتالیا به فرانسه. فرانسه به ما اجازه نشستن در فرودگاه اوورو در والدواز را داد.

مهدی ابریشمچی:

البته می‌شد از خود این ریسک و اهمیتش و خطیر بودنش پیش‌بینی کرد که چه خیرات و برکاتی برای جنبش و مقاومت و برای مردم ایران و تاریخ مردم ایران خواهد داشت. همان‌طور که دیدیم و شاهدش بودیم که محصول آن، راهگشایی سیاسی و تشکیل آلترناتیوی بود که چتری بسیار مستحکم و ضروری برای حفظ تمامی خونها، تمامی دستاوردها، به‌بارنشستن تمامی کوششهای این نسل در راستای سرنگونی رژیم خمینی و به‌دست آوردن آزادی بود.

* * *

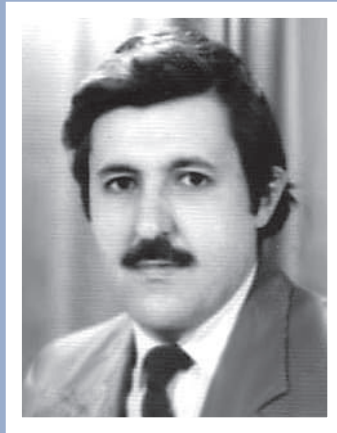
یاد فرمانده عملیات، فرمانده فتح‌الله، مجاهد قهرمان مهدی افتخاری از شهدای محاصره اشرف در سال ۱۳۹۰ را گرامی می‌داریم.

هم‌چنین در سالگرد آن پرواز پرخطر، خاطره جاودان شهیدان پرافتخار و والایی هم‌چون مجاهدان خلق رضا راتبی، فریدون ورمزیاری و رضا بزرگانفرد را گرامی می‌داریم که از این بابت حق ویژه‌ی برگردن جنبش مقاومت برای آزادی مردم ایران دارند.

هم‌چنین باید یادآوری کرد که رژیم ضدبشری آخوندی برای زهر چشم گرفتن از پرسنل نیروی هوایی تا چند سال بعد در سالگرد آن پرواز بزرگ، شماری از پرسنل و به‌ویژه همافران طرفدار مجاهدین را در یک انتقامجویی کور و وحشیانه اعدام کرد. ۸ همافر مجاهدی که دو سال بعد در ۶ مرداد، بدون این که در آن پرواز نقش مستقیمی داشته باشند، خونشان بر زمین ریخته شد، عبارت بودند از: احمد بوشی، ایرج برنگی، یعقوب چوداری، محمدحسین حسینی، مسعود صادق‌نیا، ابراهیم عزیزی، علی اکبر کمالان و علیرضا مسعودی.

سازمان مجاهدین خلق ایران در مرداد ۱۳۶۳ اسامی و مشخصات ۱۲۵ تن از شهدای پرسنل نظامی مجاهد خلق، شامل پرسنل شهید نیروی هوایی را منتشر کرد.

پس از آن پرواز خطیر، مردم ایران بارها و بارها شاهد گذر این مقاومت از میدانهای بزرگ خطر و آزمایش بوده‌اند و همین‌طور شاهد بوده‌اند و شاهد



مجاهد صدیق مهدی افتخاری
فرمانده فتح‌الله



مجاهد شهید رضا بزرگانفرد (راست) و مجاهد شهید علیرضا مسعودی (چپ)

بوده‌ایم که این مقاومت چه بحرانه‌ها و توفانهای سختی را از سر گذرانده. بارها در دل آتش فرو رفته و سرفرازانه از آنها بیرون آمده است. مقاومتی که همواره بر آمادگی خود برای هرگونه فداکاری و وفا برای رساندن مردم ایران به آزادی و برپا کردن ایرانی آزاد و آباد و دموکراتیک، در صلح و همزیستی مسالمت‌آمیز تأکید کرده است. با این چنین آمادگی برای عبور از دریا‌های رنج و خون است که هر ایرانی به سرفرازی و پیروزی این مقاومت و برقراری آزادی در ایران عزیز اطمینان پیدا می‌کند. و این چنین است که امروز این مقاومت به عنوان تنها هم‌اورد قدرتمند، در برابر فاشیسم مذهبی که بدترین تهدید صلح و امنیت جهان است، سرفراز ایستاده و به امید بزرگ آینده برای مردم ایران و خلقهای این منطقه از جهان تبدیل شده است.



مجاهد شهید یعقوب چوداری



مجاهد شهید فریدون ورمزیاری (وسط) در کنار برادر مجاهد مسعود رجوی



مجاهد شهید محمد حسین حسینی



مجاهد شهید ابراهیم عزیزی روزبهانی



مجاهد شهید ایرج برنگی



مجاهد شهید احمد بوشی



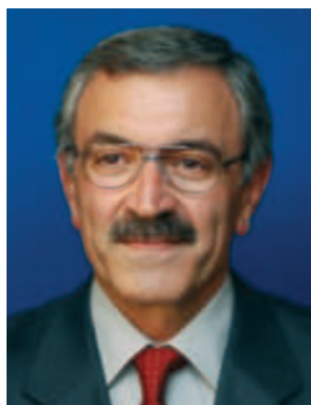
مجاهد شهید علی اکبر کمالان



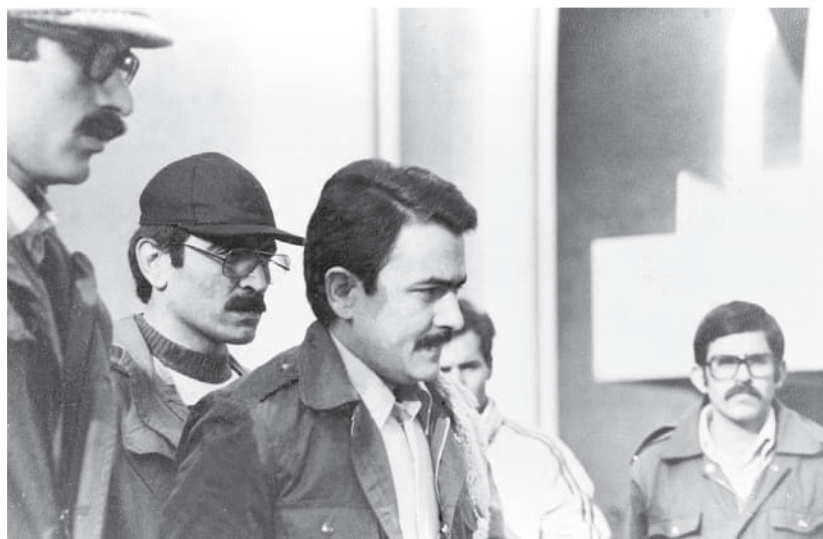
مجاهد شهید مسعود صادق‌نیا

فصل دوم

گزارش مجاهد خلق
جلیل فقیه دزفولی



در این قسمت گزیده‌یی از گزارش عملیات پرواز را از زبان یکی از قهرمانان همان پرواز، مجاهد خلق جلیل فقیه‌دزفولی ملاحظه می‌کنید. مشروح این گزارش در نخستین سالگرد پرواز رهبر مقاومت در نشریه اتحادیه انجمنهای دانشجویان مسلمان خارج از کشور در مرداد ۱۳۶۱ تحت عنوان «ماجرای عملیات بزرگ پرواز از زبان یکی از برادران مجاهد» منتشر شد.



پرواز از پایگاه یکم نیروی هوایی در تهران ۶ و ۷ مرداد ۱۳۶۰

مجاهد خلق جلیل فقیه دزفولی

سلام، من جلیل فقیه دزفولی هستم. من در پرواز بزرگ در ۶ و ۷ مرداد ۱۳۶۰ با فرمانده و مسئول در آن زمان، مجاهد خلق علیرضا باباخانی، در کنار برادر مسعود و میهمانش بنی صدر بودیم. قبل از آن‌هم در تیم حفاظت برادر و خواهر اشرف بودیم.

اجازه می‌خواهم که همین‌جا، در شروع گزارش پرواز، از دو قهرمان شهید، از تیم حفاظت به‌نام فرید و فرهاد یاد کنم.

اسم واقعی فرید، محمد اکبرزادگان بود. یک قهرمان رشید که بعد از آزادی برادر از زندان، راننده و حفاظت نزدیک او بود. فرید را در اولین



مجاهد شهید محمد اکبرزادگان (فرید)
سمت چپ



مجاهد شهید ماشاءالله سنجری
(فرهاد)

روزهای فاز نظامی که برای کاری به خانه‌شان رفته بود، خاله‌اش لو داد. این خاله، زن یک تاجر حزب‌اللهی (به نام کلاهدوز) بود که بعداً معاون وزیر بازرگانی رژیم شد.

اما لاجوردی و دژخیمان اوین از فرید به هیچ اطلاعاتی نرسیدند و از سر کینه‌کشی با برادر مسعود، فرید را در اوایل مرداد همان سال ۶۰ عجلولانه تیرباران کردند.

شهید بعدی، فرهاد، یک مجاهد دلیر و قهرمان بود با نام واقعی ماشاءالله سنجری در تیم حفاظتی برادر و خواهر اشرف... فرهاد موقعی که می‌رفت تا یکی از دستیاران بنی‌صدر را برای دیدن بنی‌صدر به پایگاه ما بیاورد، در تور افتاد و سه هفته بعد از پرواز او را هم تیرباران کردند.

در این زمان مجاهدین، به‌دستور برادر مسعود، بنی‌صدر، اولین رئیس‌جمهور رژیم را که خمینی برکنارش کرده بود، پیش خودشان آورده بودند و درواقع به او پناه داده بودند. چون اگر این کار را نمی‌کردند، همان‌طور که بنی‌صدر بعداً خودش هم می‌گفت و نوشته بود، لاجوردی دستگیرش می‌کرد و سر از

تلویزیون رژیم درمی آورد.

اما برادر او را نجات داد. او را آوردند به همان پایگاهی که جای خود برادر و خواهر اشرف بود. درواقع برادر، بهترین امکانی را که ما داشتیم به بنی صدر اختصاص داد و خواهر اشرف و برادر عباس (عباس داوری) را هم مسئول رسیدگی به امور او کرد و خودش به پایگاه دیگر رفت. البته به این پایگاه تردد می کرد.

واقعیت این بود که در آن شرایط، هر تردد برادر مسعود برای ما یک عملیات محسوب می شد و خیلی ریسک داشت. همه نفرات از جمله برادر، قرص سیانور زیر زبان داشتند و گروه آتش هم انگشتهایش روی ماشه بود. در همان اوضاع و احوال، من که از نزدیک شاهد صحنه ها بوده ام، به چشم دیدم که مجاهدین طبق سفارشهای برادر، بالاترین مایه گذاریها را در حق بنی صدر انجام دادند که به واقع یک نمونه و الگوی تاریخی از اخلاق و منش و جوانمردی مجاهدین است هر چند که او عاقبت خیانت کرد و دوباره خمینی گرایی پیشه کرد. بگذریم...

اما در مورد عملیات پرواز بزرگ، در رابطه با اهمیت نظامی و ابعاد تاکتیکی و خطرات فوق العاده‌یی که داشت حتماً باید آن را بزرگترین و خطرناکترین عملیات کیفی مجاهدین در آن دوران دانست که فرماندهی آن را خود برادر به عهده داشت. اگر در سراسر طرح کمترین اشتباه یا تأخیری صورت می گرفت. واضح است که آلترناتیو شورا و سازمان مجاهدین، با ضربه استراتژیک تعیین کننده‌یی مواجه می شد.

حالا خواهش می کنم به گزارش من که در مورد ماجرای پرواز بزرگ در مرداد ۱۳۶۱ منتشر شد توجه کنید:

گزارش مجاهد خلق جلیل فقیه‌دزفولی - مرداد ۱۳۶۱

این‌طور که من شنیدم تقریباً سه هفته قبل از پرواز (۶ مرداد ۱۳۶۰) ایده اولیه عملیات در رابطه با ایجاد یک آلترناتیو سیاسی (شورا) به‌عنوان مکمل حرکت نظامی سازمان علیه رژیم خمینی در جلسه دفتر سیاسی مطرح و روی آن تصمیم‌گیری می‌شود. البته معلوم است که اگر حتی صحبتی از آلترناتیو شورای ملی مقاومت هم نبود، حفاظت از آقای بنی‌صدر در داخل خاک تحت حاکمیت رژیم خمینی، اساساً پاسخ مثبت نداشت و سازمان اگر می‌خواست خوب از عهده وظیفه حفاظتی که در این مورد به‌عهده گرفته بود، برآید؛ طبعاً باید لااقل بنی‌صدر را به‌خارج از کشور منتقل می‌کرد.

اما مشکل سازمان این بود که اگر می‌خواست برادر مسعود را بفرستد، چنان‌چه خطری پیش می‌آمد و مثلاً او هم شهید می‌شد، دیگر برای انقلاب، خیلی ضربه بود.

البته معلوم است که حفاظت از برادر مسعود هم، برای ما خیلی در آن شرایط اساسی بود؛ ولی با تجاربی که داشتیم، اگر این پرواز هم نبود، شاید مسأله آن را طور دیگری حل می‌کردیم.

به‌هرحال، بعد از تصمیم‌گیری اولیه، برادران دست‌به‌کار شده بودند، اسم رمز عملیات «علی مددی» بود یعنی اسمی که در محاورات و نوشته‌های مختلف به‌کار می‌رفت و وقتی شاخه‌ها و مسئولان مختلف می‌خواستند روی آن طرح با هم ارتباط بگیرند و مسائلش را حل کنند، این اسم را در تلفن و نامه می‌گفتند.

راستی اگر علی (ع) مدد نمی‌کرد و اگر ایمان و امکانات سازمان و توانایی سازمانی و مهارت تاکتیکی و نظامی برادران مسئول و فرماندهان ما نبود و همین‌طور اگر ایمان و پاکبختگی برادرانمان و خلبانان مجاهد نیروی هوایی

و مخصوصاً برادر مجاهدان سرهنگ معزی که طرح از ابتدا تا انتها روی خود او می چرخید، نبود؛ امکان موفقیت در چنین طرح پیچیده‌یی خیلی کم و احتمال شکست آن بالا بود.

موقع توجیه نظامی و توضیح ایدئولوژیکی و سیاسی، مسئولان و فرماندهان بالاترمان، به ما خوب توضیح دادند که هیچ کدام از عملیات نظامی سازمان در طول ۱۶ سال گذشته و چه بسا در آینده، این قدر ریسک و خطر نداشته...

از شما چه پنهان، چه من و چه سایر برادران، یک دق دلی دیگر هم داشتم و آن این که اصلاً و به هیچ وجه نباید گذاشت خمینی نامرد و بی دین، این وسط خدای ناکرده با شکست خوردن طرح خوشحال بشود و بخندد. آخر توی دو سال اول انقلاب من خودم بارها شاهد بودم که مثلاً توی انتخابات مختلف که می شد، فالانژها و مرتجعین اطراف خمینی و چماقدارها از هیچ کس و هیچ چیز بیشتر از برادر مسعود و رأی‌هایی که برای او داده می شد، بدشان نمی آمد و چند بار به گوش خودم شنیدم که با ولع می گفتند که اگر این رجوی را پیدا کنیم اول باید یک کاسه از خونس را بخوریم و بعد بکشیمش... خلاصه این که سازمان اول به ما گفت که این عمل پرواز، عمل «فدایی» یعنی عملیات خودکشی است و هر کس در آن شرکت می کند باید آن را عمل خودکشی تلقی کند، والا داوطلب محسوب نمی شود، چون که رسم سازمان این است که در عملیات خیلی خطرناک، دستور شرکت به اعضایش نمی دهد؛ بلکه داوطلب می پذیرد.

ما هم وقتی گفتند: «عمل را انتحاری فرض کنید و دستوری در کار نیست و داوطلبی است» گفتیم: «چه بهتر! اجرمان پیش خدا و خلق بیشتر می شود. شما چطور دل به دریا زده‌اید و برادر مسعود را می فرستید پس چرا ما جگر عمل خودکشی را نداشته باشیم؟!» در مورد سرهنگ (معزی) هم بعداً شنیدم که موقعی

که طرح را چند روز به عقب انداخته بودند، به مسئول خود گفته بود که: «کاری کنید طرح حتماً در ماه رمضان اجرا شود تا اگر هم شهید شدیم اجر و پاداش معنوی مان بیشتر باشد».

راستی یادم رفت اشاره کنم که آن روزها در تهران هر نوبت رفت و آمد برادر مسعود از این پایگاه به آن پایگاه واقعاً یک عمل نظامی برای ما بود. برای این که سازمان خیلی فشار آورده بود که خود برادر هر وقت خواست نتواند تصمیم رفت و آمد بگیرد و بنابراین بخش حفاظت ضوابط و انضباط خیلی طاقت فرسا و خشکی در این مورد گذاشته بود. کمترین که مثلاً وقتی بنی صدر را موقعی که قرار بود پیش مجاهدین بیاید، تحویل گرفتیم و سالم به پایگاه رساندیم، خودش به اندازه چند عمل، برنامه ریزی و آمادگی و مانور لازم داشت که از یک هفته قبل، پیش‌بینی‌ها و آمادگی‌هایی در این رابطه داشتیم. چون که تیمها درست سر تانیه باید قرارشان به هم وصل می‌شد و اسکورتهای حفاظتی باید دورادور، منطقه و خیابان را حین حرکت ماشینی که ایشان را حمل می‌کرد، چک می‌کردند و اگر هماهنگی اسکورتهای در یک نقطه هم به هم می‌خورد، تیم بعدی بر سر خیابان یا چهارراه بعدی علامت سلامتی نمی‌داد و در نتیجه کارها به هم می‌ریخت. گذشته از همه اینها ما با فرض این که بنی صدر از خانه‌یی که بیرون می‌آید، خانه می‌تواند تحت تعقیب باشد، برای درگیری احتمالی و دربردن سالم سوژه، بایستی کاملاً آماده می‌شدیم.

خلاصه این جا هم برای عملیات پرواز، فرمانده فتح‌الله برایمان توضیح داد که این عملیات در حقیقت یک ترکیب زنجیره‌یی از تعدادی عملیات مختلف است که هر کدام به اندازه کافی خطرناک است و حالا باید همه اینها را به هم بافت و ترکیب کرد. یعنی مثلاً نفس بردن بنی صدر با برادر مسعود تا در پایگاه شکاری، خودش دو عملیات جداگانه بود. وارد کردن هر کدامشان به پایگاه هم همین‌طور؛



از راست: سرگرد اسکندریان، همافر و کیلی و سرهنگ معزی

خلاصه هر کدام برنامه‌ریزی و محمل‌سازی خاص خود را می‌خواست و هر کدام هم باید زیر چتر یک آتش به‌خصوصی انجام می‌شد تا برای برخورد با قدرت آتش رژیم مؤثر باشد. ضمناً هر کدام از اینها هم به نیروی پشتیبان خاص خود احتیاج داشت که در صورت بروز پیشامدی بتواند سوژه‌ها را از وسط معرکه به نخستین پایگاه امن موقتی انتقال بدهند. تا بعداً به پایگاه سکونتی خودشان برگردند. مثلاً یک فرض این بود که حین حرکت معمولی تا پایگاه شکاری، یکی از سوژه‌ها شناخته بشود که در این صورت اسکورتهای حفاظتی، درگیر می‌شدند تا ما بتوانیم هر طور شده سوژه را در ببریم و به یک پایگاه موقتی بین راه برسانیم.

فرض بعدی این بود که در لحظه ورود به پایگاه شماره ۱ نیروی هوایی، کسی یکی از سوژه‌ها را (که باید به فاصله کمتر از ۱۰ دقیقه دمدم مغرب و در فاصله بین آفتاب و شب، وارد می‌شدند، چون که در غیر این صورت، افزایش نور ممکن بود باعث شناسایی سوژه‌ها حتی در لباس پرسنل هوایی بشود) بشناسد و کار به سر و صدا و درگیری بکشد.

برای مقابله با این فرض، تیمهای عملیاتی بایستی از نزدیک و از دور با قدرت آتش کافی، در ورودی پایگاه را زیر نظر می‌داشتند و به مجرد علامت احتمالی که ما می‌دادیم باید دست به کار می‌شدند و با ایجاد درگیری مصنوعی توجهات را جلب می‌کردند تا تیمهای نجات وارد شوند و شاید می‌توانستند سوژه‌ها را دربرند تا اولین پایگاه امنی که در همان حوالی در نظر گرفته شده بود، برسانند. فرض سوم مربوط می‌شد به شناخته شدن و درگیری احتمالی هر یک از سوژه‌ها در ورودی باند، یا در داخل هواپیما قبل از پرواز که واقعاً فرض خیلی گیج‌کننده و خطرناکی بود، برای این که اگر حادثه دم در پایگاه شکاری پیش می‌آمد باز احتمال نجات بود، اما روی باند اگر نیروی عملیاتی و نیروی نجات به قدر معتنا به

وارد می کردیم، خودبه خود فضا را مشکوک می کرد و احتمال سوختن همه طرح بالا می رفت و اگر هم کم می بردیم، شاید حین درگیری فرضی، به نیروی زیادتر محتاج می شدیم. وانگهی پوشش آتش ما در روی باند می توانست در صورت سرعت عمل طرف مقابل و هم چنین وارد کردن نیروی زیاد و نیز روشن کردن صحنه آتش با نورافکنهای باند، خیلی محدود می شد، به اضافه این مطلب که غیر از دو سوژه که هر یک به اندازه کافی خطرناک بودند، اسلحه و مسلسل و مهمات لازم برای تأمین آتش درگیری را، چه در حین راه و چه در در پایگاه و چه در روی باند و داخل هواپیما، بایستی همان روز عمل و در ظرف چند دقیقه با نفرات لازم وارد صحنه می کردیم که طبیعتاً تأمین آتش و نفرات و مهمات و مسلسل کافی در روی باند خودش مسأله و عملیات جداگانه‌یی بود و اگر در هر یک از اینها یک نفر نقش خودش را خراب اجرا نمی کرد، یا لو می رفت، وضعیت طبیعی پایگاه به هم می خورد و طرح می سوخت و تازه در چنین صورتی، اگر خطر به سوژه‌ها سرایت می کرد، آن وقت دیگر اصلاً از راهی که آمده بودند، نمی شد آنها را برگرداند و فقط باید در زیر پوشش آتش قوی با جنگ و گریز، راه جنگلهای مصنوعی اطراف پایگاه شکاری را باز کرده و سوژه‌ها را در آنجا به تیم نجات ذخیره تحویل می دادیم. البته بگویم که راه جنگل چندین بار که مانور شده بود خوب جواب نمی داد. والا حتی برای نفوذ به باند و رساندن سوژه‌ها یعنی مثلاً نفس بردن و برگرداندن سوژه‌ها به هواپیما بهترین راه بود و نیازی به عبور دادن آنها از برابر چشم مأموران کنترل در ورودی و پذیرش ریسکهای مربوطه نبود. این بود که وقتی برادران دیده بودند راه جنگل راندمان خوبی ندارد، آن را فقط به عنوان راه ذخیره نجات تلقی کردیم و برای ورود به پایگاه و نفوذ در باند، همان در اصلی پایگاه را در نظر گرفتیم. ضعف دیگر راه جنگل، خطرات ناشناخته مربوط به محاصره غیرقابل کنترل برای ما بود که خلاصه از خیرش گذشتیم.

نکته خیلی مهم دیگر این بود که ساعت پرواز، تقریباً از فرصت غروب باید حداکثر ساعت ۷ و ۱۰ دقیقه در ورودی را پشت سر می گذاشتیم و ساعت ۷ و ۳۵ دقیقه باید نفوذ در باند، شروع می شد و رأس ساعت ۸ و ۳۵ دقیقه باید دیگر حتماً در مخفیگاه خود در هواپیما می بودیم.

اما خطرناک تر از همه، همین فاصلهٔ دو ساعتهٔ انتظار در داخل هواپیما بود. چون که معمولاً اگر عملیات برق آسایی باشد، نتیجه در عرض ۵ الی ۱۰ دقیقه روشن می شود اما در این عملیات بایستی از ساعت ۷ و ۱۰ دقیقه تا بلند شدن هواپیما از زمین و خروج از فضای پایگاه همه با آمادگی و تسلیح کامل به انتظار بمانند. اما طول مدت انتظار، خود به خود می توانست منجر به حوادث یا اشتباهاتی از جانب خودمان بشود که تمام طرح و جان سوژه ها را تهدید کند.

برای این که اگر در طول تمام این مدت، قدرت آتش و تیمهای پشتیبان را کم می کردیم، در صورت بروز هر حادثه ای قدرت مواجهه نداشتیم و اگر کم هم نمی کردیم باید چه در خارج پایگاه و چه در راه نفوذ و چه در روی باند، همه به انتظار می ماندند تا حداکثر آمادگی موجود باشد.

این را هم اضافه کنم که اگر در تمام فاصلهٔ تصمیم گیریهای اولیه تا اجرای طرح، یعنی سه هفته، حتی یک نفر هم از همهٔ کسانی که مطلع بودند، دستگیر می شد؛ دیگر منطقاً و از اساس ما نمی باید روی طرح حساب می کردیم و دیگر متفی بود. و اما همهٔ این چیزها که تا حالا گفتم فقط مرحلهٔ اول طرح را تشکیل می داد که البته چندین شب متوالی، آن مقدار را که عملی و امکان پذیر بود، حتی تا داخل هواپیما با نفرات کمتر، آزمایش کرده بودیم.

بدیهی است که اجرای چنین طرحی و حتی مانور روی آن بدون از جان گذشتگی سرهنگ (معزی) و سایر برادرانمان در نیروی هوایی و پرسنل نظامی مجاهد خلق از ابتدا تا انتها و به ویژه حین پرواز، اصلاً امکان پذیر نبود، تا این که بعد از یکبار

به عقب افتادن طرح در شب موعود بالاخره مرحله اول را با موفقیت و بدون ایجاد کمترین مسأله‌یی پشت سر گذاشته و با سوژه‌ها هر کدام در جای خودمان در داخل هواپیما قرار گرفتیم. سپس با برادران مجاهدان که تا داخل هواپیما در سکوت و تاریکی مطلق، ما را بدرقه کرده بودند وداع کردیم و برای تأمین امنیت پرواز نارنجکها را هم تحویل آنها دادیم تا به تیمهای آتش پشتیبان بدهند.

اما مرحله خطرناکتر، توی هواپیما تا لحظه پرواز بود، یعنی چیزی بین زمین و آسمان که در حقیقت، تمام طرح نیز در این مرحله بین زمین و آسمان معلق بود. برای این که معمولاً قبل از آمدن «کرو» (خدمه‌ی پرواز یعنی قبل از استقرار خلبانان، داخل هواپیما از هر لحاظ چک می‌شود و نزدیک به یک ساعت قبلش هم موتورهای انتقال نیرو به هواپیما وصل می‌شود و خلاصه در اطراف و در داخل آن، رفت و آمد هست و بنابراین اگر کسی متوجه بشود، دیگر همه کارها خراب می‌شود. یعنی این که نه تنها هیچ سر و صدایی از طرف ما نباید ایجاد می‌شد، بلکه از زیر کنترل احتمالی مأموران مربوطه نیز باید جان سالم به در می‌بردیم و گذشته از این، احتمال وقوع مسائل پیش‌بینی نشده هم می‌رفت. در عمل نیز همین مرحله، خیلی ریسک داشت. چون که مدتی قبل از پرواز، مأمور کنترل می‌خواست محفظه عقبی هواپیما را (که هر دو سوژه و فرمانده مستقیم من علیرضا باباخانی در آن بودند) برای بازدید باز کند، اما متوجه شد که برخلاف معمول، در قفل است و باز نمی‌شود؛ یعنی کسی یا چیزی داخل آن است. در این لحظه علیرضا انگشت خود را با تمام قوا بر روی پیچ زبانه قفل پشت درب گذاشته و مانع چرخیدن زبانه و باز شدن در بود و مأمور، هر چه تلاش می‌کرد موفق نمی‌شد. اما تقریباً کار از کار گذشته و حالا دیگر مشکوک شده بود. برای چند لحظه نفسها در سینه حبس شد. هر ضربه‌یی که او به در می‌زد، گویی پتکی بر مغز من می‌کوفت؛ معنی و عواقب آن را خوب می‌فهمیدم.

طبق ارزیابی‌ها و پیش‌بینی‌ها و مانورهای متعددی که شبهای قبل کرده بودیم، قاعدتاً مأمور کنترل نمی‌باید امشب این‌طور حساس برخورد می‌کرد، شاید هم ما درست پیش‌بینی نکرده بودیم؛ شاید هم هواپیمایی که دو روز پیش ربوده شده بود و خبر آن‌همه جا پخش شده بود، او را حساس کرده بود. زیرا دو روز قبل از این، یک هواپیمای نیروی هوایی در جنوب کشور توسط خلبانش به خارج برده شده بود. البته ما این مطلب را می‌دانستیم، ولی سازمان ریسک مربوطه را پذیرفته بود. شب قبل از پرواز نیز برادران، طرح را تا به آخر چک کرده و همه ریسکها را به برادر مسعود گزارش کرده بودند. ولی او تصمیم خطیر و تاریخساز خود را گرفته بود و تردید نمی‌کرد. البته دفتر سیاسی نیز در آخرین نشست قبل از عملیات بعد از بحثها، روی مسأله تصمیم گرفته بود. گویا در پایان همین جلسه بود که آخرین خداحافظی شورانگیز برادر مسعود با سردار شهیدمان موسی انجام گرفت؛ وداعی که بعدها برادر مسعود درباره آن گفت که هرگز برادر موسی را (که همیشه چون کوه پرصلابت و استوار بود) به اندازه لحظات این خداحافظی، ملتهب و تدار ندیده بوده است. با وجود این، بعدها از سایر برادران شنیدم که برادر مجاهد علی زرکش و فرمانده فتح‌الله که آن شب با برادر مسعود بودند، بعد از آخرین ارزیابی طرح، به برادر مسعود گفته بودند چون که از تصور شکست در چنین طرحی مو بر اندام انسان راست می‌شود، تصمیم نهایی اساساً بر عهده خود برادر مسعود است و او هم بعد از تعمق بسیار گفته بود: «می‌رویم. انقلاب و تکامل هرگز بدون جسارت و ریسک پیش نمی‌رود». فرماندهی عملیات را هم خود برادر مسعود شخصاً به عهده گرفته بود و حین پرواز نیز هر موقع لازم بود دستورات مقتضی را می‌داد.

من هر وقت درباره تصمیم‌گیری روی این طرح فکر می‌کنم یا صحبت می‌کنم، اصلاً نمی‌توانم حتی تصور سنگینی آن را تحمل کنم. حقیقتاً هم که

تصمیم‌گیری روی چنین طرحی فوق‌العاده مشکل و سنگین است. اما برگردیم به داخل هواپیما... مأمور کنترل که دید دست خالی نمی‌تواند در را (که زبانه قفل آن از داخل به وسیله برادر ما فشرده می‌شد) باز کند، با صدای بلند به دنبال این رفت که پیچ گوشتی یا آچار پیچ‌پیدا کند و مجدداً به سراغ قفل بیاید که در همین لحظه برادرمان سرهنگ معزی از قسمت جلوی هواپیما به‌طور خیلی طبیعی، از مأمور مربوطه پرسید که در عقب هواپیما چه می‌کند؟ و وقتی که او (مأمور) داستان را گفت، سرهنگ باز هم به‌طور خیلی طبیعی و با لحن آمرانه فرماندهی، مسأله را در نظرش کوچک کرد. ولی با این همه او باز هم به دنبال وسیله برای باز کردن در می‌گشت و وقتی پیدا نکرد، آن را رها کرد و به سراغ محفظه سوخت‌رسانی آمد.

این یک هواپیمای بویینگ ۷۰۷ بزرگ ترابری و سوخت‌رسانی بود.



هواپیمای بوئینگ ۷۰۷ شماره ۳۱۱ که رهبر مقاومت با آن از تهران به پاریس پرواز کرد

حسن این هواپیما این بود که چون خودش مسئول سوخت‌رسانی به سایر هواپیماها در آسمان بود، پس برای ساعتها پرواز بلاوقفه و رساندن ما به پاریس، بنزین کافی داشت و ما را از توقف میان راه بی‌نیاز می‌کرد؛ از طرف دیگر محفظه‌یی نیز در زیر هواپیما بود که اگر اشتباه نکنم گویا محل کنترل وصل هواپیما به سایر هواپیماها در آسمان و انتقال سوخت بود و من هم در آن‌جا بودم. لیکن مأمور کنترل، بعد از این که از باز کردن محفظه عقبی صرف‌نظر کرده بود، به سراغ محفظه پایینی آمد.

من تا این لحظه از پشت، ناظر کارهای او در پشت در محفظه عقبی بودم تا اگر لازم باشد، بلافاصله دخالت کنم. سرم را قدری بالا گرفته بودم تا زاویه دیدم بتواند به‌خوبی روی در تنظیم شود. اما وقتی او به سمت محفظه عقبی آمد، بلافاصله کنار کشیدم. او در کنار محفظه زانو زد و دو دستش را بر لبه محفظه گذاشت و سرش را آورد پایین تا همه‌چیز را در داخل محفظه بتواند ببیند. به‌نظر می‌رسید که قدری حساس شده است. ولی مشکل در این بود که ما هنوز روی زمین بودیم. شاید هم دستگاههای انتقال نیرو هنوز از کنار هواپیما کاملاً دور نشده بودند و درهای هواپیما نیز باز بود، به‌هرحال من سلاح خود را کشیدم و آماده شدم. بعد به آرامی از او خواستم تا سکوت کند و در کنارم بماند. او شوکه شد و از من پرسید: «می‌خواهی مرا بکشی؟» گفتم: «ساکت باش! من آدمکش نیستم. خمینی آدمکش است. من مجاهد خلقم...».

با این‌همه از آن‌جا که طرح برخلاف انتظار پیش رفته و حتی آن شب هواپیما هم برخلاف معمول، یک ساعت زودتر آماده پرواز شده بود (یعنی ساعت ۱۰ و ۲۰ دقیقه به‌جای ۱۱ و ۲۰ دقیقه) و حالا در شرایطی ما وارد عمل به‌منظور کنترل هواپیما شده بودیم که هنوز درهای هواپیما باز و خودش بر روی زمین بود و هر لحظه امکان داشت که بر اثر یک فریاد، وضعیت مشکوک جلوه نموده و

همه چیز از بین برود. حال این که مطابق برنامه، ما فقط در آسمان می‌بایست وارد صحنه می‌شدیم. ضمناً در همین لحظه، فقدان مأمور کنترل (که در کنار من بود) نظر مکانیسین هواپیما را هم جلب کرده بود. مکانیسین حتی یکبار از هواپیما خارج شد و از مکانیسین‌های پایین در مورد نفر اول سؤال کرد و چون او را نیافت، دوباره برگشته و روانه عقب هواپیما گردید تا آن‌جا را هم سر بزند، بار اول که سرش را داخل محفظه کرد. ما را به خاطر تاریکی ندید ولی برای بار دوم هم باز گشت و دقیق‌تر نگاه کرد و ما را دید. ولی سریع بلند شد و به حالت دویدن می‌خواست دور بشود که من بیرون پریدم و او را متوقف کردم و در کنار مأمور اولی نگه داشتم. در این لحظه سایر برادران هم از مخفیگاه خود بیرون آمدند. این شلوغی عقب، مهندس پرواز (همافر و کیلی) را هم از جلو کنجکاو کرد و او هم به عقب آمد.

همین‌جا باید بگویم که ما به دستور فرماندهان جریان پرواز را به غیر از سرهنگ به هیچ‌یک از سرنشینان هواپیما اطلاع نداده بودیم؛ اگر چه سروان خلبان اسکندریان، از مدتها پیش با سازمان در رابطه بود و در مورد مهندس پرواز نیز تحقیقات مکفی کرده و می‌دانستیم که افسر میهن پرست و باطناً ضدارتجاعی است و اصولاً شب پرواز را هم دقیقاً همان شیئی انتخاب کرده بودیم که سروان اسکندریان و مهندس و کیلی نوبت پروازشان با سرهنگ معزی بود؛ خلاصه اگر چه می‌دانستیم که وقتی آنها داستان را بفهمند، یقیناً استقبال هم خواهند کرد (که کردند) ولی عملاً به آنها اطلاع ندادیم، تا سایر سرنشینان هواپیما عیناً ببینند که آنها اطلاع ندارند تا اگر خدای ناکرده طرح شکست خورد، رژیم نتواند مزاحم آنها و خانواده‌شان بشود و دامنه اطلاعات رژیم نیز گسترش نیابد. گذشته از این سرهنگ به عنوان فرمانده هواپیما می‌توانست همه مسئولیتها را عهده‌دار شود.

البته برای خودمان از پیش روشن بود که اگر ترکیب سرنشینان هواپیما به هم

بخورد، امکان پرواز در آن شب شاید بسوزد و در همین رابطه چون فرزند کوچک سروان به شدت مریض بود و ممکن بود احتمالاً برای پرواز نیاید در روز پرواز از چند جانب با خانه آنها تماس گرفته و از این که حال بچه رو به بهبود است، اطمینان حاصل کرده بودیم و البته سروان تعجب کرد که چه شده که امروز همه تلفن می زنند و احوال بچه را می پرسند؟!

قرار ما این بود که تا خروج از فضای ایران، برای جلوگیری از سرایت عواقب شکست احتمالی طرح، به سروان و مهندس پرواز اطلاع نداده و در مورد آنها و حتی در مورد سرهنگ نیز این طور وانمود کنیم که ما داریم به زور همه آنها را با خود همراه می کنیم و همین کار را کردیم.

بنابراین موقعی هم که مهندس پرواز به عقب هواپیما آمد و شلوغی صحنه را دید در مورد خود او هم همین طور وانمود کردیم. البته بعد که سوژه ها وارد شدند، جو عوض شد و سلام و علیک و روبوسی ها شروع شد.

ولی قبل از این که از زمین بلند شویم، سرنوشت طرح هنوز برای هیچ کدام مان روشن نبود که ناگهان دیدیم هواپیما از جای خود حرکت کرد و چند لحظه بعد، دور برداشت و بعد هم بلند شد.

نگو که برادرمان سرهنگ وقتی متوجه شلوغی هواپیما می شود فوراً موتورها را آماده حرکت کرده و رو به سروان می گوید: «پرواز مال سازمان است، درها را ببند که زود برویم». سروان نیز بلافاصله درها را می بندد و خلاصه هواپیما راه می افتد. مهندس پرواز هم چند لحظه بعد به کابین می آید و کار را شروع می کند. تا این جا به رغم همه ریسکهای وحشتناک، مرحله دوم طرح نیز به سلامت تمام شده و ما قدری از مرحله سوم را هم که به دست گرفتن کنترل هواپیما باشد، اجرا کرده ایم ولی هنوز اصل قضیه که خروج از فضای ایران باشد، باقی است.

برای موفقیت مرحله سوم، غیر از پیش بینی ها و کارهای مربوط به صحنه، چند

رشته کار هم باید در پشت صحنه و در نقاط مختلف کشور به طور همزمان اجرا می شد که هر کدام یک عمل نظامی کاملاً جداگانه بود ولی به دلایلی، فعلاً من نمی توانم آنها را شرح بدهم و انشاءالله باشد برای بعد از پیروزی.

ضمناً قدری از علائم مربوط به هدایت هواپیما را هم قبلاً با فرمانده مستقیم خودم در حین مانور یاد گرفته بودیم تا خودمان هم در داخل هواپیما کمی چیز حالیمان باشد. می خواهم بگویم که آن مقدار کار که برای تدارک مراحل مختلف عملیات، در عرض آن دو هفته در سازمان شد - از تهیه لباس مناسب و کارت و عکس و... برای برادر مسعود و بنی صدر و آن همه ارتباطات و پیش بینی ها - واقعاً غول آسا و شگفت انگیز بود و فرمانده فتح الله و تعداد زیادی از برادران دیگرمان در این مدت واقعاً خواب و خوراک نداشتند. در سطوح بالاتر سازمان نیز وضع به همین منوال بود. آخر فکر می کنم آمادگی برای چنین طرحی در شرایط عادی به چندین ماه وقت نیاز داشت. اما کدام مشکلی است که در برابر شور و ایمان مجاهدین سر خم نکنند؟ هر وقت هم که برادران از ریسکهای طرح با سرهنگ صحبت می کردند، می گفته خاطرتان جمع باشد، شما سوره ها را در داخل هواپیما تحویل من بدهید و در پاریس سالم تحویل بگیرید.

راستی هم که شهامت و پاکبختگی سرهنگ و اعتماد به نفس و اعتمادش به سازمان و مهارت فنی و حرفه ای او که از بالاترین توانایی های خلبانی برخوردار بود و بالاترین ساعات پرواز را در کل نیروی هوایی داشت، دارای نقش به سزای خود بود.

ضمناً قابل ذکر است که محل مأموریت شبانه سرهنگ، جنوب کشور بود. حال این که در طرح، ما باید به سمت شمال می رفتیم و از حاشیه خزر به سمت تبریز و از آنجا، از مرز شمال غربی خارج می شدیم که آنجا نیز به قدر کافی خطرناک بود و به تازگی یک هواپیمای خارجی هدف قرار گرفته بود.

به هر حال وقتی از زمین بلند شدیم، مسیری را که قبلاً طرح ریزی شده بود و باید به کامپیوتر داده می شد، به سرهنگ دادیم. برای عادی سازی بیشتر، سرهنگ هم خلع سلاح شد.

بعد از ۱۰ دقیقه، ارتفاع به ۱۸ هزار پا رسید و کاپیتان به برج اطلاع داد که یک موتور را از دست داده و عازم بازگشت به فرودگاه هستیم. برج فرمان داد که ارتفاع را کم کرده و بنزین را خالی کنیم و برای نشستن بیایم. مطابق این جواب ما باید از این نقطه، عازم ورامین می شدیم و بنزین را در بیابانهای اطراف آن خالی می کردیم. یعنی تغییر مسیر کاملاً طبیعی که به هیچ عنوان توجه برج را جلب نمی کند. اما بدون کم کردن ارتفاع لازم برای این کار، ارتفاع را ۱۲ هزار پا اعلام کردیم و در ورامین هم اعلام از دست دادن موتور دوم کردیم؛ برج گفت: «می توانید بلافاصله برای نشستن بیاید». اما هم چنان که ما به مسیر خودمان ادامه می دادیم، رادار صدایش درآمد که با این ارتفاع به کوه می خورید که ما برنامه مان همین بود چون بعد از این که پشت دماوند می کشیدیم دستگاه ردیاب را خاموش می کردیم و این استنباط برای رادار پیش می آمد که به کوه خورده ایم. البته بعد از این که این جریان را به افسر جانشین پایگاه شکاریها گزارش می کنند، او می پرسد: «خلبانان چه کسانی هستند؟» و موقعی که می فهمد سرهنگ معزی و سروان اسکندریان هستند، می گوید: «این هواپیما به کوه نخورده، بگردید پیدایش کنید!».

از این پس تماس ما با برجها قطع می شود و به مسیر ادامه می دهیم. در بین راه، رادار بابلسر، ما را گرفت اما ما با حداکثر سرعت رد شدیم و جواب ندادیم. در حدود رشت، رادارهای رشت و همدان هم ما را گرفتند، اما باز هم جواب ندادیم. نزدیک تبریز، سرهنگ اعلام تسخیر هواپیما را کرد و اطلاع داد که دو همافر، کنترل هواپیما را به دست گرفته اند و او مجبور است به دستورات آنها رفتار کند.

از آن جا که این پرواز و این مسیر قبلاً در اختیار هیچ کدام از برجهای داخل و خارج کشور قرار نگرفته بود، این (اعلام تسخیر و هواپیما ربابی) تنها راه خروج و برخورداری از مسیر پرواز در سایر کشورها بود؛ به خصوص با توجه به محاسباتی که از قبل انجام شده بود، از تبریز خاطرمأن جمع بود. چون به علت وضعیتی که داشت، نمی توانست در شب زیاد فعال باشد و فکر می کردیم حتی اگر در آن موقع از شاه رخی و وحدتی هم هواپیما می فرستادند، به ما نمی رسید.

اما در این بین ناگهان متوجه شدیم که هواپیماهای اف. ۱۴ گشتی جنوب که در آن موقع در نزدیکی آسمان استان مرکزی مشغول سوختگیری بوده اند، به جانب ما هدایت شده اند که طبعاً یک عامل پیش بینی نشده بود، به خصوص در پایگاه هم باور نکرده بودند که سرهنگ معزی به کوه بخورد وانگهی سرهنگ از این پیش تر، به خصوص هنگامی که فرمانده پایگاه شیراز بود، به خاطر ایجاد شورا در پایگاه، بارها سروکارش با دادستانی به اصطلاح انقلاب ارتش افتاده و بنابراین از نظر مرتجعین، خوش سابقه نبود و ارتباطش با سازمان هم مسلم بود.

به هر حال، بعد از اعلام تسخیر هواپیما به وسیله ما، شکارها سریعاً به دنبالمان آمدند. معلوم است که سرعت آنها از هواپیمای ۷۰۷ که وظیفه سوخت رسانی دارد خیلی بیشتر بود. بعد هم رادیو هواپیما با صدای کاملاً واضحی که گویی از چند کیلومتری خودمان شنیده می شود، تهدیدات آنها را منعکس می کرد؛ فرمانها یکی پس از دیگری می آمد:

- برگرد!

- شلیک می کنیم!

- آخرین اخطار است!

- چند ثانیه دیگر! این آخرین فرصت است!...

در این لحظات، برادران خلبان ما و هم چنین مهندس پرواز با جدیت و

خونسردی بی‌مانندی، با کار بر روی صدها دکمه و کلیدی که در کابین خلبان وجود داشت، به گونه فوق‌العاده مسلط، سرعت را به حداکثر می‌رساندند. باز هم بیشتر و باز هم بیشتر، کمترین اشتباهی یک فاجعه خلق می‌کرد؛ اما شکاریها دست‌بردار نبودند. عاقبت سرهنگ مجدداً خود را معرفی کرد؛ او بر بسیاری از خلبانان حق استادی داشت.

به آنها گفت که او نمی‌تواند مسیر هواپیما را تغییر دهد زیرا دستور را کسانی که هواپیما را تصرف کرده‌اند، می‌دهند. اما از آن طرف رادیو جواب آمد: «جناب سرهنگ!، استاد ما بوده‌ای، اما دستور ما دستور شلیک است... بر گرد، بر گرد ما پشت تو هستیم...».

ولی ما باز هم به‌مقداری زمان نیاز داشتیم. قرار شد سرهنگ ضمن افزایش سرعت، به آنها بگوید که قدری صبر کنند تا رادیو را به خود ما بدهد. شاید آنها بتوانند ما را به بازگشت قانع کنند، از فرط سرعت، هواپیما تکانهای شدیدی می‌خورد و زنگهای خطر به صدا درآمد؛ اما هواپیما هم‌چنان می‌غرید و پیش می‌رفت. به دستور فرمانده مستقیم، رادیو را گرفتم و صحبت کردم. شکاری گفت که فرمانده نیروی هوایی و رجایی که آن موقع هم نخست‌وزیر و هم رئیس‌جمهور بود در پست فرماندهی هستند و دستور، دستور شلیک است و او هم کاری نمی‌تواند بکند و صلاح ماست که برگردیم. قرار شد که من از او بخواهم که رجایی مستقیماً با من صحبت کند (تا بلکه قدری وقت بگذرد) به او گفتم که بسیار خوب، چون ما فقط دو نفر همافر بیگانه هستیم (اگر غیر از این می‌گفتم خطر شلیک خیلی زیاد می‌شد) بگویید خود آقای رجایی تأمین بدهند تا برگردیم. صدا چند ثانیه قطع شد و لحظاتی بعد جواب داد که می‌گویند:

- «شما از طرف ولایت فقیه تأمین داده می‌شوید. برگردید».

- گفتم: «شما صبر کنید رفیق دیگرم را هم قانع کنم تا برگردیم».

در این اثنا رادار تبریز هم شروع کرد به اخطار دادن که در صورت نزدیک شدن به تبریز با موشک «هاگ» ما را خواهند زد.

شکاریها هم پس از یک فرصت کوتاه، دومرتبه شروع کردند و موشک هوا به هوای فونیکس را به رخمان می کشیدند که در صورت شلیک با تجهیزات ویژه الکترونیکی اش صددرصد به هواپیما اصابت می کرد و در عرض یک یا دو ثانیه، چیزی به جز دود از ما باقی نمی گذاشت. ضمناً ما در تمام مدت برای این که ردیابی مان ساده نباشد، در تاریکی با چراغهای خاموش حرکت می کردیم که البته در این شرایط، هدایت هواپیما آن هم با حداکثر سرعت ممکن، به طور مضاعف مشکل بود.

در همین اثنا، از آن جا که این پرواز بدون اطلاع قبلی بود، دو جت شکاری شوروی هم در مرز خودشان که ما نزدیکش بودیم، بلند شده و مانور می کردند که ما سریعاً فاصله بگیریم و حدود ۲۰ مایل از مرز آنها دور شدیم. در تمام مدت، برادر مسعود شخصاً همه اوضاع را زیر نظر داشت و با برادران خلبان در کابین و خارج از کابین صحبت می کرد و دستورات لازم را می داد.

سپس بین تیم پرواز با خودشان و با برادرمان صحبت هایی شد و بعد هم محاسباتی انجام دادند و خلاصه نظر تیم پرواز این بود که نزدیکترین شکاری که در تعقیب ماست، به خاطر محدودیت بنزین نمی تواند ما را تا آخر تعقیب کند؛ با راهنمایی سرهنگ و دستور مسئول خودم، قرار شد مجدداً پشت رادیو قرار گرفته و به شکاری بگویم که من قانع شده ام ولی برای این که رفیقم را قانع کنم که برگردیم شما خودتان را بکشید جلو به فلان نقطه، با فلان مشخصات تا شما را ببیند و... مسأله این بود که اگر شکاری در نقطه یی که ما مشخصات آن را داده بودیم می بود یا از آن نقطه عبور می کرد، ما را در تیررس خودش داشت و در این صورت باید تاکتیک و پلیتیک دیگری به کار می بردیم. اما شکاری آدرس

نقطه‌یی در سمت راست و عقب ما را داد که شاید می‌خواست قدری میل به راست پیدا کنیم تا اخلاقی در مسیر و سرعتمان ایجاد شود ولی گوش سرهنگ به این حرفها بدهکار نبود. بعد از بررسی موقعیت فهمیدیم که به‌خاطر منتهای سرعت، دیگر در دسترس نیستیم...

البته در تمام مدت زنگهای اخطار هواپیما تماماً به‌صدا درآمده بود و با صدای گوشخراش خود به افزایش خطرناک سرعت (که حتی احتمال انفجار را بالا می‌برد) مخالفت می‌کردند و ما دقیقاً به‌دلیل مهارت تحسین‌انگیز برادران خلبانمان از تیررس جسته بودیم والا شاید شلیک به هواپیمای ۷۰۷ (آن‌هم پر از بنزین برای سوخت‌رسانی به سایر هواپیماها) که اکنون در حال خروج از مرز بود مسلم می‌نمود.

به‌عنوان مثال به‌خاطر سرعت خیلی بالاتر از معمول، در یکی از لحظات، مهندس پرواز به‌سرهنگ اعلام کرد که «...بیشتر از این ممکن است بال کنده شود...» و ما در چنین وضعیتی از مرز خارج شدیم. قبل از خروج از مرز، رادار تبریز اعلام کرد: «اگر از دست ما هم بیرون بروید، سوریه شما را خواهد زد. از آنها خواسته‌ایم که شما را پایین بکشند!» البته واقعاً هم در بین راه، رادار سوریه دائماً ما را صدا می‌زد و اخطار می‌کرد که ما جواب نمی‌دادیم ولی سرانجام، تغییر مسیر داده و به‌طرف آنکارا کشیدیم. جالب است که یکی از شکاریهای ایران تا مسافت زیادی در خاک ترکیه هم از تعقیب ما دست برداشت تا این که سرانجام، برج ترکیه بر سر آن هواپیما، ناگزیر از تماس با برج تهران شد.

نکته‌یی را که باید این‌جا ذکر کنم این است که هر هواپیمای ربوده‌شده، رمز ویژه خود را دارد که وقتی روی دستگاه شناسایی هواپیما بسته می‌شود، کلیه رادارهای مسیر، متوجه وضعیت آن شده و از نظر قواعد بین‌المللی ناگزیر باید برای آن راه باز کنند.

البته در ترکیه ضمن این که ناگزیر به ما راه عبور دادند (بدون این که ما برای نشستن تقاضای اجازه‌یی کرده باشیم) اعلام کردند که نمی‌توانیم در خاک ترکیه بنشینیم. سایر کشورهای مسیر را هم به همین ترتیب طی کردیم و تا فرانسه نگذاشتیم هیچ کس از مقصد و سوژه‌های ما مطلع شود.

بعد از عبور از آنکارا مرحله سوم طرح با موفقیت خاتمه یافته بود، از یک طرف می‌دانستیم که فرماندهان و مسئولان بالاتر در تهران و به خصوص برادر موسی حالا در چه تب‌وتابی هستند و از طرف دیگر دلم خوش بود که فردا که خبر موفقیت طرح را بشنوند، از ته دل مثل الان من خوشحال خواهند شد. آن‌همه زحمات و محاسبات، آن‌همه فداکاریها و پاکبختگی‌ها و این‌همه جانبازی برادران تیم پرواز، به نتیجه رسیده بود. هیچ یادم نمی‌رود که وقتی برادران تیم پرواز، بعد از عبور از ترکیه، هر کدام به نوبت چند لحظه کابین را ترک می‌کردند تا لختی بیاسایند یا یک فجان چای بخورند از فرط فشارهای عصبی که پشت دستگاهها در حالت یکنواخت تحمل کرده بودند، همگی دست به کمر و شانه‌هایشان داشتند و راستی که راست کردن گردن و کمر در لحظات اول برای آنها مشکل بود...

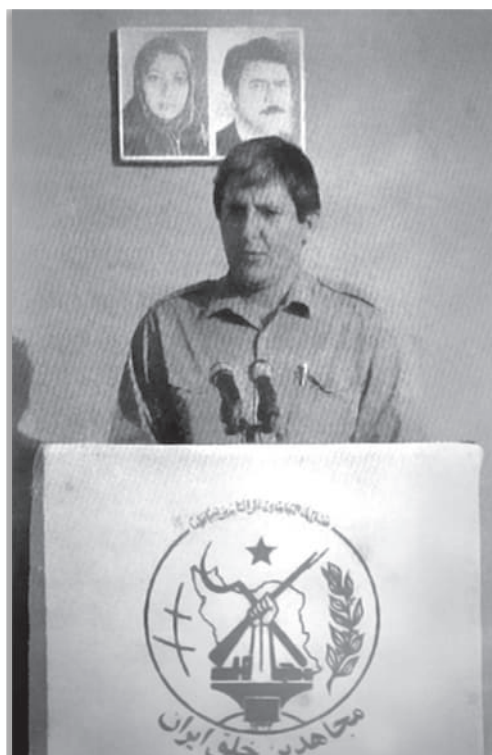
* * *

بعدها شنیدم که در شب پرواز تمام سازمان و تمام خواهران و برادرانی که از جریان خبر داشتند در التهاب و تب‌وتاب عجیبی بوده‌اند. بیشتر از همه فرمانده کبیرمان موسی که با برادر مسعود یک روح در دو بدن بودند و حتی سه ماه بعد در نامه‌یی به تاریخ نیمه آبان، سردار خلق موسی، برای برادر مسعود نوشته بود از قول خودش و بقیه برادرها و خواهرها نوشته بود (نامه را من هم خوانده‌ام): «راستی از قاسم پیرس شبی را که رفتی، چگونه گذرانیدیم واقعاً که قادر نیستیم شکر خدای را به جای آوریم». راستی هم که این پرواز از نظر کیفی پرریسک‌ترین کار سازمان بود.

وقتی هم که در پاریس به زمین نشستیم و کارها جور شد، موقعی که از هواپیما پایین می‌آمدیم، برادر مسعود تصمیم سازمان را به من و فرمانده مسئول و همه برادرانی که در طرح بودند ابلاغ کرد: سازمان در زمان حیاتمان به ما عنوان «مجاهد قهرمان» می‌داد. برادر موسی هم شب بعد عین همین عنوان را به فرمانده فتح‌الله و افرادش داده بود. البته من هنوز هم نفهمیده‌ام که چه کاری که شایسته چنین عنوانی باشد، کرده‌ام. خدا کند و مهم این است که بعد از مرگ هم سازمان وقتی زندگی مرا جمع می‌زند از افتخاری که به من داده، پشیمان نشود. اگر خیلی حرف زدم ببخشید چون خیلی خیلی نکات ریز و درشت دیگر هم از ابتدای طرح تا آخر (چه در روی زمین و چه در هوا) اتفاق افتاد که اگر من بگویم خیلی طولانی می‌شود و بهتر است از زبان سایر برادران بشنوید.

فصل سوم

گزارش فرمانده عملیات



در این قسمت گزیده‌یی از گزارش فرمانده فتح الله، مجاهد قهرمان
مهدی افتخاری از شهیدان محاصره اشرف را که در نشریه مجاهد
۶ مرداد ۱۳۶۲ منتشر شده، ملاحظه می‌کنید.

شماره ۱۶۲۵

در صفحات دیگر:

سروده های مقاومت

حما سه های مجاهد خلق

لحظه های انقلاب

در صفحات ۱ و ۲



۴۰۰ هزار پیرو پیغامی که در ماه ۱۳۶۶ منتشر شد (۱۰۰ هزار بار چاپ شد) (مجله سالگرد)

فرازهای ازنندگی انقلابی

مجاهد قهرمان

شهید علیرضا ربی (عبدالله)

و همراهِ مجاهد، شهید بزرگوار

در صفحات ۱۸ و ۱۹

سرمقاله

وصیت خمینی

بوی مرگ سیاسی رژیم

قرن دومه رژیم گذشته در ۷۰ ساله جانم درگیر بود و در پی بنای یک حکومت رژیم با سلفه ایران جدید منصوبه شده و وزیر کشور جایگزین رژیم خمینی برای چانه زدن با پاندهای مختلف در شهرها و استانها و مختلف با گریز شده است. ساندانان جدید را گرفته و با خود به محل خدمت برده و جنگ تحمیلی، پیش از تمام شهرهای کشور جبهه داشته و بیشتر از همه کمک کرده و بیشتر از همه به نسبت شهید تقدیم کرده و امروز ترن حکم ترین پایگاه اعلام برود به جبهه است. انقلاب از روزنامه جمهوری ۱۳۶۱ در گریزها

بمدی رسیده است که حتی ملاقات های دیگر خمینی و رهبران انقلاب و پاندهای مختلف نیز نوشته و منتشر شده و در روابط فی مابین نمایان ظاهر می شود. در روزنامه درهمنی، ساجد ادامه داشته است و در شهرهای دیگر از جمله رشت و مشهد و ... نیز توزیع از همین قرار است و در مورد «انقلاب» نیز اخبار مربوط به دست و پا کردن ما و مع گری های انقلاب در روزنامه های رژیم و در صدا و سیما و خمینی امکانی روز افزونی پیدا کرده است.

در یک کلام در همه ی رده های مختلف رژیم از پاپان تا بالا پاندها و دستجات مختلف در کشاکش با یکدیگر هستند و هر روز با دست و پا کردن نمایندگان رژیم و مامور گری های عالم انفرادی دست به پا کردن می زنند و آنها به زود خود ردهای مستحکم در رده های پاپان رژیم نیز مستقر می شود و پاندهای که به توضیح جریان اختیاب با بدی جزیه و ملاقات شد و در رژیم و نشان می دهد از طرف دیگر می دانیم که همه نمایان ضد انقلابی رده مردمی مختلف در کشتن نظام در ششمن خمینی به یکدیگر کرده شروع است.

حال در چنین شرایطی که ایران در پی (به مثابه باز تاب

طبیعی بحران های بیرونی رژیم تحت الشعاع شرایط استراتژیک مقاومت) و سوا پای رژیم را گرفته است خمینی برای اینکه ۳۰ پانده دار "بود رژیم خود را نشان داده و حلقه ی وصل منطقه گره زدنش واحد بالا تحکیم کند، پیش از این تغییر در تشکیل خبر کار "جایگاه" را میزبان نمی شمارد ... پیغمبر صفحه ۲

بیانیه و مواضع سیاسی آقای مهدی سامع

عنصری گون سازمان چریکی فدایی خلق ایران

در نامه مجید

به پدر مجاهد مسعود رجوی

مسئول اول سازمان مجاهدین خلق ایران

در صفحه ۱۶

سلامه مهر نظامین خلق در پاریس

اعدام دلخراش

۵۵ ختر دانش آموز

نوجوان و سه تن

دینکاران هوا داران

مجاهدین در شیراز

در صفحه آخر

نامه

فرمانده فتح الله

عضو مرکزیت و

فرمانده اطلاعات و عملیات و یژه

سازمان مجاهدین خلق ایران

گواشی از فرمانده عملیات "پرواز بزرگ"

در صفحه ۳

مصابحه با پرسنل نظامی

تیم "پرواز بزرگ" و تعدادی دیگر

از پرسنل مجاهد خلق در ارتش

سرانگ خلیان ساندن ساندن ساندن

مسئول تیم پرواز

سرگرد خلیان حسین اسکندر پان افسر

عملیات گردان ۱۰۷ پایگاه یکم ترابری

نیروی هوایی (مستور تیم پرواز)

سوان یکم و خلیان افسر نیروی

هوایی، رئیس کنترل و نگهداری پایگاه

های ترابری نیروی هوایی

هماف یکم و گردان دوم پایت نامایندی

سافران و عضو شورای مابندی پایگاه

یکم کتاری نیروی هوایی

نامی نایان دوم اکبر ابراهیمی سیریزی

افسر ملوان توپخانه

در صفحات ۱۵ تا ۱۶

بحران آب و برق و نان

در ماندن رژیم بوسیده خمینی

در رابطه با

تأمین ابتدائی ترین نیازهای جامعه

این روزها کشور آب و برق و نان در اغلب شهرهای میهمان، مردم را در قضا و سقیفه ی جندی اقرار داده و اعزاز افتاد و وسیعی را بر گشوده است. شهر تهران با حدود ۸ میلیون جمعیت، دچار کمبود شدید آب است و بسیاری دیگر از شهرهای کشور و جمله نجف آباد، اردبیل، همدان، آمل، اردبیل، همدان، مشهد، چابهار، کابل، خلیان، کاشمر، مشکین شهر، پارس، یکه در صفحه ۷

گرامی باد خاطر د تا با ناک

مجاهد قهرمان

شهید محمد رضا ساعدتی

مجهز کتجه گردان رابع اعزاز

کتجه کرده است و مجهز کتجه با اعزاز

کتجه گردان شده، کما اینکه آریانه در

اعزاز لعلات باقیست به کتجه های اعزاز

یکم و نایان های متضامن میهن هستند

که آریانه مطهرینین فلسطین است.

از دفاعیات مجاهد شهید محمد رضا ساعدتی

در پیاده گد خمینی

در صفحه ۹

کتابی: نسلات، خلیان و فاجعه جنگ (۲)

نقش ویرانگر جنگ در

به نابودی کشاندن سرمایه های

انسانی، علمی و فرهنگی کشور

(کتبخوان و دانش آموزان)

و تحریک آموزش و پرورش

خمینی جان،

"جنگ یک ندم و بویست ایلی است"

و فلسفائی خالی

"باید نوبت جنگ را کم کرده است"

در شماره های گذشته ی سلفه مقالات

جنگ، سکه های کشته ها و معلولان و معمرین

و آواران و آتاشمید کنند جنگ بر روی

ترین، اقتصاد کشور را مورد بررسی قرار

دادیم. در این مقاله به بررسی نقش ویرانگر

جنگ در به نابودی کشاندن سرمایه های

انسانی و علمی و فرهنگی (آموزش و پرورش)

سنگینی می راند ...

یکم در صفحه ۱۰

گزارش مجاهد خلق مهدی افتخاری

اواسط تیرماه ۶۰ بود که توسط برادرمان مسعود احضار شدم؛ چند روزی بود که دفتر سیاسی سازمان نشستهای متوالی داشت و تصمیمات مهمی اتخاذ کرده بود. شب که من به پایگاه برادرمان مسعود که در غرب تهران قرار داشت رفتم، برادرم علی زرکش نیز حضور داشت.

مسعود توضیح داد که طی بحثهای مفصلی که در دفتر سیاسی، در جهت شکل دادن آلترناتیو سیاسی در مقابل رژیم خمینی صورت گرفته، کلیات طرح پرواز خود او و آقای بنی صدر به پاریس به تصویب رسیده است و بایستی من در جهت عملی کردن و بررسی طرح نظامی آن، زیر نظر مستقیم خود او کار کنم. پرواز برادرمان مسعود به همراه بنی صدر (که حفاظت او را سازمان، چندین هفته بود تقبل کرده بود) مسأله سنگین و عجیبی به نظر می رسید! به خصوص در آن شرایط حساس سیاسی و نظامی پس از ۳۰ خرداد. این طور که یادم می آید من پیرامون علت این تصمیم گیری و ریسکها و عواقب احتمالی شکست آن برای انقلاب، سؤالاتی داشتم که در این رابطه برادرمان مسعود به همراه علی بحثهای

طولانی و مکفی کردند.

به راستی صحبت‌های مسعود در آن شب برای من بسیار گره‌گشا بود. او وارد هر موضوعی که می‌شد - صرف‌نظر از مسائل سیاسی ایدئولوژیک که جای خود را دارد - چشم‌اندازهای نوینی را می‌گشود، بن‌بست‌ها را ذوب می‌کرد و زمینه‌پیشروی را به‌خصوص در قلمروهای جدید کار سازمان، فراهم می‌نمود؛ پرواز هم یکی از این قلمروها محسوب می‌شد.

می‌بایست همراه با ضربات نظامی که به‌رژیم می‌زدیم و پیشرفتهایی که در صحنه عمل نظامی کسب می‌کردیم، به‌لحاظ سیاسی در جهت تشکیل آلترناتیو، هر چه سریع‌تر گام بر می‌داشتیم! چرا که در غیر این صورت عملیات و فعالیتهای نظامی ما سمت و جهت معینی نمی‌گرفت.

صبح روز بعد که از پیش مسعود آمدم، یکراست نزد فرماندهان شاخه‌ها و نهادهای مختلف سازمان که در این رابطه می‌توانستند عمل کنند، مخصوصاً برادران مجاهد امیر لطفی (بیژن رحیمی معاون خودم)، مسلم (محمد معصومی) و مجاهد شهید رضا راتبی رفتم، آنها را جمع نموده و مسائل را با آنها طرح کردم. در همان‌جا یکی از بچه‌ها از قسمت ارتش، مطرح کرد که برادرمان سرهنگ معزی پیشنهاد کرده است که داوطلب است در شرایط کنونی چنانچه سازمان دستور بدهد افرادی را از ایران خارج کند، ولو این که در این مأموریت صرف‌نظر از پست و مقام، جان خود او نیز فدا شود؛ این خودش نقطه شروع اولیه بود. کانالهای بسیار ارزشمند دیگری نیز از جمله در هواپیمایی ملی قابل حصول بود که قرار شد آنها را نیز بررسی کنیم.

تقسیم کار بدین‌صورت بود که بیژن مسئول انجام سایر کارهای بخش گردید، برادرانمان مسلم و رضا نیز قرار شد که در کنار خود من، به کار بررسی و شناسایی‌های اولیه پردازند. وظیفه من نیز با سپردن بقیه کارها به بیژن قرار گرفتن



مجاهد شهید محمد معصومی



مجاهد شهید رضا راتبی

تمام وقت پشت طرح پرواز بود؛ حفاظت طرح پرواز چه به لحاظ تعداد زیاد افراد شرکت کننده در طرح و چه به لحاظ تنوع ارتباطاتی که می بایست در زمینه های مختلف سازمانی، شناسایی، تدارکاتی، یا عملیاتی برقرار می شد، کار پیچیده و حساسی بود. به خصوص در چنان شرایط حساس نظامی که در اولین هفته های مبارزه مسلحانه به سر می بردیم و طبیعی بود که فی المثل یک دستگیری و یا رد جزئی می توانست به سوختن کامل طرح منجر شود. با توجه به چنین حساسیتی بود که مسئولیت حفاظتی طرح نیز به عهده بیژن گذاشته شد.

ستاد ارتباطی طرح، روزها در شرکت آروج و شبها در پایگاه نزدیک به نخست وزیری در خیابان پاستور برگزار می شد.

و بدین نحو کارها را هماهنگ و دنبال می کردیم. هم چنین قرار شد برای ارزیابی دقیقتر، شخصاً با سرهنگ معزی ارتباط برقرار کنم.

مدتها بود که سرهنگ (معزی) را از نزدیک می شناختم و درواقع هم چون

برخی دیگر از برادران مجاهدان، شیفتهٔ صداقت و جسارت و خصائل انقلابی‌اش بودم و یکسال و نیم قبل از آن نیز او را به دیدار فرمانده موسی برده بودم. تازگیها نیز از جماران خبر آمده بود او را که در حقیقت از مجرب‌ترین و پرسابقه‌ترین افسران نیروی هوایی بود و در پروازهای جنگی بسیار درخشیده بود، در ردیف نخستین کاندیداهای فرماندهی نیروی هوایی گذاشته‌اند.

به‌هرحال ۳-۴ روزی گذشت، چند طرح آماده کردیم و بعد از مشورت‌های لازم با فرمانده موسی دوباره نزد مسعود رفتیم. قرار شد انرژی‌مان را روی یکی از طرح‌ها که عملی‌تر به نظر می‌رسید، متمرکز کنیم و بقیه را «ذخیره» نگه داریم. این طرح که با بحث مکفی انتخاب شد، استفاده از امکان پروازی سرهنگ معزی بود.

آن موقع سرهنگ با هواپیمای سوخت‌رسانی بویینگ ۷۰۷ پرواز می‌کرد و به جنگنده‌های اف. ۴ و اف. ۱۴ در جنوب کشور، در آسمان سوخت می‌داد؛ پس به‌علت داشتن سوخت مکفی، این امکان وجود داشت که با این هواپیما ۸-۹ ساعت پرواز کرد، بدون آن که برای تجدید سوخت‌گیری نیازی به فرود داشته باشد و این میزان برای پرواز از تهران تا پاریس کافی بود. از طرف دیگر، سرهنگ تاکنون بالاترین ساعات پرواز را به خود اختصاص داده بود، وانگهی سازمان نیز طی سه سال ارتباط نزدیک، به‌طور کامل با سرهنگ و انگیزه‌های مبارزاتی و ایدئولوژیکی او آشنا شده بود و در موارد خاص و از جمله در مقام فرماندهی پایگاه ترابری جنوب، اصالت خود را در جریان عمل کاملاً نشان داده بود.

اما در این طرح اگرچه مقدمتاً به‌لحاظ سوخت و خلبان مسألهٔ خاصی نداشتیم، اما در قدم بعد بایستی بررسی می‌کردیم که رساندن سوژه‌ها به هواپیما در زمین، آیا عملی و ممکن هست یا خیر؟ در پاسخ به این سؤال، ابتدا دو فرضیهٔ کلی وجود داشت که می‌بایست مورد ارزیابی قرار می‌گرفت.

فرضیهٔ اول بدین شکل بود: وقتی هواپیما جهت انجام مأموریت پرواز، با موتور

روشن، از محوطه باند ترابری خارج و وارد باند اصلی می‌گردد، در انتهای باند اصلی می‌تواند جهت گرفتن نوبت و آماده‌سازی کننده‌شدن از زمین (مرحله Take-Off) ۴-۵ دقیقه معطل شود، در این موقعیت از جنگلهای اطراف سوژه‌ها را وارد باند کنیم تا از طریق دریچه زیر هواپیما سوار آن شوند.

اما فرضیه دوم مبتنی بر این بود که قبل از حرکت، سوژه‌ها را به داخل هواپیما ببریم و از همان ابتدای پرواز، سوژه‌ها درون هواپیما قرار داشته باشند.

به دنبال شناسایی‌ها و بررسی‌هایی که در این رابطه انجام گرفت، متوجه شدیم که حفاظت جنگلهای اطراف باند، به‌عهده مزدوران دادستانی مستقر در فرودگاه می‌باشد و نفوذ از آن قسمت به محوطه باند با وجود پاسداران مسلح، ریسکهایی دارد. از طرف دیگر امکان دیده‌شدن، حین ورود به هواپیما، در انتهای باند نیز وجود داشت...

پس ناچار بایستی فرضیه دوم را که نفوذ به درون پایگاه و مستقر شدن در هواپیما قبل از پرواز بود، انتخاب می‌کردیم.

نفوذ به پایگاه ترابری

و طرح عملیات زمینی رسیدن به هواپیما

همان‌طور که گفتم، شناسایی‌ها از اول و بدون وقفه ادامه داشت. برادر شهیدمان رضا (راتبی) و پرسنل تحت فرماندهی او انجام این شناسایی‌ها را به‌عهده داشتند که از کمکهای مؤثر پرسنل نظامی مجاهد خلق در پایگاههای ارتشی مختلف نیز بهره‌مند می‌شدند.

محل اصلی هواپیما، گردان بویینگ واقع در پایگاه یکم ترابری در غرب تهران و حوالی فرودگاه بود. یعنی همین جایی که اگر حالا از کنار آن عبور کنید خواهید دید که تشریفات حفاظتی سنگینی برای آن تدارک دیده‌اند. اما آن روزها

چون مصادف با ماه رمضان بود، لذا پایگاه به لحاظ کارکرد، شیف، رفت و آمد پرسنل، وضعیت ویژه‌ی داشت. شناسایی، کار دقیق و ظریفی بود که بایستی در آن ریزه کاریهای فراوانی رعایت می‌شد. برخی از هدفهایی که برای شناسایی در نظر گرفته شده بود، عبارت بودند از:

- دریا درهای اصلی و ورودی پایگاه و میزان حفاظتی که از این درها صورت می‌گرفت و هم چنین نحوه ورود؛ در ضمن بایستی مشخص می‌شد که دژبان دم در ورودی، روی چه چیزها و مواردی حساس است و خودروها هنگام ورود چگونه بازدید، یا بازرسی می‌شوند.

- بایستی کل پایگاه مورد شناسایی قرار می‌گرفت و مشخص می‌شد که چگونه و با چه محمل‌های مناسبی بدون این که جو پایگاه به هم بخورد، می‌توان در آنجا مستقر گردید.

- هم چنین وضعیت انجمن اسلامی پایگاه بایستی روشن می‌شد و می‌فهمیدیم که آیا افراد انجمن اسلامی مسلح هستند یا خیر؟ هم چنین گشت دارند یا خیر؟ - باید ساعت و نحوه کار خدمه فنی هواپیما را که اصطلاحاً به آن «کرو» گفته می‌شد می‌دانستیم. به عبارت دیگر بایستی شناسایی می‌کردیم که «کرو»ی پرواز، از جمله خلبان، کمک خلبان، مهندس پرواز و... از چه زمانی و چه مدت قبل از پرواز، در هواپیما مستقر می‌شوند.

یکی از مشکلاتی که در این مرحله شناسایی با آن مواجه بودیم، شناخته شدگی برخی از پرسنل نظامی بود؛ از آنجا که وجود آنها در طرح بسیار ضروری بود، بایستی این مشکل را به طریقی حل می‌کردیم. از سوی دیگر بنا بر اصول شناخته شده غیرقابل عدول امنیتی و حفاظتی، نمی‌بایستی طرح را در آن مرحله، با آنها در میان می‌گذاشتیم.

بهر حال با اتکا به شناسایی‌های انجام شده، برای اولین بار برادرمان رضا با لباس

ویژه پرسنل هوایی و کارت جعلی وارد پایگاه شد و این قدم بزرگی بود. چرا که با ورود او توانستیم شناسایی‌های مقدماتی را چک کنیم و آنها را یک درجه ارتقا دهیم و به این ترتیب زمینه رسیدن به هواپیما از طریق زمین، تا حدودی روشن شد، یادم می‌آید یک شب که من در ستاد سرگرم خواندن گزارشات بودم، رضا و مسلم برای بررسی اوضاع و احوال پایگاه ترابری به آنجا رفته بودند، بعد از افطار تلفن زنگ زد، گوشی را برداشتم، رضا بود که با محمل گفت که آنها توانسته‌اند به درون هواپیما بروند و مشکلات آن را حل کنند. خیلی خوشحال شدم. چون در کارمان به یک نقطه کیفی رسیده بودیم؛ راه ورود هواپیما توسط برادرانمان گشوده شده بود.

شب بچه‌ها آمدند؛ گزارشات را به‌طور کامل دادند و فردا من هم به همراه رضا به پایگاه رفتم. به درون یک بوبینگ آماده پرواز رفتیم، جاهای مختلف آن را بررسی کردیم، سایر جاهای پایگاه را که تا آن موقع ندیده بودم، از نزدیک بررسی و چک کردم.

حدود ساعت ۴ بعد از ظهر بود، بلافاصله به بچه‌ها زنگ زدم و قرار شد همان شب نزد مسعود بروم.

مسعود با حوصله و دقت حرفهای مرا گوش داد. مشاهدات عینی آن روز را به همراه گزارشاتی در زمینه مراحل پیشرفت کار، به او گزارش کردم. مسعود سپس سؤالات مختلفی را مطرح کرد و روی ریزه کاریهای جالبی انگشت گذاشت. یکی از ویژگیهای مسعود این است که اضافه بر تواناییهای ایدئولوژیک و استراتژیک در حل مسائل تاکتیکی نیز توان فوق‌العاده‌ای دارد. راه‌حلهای تاکتیکی مختلفی را پیشنهاد می‌کرد که من همه را یادداشت کردم. مسأله این بود که در قبال طرحی به این اهمیت و با این همه ریسک در مراحل مختلف آن، می‌بایست همه احتمالات و خطرات احتمالی ممکن را از نزدیک با حضور عالی‌ترین فرمانده صحنه بررسی

می کردیم تا در شرایط مختلف توانایی تصمیم گیری و اتخاذ تاکتیکهای متناسب را داشته باشد.

به طور کلی گزارش کار یک هفته‌ی ما نشان می داد که بردن سوژه‌ها به درون هواپیما و عملی بودن پرواز مثبت است. به این ترتیب قرار شد به دنبال تنظیم طرح عملیاتی مناسب باشیم. اگرچه شناسایی‌های اولیه، کار سخت و طاقت فرسایی بود. به خصوص ما مقررات حفاظتی را که برادرمان امیر برای همه اعضا و پرسنل تیمهای شناسایی گذاشته بود، باید رعایت می کردیم؛ از جمله این که هیچ کس نبایستی هنگام شناسایی کاغذ داشته باشد و یادداشت بردارد؛ همه نوشته‌ها و شناسایی‌های مکتوب، در رابطه با پرواز بایستی در ستاد آروج صورت می گرفت. به خصوص که احتمال لورفتن طرح جدی بود و در هنگام شناسایی، سنگینی آن را احساس می کردیم. اما رسیدن به هواپیما تمام خستگیهای یک هفته را از یاد برادران برده بود.

شناسایی‌های مجدد و تنظیم طرح عملیاتی زمینی

شکی نبود که با تسخیر هواپیما قدم مهمی برداشته بودیم؛ علاوه بر آن طی یک هفته کار توانسته بودیم تا حدودی با فضا و نحوه رفتار و کار در پایگاه ترابری آشنا شویم؛ اما برای بردن سوژه‌ها و در آوردن طرح عملیاتی، بایستی شناسایی‌هایمان را به طور کیفی ارتقا می بخشیدیم و آزمایشات گوناگون می کردیم تا بتوانیم بهترین تاکتیکهایی را که دارای بالاترین ضریب اطمینان امنیتی بودند؛ انتخاب کنیم.

سرهنگ معمولاً در ساعت ۱۱ و ۲۰ دقیقه شب، گاهی اوقات یک ساعت جلوتر پرواز می کرد. یک ساعت قبل از پرواز «کرو»ی فنی می آمد و به هواپیما برق متصل می کرد. برای انجام کارهایشان از نورافکنهایی در کنار هواپیما استفاده می کردند که تمام سطح باند را روشن می کرد و بدین ترتیب چک فنی و کارهای مقدماتی

فنی هواپیما را برای پرواز انجام می دادند. نیم ساعت بعد هم «کرو»ی پروازی می آمد و در هواپیما مستقر می شد. پس حتماً می بایستی قبل از آمدن کروی فنی به سمت هواپیما، سوژه ها در درون هواپیما باشند. شناخته شدن سوژه ها مسئله مهمی بود، چرا که در صورت برخورد با افراد پایگاه احتمال شناخته شدنشان می رفت. بنابراین بایستی طرح طوری تنظیم می شد که مثلاً موقع استقرار در پایگاه، یا هنگام حرکت سوژه ها به سمت هواپیما و نفوذ در باند، حتی المقدور با پرسنل پایگاه برخوردی نداشته باشند. به همین جهت طرح را به چند بخش کوچکتر تقسیم کردیم که عبارت بودند از:

بخش اول - رساندن سوژه ها به در پایگاه ترابری

بخش دوم - گذشتن از در ورودی پایگاه

بخش سوم - استقرار سوژه ها در کنار آشیانه و محوطه فرودگاه

بخش چهارم - نفوذ در باند استقرار هواپیما

بخش پنجم - استقرار سوژه ها در هواپیما تا پرواز که خاتمه عملیات زمینی محسوب می شد. در این روزها فرماندهان تیمهای حفاظتی، یعنی برادرانمان علیرضا باباخانی و جلیل فقیه دزفولی نیز وارد کار شدند.

آنها به درون پایگاه رفتند و با اوضاع و احوال آن جا آشنا شدند و شناسایی ها را از نزدیک چک کردند. هر دو آنها قبلاً برای شرکت در طرح و عملیات داوطلب شده بودند. عملیاتی که می توان آن را در ردیف عملیات فدایی محسوب نمود. برای هر کدام از بخشهای طرح، ابتدا با توجه به شرایط، تهدیدات را مشخص می نمودیم، سپس تاکتیک مناسب و زمان اجرا را به نحوی انتخاب می کردیم که دارای بالاترین ضریب امنیت باشد و سپس در مجموع به بررسی و تنظیم آنها می پرداختیم، به موازات اقدامات فوق ضروری بود که مشخصاً طرحهای اضطراری متناسب با هر مرحله را نیز پیشاپیش داشته باشیم تا در صورت بروز پیشامد غیرمنتظره ای از سوی

مزدوران خمینی، بتوانیم در پناه آتش متناسب، سوژه‌ها را از صحنه بیرون ببریم. برای تأمین امنیت کافی، در مرحله ورود و هم‌چنین استقرار، دو تن از پرسنل نظامی در نظر گرفته شدند تا همراه سوژه‌ها و فرماندهان حفاظتی آنان باشند، تا در صورت به‌وجود آمدن هر واقعه پیش‌بینی‌ناشده‌یی بتوانند با محمل‌های مناسب، مسأله را فیصله دهند. در درون پایگاه گشتی‌های مختلف شناسایی شده بودند که به ترتیب زیر عمل می‌کردند:

گشت دژبان مربوط به ترابری، که معمولاً هر ساعت یک بار با جیپ استیشن که بر بالای آن یک چراغ گردان نصب شده بود و در آن سه دژبان مسلح مجهز به بی‌سیم قرار داشتند، گرداگرد باند را چک می‌کردند. گروه ضربت ترابری نیز یک تیم گشت داشت که به‌خاطر اختلافات درونی‌شان، خیلی دیر به دیر به گشت‌زنی می‌پرداخت.

به‌هر حال پس از تکمیل شناسایی‌ها و بعد از بحث‌های مکفی جمعی، طرح مربوطه را تهیه کردیم و برای هر قسمت فرمانده و مسئولش مشخص گردید. ساعت‌های شروع هر قسمت نیز مشخص گردید که به شرح زیر بود:

- ساعت ۷ و ۱۰ دقیقه بعد از ظهر، ورود سوژه‌ها از درب اصلی پایگاه که به در سی. ۱۳۰ معروف بود.

- ساعت ۷ و ۱۳ دقیقه پارک ماشین سوژه‌ها در محل تعیین شده.

- ساعت ۷ و ۱۵ دقیقه عبور سوژه‌ها از دری که محوطه پارکینگ را از قسمت پروازی که اصطلاحاً «رمپ» گفته می‌شود، جدا می‌کرد و استقرار آنها در دو طرف آشیانه بویینگ.

- ساعت ۷ و ۳۵ دقیقه نفوذ در باند و سوار شدن به هواپیما و استقرار در محل تعیین شده.

- استقرار بایستی تا ساعت ۸ و ۳۵ دقیقه پایان پذیرفته باشد.

نحوه استقرار در هواپیما

برای استقرار سوژه‌ها و مسئولان حفاظتی آنها، بایستی محل مناسبی را در نظر می‌گرفتیم، به شکلی که کمتر مورد توجه خدمه پروازی باشد و پس از توجیه علیرضا و جلیل و آشنا کردن آنها با محیط که مسئولیت آن را خود من به‌عهده داشتم؛ هم‌چنین طی صحبتی که با سرهنگ کردیم، دو محل برای استقرار سوژه‌ها انتخاب گردید که یکی محفظه عقب هواپیما و دیگری محفظه سوخت‌رسانی بود.

در رابطه با محفظه سوخت‌رسانی و نحوه استقرار در آن‌جا، لازم است کمی توضیح بدهم. هواپیماهای سوخت‌رسانی ۷۰۷ دو نوع بودند؛ برخی از آنها به دستگاه پیشرفته‌تری مجهز بودند که می‌توانستند از نوک بالشان به جنگنده‌ها سوخت بدهند، ولی برخی از طریق محفظه سوخت‌رسانی و توسط دستگاهی به‌نام «شولتز» سوخت می‌رساندند که بایستی یک پرسنل در آن‌جا مستقر می‌شد. در صورتی که هواپیما با دستگاه «شولتز» کار می‌کرد، حتماً پرسنل فنی مربوطه برای چک آن، به محفظه سوخت‌رسانی می‌آمدند، ولی در صورتی که هواپیما برای سوخت‌رسانی از طریق بال عمل می‌کرد، معمولاً خدمه فنی به انتهای هواپیما سر نمی‌زدند، لذا هواپیمای مناسب مورد نظر ما که بتوانیم سوژه‌ها را در آن مستقر کنیم، بایستی فاقد دستگاه «شولتز» می‌بود. کل هواپیماهای سوخت‌رسانی که در تهران و شیراز مستقر بودند، از ۱۰ فروند تجاوز نمی‌کرد. همه مشخصات آنها را شناسایی نمودیم، تا در عمل با اشکال مواجه نشویم. ابتدا بایستی متوجه می‌شدیم که دستگاه سوخت‌رسانی هواپیمایی که سرهنگ با آن در شب موعود پرواز می‌کرد از چه نوعی است و در صورتی که دستگاه شولتز داشت، پرواز با آن منتفی بود. خدمه و «کرو»ی پروازی سرهنگ و «کرو»ی فنی را هم توسط سایر پرسنل نظامی شناسایی کردیم. بدین‌نحو که تعداد انگشت‌شمار فالانژها

در «کرو»ی پروازی مشخص شد، تا در مورد کنترل هواپیما که قرار بود توسط فرماندهان حفاظتی طرح صورت گیرد، برآورد صحیح‌تری داشته باشیم.

شیفت کار سرهنگ بدین ترتیب بود که حدود ۱۰ روز از پایگاه ترابری تهران پرواز می‌کرد و پس از آن به شیراز می‌رفت و ۱۰ روز در آنجا پرواز داشت. لذا بایستی روز پرواز طوری انتخاب می‌شد که شیفت کار سرهنگ در تهران باشد. اما خطرناکترین مرحله عملیات پرواز، بلندشدن هواپیما بود. بدین معنا که تا وقتی سوژه‌ها در زمین بودند به هر حال با طرح، فرماندهی و آتش می‌توانستیم تا اندازه‌یی از آنها حفاظت کنیم، ولی موقعی که پرواز شروع می‌شد، در آسمان، واقعاً دیگر چه می‌شد کرد؟ به همین جهت لازم بود که اگرچه شرایط در آسمان کاملاً با زمین متفاوت بود، ولی بایستی مسیری را انتخاب کنیم که با تهدیدات کمتری روبه‌رو باشد و پرواز با حفاظت بیشتری صورت گیرد.

انتخاب مسیر مناسب

پس از این که هواپیما با سوژه‌ها به پرواز درمی‌آمد، طبعاً در یک فرصت مناسب، با طرح عملیاتی مشخص، بایستی فرماندهان حفاظتی وارد عمل می‌شدند و کنترل هواپیما را به دست می‌گرفتند، تا به کمک سرهنگ از طریق مسیر مناسب از ایران خارج شوند.

برای خروج از فضای ایران، کلاً دو مسیر وجود داشت، یکی خروج از مسیر جنوب کشور و از طریق خلیج فارس و دیگری از طریق صفحات شمالی کشور؛ بایستی تهدیدات هر یک از مسیرها را بررسی و مسیر مناسب را از این میان انتخاب می‌کردیم.

پس از درآوردن تهدیدهایی که در مسیر پرواز وجود داشت، چون در طول روز امکان تردد به پایگاههای مسعود یا موسی نبود، نزد برادرمان علی زرکش

رفتیم که برخی اوقات در ستاد کارهایمان را بررسی می کرد.

در بررسی هایمان به این نتیجه رسیدیم که مسیر جنوب دارای تهدیدات بیشتری است: زیرا اف. ۱۴هایی که در آن موقع بر فراز مناطق عملیاتی جنگی در جنوب کشور پرواز می کردند، بیشترین تهدید محسوب می شدند، زیرا امکان داشت بدون این که از هویت سرنشینان هواپیمای ما مطلع باشند، به تعقیب یا شلیک احتمالی بپردازند؛ یا فرضاً با مانورهای رزمی آن را به زمین نشانند. در ضمن در صورت خروج از جنوب کشور، طی پرواز از خلیج فارس تا فرانسه، هواپیما با تهدیدات احتمالی بیشتری مواجه بود که این تهدیدات در مورد مسیر شمالی صدق نمی کرد، مشروط براین که به ترتیبی می توانستیم از مرز خارج شده و از تهران تا مرز با هیچ جنگنده‌یی مواجه نشویم. لذا برای پرواز، مسیر شمالی انتخاب گردید. حال بایستی مسیر مناسب شمال را معین می کردیم، یعنی دقیقاً روشن می کردیم که چه مسیری برای خروج از فضای ایران دارای تهدیدات کمتری است. در بررسی تهدیدات بایستی عوامل زیر بررسی می شدند:

- وضعیت رادارها در مسیر چگونه است؟ در چه لحظه‌یی رژیم متوجه خروج هواپیما از مسیر معمول خودش می گردد و دست به اقدام احتمالی خواهد زد؟
- وقتی رژیم متوجه تغییر مسیر هواپیما شود. آیا جنگنده‌های مستقر در هوا که عمدتاً اف. ۱۴ و در منطقه جنوب بودند، امکان دارد خود را به هواپیما برسانند؟
- آیا امکان فرستادن و رسیدن جنگنده‌ها از تهران، یا از پایگاههایی که حوزه عملشان مسیر پرواز را می پوشاند، وجود خواهد داشت؟
- آیا توپهای ضدهوایی که در شهرهای مسیر پرواز وجود دارد، می تواند تهدیدی به حساب آید؟

اگرچه مهارت و اعتماد به نفس سرهنگ قابل تحسین بود، اما بایستی برای اجتناب از خطرات و ریسکهای زیاد، بررسیها و شناسایی های دقیقتری می کردیم.

به همین جهت به موازات طراحی عملیات در زمین، شناسایی های فوق الذکر را از طریق پیچیده یی که توضیح آنها در این مجال نمی گنجد به دست آوردیم. از جمله روشن شد که در پایگاه تبریز در آن زمان اف. ۵ مستقر است. که در شب کارایی عملیاتی ندارد. با توجه به سرعت هواپیماهای اف. ۱۴، اف. ۴ و بوئینگ ۷۰۷ که به ترتیب ۲/۴ و ۱/۵ و ۰/۹ برابر سرعت صوت می باشد، بایستی مسیری را انتخاب می کردیم که در صورتی که مثلاً از پایگاه همدان هواپیمای اف. ۴ به تعقیب احتمالی بوئینگ می پرداخت، زمان مکفی را برای گرفتن بوئینگ ۷۰۷ در فضای ایران نمی داشت.

بررسی وضعیت رادارها نیز بخش مهمی از کار انتخاب مسیر را تشکیل می داد. بدین ترتیب که مثلاً متوجه شدیم که رادار بابلر عملیاتی نیست و کارایی چندانی ندارد. در آن زمان این رادار با مرکز ارتباط فعالی نداشت، لذا پرواز بر فراز محدوده یی که به اصطلاح رادار بابلر آن را می پوشاند، تا حدود زیادی امن محسوب می گردید. مجموعه محاسبات، فوق پیچیده بود و نیاز به اطلاعات نسبتاً گسترده یی داشت که در نهایت، مسیر انتخاب شد.

البته پرواز فوق تا مرز حدود یک ساعت و ربع طول می کشید که از پرواز مستقیم تهران تا مرز ۱۰ الی ۱۵ دقیقه طولانی تر بود، ولی مطمئن تر به نظر می رسید. البته مسأله مهم دیگری که بایستی همین جا یادآوری کنم، محدودیت سوخت جنگنده های فانتوم بود که دست دشمن را در تعقیب بوئینگ ۷۰۷ توسط آنها می بست. بدین معنا که چنانچه هواپیماهای اف. ۴ یا اف. ۱۴ می خواستند خودشان را به هواپیما برسانند، می بایست با حداکثر سرعت خود پرواز می کردند و در نتیجه مصرف سوختشان چندین برابر پرواز با سرعت معمولی می گردید و به علت محدود بودن سوختشان، طبعاً توان مانورشان پایین بود. این نکته به ما در ارزیابی تهدید اف. ۱۴هایی که بر فراز جنوب کشور در حال گشت بودند، کمک فراوانی

کرد و فهمیدیم که اگر مسأله پیش‌بینی‌نشده‌یی اتفاق نیفتد، آنها اساساً در برابر مهارت عمل و جسارت سرهنگ معزی تهدید مؤثری نیستند. وانگهی برخی محاسبات یا تغییر محاسبات در هوا را می‌بایستی خود برادر مسعود انجام می‌داد و فرماندهی صحنه را شخصاً برعهده می‌گرفت. صرفنظر از همه اینها، به‌طور ایدئولوژیکی برایمان روشن بود که تاریخ هیچ‌گاه بدون جسارت و تهور و پذیرش ریسک و خطر پیش نرفته است.

پس از طی مراحل فوق، بالاخره مسیر نهایی چنین انتخاب شد: هواپیما از تهران به‌طور طبیعی به سمت جنوب حرکت می‌کرد، در نقطه ۱ سرهنگ اعلام می‌کرد که یک موتور هواپیما از کار افتاده و برای فرود اعلام آمادگی می‌کرد. سپس جهت خالی کردن بنزین به ورامین، یعنی نقطه ۲ می‌رفت. در آن‌جا سرهنگ اعلام می‌نمود که موتور دوم هواپیما از کار افتاده است و سپس با خاموش کردن دستگاه (I.F.F) هواپیما از فراز دماوند (نقطه ۳) به سمت نوشهر و رشت و سپس تبریز می‌رفت. اما وقتی هواپیما به تبریز و نزدیکی‌های مرز می‌رسید، باز هم مسأله تمام‌شده نبود، چرا که بایستی مسیری انتخاب می‌شد که برای جلوگیری از هرگونه حادثه غیرمنتظره، فاصله مکفی با قلمرو فضایی شوروی داشته و از عکس‌العمل احتمالی شکاریه‌های آن مصون باشد و این خود ریسک ماندن در فضای ایران و ردیابی هواپیما توسط رادار تبریز را، مضاعف می‌نمود. به‌هرحال مسیر مناسبی جهت خروج از مرز انتخاب شد. برای تضمین بیشتر عملیات، قرار شد دو عملیات مکمل زمینی نیز انجام دهیم. یکی خنثی کردن هر چه بیشتر جنگنده‌های اف. ۴ آماده پرواز (که اصطلاحاً به آن «آلرت» می‌گویند) در تهران و دیگری از کار انداختن «سایت» کرج، ۲۵ دقیقه بعد از شروع پرواز - یعنی زمانی که بویینگ می‌بایستی حوالی رشت باشد - که بعداً به توضیح هر یک از این دو قسمت خواهم پرداخت.



مسیر پرواز و نقاط عبور هواپیما از تهران تا «وان»

البته طی هفته دوم پس از شروع کارمان، نشستهای متوالی با سرهنگ و علیرضا و جلیل جهت هماهنگی عملیاتی در آسمان داشتیم که همه آنها در ستاد صورت می گرفت. در پایان هفته دوم تقریباً تمام کارهایمان تمام شده و طرحهای عملیاتی در زمین نیز آماده گردیده بود. روز سه شنبه (۳۰ تیرماه) را که سرهنگ پرواز داشت؛ برای عملیات پرواز مناسب تشخیص داده بودیم. بنابراین تا آنجا که برعهده بخش ما بود، ما کار خود را انجام داده بودیم و دیگر باید منتظر تصمیم نهایی کمیته مرکزی و دفتر سیاسی می شدیم. به همین جهت دوشنبه مجدداً نزد برادر مسعود رفتیم و آمادگی فرماندهی عملیات ویژه برای پرواز بزرگ و تاریخساز را به او اعلام نمودم.

فرماندهی عالی سازمان، ضمن ابراز تعجب و تقدیر از بخش ما که به این

سرعت توانسته بود اعلام آمادگی کند، از من پرسید: «به عنوان فرمانده بخش اعلام آمادگی کردی، حالا به عنوان عضو مرکزیت سازمان هم نظرت را بگو که آیا طرح را اجرا کنیم یا خیر؟ و این دقیقاً همان سؤالی بود که در دو هفته اخیر من پیوسته در گیرودار یک کشاکش فکری و عاطفی و درونی با خودم از مواجه شدن با آن فرار می کردم. به عبارت دیگر درحالی که همه مسئولان و فرماندهان و برادران مجری طرح، در سراسر آن روزهای گرم و طولانی ماه روزه، لحظه‌یی آرام و قرار نداشتند و گاه می شد که روزها پشت سر هم امکان چند ساعت استراحت نیز پیش نمی آمد، ولی آن چه به نسبت این همه فعالیت اجرایی و عملیاتی طاقت فرساتر می نمود، جواب به همان سؤالی بود که اکنون برادر بر روی آن انگشت می گذاشت. اما واقع مطلب این بود که من شخصاً مثل بسیاری دیگر از برادرانمان و حتی اعضای دفتر سیاسی و به ویژه برادرانمان موسی و علی، برای آن جواب قاطع نداشتم.

راستی اگر به هر دلیل شناخته شده، یا شناخته نشده، هواپیما سقوط می کرد یا سوژه‌ها دستگیر می شدند، چه باید می کردیم؟ چنان که می دانید یکی از پایه‌یی ترین ارزیابی ها در هر طرح نظامی و عملیاتی این است که بینیم در صورت شکست آن، چه می شود، چه پیش می آید و چه باید کرد و حال من پاسخی برای این سؤال نداشتم به خصوص که هم می شد تا مدتی سوژه‌ها را در داخل کشور نگاه داشت و هم می توانستیم تضمین کنیم که از راههای زمینی با ریسک بسیار کمتری آنها را عبور دهیم. امکانات هم در دسترسمان بود.

بنابراین چه سایر فرماندهان و مجریان طرح و چه خود من - کما این که همه افراد مرکزیت و دفتر سیاسی سازمان و به ویژه فرمانده موسی - در تناقض و وضعیت روانی شگفتی به سر می بردیم. چون طرح پرواز اساساً یک طرح حفاظتی مناسب نبود. اگر هدف از پرواز و خروج از کشور در درجه اول حفاظت سوژه‌ها می بود،

اصولاً نبایستی از یک چنین طرحی که با کمترین اشتباه می سوخت، حرفی به میان می آمد.

بنابراین از یک طرف کاملاً روشن و بدیهی بود که هدف شماره یک برادر مسعود از این طرح، برداشتن یک قدم استراتژیک جدی و البته مملو از خطر، برای شکل دهی و معرفی داخلی و بین المللی آلترناتیو (شورای ملی مقاومت) بود، تا انقلاب نوین ایران را هر چه سریع تر و با خونریزی هر چه کمتر به ثمر برساند. اما از طرف دیگر ما چگونه می توانستیم طرحی را تصویب کنیم که موضوع آن مسعود و بنی صدر بود و از این لحاظ ریسکهای احتمالی، این طرح را کاملاً ضد حفاظتی می نمود؟ مخصوصاً با توجه به تجارب طولانی تاریخ سازمان و اهمیت حفظ جان راهبران آزموده آن، در مسیر نگاهبانی از میراث شهیدان و حفاظت از پایه های انقلاب و جنبش، چگونه می توانستیم ریسک کردن مسعود در مورد جان خودش را پذیرا شده و صرفاً با این توضیح او قانع شویم که به سادگی می گفت: اگر هم طرح شکست خورد و چیزی پیش آمد، خون ما که از خون میلیشیاهاى شهید ۳۰ خرداد و آن همه اعدامهای بعدی، رنگین تر نیست، سرنوشت سازمان و انقلاب هم که به جان یکی، دو نفر وابسته نیست!...

به هر حال وقتی برادر مسعود از من به عنوان عضو مرکزیت نظرم را پرسید، احساس کردم که جواب دادن برایم خیلی سنگین است. کاش می توانستم با قاطعیت آن چه را در ضمیرم می گذشت و عواطفم گواهی می داد، بر زبان آورده و بگویم: اما در یک لحظه فکر کردم مبدا به خاطر علاقه تشکیلاتی و عاطفی، مصالح انقلابی عالی تر را که مسعود مدافع آن بود، زیر پا بگذارم و بنابراین گفتم: اگر چه به عنوان فرمانده عملیات ویژه و از نظر عملیاتی صرف، مسئولیت اجرایی طرح را می پذیرم، اما از نظر سیاسی و ایدئولوژیک، به عنوان عضو مرکزیت، صبر کن تا بیشتر فکر کنم و نظرم را در نشست کمیته مرکزی بگویم، زیرا در مقایسه

با سایر امکاناتی که در دسترس داریم، جواب طرح از نظر حفاظتی به‌رغم تمام پیش‌بینی‌ها و مواظبت‌ها، منفی است.

برگردیم به صحبت خودمان، گفتم که برای اعلام آمادگی نزد مسئول اول سازمان رفته بودم؛ اما او پس از نظرخواهی از خود من، گفت: «مسافرت یک هفته به عقب افتاده است. برای این که آقای بنی‌صدر تمایل دارد نتایج انتخابات ریاست‌جمهوری رجایی را که در دوم مرداد برگزار می‌شود، ببیند و بعداً کشور را ترک کنیم».

به‌هرحال چاره‌یی نبود بایستی صبر می‌کردیم، ولی مسعود تأکید زیادی بر حفظ طرح می‌کرد که کماکان سرنخ کارها را در دست داشته باشد و طرح‌ها نشود.

اوایل مردادماه بود که یکی از بویینگ‌های ۷۰۷ که ما برای عملیات در نظر گرفته بودیم، توسط یکی از خلبانان پایگاه ترابری از مسیر جنوبی کشور ر بوده شد. این موضوع می‌توانست باعث افزایش هوشیاری رژیم خمینی گردد؛ لذا بررسی تدابیر جدید حفاظتی رژیم در مقابل این‌گونه مسائل نیز، در دستور کار قرار گرفت.

قبل از ادامهٔ بقیه ماجرا، لازم است که نگاهی هم به تدارکات و علامت‌سلامتی طرح بیندازیم:

تدارکات و علامت‌سلامتی

طرح پرواز نیازمند تدارکات وسیعی بود، اعم از لباس پرواز و تهیهٔ کارت که خود داستان مفصلی دارد، یا سایر نیازمندی‌های دیگر که بایستی همگی به‌موازات پیشرفت طرح پیگیری می‌شد؛ البته مسائل امنیتی بایستی در مورد جزء به‌جزء تدارکات طرح نیز مراعات می‌شد. به‌عنوان مثال تهیهٔ عکس از نی‌صدر و مسعود

با لباس نیروی هوایی که در آن شرایط کار بسیار مشکلی بود که تماماً با حوصله و پشتکار فراوان برادرمان، مجاهد شهید محمود میرمالک، عملی شد. ضمناً به دلیل اشکالات ورود به پایگاه بایستی چندین عکس تهیه می شد و همه آنها در عکاسخانه مخفی سازمان ظاهر و سپس مناسب ترین آن انتخاب می گردید.

در عملیات بزرگ پرواز بایستی تمام ماشین ها به لحاظ فنی کاملاً چک می شدند، کافی بود یکی از ماشین ها وسط کار خراب شود که می توانست مشکلات زیادی در اجرای طرح به وجود آورد. هم چنین بایستی ماشینهای مناسبی برای تردد سوژه ها انتخاب شود.

ماشین بایستی چندین بار تردد می کرد تا برای افراد دژبان دم در و سایر پرسنل پایگاه غیرعادی جلوه نکند.

مسأله علامت سلامتی نیز جای خاص خودش را داشت. بدین ترتیب که اگر قبل از ورود مسأله ای در پایگاه ترابری، یا یکی از درها پیش می آمد، بایستی هرچه زودتر فرماندهان حفاظتی سوژه ها مطلع شده و تیمهای آتشی که در اطراف مستقر کرده بودیم را به کمک بطلبند. لذا برای ورود و نزدیک شدن به پایگاه علامت سلامتی زنده تعیین کردیم که بیژن با تکان دادن روزنامه در دست چپ، سلامتی در ورودی را اعلام نماید. محل آن نیز جایی انتخاب شده بود که بتواند وارد شدن ماشین به پایگاه را ببیند و ضمناً توجه دژبان را جلب نکند و در معرض دید تیمهای پشتیبان آتش نیز قرار داشته باشد، از آن جا که علامت سلامتی درب اصلی پایگاه ترابری، هنگام ورود سوژه ها خیلی مهم بود، یک علامت سلامتی زنده دیگر نیز در آن طرف خیابان، مقابل در ورودی مستقر نمودیم که با علامت خاصی نحوه بازدید دژبان دم در را از خودروهای در ورودی برای فرماندهان حفاظتی سوژه ها مشخص می نمود یا موقع ورود به پایگاه، بایستی علامت سلامتی خاصی چک می شد که در صورت فقدان آن، سوژه ها برمی گشتند؛ یا هنگام

نفوذ در باند و سوار شدن به هواپیما در قسمت شرق و غرب آشیانه، دو نفر علامت سلامتی سوم را می دادند. بدین ترتیب علامت سلامتی زنده، اصلی ترین شکل کار کنترل سلامتی در این طرح را تشکیل می داد.

حال برگردیم سر اصل مطلب... با بررسی هایی که کردیم متوجه شدیم که فرار بویینگ ۷۰۷ در اوایل مرداد ماه از جنوب کشور، اگرچه دشمن را تا اندازه یی هوشیار کرده، ولی تغییر کیفی در سیستم حفاظتی پایگاه و پروازها ایجاد نکرده است. موقعی که این بررسی را صورت دادیم، یاد حرف مسعود افتادم که بایستی فضای موجود را به درستی بشناسیم، تا بتوانیم قانونمندیهای نظامی مان را در آن به کار گیریم. از ابتدای طرح وقتی به درون پایگاه رفتیم، متوجه شدیم که فضای پایگاه به نفع ماست و دشمن در آن قدرت چندانی ندارد و این، امکان می داد تا بتوانیم به فکر بردن سوژه ها به درون پایگاه باشیم. یعنی درواقع ما در آن جا دارای ملأ پیرامون بودیم.

روحیه پرسنل کاملاً باز و شکفته بود و در مواردی نیز با صدایی بلند در حین افطار به طرق مختلف به مجاهدین ابراز سمپاتی می کردند و دست مریزاد می گفتند. بنابراین در صورت پیش آمدن حادثه یی بعید بود که داوطلبانه علیه ما و به نفع ارتجاع وارد کار شوند.

حتی برادران ما شنیده بودند که یکی از پرسنل به دوستش می گفته که اگر یکی از مجاهدین به این پایگاه بیاید، من هر کجا که بخواهد او را با کارت خودم خواهم برد.

بالاخره روز ۵ مرداد فرا رسید و برای آمادگی و هماهنگی بیشتر در انجام عملیات پرواز یک مانور کلی گذاشتیم که تمام مجریان طرح در آن شرکت داشتند.

از چند روز پیش مشخص شده بود که سرهنگ روز سه شنبه ۶ مرداد قطعاً یک پرواز دارد. به دنبال آن ممکن بود روز پنجشنبه ۸ مرداد پرواز دیگری داشته

باشد و سپس دو هفته به شیراز منتقل می‌گردید که دیگر در دسترس نبود. ضمناً در همین رابطه به سرهنگ گفته بودیم که کار را طوری ترتیب بدهد که سروان اسکندریان که با ما ارتباط داشت، ولی در جریان کل طرح نبود، بتواند روز سه‌شنبه با وی در پرواز شرکت داشته باشد. در این صورت خیالمان از پرواز بیشتر جمع می‌شد.

شب قبل از پرواز، شب‌هنگام ۵ مرداد، پس از پایان مانور، من به نزد مسعود رفتم. برادرمان علی نیز آن‌جا بود. مدتی بود که مسعود پایگاه محل اقامت خود را در اختیار بنی‌صدر گذاشته بود که اشرف و برادرمان عباس و عده‌ی دیگر از خواهران و برادران آن‌جا ساکن بودند. خود مسعود هر شب در یک‌جا بود. البته عمدتاً برای انجام مسئولیت‌هایش به پایگاه علی می‌آمد. مسئولان حفاظت سازمان قدغن کرده بودند که اعضای دفتر سیاسی و مرکزیت، مخصوصاً مسعود و موسی، شبها در یک‌جا باشند. در این فاصله از اعضای مرکزیت نظرخواهی شده و دفتر سیاسی نیز بعد از ساعت‌ها بحث، دست آخر با ابراز عدم مخالفت، تصمیم نهایی را به آخرین شب و به خود مسعود محول کرده بود. بنابراین امشب می‌بایست با حضور برادرمان علی که حامل نظر دیگر برادران نیز بود، تصمیم نهایی گرفته می‌شد و ما اکنون جمع شده بودیم تا برای آخرین بار وضعیت کلی و کلیه نکات اجرایی طرح را جزء به جزء بازبینی کنیم.

من عمدتاً می‌باید بر روی طرح و نحوه اجرای آن متمرکز می‌شدم. علی نیز با دقت بر روی جوانب مختلف اجرایی و سیاسی و استراتژیکی کار، از جانب سایر اعضای دفتر سیاسی و کمیته مرکزی عمل می‌کرد. اما دست آخر این خود مسعود بود که باید با زمینه‌ی که اول من و بعد به‌خصوص برادرمان علی برایش فراهم می‌کردیم حرف نهایی را بزند.

به‌رحال من مشروح گزارشات مانور را به‌همراه آخرین اطلاعاتی که به‌دست

آورده بودیم، مفصلاً بیان کردم.

چند ساعت بعد از افطار ماه رمضان بود. سه نفره در اتاق کوچکی که برای عادیسازی، پنجره آن بسته و پرده‌های ضخیم آن کشیده شده بود، در هوای گرم مرداد نشسته بودیم، از آن‌جا که شب از نیمه گذشته بود، نور کم‌رنگ و استتار شده چراغ رومیزی، اتاق را روشن می‌کرد برای تصمیم‌گیری نهایی، نه فرصت زیادی باقی مانده بود و نه طی این مدت امکان ارتباط و بحث و فحص بیشتر با سایر اعضای دفتر سیاسی و کمیته مرکزی سازمان موجود بود. ارزیابی نظامی از طرح و درصد ریسک آن، توسط من ارائه شده بود و حالا باید با ارزیابی ریسک طرح و با توجه به آثار استراتژیک و تعیین‌کننده شکست احتمالی آن، نظر و تصمیم نهایی را مبتنی بر موافقت کلی و تصمیم‌گیری قبلی دفتر سیاسی و کمیته مرکزی سازمان اتخاذ نمود. مسعود و علی در این رابطه مفصلاً بحث کردند و سرانجام علی نیز ضمن ابراز عدم مخالفت خود با طرح، تصمیم‌گیری نهایی را به خود مسعود واگذار نمود...

پیش خودم فکر می‌کردم «شب قدر»ی است، نه تنها در تاریخ سازمان، بلکه در تاریخ نوین میهن ما که بایستی یکی از سرفصلهای سرنوشت در نهایت توسط خود مسعود رقم بخورد. کارساده‌یی نبود، آینده انقلاب و خلقمان نیز مطرح بود. به‌راستی اگر طرح شکست می‌خورد، چه تأثیری بر کل انقلاب نوین ما می‌گذاشت؟ فرجام رژیم خمینی چه می‌شد و آن‌موقع چه باید می‌کردیم...؟ خلاصه شب سنگینی بود، دست آخر مسعود بلند شد و در اتاق به قدم‌زدن پرداخت و سپس با عزمی جزم گفت: «انقلاب و تکامل هرگز بدون جسارت و ریسک پیش نمی‌رود، من مسئولیتهایش را می‌پذیرم، فردا خواهیم رفت».

صبح موقع خداحافظی وقتی آخرین روبروسی را با مسعود کردم گفت: «فتح‌الله! حتماً موفق خواهیم شد».

۶مرداد - روز پرواز

صبح بلافاصله به ستاد رفتم، کار اولمان این بود که شماره پرواز را به دست بیاوریم و ببینیم که آیا هواپیمای مزبور دستگاه «شولتز» دارد یا خیر؟ هم چنین باید اسامی «کرو»ی پروازی را نیز به دست می آوردیم. برای این کار رضا را به پایگاه فرستادم، حدود ظهر بود که مطلع شدیم شماره پرواز ۳۱۱ است و هواپیما شولتز ندارد و برای کارمان مناسب است. مهندس پرواز همافریکم و کیلی بود که از قبل می دانستیم میهن پرست و شریف و ضدارتجاع است. در مجموع زمینه های تکنیکی تا حدودی مناسب بود؛ به همین جهت ساعت یک که علیرضا زنگ زد و راجع به برنامه شب پرسید، گفتم اجرا خواهد شد و به این ترتیب او هم در جریان قرار گرفت. از طرف دیگر خبردار شدم که سرهنگ از این که آن شب به اتفاق سروان اسکندریان و مهندس پرواز و کیلی است، غرق در خوشحالی و اطمینان شده است؛ اگرچه هیچ یک از آنها برنامه آن شب را نمی دانستند و به خاطر ملاحظات امنیتی مربوطه به خود و خانواده شان، آنها را فعلاً در جریان قرار نداده بودیم.

آخرین صحبتها را با برادران که قرار بود تا کنار آشیانه همراه سوژه ها باشند، کردم و حدود ساعت ۴ از ستاد خودمان خارج شدم و به سمت ستادی رفتم که برادران مجاهد مهدی ابریشمچی (عضو دفتر سیاسی) و محمدعلی توحیدی (عضو مرکزیت) در آن جا بودند. آخرین اطلاعات را در مورد پرواز به آنها دادم. شماره تلفن ستاد پاستور را که مرکز کارهای ارتباطی و محل استقرار بیژن بود، به برادرمان محمدعلی توحیدی دادم، خودم نیز شب بعد از اتمام کار بایستی به همان جا می رفتم و در ضمن شماره تلفنهایی را که باید در مواقع مناسب زنگ می زدم، از وی گرفتم و خداحافظی کردم و از آن جا خارج شدم و به سمت ستاد پاستور رفتم. لباس پرواز را به همراه ماشینی که در آن اسلحه و مهمات جاسازی

شده بود، برداشتم و به سمت پایگاه ترابری عازم شدم. در یکی از فرعیهای خیابان باقرخان، ماشین را در یک کوچه پارک کردم، لباسم را عوض کردم، در سر میدان آزادی دو تن از برادران سوار شدند و ساعت ۷ پس از چک سلامتی که از حدود ساعت ۵/۵ در بیرون پایگاه مستقر شده بود، وارد پایگاه شدیم. ماشین را در پارکینگ پارک کردیم. رضای شهید و یکی از برادران نیم ساعت قبل از ما وارد شده بودند. سلاحها از جاسازی بیرون آورده شد و افرادی که مشخص شده بودند، ظرف چند دقیقه مسلح شدند و تیمهای آتش پشتیبان و همراه سوژه، در حوالی پارکینگ داخل پایگاه مستقر گردیدند و علامت سلامتی پارکینگ که عبارت بود از کاپوت ماشین پیکان که بالا زده شده بود به سرعت آماده گردید. وضع عادی بود و خودمان را آماده ورود سوژهها کردیم.

در ساعت ۷ و ۱۰ دقیقه سوژه اول رسید. ترتیب ورود بدین شکل بود که سوژهها هر کدام جداگانه از محل استقرار خود به محل قرار مشخصی می آمدند و در آنجا دو نفر دیگر رانندگی ماشین سوژهها را به عهده می گرفتند و سپس به سمت پایگاه ترابری حرکت می کردند. ماشین سوژهها از پایگاه محل استقرارشان تا دم در خانههای پرسنل شکاری و ترابری توسط یک ماشین از برادران بخش حفاظت اسکورت می شد. از آنجا به بعد ماشین سوژهها پس از عبور از محل و محوطه خانههای سازمانی پرسنل نظامی پایگاه، از در دیگر محوطه خانههای مسکونی خارج می شد و از درب سی. ۱۳۰ وارد پایگاه می شد. این کار برای تضمین بیشتر جهت دژبان دم در سی. ۱۳۰ بود، چرا که دژبان فوق به دلیل اشرافی که به در محوطه خانههای سازمانی داشت، خروج ماشین سوژهها را از محوطه خانههای سازمانی مشاهده می کرد و مطمئن می شد که آنها از پرسنل نظامی هستند که از خانههای خود خارج شده و به سمت پایگاه می روند.

ورود بنی صدر ساعت ۷ و ۱۰ دقیقه و سوژه بعدی یعنی مسعود، ساعت ۷ و

۱۳ دقیقه صورت گرفت. به این ترتیب وظیفه تیمهای آتش پشتیبان در ورودی پایگاه به سلامت پایان یافته و از این لحظه به بعد آنها می‌بایست به اتفاق سایر تیمهای مسئول دم در پایگاه ترابری، در همان حوالی باقی بمانند، تا اگر در روی باند، یا در داخل هواپیما حادثه غیر مترقبه‌یی اتفاق بیفتد آنها را از قسمتهای آتش داخل پایگاه ترابری تحویل گرفته و از منطقه خارج نمایند؛ یا به محلهای امنی که در آن حوالی در نظر گرفته شده بود برسانند.

تازه اذان مغرب را گفته بودند و هوا رو به تاریکی می‌رفت. به هر حال سوژه‌ها رسیدند و ماشینها در جاهای مشخص شده پارک شد. در این حالت من به همراه دو تن از برادران تیم آتش در پارکینگ مستقر بودیم.

سوژه‌ها برای عبور از پارکینگ به سمت «رمپ» پرواز و استقرار در محلهای تعیین شده در کنار آشیانه بویینگ، بایستی از دری عبور می‌کردند که یک سرباز مسئول آنجا بود. در طرح قرار بود که یکی از بچه‌ها در ساعت مناسب وی را سرگرم کند که اندکی تأخیر می‌کند و رضا با نگاه تیزبینش متوجه می‌شود و سریع خودش را به سرباز می‌رساند و با او شروع به صحبت می‌کند و در این موقعیت بنی صدر از در عبور می‌کند که به خیر می‌گذرد. به دنبالش مسعود در حالی که یک قاچ هندوانه در دستش بود وارد شده و در محل تعیین شده مستقر می‌شوند. ضمناً در حوالی همین در، یکی از اساتید مجرب کاراته را که خودش جزء پرسنل شناخته شده نیروی هوایی بود، مستقر کرده بودیم. وظیفه این برادر دلیر این بود که در حساسترین نقطه ورود سوژه‌ها به «رمپ» پرواز، با هر حادثه احتمالی مقابله نموده و تا رسیدن تیمهای آتش که به چند ثانیه زمان اضافی احتیاج داشتند، به هیچ کس امان ندهد.

هواپیمای ۷۰۷ در باند شرقی در جای مناسبی پارک شده بود. روز ۲۷ ماه رمضان بود و به همین جهت مسأله‌یی به لحاظ نور مهتاب نداشتیم. علامت

سلامتی را دو تن از برادران یکی در باند شرقی و یکی در باند غربی می دادند. در این هنگام یکی دیگر از تهدیدهایی که بایستی در نظر می گرفتیم، زمانی بود که «کرو»ی فنی می آمدند تا هواپیمای دیگری را راه بیندازند سطح باند روشن می شد و سوارشدن به هواپیما اندکی دشوار می گردید. به هر حال رأس ساعت ۷ و ۴۵ دقیقه که کم رفت و آمدترین ساعت و مناسب ترین موقع برای سوارشدن به هواپیما بود، رضای شهید و «مسلم» از من جدا شدند و از مسیرهای مشخص به سراغ سوژه ها رفتند. تمام کار مطابق برنامه تعیین شده اجرا شد و استقرار سوژه ها در ساعت ۸ و ۴۰ دقیقه پایان پذیرفت. رضا راتبی یکی از قهرمانان شهید خلق و از ارزنده ترین اعضای بخش اطلاعات و عملیات ویژه سازمان ما بود که به رساندن سوژه ها و فرماندهان حفاظتی آنها به در ورودی هواپیما اکتفا نکرده و در تاریکی مطلق آنها را تا استقرار در محفظه عقب هواپیما همراهی کرده بود. وقتی برگشت با همان نشاط و سرزندگی همیشگی که در زندانهای شاه به سر می برد، از اتمام موفقیت آمیز کار تا این لحظه، در پوست خود نمی گنجید. صدای خنده اش تاریکی و سکوت شب را شکست و با لهجه خاص اصفهانی خود گفت: «صفای تو، آخرین روبوسی مفصل را با آقا مسعود کردم...» یکسال و چند ماه بعد، در نیمه اول شهریور ۶۱ رضا در محاصره دژخیمان قرار گرفته و با قهرمانی تمام ضمن یک درگیری به شهادت رسید.

پس از آن من وارد «ون» (ماشین خاص فرودگاه) که روی باند از آن استفاده می شود و ما برای شب تدارک دیده بودیم شدم. همواره دو تن از برادران تیم آتش در کنارم بودند. «ون» را طوری پارک کرده بودند که از شیشه عقبش هواپیما را زیر نظر داشتیم تا در صورت بروز حادثه بتوانیم سریعاً خودمان را به هواپیما برسانیم و وارد عمل شویم. برخی از بچه ها طبق طرح، قرار بود که به جاهای دیگر بروند تا محوطه زیاد شلوغ نشود و جو عادی پایگاه به هم نخورد.

ساعت پرواز ساعت ۱۱ و ۲۰ دقیقه بود که یک ساعت جلو افتاده بود و ما خبر نداشتیم، ولی از قبل می دانستیم که برخی وقتها پرواز شبانه سوخت رسانی ساعت ۱۰ و ۲۰ دقیقه است. به هر حال داخل ون نشسته بودم که ناگاه در ساعت ۹ و ۳۰ دقیقه دیدم که نورافکنهای حول هواپیما روشن شد و «کرو» ی فنی، برق را به هواپیما وصل کردند. نمی دانستم که چطور شده ولی کار «کرو» ی فنی عادی به نظر می رسید. یکی از برادران را همراه با «مسلم» فرستادم تا در صورت امکان با سرهنگ ارتباط بگیرند و مسأله را جویا شوند که خبر آوردند پرواز جلو افتاده است. «کرو» ی پروازی نیز حدود ۹ و ۵۰ دقیقه عازم شدند.

تمام آن مدت خیس و عرق ریزان، هواپیما را زیر نظر داشتیم، چرا که یکی از حساسترین قسمتهای طرح بود. اگر «کرو» ی پروازی به محفظه سوخت رسانی می رفتند و یکی از بچه ها را که در آن جا موضع گرفته بود می دیدند، چه می شد؟ تحرکات حول هواپیما عادی بود. زمان به کندی می گذشت و به انتظار نشسته بودیم که ناگاه صدای روشن شدن موتور اول هواپیما و غرش آن سکوت باند را شکست. تا حدی از نگرانی و تشویشم کاسته شد. به یاد جمله برادرمان مسعود افتادم که در زندان بارها، هنگامی که می دید نسبت به مسئولیتهایی که انجام می دهیم تشویش و نگرانی دارم، به من توصیه می کرد و می گفت: «اگر وظیفه مان را انجام داده باشیم و نهایت سعی و کوشش و فهم را در شناخت تمامی عوامل به کار برده باشیم، دیگر بایستی منتظر و صبور بود و تشویش و ناآرامی مسأله یی حل نمی کند».

به سرعت موتور دوم و به دنبال آن موتور سوم و چهارم روشن شد. هواپیما روی باند حرکت کرد و چرخ زده و هنوز به انتهای باند نرسیده، کاملاً غیر عادی از زمین کنده شد.

در آن موقع برادر شهیدمان رضا گفت هواپیما چقدر سنگین از زمین کنده شد.

واقعاً که پروازی که می‌رفت تا چشم‌انداز جدیدی برای آلترناتیو تازه تأسیس شورای ملی مقاومت و بالطبع برای انقلاب ایران بگشاید، خیلی به‌نظرمان سنگین رسید.

از آن‌جا که سرعت پریدن و کنده‌شدن هواپیما از زمین غیرعادی به‌نظر می‌رسید، کمی صبر کردیم تا ببینیم آیا «کرو»ی فنی، یا خود پایگاه حالت غیرعادی دارد یا نه. برخورد «کرو» کاملاً عادی بود، وسایلشان را جمع کردند و از باند خارج شدند.

لیکن در همین لحظات مرحله عملیات در هوا آغاز شده بود و ما نمی‌دانستیم که در بالا چه خبر است؛ دیگر ما هیچ کاری نمی‌توانستیم بکنیم. آن‌چه را که در روی زمین از ما ساخته بود، کرده بودیم و اکنون دیگر باید به خدا توکل می‌کردیم و به دعا می‌پرداختیم:

«خدایا بارها رحمتت شامل حال سازمان ما گردیده است، این بار هم ما را از رحمت خودت محروم مگردان!»

«خدایا سه سال در مقابل خمینی دجال بر روی رهایی خلق و میهنمان ایستادگی کردیم، اینک که علیه ما و خلق ما سلاح برکشیده و ما را ناگزیر از مقاومت کرده، او را شاد مکن!» که ناگاه «مسلم» از من پرسید آیا مطابق طرح خارج شویم؟ دیدم اگر دوباره بخواهیم سلاحها را جمع‌وجور کنیم واز بچه‌ها بگیریم و در جاسازی قرار دهیم، خیلی معطل خواهیم شد و در ضمن ممکن بود حین ردوبدل کردن سلاحها مسأله‌یی پیش بیاید. طرح قبلی را عوض نمودم و قرار شد که هر کس با سلاح خودش که همراه دارد، با ماشینهای تعیین‌شده و به‌صورت منظم و حساب‌شده بیرون برود تا ردی باقی نگذاریم. همین‌طور هم عمل کردیم. من و رضا با هم خارج شدیم. ابتدا از بیرون پایگاه، تلفنی به برادرمان توحیدی که رابط با ستادهای بالاتر سازمان بود، خبر دادم که عملیات زمینی پرواز با

موفقیت به اتمام رسیده است و ما در حال خارج شدن هستیم. او تأکید می کرد که حتماً جریان را دنبال کنید و هر موقع خبری کسب کردیم سریعاً او را در جریان قرار دهیم که گفتم این کار را انجام خواهیم داد و خدا حافظی کردم. تلفن دوم را نیز به سرپلی که از قبل مشخص شده بود، زدم تا از طریق آن جا به بچه های خارج از کشور موضوع را بگویند. پس از آن به سمت ستاد [سوم] حرکت کردیم. در همین جا لازم است به دو طرح دیگری که در رابطه با پرواز به طور مکمل انجام دادیم اشاره کنم.

طرح های مکمل پرواز

برای جلوگیری از تعقیب احتمالی هواپیمای ۷۰۷، قرار شده بود تا آن جا که ممکن است ۴ اف های مستقر در پایگاه یکم شکاری که آماده پرواز بودند (آلرت ها) به طور موقت (چند ساعته) از کار انداخته شوند. حسن دیگر این کار این بود که دشمن در صورتی که متوجه آن می شد خودش نقش یک عملیات فریب را بازی می کرد و توجه رژیم را از هوا به زمین جلب می نمود. مطابق شناسایی هایی که از قبل شده بود، یکی از پرسنل مجاهد خلق مأمور این کار شده بود و توانست طی مدت نیم ساعت ۸ هواپیمای «آلرت» را در حالی که برای هر دو هواپیما یک دربان در نظر گرفته شده بود. از کار بیندازد و طبعاً این کار بزرگی بود.

طرح دیگری که بایستی به آن اشاره کنم، از کار انداختن ایستگاه رادار کرج بود. برای ممانعت از پیگیری توسط رادار کرج، بایستی این کار مطابق محاسبات اولیه، ۲۵ دقیقه پس از پرواز - یعنی وقتی که هواپیما بر فراز رشت بود - به اجرا در می آمد. طرح مناسبی برای این کار ریخته شد که فعلاً نمی خواهم وارد جزییات آن شوم. اما به طور خلاصه این که در رأس ساعت مقرر از جانب بسیج

و سپاه ضدخلقی خمینی با مسئولان دستگاهها از همین تهران ارتباط برقرار نموده و به آنها دستور داده شد که بلافاصله همه آنها محل کار خود را ترک نموده و در داخل محوطه خارج ساختمان جمع شوند. بدین ترتیب پس از رسیدن دستور، فوراً دستگاه را ترک نمودند و ما چندین دقیقه‌ی را که برای بی‌سرپرست ماندن کلیه دستگاههای «سایت» کرج داشتیم، به آسانی از طریق بسیج و سپاه ضدخلقی خود خمینی به دست آوردیم، تا سرهنگ بتواند از حوزه پوشش این دستگاهها به سلامت عبور کند.

سه‌شنبه شب ۶ مرداد - بعد از پرواز

حدود ساعت ۱۱ و ۳۰ دقیقه بود که به ستاد رسیدیم. بقیه برادران تحت فرماندهی بخش‌های نیز به تدریج آمدند، تا سحر به گفتگو و بررسی مسائلی که در جریان کار پیش آمده بود، پرداختیم و پس از سحری خوردن، بچه‌ها هر کدام رفتند که استراحت کنند. اما من خوابم نمی‌برد، می‌دانستم بالاخره تا آن موقع تقدیر مشخص شده است، چرا که خروج از فضای ایران ۷۵ دقیقه بیشتر طول نمی‌کشد.

چهره مسعود مداوم جلوی چشمم بود، لحظه خداحافظی، آیا باز هم او را خواهیم دید؟ می‌توانیم صدایش را بشنویم و چهره‌اش را ببینیم؟ روز شروع کار یادم آمد، هنگامی که مسعود در ضرورت طرح پرواز صحبت می‌کرد، دورتر و دورتر مداوم خاطرات مسعود همراه با چهره‌اش و حرکاتش در ذهنم زنده می‌شد.

به یاد امجدیه افتادم، در میان گلوله و آتش و جانفشانی‌های میلیشیای قهرمان، این فریاد خلق قهرمان ایران بود که از گلولی مسعود بیرون می‌آمد و چماقداران خمینی دجال را رسوا می‌نمود.

کمی عقب‌تر می‌رفتم، اردیبهشت ۵۹ هنگامی که در پارک خزانه مراسم داشتیم، حرمیان مسلح ارتجاع کمر به قتل او بسته بودند، مسعود در آستانه در ورودی رسیده بود که مسئولان حفاظت او را با طرح ویژه‌یی برگرداندند. قبل از آن در بهمن ۵۸، در صحن چمن دانشگاه تهران، به مرتجعین نابکار که می‌خواستند ثمره انقلاب خلق قهرمان ایران را برابند هشدار داد: «وای به روزی که تصمیم بگیریم مشت را با مشت و گلوله را با گلوله پاسخ دهیم، آن وقت خودتان پشیمان خواهید شد».

در همان ایام، هنگامی که در دانشگاه صنعتی درس «تبیین» می‌داد، ۱۰ هزار نفر به‌طور حضوری و صدها هزار تن هم از طریق ویدئو و جزوات سازمان، مشتاقانه تک‌تک کلماتش را با اعماق وجود جذب می‌کردند. مسعود به‌عنوان نماینده برجسته همین نسل، درس پایمردی و آزادی و ایمان و شرف می‌داد؛ نسلی که بایستی خطرترین و شورانگیزترین مقاومت در مقابل رژیم ضدبشری خمینی را در صحنه تاریخ معاصر ایران خلق کند. نوری بود در فضای تیره و تاری که در خفای آن، دزدان انقلاب به کمین نشسته بودند.

از این هم جلوتر در شب ۳۰ دی ۵۷ هنگامی که مسعود به‌همراه موسی و اشرف و سایر برادران پس از ۷ سال شکنجه و زندان، باستان مردم قهرمان ایران، از زندان آزاد شد و گلباران شد و به خواست مردم بلافاصله توسط مسئولان زندان قصر بر روی پشت‌بام زندان رفت تا مردم مشتاق و هیجان‌زده را که لحظه‌یی از گلباران او فروگذار نمی‌کردند آرام کرد تا مانع شلیک مزدوران حکومت نظامی وقت به آنها شود.

و چه شگفت‌انگیز است تاریخ! ۷ سال گذراندن شدید مختلف، از دست دادن یاران و سرفراز بیرون آمدن از آزمایشات گوناگون؛ همه اینها گویی مقدماتی بوده است برای پذیرش رسالتی نو. رسالت درافتادن با یکی از مهیب‌ترین نیروهای

تاریخ و به خاک سپردن آن توسط خلق قهرمان ایران و رشیدترین فرزندان نسل مقاومت و ایمان در زندان و هنگامی که مسعود برای پایبندی به میثاق خدا و خلق، داستان حلاج را برایمان می‌خواند و آموزش می‌داد...

و دورتر می‌رفتم. سال ۵۴ هنگامی که ضربهٔ اپورتونیست‌ها وارد شده بود، مسعود پس از تحمل چندماه شکنجه‌های سنگین و مجدداً در کمیته، باچهرهٔ زرد و استخوانی وارد بند ۲ اوین شد؛ به‌نحوی که در نخستین برخورد حتی موسی نیز برای چند لحظه نتوانسته بود او را بشناسد؛ و حرکتی از نو آغاز گردید...

مسعود در فضای رعب و خفقانی که دژخیمان ساواک ایجاد کرده بودند، کُرکسهای فرصت‌طلب و لاشخورهای مرتجع را که به میراث‌خواری مجاهدین آمده بودند، عقب راند و آیین حنیف را پاسداری کرد و کشتی سازمان را در آن شرایط پرتلاطم به ساحل نجات رهبری نمود و هویت ایدئولوژیکی مجاهد خلق را در آن ایام سرنوشت‌ساز از چپ و راست پرداخت کرد. کاری که به گفتهٔ موسی و برادرانی هم‌چون علی و سایر اعضای دفتر سیاسی و مرکزیت سازمان، فقط از عهدهٔ مسعود ساخته بود. باز هم اندکی از بازگشت مسعود از شکنجه‌گاه «کمیته» به اوین نگذشته بود که بسیاری از بن‌بست‌ها شکسته شد و چرخ سازمان بهتر از پیش به حرکت درآمد. نقاب ریا از چهرهٔ مرتجعین کنار رفت و ماهیتشان برملا شد؛ فرصت‌طلبان چپ‌نما افشا شدند و سازمان آبدیده‌تر و منسجم‌تر با رهبری مسعود از آن بیرون آمد...

در همین احوال، نگرانی‌هایم نیز به شدت افزایش می‌یافت؛ اگر در داخل هواپیما کارها خوب پیش نرفته باشد چه؟ اگر هواپیما سقوط کند چه؟ اگر هواپیما را وادار به فرود کنند و سوژه‌ها و سایر برادران شهید شوند چه؟ راستی نکند که در همین لحظه رژیم پیروز شده باشد؟...

ناگاه صدای مسعود در گوشم طنین‌انداز شد که موقع خداحافظی آخرین

گفته بود: فتح الله حتماً موفق خواهیم شد. ساعت ۶ صبح شده بود غرق در این افکار بودم که خوابم برد.

روز ۷ مرداد

صبح ساعت ۹ از خواب بیدار شدم و به سمت ستاد راه افتادم. ساعت ۹ و ۳۰ دقیقه آن جا بودم. بیژن که صبح زودتر از همه بیرون رفته بود تا کانالهای اطلاعاتی را در جهت کسب خبر از وضعیت پرواز فعال کند، داشت برای من تعریف می کرد چه کارهایی کرده است که تلفن زنگ زد، یکی از برادران از سرپل ارتباطی بود که خبر سالم رسیدن بنی صدر و مسعود را داد. بار مسئولیتی سنگین برداشته شد. همه با یکدیگر روبوسی کردیم و تبریک گفتیم. واقعاً پیروزی بزرگی محسوب می شد، برگ زرین دیگری بر تاریخ پرافتخار سازمان مجاهدین خلق ایران افزوده شد.

قرار شد بچه ها جمع شوند تا من برایشان کمی صحبت کنم. ضمن تبریک گفتن مجدد جمعی، راجع به اهمیت این کار، کمی صحبت و سپس یکی از وصایای شهید کبیر بنیانگذار محمد حنیف نژاد را یادآوری کردم که: «نتیجه برخورد خودبه خودی با پیروزی، غرور است، همان طور که نتیجه برخورد خودبه خودی با شکست یأس می باشد».

ریشه این پیروزی را بایستی در داشتن خط صحیح سیاسی - ایدئولوژیک و به اتکای کار سازمانی و نقش ویژه خود مسعود جستجو کرد، تا در سایه چنین برخورد صحیحی با پیروزی، از رشد خصایص غیرانقلابی فردی ممانعت کند. به راستی اگر خط صحیح سازمان پس از انقلاب بهمن ۵۷ نبود، چگونه می توانستیم این امکانات را پیدا کنیم و اگر روابط انقلابی و توحیدی درون سازمانی نبود، چگونه می توانستیم بهره آن را بچینیم. به هر حال، کارها را ردیف کردم و برخی از بچه ها را که چند شب نخوابیده بودند، مرخص کردم؛ خودم هم رفتم.

اخبار ساعت ۸ تلویزیون رژیم خمینی، بنی صدر و مسعود را نشان داد، خیلی دلم می‌خواست در آن لحظه بدانم خمینی چه حالتی دارد. چرا که بنا به مسئولیتی که در داخل سازمان داشتم، از کین توزی شخصی این دجال درنده و ضدبشر باخبر بودم و از جمله می‌دانستم که چگونه مزدورانش را در تهران برای پیدا کردن هر سرنخی از ما و به‌ویژه از مسئول اول سازمان بسیج کرده بود.

دیدار با فرمانده موسی

فردا شب، یعنی ۸ مرداد به دیدار شهید خلق برادر مجاهدان موسی رفتم. برادرمان علی نیز آن‌جا بود؛ خواهران شهیدم، اشرف و آذر و برخی دیگر از خواهران و برادران نیز آن‌جا بودند. با آن‌چه که بر خودم گذشته بود، وضعیت سایر خواهران و برادران به‌خصوص اشرف و موسی برایم قابل حدس بود.

سردار خیابانی با گروهی از شهیدان

شهید اشرف و شهید آذر

موسی و علی با من روبوسی کردند و من به همه آنها تبریک گفتم و سپس گزارشات شب پرواز را دادم. موسی ابتدا از التهاب و سنگینی شب پرواز صحبت کرد که اغلب اعضای دفتر سیاسی نیز تاب نیاورده و آن شب به پایگاه او رفته بودند. سپس ادامه داد و گفت: «خسته نباشید، کار شگفت‌انگیزی کردید، می‌خواهم از طرف سازمان به تو به‌خاطر این عملیات لقب قهرمان بدهم...» که من در پاسخ گفتم: «اولا اگر خود مسعود نظارت و فرماندهی نمی‌کرد، مگر می‌شد این کار غول‌آسا را به انجام رساند؟! ثانیاً، موفقیت این طرح، مرهون عملکردهای صحیح خطوط سیاسی - استراتژیک و ۱۶ سال کار سازمانی است...»

ثالثاً، نقل قول یک انقلابی را به‌یادش آوردم که گفته بود: قهرمان کامل است



شهید آذر



شهید اشرف



سردار خیابانی با گروهی از شهیدان

و کمال در این دنیا یافت نمی‌شود...

اما موسی گفت خودت که می‌دانی این عنوان برای تو نه یک افتخار، بلکه مبین مسئولیت بیش از پیش است و به‌هر حال تصمیم سازمان است.

* * *

هر وقت یاد آن شبها که به‌واقع سنگین‌ترین و پرمسئولیت‌ترین شبهای عمرم بود، می‌افتم، آیه «وما ادریک ما ليله‌القدر» به‌ذهنم می‌آید. واقعاً آن شب چه «شب قدر»ی بود. نه‌نهایتاً برای سازمان، بلکه برای انقلاب ایران. ضمناً رژیم خمینی مثل همیشه عوامفریبانه و درمانده در مقابل انجام این عملیات، بارها اعلام کرده است که عاملان اصلی این پرواز را دستگیر کرده است، در صورتی که هنوز هم که هنوز است رژیم واقعاً چیزی بیش از آن‌چه را که خود سازمان از این طرح افشا کرده، نمی‌داند. به‌خصوص همزمان با جنگ‌افروزی اخیری که راه انداخت، در مقابل مخالفت دم‌افزون پرسنل میهن‌پرست ارتش با جنگ و تمایل آنها به «صلح‌طلبی» شورای ملی مقاومت، نمایش تازه‌یی تحت عنوان محاکمهٔ ۸ همافر به اتهام شرکت در عملیات پرواز راه انداخت که فی‌الواقع عاری از حقیقت بود و نشان می‌دهد که داغ این عملیات و پیروزی آن هنوز بر دل خمینی مانده است. زیرا قاطعانه و قویاً می‌گویم افرادی را که رژیم از سال گذشته تاکنون به این بهانه دستگیر کرده، کمترین خبری از طرح و سوژه‌های آن نداشته‌اند. از میان افرادی که در جریان عملیات «پرواز بزرگ» شرکت داشتند، تاکنون تعدادی از برادران مجاهد، از جمله برادر مجاهدان رضا راتبی که معاون اول من در صحنهٔ عملیات بود، در مهرماه ۶۱ و قبل از او مجاهد شهید همافریکم رضا بزرگانفرد در تیرماه ۶۱ به‌شهادت رسیده‌اند. یادشان گرامی باد.

فصل چهارم

پرواز پروازها



سرهنگ خلبان بهزاد معزی متولد ۱۳۱۶ فرزند سپهبد محمود معزی فارغ التحصیل از دانشکده افسری در فرانسه از نوادگان عباس میرزا سردار جنگهای ایران و روس و ولیعهد فتحعلشاه قاجار است. سرهنگ معزی به خاطر کارایی و تسلط فوق العاده در پرواز، در نیروی هوایی، به عنوان خلبان پروازهای ویژه شاه انتخاب شد و او بود که در نهایت شاه را به مصر و بعد به مراکش برد. آن گاه هواپیمای اختصاصی را که شاه به نام شخص خودش ثبت کرده بود، به ایران برگرداند و مورد تجلیل افکار عمومی قرار گرفت. او متعاقباً به شرحی که در کتاب خاطراتش نوشته، به مجاهدین پیوست.

سرهنگ خلبان بهزاد معزی

سال ۱۳۶۰ در تاریخ معاصر میهنمان سالی تعیین کننده است. سالی است که از همان ابتدایش معلوم بود خمینی و آخوندهای حاکم، قداره را از رو بسته و تصمیم نهایی شان را برای کشتار همه مخالفان و به خصوص مجاهدین گرفته اند. علاوه بر آن، حذف جناح رقیب خودشان در حاکمیت نیز در دستور کارشان قرار داشت. اگر به روزنامه های آن روزها مراجعه کنید، خواهید دید که روزی بدون درگیریهای خونین بین چماقداران رژیم با مخالفان آخوندها، به شب نمی رسید. درگیریهایی که بعضاً به کشته شدن تعدادی از ملیشیاها و نوجوان مجاهدین نیز منجر می شد. خلاصه آن که اوضاع سیاسی به شدت آشفته و حساس بود. چیزی که به حساسیت اوضاع می افزود، جریان داشتن همه این اتفاقات در متن جنگ با یک دولت خارجی بود. جنگی که البته بر اثر توطئه های خمینی به وجود آمد، ولی آن روزها هنوز قسمتی از خاک ما در اشغال نیروهای عراقی بود؛ بنابراین نیروهای سیاسی در وضعیت بسیار بغرنجی قرار داشتند. چرا که خمینی با عوامفریبی و دجال بازی سعی داشت از این جنگ سوءاستفاده آخوندی خودش

را بکند و در زیر پوش آن، نیروهای مخالف خود را قلع و قمع کند.

به هر حال مجموعهٔ اوضاع و احوال طوری شد که کار به وقایع خردادماه کشید. در ۲۵ خرداد، جبههٔ ملی تظاهراتی در میدان فردوسی تهران برگزار کرد که با سرکوب وحشیانه مواجه شد. در ۳۰ خرداد نیز مجاهدین دعوت به یک تظاهرات آرام کردند. قصد این بود که با جمعیت انبوه شرکت کننده به مجلس بروند و در آن جا به نقض قوانین توسط مرتجعان اعتراض کنند. همان طور که می دانید ۵۰۰ هزار تهرانی شریف در این تظاهرات شرکت کردند. اما در غروب همان روز در ساعاتی که سیل بی امان جمعیت به میدان فردوسی رسید، شخص خمینی به میدان آمد و دستور تیراندازی به جمعیت را داد. این کار معنای سیاسی بسیار مهمی داشت. از فردای آن روز هیچ کس و هیچ گروهی تأمین نداشت و رابطهٔ رژیم با همهٔ مردم و مخالفان رابطه‌ی غیرمسالمت آمیز شد. در واقع دستور خمینی تیر خلاص به امکان هرگونه مبارزهٔ مسالمت آمیز بود. از فردای ۳۰ خرداد دو راه در پیش روی همهٔ گروههای سیاسی قرار گرفت. یا در میدان نبرد برای آزادی، پاسخ قهر ضدانقلابی دشمن کینه توز و مرتجع را با قهر انقلابی بدهند، یا با تن دادن به ذلت و ننگ سازش، مبارزهٔ مردم ایران برای تحقق آزادی را یک دورهٔ تاریخی به عقب بیندازند. من در آن روزها بیشتر از هر وقت دیگر یاد روزهای بعد از کودتای ۲۸ مرداد ۳۲ بودم. خیانت رهبران حزب توده و فرار ذلت بارشان جلو چشم می آمد و با خود می گفتم راستی اگر در آن روزها، مصدق تنها نمی ماند و رهبران خائن توده‌یی بهای ادعاهای خود را می دادند و حداقل برای حفظ شرف خود میدان را ترک نمی کردند، وضعیت مردم و میهن ما چه می شد؟ آیا دیکتاتوری شاه می توانست ۲۵ سال دیگر ادامه یابد؟ یقین داشتم که ملت ایران بهای بسیار سنگینی از این بابت پرداخت کرده است و با یادآوری همین خاطرات بود که آرزو می کردم یک بار دیگر مبارزهٔ مردم ایران

سر بریده نشود و ما برای کسب آزادی یک دوره دیگر عقب نیفتیم. تصمیم مجاهدین برای ادامه نبرد با دیوار تجاع که آقای رجوی آن را مهیب‌ترین نیروی تاریخ ایران معرفی کرده بود، نور امید و شادی ملی را در قلبهای همه ما تابانید و من در آن روزها احساس می‌کردم که باید دین خودم نسبت به میهن و مردم را به‌نحو احسن انجام دهم.

در چنین فضایی بود که یک روز رابطم با مجاهدین که عبدالله نام داشت، به من گفت برای پیدا کردن آقای رجوی و بنی‌صدر خانه‌گردی گذاشته‌اند و سازمان تصمیم گرفته این دو نفر را از کشور خارج کند. من در آن‌جا اعلام آمادگی کردم و گفتم ببینید اگر موافقت می‌کنند می‌توانم آنها را با هواپیمای ۷۰۷ از کشور خارج کنم. عبدالله رفت و بعد از صحبت‌های زیادی که من دیگر در جریان‌ش نبودم بازگشت و گفت با طرح من موافقت شد. وقتی خبر موافقت به من ابلاغ شد، احساس می‌کردم در آستانه انجام یک وظیفه تاریخی و سرنوشت‌ساز هستم. هم خوشحال بودم و هم امیدوار. اما در عین حال توجه داشتم که کاری است بس خطیر و خطرناک. آن روزها ماه رمضان در آستانه فرارسیدن بود و به همین دلیل به شوخی و جدی به عبدالله گفتم زمان عملیات را طوری تعیین کنیم که در ماه رمضان انجام شود تا اگر کشته شدیم اجر و پاداش معنوی‌مان بیشتر باشد.

بعدها شنیدم به کلیه مجاهدینی که در این طرح شرکت داشتند، گفته شده بود عملیات را یک عملیات «فدایی» تلقی کنند. به من چنین چیزی گفته نشد، اما درک و دریافت خود من هم چیزی غیر از این نبود. راهی که می‌خواستیم برویم، راهی بی بازگشت بود که سرنوشت جنبشی را رقم می‌زد. اقدامی آن‌چنان حساس که همان‌طور که گفته‌اند، تصمیم نهایی‌اش را فقط شخص آقای رجوی می‌توانست بگیرد و نه هیچ کس دیگر.

با چنین چشم‌اندازی شروع به طراحی پرواز کردیم. بعدها شنیدم که در اواسط تیرماه آقای رجوی مجاهدین دست‌اندرکار را احضار و تصمیم به پرواز را به آنها ابلاغ کرده است. با این حساب ما سه هفته وقت داشتیم و قرار بود که اگر حتی یک نفر از کسانی که از طرح مطلعند دستگیر شود، طرح منتفی گردد.

کار اول طراحی، شناسایی بود. رضا راتبی - مجاهدی که بعدها من نامش را دانستم - فرمانده شناسایی بود. او از قهرمانانی بود که در موفقیت طرح نقشی ارزنده ایفا کرد و سال بعد در جریان یک نبرد قهرمانانه با مزدوران رژیم به شهادت رسید. روشن بود که ما به علت حساسیت کار نمی‌توانستیم هیچ کاری را بدون شناسایی دقیق انجام دهیم. مثلاً امکان ورود به هواپیما برایمان یک مسأله بود. رضا فردی بسیار دقیق بود و برای این که گزارش دقیقی از امکان ورود به هواپیما بدهد، یکبار با لباس ویژه خلبانی و کارت جعلی وارد هواپیما شد. بار دوم خود فرمانده فتح‌الله که طرح، تحت فرماندهی او پیش می‌رفت، به داخل هواپیما رفت. در هفته اول شناسایی، مجاهدین یقین حاصل کردند بردن سوژه‌ها به داخل هواپیما عملی است. هفته دوم کار روی طرح به پایان رسید و روز ۳۰ تیر برای انجام آن مشخص گردید. اما به دلیل این که روز دوم مرداد انتخابات ریاست جمهوری ارتجاع بود، بنی‌صدر گفته بود که مایل است از نتایج انتخابات مطلع شود و در نتیجه، کار یک هفته عقب افتاد.

گفتن یک نکته در این جا ضروری است، این که طرح عملیات پرواز، طرح گسترده‌یی بود که من فقط از قسمتی از آن مطلع بودم. به طوری که بدون این که من مطلع باشم تعداد زیادی از مجاهدین و پرسنل نظامی مجاهد خلق در نیروی هوایی در طراحی و انجام طرح نقش داشتند.

در جریان طراحی‌ها و شناسایی‌ها، یکبار برای توجیه بچه‌ها به یکی از مراکز سازمان که در قالب شرکت تجاری فعالیت می‌کرد رفته بودم، وقتی خواستم

بروم بیرون گفتند اجازه خروج ندارم زیرا تیمهای دیگر در اتاقهای دیگر هستند. اگر بروی ممکن است تو را ببینند. بعدها فهمیدم آنها یکی از تیمهایی بودند که در ایستگاههای رادار خرابکاری می کردند. به هر حال من صبر کردم و بعد از رفتن آنها خارج شدم.

برای پرواز دو راه حل وجود داشت، یک طرح این بود که از روی کشورهای آفریقایی برویم. یعنی ابتدا به جنوب رفته و بعد از طرف عربستان بیایم بالا. طرح دوم این بود که از مسیر تبریز خارج شویم. طرح کشورهای آفریقایی بعد از بررسی قبول نشد. چون در راههای هوایی این کشورها حساب و کتاب درستی نبود. مضافاً این که هفته قبل از آن سروان خیرخواه نامی یک هواپیمای ۷۰۷ نیروی هوایی را از همان مسیر ربوده و به مصر برده بود و به همین دلیل رژیم نسبت به آن مسیر حساس شده بود.

با این حسابها طرح اصلی این شد که از طریق تبریز وارد ترکیه شویم. بنا بر طرح بایستی پس از سوار کردن سوژه ها، من برای انجام مأموریت خودم که سوخت رسانی به جنوب ایران بود، از زمین بلند شوم. بعد از ۷۰-۶۰ کیلومتر که به طرف جنوب رفتم، اعلام کنم یک موتورم آتش گرفته و برای نشستن برمی گردم. در مسیر بازگشت اعلام کنم موتور دومم هم آتش گرفته و بیایم برای تخلیه بنزین. منطقه تخلیه بنزین دور و بر ورامین بود. بعد از آن جا بایستی بروم به پشت کوههای البرز تا از دید رادار مخفی بشوم. بعد می رفتیم به کنار دریای خزر و از آن طرف به سمت تبریز.

در مورد پرسنل همراهان نیز بررسیهای زیادی کردیم. هرچند در آن ایام بسیاری از پرسنل ضد رژیم بودند و تعداد زیادی هم هوادار سازمان در میان آنها بود، اما ما نمی توانستیم به این کفایت کنیم. می باید بر روی انتخابهایمان و سواس زیادی نشان می دادیم. من سرگرد حسین اسکندریان را که خودش هوادار بود

و رابطه داشت و مهندس بیژن و کیلی را به خاطر مواضع ضدارتجاعیش معرفی کردم. البته آنها هیچ کدام از طرح ما خبر نداشتند.

بالاخره روز موعود فرا رسید. روز سه‌شنبه ۶ مرداد که مصادف بود با روز ۲۷ رمضان.

برنامهٔ مأموریت‌های من طوری بود که پنجشنبه هم پرواز داشتم و قرار بود برای دو هفته به شیراز منتقل شوم. بنابراین جای تردید نبود و اگر تردید می‌کردیم چه‌بسا طرح به کل می‌سوخت. روز ۵ مرداد تیمهای عملیاتی مانورشان را با موفقیت انجام دادند. شمارهٔ هواپیما «۳۱۱» بود و سبد بنزین‌گیری هم نداشت. اسم عملیات هم «علی مددی» انتخاب شده بود.

من پیش از آن تمام رفت و آمدهای خانوادگیم را قطع کرده بودم تا بعد از پرواز، نتوانند برای آنها مزاحمتی ایجاد کنند. شب قبل از عملیات راه افتادم بروم فرودگاه، لباس شخصی‌ام را انداختم توی جوی آب. از خیابان پشت دانشگاه می‌گذشتم. از یک خیابان فرعی ماشینی آمد و بدون رعایت ایست، زد به ماشین من که یک رنوه بود. لباس پرواز تنم بود. آمدم پایین. دیدم طرف خیلی دستپاچه شده است. گفت آقا ببخشید هرچه خسارتش شده من می‌دهم! بعد اضافه کرد من حسابدار بیمارستان تهران هستم و بچه‌ام در آن‌جا بستری است و الان اصلاً حواسم نیست. ولی هرچه باشد می‌دهم. بگذار من بروم. دیدم واقعاً به هم ریخته است. گفتم مسأله‌یی نیست خسارت نمی‌خواهم برو! با ناباوری گفت بروم؟ بعد شماره تلفنش را داد و گفت این شمارهٔ من است زنگ بزنید برای خسارت. گفتم این را هم نمی‌خواهم. یک نگاهی به من کرد و با ناباوری رفت. یکی دو روز بعد فهمید علت قضیه چه بوده.

در صحنه متوجه شدم که آقای رجوی و بنی‌صدر را تیمهای حفاظتی‌شان طی دو عملیات جداگانه به پایگاه آوردند. بنی‌صدر با یک کاماروی زردرنگ

آورده شد. بچه‌ها برای این که ماشین عادی باشد و توجه نگهبان را جلب نکند روزهای قبل چندین بار با همین ماشین در پایگاه رفت و آمد کرده بودند. تیمهای حفاظتی و آتش و پشتیبانی با خونسردی تمام مسئولیتشان را انجام دادند. قرار بود اگر سوژه‌ها هنگام ورود به پایگاه شناخته شدند، تیمهای اسکورت درگیر شوند و با سر و صدا توجه نگهبانان را به‌جای دیگری جلب کنند و تیمهای حفاظتی سوژه‌ها را از معرکه خارج کنند. بهترین جایی که برای سوژه‌ها در نظر گرفته شده بود، منزل مسکونی سرهنگ شهید اسماعیل فرخنده بود. خانه او در مسکونیهای نزدیک پایگاه بود و بچه‌ها از او خواسته بودند تا خودش و همسر و بچه‌هایش آن شب در خانه نباشند. سرهنگ فرخنده هم با این که مطلقاً از جریان خبر نداشت پذیرفته بود.

زمان ورود سوژه‌ها به پایگاه موقعی در نظر گرفته شده بود که هوا تقریباً تاریک باشد تا نگهبان نتواند به راحتی آنها را تشخیص دهد. ساعت ۷ و ۱۰ دقیقه عصر بود که ابتدا بنی صدر رسید و سه دقیقه بعد آقای رجوی سالم بدون دردسر وارد پایگاه شد. هواپیما در باند شرقی فرودگاه پارک شده بود. بلافاصله، مرحله بعد عملیات شروع شد. مرحله انتقال سوژه‌ها به داخل هواپیما. حساسیت این مرحله در این نکته بود که تا قبل از ورود به پایگاه، اگر اتفاقی می افتاد، راه فراری باقی بود. اما در صورت هر پیشامدی در داخل پایگاه، راهی برای بازگشت وجود نداشت. بنابراین یا باید سوژه‌ها را به جنگلهای اطراف می بردند، یا از در ورودی خارج می کردند. با توجه به مشکلات متعدد و جوانب قضیه، تصمیم بر این بود که با گشودن آتش سنگین از در ورودی خارج شوند. لازمه این کار استقرار تیمهای آتش در بیرون از پایگاه بود تا در صورت ضرورت وارد عمل شوند. به هر حال سوژه‌ها وارد پایگاه شدند.

نفوذ به باند در رأس ساعت ۷ و ۳۵ دقیقه شروع شد. وقتی سوژه‌ها در هواپیما

مستقر شدند، من نفس راحتی کشیدم؛ زیرا یکی از مهمترین قسمتهای طرح، نحوه سوار کردن آنها بود. ابتدا در نظر داشتیم برای دیده نشدنشان توسط مأموران سوختگیری هواپیما آنها را در زمان «Take-Off» یعنی وقتی وارد باند اصلی می شویم سوار کنیم. زیرا در آن جا ۵-۴ دقیقه یی معطلی داشتیم و می توانستیم در را باز کنیم و واردشان کنیم. اما این کار بسیار حساس بود. تصمیم بر این شد که آنها را قبل از حرکت سوار کنیم. این مرحله از کار درست یک ساعت به درازا کشید که با موفقیت انجام شد. سوژه ها و نفرات همراهشان در مخفیگاه خودشان در هواپیما بودند.

ساعت پرواز ۱۱ و ۲۰ دقیقه بود. اما از پست فرماندهی به ما اطلاعی دادند که باید یکساعت زودتر پرواز کنیم و این از مسائلی بود که ما پیش بینی نکرده بودیم. در نتیجه ساعت ۹ و ۲۰ دقیقه چراغهای پارکینگ هواپیما روشن شد. کروی فنی هم برق را به هواپیما وصل کرد.

یکی از پرسنل سوخت گیری برای چک به قسمت عقب هواپیما رفت و خواست در را باز کند. کار خطرناکی بود، چرا که در صورت باز شدن در، افراد مخفی شده در کمد دیده می شدند. این کار طرح را به هم می زد و ما ناچار می شدیم بسیاری کارهای ناخواسته کنیم. یکی از بچه ها متوجه می شود و با فشار انگشت بر روی پیچ زبانه قفل مانع چرخیدن زبانه می شود.

طرف دید در باز نمی شود، آمد به من گفت در باز نمی شود. گفتم مهم نیست؛ اما او ول کن نبود. یک تبری در هواپیما هست برای مواقع اضطراری. آن را برداشت که برود در را باز کند. با خونسردی از او پرسیدم چه کار می خواهد بکند؟ گفت می خواهم بروم در را باز کنم گفتم ولش کن، با در چکار داری؟ نفر دیگر سوختگیری، برای بازرسی به قسمت محفظه سوختگیری رفته بود. همین که طرف سرش را پایین می آورد یکی از بچه ها، های حفاظت سلاحش را

می‌گذارد روی پیشانی‌اش و می‌گوید هیچی نگو بیا پایین! او شوکه می‌شود ولی برادر ما به او می‌گوید با شما کاری نداریم، بنشینید تا هواپیما از زمین بلند شود! حالا این حوادث در جریان است و ما هم شاهد هستیم و داریم تندتند کار خودمان را می‌کنیم تا هرچه زودتر بلند شویم. نفر دوم متوجه می‌شود که مکانیسن اول رفت ولی دیگر باز نگشت. به طرف محفظه سوختگیری می‌رود ببیند چه شده؟ تا سرش را خم می‌کند، برادر ما باز هم سلاح را می‌گذارد روی پیشانی‌اش و می‌گوید بیا پایین! او هم می‌رود پایین و می‌نشیند. ما هم بدون وقفه کارهایمان را تندتند کردیم و آماده شدیم. بیژن گفت این دو نفر رفتند در محفظه سوخت‌رسانی و بیرون نمی‌آیند مسأله چیست؟ گفتم ولش کن! تا فعلاً بلند شویم. در همین موقع چهار موتورمان روشن شده بود و می‌خواستند قلاب را بکشند که از زمین بلند شویم. بیژن دوباره گفت این دو نفر رفته‌اند آن پشت! گفتم مهم نیست. حسین اسکندریان متوجه شد و گفت چی شده؟ گفتم چیزی نیست پرواز مال سازمان است. گفت کی؟ گفتم پرواز مال سازمان است. حسین صندلی چپ نشسته بود، من صندلی راست بودم. بلند شدم در هواپیما را بستم. آنها هم پله را کشیدند بیرون. ما شروع کردیم به تاکسی کردن و رفتیم سر باند و از زمین بلند شدیم، رفتیم به سمت مسیر جنوب. افراد حفاظت از محل خودشان آمدند بیرون. قبلاً من طی چند جلسه با نشان دادن عکسهای قسمتهای مختلف هواپیما و برخی اسامی خاص به آنها آموزش مقدماتی را داده بودم. آنها لباس پرواز پوشیده بودند و قرار بود بایند در کابین، یک کاغذ به من بدهند و بگویند INS - دستگاه ناوبری کامپیوتری - را با این مشخصات پر کن. کاغذش را هم قبلاً داده بودم که آنها بدهند دست من؛ آمدند داخل کابین و گفتند هواپیما در اختیار ماست! و هرکاری که به شما می‌گوییم بکنید! گفتیم چشم! کاغذ را گرفتیم همان نقاطی بود که قبلاً خودم به آنها داده بودم، ادامه دادم... مقداری که

از تهران دور شدیم، من به مرکز اعلام کردم موتورم آتش گرفته است و براساس طرح به سمت ورامین برگشتم. در آن جا هم اعلام کردم موتور دومم آتش گرفته است. به پشت کوههای البرز باز گشتم. در گذشته من همیشه موقع آموزش به خلبانها می گفتم اگر دچار هواپیماریابی شد، کمرهای خودتان را سفت کنید و با سرعت شیرجه بروید. زیرا شیرجه باعث تولید G منفی (نیروی ثقل زمین) می شود و نفری که آن جاست تعادل خودش را از دست می دهد و به زمین می خورد. بعد از این جریان بیژن و کیلی می گفت در تمام مدتی که کمرمان را سفت کرده بودیم منتظر بودیم شیرجه بروی و همان کاری که آموزش می دادی را بکنی ولی هرچه گذشت دیدیم خبری نیست! یک مورد دیگر بود که شک بیژن و کیلی را برانگیخته بود که نکند من هم در این جریان دست دارم. آن هم این بود که وقتی بچه ها به داخل کابین آمدند و گفتند اگر سلاح دارید بدهید، بیژن و حسین سلاح نداشتند. من برای عادی سازی سلاحم را از جیب در آوردم و تحویل دادم. فشنگهای اضافه ام را هم که در قوطی کبریت بود دادم و گفتم این هم فشنگهای اضافه. بعدها بیژن به من می گفت من این جا شک برم داشت که چرا فشنگهای اضافه را هم دادی و فهمیدم یک خبرهایی باید باشد.

همین جا لازم است بگویم برای این که ایستگاههای رادار کرج و بابلسر و تبریز ما را نگیرند، تیمهای دیگر عملیاتی سازمان کارهایی کرده بودند که رادارها درست کار نمی کردند. مثلا در پایگاه رادار کرج چند تا جعبه گذاشته بودند این طرف و آن طرف و بعد خودشان تلفن کرده بودند که در آن جا بمب گذاری شده. پرسنل هم آنها را دیده و فکر کرده بودند توی آنها بمب است. تیم مخصوص رفته بود و دیده بود چیزی نیست.

در یک پایگاه دیگر به عنوان طرح مکمل ۸ هواپیمای اف. ۴ را که آماده پرواز بودند به طور موقت از کار انداختند.

یکی از کارهای دیگری که بچه‌ها باید می‌کردند این بود که گوشی حسین و بیژن را بگیرند تا مکالمات بیرون فقط با من باشد. آنها را هم گرفتند. من حرفها را به برج مهرآباد می‌زدم و آنها هم نمی‌شنیدند که من چه می‌گویم. برج از من سؤال کرد چه کار می‌کنی؟ گفتم از پشت ورامین رفتم به سمت کوههای البرز. ارتفاعمان را پرسید. در ۱۸ هزار پایی بودیم. به غلط گفتم ۱۲ هزار پایی هستیم. با دستپاچگی به من گفتند به آن سمت نرو! به آن سمت نرو! می‌خوری به کوه! این همان چیزی بود که ما می‌خواستیم. زیرا دیگر دنبالمان نمی‌آمدند و فکر می‌کردند ما به کوه خورده‌ایم. به جای پاسخ به آنها می‌گفتم صدایت نمی‌آید! صدایت را نمی‌شنوم! صدای رادار یک لحظه قطع نمی‌شد که: می‌خوری به کوه! آن طرف نرو! من هم یک جواب بیشتر نداشتم، می‌گفتم صدایت را نمی‌شنوم و به مسیر خودم ادامه می‌دادم.

از صفحه رادار محو شدیم و رفتیم کناره دریای خزر. همان موقع رادار زنگ می‌زند به پایگاه. افسر سرکشیک سرگرد یا سرهنگ وارسته بود. وارسته شاگرد خود من بود. وقتی به او می‌گویند فلانی داشته پرواز می‌کرده، موتورش آتش گرفته و خورده به کوه، وارسته می‌خندد و می‌گوید او به کوه بخور نیست! او دررفته، به کوه نمی‌خورد.

ما به مسیرمان ادامه می‌دادیم. سرعت ما کزیمم هواپیما ۸ و ۶۰۰ م یا نزدیک به ۹۰۰ م سرعت صوت بود. من دسته گازها را داده بودم جلو و با حداکثر سرعت می‌رفتم. در هواپیما وقتی به سرعت حداکثر نزدیک می‌شویم، زنگ اخطار به صدا درمی‌آید و علامت خطر می‌دهد. چون برای ساختار هواپیما ممکن است مشکل ایجاد کند. من می‌دانستم که این زنگ اخطار ۱۰ تا ۲۰ درصد جای ایمنی دارد. در تمام مدت پرواز زنگ اخطار پیوسته و بلاانقطاع صدا می‌کرد. در همین موقع آقای رجوی و بنی‌صدر آمدند داخل کابین و صحبت کردند. حسین مشغول

پرواز بود. بیژن بلند شد با آقای رجوی روبوسی کرد.

از آن طرف وقتی وارسته گفته بود فلانی فرار کرده، ستاد فرماندهی دو هواپیمای اف. ۱۴ را که مأموریت گشت داشتند به سمت شمال می‌فرستد. آنها با حداکثر سرعت به دنبالمان آمده بودند. مقداری که رفتیم جلو، رادار تبریز ما را گرفت. دو سه بار صدا کرد و من یک بار جوابش را دادم. گفت خمینی گفته به شما بگوییم قول می‌دهم با شما کاری نداشته باشند. از لحاظ مادی و معنوی هم هر چه می‌خواهید در اختیارتان بگذارند، برگردید! من هم گفتم چند تا پرسنل نیروی هوایی در هواپیما هستند و هواپیماربایی کرده‌اند و ما هم داریم از این طرف می‌رویم. مکالمات ادامه داشت و من مخصوصاً ادامه می‌دادم تا وقت کشی شود. رادار مرتب می‌گفت رجایی که آن موقع نخست‌وزیر و فکوری فرمانده نیروی هوایی بود در پست فرماندهی هستند و از طرف ولایت‌فقیه به شما تأمین می‌دهند. ایرج (جلیل فقیه‌دزفولی) برای وقت کشی گفت رجایی خودش باید تأمین دهد. رادار جواب داد خودش تأمین می‌دهد.

یکی از بچه‌ها گفت من قانع شده‌ام، بگذارید رفیقم را هم قانع کنم. از این طرف صدای اف. ۱۴ بلند شد. هواپیمای اف. ۱۴ که صدای ما را گرفت گفت برگرد نرو! گفتم من نمی‌روم، هواپیماربایی شده. گفت برگرد استادم بوده‌ای! چی بوده‌ای! چی بوده‌ای! می‌زنمت نرو! گفتم چی را می‌زنی؟ هواپیماربایی شده، یک مقدار بیا جلوتر خودت را نشان بده تا هواپیمارباها تو را ببینند و بترسند. با او که یکی از شاگردانم بود، مخصوصاً این‌طور صحبت کردم تا بینم موقعیتش کجاست؟ گفتم بیا! چراغهای هواپیما را خاموش کردم و به بچه‌ها گفتم بروند از محفظه سوخت‌رسانی زیر هواپیما، بیرون را ببینند که آیا هواپیمایی دیده می‌شود یا نه؟ که دیده نمی‌شد. خوبی‌اش این بود که رژیم‌ها نمی‌دانستند آقای رجوی و بنی‌صدر هم داخل هواپیما هستند. از این

طرف خلبان اف. ۱۴ تکرار می کرد برگرد می زنم! برگرد می زنم! بلند گوی داخل کابین روشن بود. در نتیجه صدایش را دیگران هم می شنیدند. به دفع الوقت ادامه دادم تا رسیدیم نزدیک پایگاه تبریز. این پایگاه موشکهای هاگ داشت. به لحاظ هواپیما، هواپیمایش اف. ۵ بود که قدرت رهگیری شب نداشتند ولی موشکهای هاگ داشت که زمین به هوا بود. برای این که از برد موشکهای هاگ دور بشوم، نزدیک این پایگاه گردش به راست کردم و رفتم سمت مرز شوروی. نزدیک مرز، دو هواپیمای شوروی بلند شدند و به موازات ما در مرز شوروی آمدند تا اگر خواستیم وارد خاک شوروی بشویم ما را بزنند. ما این طرف مرز می رفتیم و آنها آن طرف. حواسمان بود. تبریز را به صورت یک نیم دایره دور زدیم تا هم از برد موشکها در امان باشیم هم وارد شوروی نشویم. وارد خاک ترکیه شدیم. در تمام این مدت خلبان تعقیب کننده هم چنان تهدید می کرد که ما را خواهد زد. من می گفتم بابا بیا جلو اینها ببینند، می گفت می آیم. منظور اصلی من این بود که وقت بگذرانم. آخرش هم گفت به رادار سوریه می گویم شما را بزند.

در ترکیه به تهران گفتم هواپیمای ما ربوده شده و ما وارد ترکیه شده ایم. گزارش موقعیت را هم به آنکارا دادم. پرسید کجا می روی؟ گفتم نمی دانم. هواپیمارها مسیر را نقطه به نقطه به من می گویند. اما نقطه بعدیمان را دادم. هواپیمای اف. ۱۴ رژیم وارد خاک ترکیه شد و هم چنان تهدید می کرد. من به برج آنکارا گفتم همان طور که می دانید هواپیمای ما ربوده شده، یک هواپیمای شکاری ایران آمده دنبال ما و در خاک شما می خواهد ما را بزند! شما به تهران بگویید نباید گفت نباید و فلان و... بلافاصله به تهران گفت و چند دقیقه بعد صدای اف. ۱۴ قطع شد و ما فهمیدیم برگشته است.

در ترکیه ما داشتیم پرواز می کردیم و نقطه به نقطه گزارش می دادیم. تا این که رادار سوریه ما را صدا کرد. روی دستگاه «یو.اچ.اف» به من می گفت موقعیت

کجاست و سمت کجاست؟ «DF-UHF» دستگاهی است که وقتی صحبت می‌کنی نشان می‌دهد کجا هستی. من بار اول را جواب دادم و گفتم هواپیما روبرو شده و دیگر قطع کردم. شروع کرد ما را صدا کردن. حسین اسکندریان گفت جواب نمی‌دهی؟ گفتم نه، دارد با «DF-UHF» ما را صدا می‌کند که ما را پیدا کند و شکاری بفرستد سراغمان. به همین دلیل اصلاً جوابشان را ندادیم.

آن موقع مرز هوایی بین ترکیه و یونان بسته بود. باید می‌رفتیم قبرس و از آنجا به یونان می‌رفتیم. نقطه به نقطه که می‌گفتم به جایی رسیدیم که به طرف گفتم نقطه بعدی ما آنکارا است. چون آنکارا نباید می‌رفتیم و قبلش باید به سمت قبرس می‌رفتیم. بنی صدر آمد داخل کابین. آقای رجوی هم بیشتر مواقع داخل کابین بود. آنکارا به ما گفت هواپیمای شما روبرو شده است و ما اجازه نشستن در آنکارا را به شما نمی‌دهیم.

چراغهای باند فرودگاه را خاموش می‌کنیم که شما نتوانید در آنکارا بنشینید. گفتم بینم هواپیماها چه می‌گویند؟ ولی فکر نمی‌کنم آنکارا بنشینند. ما اصلاً آنکارا نمی‌خواستیم بنشینیم. با همین محمل ترکیه را رد کردیم و وارد یونان شدیم. رفتیم به سمت آتن و با همان محمل نقطه به نقطه آمدیم جلو تا رسیدیم به پاریس.

در پاریس به برج اطلاع دادم که هواپیمایی شده و می‌خواهیم اینجا بنشینیم. ۷۸ دقیقه روی شهر پاریس دور می‌زدیم. ۱۰ دقیقه تا یک ربع گذشت. پرسیدم چه شد؟ گفت هنوز خبر نداده‌اند. بنی صدر گوشی را گرفت و به فرانسه یک چیزهایی گفت و باز هم ۱۵-۱۰ دقیقه‌ی گذشت و خبری نشد. آقای رجوی گفت چه شده؟ گفتم به ما جواب نمی‌دهند. گفت چه کار می‌کنی؟ گفتم حلش می‌کنم. به برج پاریس گفتم ما بنزیمان تمام شده اگر جواب ندهی همینجا روی شهر پاریس سقوط می‌کنیم. سه دقیقه بعد گفت فوری بروید فرودگاه

«اوری» بنشینید. «اوری» فرودگاه کوچکی است در نزدیکی پاریس. به آقای رجوی نتیجه را گفتم. گفت همین؟ تمام شد؟ گفتم خیالتان راحت باشد. ما این قدر بنزین داریم که اگر این جا هم نمی گذاشت بنشینیم، می رفتیم مادرید. اگر مادرید هم اجازه نمی داد، می توانستیم برویم لندن. چون برای ایمنی شما، این قدر بنزین در هواپیما داشتیم که هیچ خطری نبود. به هر حال با رادار هدایتان کرد در فرودگاه اوری نشستیم.

چون صبح ساعت ۷ و خرده‌یی بود رفتیم برای صبحانه. سرهنگ فرمانده پایگاه آمد پهلوی ما. دید داریم صبحانه می خوریم و می گوئیم و می خندیم و انگار نه انگار. یک نگاهی کرد و گفت این اولین هواپیمارمایی است که همه دارند با هم خوش و بش می کنند و می خندند؟ به من بگوئید هواپیماربا کیست؟ گفتم ما هواپیماربا نداریم؛ داستان این طور است. قرار شد ما را ببرند به منزل بنی صدر. قبل از آن باید تکلیف پرسنل هواپیما را که همراهان بودند، روشن می کردیم. حسین و بیژن همراه ما ماندند.

اما یکی از خدمه گفت خانم حامله است و هفته دیگر زایمان دارد و باید برگردم. یکی دیگر هم می خواست برگردد. این دو نفر باز گشتند. آقای رجوی با آنها به گرمی دست داد و خدا حافظی کرد. سرهنگ فرمانده فرودگاه داشت شاخ درمی آورد که این دیگر چه نوع هواپیمارمایی است. ماشین پلیس با اسکورت آمد. حرکت کردیم به طرف خانه بنی صدر. در ماشین، من همراه آقای رجوی و بنی صدر بودم. ماشین حرکت کرد و پشت و عقب ما اسکورت بود. بنی صدر گفت کجاست خمینی تا ببیند چه اسکورتی برای ما گذاشته اند!

خانه بنی صدر پر از خبرنگار بود. ما هم رفتیم داخل. دکتر صالح رجوی هم آن جا بود. سوار ماشین شدیم و رفتیم اورسوراواز منزل دکتر رجوی. به این ترتیب

پرواز پروازهای من با موفقیت به پایان رسید. پروازی که از ساعت ۷ شب شروع شد و تا صبح فردای آن شب پرحادثه یعنی ۷ مرداد ۱۳۶۰ ادامه یافت.

وقتی وارد «اور» شدم نفسی به راحتی کشیدم. از ابتدای طرح تا آن لحظه مسئولیتی سنگین را روی شانه‌هایم احساس می‌کردم. این کار را وظیفه وجدانی خودم می‌دانستم که باید انجام شود؛ در تمام مدت شناسایی، و خود پرواز، هیچ ترسی نداشتم. ته دل تقریباً مطمئن بودم که این کار با موفقیت انجام می‌شود. چیزی که دلم را می‌لرزاند، سنگینی مسئولیت بود.

بعد از روشن شدن این که در هواپیما چه کسانی بوده‌اند، عکس‌العمل‌های دیوانه‌وار رژیم شروع شد.

خمینی فتوا داد من مهدورالدم، مفسد فی الارض و واجب‌القتل هستم. هر کدام از سران رژیم هم چیزی گفتند. بعدها خلبانها به من خبر دادند که هر کدامشان با آخوند ریشهری برخورد داشته‌اند، چیزی درباره‌ی من گفته است. مثلاً به یکی گفته بود معزی چک بی محل داشته که این کار را کرده است. در یک مصاحبه هم گفته بود معزی یک کارهایی کرده که ما خجالت می‌کشیم بگوییم چه کار کرده! تا آن جا که من می‌دانم آخوندها مطلقاً با مقوله‌یی به نام «شرم» و «حیا» بیگانه هستند. حالا چه مطلبی بود که آنها خجالت می‌کشیدند؟ نمی‌دانم. از همه خنده‌آورتر حرفهای آیت‌الله خلخالی بود که در مجلس گفته بود باید بررسی کنیم بینیم در باند را کی برای اینها باز کرده است؟ مقصر اصلی کسی است که در را باز کرده. حرف مسخره‌یی که نشان می‌داد طرف اصلاً نمی‌داند باند فرودگاه در ندارد!

اما تنها آخوندها نبودند که خواستار قتل من شدند، آنها وکیل مدافعان دیگری هم داشتند. روزنامه‌های حزب توده خواستار اعدام من به جرم خیانت به جمهوری اسلامی شدند! در تهران هم به خانه پدرم ریخته بودند تا شاید ردی و مدرکی از

من به دست بیاورند. اما با پدرم که بسیار مسن بود کاری نداشتند. ۳-۴ ماه بعد، ۱۲ نفر از پرسنل نیروی هوایی را دستگیر کردند. به آنها اتهاماتی زدند که گویا در جریان پرواز ما بوده‌اند. در حالی که هیچ یک از آنها کوچکترین اطلاعی نداشت. تا آنجا که من خبر دارم از پرسنل نیروی هوایی فقط مجاهد قهرمان رضا بزرگان فرد در جریان بود که او هم از همان فردای ۳۰ خرداد به صورت مخفی زندگی می‌کرد و بعدها در نبرد با آخوندها به شهادت رسید. اما آخوندهای کینه‌کش و شقی تعدادی از همافران از جمله علیرضا مسعودی را تیرباران کردند.

پایان

عکسهای از دیدارها



دیدار با کلود شسون وزیر خارجه فرانسه - بورگ ان برس، آبان ۱۳۶۲



اجلاس گروه سوسیالیست پارلمان اروپا - پاریس، دی ۱۳۶۲



دیدار با لرد ویلیام مالوی - پاریس، فروردین ۱۳۶۳



دیدار با دانیل میتران بانوی اول فرانسه - حقوق بشر سوسیالیست - پاریس، اردیبهشت ۱۳۶۳



بتینو کراکسی دبیرکل حزب سوسیالیست و نخست وزیر ایتالیا - ورونا، اردیبهشت ۱۳۶۳
همراه با دکتر منوچهر هزارخانی و شهید محمدحسین نقادی



دیدار با نیل کیناک رهبر حزب کارگر انگلستان - لندن - تیر ۱۳۶۳



راسل جانستون (راست) - لرد ایویری (چپ)، پارلمان انگلستان - تیر ۱۳۶۳



دیدار با جیمز مور تیمر دبیر کل حزب کارگر انگلستان - لندن تیر ۱۳۶۳



دیدار با پنتی وانانن دبیر کل بین الملل سوسیالیست - لندن تیر ۱۳۶۳



کنفرانس حقوق بشر سوسیالیست در سوربن - پاریس، بهمن ۱۳۶۳



کنفرانس حقوق بشر سوسیالیست در سوربن - پاریس، بهمن ۱۳۶۳



کلود شسون در کنفرانس حقوق، بشر در سوربن - پاریس، بهمن ۱۳۶۳



میشل دوبره نخست وزیر سابق فرانسه - خرداد ۱۳۶۴



ژاک لانگ وزیر فرهنگ فرانسه - پیر برسی مسئول حقوق بشر سوسیالیست - خرداد ۱۳۶۴



ژاک لانگ وزیر فرهنگ فرانسه - پیر برسی مسئول حقوق بشر سوسیالیست - خرداد ۱۳۶۴



دیدار با سناتور ژاک پلتیه - سنای فرانسه - تیر ۱۳۶۴



سناتور ژاک پلتیه رئیس گروه حقوق بشر
و رئیس فراکسیون چپ دموکراتیک در سنای فرانسه - تیر ۱۳۶۴



جلسه توضیحی در سنای فرانسه - تیر ۱۳۶۴



کنفرانس مطبوعاتی در پاریس - مرداد ۱۳۶۴



کنفرانس مطبوعاتی در پاریس - مرداد ۱۳۶۴



کنفرانس مطبوعاتی در پاریس - شهریور ۱۳۶۴، سمت راست مجاهد شهید حمید بکایی



دیدار با پیر موروا نخست‌وزیر سابق فرانسه در کنگره حزب سوسیالیست تولوز - مهر ۱۳۶۴



میشل روکارد نخست‌وزیر و وزیر سابق کشاورزی فرانسه - مهر ۱۳۶۴



گاستون دوفر - وزیر برنامه ریزی و وزیر سابق کشور - مهر ۱۳۶۴



پیر ژوکس - وزیر کشور فرانسه - مهر ۱۳۶۴



ژان پیر شوونمان وزیر آموزش و پرورش فرانسه - مهر ۱۳۶۴



دومینیک بودیس شهردار تولوز - مهر ۱۳۶۴



دیدار با شهردار تولوز - مهر ۱۳۶۴



ژان پیر مترال - دبیرکل حزب سوسیالیست سوئیس - مهر ۱۳۶۴



دیدار با ملک حسین پادشاه اردن - پاریس - کاخ مارینی - آبان ۱۳۶۴





کلود شسون - مقر مجاهدین در بغداد - آذر ۱۳۷۳



