



پنج نیروی هوائی شاهنشاهی

(سال شاهنشاهی ۱۳۲۵)



ک.پ.و - ۱۸۸۴

۵/۱۸

۱



نوروز ۲۵۳۵ شاهنشاهی - اعلیحضرتین و الاحضرت همایون ولایتعهد در آرامگاه اعلیحضرت رضاشاه کبیر

کتابخانه
موسسه پژوهش و مطالعات فرهنگی
۱۳۶۵
۴۲۷۰۵



فرمایشات تاریخی شاهاته

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

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

درود من به شاهنشاهان بزرگ و سرداران دلیر تاریخ ایران - به همه مردان و زنان ایرانی که
پرچم پر افتخار این شاهنشاهی کهن را چون ودیعه‌ای مقدس از نسلی به نسل دیگر سپردند.
درود من به رضاشاه کبیر سردار بزرگ ایران و بنیانگذار شاهنشاهی پهلوی - مردی که از میان ملت
برخاست و هرگز جز به ایران نیندیشید - برای ایران زیست و برای ایران مرد.

امروز در دوهزاروپانصد و سی و پنجمین نوروز شاهنشاهی ایران و در پنجاهمین نوروز شاهنشاهی
پهلوی در برابر آرامگاه ایرانی بزرگی که روانش در کنار ما و همراه ماست بنام پرچمدار شاهنشاهی ایران
پیمان جاوید دودمان پهلوی را با ملت خودم که به فرمانروائی آن افتخار دارم تجدید میکنم.
در پیشگاه تاریخ ایران اعلام میدارم که ما خاندان پهلوی مهری جز مهر ایران و عشقی جز سرفرازی
ایرانیان نداریم و وظیفه‌ای جز خدمت به کشور و ملت خویش برای خود نمیشناسیم.

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

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

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

امروز ما به یقین میدانیم که راه ملت ایران بجانب دوران تمدن بزرگ راهی است که پیروزمندانه
ادامه خواهد یافت و در کوتاه زمانی این ملت را در نخستین صفوف ملل سرفراز جهان جای خواهد داد.
راهی که ما و شما دست در دست هم از روز تاریخی سوم اسفند تا با امروز پیموده‌ایم راهی براستی
دراز و دشوار بوده است.

بسیاری از شما در این مدت، خود در کارهای کشور شرکت داشته‌اید و بسیاری دیگر نیز جوانان و
کودکانی هستید که از خلال صفحات تاریخ با ماجراهای این دوران پرنشیب و فراز آشنا خواهید شد.
نمیخواهم این صفحات را اکنون برای شما ورق بزنم زیرا قضاوت آنچه گذشته است تنها با تاریخ
و ملت ایران است.

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



۵۶۸
۱۳۰
۲۸۸ / ۱۳۵۵

۲۵

ک-۳-۸۴

حاصل تلاشها و کوششهای طاقت فرسای سردودمان خاندان پهلوی با شیخون بیگانگان یک شبه درهم ریخت زیرا خوش باوری ما در برابر روابط بین المللی و عدم آمادگی نظامی که الحق فرصتی نیز برای آن نبود کار را بر شیخونگران آسان کرده بود .

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

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

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

ملتی حماسه آفرین به دنبال افتخارات کهن حماسه ای نو در انسانی ترین چهره آن آفرید ، حماسه ای به تابناکی آسمان ایران ، به استواری صخره های البرز کوه ، به زاینده گی امواج نیلگون خلیج پارس ، حماسه شکوهمند سازندگی و آفرینندگی ، حماسه سرفرازانه آزاد مردان و آزاد زنان ، کشاورزان از بند رسته و کارگران فولاد بازوی نیرو آفرین و برخوردار ، سهمیم و شریک در حاصل تلاش خویش ، سپاهیان افسانه ای دانش و آبادانی و تندرستی ، حماسه گسترش کشورگیر دادگستری قضائی و عدالت اجتماعی ، حماسه احقاق کامل حقوق ملی از بابت ثروتهای خدا داده ملت ایران ، حماسه رهبری پیکار جهانی برای گزینش نظامی عادلانه در جای نظام بیدادگرانه کهن .

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



میشود و همواره نیز چنین خواهد بود .

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

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

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

ما خوشبختی و رفاه خویش را در رفاه و خوشبختی ملل جهان و نه به حساب دیگران می‌جوئیم . دنیا میتواند روی کشور ما و نیروی ما به عنوان یک پشتوانه محکم حق و عدالت حساب کند ، و ما این رسالت انسانی را با وقوف کامل می‌پذیریم .

ملت بزرگ و عزیز من ...

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

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

بیاری پروردگار توانا من و شما دست در دست هم راه پیروزمندان خویش را بسوی عظمت و قدرت روزافزون کشور و بسوی ترقی و سعادت هر چه بیشتر مردم آن مصممانه دنبال خواهیم کرد .

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

من پرچم شاهنشاهی ایران را افزاشته‌تر و پرافتخارتر از همیشه به شاهنشاه آینده ایران خواهم

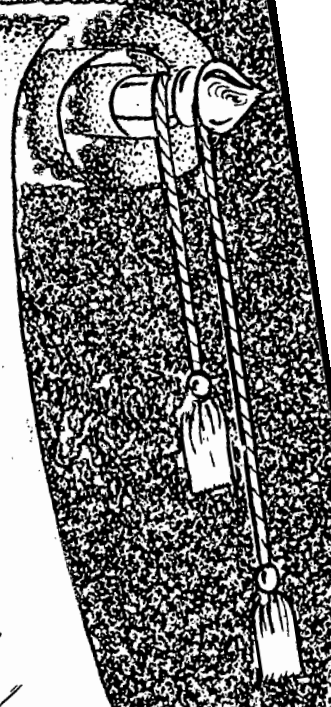
سپرد و او نیز آن را همچنان پرافتخار و افزاشته بدست جانشین خود خواهد داد .

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

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



فرمان مبارک شاهانه



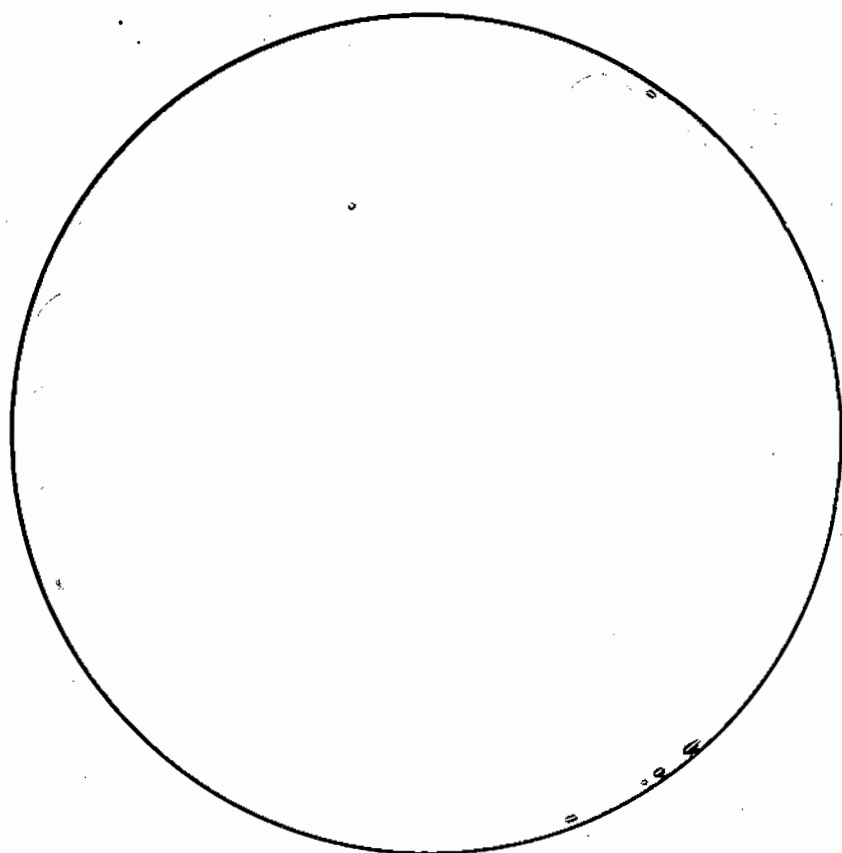
نجاه سال پیش یازدهم خرداد ماه ۱۳۰۳ نیروی هوایی شاهنشاهی بدست توانای پدر بزرگوارمان علیحضرت شاهنشاه کهیر بنیانگذاری گشت.
نیروی هوایی شاهنشاهی از جهان آغازتأسیس خود علیهغم امکانات و مقدمات بسیار محدودی که داشت بطرز فعالانه در عملیات رزمی گیتی
یاغیان آشوب طلبان استقرار نظم و امنیت در سرسره کشور که در آن روزگار ناموریت اصلی هدف اساسی ارتش شاهنشاهی ادرار
پایه گذاری ایرانی آزاد و آباد گیشل سید و شرکت و هم بنزائی را در استقرار امنیت در کشور شاهنشاهی ایجا نمود .

مانیز که در تمام دوران زندگی خویش در اثر تماس نزدیک و روزانه خود ، به امور مربوط به هواپیمائی احاطه کامل داریم با توجه به اهمیت بیگانه
نیروی هوائی و تاثیر قاطع و تعیین کننده ای که این قدرت ضربتی عظیم دارد ، عزم راسخ و تصمیم قاطع اتخاذ نمودیم که نیروی هوائی شاهنشاهی
به سازمانی آبخان نیرومند تبدیل گردد که از نظر حفظ امنیت و حرارت تمامیت ارضی کشور عالی موثر و بازدارنده باشد .

نیروی هوائی شاهنشاهی با استظهار به عنایات خاصه ما توانسته است بجهت نیات ما و رسیدن به هدفائی که برای
آن نیرو تعیین گردیده به پیشرفت های چشمگیری نائل آید .

ضمن درود بر روان پاک پدر بزرگوارمان ، بموجب این فرمان پنجاهمین سالروز بنیانگذاری نیروی هوائی شاهنشاهی به افسران ، نظامیان
درجه داران سربازان کارمندان نیروی هوائی شاهنشاهی تسنیت گفته و رضامندی خاطر ما را از خدمات صادقانه آنان ابلاغ میداریم .

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



از فرمایشات اعلیحضرت رضاشاه کبیر



« آرزوی من این است که جوانان کشور

روزی بر آسمانها مسلط شوند، زیرا دنیای

آینده فقط با هوایمان سر و کار دارد و بیس.»

رجوع به متن کتاب



از فرمایشات

اعلیحضرت همایون شاهی شاه آریامهر بزرگ ارتش ایران

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

امید دارم که این پیشرفت سر مشق و نمونه خوبی برای سایرین باشد.

رجوع به متن کتاب

پرواز مستقل

والا حضرت همایون و لاسمهد

رجوع به متن کتاب



توضیح : چون قسمتی از متن این کتاب پیش از اعلام تاریخ جدید ایران (شاهنشاهی) تنظیم و چاپ شده بود لذا تاریخهای مندرج در این کتاب بر مبنای سال هجری شمسی می باشند که با افزودن رقم ۱۱۸۰ به هر کدام ، سال هجری شمسی به سال شاهنشاهی تبدیل میگردد .





تاریخ نیروی هوایی شاهنشاهی

(از افسانه تا حقیقت)

به مناسبت

پنجاهمین سال شاهنشاهی شکوهمند پهلوی

(۲۵۳۵ شاهنشاهی)

ستاد فرماندهی نیروی هوایی شاهنشاهی

پیشگفتار

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

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

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

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

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

در آن زمان هواپیمائی نوین یاد نظامی ایران با وجود نقص وسائل ، نبودن فرودگاهها و بویژه کمبود خلبانان و متخصصین فنی ، بخوبی موفق شد در کلیه منازعات داخلی که بمنظور سرکوبی یاغیان و گردنکشان ، برانداختن ملوک الطوائفی و قدرت بخشیدن بحکومت مرکزی جریان داشت ، بنحو شایسته و مؤثری شرکت کرده و رضایت خاطر خطیر اعلیحضرت رضاشاه کبیر را فراهم سازد .

پس از سرکوبی اشرا و ایجاد امنیت در سراسر کشور ، قوای هوایی جوان ایران ، تحت توجهات خاص بنیانگذار کبیر خود ، با سرعت فوق العاده ای ، که در خور حداکثر امکانات تکنولوژی آن عصر بود ، به پیشرفت خود ادامه داده و طرح گسترده ای نیز برای ساختن هواپیما در کارخانجات جدیدالتأسیس " شهباز " نیروی هوایی شاهنشاهی تهیه شد . بر مبنای این طرح با دریافت امتیاز از کارخانجات سازنده خارجی ، تعداد قابل توجهی هواپیماهای آموزشی از نوع " تایگرموس " و هواپیماهای جنگی " اداکس " و " هایند " در این کارخانجات ساخته شده و وارد خدمت گردیدند .

متأسفانه سرایت جنگ جهانی دوم به ایران علاوه بر اینکه موجب توقف برنامه های توسعه نیروی هوایی شاهنشاهی گردید بلکه موجودیت این سازمان را نیز با خطر انحلال مواجه کرد ، ولی خوشبختانه این نیرو با برخورداری از پشتیبانیهای ویژه و آگاهانه فرزند برومند و وارث اندیشمند تاج و تخت آن پیشوای بزرگ ، توفیق ادامه حیات و پیشرفت پیدا کرد .

اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران که از دوران کودکی و نوجوانی به هواپیمائی علاقمند بوده و به ارزش این رشته و اهمیت آن در دفاع از استقلال و امنیت کشور آگاهی کامل داشتند نه تنها در دوران پر آشوب جنگ دوم جهانی در برابر اقدامات توطئه آمیز انحلال این صنف ارتشی مقاومت فرموده و هرگز اجازه انحلال آنرا ندادند بلکه در نخستین فرصت ، بمنظور تقویت روحیه کارکنان نیروی هوایی و تشویق جوانان جهت قبول خدمتگزاری در این رشته ، شخصاً " لباس پرواز برتن کرده و به فرا گرفتن فن خلبانی اقدام فرمودند .

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

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

سیر وقایع بعدی نشان میدهد که خدمتگزاران نیروی هوایی این سرمشق شاهانه را از جان و دل پذیرفته و راهنما و هادی کوششهای پی گیر خود در راه مجاهدت برای ترقی و تعالی نیروی هوایی قرار داده اند و دیتی را که در قبال عنایات پدرتاجدار خود به گردن داشته و دارند با همه توانائی ادا کرده و میکنند. این کتاب با مقدمه‌ای از اندیشه‌های باستانی پرواز در ایران، به اجمال حاوی بیان سیر تکامل تاریخی پیشرفتهای نیروی هوایی شاهنشاهی در دوران شکوهمند شاهنشاهی پهلوی و تلاشهای است که تحت رهبریهای عالیہ اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در جهت تکامل تدریجی این نیرو، تا رسیدن به پایه درخشان و باز دارنده کنونی، بعمل آمده است.

فرمانده نیروی هوایی شاهنشاهی - ارتشبد فضائل تدین



چنانکه ضمن بیان سیر وقایع تاریخی این کتاب آمده است:

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



تجلی آرزوهای پرواز در اساطیر ملل و ایران باستان

بربال اندیشه و خیال

پناه بر دامان افسانه‌ها

قرنها گذشت و بشر نتوانست در دنیای بیرون از ذهن و خیالش برای رؤیاهای شیرین پرواز تعبیری از حقیقت بیابد و این عقده ناکامی در عشق پرواز، انگیزه‌ای برای پیدایش قصص و افسانه‌های پرواز در حیات معنوی اقوام و ملل مختلف عالم گردید، درحالیکه مایه و منشأ تکوین این افسانه‌ها را پرواز پرندگان تشکیل میداد. معهذاً انسان درطول قرون و اعصار، با استعداد از قدرت تخیل خویش در تجسم نحوه پرواز دخالت کرده و ضمن ترکیب شرایط موجود طبیعی با تصورات ذهنی خود، امکانات خیالی جدیدی را در اختیار قهرمانان قصه‌ها و افسانه‌های ساخته و پرداخته اندیشه‌های آرزومند خویش قرار داده است.

افسانه‌های مربوط به پهلوانانی که سوار برپشت پرندگان گول‌پیکر راهی آسمان میشدند - چهارپایان بالداری که نصف تنه آنها بصورت انسان بوده - داستان پرواز کیکاوس: نخستین سلطانی که بقصد تسخیر آسمان پرواز کرد - قصه ایکاروس و ددلواس: پسر پدیر یونانی که بقصد فرار از جزیره کرت بال و پری به بازوان خود بسته و به پرواز درآمدند - کلاغهای والرین: که تخت اسکندر را بهوا بردند - قالیچه حضرت سلیمان و هزاران مثال دیگر، همگی نمونه‌هایی هستند از نحوه تجلی عقده ناکامی بشر در آرزوی پرواز.

فکر پرواز، مبتنی برامیال طبیعی و نیازمندیهای جسمی و روحی بشر است و چون افراد نوع بشر، صرفنظر از مغایرت در خصوصیات نژادی - قومی و ملی، دارای علائق و احتیاجات جسمانی و روانی مشابهی میباشند لذا سهولت میتوان پذیرفت که از گذشته‌های خیلی دور، اقوام و ملل مختلف عالم، همگی کم یا بیش به گونه یکسانی طالب «طیران آمیت» بوده و پیرامون امکان سیر و سیاحت در آسمانها می‌اندیشیده‌اند. یعنی از همان هنگام که آدمی به پایه‌ای از رشد فکری رسید که توانست تاحد کافی به روابط علت و معلولی جریانات و پدیده‌های محیط حیاتش بیندیشد، باتوجه به پرواز پرندگان و آگاهی از محرومیت خویش در زمینه این نعمت طبیعی آرزوی پرواز در دل و جانش ریشه دوانید و بادرک این حقیقت که در قید جاذبه زمین، اسیر سطح این کره خاکست، مانند محبوسینی که همواره درتقلای یافتن راهی برای فرار از زندان هستند به تلاش پی گیر جهت رهائی خویش از بندهای گران ثقلی دست زد و به انگیزه حس کنجکاوی غریزی و بمقتضای شرایط طبیعی پیرامون زندگی خود، به تفکر و تخیل در اطراف پرواز و راه یافتن به حریم دنیای ناشناخته آسمانی پرداخت، و این خواست بزرگ و چاره‌اندیشی در ضمیر مشتاقش به اشکال مختلف نقش بست و در قالب رؤیاهای شیرین و خوابهای پلائی متجلی شد.

سام پدر زال در گزارش قضیه به منوچهر شاه چنین گوید:
 به پرید سیمرغ و بر شد به ابر
 همی حلقه زد بر سر مرد گبر
 ز کوه اندر آمد چو ابر بهار
 گرفته تن زال را در کنار

چنانکه میدانیم شاهنامه فردوسی داستانهای فراوانی از پرواز دارد، یکی دیگر از این داستانها حاکیست که یک دیو پرنده، روزی رستم را روی تخته سنگی خفته می‌یابد و چون قبلاً بارها مغلوب رستم شده بود، از بیم بیداری او و مقابله پیروزمندانۀ مجددش، جهان پهلوان را غافلگیر کرده و در حال خواب با تخته سنگ از زمین برداشته و به آسمان میبرد. با بیدار شدن رستم، دیو از او میپرسد که آیا مایل است او را به دریا افکند و یا بر فراز کوه رها سازد، اما رستم از اینکه میدانست، دیو برعکس خواست او را انجام خواهد داد در پاسخ میگوید:

مبادا به دریا بیاندازیم کفن سینه ماهیان سازیم
 به کوهم بیانداز تا ببر و شیر ببینند کوپال مرد دلیر
 و به این ترتیب دیو، رستم را به دریا می‌افکند و رستم شناکان خود را نجات میدهد.

در اساطیر همه ملل

چنانکه اشاره شد افسانه‌های مربوط به «پرنده سواری» در شاهنامه فردوسی و نیز بین افسانه‌های کهن ایرانی فراوان یافت میشود، نظیر چنین قصه‌ها در اساطیر ملل و اقوام دیگر هم بسیار است و به‌صورت اشکال متنوع ملی و مذهبی ظاهر شده و همگی مبین طرز تفکر گذشته انسان در زمینه استفاده مستقیم از توانائی پرواز پرندگان و یا حیوانات بالدار خیالی برای تسخیر آسمان میباشند.

استفاده از نیروی کشش پرندگان

همانطور که انسان ابتدا حیوانات اهلی را رام و از پشت آنها مستقیماً برای سواری و حمل بار استفاده کرد و سپس بموازات پیشرفت فکری و استنباطات فنی خود از آنها برای تأمین کشش و سائط نقلیه ابتدائی: مانند چهارچرخه - گاری - کالسکه - دلیجان - حرکت سنگ آسیا و خیش شخم‌زنی و غیره بهره‌برداری نمود، بعد از فکر «پرنده سواری» نیز به اندیشه استفاده از نیروی کشش پرندگان جهت پرواز دادن تخت روانها - سبدها و قایق‌هایی با سر نشین انسان و وسائلی از این قبیل افتاد و این در واقع گامی بجلو در راه طرز تفکر فنی برای تحقق اندیشه پرواز بشمار میرود.



«پرنده سواری»

همراه با آغاز بهره‌برداری انسان از چهارپایان اهلی برای سواری و بارکشی، دامنه استعمار حیوانات لااقل در محدوده فکر و خیال به استفاده از وجود پرندگان گسترش یافت. مثلاً بدنبال «اسب سواری» اندیشه امکان «پرنده سواری» بمیان آمد، به این امید که از این راه دروازه آسمانها بروی آدمی گشوده شود و آرزوی دیرینش تحقق پذیرد، لیکن برای پرنده سواری طبعاً به پرندگانی نیاز بود که توانائی حمل وزن بدن انسان را داشته باشند و چون عملاً طبیعت عاری از وجود چنین پرندگان نیرومندی بود، پس قدرت تفکر آدمی در جهت آفریدن پرندگان غول‌پیکر و دیوها و غولها و «ازدهایان بالدار» و یا بال بخشیدن به حیواناتی که در خدمت انسان بودند، بجزریان افتاد و چنین موجودات خیالی را به اشکال و مختصات گوناگون در اختیار قهرمانان قصص و افسانه‌های خود گذاشت.

پرندگان در خدمت پهلوانان ایران

در شاهنامه فردوسی قصه‌هایی را میخوانیم که در آنها پرندگان غول‌پیکری مانند عقاب و سیمرغ ییاری قهرمانان میشتابند و دیوهای پرنده با پهلوانان مصاف میدهند و یا در خدمت آنان قرار میگیرند: مثلاً زال پدر رستم، پهلوان افسانه‌ای ایران، به این مفتخر است که در کودکی سیمرغ او را تربیت کرده و از آشیانه خود که بر فراز کوه البرز بوده او را تا نزد پدرش پرواز داده است. فردوسی در وصف این داستان میگوید:

دلش کرد پدرام و برداشتش

گرازان به ابر اندر افراشتش

ز پروازش آورد نزد پدر

رسیده به زیر پرش موی سر

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

متن انگلیسی که در اینجا درج شده، عیناً از کتاب تاریخ هواپیمائی موسوم به AIRCRAFT نوشته جان تیلور چاپ لندن نقل گردیده، در کلبه کتب تاریخ هواپیمائی جهان، کم یا بیش مضامینی مشابه همین نوشته پیرامون پرواز کیکاوس پادشاه ایران به چشم میخورد.

پرواز کیکاوس



نخستین پرواز شاهانه در تاریخ اندیشه‌های پرواز بشر

برای امکان «پرواز» ارائه شده، وجود ندارد. پرواز کیکاوس نمونه بارزی است از فکر پرواز ایرانیان قدیم در زمینه استفاده از نیروی کشش پرندگان به بهترین وجه ممکن در مورد راه یافتن به قلمرو آسمان و میرساند که نیاکان ما از سالیان بسیار دور در اندیشه پرواز بوده و برای تسخیر آسمان حتی از مرحله اندیشه صرف و خیالپروری مطلق پا را فراتر گذاشته و به مرحله چاره‌جویی عملی که تا قرن‌ها پس از ارائه آن نیز، با توجه به امکانات موجود، تنها و بهترین راه حل خیالی ممکن می‌توانست تلقی شود، گام نهاده‌اند.

داستان پرواز کیکاوس، پادشاه ایران، که فردوسی در شاهنامه از آن یاد کرده، اگر هم افسانه‌ای بیش نباشد، لاقلاً مبین این حقیقت است که هزار و اندی سال پیش فردوسی در حل مسئله پرواز به‌چنین نتیجه‌استنباطی رسیده و یا از طرز تفکر و نحوه چاره‌جویی ایرانیان قدیم در برخورد با مسئله پرواز سخن گفته است. باید باین نکته توجه داشت که در آثار باستانی هیچ‌یک از ملل عالم، پیش از فردوسی و حتی قرن‌ها پس از او نیز تدبیری منطقی‌تر از آنچه که در داستان پرواز کیکاوس

این نکته نیز قابل ذکر است که مورخین و نویسندگان خارجی کتب تاریخ هواپیمائی جهان در فصول مربوط به اندیشه باستانی پرواز، از کیکاوس بعنوان نخستین پادشاهی که بفکر تسخیر آسمان افتاده است یاد کرده و حتی به اعتبار اینکه کیکاوس ضمن پروازش، تیرو کمائی باخود همراه داشته عنوان اولین خلبان نظامی افسانه‌ای جهان را نیز به او اختصاص داده‌اند.

فردوسی در بیان پرواز کیکاوس چنین آورده:

بکام تو شد روی گیتی همه
شبانى و گردان فرازان رمه
پرى، آئمی، دیو پشت پیاى
چو جمشید گشتی جهان کنخدای
یکى کار مانده است تا در جهان
نشان تو هرگز نگرده نهان
چه دارد همی آفتاب از تو راز
که چون گردد اندر نشیب و فراز
چگونه است ماه و شب و روز چیست
براین گردش چرخ سالار کیست؟
بدانى همه بودنیها و راز
چو «باچاره» برترشوی بر فراز
گرفتی زمین آنچه بد کام تو
شود آسمان نیز در دام تو
جهان آفرین بی نیاز است از این
ز بهر تو باید سپهر و زین
بر اندیشه شد جان آن پادشا

که تا چون شود «بی پر» اندر هوا
در این اشعار یکی از نکات جالب توجه، اهمیت فوق العاده ایست که به امر پرواز جهت تعمیم و تحکیم مبانی آگاهی و قدرت داده شده و نیز تأکید این نکته است که برای موفقیت در پرواز باید به فکر چاره جوئی و یافتن راه عملی بود:

«بدانى همه بودنیها و راز چو باچاره برترشوی بر فراز»
سپس فردوسی اینطور تعریف می کند:

بفرمود تا پس بهنگام خواب

برفتند سوی نشیم عقاب

از آن بچه بسیار برداشتند

بهر خانه‌ای در دو بگذاشتند

همی پرورانی‌شان سال و ماه

به مرغ و کیاب و بره چندگاه

چون بر گرفتند هر يك چوشیر

بر آن سان که خصم اندر آرند زیر

ز عود قماری یکی تخت کرد

سرتخت‌ها را به زر سخت کرد

به پهلویش بر نیزه‌های دراز

به بست و بر آنگونه بر کرد ساز

بیاویخت بر نیزه ران بره

به بست اندر اندیشه دل یکسره

از آن پس عقاب دلاور چهار

بیاورد و بر تخت بست استوار

نشست از بر تخت کاوس کی

فهاده به پیش اندرون جام می

که من راز این آسمان بنگرم

همی کارگر اختران بنگرم

چو شد گرسنه نیز پران عقاب

سوی دشت کردند هر يك شتاب

ز روی زمین تخت برداشتند

ز هامون برابر اندر افراشتند

آنگاه فردوسی چنین میگوید:

شنیدم که کاوس از آن برفلك

همی رفت تا بگذرد از ملك

دگر گفت از آن رفت بر آسمان

که تا جنگ سازد به تیرو کمان

ز هرگونه‌ای هست آواز این

نداند بجز پر خرد راز این

در تدبیر کیکاوس برای پرواز، پیش‌بینی عامل محرك و مشوق جهت پرواز پرندگان که ظاهراً امکان هدایت در جهات مختلف را نیز میتوانست تأمین سازد یعنی قرار دادن تکه‌های گوشت در فاصله ثابت در بالا و معرض دید عقابهای گرسنه، تا به امید رسیدن به آنها پرواز کرده و تخت محمول وابسته و سر نشین آنها باخود به آسمان بپرند و نیز با جابجا کردن تکه گوشتها جهت حرکت و پرواز عقابها در اختیار سر نشین باشد، از ابتکارات منحصر بفرد و بیسابقه در تاریخ اندیشه‌های پرواز بشر محسوب میشود.

پرواز جمشید

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

چو آن کارهای وی آمد بجای

ز جای مهین برتر آورد پای

بفرکیانی یکی تخت ساخت

چه مایه بدو گوهر اندر شناخت

که چون خواستی دیو برداشتی

ز هامون بگردون بر افراشتی

افسانه پرواز جمشید

بفر کیانی یکی تخت ساخت
چه مایه بدو گوهر اندر نشاخت
که چون خواستی دیو برداشتی
ز هامون بگردون بر افراشتی



«جمشید» بر آسمان معرفی شده است و شاید بهمین جهت در کتب تاریخ هواپیمائی جهان که در اروپا و آمریکا انتشار یافته ضمن بحث در اندیشه‌های اولیه پرواز بشر به افسانه پرواز جمشیدشاه اشاره‌ای نشده و کیکاوس تنها پادشاه ایرانی از ادوار باستانی و اولین پادشاه جهان که پرواز کرده بشمار آمده است.

حقایق در سینه افسانه‌ها

قص و افسانه‌هایی که از اعماق اعصار و قرون در دفتر خاطرات روزگار ثبت و سینه‌به‌سینه از نسلی به نسل دیگر منتقل شده‌اند، اگرچه به‌اطلاق افسانه بودنشان فی‌حد ذاته نمیتوانند مبین حقایق از تاریخ باشند ولی بخوبی قادرند انعکاسی از طرز تفکر و نحوه استنباط پیشینیان و حدود اطلاعات و شناسائی آن

چو خورشید تابان میان هوا
نشسته بر او شاه فرمانروا
جهان انجمن شد بر تخت اوی
فرو مانده از فرّه بخت اوی
به جمشید بر گوهر افشانند
مرآن روز را روز نو خواندند
در قسمت دیگر راجع به همین موضوع چنین آمده:
یکی تخت پر مایه کرده به پای
بر او بر نشسته جهان کدخدای
نشسته بر آن تخت جمشید کی
بچنگ اندرون خسروی جامی
مرآن تخت را دیو برداشته
ز هامون برابر اندر افراشته
چنانکه ملاحظه میشود افسانه پرواز «جمشیدشاه» باتدبیر خاصی همراه نمی‌باشد فقط «دیو» به عنوان حامل تخت

افسانه‌سرایان و محیط اجتماعی آنان نسبت به طبیعت و محیط طبیعی باشند. ارزش افسانه‌ها برای راه بردن به حریم حقایق از آنجا شروع میشود که دسترسی به آثار و مدارک مدون تاریخی پایان می‌یابد.

از افسانه تا حقیقت

تا اینجا ضمن بحث کوتاه پیرامون اندیشه‌های اولیه پرواز بشر، از توجه خاص ایرانیان قدیم به موضوع پرواز سخن بمیان آمد و روشن شد که در ایران باستان امکان پرواز تا چه حد عامل قدرت و توانائی بشمار می‌رفته و چگونه در میان دلاوریهای پهلوانان افسانه‌ای این سرزمین، در خدمت داشتن پرنندگان غول‌پیکر یا هر عاملی که پرواز و تسلط بر آسمانها را ممکن سازد، شرطی برای برتری و پیروزی پهلوانان شمرده میشده است و نیز چگونه به سلاطین و فرمانروایان این سرزمین برای توسعه قدرت و بسط فرمانروائی، در پیش گرفتن راه آسمانها، بعنوان آخرین اقدام توانائی بخش پیشنهاد میشده است.

داستانهای باستانی ما که گویای چگونگی اندیشه‌ها و مبین علائق نیاکان ما میباشند عموماً نشانه‌هایی از پرواز دارند و اکثراً حاکی از این حقیقت هستند که ایرانیان قدیم به پرواز الوهیت قائل بوده‌اند و هر چیز مقدسی را متعلق به آسمانها میدانسته‌اند و هر چیز آسمانی را بالطبع با داشتن بال مجسم میکردند. آثار باستانی و ادبیات کهن ما شواهد بیشتری بر صحت این نظر دارند و چنانکه اشاره شد پرواز کیکاوس و جمشید، وجود عقاب و سیمرغ در خدمت پهلوانان و قهرمانان، نقش فروهر با بالهای گسترده‌اش و دها و شاید صدها شاهد دیگر، همگی دلائل و براهین معتبر بر وجود علائق خاص پرواز در میان ایرانیان قدیم میباشند.



شیر بالدار با سرانسان که در آثار باستانی ایران فراوان دیده میشود - تجسمی است از جمع ۳ مظهر که مورد توجه ایرانیان بوده یعنی باکی و تقدس آسمانی (بال) - قدرت و توانائی (شیر) و اندیشه و خرد (سرانسان) - فروهر که بر دیوار قصر داریوش اول با بالهای گسترده نقش بسته و نگهبانانش دوشیر بالدار با سرهای انسان هستند، نزد نیاکان ما نشانه‌ای از فروغ ایزدی بوده و اینک نشان پرواز در مهبان ماست.

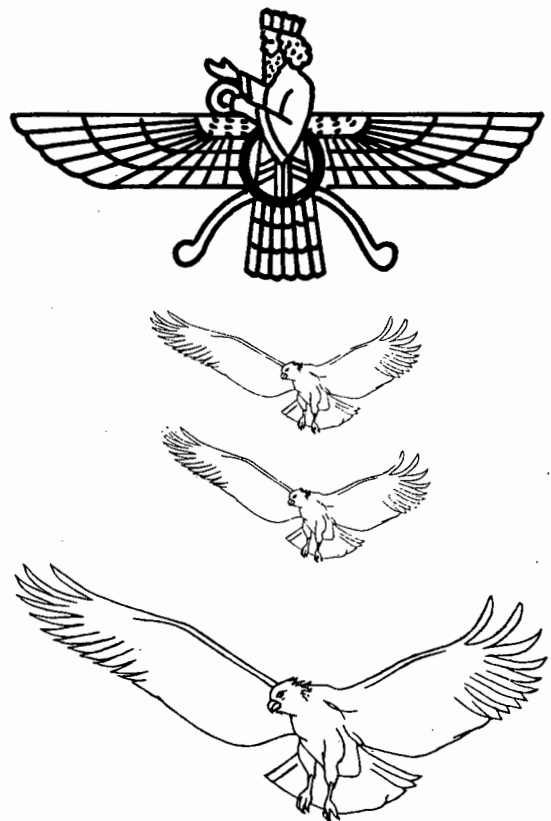


دداولوس که طبق افسانه‌های یونان در حال ساختن بال و پری برای خود و پسرش ایکاروس میباشد تا از جزیره کرت فرار کند.

روایاتی از نخستین پروازها در آسمان میهن ما

فقدان مدارك قابل استناد

اما از آثار هنری و ادبی که بگذریم هیچگونه مدرک قابل استنادی که حاکی از نحوه خاصی از تلاشهای عملی پرواز در ایران باستان باشد در دست نیست و مسلماً فقدان چنین مدارکی



دلیل عدم وجود تجربیاتی از این قبیل در گذشته میهن ما نمیتواند باشد، بلکه تنها ناشی از فقر اطلاعات تاریخی ما بعلمت عدم توجه گذشتگان به امر مهم «وقایع نگاری» میباشد که متأسفانه هنوز هم چنین قصوری کم یابیش وجود دارد. شاید این کوتاهی، در شرایط «بالفعل هر دوره‌ای از تاریخ» بدلیل بلند نظری مردمان آن دوره باشد که وقایع و حوادث روزمره پیرامون زندگی خود را زودگذر - بی‌اهمیت و کوچک می‌شمارند، ولی حقیقت این است که هرگاه همین وقایع و رویدادهای کوچک و کم اهمیت «بالفعل» مربوط به هر عصری از حیات يك ملت، بطور مرتب و منظم یادداشت و تدوین گردند، رویهمرفته تاریخ گویا و کاملی از آن ملت را تشکیل خواهند داد، تاریخی که میتواند در بسیاری از بررسیهای علمی و اجتماعی اعصار بعدی تاریخ ملت مورد بحث، منشأ و منبع گرانبهایی برای مراجعه و مطالعه بشمار آید. خوشبختانه در تاریخ معاصر کشور ما مانند سایر کشورهای جهان، روزنامه‌ها وظیفه «وقایع نگاری» را تا حد قابل توجهی به عهده گرفته‌اند ولی مسلماً گزارشات روزنامه‌ها برای انعکاس همه جانبه کلیه فعالیتهای همه سازمانها و آحاد اجتماعی يك کشور کفایت نمیکند و باید هر سازمان و یا هر واحد اجتماعی نیز بنوبه خود به اهمیت این وظیفه در محیط فعالیتهای مربوط به خود توجه کند.

نتیجه اینکه بدون شك در گذشته تاریخ کشور ما نیز تجربیات قابل توجهی در زمینه پرواز بعمل آمده، لیکن جریان این تجربیات در جایی منعکس نگردیده و بهمین دلیل کم کم از خاطرها محو و به فراموشی سپرده شده است.

پرواز اولین بالون در ایران

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

شاپو بر سر فرنگی بر هوا رفت

توی بالون نشست ترد خدا رفت

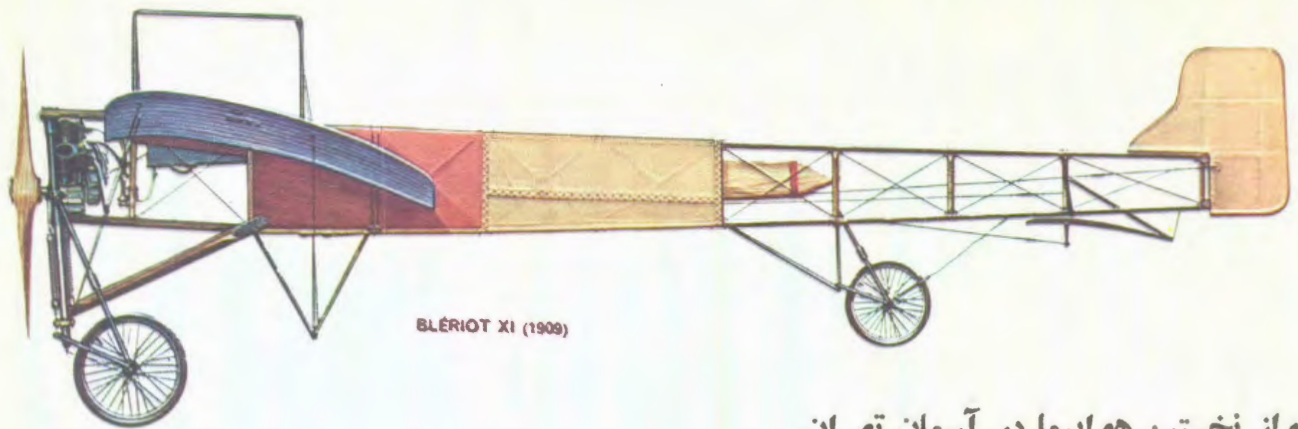


فروهر

در ایران باستان "فروهر" یکی از قوای باطنی پنجگانه انسان شناخته می‌شده که از بدو آفرینش همراه آدمی از آسمان بزمین آمده و همواره نگهبان و حامی او بوده است. به عبارت دیگر فروهرها در واقع پاسداران آسمانی زمینیان محسوب می‌شده‌اند یعنی همان وظیفه‌ایکه امروز خلبانان نیروی هوایی شاهنشاهی در قبال میهن و هم‌میهنانشان بعهده دارند و این منتهای خوش سلیقگی و حسن انتخاب می‌باشد که چنین نقش مناسبی بعنوان علامت خلبانی برگزیده شده است.

عکس تاریخی و منحصر بفرد پائین اولین پرواز بالون در ایران را که سال ۱۲۷۰ شمسی یعنی اواخر سلطنت ناصرالدین شاه توسط یکنفر فرانسوی در یکی از میدانهای شهر تبریز، حضور جمع کثیری تماشاگر، انجام گرفته است، نشان می‌دهد.





BLÉRIOT XI (1909)

پرواز نخستین هواپیما در آسمان تهران

اطاکی در محل کنونی باشگاه افسران ارتش (واقع در خیابان سوم اسفند) بود، منتقل کردند. هواپیما در آن تعمیرگاه بوسیله خلبان روسی آن «کوزمینسکی» (که برحسب معمول خلبانان آترمان در کار فنی هواپیما هم سررشته داشت) و بیاری آقای اشتوداخ (پدر تیمسار سرلشکر بازنشسته عیسی اشتوداخ که کارمند فنی قشون بود) و مکانیسین روسی هواپیما تعمیر و آماده پرواز شد و مجدداً به میدان مشق دیویزیون قزاق انتقال دادند تا پرواز کند. لیکن کوزمینسکی به این نتیجه رسید که قادر به برخاستن از میدان مشق نیست. سرانجام ناچار هواپیما را از راه زمین به محل کنونی بی سیم که «قصر قجر» نامیده میشد و زمین صافی بود حمل کرد و از آن محل برای مدتی گاه گاه بر فراز شهر تهران پرواز مینمود و این اولین باری بود که ساکنین تهران هواپیمائی را در آسمان مشاهده میکردند.

نخستین برخورداری قوای زمینی ایران از پشتیبانی هواپیما

از بررسی خاطرات افسران قدیمی چنین برمی آید که قوای زمینی ایران برای اولین بار در سال ۱۲۹۸ از حمایت دو فرزند هواپیمای انگلیسی، درحالیکه خلبانان آنها را نیز انگلیسیها عهده دار بوده اند برخوردار گردیده است: سرتیپ بازنشسته حیدرقلی بیگلری در کتابی تحت عنوان «خاطرات یک سرباز» می نویسد: «در سال ۱۲۹۸ که میرزا کوچک خان با پشتیبانی و اسلحه بلشویکهای روسی درصدد تجزیه گیلان از ایران بود... روسها زمینه را برای ورود خود به گیلان مساعد دیده و باچند کشتی از بادکوبه به سوی گیلان حرکت و بندر پهلوی (اترلی آترمان) را اشغال کردند. در این موقع پایتخت ایران مشغول تهیه قوای بود که برای رفع شر متجاسرین و برقراری امنیت در شمال و مقابله احتمالی با بلشویکهای روسی به گیلان اعزام دارد - البته وضع در مرکز بسیار اسفانگیز، خزانه تهی، خواروبار و پوشاک به اندازه کافی وجود نداشت،

در یکی از روزهای اواخر سال ۱۲۹۲ مردم تهران برای اولین بار در عمرشان هواپیمائی را مشاهده نمودند که در ارتفاع پائین پرواز میکرد مردم باشنیدن غرش این مرغ آهنین که برای نخستین بار به گوششان میخورد باشتاب خود را به حیاط خانه ها، کوچه ها و بامهای منازل خود رسانیده و با شگفتی به تماشای آن پرداختند. هواپیما چند دقیقه در آسمان تهران به پرواز خود ادامه داد و نظر باینکه آن زمان در تهران فرودگاهی جهت نشستن هواپیما وجود نداشت، خلبان هواپیمای مورد بحث میدان مشق دیویزیون قزاق (محل فعلی وزارت امور خارجه و اداره شهربانی) را مناسبترین محل برای نشستن تشخیص داده و در آنجا فرود آمد، ولی هنگام فرود هواپیما به لوله تویی که در میدان قرار داشت تصادف کرد و آسیب دید البته بخلبانش صدمه ای نرسید. بمحض فرود هواپیما مردم شهر برای تماشای آن هجوم آورده و حفظ نظم را برای مأمورین دشوار ساختند و تجمع و ازدحام اهالی جهت زیارت این مرغ آهنین، تاچند روزی ادامه داشت تا هواپیمای آسیب دیده را، که از نوع بلریو و بخلبانی شخصی بنام کوزمینسکی تبعه روسیه بود، جهت تعمیر به تعمیرگاه قشون (ارتش) که در آن زمان عبارت از



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

تجهیز ارتش ایران با هواپیما از اولین اقدامات بعد از کودتای ۱۲۹۹

از یادداشتهای اعلیحضرت رضاشاه کبیر چنین استنتاج میشود که معظمه بلافاصله بعد از کودتای سوم اسفند ۱۲۹۹ با توجه به لزوم تقویت ارتش به منظور سرکوبی متمرذین نقاط مختلف کشور و برانداختن ملوک الطوائفی، ب فکر تجهیز ارتش ایران با هواپیما افتاده و با نیل به مقام وزارت جنگ دستور خرید تعدادی هواپیما را صادر فرموده اند. راجع به این موضوع در صفحات ۳۳ و ۳۴ کتاب یادداشتهای اعلیحضرت رضاشاه کبیر (چاپ مهرماه ۱۳۵۰) چنین آمده است: «... چهارم اردیبهشت سال ۱۳۰۰ شمسی فرمان وزارت جنگ من صادر شد. در این وقت قبایل و عشایر دست به قیامهای مسلحانه ای زده و ارتباط خود را با تهران قطع کرده بودند. از طرفی میرزا کوچک خان اعلام جمهوریت آزادیخواهان را در گیلان انتشار داده بود و دیگران نیز هر کدام به نوبه خود دست به سرپیچی زده بودند، نه مالیاتی میدادند و نه اطاعتی میکردند، از این رو برای سرکوب کردن آنان بایستی ارتش را مجهز می ساختم. اولاً تعدادی طیاره خریداری شد و نیز تا شاهی آخر را صرف بسالا بردن قوای نظامی کردم و پس از سه ماه ارتش ایران آماده بود تا با هرگونه حادثه در هر نقطه ای از کشور مقابله کند...»

سرانجام به رضوی بود دولت بیاری مردم يك نیروی ده هزار نفری مرکب از قزاق، سرباز و ژاندارم، شامل توپخانه آماده و به سوی گیلان اعزام کرد. فرماندهی این قوا را يك ژنرال روسیه تزاری موسوم به استراسلسکی عهده دار بود (که در ارتش ایران خدمت میکرد ولی سرانجام خیانتش فاش شد و بوسیله معاون او سرتیپ رضاخان، بعداً اعلیحضرت رضاشاه کبیر، از کار برکنار گردید) و معاونت او را سرتیپ رضاخان فرمانده اتزباد همدان بعهده داشت. انگلیسیها که در جنوب ایران حضور داشتند و از پیشروی قوای روسی به سمت تهران و صفحات جنوب بیمناک بودند درصدد برآمدند که بهر طریقی قوای اعزامی ایران را در برابر روسها دست نشاندگانشان تقویت کنند لذا عده ای از نیروهای خود را بسوی تهران و از آنجا به سوی قزوین و ارتفاعات منجیل بردند و در منجیل استحکاماتی ساختند تا پشت نیروی ایران را داشته باشند، در این موقع بود که دو فروند هواپیما را مأمور پشتیبانی قوای زمینی ایران کردند... این ظاهرأ اولین باری بوده است که قوای نظامی ایران از پشتیبانی هواپیما برخوردار گردیده است.

جمعی از بانوان متجاوز از نیم قرن پیش ایران که بستگان مسافر هوایی خود را با گریه و زاری بدرقه میکنند ...
در آن زمان شرکت یونکرس آلمانی با چند فروند هواپیما بین شهرهای ایران مشغول حمل مسافر بود. عکس زیر یک کار هنری با استفاده از یک تصویر سیاه و سفید قدیمی میباشد.



اختصاص قلعه مرغی برای پرواز هواپیماها

تا نیمه اول سال ۱۳۰۱ در تهران زمین مشخصی برای نشستن و برخاستن هواپیما وجود نداشت ولی چنانکه روزنامه «ایران» در شماره ۷ تیر ماه ۱۳۰۱ خود می‌نویسد: در پی درخواست انگلیس برای ورود دوفروند هواپیما به تهران و اختصاص محلی برای فرود آنها، دولت وقت، زمین قلعه مرغی را برای این منظور اختصاص داده و بیاری زندانیان شهربانی وقت به تسطیح آن اقدام کرده است. عین خبر روزنامه مذکور چنین است: «بطوریکه اطلاع حاصل نموده‌ایم قریباً دوفروند آئروپلان که متعلق به دولت انگلیس است در هوای تهران پرواز خواهند کرد و ورود آئروپلانهای مزبور قبلاً به دولت ایران اطلاع داده شده. اختصاص محلی را جهت فرود آمدن تقاضا نموده‌اند لذا به‌اداره نظمیّه اطلاع داده شده که در بیرون دروازه محل مناسبی را برای پائین آمدن آنها تهیه و در صورت پست و بلندی، محل را تسطیح نمایند. اداره نظمیّه نیز در اطراف قلعه مرغی، سمت امامزاده حسن را برای فرود آمدن آئروپلان اختصاص داده و عده‌ای از مجوسین نظمیّه هم چند روز است مشغول تسطیح آنجا هستند که برای ورود آئروپلانها حاضر باشد». سپس روزنامه مذکور در شماره پنجشنبه ۹ مرداد ۱۳۰۱ خود می‌نویسد: «دوفروند آئروپلان انگلیسی که اخیراً از بغداد به تهران آمده و در قلعه مرغی فرود آمده از صبح روز گذشته در آسمان تهران به پرواز و نمایش مشغول بوده و در پایان در قلعه مرغی فرود آمدند.»

یک عکس هوایی از قلعه مرغی که متجاوز از نیم قرن پیش گرفته شده.



اولین ایرانیانی که در آسمان تهران پرواز کردند

در نخستین سالهای بعد از کودتای ۱۲۹۹ از وقایع و سیر تحولات وضع هواپیمائی در ایران مدارک رسمی در دست نیست لیکن باتوجه به مندرجات جراید خبری که در آن زمان مرتباً انتشار می‌یافته تا حدی میتوان به‌وضع پیدایش هواپیمائی در ایران پی‌برد.

روزنامه «ایران» در شماره ۱۲ فروردین ۱۳۰۱ خود از پرواز یک فروند هواپیمای روسی از طریق اترلی (بندر پهلوی) به سوی تهران خبر میدهد، آنگاه در شماره ۲۶ فروردین خود می‌نویسد: «آئروپلانی که ۱۵ فروردین از روسیه به تهران آمده عصر دیروز و پرروز در آسمان تهران پرواز کرد و پس از تماشای مردم فرود آمد» - سپس در شماره سوم اردیبهشت این روزنامه خبری بشرح زیر حاکی از پرواز اولین ایرانیان با هواپیما در آسمان تهران درج شده است.

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



تأسیس دفتر هواپیمائی نظامی

باتوجه به اینکه پس از شرکت مؤثر هواپیمائی در جنگ جهانی اول موضوع هوانوردی بیشتر از لحاظ نظامی مورد توجه جهانیان قرار گرفته بود لذا در ایران نیز هواپیمائی در وهله نخست نظر ارتش را جلب کرد. چنانکه قبلاً اشاره شد اعلیحضرت رضاشاه کبیر، پس از کودتای سوم حوت ۱۲۹۹، هنگامیکه فرماندهی کل قوای ایران را عهده‌دار و در اندیشه سر سامان دادن بوضع آشفته نیروهای نظامی کشور بودند، با نبوغ ذاتی و دوراندیشی استثنائی خود وتوجه به نقش هواپیمائی در جنگ بین‌الملل اول به اهمیت این صنف وتأثیر مثبت وحیاتی آن در آتیه ارتش نوینی که در صدد ایجاد آن بود پی برده و بمنظور بررسی تأسیس هواپیمائی نظامی، فرمان تشکیل دفتری بنام «دفتر هواپیمائی» را در دایره عملیات ارکان حرب کل قشون ایران صادر نمودند و به این ترتیب برای اولین بار اسم هواپیمائی جزء سایر سازمانهای ارتشی ایران بمیان آمد، هرچند دفتر مزبور در آن موقع بجز یک رئیس و یک نویسنده عضو دیگری نداشت و در ابتدا، هواپیمائی هم در بین معهدنا همین دفتر هسته مرکزی «هواپیمائی نظامی ایران» را تشکیل داد.

پس از تأسیس دفتر هواپیمائی در ارکان حرب کل قشون، ارتش ایران برای اولین بار یک فروند هواپیمای فلزی یکباله و یک موتور ساخت کارخانه یونکرس آلمان از نماینده آن شرکت، که جهت انجام فعالیت‌های حمل ونقل هواپیمائی تجارتي به ایران آمده بود، خریداری و در قلعه مرغی نگهداری نمود بدیهی است که خلبان ومکانیسین آن هم آلمانی بودند که بطور کنتراتی از طرف ارتش ایران استخدام شده بودند.



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

پس از تأسیس دفتر هواپیمائی در ارکان حرب کل قشون یگفروند هواپیمای یونکرس اف - ۱۳ آلمانی (عکس بالا و پائین) خریداری و در قلعه مرغی نگهداری شد . خلبان و مکانیسین آن هم از آلمانها استخدام شده بودند .



فعالیت‌های شرکت هواپیمائی یونکرس در ایران و سهم آن در ایجاد و عملیات هواپیمائی این کشور

آلمان با چند فرزند هواپیمای فلزی یکباله از نوع «یونکرس اف - ۱۳» از طریق روسیه و بندر پهلوی به تهران آمده و به بررسی ایجاد سرویس حمل و نقل و پست هوائی در این کشور پرداخته و با مقامات دولتی هم مذاکراتی بعمل آورده لیکن تاریخهای دقیق و نحوه این مذاکرات و چگونگی اقدامات معموله بطور کامل روشن نیست و از این لحاظ مندرجات سالهای اولیه بعد از کودتای سوم اسفند ۱۲۹۹ جریده خبری «ایران» که ذیلاً از نظر میگذرد، میتواند تا حدودی به روشن شدن موضوع یاری کند:

در مورد تصمیم وزارت پست و تلگراف ایران برای ایجاد پست هوائی، در شماره یکم مرداد ماه ۱۳۰۱ روزنامه «ایران» چنین نوشته شده است: «از قراریکه شنیده‌ایم وزارت پست و تلگراف در نظر دارد وسائل ایجاد پست هوائی را در ایران فراهم سازد. عجلتاً ممکن است در اول دو سرویس، یکی از مرکز به سرحدات عراق عرب و دیگری از مرکز به آذربایجان، هر سرویس با سه پرواز در هفته، دایر شود - چه سعادت برای مردم خواهد بود که مکاتیبشان از مرکز به اقصی بلاد مملکت در یکروز حمل گردد. پست هوائی برای ایران خیلی لازم است. فقدان طرق جدید و دوری مراکز ضرورت آنرا ایجاب میکند و از قرار معلوم مخارج پست هوائی خیلی هم زیادتراً از پست معمولی نیست. يك عدد طیاره خوب پستی را میتوان با تمام لوازم آن به پنجهزار تومان خریداری کرد، فقط ساختن فرودگاه طیاره در مراکز مختلف و تهیه خلبان و مکانیسین متخصص در ابتدای کار خالی از اشکال نخواهد بود. امیدواریم وزارت پست و تلگراف این موضوع را که امروز به نظر خوانندگان قدری دور از ذهن میرسد تعقیب کند و طیاره‌های پستی را در

شرکت یونکرس آلمانی نخستین شرکتی میباشد که برای اولین بار تأسیسات هواپیمائی در ایران بوجود آورده و برای چند سال اول بطور غیررسمی به حمل و نقل هوائی مسافر و بار در این کشور پرداخته و سپس با طرح و تصویب لایحه‌ای در مجلس شورایی ملی فعالیت حمل و نقل هوائی در این کشور را انحصاراً بدست گرفته و عملاً تا سال ۱۳۱۲ ادامه داده است.

نظر باینکه شرکت یونکرس پیش از تأسیس سازمان هواپیمائی نظامی ایران و حتی در سالهای اولیه پس از تأسیس این سازمان نیز از طریق در اختیار گذاشتن هواپیما و خلبان و خدمه فنی با ارتش نوبنیاد ایران در عملیات نظامی نقاط مختلف کشور مشارکت داشته و در بند (۱) ماده ۸ لایحه حمل و نقل تجارتي و پست هوائی مصوبه بهمن ماه ۱۳۰۴ مجلس شورایی ملی ایران، مبنی بر تفویض انحصاری این فعالیت به شرکت یونکرس، هم لزوم همکاری شرکت مورد بحث با ارتش ایران تأکید شده است لذا از لحاظ تاریخ جا دارد پیش از پرداختن به شرح مقدمات تأسیس هواپیمائی نظامی در ایران بآپیدایش و فعالیت‌های این کمپانی در ایران آشنائی داشته باشیم:

نظری به پیدایش سرویس پست و حمل و نقل هوائی در ایران و خدمات نظامی آن

از پیدایش سرویس پست و حمل و نقل هوائی در ایران، اطلاعات مدون جامعی در دست نیست معهداً با مراجعه به اخبار پراکنده‌ای که در روزنامه‌های قدیمی منتشر شده چنین بنظر میرسد که حدود سال ۱۳۰۱ شمسی نماینده کمپانی یونکرس

ایران به پرواز درآورد. پست هوائی علاوه بر سرعت در رسانیدن مکاتیب مردم فوائد دیگری هم دارد مثلاً در زمان کوچ بیلاق قشلاق ایلات، محمولات پستی دستخوش سرقت و غارت نمی‌شود و بعلاوه طیارات پستی در مواقع لازم به وزارت جنگ هم میتوانند کمک کنند - طیاره هروقت به یک توپ یا مسلسل مجهز شود بهترین حربه برای متفرق کردن اشرار و سارقین طرق و شوارع است. در هر حال انتظار داریم که وزارت پست و تلگراف هرچه زودتر وسائل اجرای این نظر را فراهم کند.

از خبری که روزنامه «ایران» حدود یکسال بعد در همین زمینه نوشته معلوم میگردد که وزارت پست و تلگراف در سال ۱۳۰۱ موفق به ایجاد پست هوائی نشده و حتی در سال ۱۳۰۲ نیز بعلت فقدان بودجه کافی این امکان دست ندادند است - روزنامه مذکور در مرداد ماه ۱۳۰۲ می‌نویسد:

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

همین روزنامه در شماره ۱۸ شهریور ۱۳۰۳ خود خبری

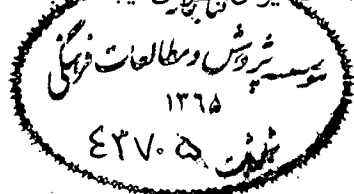
تحت عنوان «تقاضای ایجاد پست هوائی» چنین می‌نویسد:

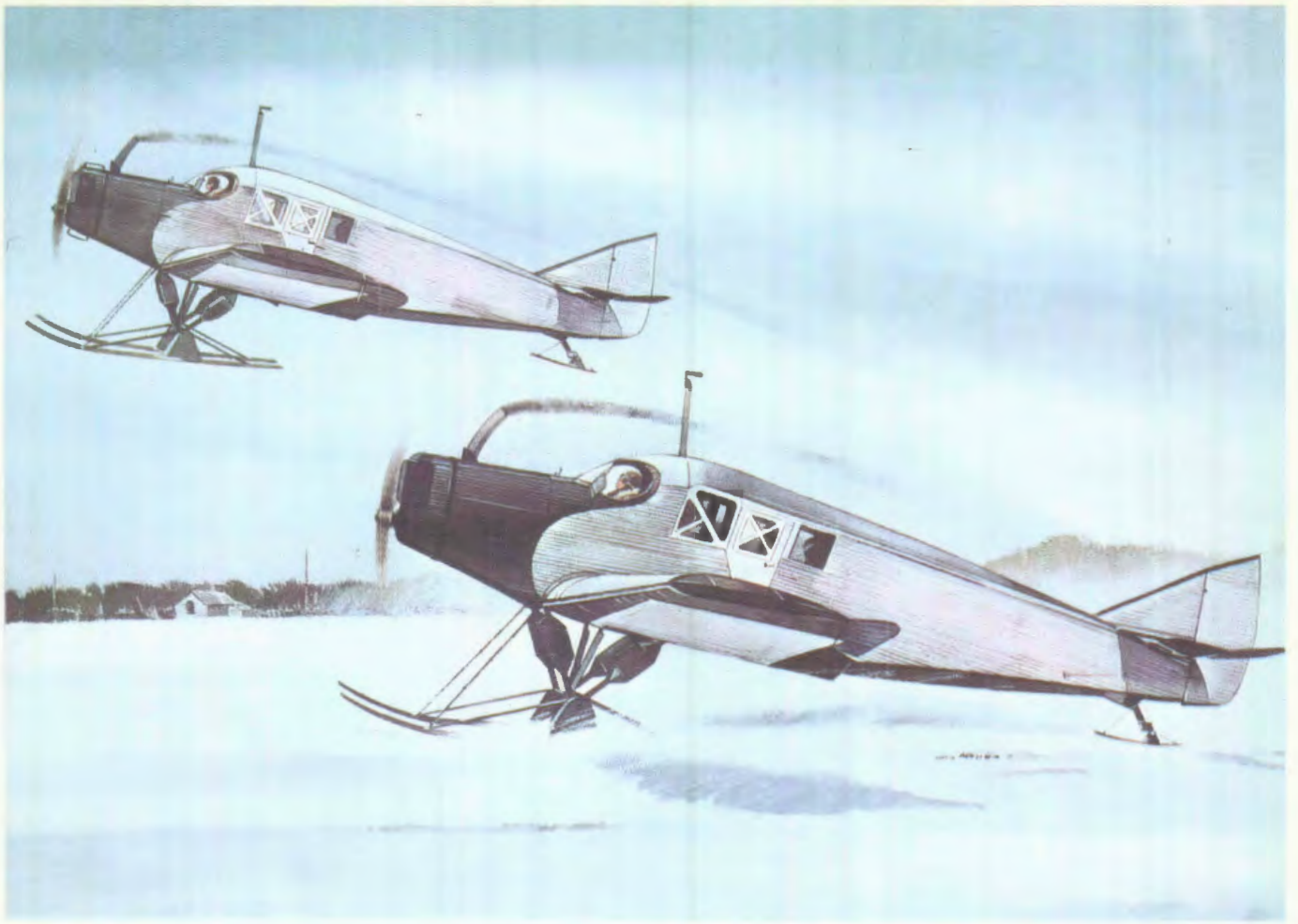
«برطبق اطلاعی که تحصیل شده است اخیراً کمپانی یونکرس آلمان از اولیای دولت ایران درخواست کرده که اجازه داده شود تا بین رشت و بادکوبه پست هوائی دایر نماید و پیشنهادات خود را هم ارسال داشته که تحت مطالعه و اقدام میباشد.»

در شماره ۱۸ شهریور ۱۳۰۳ روزنامه مذکور پیرامون اقداماتی که کمپانی یونکرس آلمان برای ایجاد سرویس حمل و نقل هوائی در ایران بعمل آورده چنین آمده است: «... کمپانی یونکرس آلمانی تاکنون در ۲۲ کشور دنیا شعبات هواپیمائی دایر کرده و مشغول فعالیت میباشد، چندی است که غرش طیارات یونکرس در ایران هم شنیده میشود، مخصوصاً در صفحات لرستان دو طیاره یونکرس که در خدمت قشون دولت ایران میباشد امتحانات لازمه خود را داده‌اند. اینک کمپانی هواپیمائی یونکرس در صدد است که در تهران هم شعبه ایجاد نماید. برای تأسیس خطوط حمل و نقل هوائی در ایران، چند ماه قبل آقای «یارلمک» نماینده کمپانی مذکور مسافرتی به شرق کشور کرد تا در صفحات مختلف ایران برای ایجاد شعبه ۳۰ هواپیمائی کسب اطلاع نماید.

آقای یارلمک پس از یکی دو ماه اقامت در ایران به آلمان بازگشت و مراتب را باریس کل کمپانی در میان گذاشت و پیشنهاد او راجع به تأسیس خطوط هوائی در ایران مورد قبول مؤسسه قرار گرفت و اینک آقای یارلمک باماشین‌آلات و لوازم به تهران مراجعت نموده و برای پیشرفت امر در تهران اداره‌ای تأسیس گردیده که ریاست آن بعهده یارلمک محول شده و خطوط هوائی مورد نظر بزودی شروع بکار میکنند. پنج فروند طیاره مسافری از مسکو مستقیماً به طرف ایران حرکت کرده‌اند که در همین روزها وارد خواهند شد. از پنج فروند طیاره مذکور دو فروندش بحری هستند که برای خط بین اتزلی (بندر پهلوی) و بادکوبه در نظر گرفته شده‌اند و از سه فروند دیگر هم که در خشکی برخاستن و نشستن انجام میدهند دوفروندش برای پرواز در خط بین تهران و اتزلی (بندر پهلوی) منظور گردیده و یک فروند هم مختص به خود یارلمک است که بوسیله آن برای شناختن خطوط هوائی در ایران مسافرت خواهد کرد در نیمه دوم نوامبر سال جاری، یارلمک برای کسب اطلاع از وضعیت راه هوائی اصفهان بوشهر با طیاره به جنوب مسافرت مینماید تا چنانچه مقتضی شود خط هوائی اصفهان - بوشهر در عرض سال جاری دایر گردد.»

روزنامه «ایران» در شماره روز ۱۸ آذر خود می‌نویسد: «... روز سه‌شنبه بیست و پنجم نوامبر دودستگاه از طیاره‌های کمپانی یونکرس برای تأسیس خط هوائی بین تهران - اتزلی - بادکوبه و بالعکس تخصیص داده وارد اتزلی شده‌اند، انقلاب هوا و طوفانهای شدید روسیه باعث تأخیر حرکت طیاره‌های مذکور گردیده و بهمین جهت تاکنون کلیه آنها به اتزلی نرسیده‌اند ولی احتمال میرود که در عرض امروز و فردا وارد شده و بطرف تهران حرکت نمایند. مؤسسه یونکرس که یک شرکت سهامی است علاوه بر طیاره‌هایی که تاکنون بوسیله این مؤسسه به ایران وارد شده دوفروند طیاره بحری نیز (که روی آب نشستن و برخاستن میکنند) وارد اتزلی کرده که هفته‌ای دومرتبه بین اتزلی و بادکوبه و بعدها نیز هفته‌ای یک مرتبه بین اتزلی و بندرگر حرکت خواهند نمود» - سپس روزنامه مذکور در شماره روز ۲۲ آذر ۱۳۰۳ خود مینویسد که: «دیروز عصر دوفروند طیاره یونکرس که از اتزلی پرواز کرده بودند وارد قلعه‌مرغی گردیده و فرود آمدند» - از لحاظ آگاهی از این موضوع که در آن تاریخ دوفروند از هواپیماهای یونکرس در خدمت دولت ایران بوده خبر مندرج در شماره ۲۳ آذر ۱۳۰۳ روزنامه ایران جالب توجه است که عیناً نقل میشود: «یک دستگاه طیاره یونکرس که در استخدام دولت ایران است و از بوشهر حرکت نموده بود پس از توقف در اصفهان به طرف تهران پرواز و دیروز وارد تهران شد. مدت طیران هواپیمائی مزبور از بوشهر تا تهران هفت ساعت و شانزده دقیقه بوده است.





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

یونکرس مشغول مذاکره بود و در نتیجه قرار شد که نماینده مزبور پیشنهادات خود را راجع به موضوع مورد بحث به وزارت پست و تلگراف بفرستد تا پس از موافقت برای تصویب مجلس شورای ملی ارسال شود.

همچنین روزنامه قدیمی مورد بحث در شماره ۲۳ آذر ۱۳۰۳ خود نوشته است که: « این چند روز چند فروند از هواپیماهای کمپانی یونکرس در آسمان تهران پرواز و نمایشات قابل توجهی از خود بروز دانه و روز ۲۱ آذر هم که طیاره‌های یونکرس از اترلی پرواز و در قلعه مرغی فرود آمدند دو نفر از خواتین را نیز از اترلی به تهران پرواز دادند، خواتین مزبور اولین خانم‌های ایرانی هستند که با طیاره مسافرت کرده‌اند، از قرار اظهاراتشان مسافرت با طیاره علاوه بر راحتی و سرعت، بسیار پرسفاست و خواهران و هموطنان خود را به این قسم مسافرت کم‌زحمت و پرسفا دعوت مینمایند.»

چندی قبل همین طیاره از تهران به یوشهر پرواز نموده و مدت طیران آن شش ساعت و بیست و هشت دقیقه بوده - سابق شیوع داشت که طیران از تهران تا یوشهر مشکل و خطرناک است ولی اینک معلوم میشود که با طیاره یونکرس انجام این مسافرت دور از هرگونه خطر است...»

مذاکره برای ایجاد پست هوایی و پرواز مسافرتی اولین بانوان ایران

روزنامه «ایران» در شماره ۲۳ آذر ۱۳۰۳ خود می‌نویسد که: «عصر روز گذشته نماینده کمپانی یونکرس در وزارت پست و تلگراف آقای مخبرالدوله معاون وزارتی را ملاقات و راجع به حمل و نقل پست بین ایران و روسیه بوسیله طیارات

نومیدی کمپانی یونکرس

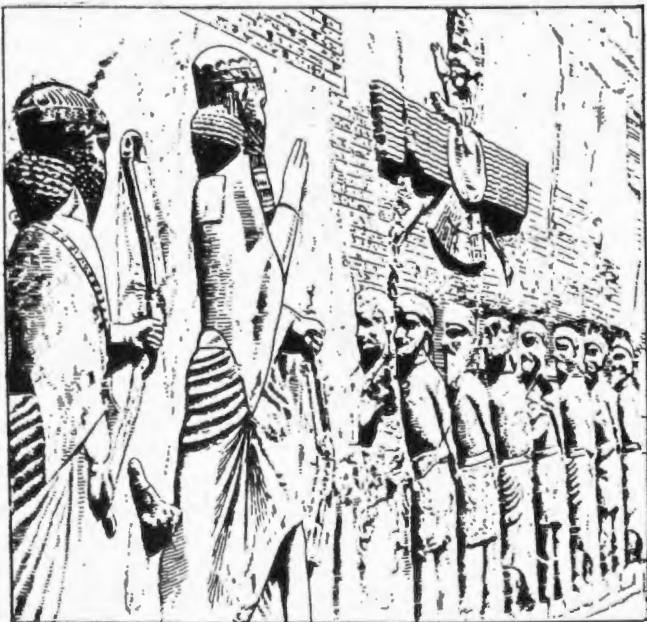
از مساعدت دولت ایران

روزنامه ایران در شماره ۳۰ فروردین ۱۳۰۴ خود می نویسد: «چندی است که پیشنهادات کمپانی یونکرس در دوائر دولتی مطرح و مورد مذاکره است و تاکنون جواب قطعی راجع به مساعدت اولیای دولت به کمپانی مزبور نرسیده، کارکنان یونکرس در ایران تقریباً از تعقیب عملیات مایوس و به این جهت خط پروازی تهران - اصفهان را قطع نموده و مسافر قبول نمی نماید. شرکت در صدد است که چنانچه باز هم خبری از موافقت دولت نشود خط تهران - اترلی را نیز قطع نموده و کارکنان خود را به آلمان اعزام دارد».

جواب دولت ایران به کمپانی یونکرس

از مطالعه خبر مندرج در شماره ۴ اردیبهشت ۱۳۰۴ روزنامه ایران چنین نتیجه میشود که جواب پیشنهادات کمپانی یونکرس راجع به تأسیس رسمی خطوط هوایی در ایران به نمایندگی کمپانی مزبور واصل گردیده ولی این جواب تقریباً متضمن نوعی پیشنهاد متقابل است که از طرف دولت ایران به کمپانی شده تا در صورت قبول از طرف کمپانی قرارداد مربوطه منعقد خواهد شد. در این پیشنهاد متقابل قبول حمل و نقل پستی خط اترلی - تهران و تهران - بوشهر اضافه شده است - روزنامه مورد بحث در شماره ۹ اردیبهشت خود می افزاید که: «بقرار اطلاع در جوابی که دولت ایران به کمپانی یونکرس داده حمل و نقل پست هوایی در خط اترلی - تهران و تهران - بوشهر را در سال به مبلغ چهل و کسری هزار تومان معین کرده ولی محتمل است که کمپانی مذکور به مبلغ معینه دولت ایران رضایت ندهد». همچنین روزنامه مورد بحث در شماره ۱۳ اردیبهشت خود می افزاید: «... نمایندگی کمپانی یونکرس موضوع جواب توأم با پیشنهاد متقابل دولت ایران را به مرکز کمپانی در برلن اطلاع داده و اخیراً تلگرافی از طرف ریاست اداره مرکزی کمپانی به نمایندگی آن در تهران رسیده حاکی از اینکه پیشنهادات دولت ایران برای ایجاد خطوط هوایی در ایران مطالعه شده ولی مبلغ تعیین شده برای چنین خدمتی غیرمکفی است و به همین جهت به نمایندگی کمپانی در تهران دستور صادر شده که شعبه مؤسسه در تهران منحل و طیارات و خلبانان و مستخدمین آلمانی به برلن اعزام گردند ولی بهر حال در صورتیکه مسئول شعبه کمپانی در تهران (مسیو یارلمک) صلاح میداند پیش از انحلال اختیار دارد که بار دیگر پیشنهادات جدید مناسبی را به دولت ایران تقدیم دارد و گویا نمایندگی کمپانی مشغول تهیه آخرین

پیشنهاد خود می باشد که به دولت ایران تقدیم دارد». در آبان ۱۳۰۴ رقیبی برای کمپانی یونکرس پیدا شد و این رقیب شرکت هواپیمائی بین المللی فرانسه بود که کلنل راتتی را بعنوان نماینده خود برای تقدیم پیشنهادی جهت کسب امتیاز ایجاد خطوط هوایی و حمل پست بین تهران و نقاط مختلف کشور به ایران اعزام داشته بود و چنانکه از مندرجات روزنامه های آن زمان معلوم میشود ماجرای رقابت این دو شرکت به مطبوعات نیز کشیده شده و منجر به صدور اعلامیه هایی از سوی هر یک از شرکتهای مذکور بر علیه دیگری و انتشار آنها در روزنامه ها گردیده، لیکن سرانجام لایحه امتیاز انحصاری حمل و نقل هوایی پست، مسافر و بار بنفع کمپانی یونکرس از تصویب مجلس شورای ملی ایران گذشته که متن آن ذیلا از نظر میگذرد:



در عهد باستان هنگامیکه مردم جهان خدایان خود را از میان موجودات روی زمین برگزیده و ستایش میکردند، نیاکان ما در اندیشه راز آفرینش متوجه سپهر برین بودند و هر قدرت پرستدنی را متعلق به آسمانها پنداشته و هر چیز آسمانی را باهال، یعنی مظهر امکان پرواز، مجسم میکردند.

اولین لایحه حمل و نقل و پست هوایی در ایران

متضمن تعهد واگذاری وسائل فنی و مستخدمین در اختیار وزارت جنگ هنگام
محاربه یا انقلابات داخلی که در بیستم بهمن ۱۳۰۴ به تصویب مجلس شورای ملی ایران رسید

ذیلا متن لایحه‌ایکه در بیستم بهمن ماه ۱۳۰۴ برای اولین بار راجع به حمل و نقل و پست هوایی در مجلس شورای ملی ایران مطرح و تصویب شد از نظر میگذرد. چنانکه ملاحظه میشود مؤسسه یونکرس طبق این قرارداد متعهد ایجاد یک مدرسه خلبانی و فنی هوایی در ایران شده که عملاً توفیق اجرای آنرا بدست نیاورد. همچنین تعهد شرکت برای گذاشتن هواپیماها و خلبانان و خدمه فنی بهنگام نیاز در اختیار وزارت جنگ قابل توجه است:

ماده ۱ - مجلس شورای ملی حق انحصاری هواپیمائی را در سه خط ذیل برای مدت ۵ سال از تاریخ تصویب و امضاء و مبادله این قرارداد به مؤسسه هواپیمائی یونکرس واگذار می کند که بلافاصله خطوط ذیل را برقرار می نماید:

تهران - بندر پهلوی

تهران - بندر بوشهر

تهران - قره طو

ماده ۲ - مؤسسه هواپیمائی یونکرس متعهد می شود که خطوط پستی هوایی در ماده اول را بخطوط پستی هوایی اروپا متصل نماید و مکلف است که لااقل در ظرف سه ماه اول یکی از خطوط فوق را به خط پستی هوایی اروپا مرتبط سازد.

ماده ۳ - دولت ایران از تاریخ استقرار پست هوایی تا مدت ۱۸ ماه برای پرواز در سه خط فوق از قرار هر کیلومتر سه قران بعنوان کمک خرج بمؤسسه یونکرس خواهد پرداخت و بعد از ۱۸ ماه دولت ایران کمک خرج مزبور را قطع مینماید.

ماده ۴ - مؤسسه یونکرس متعهد می شود در هر هفته در هر یک از خطوط معینه در ماده اول پست دولتی را که کمتر از ۷۵ کیلوگرم نخواهد بود ایاباً و ذهاباً حمل نماید.

ماده ۵ - در تمام مدت کنترات کلیه اضافه نرخ پستی که از محصولات پستی هوایی اخذ خواهد شد پس از مخارج اداری آن به مؤسسه یونکرس واگذار می شود ولی در صورتیکه عایدات مزبور از ماهی دوهزار تومان تجاوز کند مازاد آن پرداخت نخواهد گردید و هرگاه از دوهزار تومان کمتر شد

مؤسسه یونکرس حق مطالبه زیاده تر از آن را نخواهد داشت.

ماده ۶ - تعیین تعرفه کرایه و شرایط مسافرت و محمولات و همچنین تعیین نرخ اضافی پستی منوط به نظریات و تصویب وزارت پست و تلگراف خواهد بود و طیارات پستی یونکرس در شهرهائی که سرراه است و وزارت پست و تلگراف معین مینماید فرود آمده و صعود خواهند نمود.

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

ماده ۸ - مؤسسه هواپیمائی یونکرس علاوه بر تعهدات فوق مراتب ذیل را نیز متعهد میگردد:

(الف) - واگذاری وسائل فنی و مستخدمین خود مطابق قرارداد مخصوص به وزارت جنگ در مواقع جنگ یا انقلابات داخلی.

(ب) - در هر ماه یک محل خالی (در هر یک از خطوط) مجاناً به اختیار وزارت پست و تلگراف خواهد گذاشت.

(ج) - تأسیس یک باب مدرسه فنی هواپیمائی و آوردن طیارات تعلیمی برای تعلیم و تربیت طیارچی (خلبان) و مکانیکچی (مکانیسین) ایرانی.

(د) - پذیرفتن لااقل دو نفر شاگرد ایرانی به خرج مؤسسه یونکرس متناوباً از طرف دولت برای تحصیل اطلاعات و معلومات لازمه در کلیه شعب هوانوردی خود.

(ه) - تأسیس یک کارخانه هواپیمائی بزرگ برای تعمیرات لازمه طیارات در تهران و کارخانه های کوچکتری در سایر نقاط مهمه هواپیمائی ایران.

(و) - تأسیس یک شرکت هواپیمائی ایرانی مطابق قوانین ایران.

(ز) - در صورتیکه دولت بخواهد، مؤسسه یونکرس متقبل می گردد که موافق دستور دولت خطوط ذیل را دائر و برای اداره این امر طیارچی (خلبان) و مکانیکچی (مکانیسین) ۳۳

پارانتز اضافه شده است).

با اینکه لایحه قرارداد تأسیس سرویس حمل و نقل و پست هوایی با شرکت یونکرس آلمانی در بیستم بهمن ۱۳۰۴ به تصویب مجلس شورای ملی ایران رسیده مع هذا ظاهراً چنین بنظر میرسد که مبادله قرارداد و تهیه آئین نامه اجرائی مربوطه و توافق طرفین با این آئین نامه حدود یکسال بطول انجامیده است و هر چند شرکت مذکور عملاً در ایران به حمل و نقل بار و مسافر مشغول بوده ولی اعلان رسمی تأسیس سرویس پست هوایی در بهمن ۱۳۰۵ انتشار یافته است. روزنامه «ایران» در شماره ۱۱ بهمن ۱۳۰۵ خود اعلامیه اداره پست ایران را بشرح زیر درج کرده است.

«اداره پست محترماً به اطلاع عموم میرساند که چون قرارداد سرویس پست هوایی بین دولت ایران و کمپانی یونکرس به امضاء رسیده و مبادله گردیده است لذا از تاریخ ۱۸ بهمن ماه جاری هر هفته در ایام سه شنبه یک طیاره پستی از تهران به بندر پهلوی و بادکوبه پرواز نموده و از بادکوبه در ایام یکشنبه مراجعت مینماید.

ساعات حرکت پست بقرار ذیل خواهد بود: حرکت از تهران سه شنبه ساعت هشت ورود به قزوین ساعت نه و پانزده دقیقه - حرکت از قزوین ساعت نه و سی و پنج دقیقه ورود به بندر پهلوی ساعت یازده - حرکت از بندر پهلوی ساعت سیزده (یکساعت بعد از ظهر) ورود به بادکوبه روز سه شنبه به وقت تهران ساعت ۱۵ و پنجاه دقیقه. مراجعت از بادکوبه یکشنبه ساعت هشت به وقت تهران، ورود به بندر پهلوی ساعت ده و پنجاه دقیقه - حرکت از بندر پهلوی ساعت سیزده - ورود به قزوین ساعت چهارده و بیست و پنج دقیقه - حرکت از قزوین ساعت چهارده و چهل و پنج دقیقه - ورود به تهران ساعت شانزده روز یکشنبه.

مراسلات پست هوایی که در تهران تا پنج ساعت بعد از ظهر روز قبل از حرکت و در قزوین در ذهاب تا پنج ساعت بعد از ظهر روز قبل و در مراجعت تا ظهر روز حرکت طیاره به دفاتر پست واصل شده باشد با همان طیاره ارسال و همان روز در مقصد توزیع خواهد شد.

مادام که در رشت میدان طیاره تهیه نشده مراسلات هوایی بمقصد مزبور توسط بندر پهلوی تعیین گردیده است. اضافه نرخ مراسلات در خط تهران - بندر پهلوی، برای پاکت هر پنج گرم ده شاهی با حداقل یک قران - برای کارت پستال ده شاهی - برای مستوره هر پنجاه گرم هفت شاهی با حداقل چهارده شاهی - برای اوراق کار هر پنجاه گرم هفت شاهی با حداقل یک قران - برای مطبوعات هر پنجاه گرم هفت شاهی - برای جرائد هر پنجاه گرم چهار شاهی. اضافه نرخهای مذکور بدون رعایت فاصله

ایرانی بقدر کفایت تعلیم و تربیت نماید: (تهران - مازندران) (تهران - تبریز) - (تهران - مشهد) - (بوشهر - محمدره - دزفول) - (اصفهان - یزد - کرمان) - (کرمان - دزداب) (کرمانشاه - سلطان آباد - اصفهان) - (پهلوی - بندر گز) (مشهد - دزداب) - (تهران - سلطان آباد - بروجرد) - (تبریز - جلفا) - (تبریز - سرحد ترکیه) - (مشهد - سرحد ترکستان) - (مشهد - سرحد افغانستان).

(ح) - بکار انداختن چندین دستگاه از طیارات بزرگ سه ممتوره در تمام مدت امتیاز و لااقل در صورت لزوم یکی از آنها را بلافاصله پس از تصویب و مبادله این قرارداد.

(ط) - در صورتیکه دولت ایران مایل باشد که نقشه برداری مملکت بوسیله طیارات صورت گیرد، مؤسسه یونکرس متعهد است که بر طبق قرارداد مخصوص وسائل فنی و متخصصین و طیارات مخصوص خود را که جهت این کار خواهد ساخت به اختیار دولت واگذار نماید، و فقط مخارج خاص آن را از روی صورت و قبوض دریافت دارد.

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

ماده ۹ - انتقال این امتیاز به رهنحوی از انحاء بدون تصویب مجلس شورای ملی به هر شخص یا شرکت دیگری ممنوع و موجب الغای این امتیاز خواهد بود.

ماده ۱۰ - وزارت خانه های جنگ، مالیه و پست و تلگراف هر يك در حدود وظایف خود مأمور اجرای این قانون خواهند بود.

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

ماده ۱۲ - در موقع بروز اختلاف در مواد این قانون مسئله به حکمیت سه نفر که دوفض آن یکی از طرف دولت و یکی از طرف کمپانی تعیین و حکم ثالث مرضی الطرفین یا به قرعه معین خواهد شد، رجوع می شود.

تبصره - کمپانی یونکرس متعهد میشود که خطوط مذکور در ماده (۱) را تا یکماه بعد از امضای قرارداد دائر کند و اگر تا موعد مزبور دائر ننماید سه هزار تومان بلاعوض به دولت ایران بپردازد و دولت ایران در آن صورت حق خواهد داشت این قرارداد را فسخ نماید.

این قانون که مشتمل بر دوازده ماده و یک تبصره است، در جلسه بیستم بهمن ۱۳۰۴ مجلس شورای ملی به تصویب رسید.

(متن این قرارداد در روزنامه رسمی مجلس شورای ملی انتشار یافته و عیناً در اینجا نقل شد و فقط در چند جا اصطلاحات هوایی معمول امروز جلو اصطلاحات معمول آن زمان، داخل

در تمام خط یکسان است».

مطالعه تاریخ هواپیمائی ایران نشان میدهد که باوجود تعهد شرکت یونکرس آلمان برای ایجاد مدرسه خلبانی و فنی هوائی در ایران عملاً چنین توفیقی بدست نیاورده و سرانجام نیروی هوائی شاهنشاهی در سالهای ۱۱-۱۳۱۰ مدارس مورد بحث را رأساً تأسیس کرده است. معهداً از مندرجات روزنامه «ایران» چنین استنباط می‌شود که شرکت یونکرس واقعاً برای عملی کردن تعهد خود کوشش بسیار داشته و ظاهراً چنین بنظر میرسد که مشکلات خاص و ناخواسته‌ای مانع موفقیت شرکت مذکور شده است. برای آگاهی از پی‌گیری جدی موضوع از سوی شرکت یونکرس در این زمینه، مندرجات شماره مورخه ۳۰ آبان ۱۳۰۵ روزنامه «ایران» بشرح زیر قابل توجه است. «در صورتیکه متن قرارداد مصوبه مجلس شورای ملی تصریح نکرده بود که کمپانی یونکرس مجاناً و بلاعوض مدرسه هواپیمائی را بخرج خود تهیه و اداره نماید باوجود این کمپانی در نظر گرفته است که این قسمت از کار را بفوریت تعقیب نموده و اسباب سهولت دولت ایران را در این قسمت تهیه کند و موافقت خود را در این مورد کاملاً اعلام کرده است، بطوریکه برای دولت و ملت ایران طرف استفاده واقع شود.

مسیو یارلمک نماینده کمپانی یونکرس از آقای کنت شولبرگ وزیر مختار آلمان خواهش کرده که درموقع شرفیابی بحضور اعلیحضرت رضاشاه که روز یکشنبه ۲۹ آبان بود مطالب را بعرض ملوکانه برساند. برای حل قضیه اقدامات زیر ازطرف کمپانی به عمل آمده و یک مدرسه تأسیس خواهد شد که در آن لااقل از چهار فروند طیاره تعلیمی که حتی المقدور از سیستمهای مختلف و دو فروند از آنها فلزی و دو فروند دیگرش چوبی باشند استفاده شود. (کمپانی پیشنهادات و تعهدات مشروحه زیر را نموده است):

- ۱- کمپانی یونکرس حاضر است دو طیاره مجانی تعلیمی در اختیار مدرسه بگذارد.
- ۲- کمپانی متقبل می‌شود که دو طیاره دیگر به قیمت مناسب برای مدرسه تهیه نماید.
- ۳- کمپانی مقداری موتورهای مستعمل (برای آموزش) در اختیار مدرسه میگذارد.
- ۴- کمپانی مقداری اجناس و اشیاء تعلیمی که بطور نمونه ساخته شده در اختیار مدرسه خواهد گذاشت.
- ۵- کمپانی برای تعلیم شاگردان، کتب مناسبی که فراخور مدرسه باشد در اختیار مدرسه گذاشته و نیز احصائیه (آمار) و کاتالوگهای اجناس را در اختیار مدرسه قرار میدهد.
- ۶- کمپانی در موقع ساختمان کارخانه تعمیرات، محل مدرسه را هم در نظر خواهد گرفت.

۷- کمپانی برای مدرسه هرگونه مدل و اشیائیکه بوسیله آنها بتوان تجربه عملی آموخت در اختیار مدرسه میگذارد.

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

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

۱۰- برای مدیری مدرسه، کمپانی یونکرس رئیس فنی خود در شعبه ایران را تعیین می‌نماید که بهترین عضو کمپانی بشمار میرود و در مدرسه عالی «تکنیکی» آلمان در قسمت هواپیمائی سمت معلمی داشته و از متخصصین سرشناس بشمار میرود.

۱۱- کمپانی برای مدرسه دستگاهی وارد خواهد کرد که بوسیله آن عکسهائی راجع به قسمتهای مختلف هواپیما نشان داده میشود و نیز فیلمهای تعلیمی و کلیشه‌هائی که به مصرف تدریس شاگردان برسد مجاناً در اختیار مدرسه میگذارد.

۱۲- کمپانی مرتباً جراند تکنیکی کافی برای مدرسه تهیه خواهد نمود.

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

۱- مخارج حمل و نقل طیارات و اشیاء بعهده دولت ایران باشد.

۲- پرداخت هر نوع بیمه طیاره و اشیاءیدکی و مستخدمین طیاره و لوازم حمل و نقل بعهده دولت ایران باشد. در این مورد برای دولت ایران منافع زیادی حاصل است زیرا بواسطه پروازهای تعلیمی عدیده تعمیرات زیادی پیش خواهد آمد که قیمت آنها بواسطه بیمه مستهلك میشود و فقط مراقبت و نگاهداری طیارات تا یک قسمت جزئی به عهده خود دولت ایران باقی میماند.

۳- مخارج تهیه دو طیاره که به قیمت مناسب تهیه و به اختیار دولت ایران گذاشته میشود بعهده خود دولت ایران است.

۴- دولت ایران حتی المقدور به اسرع اوقات یک میدان طیاره (فرودگاه) در تهران مجاناً و بانظر کمپانی یونکرس به این شرکت واگذار نماید تا اینکه بتوان بفوریت بنا و غیره را شروع کرده و بدون فوت وقت نتیجه حاصل گردد.

۵- دولت ایران فوق العاده‌هائی را که به حقوق معلمین تعلق میگیرد خواهد پرداخت.

اولین تمبر یادبود هواپیمائی در ایران

برای مراسلات پست هوائی تهیه واستعمال نماید و نظر به اینکه باب این سعادت در زمان حکومت حضرت اشرف آقای رضاخان پهلوی رئیس‌الوزراء فعلی بر روی ملت ایران گشاده شده است، این طور در نظر گرفته شده که تمبر پست مزبور شامل صور تلگراف بی‌سیم و پیاره و تمثال حضرت اشرف آقای رئیس‌الوزراء باشد لهذا بعموم صاحبان ذوق صنعتی و هنری و ارباب صنایع مستظرفه در ایران که مایل باشند در تهیه این تمبر تاریخی شرکت نمایند اعلام میدارد که از تاریخ این اعلامیه تا مدت سه ماه می‌توانند طرح پیشنهادی خودشانرا که حاوی شرایط فوق‌الذکر باشد تهیه و به ضمیمه آدرس کامل تهیه کننده در پاکتی ممهور (در روی پاکت قید شود که مربوط به تمبر پست هوائی است) به اداره خزانه‌داری کل - شعبه اوراق بهادار تسلیم نمایند. پس از انقضاء مدت درحضور کمیسیون مخصوصیکه در وزارت مالیه معین وتاریخ انعقاد آنرا به اطلاع عموم خواهد رساند، باحضور کلیه پیشنهاد دهندگان پاکتها را باز و بصاحب صنعتی که طرح آن از هر حیث مطبوع بوده و مورد تصدیق کمیسیون مزبور واقع شود یکصد تومان نقداً بصورت انعام اعطا خواهد گردید وزارت مالیه - نمره ۱۶۳۸.

به یادبود تأسیس پست هوائی در ایران، در سال ۱۳۰۴ تمبر یادبودی برای مراسلات پست هوائی انتشار یافت که در حقیقت اولین تمبر در این زمینه محسوب میشود که در کشور ما منتشر گردیده است. وزارت مالیه ایران در تاریخ ۱۱ آبان ۱۳۰۴ طرح چنین تمبری را بین صاحبان ذوق و هنر به مسابقه گذاشت تا طرحی که مورد قبول کمیسیون مخصوص مربوطه قرار گیرد به طراح پیشنهاد کننده آن مبلغ یکصد تومان جایزه داده شود. موضوع این مسابقه در شماره روز دوشنبه ۱۱ آبان ۱۳۰۴ روزنامه «ایران» بعنوان «اعلان» عیناً بشرح زیر به آگاهی عموم رسیده است (ضمناً چنین بنظر میرسد که در آن زمان هر نوع اوراق بهادار از طریق وزارت مالیه انتشار می‌یافته وبه همین جهت است که بجای وزارت پست وتلگراف اعلان مسابقه تمبر هوائی بوسیله وزارت مالیه انتشار یافته است).

«قابل توجه صاحبان ذوق صنعتی و هنری - وزارت مالیه تصمیم دارد که به افتخار و یادگار تأسیس پست هوائی و ایجاد تلگراف بی‌سیم که روابط ایران و ممالک متمدنه را سهل‌تر کرده ومملکت را به تمدن جدید تردیکتر میکند تمبر مخصوصی



تصویری از روبرو مربوط به هواپیمای جنگی دو باله از نوع DH-9 این نوع هواپیمای در جنگهای داخلی ایران، که بعد از کودتای نجات بخش ۱۲۹۹ بمظور سرکوبی اشرار و باغیان وقدرت بخشیدن به حکومت مرکزی و برانداختن ملوک الطوائفی در سراسر کشور جریان داشت، خدمات گرانبهائی برای ارتش نوپنیاذ میهن ما انجام داد (شرح بیشتر در صفحه ۴۱).

تأسیس هواپیمائی نظامی در ایران و خرید هواپیما

مورد نیاز خود را از آلمان و سپس از روسیه و فرانسه خریداری و بعدها نیز تا جنگ جهانی دوم از انگلستان تأمین کرده است.

اعزام اولین محصل ایرانی به خارج برای آموزش خلبانی

در ۱۳ خرداد ۱۳۰۲ که اولین دسته از افسران ایرانی از رشته‌های مختلف ارتش انتخاب و برای تکمیل تحصیلات نظامی به کشور فرانسه اعزام شد یک افسر (سرهنگ احمد «خان نخجوان» از تیپ گارد پیاده) نیز جزو دسته مذکور جهت تحصیل در رشته هواپیمائی و فراگرفتن فن خلبانی اعزام گردید.



پس از تأسیس «دفتر هواپیمائی» در دایره عملیات ارکان حرب کل قشون برای بررسی ایجاد هواپیمائی نظامی در ایران، و خرید يك فروند هواپیمای «یونکرس اف - ۱۳» از کمپانی مربوطه (که قبلاً اشاره شد) ضمن استفاده از هواپیماها و خلبانان و خدمه فنی شعبه شرکت هواپیمائی یونکرس در ایران بهنگام نیاز در عملیات داخلی، دولت شاهنشاهی ایران به پیروی از نظرات سردار سپه و فرمانده کل قوا، ابتدا در تاریخ ۲۶ دیماه ۱۳۰۱ بوسیله سفیر خود در واشنگتن برای خریدن چند فروند هواپیما و تعلیم عده‌ای خلبان و مکانیسین با دولت آمریکا وارد مذاکره شده ولی حکومت وقت آمریکا متعذر گردیده که چون مؤسس کنفرانس خلع سلاح میباشد لذا نمیخواهد در افزایش اسلحه به کشورهای جهان یاری کند. اگرچه دولت ایران متقابلاً اعلام داشته که منظورش از خریدن طیارات ایجاد امنیت داخلی بوده و هیچگونه قصد خصمانه‌ای نسبت به همسایگانش ندارد مع هذا دولت آمریکا بملاحظات سیاسی با فروش هواپیما به ارتش ایران موافقت نکرده و ایران نیز نخستین هواپیماهای



مسکو ۱۳۰۳ - اولین گروه از محصلین ایرانی که برای طی دوره خلبانی در روسیه به آن کشور اعزام شدند.

شادروان سرلشکر احمد نخجوان (نفر سمت چپ عکس پهلو) اولین ایرانی است که گواهینامه خلبانی دریافت داشته - وی با خط خود در پائین عکس نوشته: "۶ ژانویه در مدرسه ایستر با معلم خود ورین ببادگار روز پرواز مستقل برداشته شد - ۶ ژانویه ۱۹۲۴ - ایستر"



اولین سانحه در تاریخ هواپیمائی مربوط به ایران روز ۱۶ تیر ۱۳۰۲ با برخورد هواپیمای هوانورد ایرانی شرف‌الدین قهرمانی با یک هواپیمای دیگر در روی زمین فرودگاه مدرسه خلبانی روسیه اتفاق افتاد که در نتیجه برپیشانی هوانورد قهرمانی مختصر جراحت وارد آمد. عکس بالا هوانورد ایرانی مذکور را باپیشانی باندپچی شده جلو بال هواپیمای سانحه دیده‌اش نشان میدهد.

سرهنگ علائی که اخیراً با تعدادی طیاره و سایر لوازم قشونی وارد بوشهر شده‌اند با همراهان بوسیله اتومبیل به تهران حرکت نموده‌اند و نایب ارفع‌الملک بادو نفر فرانسوی برای حمل اشیاء و پرواز دادن طیارات از بوشهر، در آن شهر توقف کرده‌اند که پس از انجام امر حرکت کنند. «آنگاه روزنامه یاد شده در شماره ۱۰ اسفند ۱۳۰۲ خبر میدهد که:

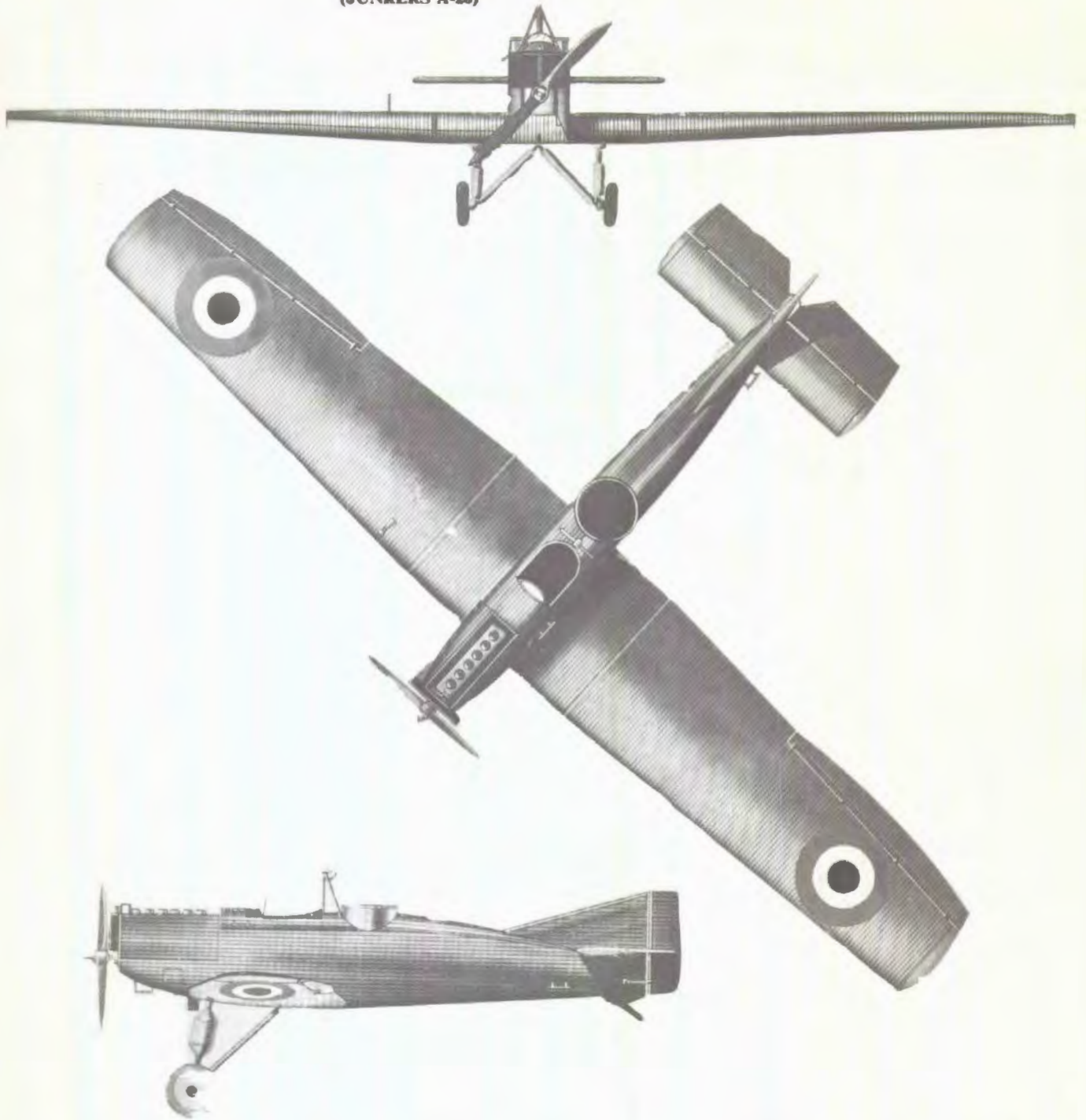
«حکومت بنادر دعوتی از آقایان علماء و رؤسای دوایر و تجار و محترمین در خارج شهر بوشهر به مسافت یک فرسخی نموده و چهارساعت به‌غروب آقایان مدعوین حضور به‌م‌رسانیدند و یکی از طیارات ایران که در بوشهر سوار شده، پرواز و یکساعت و ربع در آنجا مشغول طیران و نمایش بوده و نمایش پرواز مزبور فوق‌العاده عالی و محل توجه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

در خرداد سال بعد هم ده نفر محصل ایرانی برای آموزش خلبانی به روسیه فرستاده شدند که سه نفر از آنان عبارت بودند از شرف‌الدین میرزا قهرمانی، عیسی‌خان طیار (اشتوداخ) - علی‌اکبرخان امین‌زاده. چهار نفر یاد شده که بعنوان اولین محصلین ایرانی جهت طی دوره خلبانی به فرانسه و روسیه اعزام گردیدند پس از حدود دو سال آموزش و اخذ گواهینامه خلبانی در اواخر سال ۱۳۰۴ به ایران مراجعت نمودند و اولین افسران ایرانی بشمار می‌آیند که در سازمان هواپیمائی نظامی ایران مشغول خدمت گردیدند.

خرید هواپیما از فرانسه و اولین نمایش پرواز هواپیما در ایران

روزنامه «ایران» در شماره ۱۲ دی ماه ۱۳۰۲ مینویسد: «... حسب‌الامر اولیای دولت سرتیپ امان‌الله میرزا که به اروپا رفته دوازده فروند طیاره از فرانسه برای ایران خریداری نموده و خود هم حامل آنها میباشد که به تهران وارد نماید» روزنامه مذکور در شماره ۱۴ بهمن ۱۳۰۲ خود خبر میدهد که: «شاهزاده امان‌الله میرزا رئیس کل ارکان حرب قشون و

(JUNKERS A-20)



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

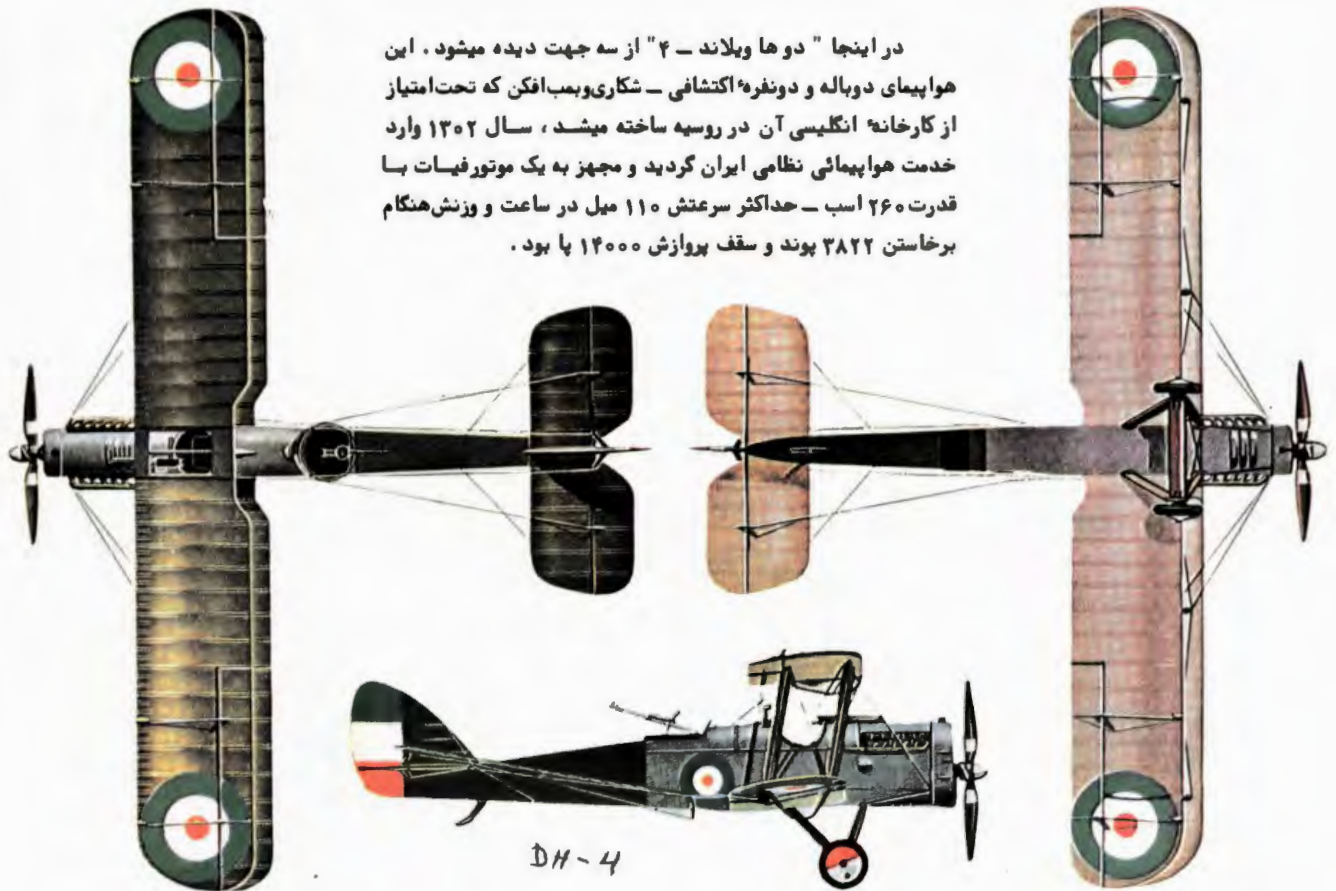
بازارهای جهان نیز عرضه میکرد مثلا هواپیماهای نوع دوهاویلاند و آورو را با کسب امتیاز از شرکت دوهاویلاند و آورو بریتانیا می ساخت بنابراین هواپیماهای دوهاویلاند و آورو که ایران از روسیه خریداری میکرد از همان نوع هواپیما هائی بودند که در انگلستان ساخته میشدند.

ورود هواپیماهای خریداری شده از روسیه

طبق خبری که در شماره ۲۲ اردیبهشت ۱۳۰۳ روزنامه «ایران» درج شده دو فروند از هواپیماهای نظامی خریداری شده از روسیه نیز در تاریخ ۱۸ اردیبهشت همین سال وارد بندر اترلی (پهلوی) گردیده و همچنین روزنامه مذکور در شماره یکم خرداد ۱۳۰۳ خود خبر میدهد که هواپیماهای خریداری شده از روسیه صبح روز ۳۱ اردیبهشت از قلعه مرغی به پرواز درآمد و پس از مدتی گشت در آسمان تهران، فرود آمده اند و یک فروند از هواپیماهای خریداری شده از فرانسه نیز که در اصفهان بوده برای اجرای مأموریت به پرواز کرده است.

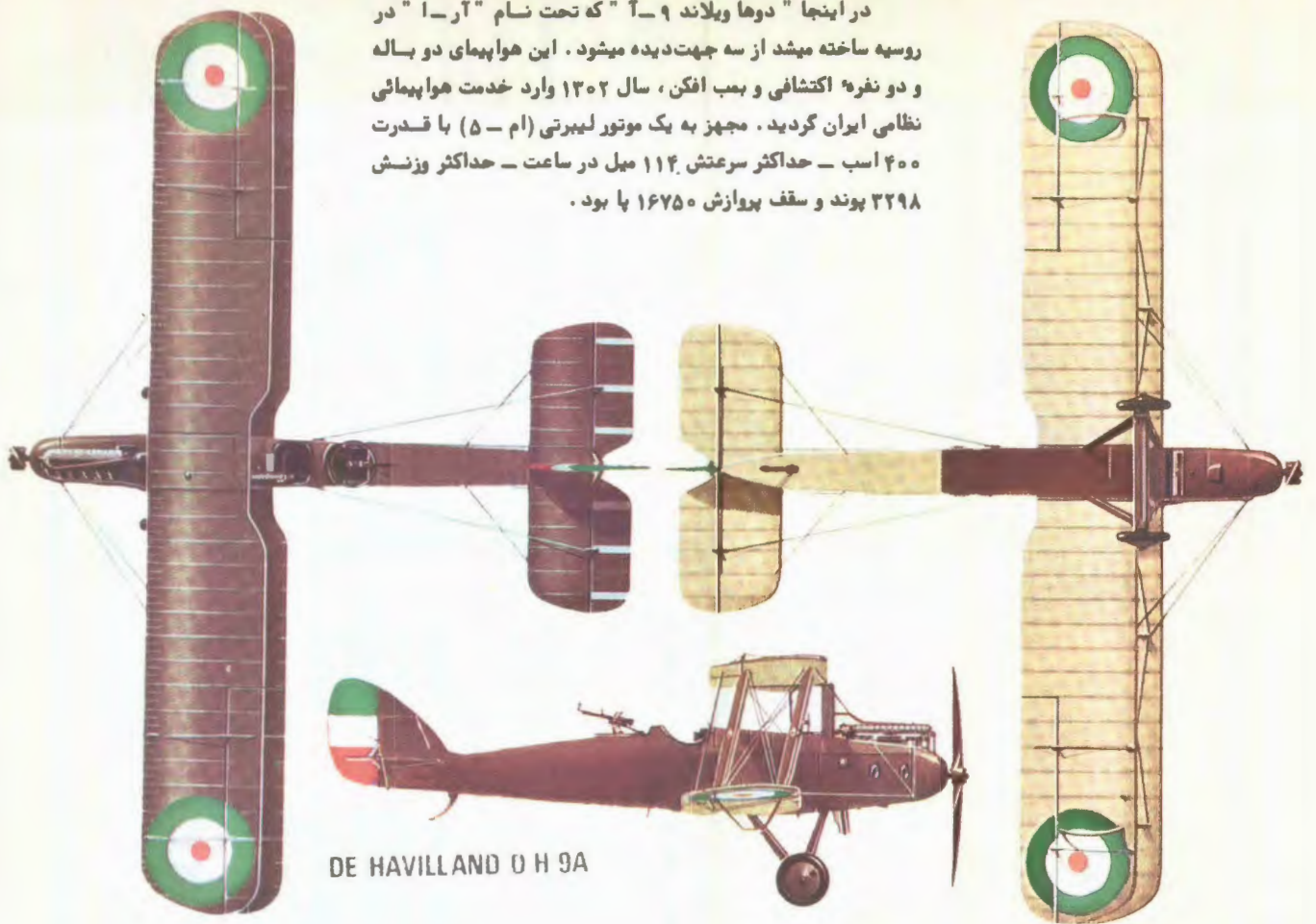
در سال ۱۳۰۲ توسط تیپ وقت مازندران و گیلان با وجوهی که به طیب خاطر از اهالی جمع آوری شده بود دو فروند هواپیما یونکرس (یک فروند از مدل آ - ۲۰ و یک فروند از مدل اف - ۱۳) خریداری و به اسامی «گیلان» و «مازندران» نامگذاری و به تهران فرستاده شد، در همین سال چهار فروند هواپیما (یک فروند دوهاویلاند ۴ - یک فروند دوهاویلاند ۹آ - دو فروند آورو) از روسیه به تهران رسید. بدیهیست که خلبانان و مکانیسین های کلیه هواپیماهای خریداری شده نیز از کشورهای فروشنده آنها استخدام میشدند. این هواپیماها در قلعه مرغی نگهداری میگرددند و با خلبانان خارجی مذکور در همین فرودگاه پروازهای تمرینی انجام میگرفت و هواپیماها به مأموریت های مورد نیاز ارتش اعزام میشدند. بنابراین مجموع هواپیماهای متعلق به ارتش ایران در اوائل سال ۱۳۰۳ عبارت بودند از سه فروند هواپیما یونکرس آلمانی و چهار فروند هواپیما روسی - (از سه نوع مذکور) با خلبانان و مکانیسین های آلمانی و روسی. باید توجه داشت که در آن زمان روسیه با کسب امتیاز از کشورهای خارج بعضی از هواپیماها را تولید و حتی به

در اینجا "دو ها ویلاند - ۴" از سه جهت دیده میشود. این هواپیما دوباله و دونفره اکتشافی - شکاری و بمب افکن که تحت امتیاز از کارخانه انگلیسی آن در روسیه ساخته میشود، سال ۱۳۰۲ وارد خدمت هواپیمائی نظامی ایران گردید و مجهز به یک موتور قیامت با قدرت ۲۶۰ اسب - حداکثر سرعتش ۱۱۰ میل در ساعت و وزن هنگام برخاستن ۳۸۲۲ پوند و سقف پروازش ۱۴۰۰۰ پا بود.



DH-4

در اینجا "دوهایلاند ۹-۲" که تحت نام "آر-۱" در روسیه ساخته میشد از سه جهت دیده میشود. این هواپیمای دو باله و دو نفره اکتشافی و بمب افکن، سال ۱۳۰۲ وارد خدمت هواپیمائی نظامی ایران گردید. مجهز به یک موتور لیبرتی (ام - ۵) با قدرت ۴۰۰ اسب - حداکثر سرعتش ۱۱۴ میل در ساعت - حداکثر وزنش ۳۲۹۸ پوند و سقف پروازش ۱۶۷۵۰ پا بود.



DE HAVILLAND D H 9A

پائین عکس هواپیمای آموزشی AVRO - 504 K که در روسیه تحت عنوان "آورشکا" ساخته میشد دیده میشود. این هواپیمای دو باله در سال ۱۳۰۲ وارد خدمت هواپیمائی نظامی ایران گردید و مجهز بود به یک موتور "گنوم ورون" با قدرت ۱۰۰ اسب، حداکثر سرعتش ۸۲ میل در ساعت - حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۲۰۵۰ پوند و سقف پروازش ۱۳۰۰۰ پا بود.



مطالبی که ذیلاً از نظر می‌گذرد تحت عنوان «تشکیلات جنگی هوایی» در شماره ۳ خرداد ۱۳۰۳ شمسی روزنامه قدیمی «ایران» با سبک انشاء فارسی آن زمان انتشار یافته و حاکی از توجه شایسته‌ایست که حتی در آن زمان برای نقش ارزنده هواپیمائی جهت قلع و قمع اشرار و برقراری امنیت در سراسر کشور مبذول میشده ضمناً باید دانست که در آن زمان لغات و اصطلاحات خاصی برای هواپیما، فرودگاه آن و خلبان و غیره بکار میرفت که در اینجا بمنظور حفظ اصالت نوشته از تغییر آنها و جایگزین کردن لغات و اصطلاحات متداول امروز خودداری گردیده، تنها در مواردی اصطلاح امروزی کلمه جهت مزید آگاهی خوانندگان داخل پارانتر اضافه شده است.

«ایران یک قدم تازه و ثابتی بطرف تکامل برداشته که اساس امنیت و آسایش ملت را محکم مینماید. این قدم، داشتن چند نوع طیارات و آنروپلان‌هاست که اخیراً قسمتی از روسیه و قسمتی دیگر از فرانسه خریداری و وارد شده‌اند. طیاره‌داشتن بدون طیارچی (خلبان) آنقدرها دارای اهمیت نیست ولی خوشبختی ما از آن است که برای آتیه آسمان‌نورد (خلبان) هم تهیه میکنیم... دولت مقدمات یک باب مدرسه آسمان‌پیمائی را فراهم کرده و این زودی‌ها دایر و جوانان لایق و زیرک و پر دل ایران اگر در این فن از سایرین گوی سبقت نربایند لاقلاً احتیاجات داخلی مملکت را از این حیث رفع کرده و امنیتی را که در اغلب نقاط برقرار شده محکم و ثابت خواهند نمود.

تجربیات مکرر، خاصه در بین‌النهرین و فلسطین و شامات ثابت کرد که برای رفع اغتشاش طرق و شوارع و جلوگیری از حملات دستجات کوچک و غیر منظم ایلات و عشایر و امثال آن هیچ وسیله بهتر و مؤثرتر از طیارات نیست. ما پانزده سال گرفتار شرارت نایب حسین و ماشاءالله خان پسر و اتباعش بودیم. هر وقت قشون دولت عرضه را بر آنها تنگ میکردند فرار کرده به بیابان کبیر می‌رفتند و اردو نمیتوانست در چنین عرصه فراخ بی‌آب و علف که جاده هم ندارد آنها را تعقیب کند، ناچار دست کشیده آنها را بحال خود می‌نهادند و پس از چند روز دیگر از یک نقطه دیگر سر درآورده باز به شرارت می‌پرداختند. اگر ما یک طیاره داشتیم در همان روز اول آنها را تعاقب کرده، نیست و نابود می‌کرد و این همه خسارت از آنها به ملت و مملکت وارد نمی‌شد. طیارات امروز در جنگ و استقرار امنیت و حفظ حدود مؤثرترین عوامل شمرده میشود. طیارات هم وظیفه استکشاف و استطلاع (تجسس و اکتشاف) از حال دشمن را بجا آورده و هم می‌تواند نقشه اراضی و قلاع را برداشته و هم میتواند بوسیله بمب‌اندازی دشمن را معدوم یا مجبور به فرار نماید.

همانقدر که اواخر قرن وسطی اختراع توپ و توپخانه

اسباب زوال حکمرانی ملوک الطوائف گردیده و قلاع این پادشاهان کوچک را باخاک یکسان و بدوره فتودالیت خاتمه داد. طیاره در این عصر برای دفع دزدان و یاغیان خاصه ایلات و عشایر همان اثر توپخانه را دارد و اگر بخواست خدا و همت غیرتمندان این امر بطوریکه منظور نظر است صورت گیرد و ایران دارای سی چهل طیاره و لاقلاً صد نفر آسمان‌پیما (خلبان) گردد. شرارت ایلات که بیشتر در هنگام نقل از بیلاق به قشلاق یا به عکس واقع می‌شود و هر کس و هر آبادی که در معبر آنها باشد غارت میکنند، خاتمه خواهد یافت.

چنانکه مکرر درجراید خواننده‌اید، دولت انگلیس بوسیله عده‌ای طیاره و جمعی قلیل طیارچی، عراق و بین‌النهرین را اداره کرده و همین‌طور بوسیله طیاره از حملات و هابی‌ها و عراق و شام و فلسطین جلوگیری شده و اگر قوه طیارات نمی‌بود این موفقیتها امروز برایشان حاصل نمی‌شد.

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

امروز را باید برای سعادت و تأمین آتیه ایران یک روز خوبی شمرد زیرا شالوده امنیت و انتظام در این‌روز بنا شده و ایران از یک دغدغه واضطرابی که سالها گرفتار آن بوده خلاصی می‌یابد.

عجالتاً این یک قدم مهمی است که دولت بطرف تشکیلات هوایی جنگی برداشته و امیدواریم موفق به توسعه این قوه شده و کم‌کم دایره را وسیعتر نموده و ایران را مقتدر و قوی سازد.

اولین نمایش طیارات ارتشی در تهران

طبق نوشته روزنامه قدیمی «ایران» اولین نمایش پرواز طیارات قشونی در تهران، ساعت ۳ بعد از ظهر روز یکشنبه پنجم خردادماه ۱۳۰۳ شمسی در حضور رئیس‌الوزراء و سردار سپه (بعداً: اعلیحضرت رضاشاه کبیر) و جمع کثیری از وزراء و مقامات لشکری و کشوری و همچنین قاطبه اهالی تهران که به اجابت از دعوت عامه وزارت جنگ که در جراید انتشار یافته بود و علاقمندی خودشان، با هواپیماهای جدید خریداری شده ارتش، در آسمان قلعه‌مرغی انجام گرفته. متن دعوتنامه وزارت جنگ که در شماره سوم خرداد ۱۳۰۳ روزنامه ایران درج شده بقرار زیر است:

باید تصدیق و اعتراف کرد که جدیت شخص آقای سردار سپه نه تنها روح شرافتمند نظامی را در این مملکت زنده و جاودان نمود و تشکیلات وزارت جنگ را به بهترین صورتی در آورد که اسباب پیروزی و قدرت دولت ایران خواهد شد بلکه درمسأله تشکیلات جنگی هوائی هم قدم اول را به خوبی برداشت.

حقیقتاً این روح، روح تکامل و انتظام و قدرت ایران بدست آقای سردار سپه زنده شد و روز بروز دارد قوت میگیرد. در مقابل یاوه‌سرائیهای ۱۸ ساله جمعی هوچی تهران و در مقابل بی‌حالی و کم‌کاری و بی‌یکاری یک قسمت از زمامداران گذشته فقط ایشان هستند که کار میکنند، زحمت میکشند و آنچه برایشان مقدور است، و شامل آسایش مردم و انتظام مملکت، قدرت دولت ایران را فراهم می‌نمایند. این حقیقت باید درما باشد که از هر کس خدمت دیدیم قدردانی کنیم و این یک وظیفه انسانیت ما می‌باشد.

یک قسمت از آیروپلانیهای جنگی که فعلاً در لرستان هستند چه خدمات بزرگی نسبت به انتظام آن حدود و جلوگیری از تجاوزات ایلات و قطاع‌الطریق‌ها بعمل آوردند! خلاصه از چهار بعداز ظهر طیران آیروپلانیها بطریقی که ذیلاً می‌نویسیم شروع شد:

ترتیب طیران آیروپلانیها و کسانیکه با آنها پرواز کردند

آیروپلان اول: شاهزاده امان‌الله میرزا رئیس ارکان حرب کل و آقای عبدالرضا خان سرتیپ در آن جای گرفته و پرواز نمودند.
آیروپلان دوم: علی‌آقای سرهنگ - سردار همایون.

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

روزنامه مذکور در شماره روز دوشنبه ششم خرداد ۱۳۰۳ خود خیر نمایش هواپیماها و بدنبال آن پرواز عده‌ای از شخصیت‌ها را بوسیله هواپیماها بشرح زیر درج کرده است:

نمایش طیارات و طیران در آسمان تهران

«ساعت سه بعداز ظهر روز گذشته بر حسب دعوتیکه قبلاً از طرف وزارت جلیله جنگ از نمایندگان محترم مجلس و طبقات اعیان و اشراف و نماینده‌های خارجه و طبقات مختلف بعمل آمده و در جراید نیز اعلان شده بود، آقای رئیس‌الوزراء و هیئت وزراء و نمایندگان مجلس و مأمورین سیاسی دول خارجی و محترمین و مدیران جراید مرکز در خارج از دروازه گمرک اراضی قلعه مرغی محل استاسیون آیروپلانیها حضور بهمرسانیدند. یک چادر مخصوص برای نماینده‌های مجلس و یکی برای اعیان و یکی برای نمایندگان خارجه و یک چادر هم برای سایر طبقات اختصاص داده شده بود.

آیروپلانیهای دولتی در ردیف هم مانند یک استاسیون آیروپلانیهای اروپائی در کنار چادرها قرار گرفته و بیرق ایران در روی آنها در اهتزاز بود.

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

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



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

آیروپلان چهارم: آقایان رهنما - مشارعظم - سرکشیک زاده - دشتی.

آیروپلان پنجم: آقایان تدین - عطاءالملک - مرتضی خان سرتیپ.

آیروپلان ششم: سلیمان میرزا - اسماعیل خان امیرلشکر و والی سابق آذربایجان هادی خان - مشیرالسادات زنجانی. در مرتبه دوم که پنج آیروپلان باهم حرکت کردند جان محمدخان سرتیپ و سرهنگ محمدآقا و جمعی دیگر از نظامیان محترم پرواز کردند.

نیم ساعت به غروب مانده پس از صرف چای و شیرینی و شربت مدعوین متفرق شدند.

حرکت آیروپلان برای کسانی که دریا در مزاجشان مؤثر نیست، خیلی خوب و راحت است. شهر تهران در زیر پا مانند کندوی عسل دیده میشود. حرکات آیروپلان عنیف نبود زیرا هوا ملایم بود فقط در موقع صعود شخص احساس میکند که در هوا معلق شده است. در موقع نزول هم گاه گاهی حرکت وضعی شبیه به سقوط احساس میشود. منظره شهر تهران و سبزی کاری اطراف آن خیلی قشنگ است.

درمیان آیروپلان

نویسنده روزنامه قدیمی «ایران» که بعد از ظهر روز پنجم خرداد ۱۳۰۳ شمس در مراسم اولین نمایش هوایی هواپیماهای نظامی ایران که در حضور رئیس الوزراء وقت (سردار سپه، بعداً: اعلیحضرت رضا شاه کبیر) در قلعه مرغی حضور داشته، پس از انجام نمایشات پروازی، بعنوان سرنشین بوسیله یکی از هواپیماها پرواز تفریحی بفرزاد تهران بعمل آورده است در شماره چهارشنبه هشتم خرداد روزنامه مزبور مقاله ای تحت عنوان «در میان آیروپلان» پیرامون پرواز خود درج کرده که مطالعه آن از لحاظ آشنائی به وضع آن عصر و مقایسه و درک پیشرفتهای شگرفی که در همه شئون بطور اعم و در زمینه هواپیمائی بطور اخص، بدوران سلطنت پر میمنت دودمان پهلوی نصیب کشور ما گردیده، بسیار مفید میتواند باشد. اینک خلاصه مقاله مورد بحث با سبک نگارش ویژه آن عصر از نظر میگذرد.

«اینکه آقای رئیس الوزراء لطف فرموده اجازه دادند زودتر از همه کس مرا در میان آیروپلان سوار نموده و در فضای شهر و آسمان قشنگ و شفاف که تماشای آن انسان را بفکر فرو می برد گردش دهند، برای این بود که می دانستند من با قلم حساس خودم بهتر از همه کس می توانم جزئیات این

مسافرت هوایی را با تمام خیالات و احساساتی که در آن موقع در قلب من موج میزد برای مردم ایران شرح دهم - اهالی ولایات آیروپلان را تا بحال ندیده و فقط از اسم آن افسانه ای شبیه به «قالیچه بلقیس» در خاطر آنها خطور می نماید - در اینصورت اجازه دهید برای اطلاع هموطنان دور از تهران که از آتش تهران می سوزند ولی شادبهای تهران شامل حال آنها نمی شود، جزئیات این مسافرت را که لذت آن هرگز از خاطر محو نخواهد شد بنویسیم:

آقای مدیر - درست در ساعت چهار بعد از ظهر بود که جمعیت تهران از بزرگ تا کوچک از خانه ها و از کارهای متفرقه خود دست کشیده و برای تماشای این نمایش بدیع و جالب توجه به اطراف قلعه مرغی هجوم آورده بودند. در خیابان گمرک، خانه میرزا سلیمان خان، که همیشه منبع کثافت و آمد و رفت حیوانات بوده و هرگز یک آدم صحیح از آنجا عبور نمی کند، تا وسط صحرا از جمعیت و هجوم مردم سیاه گردیده و گرد و غبار غلیظی که از زمین به آسمان میرفت بهیچوجه از ذوق و شوق مردم نمی کاست.

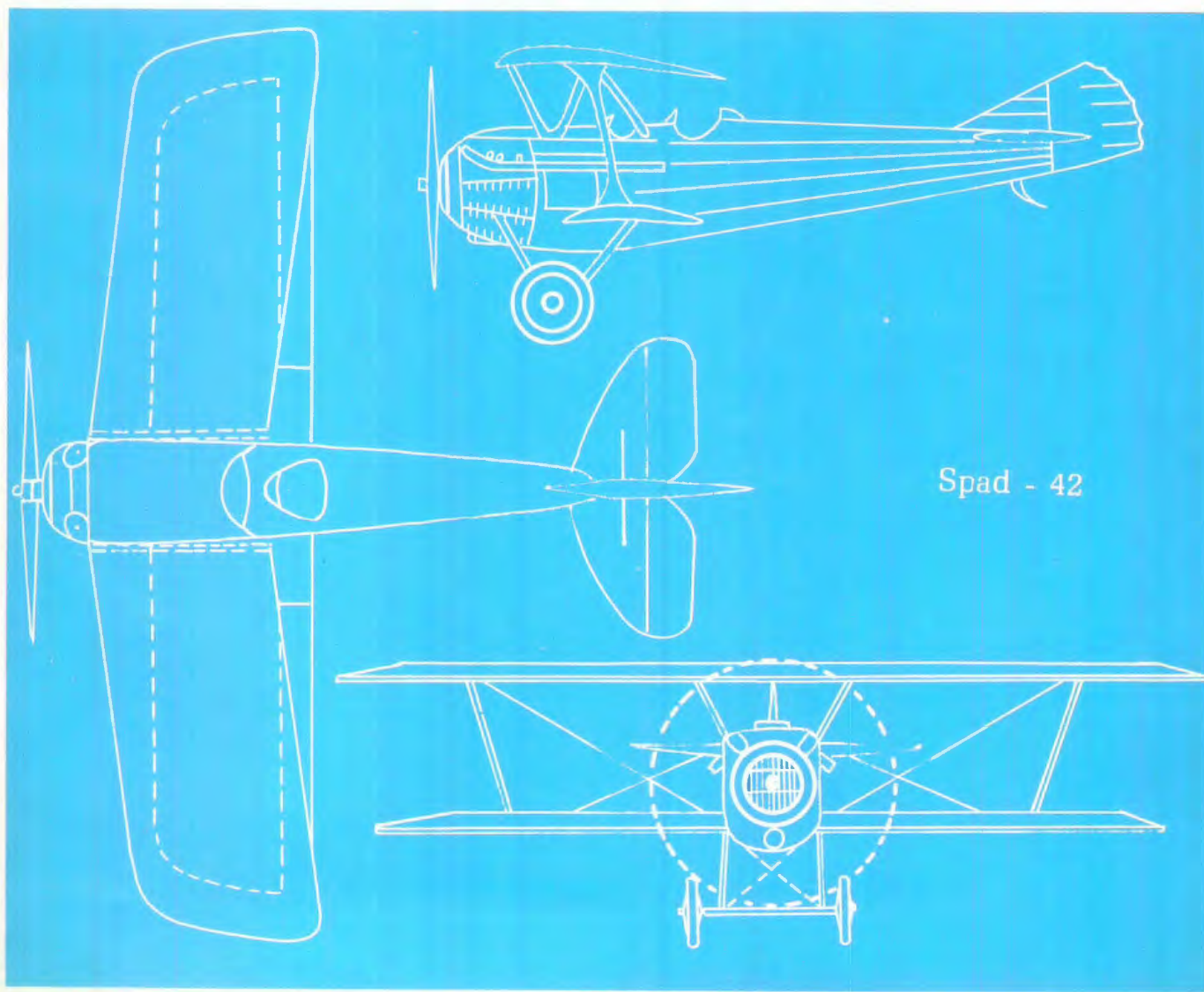
آقای رئیس الوزراء که غالباً در این قسم موارد با قیافه غیور و هیبت آمیز حضور بهم می رسانیدند، در این روز خیلی خوشحال و مسرور بنظر می آمد و مثل این بود که مسرت و هیجان اهالی شهر در مقابل آثار باشکوه تمدن قرن بیستم که تازه به خاک ایران قدم گذاشته است روح بزرگ رئیس الوزراء را هم به وجد آورده است، غم و شادی مردم در روح زمامداران عادل و محبوب آنها کاملاً تأثیر می بخشد. آیروپلانها «مرغهای هوایی» با کمال سکوت و متانت مرتب در یک طرف صف کشیده و سواری آشنایان ایرانی تازه خود را انتظار می کشیدند. در ابتدای امر موقعی که بعضی ها در اطراف ایستاده و در آرزوی سوار شدن آیروپلان خمیازه می کشیدند و بعضی دیگر هم میل داشتند سوار شوند ولی جرئت سوار شدن نداشتند، حضرت اشرف بادت پر قدرت خود بازوی مرا گرفته بطرف یک آیروپلان طوسی رنگ سوق داده و بمن امر فرمودند «برو در میان آن سوار شو» بلافاصله من راه افتادم و بدو با قیافه متبسم و بشاش خودم به «آویاتور» (خلبان) آیروپلان تعارفی باسر نمودم و بعد در طرف چپ یک صاحب منصب خوش قیافه که قبل از من در میان آن نشسته بود قرار گرفتم - در موقع سوار شدن دو حس متفاوت مرا حرکت می داد: یکی ترس و وحشت فوق العاده و دیگر وجد و مسرت غیر قابل وصف. وحشت برای اینکه مسافری که در کشتی سوار می شود هر قدر هم که به قدرت کشتی و ناخدای آن مطمئن باشد، باز در ابتدای امر خائف و هراسناک است، بخصوص وقتی که این کشتی در دریای بی انتهای آسمان، در آن فضای لایتناهی که هیچکس بجز کرات آسمانی با آن آشنائی ندارد، غوطه ور گردد، مسرت برای اینکه من جزء اولین

از مقابل ما فرار میکردند و مرغان مصنوع دست بشر مثل این بود که پرندگان طبیعت را به حیرت می انداختند.
 پس از دقایقی چند مجدداً نوبت مراجعت به زمین گردید
 نزدیک زمین قیافه شهر شبیه به دورنماهایی بود که در تابلوها و یا کارت پستال رنگی ملاحظه می شدند - در مجاورت زمین کله های گوسفند در بیابانها دیده میشدند و نقاط مختلفه شهر نیز توجه را جلب مینمودند. بالاخره پس از چند دقیقه بزمین فرود آمدم ...»

کسانی بودم که در دنیای ایران بمیان آیروپلان سوار می شدم و بعلاوه تمام مردم از روی زمین مرا هدف چشم خود قرار داده و بسا اشخاص آرزو داشتند که بجای من بوده و دقیقه ای چند بر آیروپلان سوار می گردیدند. همینکه بهوا بلند شدیم
 ... چیزی نگذشت که آثروپلان با سرعت بطرف بالا اوج گرفت...
 خلاصه دیگر اثری از شهر تهران بنظر نمیرسید این شهر بزرگ شبیه به یک تل خاکستری بود که رنگ آن گاهی زرد نیمرنگ و گاهی خاکستری بنظر می آمد و یا شبیه کندوی زنبوری بود که سالهاست بایر و غیر مسکون مانده است. پرندگان

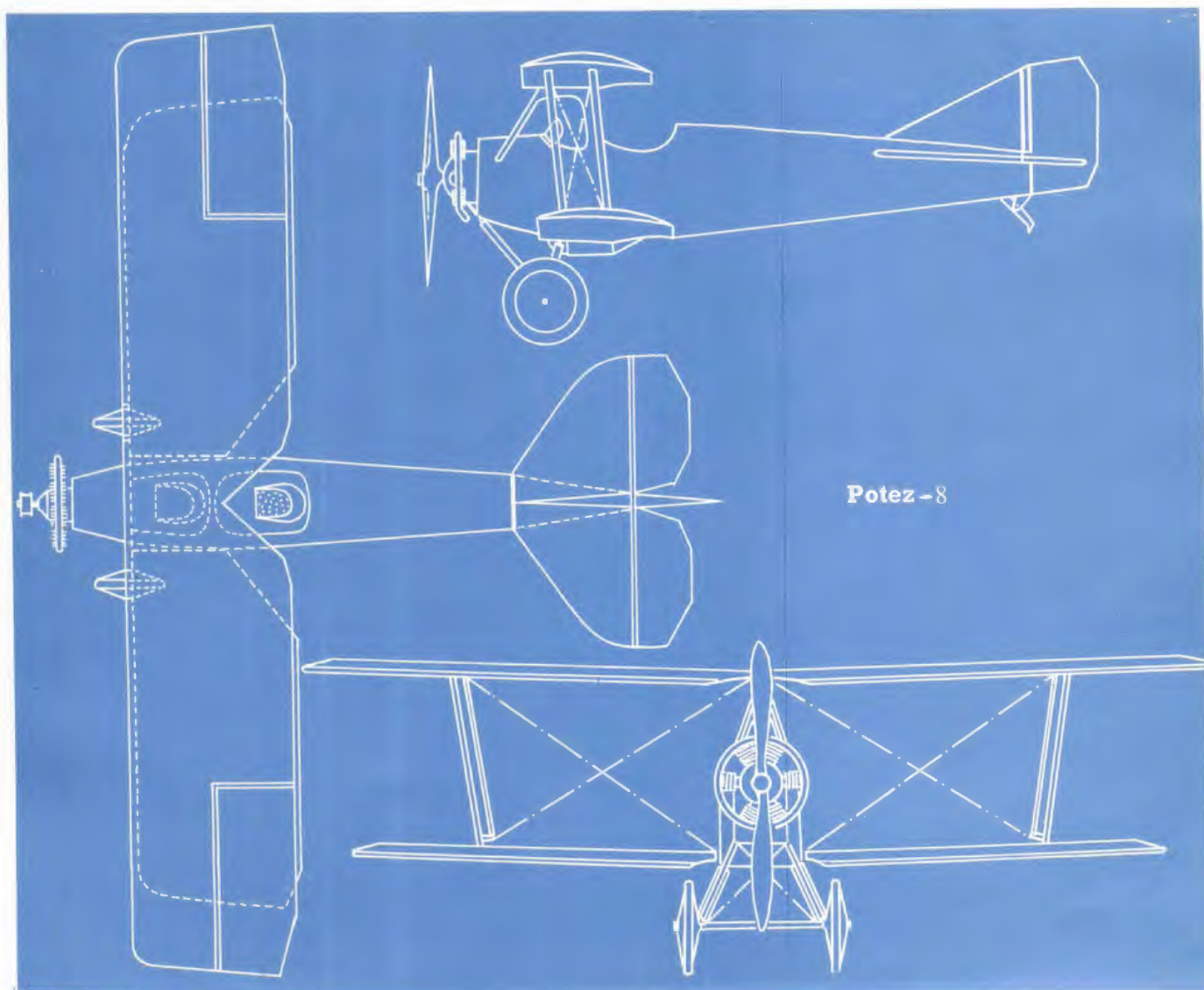


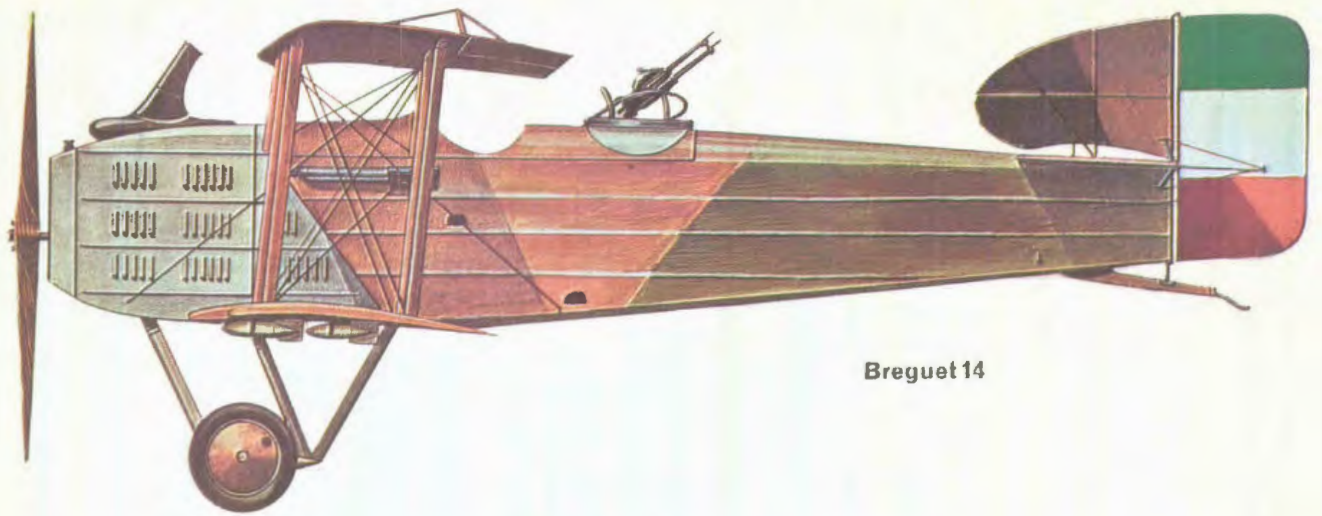
هواپیمای آموزشی رزمی دو نفره " اسپاد - ۴۲ " ساخت فرانسه که در سال ۱۳۰۳ وارد خدمت هواپیمائی نظامی ایران گردید . این هواپیما مجهز به یک موتور " هیسپانو - سوئیزا " بقدرت ۱۸۰اسب - حداکثر سرعتش ۱۱۵ میل در ساعت و حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۱۸۵۰ پوند و سقف پروازش ۱۶۴۰۰ پا بود (عکس پهلو - در پائین نیز این هواپیما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





" پوتز - ۸ " هواپیمای آموزشی مقدماتی دو باله و دو فرمانه ساخت فرانسه که در سال ۱۳۰۳ وارد خدمت هواپیمایی نظامی ایران گردید . این هواپیما مجهز به یک موتور آنزانی دارای ۴۵ اسب قدرت - حداکثر سرعتش ۸۸ میل در ساعت - حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۱۲۴۹ پوند و سرعت اوجگیری اولیاش ۴۴۳ پا در دقیقه بود (در پائین صفحه طرح سه جانبه " پوتز - ۸ " مشاهده میشود) .





Breguet 14

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



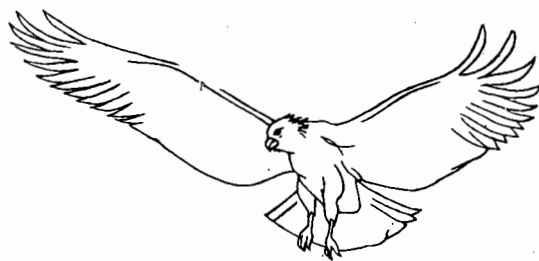


بالا - یگفروند هواپیمای "یونکرس آ - ۲۰" متعلق به ارتش ایران، در بوشهر؛ ایستاده روی چرخ مسیوانل مکانیسین فرانسوی - از چپ بر راست .
 ما مور گمرک - ابراهیم ارفع افسر ارتش - مسباخر خلیبان آلمانی هواپیما - یگنفر آلمانی از شرکت AEG - ستوان حکیمی مترجم آلمانی - داخل کابین
 " هرتومن " مکانیسین آلمانی هواپیما . هواپیمای خریداری شده از آلمان بوسیله کشتی تا بندر بوشهر حمل و در آنجا سوار گردیده و از طریق
 اصفهان به تهران پرواز میکردند .

پائین : یکی از هواپیمای یونکرس خریداری شده از آلمان در ما موریت بروجرد (۱۳۰۳) .



شرکت هواپیمایها در عملیات رزمی سالهای اولیه بعد از کودتا



از چگونگی جزئیات شرکت هواپیمایها در جنگهاییکه بمنظور سرکوبی یاغیان و ایجاد امنیت در سراسر کشور که در سالهای اولیه بعد از کودتای سوم اسفند ۱۲۹۹ جریان داشت مدارک مدون جامعی در دست نیست مثلاً با توجه به احکام قشونی آن سالها معلوم میشود که تقریباً مقارن با صدور فرمان تأسیس هواپیمائی نظامی ایران، طیارات قشون ایران بر علیه اشرار لرستان مشغول جنگ بوده‌اند بطوریکه خلبانان آنها طبق ماده ۱ حکم نمره ۲۱۸ (مورخه ۱۱ تیر ۱۳۰۳) مورد تقدیر قرار گرفته‌اند، لیکن از طریق مراجعه به فرامین قشونی، مدارک کافی برای آگاهی از چگونگی شرکت هواپیمایها در جنگهای داخلی آن دوره از تاریخ بدست نمی‌آید.

معهدا از بررسی یادداشتها و اخبار جرایدی که در آنها بطور پراکنده و به اختصار وقایع آن زمان منعکس گردیده (و تا اینجا هم به بعضی از آنها اشاره کردیم) میتوان پی‌برد که تقریباً در کلیه عملیات جنگی سالهای مذکور بنحوی هواپیمایها، البته با خلبانان خارجی، نقش مؤثری داشته‌اند، بویژه پیرامون شرکت هواپیمایها در عملیات علیه شیخ خزعل مدارک مستندی هم وجود دارد، مثلاً در یادداشتهای آذر ۱۳۰۳ اعلیحضرت رضا شاه کبیر (صفحه ۹۳ کتاب یادداشتها - چاپ مهر ۱۳۵۰) مربوط بهنگامیکه معظم له در سمت نخست‌وزیر و فرمانده کل قوا برای یکسره کردن کار شیخ خزعل شخصاً به صفحات جنوب کشور عزیمت نموده بودند، چنین آمده است: «... قبل از اینکه از شیراز حرکت کنم به اطلاع رسید که یک فروند هواپیمای جنگی به سرزمین خوزستان و به داخل جبهه جنگ در زیدون وارد شده است و از این بابت بسیار خوشحال شدم و نیز مطلع شدم که در تاریخ ۲۳ آبان از اهواز یک لشکر مجهز ده هزار نفری بانوین‌ترین سلاحها به بندر معشور رفته است و بهمین جهت دستور دادم که هواپیمایها نیز بسمت غرب حرکت کنند و آخرین خبری که دریافت داشتم این بود که عشایر بنی‌طرف در ساحل کرخه موضع گرفته‌اند...».

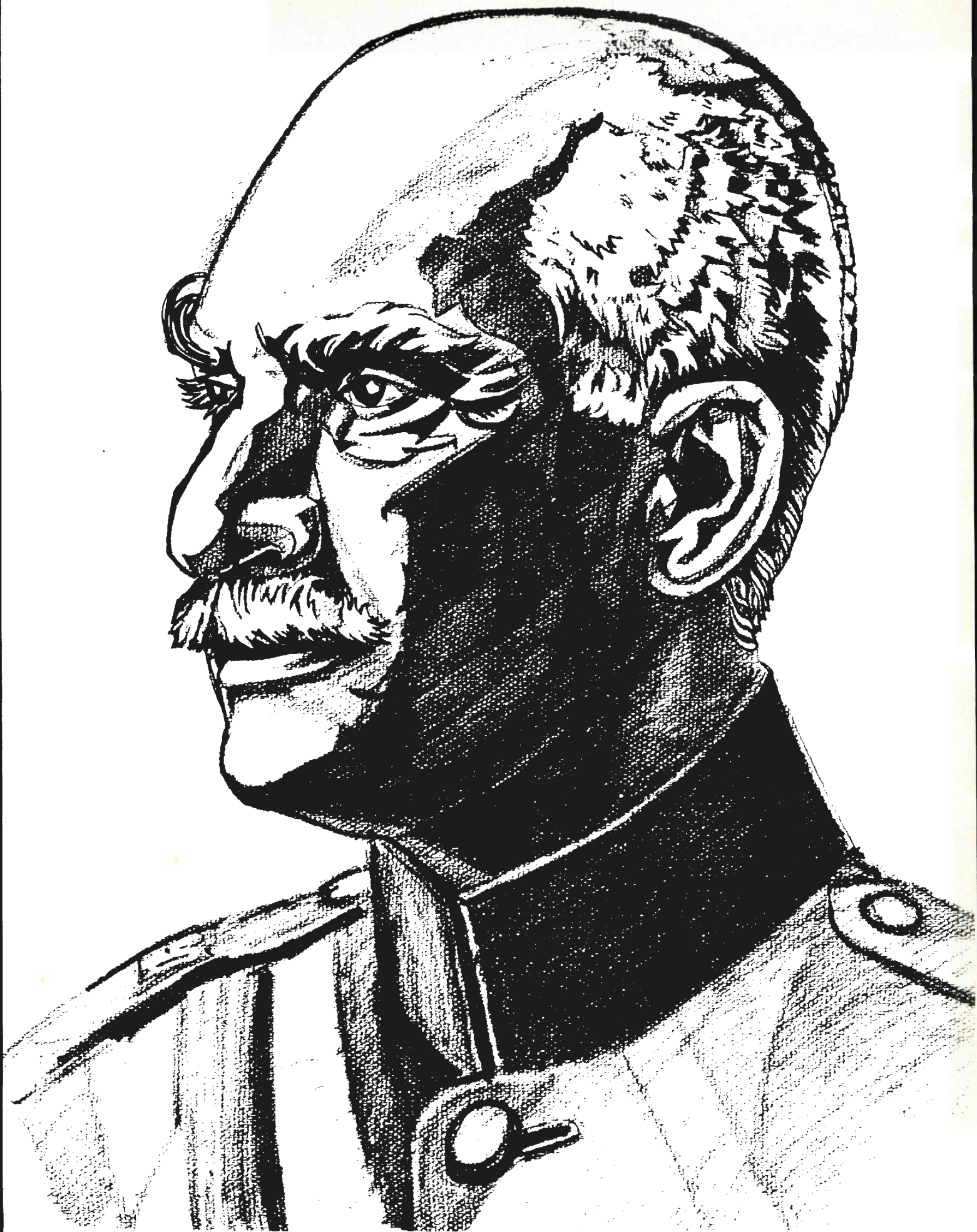
همچنین در صفحه ۱۱۱ همان کتاب (یادداشتهای اعلیحضرت رضاشاه کبیر) چنین نوشته شده: «... برای اینکه هدفهای من بدون کمترین خونریزی تحقق پیدا کند و عناصر ناپاک را از میان برداشته و به حفظ جان و مال مردم ایران در سراسر کشور نائل آیم، دستور دادم ابلاغیه‌ای در چاپخانه‌های محلی شهر چاپ و بوسیله هواپیما در سراسر خوزستان پخش گردند...» - متن اعلامیه رسمی که به امضاء رئیس‌الوزراء و فرمانده کل قوا میباید مفصل و خطاب به اهالی خوزستان مبنی بر تعلق بی‌چون و چرای خوزستان به کشور ایران و وعده امان

اولین فرمان تأسیس صنف هواپیمائی نظامی در ایران

تا خرداد ۱۳۰۳ با وجود اینکه هواپیمائی قشون ایران دارای تعدادی هواپیما بود معهدا بعلت نبودن پرسنل ایرانی ذیصلاحیت، اداره این سازمان مستقیماً بوسیله ارکان حرب کل قشون و از طریق دفتر هواپیمائی مربوطه انجام میگرفت. در تاریخ ۱۱ خرداد ۱۳۰۳ برای اولین بار فرمان تأسیس صنف «هواپیمائی کل قشون» بعنوان یک سازمان مشخص از طرف اعلیحضرت رضاشاه کبیر (در آن تاریخ بعنوان وزیر جنگ و فرمانده کل قوا).

بشرح متن صفحه ۵۱ صادر گردید:

باید توجه داشت که بهنگام صدور فرمان تأسیس سازمان هواپیمائی کل قشون، فرمانده این سازمان (سرهنگ احمد «خان نجوان») هنوز به ادامه تحصیلات خلبانی خود در فرانسه مشغول و به ایران مراجعت نکرده بود - و فرماندهان حاضر بخدمت گروههای مربوط به این سازمان نیز هیچکدام خلبان نبودند و مسئول گروه سوم (محمد خان حکیمی) نیز هنوز در خارج از کشور مشغول تحصیل بود. ضمناً همانطور که قبلاً اشاره شد شرکت یونکرس بهنگام انعقاد قرارداد برای انجام فعالیت هواپیمائی مسافربری در ایران متعهد ایجاد یک مدرسه خلبانی در ایران شده بود که موفق به انجام تعهد خود نگردید و بعداً در سال ۱۳۰۳ نیز یکنفر افسر خلبان فرانسوی موسوم به «ردیف» جهت ایجاد آموزشگاه خلبانی استخدام شد ولی او هم موفق به ایجاد آموزشگاه مورد بحث نشد و موضوعی که در ماده ۲ فرمان تأسیس سازمان هواپیمائی نظامی در ایران اشاره شده مربوط به تأسیس همین مدرسه خلبانی است (سرهنگ سیف‌الله خان، صاحب‌منصب ارکان حرب کل قشون بریاست همین مدرسه معین شده بود) و چنانکه ذکر گردید این مدرسه در آن تاریخ تأسیس نشد.



فرمان تأسیس صنف هواپیمائی نظامی در ایران

حکم عمومی قسطنی شماره ۲۱۲

« ماده ۱ »

مقرر میدارم طیارات جدید الالباع قسطنی تیگش ۳ گروه (اسکادری) تحت ریاست
سرننگ نمرة ۵۰۹ احمدخان نجوان که نمرة جدید ۲۰۰ را خواهد داشت بشرح ذیل دهد :
گروه اول - نایب اول نمرة ۱۰۵ سعید میرزا عضو دایرة عملیات کلّی مأموران خواهد بود.
گروه دوم - به مأموریت امیر اعضاد که ذیل نمرة ۱۹۸ به رتبه نایب اولی قلمی با حقوق
سابق منصوب میشود.

گروه سوم - به مأموریت میرزا محمد خان حکیمی که مقام و حقوقش بعد از ورود تعیین خواهد شد.
سلطان نمرة ۲۰۱ نصرت الله خان سیمور ریاست قرارگاه راعمه دار خواهد بود.

« ماده ۲ »

سرننگ نمرة ۱۹۷ یفا الله خان، صاحب منصب ارکان حرب کلّی ریاست مدرسه
هواپیمائی مأمور میگردد.

تهران - مورخه ۱۱ جوزا ۱۳۰۳

دزیرجنگ و فرمانده کلّی قوا رضا

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

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

در تلگرافی که رئیس‌الوزراء و فرمانده کل قوا تحت شماره ۵۴۱۹۴ در آذر ماه ۱۳۰۳ به تهران مخابره و دستور میدهند که بعنوان اعلامیه وزارت جنگ در پایتخت منتشر شود از عملیات درخشان هواپیماها یاد شده و چنین آمده است: «امروز اول جمادی‌الاولی است. ستاد کل ارتش نیروهای جنوب در منطقه جنگ مستقر گردیده است. هواپیماهای ما نیز دست به عملیات درخشان زدند، پادگان زیدون قدرت عملیاتی کاملاً رضایتبخشی را به همان شکل و صورتی که انتظار داشتم از خود نشان داده و لشکر پشتیبانی از اصفهان به بهبهان وارد شده است...».

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

هنگام حرکت حضرت اشرف رئیس‌الوزراء و فرمانده کل

قوا به‌سوی ناصری در کنار رودخانه جراحی، سرکنسول روس به ملاقات حضرت اشرف شتافته و با واسطه کردن دو امیر لشکر، از نظر خیرخواهی مبتنی بر روابط سیاسی به عرض میرساند که بهیچوجه صلاح نیست تا باین تعداد کم به ناصری، که در آنجا شیخ خزعل نیروهای زیادی فراهم آورده و بسیاری از عشایر مسلح را در آن شهر آماده کرده است وارد شود و آن دو امیر لشکر هم استدعا میکنند که حضرت اشرف در چنین شرایطی از عزیمت به ناصری صرف‌نظر فرمایند. اعلیحضرت رضاشاه کبیر در یادداشت‌های خود می‌نویسند که: «... من پذیرفتم که آنچه آنها میگویند از روی مصلحت‌اندیشی است، در حقیقت میدانستم که این عمل من یکنوع جسارت نظامی است که با تعداد کمی، حدود یک دهم نیروهای دشمن، دست بکار خطرناکی می‌زدم - سرکنسول روس نیز از راه خیرخواهی و حفظ اسلوب سیاسی دولتی برای حفظ جان ما و ادامه حیات ما اقدام کرده است از اینرو ما نایستی خودمانرا در معرض هلاکت قرار بدهیم. بهر حال رفتن به ناصری یک تهور بود و تصمیم قطعی گرفتم که بهیچوجه از راهی که می‌روم برنگردم زیرا بازگشت یعنی شکست، ترس و سرنگونی و چه بسیار بازبهای خطرناکی را که فقط و فقط عامل ترس در تاریخ بشری ثبت کرده و زیانهای مهمی را ببار آورده است... ناگاه فریاد کشیدم و گفتم زندگی شیرین است ولی در راه استقلال میهن جان چه ارزشی دارد که برای حفظ آن همه چیز را فدا کنیم... در ناصری همه مسلح هستند ولی بهر حال همه میدانند که هیچ‌کس قدرت مقابله با ارتش ما و هواپیماهای ما را ندارد...»

فرمایشات اعلیحضرت رضاشاه کبیر بخوبی نشان میدهد که معظم‌له تاجه اندازه به‌ارزش و تأثیر هواپیماها برای پیروزی ارتش در عملیات بر علیه یاغیان و گردنکشان توجه داشته و اهمیت قائل بوده‌اند.

چنانکه خوانندگان با مطالعه تاریخ آگاهی دارند سرانجام در تاریخ ۱۱ آذر ماه ۱۳۰۳ شیخ خزعل کاملاً تسلیم و روز ۱۳ آذر سردار سپه وارد شهر تاریخی ناصری (خرم شهر کنونی) گردیدند و مورد استقبال شورانگیز مردم ساحل شمال غربی خلیج فارس قرار گرفتند و به این ترتیب فتنه خوزستان پس از سالیان دراز خاتمه یافت.

آنچه در اینجا میتواند مورد بحث ما باشد نقش مهم هواپیماها در این اردو کشی است که با وجود نقص وسائل، نبودن فرودگاههای مجهز و بخصوص با استفاده از خلبانان و کارکنان فنی خارجی، بسیار مؤثر واقع شده است چنانکه میدانیم در آن زمان وسائل ارتباط جمعی نظیر رادیو وجود نداشت و از طرفی یکی از مهمترین عوامل امکان ادامه اغتشاشات در گوشه و کنار کشور از جمله خوزستان در آن زمان عدم آگاهی مردم خاصه افراد عشایر و ایلات از تصمیمات قاطع فرمانده کل قوا و توانائی

قشون تحت فرمان معظم له بود - آنها تصور میکردند که همانند گذشته، مرکز در خواب و سرگرم چاره‌جویی برای مشکلات بیشمار خود بوده و قادر به اقدامی جهت برقراری امنیت در نقاط مختلف کشور نمیباشد و بر مبنای این تصور به تبعیت از نظرات سوء یاغیان و گردنکشان موجبات ناامنی و اغتشاش را فراهم میساختند و فتنه و آشوب را ادامه میدادند.

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

بعلاوه افراد یاغی و سران آنها با مشاهده هواپیماها در بالای سرشان اولاً از وجود چنین سلاح پرنده که تا آن زمان ندیده و قدرت نامحدودی برای آن قائل بودند دچار نوعی ترس و وحشت میشدند و ثانیاً با توجه به اینکه هرگونه حرکت و نقل و انتقالات آنها بوسیله این مرغان آهنین بال آکشاف میشود و در نتیجه تحت نظر فرماندهان قوای مرکزی قرار میگردد احساس نگرانی و ناامنی مینمودند و حتی هنگامیکه هواپیماها اعلامیه پخش می کردند مردم بخوبی آگاه بودند که این طیارات قادرند بجای اوراق کاغذ، بمب فرو ریزند و بهمین دلائل یاغیان روحیه خود را باخته و از همکاری با سران اغتشاش خودداری میکردند و در اغلب موارد بدون خونریزی و با حداقل بادرگیری نسبتاً کمتری غائله خاتمه می یافت.

چنانکه در مورد اردوکشی خوزستان، شرکت هواپیماها موجب گردید که عشایر و ایلات از تصمیم قاطع فرمانده کل قوا واز توانائی و پیشروی واحدهای ارتش آگاه شده و قصر پسر شیخ خزعل را به آتش کشیده و از حمایت او سرباز زنند و در نتیجه خزعل ناچار به تسلیم گردد. درحالیکه اگر هواپیمائی در میان نبود موفقیت در رفع غائله خوزستان، بدنبال اردوکشی مذکور، همراه درگیری های شاید طویل‌المدت و تلفات و خسارات بسیار میتوانست بدست آید.

انتشار اوراق اعانه ملی برای خرید هواپیماهای نظامی

در سالهای اولیه پیدایش هواپیمائی نظامی در ایران، بعلت ضعف بنیه مالی مملکت تأمین بودجه لازم برای خرید هواپیماهای مورد نیاز ارتش نوبنیاد ایران، با مشکلات فراوانی مواجه بود. برای رفع این مشکل، بفرمان اعلیحضرت رضاشاه کبیر، سردودمان شاهنشاهی شکوهمند پهلوی، دولت وقت جهت

مشارکت مردم میهن پرست ایران در کمک مالی برای تأمین بودجه کافی بمنظور تجهیز ارتش با هواپیماهای بیشتر، به انتشار اوراق اعانه ملی با بهای هر برگ ۲۵۰ دینار (پنج شاهی یا یک چهارم ریال) مبادرت کرد.

روزنامه «ایران» برای تشویق مردم به خرید اوراق اعانه ملی مذکور در شماره روز یکشنبه ۱۸ بهمن ۱۳۰۴ خود مطلبی بشرح زیر تحت عنوان «کمک به توسعه هواپیمائی مملکت» درج کرده که عیناً با سبک نگارش آثرمان نقل میگردد (فقط بعضی جاها برای روشن شدن مفهوم اصطلاحات آن زمان، داخل پارانتز اصطلاح امروزی لغات اضافه شده است): «از این بلیطهای بنه که قیمت آن ۲۵۰ دینار است خریداید؟»

این مبلغ چیز بسیار کمی است. این جزئی وجه در زندگانی شما اثری ندارد، ولی شرکت در گرفتن این اوراق و توزیع آنها، برای مملکت شما مفید و اسباب عظمت و اقتدار وطن شما خواهد شد.

رنگ سبز علامت امید است، این اوراق کوچک (سبز رنگ) که در روی آن نقش يك آسمان پیم (هواپیما) نقش گرفته، قیمتش ۲۵۰ دینار است - هر چه در خریداری آن بیشتر جدیت کنید به وطن خود و عظمت مملکت خود خدمت کرده اید، زیرا وجوه فروش این اوراق صرف خرید آثروپلان (هواپیما) برای دولت و برای قوای ملی شما خواهد شد تمام ملل دنیا در حال حاضر سعی میکنند که قوای هوائی خود را زیاد کنند. بودجه های عظیم برای آن تصویب می کنند. اعانه بزرگ برای این مقصود باز می کنند، برای اینکه قوای ملی خود را و قدرت وطن و مملکت خود را زیاد کنند. آسایش هرملتی نتیجه قوای او در میدان زندگی است. وقتی قوای تدافعی ما زیاد شد، قادر خواهیم گشت که منافع وطن خود را حفظ کنیم. حس وطن پرستی به من و شما و همه حکم می کند که این اوراق سبز، این اوراق را که طلیعه قدرت بیشتر میباشد عزیز بداریم. هر کس در هر جا از این اوراق میباید خریداری نماید. این يك وظیفه ملی است. این وظیفه را باید ادا کنیم. اگر می خواهیم هدیه ای برای کسی بفرستیم، از این اوراق باشد، اگر به دوستان خود کاغذ می نویسیم در جوف آن چند عددی از این اوراق بگذاریم و بالاخره هر چه در توزیع این اوراق کوشش کنیم به وطن خود، به ایران خود، به جامعه و آسایش و به نسل آتیه و به عظمت مملکت خود خدمت کرده ایم.

آیا شما از این اوراق دارید؟ اگر ندیده و نخورده اید، البته مسبوق نبوده اید و این سطور برای تذکر شماست. نتیجه ای که از خرید این اوراق تحصیل میشود، قوای ملی شما را در سیاست بین المللی تعیین خواهد کرد.»

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

اول امین‌زاده - دانشجوی خلبانی اشدوداخ) از بادکوبه به تهران پرواز داده شوند و دو فروند دیگر هم از طریق بندر اتزلی (بهلوی) تحویل گردند. و هفت هواپیمای فرانسوی هم که باکشتی به بندر بوشهر رسیده بودند بوسیله خلبانان فرانسوی به تهران پرواز نمایند.

در چنین شرایطی عملاً يك مسابقه اعلام نشده بین روسیه و فرانسه جریان داشت و برنده کشوری محسوب میشد که هواپیمایش زودتر به تهران برسد.

روز ۶ بهمن ۱۳۰۴ سه فروند هواپیمای «دوهایلاند آ۹» روسی که تا بادکوبه در صندوقها حمل و در این شهر سوار و آماده پرواز شده بودند به خلبانی سه افسر ایرانی بقصد تهران به پرواز درآمدند. یکی از این هواپیماها هنگام برخاستن در فرودگاه بادکوبه دچار سانحه شد و شدت سانحه و میزان خسارت به هواپیما تا حدی بود که قطعات آن باکشتی به ایران حمل شد. اگرچه خوشبختانه به خلبان آن آسیبی نرسیده از دو فروند دیگر که سالم وارد آسمان کشور شدند فقط يك فروند به خلبانی اشدوداخ، سالم در قزوین فرود آمد و هواپیمای قهرمانی هم باوجود رسیدن به قزوین در این شهر دچار سانحه شد. ولی شرط مسابقه اعلام نشده مورد بحث زودتر رسیدن هواپیما به تهران بود که هواپیماهای خریداری شده از روسیه چنین توفیقی بدست نیاوردند زیرا هواپیمای اشدوداخ هم بعلت وجود برف سنگین در فرودگاه قزوین مدت‌ها در آنجا باقی ماند و نتوانست خود را بموقع به تهران برساند.

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

طبق نوشته روزنامه «ایران» روز سه‌شنبه ۱۷ آذر ۱۳۰۳ در قلعه مرغی قابلیت مانور پروازی يك فروند هواپیمای جنگی از نوع «یونکرس - آ - ۲۰» در حضور نمایندگان ارکان حرب کل قشون بمعرض نمایش گذاشته شد و مورد تحسین و تأیید قرار گرفت، و روز ۱۹ آذر نیز هنگامیکه چند هواپیما در آسمان تهران پرواز میکردند بوسیله یکی از آنها برای نخستین بار کارت‌های حاوی شعارهای ورزشی در شهر فرو ریخته شد، روی کارت‌های مذکور جملاتی بامفاهیم مشروحیه زیر نوشته شده بود:

- ۱ - اگر خواهی تو نعمت از سلامت بیا ورزش نما کم کن استراحت.
- ۲ - ملت ورزیده سعادتمند است.
- ۳ - هرکس خود را قوی سازد به نسلش خدمت کرده است.
- ۴ - احتیاج ملت به ورزش بیشتر از همه چیز است.

رقابت و ماجرای ورود هواپیماها به ایران

در آن زمان که ارتش نوین ایران در صدد تأسیس و تکمیل صنف هواپیمائی بود، بین سه کشور: آلمان - فرانسه و روسیه در مورد تحویل هواپیماهای نظامی به ایران و تأمین کارکنان خلبان و فنی آنها رقابت شدیدی در گرفته بود، بنحوی که هر يك از این کشورها میخواست زودتر از دیگری در تأمین نیازمندیهای هواپیمائی ارتش ایران توفیق یابد و ایران هم برای بهره گرفتن از این رقابت سفارش خرید هواپیما و تأمین پرسنل مورد نیاز را به هر سه کشور داد و چنانکه قبلاً اشاره شد تا پایان سال ۱۳۰۳ سه فروند هواپیمای یونکرس آلمانی و چهار فروند هواپیمای روسی (از سه نوع) با خلبانان و مکانیسین‌های آلمانی و روسی مربوطه در اختیار ارتش ایران بود.

بین سالهای ۱۳۰۲-۱۳۰۳ در پنج فروند هواپیمای «دوهایلاند آ۹» از روسیه و هفت فروند هواپیما (دو فروند هواپیمای مشقی اسپاد - ۳ فروند هواپیمای مشقی پوتر و دو فروند هواپیمای جنگی برگه - ۱۴) از فرانسه خریداری نمود که هر يك از این دو کشور فروشنده تلاش میکرد زودتر هواپیماهای خریداری شده را به تهران برساند.

قرار شد سه فروند از پنج هواپیمای خریداری شده از روسیه، بوسیله سه نفر خلبان ایرانی که تازه از مدرسه هوانوردی آن کشور فارغ التحصیل شده بودند (نایب اول قهرمانی - نایب

خاطرات يك خلبان قدیمی پیرامون ماجرای اعزام اولین دسته از محصلین ایرانی به مدرسه خلبانی روسیه و پرواز نخستین هواپیماها با خلبانان ایرانی از روسیه به ایران

تیمسار سرلشکر بازنشسته عیسی اشتوداخ (که همراه اولین دسته از محصلین ایرانی بود که در خرداد ۱۳۰۳ به مدرسه خلبانی روسیه اعزام شدند و نیز یکی از دو نفر خلبان ایرانی بود که موفق گردیدند برای اولین بار دوفروند از هواپیماهای خریداری شده از روسیه را به ایران پرواز دهند) ضمن گفتگویی خاطرات خود را پیرامون وقایع مورد بحث بنحو جالب توجه و روشن کننده‌ای بیان داشته است که ذیلاً خاطرات مذکور، با حذف متن پرسشها (بمنظور جلوگیری از اطاله کلام) از نظر میگذرد:

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

«... اولین عاملی که مرا به هواپیما علاقمند کرد ماکت یا مدل يك هواپیما بود که ملخ چهار پرهای داشت و با نیروی کش پرواز میکرد، این مدل را یکی از افسران روسی که در ارتش ایران خدمت میکردند به پدرم که در تعمیرگاه فنی ارتش خدمت میکرد داده بود و او هم بعنوان کادو در هفتمین سالروز تولدم بمن داد سرگرمی لذتبخش پرواز دادن هواپیمای مدل و غروری که با داشتن انحصاری آن بین بچه‌های دیگر در خود احساس میکردم تأثیر زیادی در علاقمندی من نسبت به کار هواپیمائی داشت. بعلاوه من مرتباً دور و بر قلعه مرغی بودم و از



کوزمینسکی خلبان روسی هواپیمای بلریو (کسی که کلاه کبی بر سر دارد) مشغول تعمیر طیاره آسیب دیده خود در تعمیرگاه ارتش، درست‌راست این عکس که در روز ۱۴ دیماه ۱۲۹۲ شمسی بسویله پدر تیمسار سرلشکر اشتوداخ برداشته شده، معین نایب ایرانی حسن بک محافظ تعمیرگاه و پهلوی کوزمینسکی فرزند خردسال حسن بک و همچنین در سمت چپ عکس دو نفر از کارکنان فنی کارگاه دیده میشوند.

تماشای پرواز هواپیماهای یونکرس که بوسیله آلمانیها در ایران مسافر حمل میکردند لذت‌میردم و حتی چندین بار بیاری تیمسار سرتیپ امان‌الله جهانبانی (شادروان سپهد جهانبانی) موفق‌شدم با هواپیمای یونکرس بعنوان مسافر در آسمان تهران پرواز تفریحی انجام دهم. این تماشها و پروازها هم برشدت علاقمندی من نسبت بکار هوانوردی افزود. البته شغل فنی پدرم عامل مهمی در فراهم آمدن شرایط برای تشویق من بکار هواپیمائی بود مثلاً در اواخر سال ۱۹۱۳ هنگامیکه يك هواپیما از نوع بلریو بوسیله يك خلبان روسی موسوم به کوزمینسکی برای اولین بار در میدان مشق (محل کنونی شهربانی و وزارت امور خارجه) فرود آمد و موقع نشستن به لوله توپی که در میدان بود اصابت کرد و شکست در تعمیر آن پدرم شرکت داشت و من شخصاً در میدان مشق شاهد ماجرا بودم و پس از اینکه هواپیما به تعمیرگاه ارتش (واقع در خیابان سوم اسفند، محل کنونی باشگاه افسران ارتش) منتقل شد روزی نبود که برای تماشای پیشرفت تعمیر هواپیما به آنجا سر زنم، بالاخره هم بعد از پایان تعمیر که کوزمینسکی (خلبان هواپیما) و پدرم مشترکاً انجام دادند خلبان توانست از میدان مشق با آن بلندشود و ناچار هواپیما



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



عیسی اشتوداخ در پرواز دوم از مسکو به تهران همراه مکانیسین روسی روستف (در مسیر مسکو - خارکو - رستف - سوچی - تفلیس - باکو - تهران) - عکس بالا در فرودگاه نظامی رستف در حالیکه کنسول شاهنشاهی و عده‌ای از ایرانیان مقیم رستف به استقبال آمده بودند گرفته شده است.

را از راه زمین به محل بی‌سیم فعلی که «قصر قاجار» نامیده می‌شد انتقال دادند و کوزمینسکی پروازهای نمایشی روی تهران را بابرخواستن از آنجا انجام داد.

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

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

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

- بمحض رسیدن به مسکو و معرفی خودمان به مدرسه خلبانی، معاینات دقیق پزشکی مجدداً شروع شد و بعلاوه باهر يك از ما چندین جلسه پرواز انجام دادند تا عکس‌العملهای ما را در پرواز بفهمند نتیجه اینکه در مرحلهٔ اول فقط چهارنفرمان برای شروع پرواز پذیرفته شدیم که من بودم، شرف‌الدین میرزا قهرمانی - مهدیقلی میرزا قهرمانی و علی اکبر امین زاده - شش نفر بقیه را برای معالجه و طی دورهٔ مکانیکی هواپیمائی به پطروگراد (لنین‌گراد کنونی) فرستادند.

- در اثر معاینات دقیق معلوم شده بود که هر کدام از این شش نفر ناراحتیهای جسمی بخصوصی دارند مثلاً یکی قلبش

نارسائی داشته، دیگری کبدش و غیره و پزشکان اعلام نظر کرده بودند که باید مدتی تحت معالجه قرار گیرند و بعد مجدداً آزمایش شوند بنابراین تصمیم گرفته شده بود تا برای جلوگیری از اتلاف وقت در طول مدتی که تحت معالجه هستند دورهٔ مکانیکی هواپیما را طی کنند.

- بعداً چهار نفر یعنی: بیات ماکوئی - مسعود دیبا - افشارطوس و حسین حقی معالجه شده و به مدرسه خلبانی بازگشتند - که البته مدتی بعد از ما چهار نفر اول، دورهٔ خلبانی را به پایان رسانیده به ایران بازگشتند.

- دورهٔ آموزش خلبانی ما حدود ۱۸ ماه بود - البته در آن زمان برای دورهٔ خلبانی روسیه مدت زمان معینی وجود نداشت و حتی شاگردان مجبور نبودند که قبل از کسب اجازهٔ پرواز مستقل يك حداقل ساعات معینی را آموزش پرواز دو فرمانه داشته باشند بلکه فقط به استعداد بستگی داشت. در مدرسه ای که ما بودیم متجاوز از سیصد شاگرد خلبانی آموزش میدیدند که بطور متوسط ما در ردیف شاگردان مستعدی بودیم که در کمترین مدت دورهٔ خلبانی را طی کردیم.

- انواع هواپیماهایی که ما بوسیلهٔ آنها پرواز آموزشی انجام میدادیم «آورو - ۵۰۴» - «دوهاویلاندر ۱۹» و «یونکرس - ۲۱» بودند.

- پس از طی دورهٔ خلبانی با سه فروند هواپیما «دوهاویلاندر ۱۹» خریداری شده بوسیلهٔ ارتش ایران از بادکوبه به ایران پرواز کردیم که یکی از هواپیماها بخلبانی علی اکبر امین زاده هنگام برخاستن از فرودگاه بادکوبه دچار سانحه شد و قطعات آن باضدوق و بوسیلهٔ کشتی از طریق بندر پهلوی (که در آن زمان هنوز بندر اترلی نامیده میشد) به ایران حمل گردید البته خلبانش هم با کشتی به ایران آمد.

— اما اینکه چرا برای عزیمت به ایران از مسکو به پرواز درنیامدیم و از بادکوبه پرواز کردیم؟ زیرا بهمن ماه بود فرودگاه مسکو پوشیده از برف و ما اغلب پروازهای آموزشی خود را در مسکو باسکی انجام میدادیم در حالیکه در آن موقع از سال در فرودگاه بادکوبه و فرودگاه قلعه مرغی برفی نبود که با اسکی فرود آئیم بنابراین ناچار هواپیماها را درصندوقها بوسیله قطار تا بادکوبه حمل و در بادکوبه قطعات آنها را سوار کردیم و از آنجا در حدود نیمه بهمن به مقصد تهران به پرواز درآمدیم. قبل از حرکت از بادکوبه چند پرواز بر روی شهر انجام دادیم حتی در آخرین روز قبل از عزیمت، من کنسول ایران و اعضاء خانواده اش را که در فرودگاه بادکوبه بودند روی شهر پرواز دادم.

— همانطور که گفتم هنگام برخاستن هواپیمای امین زاده سانحه دید بنابراین من و شرف الدین قهرمانی به قصد تهران فرودگاه بادکوبه را ترك کردیم. در اینجا موضوعی را باید بگویم که در آغاز شدیداً مرا ناراحت و عصبانی کرده بود ولی بعداً فهمیدم که شانس بامن بوده قضیه از این قرار بود که موقع حرکت از بادکوبه هرچه اضافه بار بود تحمیل هواپیمای من شد. — با اینکه دونفر مکانیسیں روسی در کابین دوم هواپیمای سوار بودند (در حالیکه کابین برای یکنفر ساخته شده بود) چند چمدان سنگین هم بار هواپیمای من شد، هرچه اعتراض کردم حرف من دانشجو بگوش کسی فرو نرفت. به این ترتیب هواپیمای نایب اول شرف الدین قهرمانی در قیاس با هواپیمای «من دانشجو» بسیار سبک بود. پس از بلند شدن از فرودگاه بادکوبه و طی مقداری از مسیر، که البته بدون اطلاع از وضع هوا بود زیرا در آن زمان موضوع پیش بینی «هواشناسی» و آگاهی خلبان از شرایط جوی مسیر پرواز در بین نبود، از فراز منجیل دچار هوای طوفانی شدیدی شدیم بطوریکه هر لحظه از زندگی قطع امید میکردیم، سرانجام پس از ۵۰ ساعت پرواز در نزدیکیهای قزوین سوخت هواپیماها یمان در شرف تمام شدن بود و ناچار زمین نسبتاً صافی را در مغرب قزوین و محلی بنام مهدی آباد انتخاب کردیم که نیمه برفی و گلی بود هنگام فرود در این زمین چرخهای هواپیمای شرف الدین میرزا قهرمانی به گل نشست و روی دماغ رفت، ملخش شکست و مقداری صدمه دید، ولی هواپیمای من با وجودیکه از لحاظ فرو رفتن چرخها در گل دچار شرایطی نظیر شرایط هواپیمای قهرمانی شد مع هذا بسبب سنگینتر بودن عقبه هواپیما که از برکت نومسافر و بار سنگین بود متوقف شد ولی روی دماغ نرفت و سانحه ای ندید. پس از فرود ما در نزدیک قزوین برف سنگینی شروع به باریدن کرد و ماهر روز به امید فردا بودیم که زمین اجازه پرواز بدهد ولی ۲۵ روز تمام در آنجا ماندگار شدیم و در این ۲۵ روز مرتباً از سرهنگ رضاقلی خان قوانلو (رئیس رکن سوم

ستاد ارتش که دفتر هواپیمائی نظامی هم جزو این رکن بود) تلگراف میرسید که چرا حرکت نمیکنید، در یکی از تلگرافهایش قوانلو اطلاع داده بود که نخجوان که از پاریس پرواز کرده حالا به بغداد رسیده و بما توصیه کرده بود که سعی کنیم هنگام عبور هواپیمای نخجوان از فراز قزوین ما هم بلندشویم و سه تائی به تهران برسیم ولی ما که از لحاظ زمین پرواز در شرایط نامناسبی بودیم نمیتوانستیم پرواز کنیم البته تا آن موقع قطعات یدکی از تهران رسیده و هواپیمای قهرمانی هم تعمیر و آماده پرواز شده بود لیکن هر حمله ای که بکار بردیم زمین اجازه پرواز نداد. يك روز بیست شتر آوردیم و واداشتیم در طول معینی از روی زمین روی برفها راه بروند تا بلکه برفها کوبیده شود و هواپیماها بتوانند بلند شوند ولی عملاً نتیجه ای نداد.

هر روز عصر آب رادیاتور هواپیماها را خالی میکردیم تا در طول شب یخ نزنند (موتور هواپیماها با آب خنک میشد و در آن زمان ضد یخ هم نداشتیم) و صبح زود که پا میشدیم مقداری از برفها را در ظرفی با استفاده از بتزین گرم میکردیم و میربختیم داخل رادیاتور ولی معمولاً از شدت سرما قبل از اینکه به پمپ (که در قسمت پائین رادیاتور قرار داشت) برسد یخ میزد. بهر حال روزی قهرمانی موفق شد رادیاتور هواپیمایش را پر کرده و موتورش را روشن کند و با عجله بمن گفت: من از فرصت استفاده کرده سعی میکنم بلند شوم و شما هم بعد از من پرواز کن ولی متأسفانه پس از کمی تاکسی یکبار دیگر چرخهای هواپیمایش در برف گیر کرد و بدتر از دفعه نخستین سانحه دید بطوریکه ناچار شدند هواپیما را بار کامیون کرده از راه زمین به تهران حمل کنند. اما من یک هفته دیگر صبر کردم تا قدری شرایط زمین مناسبتر شود بالاخره کاسه صبر سرهنگ رضاقلی خان قوانلو لبریز شد و باتفاق رضا میزانی مسئول دفتر هواپیمائی رکن سوم ستاد ارتش به قزوین آمد تا وضع را از نزدیک ببیند. سرانجام روز ۷ اسفند ۱۳۰۴ نیاری عده ای کارگر باندی بطول ۲۰۰ متر و بعرض ۱۰ متر برف منطقه را پاک کردیم مع هذا زمین زیر برف طوری بود که چرخهای هواپیما فرو میرفت. چاره را در این دیدیم که شب را منتظر بمانم تا زمین یخ بزند و صبح فردا بقصد تهران پرواز کنم خوشبختانه انتظار نتیجه داد و صبح روز هشتم اسفند موفق شدم پرواز کنم و بعد از دوساعت پرواز در قلعه مرغی فرود آمیم.

— به این ترتیب هر چند ما حدود ۲۲ روز جلوتر از نخجوان وارد آسمان ایران شدیم و از این لحاظ اولین خلبانان ایرانی محسوب میشویم که در آسمان میهن خود هدایت هواپیما را به عهده داشته ایم لیکن بعلت گرفتاری در برف قزوین من بعنوان دومین خلبان ایرانی از نظر رسیدن به تهران بشمار می آمیم.

— بعد از ورودمان به تهران تیمسار سرتیپ امان الله میرزا



قلعه مرغی - یک عکس تاریخی که جمعی از کارکنان هواپیمائی

قشون ایران را در سال ۱۳۰۳ نشان میدهد - از راست به چپ: دونفر از کارمندان - عزیزالله فتحی (تازه) - مکانسین روسی - عباس انصاری - یکی دیگر از مکانسینهای روسی - لازوفسکی خلبان روسی - واسیلچینکو روسی - سلطان احمد خان محافظ میدان طیاره - سمت چپ چهار نفر از کارگران ایرانی هواپیمائی قشون .

ورود اولین هواپیمای نظامی متعلق به ایران بخلبانی اولین هوانورد ایرانی از اروپا

هنگامیکه هواپیماهای خریداری شده از روسیه، بوسیله خلبانان ایرانی از بادکوبه بهسوی تهران به پرواز درآمدند و هواپیماهای رسیده از فرانسه از بوشهر با خلبانان فرانسوی عازم تهران گردیدند و چنانکه ذکر شد هیچکدام آنطور که انتظار میرفت نتوانست بموقع خود را به پایتخت برساند، سرهنگ نخجوان نیز که فارغ التحصیل مدرسه خلبانی فرانسه گردیده بود بایک فروند هواپیمای «برگه - ۱۹» خریداری شده بوسیله ارتش ایران در حالیکه پرچم ایران بر بالها و علامت شیر و خورشید روی سکان عمودی آن نقش بسته بود از فرودگاه «ویلاکوبلی» پاریس به مقصد تهران پرواز کرد و مسیر: ایستر - ونیز - مكدار - اسکی شهر - حلب و بغداد را پیمود و سرانجام روز پنجم اسفند ماه ۱۳۰۴ به تهران رسید و در میدان پرواز قلعه مرغی سالم فرود آمد و به این ترتیب برای اولین بار يك هواپیمای متعلق به ایران بوسیله خلبان ایرانی در آسمان پایتخت این کشور دیده شد و در فرودگاه تهران بزمین نشست.



اسفند ۱۳۰۴ - نایب دوم عیسی خان طیار (اشتواخ) جلو آشیانه بدون در " قلعه مرغی" در حالیکه هواپیمای مشقی "آرو - ۵۰۴" درون آشیانه دیده میشود .

پیشگام پرواز مسیر «پاریس - تهران»



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

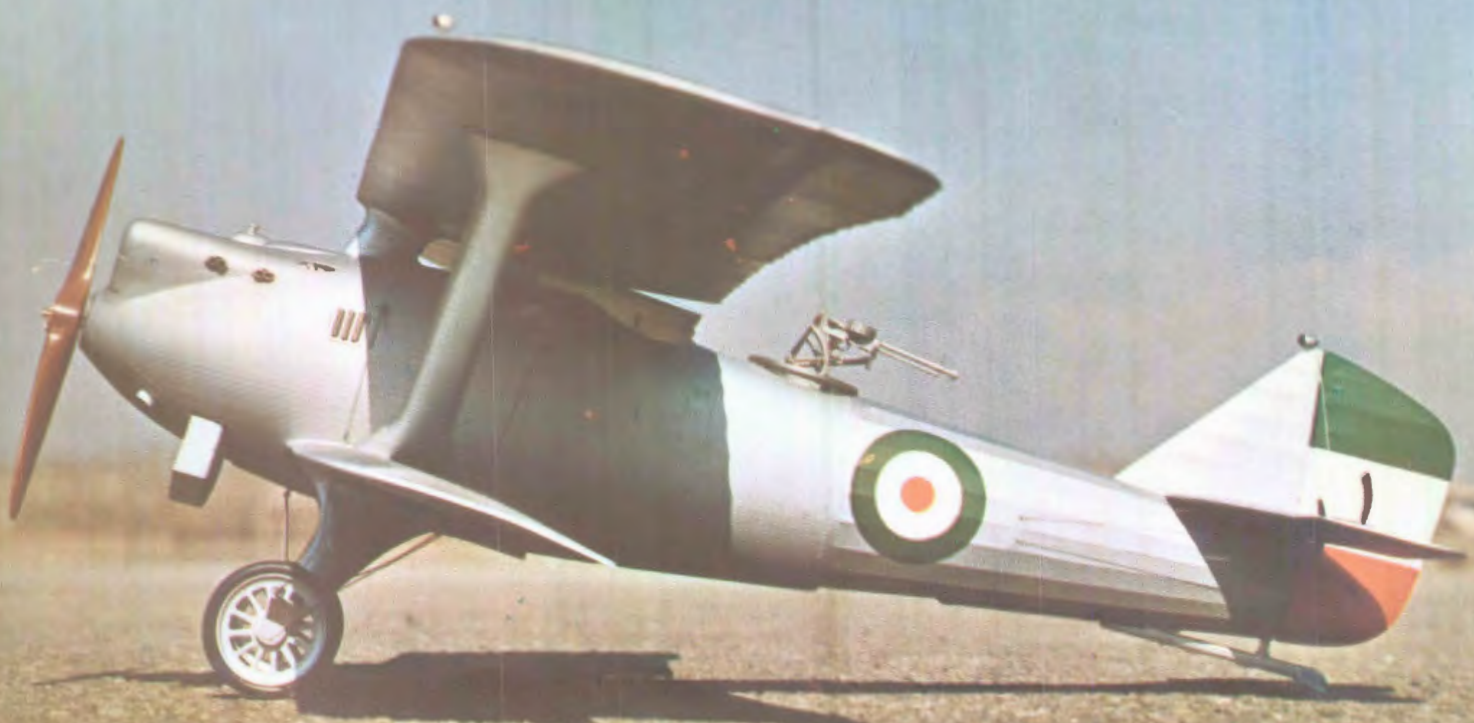
ذکر شد به پرواز درآمد و سرانجام روز پنجم اسفند به تهران رسید. اولین و تنها حادثه قابل ذکری که ضمن پرواز نخجوان در مسیر پاریس - تهران برای او پیش آمد، سانحه جزئی هنگام نشستن در فرودگاه اسکی شهر ترکیه، بعلت گلی و نامناسب بودن زمین بود.

در آن عصر، هواپیمائی، با وجود پشتسر گذاشتن تجربیات جنگ جهانی اول، هنوز به آن درجه از رشد و تکامل فنی نرسیده بود که پرواز در مسیرهای طولانی را با برخورداری از حدود ایمنی موردانتظار امکان پذیر سازد و هنوز چنین پرواز - هائی، در سطح جهانی، جنبه قهرمانی خود را حفظ کرده بود. اما هوانوردانی که در پی کسب نام و شهرت قهرمانی آسمانها، تن به مسابقات هوانوردی در مسیرهای طولانی میدادند معمولا خلبانان کار کشته ای بشمار میرفتند که در امر تجربیات هوانوردی فراز و نشیب بسیاری همراه با چشیدن طعم پیروزیها و یاشکستها پیموده بودند.

نخستین هوانورد جوان و تازه کار ایرانی در پرواز خود از فرانسه به ایران فقط به اتکاء به ۲۰۰ ساعت پرواز آنهم شامل پروازهای آموزشی و دیدبانی، مسیر طولانی پاریس - تهران را در پیش داشت.

سرهنگ نخجوان در یکی از روزهای بهمن ۱۳۰۴ شمسی پشت فرمان هواپیمای برگه - ۱۹ نشست و در مسیری که قبلا

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



هواپیمائی را برای آینده مملکت یادآور و آرزوی خود را نسبت به پیشرفت سریع این صنف و توسعه استفاده از این صنعت در ایران ابراز فرمود و به این ترتیب پایه و اساس هواپیمائی در این کشور استوار شد و بلافاصله هواپیمائی کل قشون که فرمان تأسیس آن یکسال پیش رسماً صادر گردیده بود عملاً به ریاست سرهنگ نخجوان مشغول فعالیت شد.

نخستین سازمان هواپیمائی قشون

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



سرهنگ "خان نخجوان" (سمت چپ) جلو بال هواپیمای "برگه-۱۹" که بوسیله آن از پاریس به تهران پرواز و بعنوان نخستین خلبان ایرانی در قلعه مرغی فرود آمد - در کنار وی سرنشین دیگر هواپیما دیده میشود .



پرواز اولین خلبان ایرانی با هواپیمای متعلق به ایران از مبدا پاریس به مقصد تهران با کسب اجازه از پیشگاه اعلیحضرت رضاشاه کبیر انجام میگرفت و روز پنجم اسفند، اعلیحضرت با آگاهی از برنامه ورود هواپیمای مذکور به تهران، با وجود گرفتاریهای بیشماری که در رسالت تاریخی خویش برای نجات میهن و بنیانگذاری ایران نوین، خاصه در آن عصر تحولات بنیادی، در زمینه حل مسائل و مشکلات مهم مملکتی داشتند، شخصاً به قلعه مرغی تشریف فرما شده بودند و عده‌ای از وزراء و امرای ارتش و رؤسای ادارات دولتی نیز در الترام موکب ملوکانه از ساعتی پیش در انتظار رسیدن هواپیما بودند و جمعی از مردم علاقمند تهران نیز به پیشواز اولین هوانورد هم‌میهن خود شتافته و در فرودگاه گردآمده و چشم بر آسمان دوخته و با بی‌صبری انتظار میکشیدند.

لحظات هیجان

هنگامیکه هواپیما در افق نمایان گردید، همه چهره‌ها از خوشحالی چون گل شکفت، مخصوصاً در چهره مردانه اعلیحضرت رضا شاه کبیر آثار خرسندی به ژرفای آسمان اندیشه‌های عمیق و به درخشندگی خورشید آرزوهایش تابناک بود. هواپیما پس از اینکه در آسمان فرودگاه چرخش زد سرانجام در میان فریادهای شادی مردم، که خاصه به پیروی از خصلت ملی و میراث معنوی تاریخی خود با درک و احساس شادمانی شاه به قلوبشان راه یافته بود، فرود آمد. پس از تماس چرخهای هواپیما با خاک میهن، خلبان پیروز آن روز که اینک لحظه فراموش نشدنی موفقیت نهائی کار پرافتخارش فرارسیده بود، با آرامش خیال بر سر نسبت به مسیری که پشت‌سر نهاده و احساس هیجان زایدالوصف در دل، نسبت به دیدار بزرگ و غیر منتظره‌ایکه با شرفیابی به پیشگاه شاهنشاه در پیش داشت، هواپیما را بسوی جایگاه ملوکانه پیش راند و در فاصله مناسبی توقف و موتور را خاموش کرد و با سرعت از کابین هواپیما پائین پرید و در حالیکه قلبش با آهنگ تمنای زیارت فرمانده تاجدارش در قفس سینه میرقصید با گامهای امیدوار به سوی شهریار بزرگ روان شد و چون افتخار تقرب حاصل آمد با افکندن خویشتن بر قدم آن پیشوای ترقیخواه، در حقیقت مراتب حق‌شناسی نسل جوان را از رادمردی که سراسر زندگی خود را وقف تعالی ایران فرمود، بجای آورد. رضاشاه کبیر با کشیدن دست نوازش بر سر هوانورد جوان او را از زمین بلند فرمود و موفقیتش را ستود و طی سخنان تاریخی کوتاه اهمیت

فروردین ۱۳۰۵ - آغاز فعالیت سازمان

اداره هواپیمائی کل قشون دولت ایران

حکم نمره ۱ مورخه اول فروردین ماه ۱۳۰۵

فنی منقسم و نایب اول (نمره ۲۲۹) شرف‌الدین میرزا قهرمانی
متصدی امور صفی و قسمت فنی را به نایب دوم (نمره ۲۹۳)
عیسی‌خان طیار محول مینمایم.

ماده ۳ - بعموم هوانوردان امر مینمایم هنگام پرواز در
فضای شهر مگر به اجازه مخصوص اینجانب، از اوج یکهزار و
پانصد متر (۱۵۰۰) پائین‌تر نیایند. در صورت مشاهده عدم
اجرای امر مرتکب مسئول و مورد مواخذه واقع خواهد شد.
رئیس اداره هواپیمائی سرهنگ خان‌نخجوان (نمره ۲۰۰)

ماده ۱ - نظر باینکه ریاست قوای هوائی از طرف ذات
قرین‌الشرف ملوکانه ارواحنافداه به اینجانب محول و تفویض
گردیده است در بدو شروع به امر لازم است که به حضرات
صاحب‌منصبان و متصدیان امور مختلفه هواپیمائی گوشزد نمایم
که عموم آنان وظیفه‌دار میباشند با صمیمیت و یگانگی که لازمه
خدمت در هواپیمائی میباشد با اینجانب تشریک مساعی در پیشرفت
امور نموده باعث رشد و نمو این شاخه جوان قشون رشید ایران
گردند.

ماده ۲ - امور هواپیمائی را کلیتاً به دو قسمت صفی و

بودجه ناچیز و محدودیت پرواز

در آغاز تأسیس اداره هواپیمائی کل قشون ایران برای
این اداره از بودجه وزارت جنگ مبلغ ناچیزی در نظر گرفته
شده بود، بطوریکه حتی از لحاظ تأمین هزینه بنزین و روغن،
پرواز خلبانان این اداره را محدود می‌ساخت و بر مبنای همین
مضيقه بود که در تاریخ ۳۱ فروردین ۱۳۰۵ با صدور حکمی
سه‌میه پرواز هریک از خلبانان حداکثر چهار ساعت در سال
تعیین گردید و دستور داده شد که بمنظور صرفه‌جویی در مصرف
بنزین و روغن، به استثنای مواقع غیر مترقبه اردو کشی یا
مأموریت‌های فوق‌العاده، پرواز ماهانه هر خلبان نباید از سه ساعت
و بیست دقیقه تجاوز کند. بی‌مناسبت نیست که بعنوان نمونه
متذکر شویم که جمع ساعات پرواز خلبانان اداره هواپیمائی کل
قشون ایران در فروردین ۱۳۰۵ کلاً ۶۶ ساعت و ۲۴ دقیقه بود. ۶۱

موجودی اسلحه اداره هواپیمائی کل قشون ایران در بدو تأسیس

بموجب حکم نمره ۳ اداره هواپیمائی کل قشون ایران،
در بدو تأسیس این اداره، موجودی اسلحه آن کلاً شامل پنج
قبضه مسلسل از نوع «ویکرس» - چهار قبضه مسلسل از نوع
لویس (پنجاه تیر) - سه دستگاه بمب‌گیر (متعلق به هواپیماهای
برگه) - چهار صفحه فشنگ پنجاه تیر یک بمب‌گیر متعلق به
هواپیمای هاولاند و سه بمب‌انداز بوده است.

طیارات موجود در بدو تأسیس اداره هواپیمائی کل قشون ایران

شماره ردیف	نوع هواپیما	ساخت کشور	نام قبلی و وضعیت	شماره جدید
۱	برگه ۱۹	فرانسه	-	۱
۲	برگه ۱۴	فرانسه	تعمیری	۲
۳	برگه ۱۴	فرانسه	تقدیر	۳
۴	هاویلاند ۴	روسیه	قرقی	۱۱
۵	هاویلاند آ ۹	روسیه	-	۱۲
۶	هاویلاند آ ۹	روسیه	-	۱۳
۷	هاویلاند آ ۹	روسیه	شکسته	۱۴
۸	هاویلاند آ ۹	روسیه	عقاب (تعمیری)	۱۵
۹	هاویلاند آ ۹	روسیه	شاهین	۱۶
۱۰	یونکرز آ - ۲۰	آلمان	کرکس	۲۱
۱۱	یونکرز آ - ۲۰	آلمان	گیلان	۲۲
۱۲	یونکرز اف ۱۳	آلمان	مازندران	۲۳
۱۳	یونکرز اف ۱۳	آلمان	هما	۲۴
۱۴	یونکرز اف ۱۳	آلمان	سیمرغ	۲۵
۱۵	اسپاد (مشقی)	فرانسه	تعمیری	۱-م
۱۶	اسپاد (مشقی)	فرانسه	تعمیری	۲-م
۱۷	آورو (مشقی)	روسیه	کبک	۳-م
۱۸	آورو (مشقی)	روسیه	تیهو (شکسته)	۴-م
۱۹	پوتر (مشقی)	فرانسه	تعمیری	۵-م
۲۰	پوتر (مشقی)	فرانسه	تعمیری	۶-م

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

چنانکه ملاحظه میشود از بیست فروند هواپیمای جنگی و مشقی موجود در آغاز تأسیس اداره هواپیمائی نظامی ایران دو فروند شکسته و غیر قابل استفاده و ۶ فروند نیز تحت تعمیر و در نتیجه فقط ۱۲ فروند قادر به پرواز بودند.

خیابان امیریه - عبور از دروازه قزوین (شهرنو) و خیابان کنار خندق - دو دقیقه توقف در دروازه گمرک - ورود به قلعه مرغی ساعت ۰۷۰۰ (شروع خدمت).

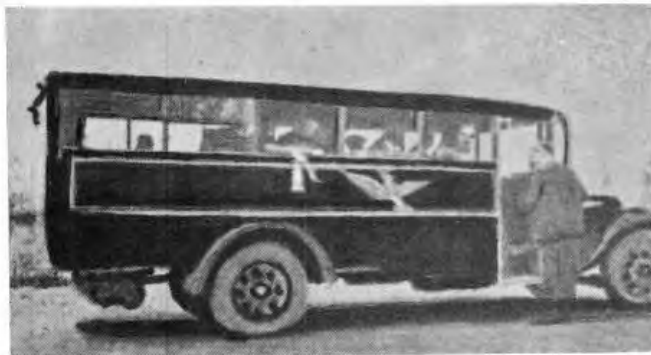
موضوع جالب توجه در این مورد، اقدام به درج خطسیر اتوبوس منحصر بفرمانروایان هواپیمائی نظامی کشور در احکام رسمی، آنها تحت یک ماده مستقل است و نشان میدهد که در آن هنگام وسائط نقلیه موتوری چه قدر و منزلتی داشته و قشون ایران بطور اعم و سازمان هواپیمائی نظامی جدیداً تأسیس بطور اخص تا چه حد از این حیث در مضیقه بوده است.

تعیین میزان سوخت هر یک از انواع هواپیماهای موجود

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

اولین و تنها وسیله نقلیه اداره هواپیمائی کل قشون ایران

در اواخر فروردین ۱۳۰۵ برای اولین بار کارکنان اداره هواپیمائی کل قشون ایران از یک دستگاه اتوبوس (هاترالوید) برای ایاب و ذهاب خود بهره‌مند شدند و بموجب ماده ۳ حکم نمره ۴ مورخه ۳۱ فروردین ۱۳۰۵ خط سیر اتوبوس منحصر بفرمانروایان اداره بشرح زیر تعیین و ابلاغ شد: حرکت ساعت ۰۶۳۵ از وزارت جنگ - عبور از خیابان خاص و مخصوص - ۳ دقیقه توقف در اول خیابان پهلوی - طی خیابانهای پهلوی و امیریه - سه دقیقه توقف در آخر.



مصرف بنزین و روغن هوایماها در هر ساعت پرواز

خرید بنزین و روغن از دواخانهها

۱ - مصرف بنزین :

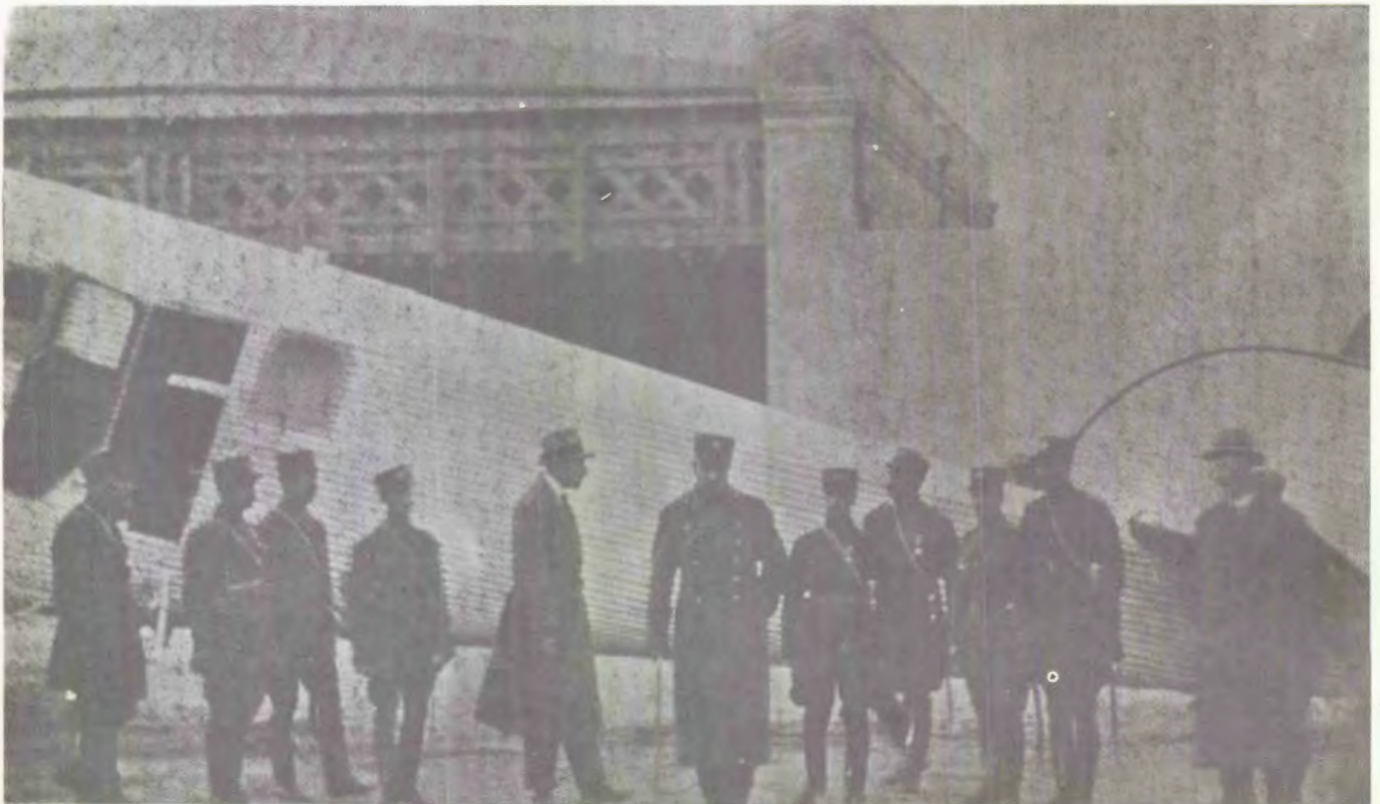
برگه-۱۹	من ۲۷۲۰	آورو	من ۱۱
برگه-۱۴	من ۲۲	پوتر	من ۸۱۰
دوهاویلانند	من ۱۶۲۰	یونکرس	من ۱۹۱۰
دوهاویلانند-آ	من ۲۲	اسپاد	من ۱۹۱۰

۲ - مصرف روغن:

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

لازم به تذکر است که بنزین گاهی از «کمپانی نفت جنوب» وقت و بعضی اوقات از تجارتخانه‌های نظیر «کاظم‌اف» و «شاه‌نظریان» و همچنین روغن که از نوع روغن کرچک مصرف میشد از داروخانه‌ها نظیر دواخانه نور و دواخانه «مسنن‌الملک» خریداری میگردید. بعنوان نمونه در ماه فروردین ۱۳۰۵ مبلغ ۱۳۳۲۶ قران بابت ۱۱۰ من و ۲۰ سیر بنزین انگلیسی در وجه کمپانی نفت جنوب و مبلغ ۱۳۶۲ قران بابت ۲۷ من و ۲۰ سیر روغن کرچک برای هوایماهای اداره هوایمائی کل قشون در وجه دواخانه نور پرداخت شده است. ضمناً بجاست که جمع مقدار بنزین و روغنی که برای پرواز هوایماها در فروردین ماه، یعنی اولین ماه تأسیس اداره هوایمائی کل قشون ایران، مصرف شده در اینجا ذکر شود: جمع مصرف بنزین ۱۲۱۵ من و ۲۰ سیر - جمع مصرف روغن ۱۱۹ من و ۲۷ سیر.

اعلیحضرت رضاشاه کبیر در یکی از بازدیدهای خود از فرودگاه قلعه مرغی در اوائل تأسیس هوایمائی ایران - در حالیکه کنار یک هوایمای یونکرس از خلبان آلمانی آن پرسشهایی میفرمایند.



اولین نمایش هوایی در پیشگاه اعلیحضرت رضاشاه کبیر

نخستین عملیات سیرک‌بازی هوایی و اولین نمایش فرود باچتر در ایران

گرفتند. موکب اعلیحضرت همایونی تشریف‌فرما شده، سلام و مارش ملی زده شد و به چادر مخصوص تشریف بردند. بعضی از رجال واعیان بحضور اعلیحضرت شرفیاب و پذیرفته شدند. از ساعت سه و نیم بعدازظهر کراراً طیاره‌های نظامی بطور جمعی حرکت و پرواز نموده و بایک شکوه فوق‌العاده و یک جنبش جدیدی که دورهٔ پرفعالیت زندگانی امروز را نشان می‌داد شروع به نمایش نمودند.

ردیف این آئروپلاناها (طیارات) دنبال یکدیگر در آسمان که بایریق مقدس شیرو خورشید مزین گشته بودند دورهٔ عظمت مملکت ایران را در چشمها مجسم می‌نمود. چه قلب بی‌حسی است که در این مواقع به حرکت و هیجان نیاید و چه مجسمهٔ بیروچی است که از مشاهدهٔ یک چنین وضعیت باشکوه که قدرت ایران را نشان میدهد خونس به‌جوش نیاید. انسان هر وقت تشکیلات باعظمت مملکت خودش را در مقابل چشم می‌بیند یک خوشحالی و سرور در قلب خود احساس میکند که علامت وطنخواهی اوست. یک مرد وطن‌پرست هرچه آثار عظمت مملکت خودش را بیشتر ببیند طبعاً خود را سرافراز می‌داند.

خلاصه بعداز پرواز آئروپلاناها نظامی بطور جمع (رژه هوایی) نوبت به دو آئروپلان دیگر رسید که شروع به پرواز نمودند. نمایشاتی که دو آئروپلان مزبور میدادند حقیقتاً جالب توجه بود. این دو آسمان پیما (خلبان) از یک ارتفاع چهارصد متری یک مرتبه روی زمین سقوط میکردند (شیرجه) و از ارتفاع پنج متری از بالای چادرها و از جلو چادرمخصوص اعلیحضرت همایونی عبور و اوج می‌گرفتند. هر وقت که یکی از خلبانان دو هواپیمای مزبور از آن ارتفاع چهارصد متری خود را پائین می‌انداخت (شیرجه میکرد) تمام دلها می‌طپید و همه یک‌تکانی می‌خوردند ولی طیارچی (خلبان) مقتدر آن طیاره که یکی از آنها همان «واسرتال» معروف است بایک زبردستی و شجاعت فوق‌العاده از پنج متری روی چادرها می‌گذشت و دوباره اوج میگرفت.

«واسرتال» دایرهٔ این نمایش را کم‌کم توسعه داد بطوریکه طیاره اوج گرفت و در یک ارتفاع هشتصد متری شروع به معلق زدن نمود. گاهی جلو طیاره آفت‌بلا میرفت که از آن طرف وارونه می‌گشت و باز خط خود را می‌گرفت و گاهی بطرف

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

گزارش نمایش هوایی روز دهم اردیبهشت ۱۳۰۵ در شمارهٔ روز یازدهم اردیبهشت روزنامه قدیمی «ایران» انتشار یافته که ذیلاً با سبک نگارش همان زمان عیناً نقل میشود و فقط در مواردی برای مزید اطلاع خوانندگان، اصطلاح متداول امروز بعضی از کلمات در داخل پاراتر، بدنبال کلمات متداول آن زمان، آورده شده است.

«دیروز برحسب دعوتی که قبلاً از طرف آقای وزیر جنگ بعمل آمده بود، آقایان مدعوین از وزراء و نمایندگان خارجه و نمایندگان مطبوعات و رجال واعیان و طبقات تجار و محترمین بتدریج از ساعت سه بعداز ظهر در میدان قلعه‌مرغی حضور بهم رسانیده و هر کدام در چادرهای مخصوص خود قرار



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



می نمودند. آن يك نفری که از توی کابین طیاره بیرون آمده و ایستاده بود دائرهٔ عملیاتش را توسعه داد، دستش را به لبهٔ کابین طیاره گرفته و پای خود را روی بال راست طیاره دراز کرد تا روی بال آن قرار گرفت. مثل اینکه بالای پشت بام خانه اش در کنار دیوار راه می رود و از روی بال طیاره بطرف موتور حرکت کرد و در حالیکه دستش را به لبه کابین گرفته بود تا نزدیک کابین دیگر طیاره که رفیقش در آن جای داشت رسید و از آنجا بالا رفت... این خلبان جسور با خیال راحت مثل اینکه پشت بام خانه راه می رود، از کابین طیاره بیرون می آمد و روی بال راه می رفت و به کابین دیگر طیاره، ترد خلبان دیگر می رفت و از آن پائین می آمد و مجدداً به کابین خودش باز می گشت و این عمل را چندین مرتبه تکرار کرد.

در این موقع از توی طیاره يك بسته در هوا پرتاب و به دنبال آن يك چتر سفید که سقفش هم دایره وار سوراخ بود در هوا باز شد، طنابهایی از آن آویزان و منتهی الیه طنابها يك جسم سیاه درشتی دیده میشد.

این همان چترهای اخیر است که برای طیاره اختراع کرده اند که اگر حادثه ای برای طیاره روی دهد مسافرنش آنها را باز کرده و با آن پائین بیایند. این اختراع اخیراً شده و مجالات مصور اروپا عکس آنها ترسیم کرده بودند ولی عین آنها ما ندیده بودیم که در نمایش دیروز دیدیم.

چتر مزبور آهسته آهسته شروع به پائین آمدن نمود. این چتر در ارتفاع يك هزار متری در هوا باز شد و در میان تماشاچیان غلغله ای برپا گردید، می گفتند این يك شخص است

راست و چپ متمایل و منحی میگردید. پس از این نمایش (آکروبازی يك فروندی) مجدداً دو طیاره مزبور با هم ارتفاع پروازشان را کم کردند و پائینتر آمدند و از روی چادرها پرواز نمودند بطوریکه بیم آن می رفت بالهای آنها باد کسل تلفون اصطکاک پیدا کند ولی مهارت طیارچی ها حقیقتاً شگفت آور بوده و میزان را از دست نمی دادند که برخوردی به چیزی روی دهد.

در همان موقع باز نمایش دیگری شروع شد، وقتیکه دو طیارهٔ مزبور که از روی پنج یا شش متری چادرها میگذشتند، يك نفر از توی نشیمنگاه (کابین) طیاره بیرون آمد و در روی لبهٔ اطاق طیاره ایستاد و دستش را در جلو به چیزی گرفت و همانطور در آن بالا و پشت آن باد شدیدی که از حرکت طیاره و پروانه حاصل می شود ایستاده بود طیاره پرواز می نمود و به این طرف و آن طرف می رفت.

باز یکبار دیگر افکار متوجه شد و قلوب طیبیدن گرفت و همه بایک حس احترامی به این کارها و نمایشات نگاه می کردند ولی این وحشت و اضطراب را فقط مباشر آن یعنی همان کسی که این نمایشات را میداد دارا نبوده است، زیرا اگر وحشتی بخود راه میداد از همانجا سرازیر میگشت و لاشه اش روی زمین می افتاد. ولی او ورزش کرده بود و خود را عادت داده بود. او هام را از دماغ خود خارج ساخته بود و بالاخره خیال و خوف خطر را بخود راه نمیداد و نمی ترسید و کاری را که دیگران در انجامش عاجزند اجرا میکرد.

آن دو طیاره همانطور پرواز و نمایشات خود را تعقیب

رزمی، دوش بدوش صنوف دیگر قشون بنحو بسیار مؤثری شرکت کرد.

در عملیات جنگی که در شمال شرق و شمال غرب یعنی آذربایجان و خراسان، از تاریخ دوم تیرماه ۱۳۰۵ بر علیه متمردین ساخلو سلماس و ساخلو مراوه تپه از سوی قشون ایران انجام گرفت، طیارات و خلبانان اداره هواپیمائی کل قشون نقش مهم و مؤثری را عهده دار شدند.

در تاریخ دهم تیرماه ۱۳۰۵ سه فروند هواپیما ساخت ۳ کشور از انواع برگه-۱۹ بخلبانی سرهنگ احمد نخجوان - دوهاویلاند آ۹ بخلبانی نایب دوم عیسی خان طیار (که بعداً نام فامیلش به اشتوداخ تبدیل و اکنون سرلشکر بازنشسته می باشد) یونکرس اف-۱۳ بخلبانی مسباخر آلمانی همراه سه نفر مکانیسین (شاتو فرانسوی - ایوانف روسی - تاومان آلمانی) به خراسان اعزام شدند و این اولین مأموریت جنگی اداره هواپیمائی کل قشون و نخستین باری بود که خلبانان ایرانی در جنگ شرکت می کردند.

در تاریخ ۳۰ مرداد ۱۳۰۵ نیز دو فروند هواپیما که خلبان یکی ایرانی و دیگری روسی بود همراه مکانیسین های روسی برای پشتیبانی قوای زمینی که درگیر نبرد بر علیه یاغیان کرستان بودند به سندانج اعزام گردیدند. روز ۱۵ شهریور همین سال هم سه فروند هواپیما که خلبانی دو فروند آن ایرانی و یک فروندش آلمانی بود جهت همکاری با قوای آذربایجان مأموریت یافتند.

اشکالات فنی و سوانح پی در پی در جریان مأموریت های جنگی

در اثر اشکالات فنی اغلب هواپیماهای مأمور به عملیات جنگی، چه در فرودگاه ها و چه در حین پرواز دچار سانحه شده و نمیتوانستند بنحو مطلوب کلیه مأموریت های محوله را انجام دهند، مثلاً از دو فروند هواپیما که در ۳۰ مرداد به کرستان اعزام شد: دوهاویلاند آ۹ در تاریخ ۸ شهریور بعلت از کار افتادن موتور بهنگام بلند شدن در سندانج سانحه دید و دیگری (آورو) در تاریخ ۱۲ شهریور پس از بازگشت در تهران بهمان علت شکست هر دو جزو طیارات اسقاطی منظور گردیدند. از هواپیماهای اعزامی به شمال غرب نیز موتور برگه-۱۹ روز ۲۰ تیر آسیب دید و طیاره دیگری از نوع برگه-۱۴ عوض آن اعزام شد، این هواپیما نیز هنگام فرود در میدان پرواز قزوین چرخهایش به سیم تلگراف گرفت و سانحه دیده و بوسیله مکانیسین فرانسوی آن (مسیو بانل) با اتومبیل به طهران حمل شد و هواپیمای یونکرس اف-۱۳ نیز چرخهایش در مأموریت

که با آن پائین می آید. همه دقیق شدند، چتر سفید که در منتهی الیه آن یک چیز سیاه دیده میشد همینطور پائین آمد و وقتی که به نزدیکی زمین رسید حرکت سقوطش بنظر سریع گردید تا بزمین برخورد کرد. همه مضطرب شدند که اگر آن سیاهی آدم باشد احتمالاً صدمه دیده است ولی در حقیقت آن سیاهی آدم نبود بلکه یک کیسه شن بود. این برای اولین دفعه بود که در ایران نمایش چتر هوائی داده شد.

پس از نمایش چتر، دوطیاره مزبور باز هم نمایشات خود را تعقیب کردند. آن شخص که از کابین طیاره بیرون آمده روی بال راه میرفت به انواع واقسام نمایش پرداخت و گاهی نیز خم شده و پای خود را از عقب بالا میگرد (عملیات سیرک بازی هوائی). خلاصه پس از نمایشات مختلف موبک اعلیحضرت همایونی بطرف شهر حرکت نمود. باین تشویق و توجه مخصوص شاهانه امیدواریم عنقریب قوای هوائی کاملی برای مملکت ما ایجاد گردد و در این زمینه مردم مملکت هم باید کمک و فداکاری کنند.

نمایش هوائی روز دهم اردیبهشت ۱۳۰۵ موجبات رضایت خاطر خطیر ملوکانه را فراهم ساخت و بفرمان شاهانه بمنظور تشویق کارکنان اداره هواپیمائی کل قشون دو روز (۱۱ و ۱۲ اردیبهشت) برای کارکنان این اداره تعطیل اعلام گردید.

اولین شرکت خلبانان ایرانی در عملیات جنگی

همانطور که قبلاً ذکر گردید، هواپیماهای قشون ایران پیش از تأسیس اداره هواپیمائی کل قشون با خلبانان خارجی و با دستوراتیکه از طریق دفتر هواپیمائی ارکان حرب صادر میشد در عملیات نظامی شرکت می کردند و نمونه اش انجام مأموریت های اکتشافی و پخش اوراق در خوزستان بهنگام عملیات بر علیه شیخ خزعل و سایر عملیات رزمی بود که به بعضی از آنها اشاره شد.

ولی تا تیر ماه ۱۳۰۵ هیچیک از خلبانان ایرانی در عملیات رزمی شرکت نکرده بود. در نخستین سال تأسیس اداره هواپیمائی کل قشون اکثر نقاط کشور، بخصوص آذربایجان - یلوچستان - کرستان و لرستان در آتش ناامنی و هرج و مرج شعله ور گردید و قشون جدیداً تأسیس ایران برای برقراری نظم و امنیت در این مناطق مشغول پیکار شد. سازمان هواپیمائی نظامی این کشور نیز که در واقع دوران کودکی خود را طی میکرد، با وجود کمبود هواپیما و پرسنل و کارکنان فنی، بخصوص کمبود خلبان و آماده نبودن فرودگاهها با همه امکانات خود وحتى باید گفت خیلی بیشتر از آنچه در شرایط موجود آن عصر، از این سازمان میشد انتظار داشت در کلیه عملیات

شمالغرب شکست و در تبریز زمین گیر گردید. معهذا تلاش بطور مؤثری ادامه داشت و فرماندهان قوای زمینی درگیر عملیات، شرکت هواپیماها را بقدری پرارزش و حیاتی می‌شمرند که باوجود کلیه مشکلات موجود برای هواپیماها بهیچوجه حاضر به صرفنظر کردن از حمایت هواپیمائی نبودند.

در مضیقۀ خلبان و استفاده از هوانورد يك سازمان غیر نظامی خارجی

در این هنگام که عملیات جنگی به اوج شدت خود رسیده بود، فرمانده قوای زمینی که در آذربایجان مشغول پیکار با یاغیان و متمردين بود مرتباً از ارکان حرب کل قشون تقاضای هواپیما میکرد، در تهران هم با شرایط موجود که تقریباً همه هواپیماها و خلبانان در مأموریت بودند فقط یکفرود هواپیمای یونکرس آ-۲۰ موجود بود که برای پرواز دادن آن خلبانی وجود نداشت تا بتواند در عملیات آذربایجان شرکت کند. ناچار فکر استفاده از یکفر خلبان آلمانی متعلق به شرکت یونکرس (که طبق قرارداد منعقدۀ برای فعالیت حمل و نقل هوائی در ایران متعهد همکاری با وزارت جنگ این کشور در موارد ضروری گردیده بود) پیش آمد و سرانجام خلبان مورد بحث بطور روزمزد استخدام شد و در تاریخ اول مهر ماه ۱۳۰۵ با هواپیمای مذکور همراه يك مکانیسین موسوم به «ریگولا» بسوی آذربایجان پرواز کرد.

خلبان آلمانی که از شرکت یونکرس در تهران استخدام شد «شفر» نام داشت. این خلبان شجاع درحساسترین موقع خود را به منطقه نبرد آذربایجان رسانید و بر علیه افراد اسمعیل خان سمیتقو وارد جنگ شد و به همراه سایر خلبانان اداره هواپیمائی کل قشون نهایت تلاش، جسارت و فداکاری را در انجام مأموریتهای محوله به منصه ظهور رسانید.

نشان سپه برای خلبانان

به پاس خدمات ارزنده و فداکاریهاییکه دونفر از خلبانان ایرانی (سر هنگ احمد نخجوان - نایب دوم عیسی اشتوداخ) در عملیات شمالغرب و شمال شرق و قلع و قمع اشرا را از خود ابراز داشتند از تاریخ ۳۰ مهر ۱۳۰۵ هر يك به اخذ يك قطعه نشان سپه از درجه سوم مفتخر گردیدند.



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

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

به پاس قدردانی از تلاشها و فداکاریهایی که هوانورد غیر نظامی آلمانی «شفر» در مأموریتهای پروازی و بمبارانهای جبهه غربی صفحات آذربایجان از خود نشان داد، بفرمان اعلیحضرت رضاشاه کبیر از تاریخ ۳۰ بهمن ماه ۱۳۰۵ افتخار دریافت يك قطعه نشان سپه از درجه سوم را بدمت آورد و این اولین بار و تنها مورد در تاریخ کشور ما میباشد که يك خلبان خارجی شایستگی حصول چنین افتخار بزرگی را پیدا کرده و بفرمان مطاع اعلیحضرت رضاشاه کبیر نشان جنگی دریافت داشته است.

پیروزی علی رغم مشکلات

چنانکه ملاحظه میشود باوجود اشکالات فنی و کمبود وسائل، خلبانان اداره هواپیمائی کل قشون ایران در کلیه مأموریتهای جنگی و اجرای اوامر و دستورات صادره نهایت تلاش و فداکاری ممکن را ابراز داشته و به پیروزیهای چشمگیری هم نائل آمدند و بهمین دلیل در پایان عملیات مورد تشویق و تقدیر شایسته قرار گرفته و امتیازاتی کسب نمودند.

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

امور فنی هواپیمائی در انحصار خارجیان

باتوجه به آنچه تا اینجا پیرامون فعالیت‌های نخستین سال تأسیس هواپیمائی نظامی در ایران ذکر شد سهولت میتوان دریافت که در اوائل تأسیس «اداره هواپیمائی کل قشون» کلیه مکانیسم‌های هواپیمائی این اداره را اتباع خارجی (از کشورهای روسیه - فرانسه و آلمان) یعنی کشورهای سازنده هواپیماهای موجود ایران، تشکیل میدادند. عده این مکانیسم‌ها که بطور کثرت در استخدام دولت ایران مشغول خدمت بودند تا پایان سال ۱۳۰۵ بالغ بر سی نفر میشد که البته عده‌ای از آنان بعلت پایان دوره کثرت به کشورهای خود بازگشته و عده دیگر به جای آنان استخدام شده بودند و بهمین ترتیب بر حسب نیاز، کثرت عده‌ای از آنان نیز تجدید و یا مکانیسم‌های جدید دیگر استخدام و بر عده موجود اضافه میگردد - جالب توجه اینکه بعلت کمبود خلبان و پرسنل پرنده بخصوص دیدبان، مکانیسم‌های خارجی مورد بحث و حتی گاهی افزارمندان ایرانی که در استخدام اداره هواپیمائی قشون بودند نقش دیدبان را در پروازهای جنگی بمعده میگرفتند و وظیفه اکتشاف - عکاسی - افکندن بمب و تیراندازی و غیره را انجام میدادند.

برخورداری از توجهات خاص ملوکانه

فعالیت‌های ثمربخشی که هواپیمائی نظامی ایران در نخستین سال تأسیس اداره هواپیمائی کل قشون باوجود داشتن محدودیت‌های زیاد از جمیع جهات، در عملیات جنگی نقاط مختلف کشور انجام داد، نظر صائب اعلیحضرت رضاشاه کبیر را بیش از پیش به ارزش و اهمیت هواپیمائی معطوف داشت و بفرمان مطاع شاهنشاه، گشایشی در کار مالی هواپیمائی نظامی این کشور حاصل آمد و این اداره هم فوراً برای خرید هواپیماهای جدید و تأمین پرسنل خلبان و فنی از طریق استخدام آنان از خارج و نیز استخدام عده‌ای کارمند و افزارمند اقدام کرد و بموازات

این کوششها در زمینه انتقال جمعی از افسران، درجه‌داران و افراد از سازمانهای دیگر ارتش برای تقویت کادر اداره هواپیمائی کل قشون نیز بموفقیت‌هایی نائل گردید.

افزایش خلبانان ایرانی

در سال ۱۳۰۶ چهار نفر از محصلین ایرانی که جهت طی دوره خلبانی به روسیه اعزام شده بودند و چهار نفر دیگر که مشغول طی خلبانی در مدرسه خلبانی ایستر فرانسه بودند پس از پایان دوره به ایران بازگشتند و به جمع خلبانان هواپیمائی نظامی ایران پیوستند.

ورود هواپیماهای جدید

در شهریور و مهر ۱۳۰۶ سه فروند از هواپیماهای نوع «دو هوا و بلاند - آ ۹» که از روسیه خریداری شده بود از طریق بندر پهلوی بوسیله کشتی وارد ایران شدند و در آنجا سوار و آماده پرواز گردیده و بوسیله خلبانان ایرانی به تهران پرواز و بر تعداد هواپیماهای اداره هواپیمائی کل قشون افزوده گردیدند، هر یک از این هواپیماها شامل یک مسلسل ویکرس و سه دستگاه بمب گیر و یک دستگاه برج مسلسل بود.

ادامه اغتشاش و مشکلات و احدهای زمینی

گرچه در سال ۱۳۰۶ تاحدی بر تعداد هواپیماها و عده خلبانان اداره هواپیمائی کل قشون افزوده شد و سطح مقدرات این اداره نسبت به سال ۱۳۰۵ به مقیاس قابل توجهی بالا رفت ولی در مقابل بر حجم مأموریت‌های محوله نیز افزوده شد بنحوی که در تمام طول سال ۱۳۰۶ خلبانان، هواپیماها و پرسنل فنی هواپیمائی نظامی ایران در نقاط مختلف کشور بنفع واحدهای زمینی درگیر عملیات جنگی بودند. هرج و مرج هنوز ادامه داشت و ناامنی مناطق غربی کشور را بوضع آشفته‌ای دچار کرده بود و در خرم‌آباد لرستان نبرد بین قشون و عشایر سرسخت و کوهنشین لر به منتهای شدت رسیده بود، عشایر لر در مناطق کوهستانی عرصه را بر سر بازان تنگ کرده و عوارض زمین امکانات واحدهای زمینی را محدود و پیروزیهای آنانرا غیرممکن و یا لااقل دشوار ساخته بود. افراد دلیر قشون با مردمی روبرو بودند که خوراکشان از چند قطعه بلوط تشکیل میشد و دهها سال خودمسرانه زندگی کرده و زیر بار قوانین

نوع دوهاویلاند آ۹ و دوفرند یونکرس اف-۱۳ و دوفرند یونکرس آ-۲۰).

* گروه مستقل تعلیماتی مرکب از یازده فروند هواپیما (یکفروند برگه ۱۹، یک فروند برگه ۱۴، پنج فروند آورو، دو فروند اسپاد، و دوفرند پوتر).

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

در چنین شرایطی برقراری سریع نظم و امنیت در منطقه مورد بحث نیاز حیاتی به شرکت هواپیمائی داشت. در سال ۱۳۰۵ دوفرند هواپیما برای شرکت در نبردهای این منطقه به فرودگاه بروجرد اعزام شده بود ولی بعلت دوری این فرودگاه تا صحنه عملیات، کار چندانی از پیش نبرده و نتوانسته بودند رضایت سرلشکر امیراحمدی فرمانده نیروهای مأمور آن منطقه را فراهم سازند، لیکن در سال ۱۳۰۶ هواپیماهای نظامی ایران با استفاده از فرودگاه کوچک خرم‌آباد بطور مؤثری بیاری ستونهای عملیاتی شتافتند.

اولین خارجی «مجروح جنگی» در هواپیمائی ایران

در مأموریت جنگی هشتم بهمن ۱۳۰۶ که در آن هوانورد روسی لیخاویسکی بمعیت مکانیسین آلمانی (سیسمان) با هواپیمای یونکرس آ-۲۰ برای شرکت در عملیات غرب کشور اعزام شده بود، هواپیما دچار سانحه گردید و سیسمان بشدت زخمی و از روز ۹ بهمن ۱۳۰۶ تا ۱۲ فروردین ۱۳۰۷ در بیمارستان بستری و تحت معالجه قرار گرفت و طی حکم ارتشی بعنوان مجروح جنگی شناخته شد و به این ترتیب سیسمان آلمانی اولین خارجی در تاریخ هواپیمائی نظامی ایران میباشد که «مجروح جنگی» بشمار آمده است.

واحدهای عملیاتی و هواپیماهای موجود اداره هواپیمائی کل قشون ایران در مهر ۱۳۰۷

اداره هواپیمائی کل قشون در مهر سال ۱۳۰۷ دارای دو گردان عملیاتی و یک گروه مستقل تعلیماتی بود و جمعاً ۲۴ فروند هواپیما در اختیار داشت که به ترتیب زیر بین واحدهای مذکور تقسیم شده بودند:

* گردان اول: مرکب از هفت فروند هواپیمای «دوهاویلاند آ۹».

* گردان دوم: شامل شش فروند هواپیما (دو فروند از



اولین نشان خلبانی در ایران

نخستین سالهای پیدایش هواپیمائی نظامی در ایران، نشان خلبانی عبارت بود از برگ بلوطی بشکل دایره که یک ستاره پنج پر در بالا و یک عقاب فلزی زرد رنگ در وسط آن قرار داشت (شکل بالا). خلبانان این نشان را سمت چپ روی سینه خود، ضمن استفاده از یونیفرم نیروی زمینی نصب میکردند.

نقش مؤثر هواپیمائی در عملیات غرب

در عملیات جنگی غرب چهار نفر از خلبانان ایرانی و سه نفر از خلبانان خارجی که در استخدام اداره هواپیمائی کل قشون ایران بودند با هواپیماهای نوع دوهاویلاند - یونکرس و برکه مأموریت‌های محوله را با نهایت کوشش بنحو رضایتبخش انجام داده و در قلع و قمع اشراکات نقش مؤثری را عهده‌دار گردیدند. خلبانان خارجی مورد بحث عبارت بودند از وانگن‌هایم (آلمانی) - «لیخاویسکی» و لازوفسکی (روسی).

اولین امیر خلبان در قشون ایران

از تاریخ اول فروردین ماه ۱۳۰۷، سرهنگ احمدنخجوان (رئیس اداره هواپیمائی کل قشون) به درجه سرتیپی مفتخر شد و به این ترتیب در تاریخ هواپیمائی نظامی ایران برای اولین بار یک افسر به درجه امیری نائل آمد.

اسقاط ۸ هواپیما در دوسال و نیم

باتوجه بوضع هواپیماهای موجود در مهر ۱۳۰۷ که ذکر شد و مقایسه آن با آمار هواپیماهای موجود در بدو تأسیس اداره هواپیمائی کل قشون و هواپیماهای خریداری شده بعدی معلوم میگردد که از آغاز سال ۱۳۰۵ تا مهر ۱۳۰۷ جمعاً هشت فروند از هواپیماهای متعلق به هواپیمائی نظامی ایران در اثر سوانح و یا نارسائی‌های فنی از خدمت خارج شده‌اند که عبارت بوده‌اند از یکفروند دوهاویلاند، چهارفروند دوهاویلاند، آ، یکفروند یونکرس اف-۱۳، و دو فروند آورو.

ادامه اغتشاش و ادامه عملیات

باوجود موفقیت‌های چشمگیر قشون در سرکوبی و قلع و قمع اشراکات و یاغیان شمالشرق و شمالغرب در سال ۱۳۰۵ و گردنکشان و متمردین غرب کشور در سال ۱۳۰۶ که با شرکت مؤثر هواپیمائی نظامی ایران و تلاش خلبانان این سازمان جوان در پشتیبانی از واحدهای زمینی انجام گرفت، هنوز آثار بی‌نظمی در این مناطق از بین نرفته و ناامنی ادامه داشت. نمونه‌ای از این ناامنی قتل امیر لشکر طهماسبی هنگام مراجعت از خرم‌آباد به بروجرد بوسیله اشراکات در ۱۴ فروردین ۱۳۰۷ بود و بمنظور سرکوبی اشراکات و تأمین امنیت و حفظ ثبات در این مناطق



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

واحدهای زمینی مأمور مراقبت اوضاع و هواپیماها درگیر مأموریت رفت و آمد دائمی بین مرکز و نواحی مذکور بودند.

عملیات بلوچستان

در چنین شرایطی، اواسط سال ۱۳۰۷ به تحریک دشمنان وحدت‌ملی و مخالفین ایجاد قدرت مرکزی، در بلوچستان نیز اغتشاشاتی روی داد. واحدهای زمینی بفرماندهی سرتیپ‌جهانبانی (شادروان سپهد بازنشسته) مأمور سرکوبی یاغیان این منطقه گردید. باتوجه به نتایج مثبتی که از شرکت هواپیمائی در عملیات شمالشرق و شمالغرب و مغرب کشور بدست آمده بود، برای تسهیل و تسریع پیروزی واحدهای زمینی در جنگهای منطقه بلوچستان اوامر مطاع ملوکانه مبنی بر لزوم شرکت هواپیماها در این عملیات نیز صادر گردید و در اجرای اوامر



هشت نفر از مجموع ۱۲ نفر افسران خلبان و دیدبان نیروی هوایی ایران در آغاز سال ۱۳۰۷ (وسط سرتیب احمد نخجوان - سمت چپ سروان احمد خسروانی - سمت راست ستوان ۲ عیسی اشتوادخ) و دونفر از کارکنان خارجی غیرنظامی، جلوی هواپیمای دوهاویلاند.

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

اعزام محصل خلبانی و فنی بخارج در ۱۳۰۷

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

عملیات جنوب غربی کشور

ارتش نوین ایران که از آغاز تشکیل خود سرگرم نبرد های خونین در نقاط مختلف کشور جهت سرکوبی یاغیان و متمرّدین و ایجاد نظم و امنیت بود و در حقیقت میتوان گفت که تشکیلات این ارتش در میدانهای نبرد و در بوتّه آزمایش عملیات رزمی تکوین یافته و رشد میکرد، تازه میرفت تا با همکاری مؤثر هواپیمائی حداقل از شر یاغیان بلوچستان فارغ گردیده و بتواند اهم مساعی و تلاش خود را در راه برقراری نظم در مناطقی که از دیرباز آتش هرج و مرج دامن گرفته و هنوز ادامه داشت، متمرکز سازد که متوجه کانون اغتشاش جدیدی در جنوب غرب کشور شد. ارتش نوین ایران در اجرای اوامر اعلیحضرت رضاشاه کبیر و در راه تحقق رسالت تاریخی خود برای خاموش کردن آتش کانون ناامنی جدید نیز سریعاً اقدام کرد. هواپیمائی نظامی ایران هم که در کلیه مأموریتهای آن دوره از جنگهای داخلی کشور ارزش حیاتی خود را باثبات رسانیده بود، برای شرکت در عملیات جنوب غرب مأموریت یافت.

از تاریخ ششم آبان ۱۳۰۷ تا هفتم دیماه همین سال سه فرزند هواپیما از نوع «دوهاویلاند آ» در عملیات مورد

بحث شرکت نمودند. برای این مأموریت سه نفر از مکانیسین های خارجی (در استخدام ایران) همراه هواپیماها اعزام شدند که علاوه بر انجام امور فنی هواپیما بعنوان دیدبان نیز با هواپیماها پرواز میکردند و وظایف دیدبان را که اکتشاف بمباران - تیراندازی و عکاسی و بطرق گوناگون و در حد امکانات و نیاز آن عصر ایجاد ارتباط بین هواپیما و واحدهای خودی و نظائر اینگونه امور بود، انجام میدادند. در آن دوره از تاریخ هواپیمائی بمباران بوسیله دست و تیراندازی با مسلسلی که بر برجک مدور و متحرکی بر کابین مخصوص دیدبان هواپیما سوار بود انجام می گرفت و برای این مأموریت نیز از وجود خلبانان استفاده میشد ولی چون در آن زمان هواپیمائی نظامی ایران بحد کافی خلبان در اختیار نداشت و افسر دیدبانی هم فعلاً در بین نبود لذا چنانکه ذکر گردید اغلب از مکانیسین های خارجی برای این منظور استفاده میشد.

هواپیمائی در عملیات فارس و اصفهان

اواخر سال ۱۳۰۷ با اینکه هنوز در صفحات غربی، شرقی و شمالی کشور، هرج و مرج و ناامنی کاملاً ریشه کن نشده و واحدهای قشون از جمله هواپیماها سرگرم انجام مأموریت و قلع و قمع اشرار و یاغیان بودند، اغتشاش، نه در مناطق جنوبی

نخستین هواپیمائی که عمداً به آتش کشیده شد

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

حمله به فرودگاه شیراز

شدت عملیات جنوب و گستاخی اشار گاهی تا حدی بالا میگرفت که فرودگاه شیراز را (که پایگاه کلیه پروازهای عملیاتی منطقه فارس و اصفهان بود) مستقیماً مورد حمله قرار میدادند. و هواپیماها را که دشمن شماره یک خود میشمردند از نزدیک به گلوله می‌بستند. یکی از شدیدترین این حملات چند روز پس از ماجرای فرود اجباری هواپیمای «دوهاویلا ند ۹-آ» در حوالی اردکان و آتش زدن آن بوسیله سرنشینانش، هنگامی اتفاق افتاد که خلبان و دیدبان هواپیمای مورد بحث خود را به شیراز رسانیده و در فرودگاه حضور داشتند، در اثر گلوله باران فرودگاه سه فروند از هواپیماهای موجود بحدی آسیب دیدند که تا مدتها قادر به پرواز و شرکت در عملیات نشدند - در این تیراندازی سه گلوله هم به کلاه زندانصاری (خلبان هواپیمائی که در حوالی اردکان آتش زده شد) اصابت نمود معهذا حمله اشار به فرودگاه تلفات جانی بیار نیاورد.

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

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

خلبانان هواپیمائی نظامی

ایران در آغاز سال ۱۳۰۸

در آغاز سال ۱۳۰۸ اداره هواپیمائی کل قشون ایران پانزده نفر خلبان داشت که شش نفر از آنان فارغ‌التحصیل مدرسه خلبانی ایسترفرانسه و نه نفرشان مدرسه خلبانی سباستوپل روسیه را به‌پایان رسانیده بودند که یکی از این ۹ نفر نیز هوانورد روسی (در استخدام ایران) موسوم به لیخاویسکی بود.

اولین مأموریت هواپیمائی در عملیات جنوب

اولین مأموریت هواپیمائی نظامی ایران در عملیات جنوب روز ۲۵ اریبهشت ماه ۱۳۰۸ با اعزام دو فروند هواپیما از نوع «دوهاویلا ند ۹-آ» که خلبان یکی از آنها ایرانی (نایب سوم فتح‌الله زندانصاری) و دیگری هوانورد روسی لیخاویسکی و مکانیسین‌های همراه هر دو روسی بودند، انجام گرفت.

نقش مؤثر هواپیمائی

در عملیات فارس و اصفهان همکاری هواپیمائی با واحد های زمینی بیشتر از موارد مشابه پیش مؤثر و چشمگیر بود، و این موفقیت از یکطرف مدیون افزایش نسبی مقدمات این صنف و از سوی دیگر مربوط به ورزیدگی و کارآزمودگی خلبانان بود. معهذا در عملیات جنوب، بعلت بروز سوانح و آسیب‌هایی که بر روی زمین از جانب اشار به هواپیماها وارد آمد، خسارات نسبتاً زیادی به‌سازمان هواپیمائی نظامی جوان ایران تحمیل گردید.

پرواز در تمام ساعات روز برای جبران کمبود خلبان

خلبان آلمانی (هال وهائینخن) که به تازگی استخدام گردیده بودند به ایران وارد و تحت شماره‌های «ج-۷» و «ج-۸» به تعداد هواپیماهای اداره‌هواپیمائی کل قشون افزوده شدند (در آن موقع «ج» علامت جنگی بودن هواپیما محسوب میگردید). هواپیماها و خلبانان جدید چند روز پس از ورود به‌مأموریت جنوب اعزام شدند.

مأمورین عملیات هوائی صفحات جنوب کشور در سال ۱۳۰۸

شرکت هواپیماها در مرحله اول عملیات منطقه فارس از اردیبهشت ماه ۱۳۰۸ و در عملیات منطقه اصفهان از تیرماه همان سال آغاز و در هر دو منطقه تا شهریور ۱۳۰۸ با شدت زیاد جریان داشت. از آن به بعد تا حدود سال ۱۳۱۰، که اشرار بکلی قلع و قمع و نظم و امنیت بر منطقه فارس و اصفهان بازگردانده شد با شدت متغیر ادامه یافت (هرچند شدت مرحله دوم عملیات فارس را از لحاظ مأموریت‌های هواپیمائی که از تیر تا بهمن ۱۳۰۹ انجام گرفت کمتر از شدت مرحله اول نمیتوان شمرد). به‌رحال در سال ۱۳۰۸ ده نفر از مجموع ۱۷ نفر خلبان موجود اداره‌هواپیمائی کل قشون ایران (با احتساب دونفر هوانورد آلمانی که از ۱۵ تیر ۱۳۰۸ به‌استخدام هواپیمائی نظامی ایران درآمد بودند) و همچنین هشت نفر از مکانیسین‌های خارجی هواپیمائی ایران (پنج نفر روسی - دو نفر آلمانی - یک نفر فرانسوی) در عملیات مورد بحث شرکت کردند و همانطور که قبلاً نیز اشاره شد این مکانیسین‌ها علاوه بر وظایف فنی خود گاهی به نقش دیدبان در پروازهای عملیاتی مأموریت انجام میدادند.

هواپیمای یونکرس دابلو - ۳۳ ساخت آلمان سه نفره - ترابری -

اکتشافی و بمب افکن که در سال ۱۳۰۸ وارد خدمت سازمان هواپیمائی نظامی ایران گردید. مجهز بود به یک موتور "ال - ۵" دارای ۳۰۰ اسب قدرت - حداکثر سرعتش ۱۲۷ میل در ساعت - سقف پروازش ۱۳۰۰۰ پا - حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۵۵۱۲ پوند بود.

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

اعزام به فرانسه برای طی دوره خلبانی

با امان‌نظر به سهم ارزنده هواپیمائی در عملیات نظامی که در نقاط مختلف کشور جریان داشت و کمبود تعداد خلبان، تقویت این صنف نوین ارتش به‌مقیاس بیشتری مورد توجه قرار گرفت و برای برداشتن نخستین گام در این زمینه، که در بر خورداری از وجود عده بیشتری خلبان ایرانی بود، هشت نفر از جوانان تحصیلکرده و مستعد این کشور انتخاب و به سرپرستی سلطان محمود خان بهارمست در ۲۷ خرداد ۱۳۰۸ جهت طی دوره خلبانی به کشور فرانسه اعزام شدند.

ورود هواپیماهای جدید آلمانی

در تاریخ ۱۵ تیرماه ۱۳۰۸ دو فروند از انواع جدید هواپیماهای ساخت شرکت یونکرس آلمان موسوم به «یونکرس دابلو - ۳۳» خریداری شده از کشور مذکور، بوسیله دو





فرودگاه شیراز - گروهی از خلبانان که در عملیات جنوب ایران علیه اشراز و باغیان شرکت داشتند.

تشویق خلبانان به پاس خدمت در عملیات جنوب

کرد و در تاریخ پنجم اسفند ۱۳۰۷ یکی از افسران خلبان ایران جهت رسیدگی و انجام امور مربوط به خرید این هواپیماها به روسیه اعزام شد. اولین فرود از هواپیماهای سفارشی مورد بحث روز ۲۹ مرداد ۱۳۰۸ بوسیله خلبان ایرانی مذکور از مسکو پرواز و پس از ۲۵ ساعت و ۵۵ دقیقه پرواز شامل شش فرود در مسیر، بعد از ظهر روز اول شهریور ۱۳۰۸ وارد تهران گردید. قطعات سه فرود دیگر از این هواپیماها در صندوقهای بسته‌بندی شده بوسیله کشتی به بندر پهلوی رسید و در آنجا سوار و آزمایش شدند و روز ۳۱ شهریور ۱۳۰۸ بوسیله خلبانان ایرانی به تهران پرواز کردند.

برای تحویل گرفتن بقیه هواپیماهای سفارشی، افسر خلبان دیگری در تاریخ ۱۱ فروردین ۱۳۰۹ به مسکو عزیمت نمود و سرانجام شش فرود بقیه مذکور در تیرماه ۱۳۰۹ بوسیله کشتی وارد بندر پهلوی گردیده و از آنجا پس از سوار کردن قطعات و آزمایش بوسیله خلبانان ایرانی به تهران پرواز داده شدند.

خدماتیکه خلبانان اداره هواپیمائی کل قشون در عملیات ۱۳۰۸ منطقه فارس و اصفهان انجام دادند رضامندی خاطر خطیر اعلیحضرت رضاشاه کبیر را فراهم ساخت و به پاس این خدمات بفرمان مطاع ملوکانه کارکنان هواپیمائی نظامی ایران مورد تشویق قرار گرفتند: یکی از خلبانان مأمور عملیات اصفهان به اخذ يك قطعه نشان جنگی سپه و خلبان دیگری که در عملیات فارس خدمات شایسته‌ای انجام داده بود به دریافت ۶ ماه ارشدیت نائل آمد.

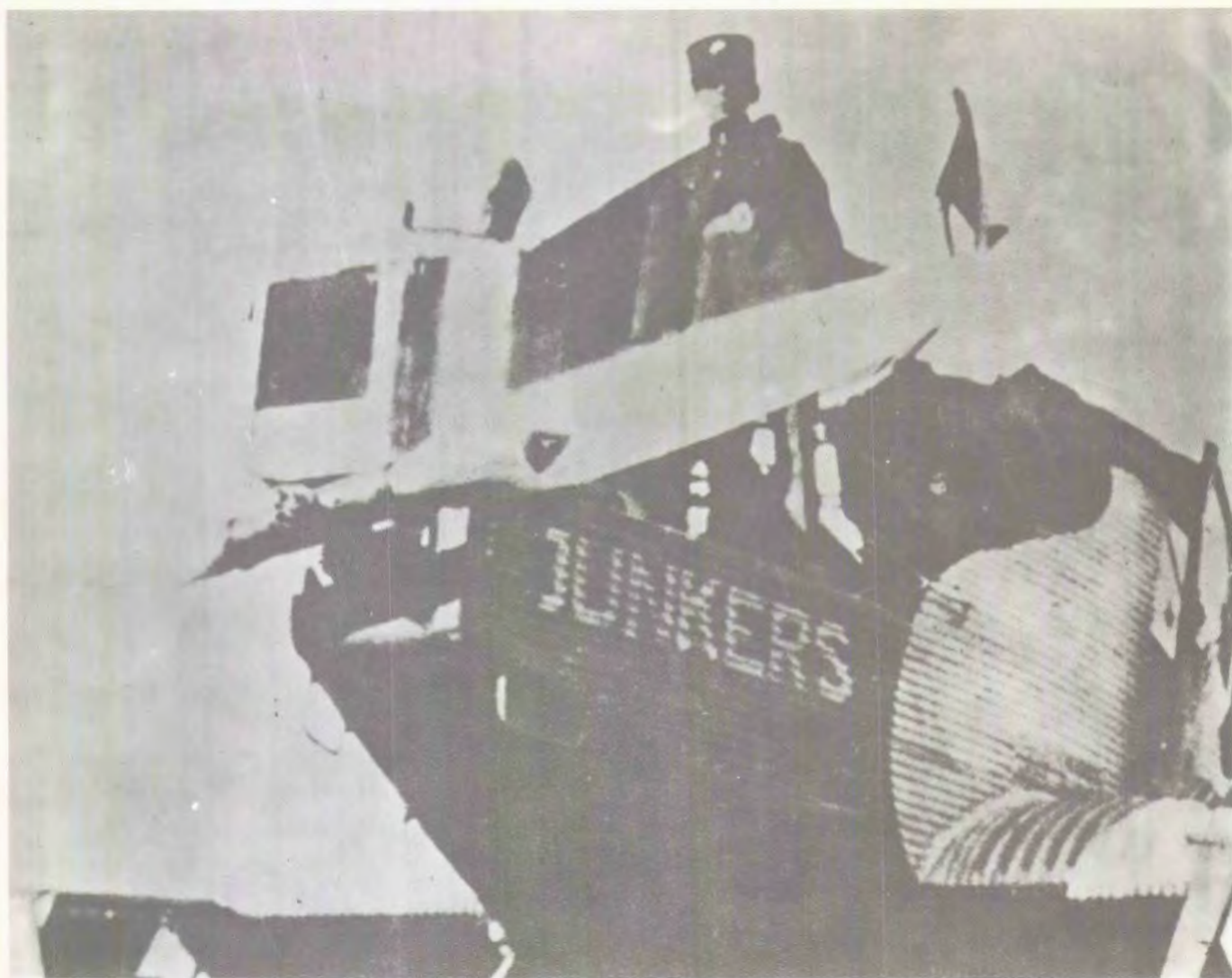
ده فرود هواپیمای «دوهاویلاند آ-۹»

در اواخر سال ۱۳۰۷ اداره هواپیمائی کل قشون ایران تعداد ده فرود هواپیمای «دوهاویلاند آ-۹» به روسیه سفارش

تصویری از هواپیمای نوع یونکرس

دابلو - ۳۳ که دو فرود از آن ۱۵ تیرماه ۱۳۰۸ بوسیله دو خلبان استخدای ایران موسوم به " هال " و " هائینخ " از آلمان به ایران وارد شدند و بطور مؤثری در عملیات فارس شرکت کردند.





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

نخستین سانحه هوائی منجر به تلفات جانی در خاک ایران

نخستین سانحه هوائی در خاک ایران که منجر به تلفات جانی گردیده مربوط به حریق و سقوط یک فروند هواپیمای پستی متعلق به کمپانی «ایرویز» انگلیسی ضمن پرواز در مسیر بنادر بوشهر - جاسک بسوی کراچی در شهریور ۱۳۰۸ بوده و خبر سانحه مورد بحث در شماره ۲۰ شهریور ۱۳۰۸ روزنامه «ایران» بشرح زیر منعکس گردیده است:

«... یک فروند طیاره پستی کمپانی ایرویز که حامل پست هوائی بوده، ساعت هفت و نیم بعد از ظهر روز ۱۵ شهریور ۱۳۰۸ موقع نشستن در جاسک آتش گرفته و سقوط کرده و از پنج نفر مسافر و خدمه آن دونفر مجروح و بقیه تلف شده‌اند و محمولات پستی هم طعمه حریق گردیده و بکلی سوخته‌است...»

تعداد هواپیماها در تیرماه ۱۳۰۹

در تیرماه سال ۱۳۰۹ مجموع هواپیماهای اداره هواپیمائی کل قشون ایران ۳۳ فروند از ۹ نوع بشرح زیر بودند: برکه ۱۹ (یکفروند)، دوهاویلاند ۹-آ (۱۷ فروند، یکفروند از آنها تحت تعمیر و دوفروند دیگر کهنه و برای پروازهای مشقی بکار میرفتند)، یونکرس اف ۱۳ (یک فروند)، یونکرس دابلو - ۳۳ (دوفروند)، یونکرس آ-۲۰ (دوفروند - هر دو فرسوده و در برنامه‌های آموزشی مورد استفاده قرار میگرفتند)، برکه - ۱۴ (یک فروند - مشقی)، آورو (پنج فروند - مشقی و دوفروندش تحت تعمیر)، اسپاد (دوفروند - مشقی)، پوتر (دوفروند - موتورشان نو، هواپیماها مستعمل).

چنانکه ملاحظه میشود در سال ۱۳۰۹ بین هواپیماهای موجود، نوع «دوهاویلاند ۹-آ» هواپیمای اصلی و عمده عملیاتی اداره هواپیمائی کل قشون ایران محسوب میشده است.

هوایمائی نظامی ایران در مرحله دوم عملیات جنوب

برای شرکت در عملیات رزمی با هوایمائی «دوهاویلا ۹-آ» به جنوب مأموریت یافتند ولی خلبانانی که از فرانسه مراجعت کرده بودند بعلت عدم گذرانیدن «استاز» مقرر در فرانسه بمنظور طی دوره کارآموزی مورد بحث مشغول خدمت در مرکز گردیدند.

میزان فعالیت هوایمائی در مرحله دوم عملیات جنوب

در مرحله دوم عملیات منطقه فارس، هوایمائی نوع دوهاویلا ۹-آ و یونکرس دابلو - ۳۳ با هفت نفر از خلبانان ایرانی و یک نفر خلبان آلمانی شرکت داشتند، شدیدترین موقع درگیری هوایمائی در این مرحله از عملیات در ماههای امرداد - شهریور و مهر ۱۳۰۹، بخصوص در امرداد ماه بوده است، از آبان ماه رفته رفته از شدت عملیات هوایمائی کاسته شد تا در بهمن ۱۳۰۹ تقریباً خاتمه یافت. جمع پرواز انجام شده در مرحله دوم عملیات جنوب بالغ بر ۳۷۱ ساعت و ۱۲ دقیقه و از این مقدار ۲۵۹ ساعت و ۱۴ دقیقه آن صرفاً پرواز در عملیات جنگی بوده است.

باز هم تشوق خلبانان

به پاس خدمات ارزنده ای که خلبانان اداره هوایمائی کل قشون ایران در مرحله دوم عملیات فارس انجام دادند چهار نفر از آنان از تاریخ ۲۹ آذر ۱۳۰۹ به دریافت ۶ ماه ارشدیت مفتخر گردیدند.

تشکیل اولین کمیسیون سانحه در تاریخ هوایمائی نظامی ایران

در مدت چهار ماه (از هفتم اردیبهشت تا بیست و دوم امرداد ماه ۱۳۰۹) چهار فرزند از هوایمائی اداره هوایمائی کل قشون (یک فرزند آورو - یکفرزند یونکرس اف - ۱۳ و دو فرزند دوهاویلا ۹-آ) دچار سانحه شدند و نیز از ۹ شهریور تا ۱۸ آبان همین سال سه فرزند از هوایمائی دیگر متعلق به این اداره (دو فرزند دوهاویلا ۹-آ یک فرزند آورو) سانحه دیدند. اگرچه هیچیک از این سوانح خوشبختانه منجر به تلفات جانی نبود معیناً خسارات نسبتاً زیادی به هوایمائی وارد آمد. در اثر سوانح پی در پی مورد بحث که ناشی از افزایش

مطالعه تاریخ ایران نشان میدهد که در این دوره از سالهای تجدید حیات کشور ما، هنوز هم مشکلات مربوط به عدم امنیت در مناطقی از مملکت وجود داشته و عواملی بوده اند که به امید جلوگیری از اصلاحات اساسی و ممانعت از توسعه و تحکیم قدرت مرکزی و بمنظور حفظ حاکمیت نامشروع محلی خود تلاش میکردند، اغتشاشات تیرماه ۱۳۰۹ منقطه فارس نمونه ای از اینگونه طرز تفکر سران وقت بعضی از عشایر ایران در آن عصر است.

با بروز اغتشاش مورد بحث، ارتش بار دیگر مأمور خاتمه دادن به غائله فارس گردید و اداره هوایمائی کل قشون هم که هوایمائیش با وجود پایان مرحله اول عملیات (شهریور ۱۳۰۸) مرتباً بین تهران و شیراز در رفت و آمد بوده و با نگهداری هوایمائی، خلبان و مکانیسین در فرودگاه شیراز حضور خود را در منطقه حفظ کرده و با انجام مأموریت های اکتشاف هوائی همکاری با نیروی زمینی را ادامه میداد، برای گسترش عملیات و هرگونه همکاری با قوای جنوب مأموریت یافت.

در این موقع یکفرزند هوایمائی «یونکرس دابلو-۳۳» بایک خلبان ایرانی و یک خلبان آلمانی (هال) در شیراز بود و یکفرزند دیگر از همین نوع هوایمائی به خلبانی هوانورد آلمانی دیگر (هائیکسن) به شیراز اعزام شد (کنترات هائیکسن که در اول خرداد ۱۳۰۹ پایان می یافت بعلت نیاز بوجودش برای مدت یکسال دیگر تمدید شد ولی از خلبان آلمانی دیگر عدم اطاعتی مشاهده گردید و بهمین دلیل بخدمتش خاتمه داده شد).

در مضیقه خلبان و بازگشت محصلین از خارج

باتوجه به آرامش نسبی که پس از پایان مرحله اول عملیات جنوب بوجود آمده بود عده نسبتاً زیادی از خلبانان در حال استفاده از مرخصی استحقاقی سالانه خود بودند و جمعی دیگر از خلبانان نیز در مأموریت های پروازی نقاط مختلف کشور انجام وظیفه میکردند و بهمین علت اداره هوایمائی برای اعزام به مأموریت جنوب ناچار شد مرخصی عده ای از صاحبمنصبان را لغو کند. در چنین شرایطی ۹ نفر از محصلین که برای فراگرفتن فن خلبانی (سه نفر به روسیه و ۶ نفر به فرانسه) اعزام شده بودند پس از طی دوره خلبانی مراجعت کردند. خلبانان بازگشته از روسیه پس از اندکی پرواز در تهران، در مرداد ماه ۱۳۰۹

سازمان قسمت صفی اداره هواپیمائی

کل قشون ایران در اول مهر ۱۳۰۹

سازمان قسمت صفی اداره هواپیمائی کل قشون ایران در

اول مهرماه ۱۳۰۹ شامل واحدهائی بشرح زیر بوده است:

۱ - گردان اول دیدبانی - که مرکب بود از: دو گروه (گروه اول مرکب از دو دسته و گروه دوم مرکب از یک دسته).

۲ - گردان دوم دیدبانی - که مرکب بود از: دو گروه (هرگروه مرکب از یک دسته).

۳ - گروه مستقل تعلیماتی.

صاحبمنصب مسئول فرودگاه

در آذر ماه ۱۳۰۹ برای اولین بار در تاریخ هواپیمائی ایران یک افسر بنام «صاحبمنصب مسئول فرودگاه» باوظایف مشخص و مدون تعیین شد و کنترل کلیه امور فرودگاه از لحاظ اجرای مقررات ایمنی پرواز، تعیین خط حرکت و خط نشستن طیارات بوسیله پهن کردن T تعیین سمت گردش پس از برخاستن و هنگام نشستن و گزارش تخلفات مربوطه بمعهد صاحبمنصب مذکور گذاشته شد. این افسر که مانند نگهبان در نوبت‌های هفتگی تعیین میگردد، در واقع امور مربوط به برج مراقبت امروزی را نیز باوسائل ابتدائی آن عصر، مانند پهن کردن T و غیره بمعهد داشت.

اولین هواپیما که در ایران ساخته شد

در سال ۱۳۰۹ یک بدنه کامل از هواپیمای نوع دوهاویلاند ۹-آ در تعمیرگاه قلمه مرغی توسط ستوان دوم سیاوش سیاهپوش (سرتیپ بازنشسته فعلی) بساختمان گذاشته شد و بااستفاده از بالهای ساخته شده (یدکی) بیک هواپیمای کامل

سیاوش سیاهپوش (سرتیپ بازنشسته کنونی) و هواپیمائیکه در سال ۱۳۰۹ با استفاده از وسایل یدکی، خود آنرا ساخته و مورد تشویق شاهانه قرار گرفت.



حجم پرواز هواپیماها و کاهش دقت خلبانان و قسمتی هم مربوط بهضعف کادر فنی از لحاظ کمیت، نسبت به حجم کار بود (سانحه سه فروند از هواپیماها بعلت و اخوردن موتور اتفاق افتاد) لزوم بررسی علل سوانح بوسیله یک کمیسیون ذیصلاحیت مورد توجه قرار گرفت و در اول آذرماه ۱۳۰۹ برای اولین بار در تاریخ هواپیمائی ایران یک کمیسیون سانحه مرکب از پنج نفر عیناً بشرح زیر تشکیل و رسمیت یافت. اعضاء اولین کمیسیون سانحه عبارت بودند از:

۱- کفیل فرماندهی گردان نمره ۱ دیدبانی.

۲ - کفیل فرماندهی گردان نمره ۲ دیدبانی.

۳ - نماینده قسمت فنی.

۴ - فرمانده گروهی که طیاره سانحه دیده متعلق به آن

گروه است.

۵ - خلبان هواپیمائیکه دچار سانحه شده است.

- در غیاب هر یک از اعضاء فوق ارشد صاحبمنصبان همان

قسمت در کمیسیون عضویت خواهد داشت.

- کمیسیون سوانح خارج از تهران تحت نظر صاحبمنصبی

که مسئولیت طیارات را بمعهد دارد تشکیل میشود.

انتصاب سرتیپ نخجوان بهار کانهرب کل

بهامر اعلیحضرت رضاشاه کبیر از روز ۲۶ مرداد ماه ۱۳۰۹ سرتیپ احمد نخجوان بهار کانهرب کل قشون منتصب و کفالت ریاست این اداره موقتاً به یاور احمد میرزا خسروانی محول گردید.

اولین کسی که در ایران خلبانی آموخت

نایب سوم علی اصغر ملک اولین کسی بشمار میرود که فن خلبانی را در ایران فرا گرفته و در تاریخ اول تیر ۱۳۰۹ از عهده امتحانات مربوطه برآمده و بسمت خلبانی مشغول خدمت گردیده و این موضوع با درج در ماده ۱۶ حکم نمره ۵۹ اداره هواپیمائی کل قشون رسمیت یافته است. لیکن پس از تأسیس مدرسه خلبانی باتوجه بهاینکه اخذ گواهینامه این مدرسه شرط رسمیت در خلبانی نظامی و «استفاده از مزایای قانونی آن» بوده لذا علی اصغر ملک (که در آن موقع در درجه نایب دومی و کفالت آجودانی فوج نمره ۱ مختلط هواپیمائی را داشت) با حفظ شغل سازمانی دوره مدرسه خلبانی را نیز طی کرده و طبق ماده ۱۵ حکم نمره ۹۶ مورخه ۲۷/۲/۱۳۱۲ قوای هوائی «خلبان مدرسه دیده» و دارای گواهینامه رسمی گردیده است و به این ترتیب علی اصغر ملک (سرهنگ بازنشسته کنونی) اولین کسی نیز بشمار میرود که فارغ التحصیل مدرسه خلبانی در ایران شده و تصدیق خلبانی این مدرسه را دریافت کرده است.



صادق خان کوپال (در درجه سرتیپی و ریاست رکن چهارم ارکانحرب کل قشون) در سال ۱۳۱۰ ضمن حفظ شغل سازمانی خود ، برای مدتی به سرپرستی اداره هواپیمائی کل قشون نیز منصوب گردید .

فوج مختلط هواپیمائی

از امرداد ماه ۱۳۱۰ که سرتیپ کوپال (با حفظ سمت: ریاست رکن ۴ ارکانحرب کل) به سرپرستی اداره هواپیمائی کل قشون منصوب گردید. کلیه قسمتهای این اداره باستانی قسمت ستادی، تحت نام فوج مختلط هواپیمائی سازمانی را تشکیل داد که به کفالت فرماندهی یاور خلبان احمد میرزا خسروانی اداره میشد و سرتیپ کوپال که تخصص هواپیمائی نداشت عملاً به امور اداری مربوطه رسیدگی میکرد.

سازمان فوج مختلط هواپیمائی عبارت بود از:

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

خرید هواپیماهای مشقی از نوع تایگرموس ساخت انگلیس برای قوای هوائی ایران

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

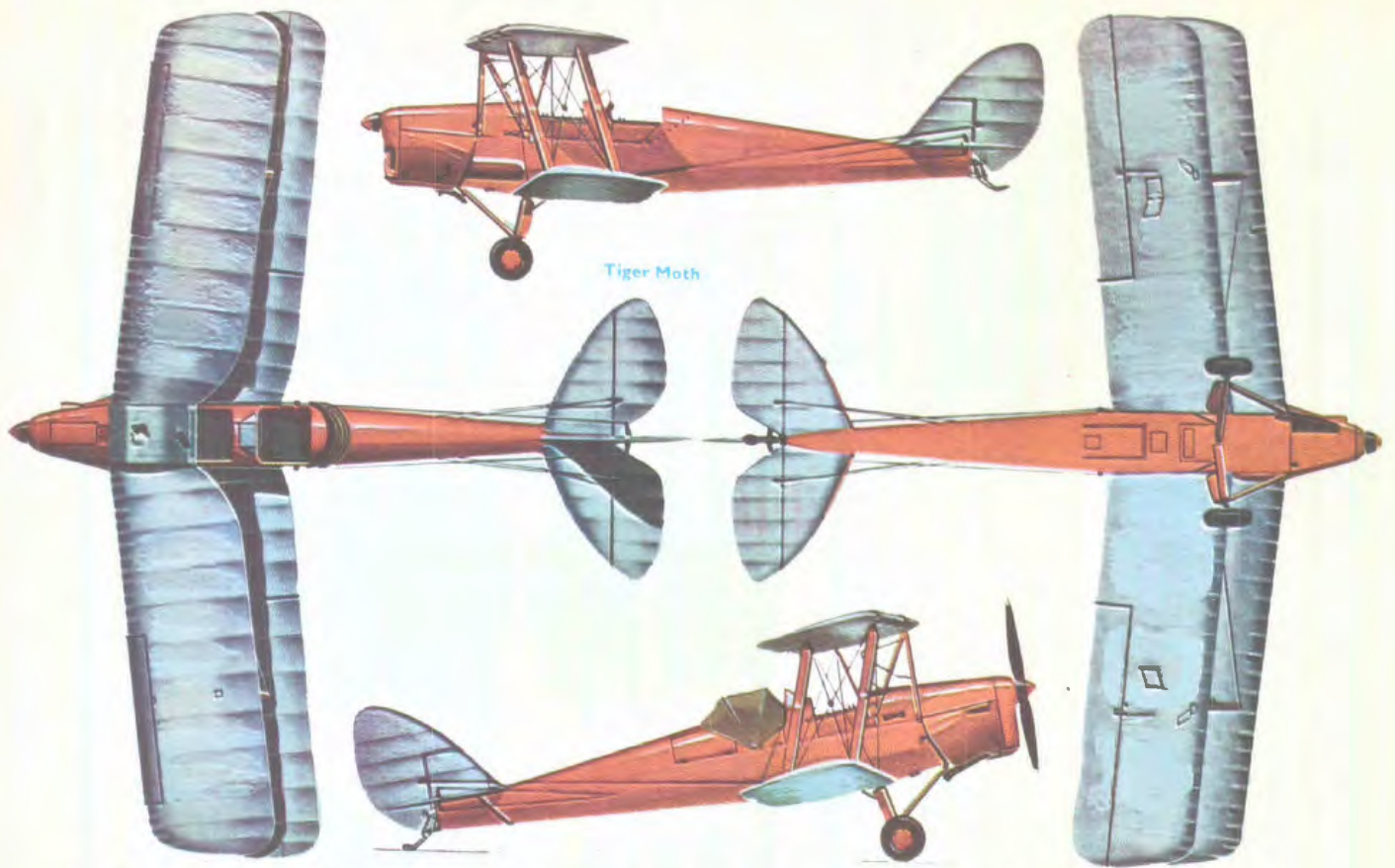
مبدل و آماده پرواز گردید و مراتب بعرض اعلیحضرت رضاشاه رسید و باتوجه مخصوصی که اعلیحضرت رضاشاه کبیر به ترقی نیروی هوائی که خود بنیانگذار آن در ایران بوده است داشتند شخصاً برای تماشای این هواپیما به فرودگاه قلعه مرغی تشریف فرما شده و پس از ابراز مسرت و اظهار رضایت فرمودند «نتیجه آزمایش هوائی این هواپیما بعداً گزارش شود» هواپیمای مزبور که فی الواقع نخستین محصول نیروی هوائی ایران بود به خلبانی ستوان یکم مهدی سپهپور (سرتیپ بازنشسته فعلی) و سرنشینی ستوان ۲ سیاهپوش (که مسئولیت ساختمان بدنه و آماده پرواز نمودن آن را بعهده داشت) آزمایش هوائی شد و پس از چند آزمایش چنین نتیجه اخذ گردید که از هر نظر هواپیمای نامبرده همطراز هواپیماهای دوهاویلاند ۹-آ خریداری شده از دولت شوروی میباشد در اولین بار که این هواپیما پس از پرواز در فرودگاه قلعه مرغی نشست عموم افسران خلبان و کارکنان فنی وقت حاضر در فرودگاه ستوان سیاهپوش را روی دست تا باشگاه افسران پادگان قلعه مرغی با اظهار مسرت و برآوردن فریادهای شادی بردند مراتب حاکی از اخذ نتیجه مطلوب پرواز بحضور ملوکانه گزارش شد و اعلیحضرت رضاشاه افسر نامبرده را ضمن تقدیر بیکهزار ریال جایزه نقدی مفتخر نموده و فرمودند «اینگونه عناصر را باید تشویق نمود تا در آتیه بتوان کارخانجات هواپیماسازی در این کشور برپا کرد». بعدها چندین سال این هواپیما با شماره ۱۵-۱۵ در نیروی هوائی مشغول خدمت و پرواز بوده و ضمن خارج شدن هواپیماهای نوع خود از خدمت این هواپیما هم از خدمت خارج گردید.

بازگشت به ریاست اداره هواپیمائی

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

سرپرست غیر هواپیمائی برای اداره هواپیمائی کل قشون

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



هواپیمای تایگرموس (عکسهای این صفحه) ساخت دوهاویلاند انگلیسی و از بهترین هواپیمای آموزشی دوباله جهان بوده که در سال ۱۳۱۱
 وارد خدمت قوای هوایی ایران گردید . مجهز بود به یک موتور جیبسی مازور با جیبسی - ۳ به ترتیب دارای ۱۳۰ و ۱۲۰ اسب قدرت - حداکثر سرعتش
 ۱۰۹ میل در ساعت - سقف پروازش ۱۳۶۰۰ پا - وزنش هنگام برخاستن ۱۸۲۵ پوند . قبل از جنگ جهانی دوم با کسب امتیاز از کارخانه سازنده تعداد
 قابل ملاحظه‌ای از این نوع هواپیما در کارخانجات شهباز نیروی هوایی ایران ساخته شد - دربالا علاوه بر نشان دادن طرح تایگرموس از پهلوی ، زیر
 بالا - طرحی از پهلوی نیز در حالی مجسم شده که کابین عقب آن جهت تمرین پرواز بدون دید (پروازکور) پوشیده است .



لباس و نشان ویژه برای کارکنان هواپیمائی نظامی ایران

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

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



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



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

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



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

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

مدرسه مکانیکی

از اول شهریور ۱۳۱۰ يك مدرسه مکانیکی در قلعه مرغی تشکیل گردید و اولین کادر آموزشی این مدرسه عبارت بودند از سه نفر غیر نظامی که به نسبت میزان تحصیلات با حقوقهای ماهانه ۳۵۰ قران - ۲۵۰ قران و ۲۰۰ قران استخدام شده بودند. این مدرسه بعداً بانام هنرستان نظامی به دوشان تپه انتقال یافت.

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

اولین دوره مدرسه مکانیکی شامل سی نفر غیر نظامی واجد شرایط بود که از بین داوطلبان تحصیل در این مدرسه پس از گذراندن آزمایشات بهداشتی انتخاب و از ۲۴ مهر ماه ۱۳۱۰ تحصیلات فنی خود را آغاز کردند. توضیح اینکه سه نفر از

فارغ التحصیلان دوره سوم هنرستان نظامی (آموزشگاه فنی هوایی) - درصاف جلو جمعی از فرماندهان و استادان هنرستان نیز دیده میشوند.

محصّلین مذکور در طول تحصیل از مدرسه اخراج و چهار نفر از آنان بعلت مردودی، در امتحانات نهائی، موفق به انجام خدمت فنی در هواپیمائی نشدند. بنابراین از سی نفر داوطلب پذیرفته شده در اولین دوره مدرسه مکانیکی هواپیمائی کل قشون ۲۳ نفر با طی موفقیت آمیز دوره ۲۱ ماه و ۹ روزه مدرسه (از ۲۴ مهر ۱۳۱۰ تا پنجم مرداد ۱۳۱۲) به نسبت معدل با درجات «معین نایب» دومی یا وکیل یکمی و حقوق ماهانه حداکثر ۲۵۰ قران و حداقل ۱۰۰ قران مشغول خدمت در قسمتهای مختلف فنی قوای هوایی گردیدند. توضیح اینکه در سالهای اولیه تأسیس مدرسه مکانیکی هیچگونه فوق العاده فنی حین تحصیل به هنرجویان این مدرسه تعلق نمی گرفت ولی از تاریخ ۳۰ دیماه ۱۳۱۴ موافقت شد که در دوره تحصیل به هنرجویان مدرسه مذکور ثلث مدد معاش مقررۀ کارکنان فنی پرداخت گردد. این مدرسه که بعداً «آموزشگاه فنی هوایی» نامیده شد تا شهریور سال ۱۳۲۰ موفق گردید تا دوره هشتم خود را فارغ التحصیل نماید و عدۀ کثیری درجه دار فنی به سازمانهای نیروی هوایی تحویل دهد.





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



بالا - فارغ التحصیلان دوره هفتم آموزشگاه فنی هوایی (۱۳۱۷-۱۳۱۸) - صف جلو: نفرینجم از سمت راست سرهنگ پلاسید فرمانده آموزشگاه و جمعی از فرماندهان و استادان دیده میشوند .
 سمت راست : سرهنگ پلاسید (که با درجه سرتیپی بازنشسته شد) اولین فرمانده دانشکده فنی بود که پس از انتقال مدرسه مکانیکی از قلعه مرغی به دوشان تپه فرماندهی مدرسه مذکور را نیز بعهده گرفت .

سمت چپ : محمود خسروانی که در درجه سروانی فرماندهی اولین دوره مدرسه مکانیکی هوایی را عهده دار شد (این عکس پیش از تعیین لباس ویژه برای کارکنان قوای هوایی ، از محمود خسروانی گرفته شده است) .





هیئت مدرسه خلبانی و جمعی از محصلین دوره های اول و دوم آموزشگاه خلبانی - وسط صف جلو کلنل بلژیکی با یونیفرم قوای هوایی ایران که بعنوان مستشار فنی استخدام شده بود.



بالا : عده‌ای از هنرآموزان آموزشگاه خلبانی قوای هوایی ایران (۱۵ - ۱۳۱۴) - سمت راست صف ایستاده : جلو علی اصغر رفعت (سرلشکر باز نشسته کنونی) و در وسط ستوان یکم فتحی (تزه) دیده میشوند .

مدرسه خلبانی

در شهریور سال ۱۳۱۱ مدرسه خلبانی تأسیس گردید. محصلین اولین دوره مدرسه خلبانی که از بین صد‌ها داوطلب بعنوان واجدین شرایط انتخاب و پذیرفته شدند بیست نفر بودند. برنامه مدرسه از یکم مهر ماه ۱۳۱۱ شروع شد و تا تاریخ ۱۵ تیر ۱۳۱۳ بطول انجامید از بیست نفر داوطلب مورد بحث پنج نفر بعلم مختلف از جمله عدم استعداد خلبانی به طی دوره موفق نشدند و یکنفر هم درست ۱۶ روز پیش از حصول توفیق برای دریافت گواهینامه خلبانی در اثر سانحه که ناشی از عدم رعایت مقررات پرواز و انجام مانورهای غیرمجاز در ارتفاع پائین بود درگذشت. بهر حال از ۲۰ نفر داوطلب نخستین دوره خلبانی ۱۴ نفر فارغ التحصیل و بادرجه معین نایب دومی به جمع خلبانان هوایی پیوستند. دوره دوم خلبانی نیز در تاریخ ۱۵ شهریور ۱۳۱۴ هیجده نفر فارغ التحصیل داشت. این مدرسه که یکبار به «مدارس خلبانی» و سپس به هنرستان خلبانی و بالاخره به آموزشگاه خلبانی تغییر نام داد دائماً در تلاش بود که هر سال عده بیشتری خلبان تعلیم و نیاز روزافزون نیروی هوایی را برطرف سازد بطوریکه در فواصل سالهای ۱۳۱۵ و ۱۳۲۰ برای هر دوره حتی عده کثیری از مشمولین خدمت نظام وظیفه را نیز که حائز شرایط بودند می پذیرفت و عده‌ای از این سربازان پس از طی دوره خدمت زیرپرچم داوطلبانه بخدمت خود در نیروی هوایی ادامه میدادند و بقیه در پایان خدمت وظیفه مرخص میشدند. تلاش برای آموزش عده هرچه زیادتر خلبان نظامی باجدیت ادامه یافت، بطوریکه در پنج سال پیش از شهریور ۱۳۲۰ عده هوانوردان تحت تعلیم آموزشگاه خلبانی هیچوقت از حدود ۳۰۰ نفر کمتر نبود.

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

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





عکس بالا ردیف جلو از راست بچپ : هنرآموزگاران خلبانی : استوار ۲ رادفارس - ستوان یک مولائی - سروان میری - سروان لوائی (فرمانده گردان) - سروان سپه پور (فرمانده آموزشگاه خلبانی) - سروان افخمی (معاون فرمانده و مدیر آموزش) هنرآموزگاران : سروان علا - ستوان یکم نصیری - ستوان یکم معزی (افسر فنی) فارغ التحصیلان دوره ششم آموزشگاه خلبانی (۱۶/۳/۱۵ - ۱۳۱۷/۱۱/۶) ردیف دوم از راست بچپ : هاشمیان - امجدی - خاک نژاد - جم فرسادی - فیروزی - فلاحی - مولائی - غفاری - (ردیف عقب از راست بچپ) : ایزد پناه - کشاورز - فیروزان - حقیقت پرست - نیکخو - شوشتری - نجمی .

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

فهم - زرینه - تقوی نژاد - نیکو قوسیان - استوار یکم زاره (هنرآموزگار) - استوار یکم وزیر (هنرآموزگار) - جهانگیر بختیاری - روحانی - زنجان - افشار - ردیف عقب از راست به چپ : جوانشیر - نبویان - پورسعیدی - نوروز ناصری - بصره - زمانی - پیکانی - شهیدی - میرسعید - سمندر - معتضدی .





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



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

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



یک افسر خلبان سوئدی موسوم به «اریک اکمان» که درجهٔ سروانی داشت، از تاریخ ۱۰ دیماه ۱۳۱۱ برای مدت بیست ماه بطور کنترات و بمنظور تصدی سرخلبانی مدرسهٔ خلبانی قوای هوایی ایران از کشور مذکور استخدام و مشغول کار شد.

اعزام نخستین گروه از قوای هوایی ایران به انگلیس برای تحصیل و کارآموزی در رشته‌های فنی و خلبانی

در تاریخ ۲۵ اردیبهشت سال ۱۳۱۲ دوازده نفر از کارکنان قوای هوایی ایران شامل دوفنر خلبان - پنج نفر افسر فنی و دوفنر مکانیسین و سه نفر از هنرجویان ممتاز مدرسه مکانیکی جهت تکمیل تحصیلات خود و کارآموزی در رشته خلبانی و فنی هوایی واحراز تخصص بیشتر، به انگلستان اعزام شدند و این نخستین گروه از قوای هوایی ایران محسوب میشود که در تعقیب خرید هواپیما از بریتانیا جهت تحصیل به کشور مذکور اعزام گردیده است.

افسران دانشجوی دورهٔ اول دانشکدهٔ دیده بانی - صف جلو در وسط سرتیب احمدنخجوان فرمانده وقت نیروی هوایی و نیز عده‌ای از فرماندهان واحدهای وقت دیده میشوند .

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

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





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



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

استخدام چهار «معلم خلبان» سوئدی

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

- ۱ - نایب اول فردریک یوهانس
- ۲ - نایب دوم استیک سوندگرین
- ۳ - نایب دوم کنار کرینوس
- ۴ - نایب سوم هانریک اسکولین

حسب الامر اعلیحضرت رضاشاه کبیر این صاحب منصبان خلبان اجازه یافتند که هر کدام بایکدرجه بالاتر در قوای هوایی ایران مشغول خدمت گردند و از مزایای درجات اعطائی بهره مند گردند.

ماجرای سانحه «معلم خلبان» سوئدی

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

همچنین بی‌ترتیبی در کار خلبانان سوئدی موجب گردید که به امر اعلیحضرت رضاشاه کبیر در تاریخ ۱۲ تیر ماه ۱۳۱۳ بخدمت سرخلبان سوئدی (یاور اریک اکمان که هنوز ۴ ماه از مدت کنترانش باقی بود) و سه معلم خلبان سوئدی دیگر (که آنان نیز هنوز کنترانشان پایان نیافته بود) خاتمه داده شود.

استخدام «معلم خلبانان» بلژیکی

چهار نفر از خلبانان بلژیکی (یک افسر و سه درجه‌دار) برای انجام خدمت معلم خلبانی در مدرسه خلبانی قوای هوایی ایران استخدام گردیدند و بفرمان اعلیحضرت رضاشاه کبیر این چهار خلبان اجازه یافتند که هر یک بایک درجه بالاتر از یونیفرم و علائم قشون ایران استفاده و از آبان ۱۳۱۳ مشغول خدمت گردند چهار نفر یاد شده عبارت بودند از:

- ۱ - سلطان گیوم (بدرجه یاوری)
- ۲ - معین نایب ژریس (بدرجه نایب سومی)
- ۳ - معین نایب واندام (بدرجه نایب سومی)
- ۴ - معین نایب پیتو (بدرجه نایب سومی)

ضمناً چنانکه بررسی مدارک موجود نشان میدهد سه خلبان بلژیکی نیز به اسامی بوشن - فرمول و «شوارتر» در اواخر سال ۱۳۱۳ در خدمت قوای هوایی ایران مشغول خدمت بوده‌اند.

تأسیس دانشکده فنی هوایی

از فروردین ۱۳۱۵ یک دانشکده فنی هوایی جهت آموزش عده‌ای افسر فنی در دوشان تپه بوجود آمد، داوطلبان این دانشکده با دیپلم علمی ششم متوسطه نام‌نویسی و پس از دو سال



دانشجویان دوره ششم دانشکده فنی هوایی ، صف جلو از چپ بر راست : سرهنگ گرامی (معاون) - سرهنگ مهندس کریم نیکو (فرمانده دانشکده) سرگرد مقصودی (مدیر دروس) - سروان خلیل الهی (آجودان) .

دوره پنجم شامل یازده نفر بودند که سال اول تحصیلی را مانند دوره چهارم با استقرار در دانشکده افسری ارتش گذرانده و برای سال دوم تحصیلی بین رسته های مختلف دانشکده مذکور تقسیم شدند (برحسب تمایل چند نفر از آنان هم داوطلب طی سال دوم رسته هوایی دانشکده افسری گردیدند) .

مدرسه «معلم خلبانی»

علاوه بر آموزشگاه های فنی - خلبانی و دانشکده های دیدبانی و فنی که به ترتیب از سال ۱۳۱۰ تا ۱۳۱۵ در نیروی هوایی شاهنشاهی تأسیس گردید، از سال ۱۳۱۴ یک مدرسه نیز جهت آموزش «معلم خلبان» در مهرآباد بوجود آمد که اولین دوره آن شامل شش نفر خلبان بودند که در تاریخ ۲۳ فروردین ۱۳۱۶ فارغ التحصیل گردیدند. این مدرسه در دوره های مختلف موفق به آماده نمودن عده قابل توجهی معلم خلبان برای رفع احتیاجات آموزشگاه خلبانی گردید. ✕

دوره یکم هنرآموزگاری خلبانی (۱۶/۱/۲۳ - ۱۲/۱۲/۵)

صف جلو از راست بچپ : سروان لوائی - سروان نافذ - سروان افخمی (مدیر تعلیمات) - سروان سپه بود (فرمانده هنرستان) - سروان علا - ستوان یکم ماکوئی .
صف دوم از راست بچپ : استوار یکم پاکزاد - استوار یکم حسینی مجلل - استوار یکم زاره .





دوره دوم هنرآموزگاری خلبانی (مهر ۱۳۱۵ تا خرداد ۱۳۱۶)

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



اولین حق پرواز «معلم خلبانی»

برای آشنائی باوضع، این موضوع هم قابل ذکر است که در تاریخ ۱۲/۳/۱۳۱۵ طبق تصویبنامه‌ای مقرر شد که به معلم خلبانانیکه آماده برای انجام این وظیفه بوده و شروع بهتعلیم دادن خلبان نمایند ماهانه مبلغ ۱۵۰ ریال اضافه بر حقوق و فوق‌العاده معمولی خلبانی پرداخت شود.

مدد معاش پرواز هنرآموزان خلبانی

تا پایان سال ۱۳۱۷ مدمعاش پرواز هنرآموزان داوطلب آموزشگاه خلبانی (که هنرآموزان کادر ثابت نامیده میشدند) ماهانه ۲۵۰ ریال و مدد معاش پرواز هوانوردان وظیفه این آموزشگاه ماهانه ۷۰ ریال بود - برمبنای تصویب‌نامه مورخه ۱۲/۱۲/۱۳۱۷ مقرر گردید تا از اول فروردین سال ۱۳۱۸ به هوانوردان وظیفه در مدت خدمت زیرپرچم ماهانه یکصد ریال و پس از پایان خدمت زیرپرچم معادل مدد معاش هوانوردان داوطلب ماهانه ۲۵۰ ریال پرداخت گردد.

آموزشگاه افزارمندی

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

افسران هوائی فارغ‌التحصیل ۲۸ مرداد ۱۳۲۰

در امرداد ۱۳۲۰ از افسران نیروی هوائی یکنفر در دانشگاه جنگ و دونفر در دوره فرماندهی این دانشگاه مشغول تحصیل بودند و ۱۷ نفر نیز در رسته هوائی دانشکده افسری ارتش و ۳۰ نفر در دانشکده فنی هوائی به تحصیل اشتغال داشتند که به سبب شرایط خاص و وضع موجود حدود یکماه زودتر، یعنی ۲۸ امرداد ۱۳۲۰ طی مراسمی که در پیشگاه اعلیحضرت رضاشاه کبیر در اردوی اقدسیه برگزار شد فارغ‌التحصیل گردیدند. شادروان ارتشبد محمد خاتمی که از مهر ۱۳۳۷ تا شهریور ماه ۱۳۵۴ فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی را بعهده داشت یکی از دانشجویانی بود که در تاریخ ۲۸ امرداد ۱۳۲۰ از رسته هوائی دانشکده افسری ارتش با درجه ستوان دومی فارغ‌التحصیل شد.

فرم لباس هنرآموزان آموزشگاه افزارمندی

از اول مهر ۱۳۱۶ مقرر گردید که لباس تابستانی و زمستانی هنرآموزان آموزشگاه افزارمندی مانند سایر آموزشگاه های نیروی هوائی باشد بااین تفاوت که سردوشی آنان تماماً برنگ قهوه‌ای و نشان کلاه کاسکتشان مانند هنرآموزان آموزشگاه فنی وبدون تاج باشد.

تغییر نام هنرستان به آموزشگاه

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

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

نظام وظیفه خود را در قوای هوایی طی کرده بود از ۱۵ اردیبهشت ۱۳۱۴ با درجه نایب سومی وظیفه بخدمت صحیه قوای هوایی تا پایان خدمت نظام وظیفه خود ادامه داد. در سال ۱۳۱۶ در پارک مرکزی جنب کارخانجات هواپیمائی شهباز وقت سروان دکتر سیدهاشم شافع بعنوان رئیس بهداری پارک مرکزی شروع به کار نمود، در این زمان ساختمان بهداری مرکب از پنج اتاق و پرسنل آن شامل سه پزشک و یک داروساز بود و همچنین دکتر ثابت تصدی بهداری واحد مهرآباد را داشت که زیر نظر بهداری پارک مرکزی انجام وظیفه میکرد.

به این ترتیب پایه و اساس بهداری نیروی هوایی شاهنشاهی در دوران سلطنت اعلیحضرت رضاشاه کبیر گذاشته شد و از آن به بعد تدریجاً به مقتضای توسعه نیروی هوایی و نیاز قسمتها، سازمان بهداری نیز گسترش یافت تا به وضع پیشرفته کنونی که دارای مجهزترین بیمارستانها و درمانگاهها بامدرتترین وسائل و کارآزمودهترین پرسنل متخصص میباشد، رسید.

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

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

تا اینجا سعی شد وقایع مربوط به هواپیمائی نظامی ایران از بدو پیدایش تا نیمه سال ۱۳۱۰ و همچنین سیر وقایع مربوط به آموزش پروازی و فنی نیروی هوایی شاهنشاهی در دوران سلطنت اعلیحضرت رضاشاه کبیر، بطور خلاصه و حتی المقدور با رعایت ترتیب تاریخ وقوع، از نظر بگذرد. اینک باز هم به ترتیب تاریخ وقوع، پاره‌ای از نکات تاریخی دیگر مربوط به نیروی هوایی شاهنشاهی از ۱۳۱۰ تا شهریور ۱۳۲۰ اختصاراً شرح داده میشود:

پیدایش «صحیه» در سازمان هواپیمائی نظامی ایران

تا دی ماه ۱۳۱۰ در اداره هواپیمائی کل قشون کوچکترین واحد بهداشتی وجود نداشت بطوریکه اگر یکی از کارکنان این اداره مثلاً حین انجام وظیفه در آشیانه هواپیماها دستش خراش برمیداشت برای پانسمان آن ناچار بود به صحیه قوای بری (بهداری نیروی زمینی) مراجعه کند بدیهیست که کلیه معالجات و معاینات نیز بمعهد صحیه قوای بری بود.

در دی ماه ۱۳۱۰ برای اولین بار صحیه‌ای برای اداره هواپیمائی کل قشون در نظر گرفته شد و یکنفر طبیب غیر نظامی موسوم به تقی خان ثقفی با حقوق ماهانه ۱۲۰۰ قران برای مدت سه سال بطور کنترات استخدام گردید. در تاریخ ۶ بهمن همین سال نیز یکنفر داروساز غیر نظامی (علیخان سامی) با حقوق ماهی ۲۲۰ قران و نیز در تاریخ دهم خرداد سال بعد (۱۳۱۱) دو نفر تحت عنوان پرستار صحیه به اسامی رضا خوشبین و باقر عطریان و هریک با حقوق ۱۵۰ قران استخدام شدند. این دونفر برای طی دوره پرستاری قشون اعزام و پس از طی دوره مذکور از تاریخ ۸ آذر ۱۳۱۳ در خدمت صحیه اداره هواپیمائی مشغول خدمت شدند. در تاریخ ۱۴ آذر ۱۳۱۱ هم یک طبیب دیگر بنام احمدخان مجلل با حقوق ماهی ۱۱۰۰ قران استخدام گردید که تا آخر تیرماه ۱۳۱۳ در خدمت اداره هواپیمائی قشون بود و ضمناً در سال ۱۳۱۳ یک واحد بهداری به ریاست سروان دکتر محمد ریاحی (که کفیل سرویس جراحی مریضخانه نمره ۳ قشون بود، با انتقال به قوای هوایی) در واحد هوایی مهرآباد تشکیل شد. دکتر مرتضی شیخ هم که دوره شش ماهه اولیه خدمت



علامت فنی

«قوای هوایی» عنوان جدید سازمان هواپیمائی نظامی ایران

بموجب حکم عمومی قشونی (ماده ۱ نمره ۱۴۴۴) عنوان «اداره هواپیمائی کل قشون ایران» از تاریخ هفتم آبان ماه ۱۳۱۱ به «قوای هوایی» تبدیل گردید.

ورود هواپیماهای مشقی تایگرموس و نخستین خلبان نیروی هوایی ایران که در یک سانحه هوایی جان سپرد

در سال ۱۳۱۱ بیست فروند هواپیمای مشقی تایگرموس خریداری شده از دوهاولاند انگلیس در صندوقها بوسیله کشتی وارد خرمشهر واز آنجا به اهواز منتقل شدند واز ۲۴ آبان آن سال هیئتی مرکب از عدهای خلبان و مکانیسین جهت آماده کردن - آزمایش پرواز و انتقال هواپیماهای جدید به تهران، عازم جنوب شد. پنج فروند از این هواپیماها صبح روز ۱۲ آذر ۱۳۱۱ بوسیله خلبانان ایرانی از اهواز پرواز و ساعت ۱۱۳۰ همان روز به تهران رسیدند - چهارده فروند دیگر در سه مرحله تا سوم بهمن ۱۳۱۱ به تهران پرواز داده شدند و یکفروند از این هواپیماها نیز حین آزمایش پرواز در اهواز نخستین سانحه منجر بمرگ خلبان را در تاریخ هواپیمائی ایران بوجود آورد (خلبان تایگرموسی که در این سانحه جان سپرد نایب اول فتح الله زندانصاری - یکی از صاحبمنصبان فعال و فداکار قوای هوایی ایران بود که در مأموریتهای هواپیمائی



علامت خلبانی

علائم خلبانی - دیدبانی و فنی

درسال ۱۳۱۱ ضمن تعیین لباس ویژه برای کارکنان کادر قوای هوایی ایران (که عبارت بود ازکت و شلوار به رنگ سرمه‌ای برای زمستان و خاکستری برای تابستان و درجات بوسیله: بیراق دورکلاه کاسکت و روی شانه‌ها و سر دستها مشخص میشد) علائم خاصی نیز برای خلبانی - دیدبانی و فنی به اشکالی که در این صفحه ملاحظه میشوند تعیین گردید و مورد استفاده قرار گرفت .



علامت دیدبانی

استفاده از تجربیات کشورهای پیشرفته در امور هوانوردی يك سرهنگ هواپیمائی سوئدی موسوم به نوردکیست برای تشکیل و تصدی مقام ریاست ستاد قوای هوائی ایران و پیشبرد امور مربوط به امور ستادی این صنف استخدام و بعنوان نخستین رئیس ستاد قوای هوائی بخدمت گمارده شد.

اولین نمایش پرواز جمع طیارات جدید

اولین نمایش «پرواز جمع» با شرکت هواپیماهای جدید در تاریخ سوم اسفند سال ۱۳۱۱ ضمن مراسم سان و رژه نمونه واحدهای ارتش در پیشگاه اعلیحضرت رضاشاه کبیر انجام و مورد توجه خاص ملوکانه قرار گرفت. خلبانان برای احراز ورزیدگی بیشتر بمنظور انجام «پرواز جمع با فاصله کم» در رژهها و نمایشات بعدی، بلافاصله پس از مراسم سوم اسفند به تمرین پرداختند. در تمرین پرواز جمع که ساعت ۰۹۱۰ روز چهارشنبه ۱۷ اسفند ماه ۱۳۱۱ در حدود يك کیلومتری جنوب فرودگاه قلمه مرغی بوسیله سه فروند هواپیمای تایگرموس انجام میگرفت و خلبانان سعی داشتند حتی المقدور هواپیماها را بهم نزدیکتر کرده جمع تر پرواز کنند تا گهگاه بال راست یکی از هواپیماها که خلبانی آنرا نایب اول فتحی (تره) بمعهده داشت به بال چپ هواپیمای نایب اول قائم مقامی اصابت نموده بالها چند لحظه داخل هم ماندند و بعد از هم جدا و هر دو هواپیما پیچ زنان سقوط کردند قائم مقامی در اثر سقوط بلافاصله در گذشت ولی فتحی در نتیجه جراحات وارده مدتی بستری و معالجه شد و سرانجام از مرگ نجات یافت و به این ترتیب دومین ساحه منجر بمرگ خلبان و اولین برخورد هواپیماها حین پرواز، در تاریخ هواپیمائی کشور ما بوقوع پیوست.

استخدام اولین انگلیسی متخصص هواپیما

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



نایب اول
فتح الله
زندانصاری

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

بازگشت مجدد سرتیپ نجوان به سرپرستی قوای هوائی

در تاریخ ۲۶ آذر ۱۳۱۱ به فرمان اعلیحضرت رضا شاه کبیر سرتیپ کوپال از سرپرستی قوای هوائی ایران معاف و از این تاریخ سرتیپ احمد نجوان بار دیگر اداره هواپیمائی نظامی ایران را تحت عنوان «سرپرست قوای هوائی» بمعهده گرفت.

يك افسر سوئدی در پست ریاست ستاد قوای هوائی ایران

در سال ۱۳۱۱ به امر اعلیحضرت رضاشاه کبیر جهت



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

تصمیم برای انجام اولین پرواز شب در ایران

در خرداد ماه ۱۳۱۲ یکی از افسران خلبان ایرانی «نایب اول ابراهیم ماکوئی» که از پنجم شهریور ۱۳۱۱ بمنظور تحویل گرفتن هواپیماهای جدید خریداری شده از روسیه (از نوع «آر-۵») در آن کشور بسر میبرد. تصمیم گرفت بایکی از هواپیماهای مذکور طوری از مسکو پرواز کند که یکروزه به تهران برسد و باین اقدام يك رکورد جهانی در مسیر مورد بحث بدست آورد باین تصمیم، پس از کسب اجازه تلگرافی از پیشگاه اعلیحضرت رضاشاه کبیر، ساعت پنج صبح روز ۸ خرداد ۱۳۱۲ از مسکو حرکت و در مسیر پرواز پس از فرود در خارکف و کروزنی از فراز جبال قفقاز عبور کرد و در شهر بادکوبه فرود آمد و بعد از انجام سوختگیری، حدود ساعت هفت بعد از ظهر آماده پرواز گردید. با محاسبه اینکه خلبان بعمل آورده و از بادکوبه به تهران گزارش نموده بود برای توفیق در انجام برنامه پرواز خود ناچار بود قسمت آخر مسیر را در ساعات شب پرواز کند، بطوریکه ساعت ۲۱۰۰ در تهران فرود آید، با این عمل رکورد دیگری بعنوان اولین پرواز شب در تاریخ هواپیمائی ایران بدست می‌آورد.

گزارش خلبان مذکور بوسیله فرمانده قوای هوایی به عرض پیشگاه اعلیحضرت رضاشاه کبیر رسید و شاهنشاه با توجه به عدم آمادگی فرودگاه تهران برای نشستن هواپیما در شب، و خطراتی که تصمیم خلبان در برداشت، استقبال چنین خطر مسلمی را صلاح ندانسته و امر فرمودند: تلگرافی، ضمن ابلاغ

تجهیز قوای هوایی با هواپیماهای آر - ۵

در اواخر سال ۱۳۱۱، قوای هوایی ایران ده فروند هواپیمای «آر-۵» از روسیه خریداری نمود و اولین فروند از این نوع هواپیماها بوسیله خلبان ایرانی از مسکو به تهران پرواز و روز نهم خرداد ۱۳۱۲ در فرودگاه قلعه مرغی فرود آمد. ۹ فروند دیگر در قطعات مجزا درون صندوقها بوسیله کشتی به بندر پهلوی رسید و در این بندر سوار و مورد آزمایشات پروازی قرار گرفتند و در پنج مرحله (بتاریخهای ۱۲-۲۵-۲۶ و ۲۷ تیر و ۲ مرداد ۱۳۱۲) بوسیله خلبانان ایرانی به تهران پرواز داده شدند و به این ترتیب بر مجموع هواپیماهای موجود قوای هوایی ایران ده فروند هواپیمای «آر-۵» اضافه گردید که در اختیار فوج نمره ۱ این قوا قرار گرفتند.

هواپیمای اکتشافی و بمب افکن دوباله و دو نفره «آر-۵» ساخت کارخانه پولیکاریف روسی در سال ۱۳۱۲ وارد خدمت قوای هوایی ایران گردید. این هواپیما مجهز به یک موتور دوازده سیلندری "ام - ۱۷" بود که با آب خنک میشد. حداکثر سرعتش ۱۵۲ میل در ساعت - سقف پروازش ۲۰۹۹۷ پا - برد پروازش ۶۲۰ میل - حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۶۵۱۵ پوند بود و یک مسلسل برای تیراندازی جلو و مسلسل متحرکی روی برجک کابین عقب داشت و میتوانست ۸۸۲ پوند بمب در مقرهای زیر بال پائینش حمل کند.



رنگ ممیزه صنف قوای هوایی ایران

در تاریخ ۴ مرداد ۱۳۱۲ رنگهای ممیزه صنوف مختلف قشون ایران به شرح زیر تعیین و ابلاغ گردید:

ارکانحرب - مشکی

پیاده - زردنارنجی

سوار - قرمز

نقلیه - سبز

هوایمائی - قهوه‌ای

توپخانه - سورمه‌ای

مهندسی - آبی روشن

صحیه و بیطاری - ارغوانی

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

ده فروند تایگرموس دیگر

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

هراتب خوشنودی ملوکانه از موفقیت خلبان به او دستور داده شود که از پرواز شب خودداری و روز بعد به ایران پرواز نماید. هوایمائی ماکوئی در فرودگاه بادکوبه آماده پرواز و خلبان به‌اتکاء اجازه کلی که قبلاً کسب کرده بود در حال حرکت بسوی هوایمائی بود که ناگهان مأمور کنسولگری ایران در بادکوبه خود را با شتاب به فرودگاه رسانید و پاکت حاوی یک تلگراف را بدست او داد که متن تلگراف پرواز شب را برای خلبان ممنوع میکرد... ماکوئی به‌اطاعت از او امر مطاع شاهانه فردای آنروز (۱۳۱۲/۳/۹) باموفقیت به تهران پرواز نمود و بعنوان اولین خلبانی که با هوایمائی آر-۵ از مسکو به تهران پرواز کرد، در فرودگاه قلمه‌مرغی فرود آمد.

سازمان جدید قوای هوایی در تیر ماه ۱۳۱۲

از تاریخ ۱۱ تیرماه ۱۳۱۲ سازمان قوای هوایی قشون ایران به‌شرح زیر تصویب و ابلاغ شد:

این سازمان شامل فرماندهی قوای هوایی، ارکانحرب قوای هوایی و واحدهای تابعه، مرکب از دو فوج (فوج نمره ۱ و فوج نمره ۵) - قسمت فنی و تأسیسات مربوط به کارخانجات قوای هوایی بود.

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





افسران قوای هوایی ایران در سال ۱۳۱۳ (صف جلو در وسط سرتیپ احمد نخجوان و سمت راست او سرهنگ بیوربلژیکی (که بجای نوردکیست برای تصدی ریاست ستاد قوای هوایی ایران استخدام شده بود) و سمت چپ وی سرهنگ احمد خسروانی دیده میشوند .

بمباران، که در آن گردان رابط مرکب از چهار گروه و گردان دیدبانی و بمباران مرکب از پنج گروه بود.

* فوج نمره ۵ - (که در حقیقت یک سازمان آموزشی و همان مدرسه خلبانی بود کما اینکه از تاریخ اول خرداد ۱۳۱۳ علی‌الاصول نام این فوج به «مدارس خلبانی» تبدیل گردید) شامل:

یک دفتر آجودانی - یک گروه تمرینات خلبانی - یک شعبه تعلیمات یک قسمت نقلیه و بالاخره یک قسمت بعنوان پارک تعمیرات بود.

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

هوایماهای نوع اداکس و فیوری در خدمت قوای هوایی ایران

در اسفند ماه ۱۳۱۲ هوایمای نوع اداکس ساخت کارخانه هاوکر انگلیس بوسیله کشتی وارد بندر خرمشهر و از آنجا باره زمین به اهواز حمل و قطعات آنها سوار و پس از انجام آزمایشات پروازی لازم اولین سری آنها مرکب از چهار فروند روز ۱۸ فروردین ۱۳۱۳ بوسیله خلبانان ایرانی به تهران وارد گردیدند و بقیه هوایماهای ابتیاعی بتدریج وبموازات آمادگی

قوای هوایی ایران درآمدند و یکفروند از آنها نیز در اثر سانحه حین آزمایش پرواز در اهواز از بین رفت. سری بعدی این نوع هوایماها شامل ده فروند تایگرموس بود که در آذر ماه ۱۳۱۲ به ایران رسید و در دو مرحله (اول و هشتم دی ۱۳۱۲) به تهران پرواز داده شدند به این ترتیب در آن تاریخ قوای هوایی ایران جمعاً شامل ۲۷ فروند هوایمای مشقی تایگرموس بود (باتوجه به کسر دو فروند هوایما از این نوع که در سانحه روز ۱۷ اسفند ۱۳۱۱ از خدمت خارج شدند).

سازمان قوای هوایی ایران در آغاز سال ۱۳۱۳

در آغاز سال ۱۳۱۳ سازمان جدید قوای هوایی ایران تشکیل میشد از ارکان حرب قوای هوایی (ستاد) شامل سه رکن (ارکان اول - دوم و سوم) که بین ارکان مذکور رکن دوم از همه مهمتر و دارای چهار شعبه باوظایف سنگینتر بود (توضیح اینکه ظاهراً تا سال ۱۳۱۳ در ارکان حرب قوای هوایی رکن ۴ وجود نداشت و یا لااقل در مدارک موجود نامی از رکن ۴ نرفته است). واحدها و قسمتهای تابعه قوای هوایی عبارت بودند از:
* فوج نمره ۱ - شامل شعبه اطلاعات - قسمت عکاسی - گروه ارتباط وی‌سی‌سیم و شعبه نقلیه و دارای سه گردان عملیاتی: گردان رابط - گردان صیاد (شکاری). گردان دیدبانی و

اولین عنوان «فرماندهی قوای هوایی»

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

برای انتقال به تهران پرواز داده شدند. در سال ۱۳۱۳ تعدادی از هواپیماهای شکاری نوع فیوری ساخت کارخانهٔ هاوکر انگلیس نیز که خریداری شده بودند وارد ایران و تدریجاً به تهران منتقل گردیدند. قابل توجه اینکه در مدت ۱۳ ماه (از ۱۸ فروردین ۱۳۱۳ تا ۱۸ اردیبهشت ۱۳۱۴) مجموعاً نود فرزند هواپیمای اداکس و فیوری که در آن عصر از هواپیماهای خط اول محسوب میشدند وارد خدمت قوای هوایی ایران گردیده‌اند و این موضوع نشان میدهد که اعلیحضرت همایون رضا شاه کبیر تا چه حد به تقویت هواپیمائی نظامی ایران توجه داشته‌اند. در پرواز هواپیماهای جدید از اهواز به تهران خلبانان بلژیکی هم که آن زمان در استخدام قوای هوایی ایران بودند شرکت داشتند و ضمن این پروازها چند ققره ساخته و فرود اجباری بین راه نیز وجود داشته، ممه‌ذا هیچیک از این سوانح و اتفاقات توأم باتلفات جانی نبوده است.

هواپیمای دوباله و دو نفرهٔ رزمی (ویژهٔ پشتیبانی از نیروهای زمینی) و تعدادی دو فرمانه جهت آموزش جنگی، موسوم به اداکس ساخت هاوکر انگلیسی که در سال ۱۳۱۲-۱۳۱۳ وارد خدمت نیروی هوایی ایران گردید. مجهز بود به یک موتور هورنت با ملخ سه پره‌ای یا پکازوس با ملخ دو پره‌ای و به ترتیب دارای ۴۸۰ و ۴۵۰ اسب قدرت، حداکثر سرعتش ۱۲۰ میل در ساعت - سقف پروازش ۲۱۵۰۰ پا - حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۴۳۸۶ پوند، یک مسلسل برای تیراندازی بجلو از میان پره‌های ملخ و مسلسلی در برجک متحرک کابین عقب داشت و قادر به حمل و پرتاب بمب در مقرهای زیر بال پائینش بود.



اولین شورای ستادی فرماندهی قوای هوایی

اولین هواپیمای مجهز به بی‌سیم در ایران

در خرداد ماه ۱۳۱۳ برای نخستین بار يك شورای ستادی که در آن عصر «هیئت اداری» اصطلاح میشد در فرماندهی قوای هوایی تشکیل گردید. در این هیئت که با درج در حکم نمره ۱۱۷ قوای هوایی رسمیت یافته مقامات زیر شرکت داشتند:

- ۱ - فرمانده قوای هوایی (رئیس هیئت)
- ۲ - کفیل فرماندهی فوج نمره ۱ (در آن تاریخ یاور خلیل مرجان بعنوان قدیمی‌ترین افسر ارشد)
- ۳ - فرمانده واحد اداری (نظیر فرمانده قرارگاه کنونی)
- ۴ - متصدی مخازن (بعنوان افسر فنی)
- ۵ - متصدی امور اداری و تحویلدار (بعنوان متخصص و آشنا به امور مالی).

تا تاریخ هفتم مهر ماه ۱۳۱۳ هواپیماهای قوای هوایی ایران مجهز به وسیله‌ای نبودند که خلبانان یا سرنشینان آنها حین پرواز بتوانند با هواپیماهای دیگر یا با کارکنان زمینی ارتباط برقرار سازند - چنین ارتباطاتی بهنگام لزوم محدود به علائم بصری و آنها فقط در شعاع دید امکان پذیر بود. اولین دستگاه بی‌سیم در تاریخ ۷ مهر ۱۳۱۳ روی یکفروند هواپیمای نظامی در ایران سوار شد. این هواپیما از نوع اداکس وبشماره ۴۱۲ بود و تجهیز آن با بی‌سیم بمنظور آزمایش دستگاه انجام گرفت. آزمایش مورد بحث با پرواز در مسیر تهران - سلطان آباد - خرم‌آباد و بالعکس بعمل آمد، به این ترتیب که ساعت ۸ صبح آنروز اداکس مجهز به بی‌سیم به‌خلبانی نایب‌اول غلامحسین

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



تلاش وسیع برای ایجاد فرودگاههای مناسب در سراسر کشور ایران

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

افتخار نخستین مسافرت يك افسر هوایی به خارج از کشور در التزام موکب ملوکانه

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

پرواز به ترکیه اولین پرواز به خارج از کشور در تاریخ هواپیمائی ایران

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

مصطفوی (سرتیپ بازنشسته کنونی) همراه دو فروند اداکس دیگر از فرودگاه قلعه مرغی به پرواز درآمد، هواپیماها پس از فرود و تجدید سوخت در سلطان‌آباد به پرواز خود تا فراز خرم‌آباد ادامه دادند و بدون اینکه در خرم‌آباد فرود آیند در همان مسیر (باتجدید سوخت در سلطان‌آباد) مراجعت نمودند و ساعت ۱۷۴۰ در قلعه مرغی فرود آمدند. جمع پرواز رفت و برگشت ۳ ساعت و ۳۵ دقیقه و نتیجه آزمایش بی‌سیم رضایتبخش بود.

يك افسر بلژیکی در رأس ستاد قوای هوایی ایران

در تیرماه ۱۳۱۳ يك صاحب‌منصب هواپیمائی بلژیکی با درجهٔ یاورى موسوم به ویکتور بیور از طرف قوای هوایی ایران استخدام و در تاریخ ۱۴ تیر ۱۳۱۳ وارد ایران گردید و به امر اعلیحضرت رضاشاه کبیر بایکدرجه ترفیع یعنی بادرجهٔ سرهنگ دومی بجای سرهنگ نوردکیست سوئدی که از حدود دو سال پیش ریاست ستاد ارکان حرب قوای هوایی ایران را به عهده داشت منصوب و مشغول کار شد.

باور ویکتور بیور بلژیکی که از تیرماه ۱۳۱۳ با یک درجه ترفیع و استفاده از یونیفرم قوای هوایی ایران (بجای سرهنگ نوردکیست سوئدی) تصدی ریاست ستاد قوای هوایی ایران را به عهده گرفت .





فرودگاه آنکارا، منظرهای از هیئت اعزامی نیروی هوایی شاهنشاهی
و چند نفر از افسران ترکیه و مستقبلیین .

نشستن در فرودگاه آنکارا مورد استقبال گرم و شایسته مقامات ترکیه و ایرانیان مقیم آن کشور قرار گرفتند و پس از مدت ۱۵ روز توقف در آن مملکت و برخورداری کامل از احترامات و میهمان‌نوازیهای صمیمانه و بازدید تأسیسات مختلف و آثار تاریخی آن کشور، روز ۱۷ آبان ۱۳۱۳ مراجعت نموده و ساعت ۱۲ همانروز در فرودگاه قلمه مرغی فرود آمدند. در این مأموریت بازدید، جمعاً ۱۳۱ ساعت و ۲۹ دقیقه بوسیله پنج فروند هواپیمای اعزامی پرواز انجام گرفت.

پرواز به ترکیه و مراجعت از لحاظ تاریخ هواپیمائی سه مورد «نخستین» در برداشت:

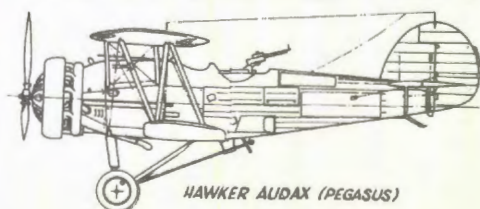
۱- اولین پرواز هواپیمای متعلق به ایران با خلبان ایرانی در عبور از مرز و خروج از آسمان این کشور بود.

۲- اولین پرواز جمع هواپیماها (بطور اعم) در خروج از آسمان ایران مصوب میشود.

۳- اولین پرواز جمع هواپیماهای متعلق به ایران با خلبانان ایرانی (بطور اخص) در خروج از آسمان این کشور بشمار میرفت.

باز هم مأموریت جنگی

با وجودیکه تا این دوره از تاریخ کشور ما (۱۳۱۳) آرامش و امنیت به سراسر کشور بازگردانده شده بود مهنذا هنوز هم گاهی کم یابیش در بعضی از نقاط کشور بی‌نظمی‌هایی بروز می‌کرد که بلافاصله و با اقدام سریع ارتش نوین و نیرومند ایران نظم و امنیت برقرار میشد. در آبان ۱۳۱۳ نیز از جانب عده‌ای در بلوچستان بی‌نظمی‌هایی بوقوع پیوست و ضمن اقدام همجانبه واحدهای زمینی، قوای هوایی نیز مأموریت یافت تا برای عملیات قلع و قمع اشرار دست به کار شود و در اجرای چنین مأموریتی بود که در تاریخ ۲۳ آبان ۱۳۱۳ سه فروند هواپیمای یونکرس و روز ۱۵ آذر هم یکفروند هواپیمای «آر-۵» به بلوچستان اعزام گردید که تا سوم فروردین ۱۳۱۴ در آن منطقه سرگرم انجام وظیفه بودند در این مرحله از مأموریت بلوچستان بوسیله چهار هواپیمای مذکور جمعاً ۲۴۵ ساعت و ۴۵ دقیقه پرواز عملیاتی انجام گرفت.



HAWKER AULDAX (PEGASUS)

تغییر نام

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

۱- پارک تعمیرات مرکزی به «کارخانجات و مخازن فنی مرکزی».

۲- واحد صیاد به «واحد شکاری»

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

خلع درجه بخاطر فرود اجباری

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

ماجرای نمونه شماره ۱ این است که در تاریخ دهم آذر ۱۳۱۳ یکی از افسران خلبان قوای هوایی ایران که اتفاقاً خیلی ارزنده و مورد توجه سازمان بوده و نیز با وجودیکه هواپیمائی نظامی ایران در مضیقه خلبان قرار داشت، مهنذا چنین افسری

کارخانجات هواپیمائی شهباز

ماشین آلات کارخانجات هواپیمائی (که ابتدا واحد فنی مستقلى در کادر سازمانهای تابعه قوای هوائی بود و بعدها تحت عنوان و یا زیر نظر سازمانهای نظیر پارک مرکزی - تیپ فنی - آمادگاه هوائی - اداره میشد و اینک در سازمان فرماندهی لجستیکی نیروی هوائی قرار دارد) در سال ۱۳۱۴ در محل فعلی نصب و برای بهره برداری آماده گردید. لوازم این کارخانجات، که از تاریخ ۲۱ شهریور ماه ۱۳۱۵ پس از بازدید اعلیحضرت رضاشاه کبیر «شهباز» نامیده شد، بمنظور انجام تعمیرات اساسی و سوار کردن قطعات هواپیماهای مختلف در سال ۱۳۱۲ از انگلستان خریداری گردید. این کارخانه علاوه بر تعمیرات اساسی با استفاده از قطعات و مواد اولیه مورد لزوم موفق شد تا قبل از ۱۳۲۰ تعداد قابل ملاحظه ای هواپیماهای مشقی و جنگی ساخته و تحویل نیروی هوائی نماید (از انواع هواپیماهای تایگر موس - اداکس و هاینده) - در اول امرداد ۱۳۱۷ نخستین سری از هواپیماهای ساخت این کارخانه در حضور اعلیحضرت رضاشاه کبیر پرواز نمود. برنامه ساختن هواپیما توسط این کارخانجات تا سال ۱۳۱۸ بنحو کامل اجرا شد ولی از این تاریخ به بعد به سبب بروز جنگ جهانی و نرسیدن مواد اولیه اجرای برنامه مورد بحث بامشکلات جدی مواجه گردید و سرانجام سرایت جنگ به ایران این برنامه را متوقف ساخت.

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

ماجرای نمونه شماره ۲ اینکه در ۱۵ اسفند ۱۳۱۳ یکفروند هواپیما حین پرواز بعلت مواجه شدن با طوفان (بنابر تأیید مدارک موجود - ماده ۸ حکم نمره ۱۳۴ قوای هوائی) در خارج از فرودگاه، فرود اجباری انجام میدهد و بعلت نامناسب بودن زمین فرود به هواپیما صدمه وارد میشود. درجه دار خلبان هواپیما به این علت که نتوانسته زمین مناسبتری را برای فرود اجباری انتخاب کند از درجات نظامی خلع و «تایین» خلبان (تایین = سرباز ساده) محسوب میگردد و افسر دیدبان که سرنشین هواپیما بوده به گناه عدم ممانعت از نشستن خلبان در زمین نامناسب، به ۱۵ شبانه روز حبس تنبیه میگردد. - (این نمونهها نظائر بسیار داشته، مثلاً در ۱۶ فروردین و ۴ تیر نیز هربار یکی از افسران خلبان در حالیکه هردو دارای مقام فرماندهی واحد شکاری و قرب و منزلتی در قوای هوائی داشته اند بعلت بی انضباطی از این قبیل به امر اعلیحضرت رضاشاه کبیر از مقام افسری خلع و تا معین نایبی (استواری) تنزیل درجه داده شده اند) - از نقل این نمونهها منظور جلب توجه خوانندگان نکته سنج به سختگیریهای انضباطی (فی الواقع ضروری) بوده که در آن عصر بخاطر امکان پیشرفت امور هواپیمائی در کشور ما بعمل می آمده است.

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



بررسی برای ایجاد واحدهای هوایی در مراکز شهرستانها

اولین شرکت هوایماهای ایران در مانور نظامی

در مانوری که به تاریخ شهریور ماه ۱۳۱۴ از طرف لشکر تبریز ترتیب داده شده بود هوایماهای قوای هوایی ایران نیز شرکت کردند و بهمین منظور ساعت ۸ صبح روز یکشنبه ۱۳۱۴ ر ۶۱۶ هفت فروند از هوایماهای نوع اداکس به خلبانی چهار نفر از افسران و سه نفر از استواران خلبان و ۶ نفر افسر دیدبان (از جمله سرهنگ دوم بیور بلژیکی که ریاست ستاد قوای هوایی ایران و در این مأموریت عملاً سرپرستی واحد اعزامی قوای هوایی را به عهده داشت) بسوی تبریز پرواز کردند و پس از انجام مانور روز ۲۹ شهریور بازگشتند.

حق «علیق اسب» برای افسران خلبان (!)

این هم شنیدنی است که از تاریخ ۳۱ شهریور ۱۳۱۴ حق علیق یک اسب به سروان خلبان غلامحسین شیبانی که مشخصات کامل اسبش در ماده ۱۰ حکم شماره ۱۵۱ قوای هوایی درج گردیده تعلق گرفته است. پوشیده نماند که در آن زمان به افسرانیکه دارای اسب بودند طبق گواهی اداره بیطاری ارتش مبلغی بعنوان حق علیق پرداخت میشد و شیبانی هم صاحب اسب ۶ ساله‌ای بود! لذا افتخار نخستین خلبان «علیق‌بگیر» را بدست آورد و ۶۶ روز بعد از شیبانی سروان اشتوداخ نیز از برکت تصاحب یک رأس اسب از مزایای قانونی مربوطه (حق علیق) برخوردار و باصطلاح آنروز «علیق‌بگیر نمره ۲» قوای هوایی محسوب گردید.

همانطور که قبلاً به‌اجمال اشاره شد در این سالها از تاریخ هوایمائی ایران با افزایش تعداد هوایماها و کارکنان هوایمائی، فکر توسعه امکان فعالیت قوای هوایی در سراسر کشور و ایجاد واحدهای هوایی در مراکز شهرستانها بمیان آمد. و بهمین منظور افسران ذیصلاحیت هوایمائی مرتباً در مأموریت بررسی و انتخاب فرودگاهها و زمین‌های مناسب برای ایجاد ساختمانها و تأسیسات هوایمائی در نقاط مختلف کشور بودند مثلاً در خرداد ماه و تیرماه ۱۳۱۴ جمعی از افسران قوای هوایی در مأموریت تبریز - مشهد - اصفهان - شیراز - یزد - کرمان - زاهدان - کاشان - رشت - همدان - اهواز و سایر شهرهای کشور مشغول مطالعه و برآورد وضعیت و گزارش مراتب بوده‌اند.

اولین زن در استخدام قوای هوایی ایران

در تاریخ دهم شهریور ۱۳۱۴ بانو عدرا عسکرگیلانی با حقوق ماهی یکصد و پنجاه ریال (که در آن زمان حقوق قابل ملاحظه‌ای بشمار میرفت - زیرا مثلاً حقوق ماهانه یک پاسبان حدود ۶۰ ریال بود) برای خدمت در صحنه هنگ یکم قوای هوایی بطور کنترات برای مدت پنج سال استخدام شد و این اولین بانو بشمار میرود که به استخدام قوای هوایی ایران در آمده است.

تعداد قابل توجهی از هوایماهای نوع اداکس (با کسب امتیاز از کارخانه انگلیسی هاوکر) بوسیله کارخانجات شهباز نیروی هوایی شاهنشاهی ساخته و تحویل این نیرو گردید.



در تاریخ ۲۷ آبان ۱۳۱۴ دوفتر افسر فنی و هشت نفر درجه‌دار فنی هوایی جهت کارآموزی و کسب معلومات فنی هواپیمائی جدید در کارخانجات هواپیما و موتورسازی انگلستان به آن کشور اعزام شدند تا از معلومات آنان در کارخانجات جدیدالتأسیس هواپیمائی ایران استفاده شود. این اشخاص در تاریخ ۱۲/۱۱/۱۳۱۵ مراجعت نمودند.

نخستین عنوان «نیروی هوایی»

از تاریخ ۲۵ دیماه ۱۳۱۴ طبق ماده ۱ حکم شماره ۲۳۶۶ عنوان هواپیمائی نظامی ایران از «قوای هوایی» به نیروی هوایی تغییر یافت و رسماً ابلاغ گردید.

تأسیس هنگهای هوایی در شهرستانها

در دیماه ۱۳۱۴ سازمان يك هنگ هوایی (هنگ نمره ۳) برای اهواز و يك هنگ دیگر (هنگ نمره ۴) برای مشهد آماده شد و بموازات پایان کار ساختمانها و تأسیسات هنگهای مذکور، در اسفند ۱۳۱۴ اولین دسته از هواپیماها شامل هواپیماهای اداکس (پکازوس) و تایگرموس با کارکنان مربوطه به مشهد اعزام و در آن منطقه مستقر گردیدند. اولین دسته از هواپیماها نیز، که شامل هواپیماهای اداکس (هورنت) و تایگرموس با کارکنان مربوطه بودند در سال ۱۳۱۵ به اهواز منتقل و در آنجا مستقر شدند. اماکن و تأسیسات هنگ هوایی تبریز هم در سال ۱۳۱۷ پایان یافت و نخستین دسته از هواپیماها (اداکس - هورنت و تایگرموس) ۲۳/۱۲/۱۳۱۷ به تبریز اعزام و هنگ هوایی مذکور را تشکیل دادند. این هنگها با سازمان متشکله تا شهریور ۱۳۲۰ بموجودیت خود ادامه دادند.

سازمان سال ۱۳۱۵ نیروی هوایی

در آغاز سال ۱۳۱۵ سازمان نیروی هوایی شاهنشاهی شامل يك ستاد - سه هنگ (هنگ یکم مرکز - هنگ سوم اهواز - هنگ چهارم مشهد) - پارک مرکزی (شامل کارخانجات هواپیمائی) - هنرستان خلبانی - هنرستان نظامی فنی هوایی) و دانشکده دیدبانی بود.

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



سرگرد بازنشسته
جعفر دربندی

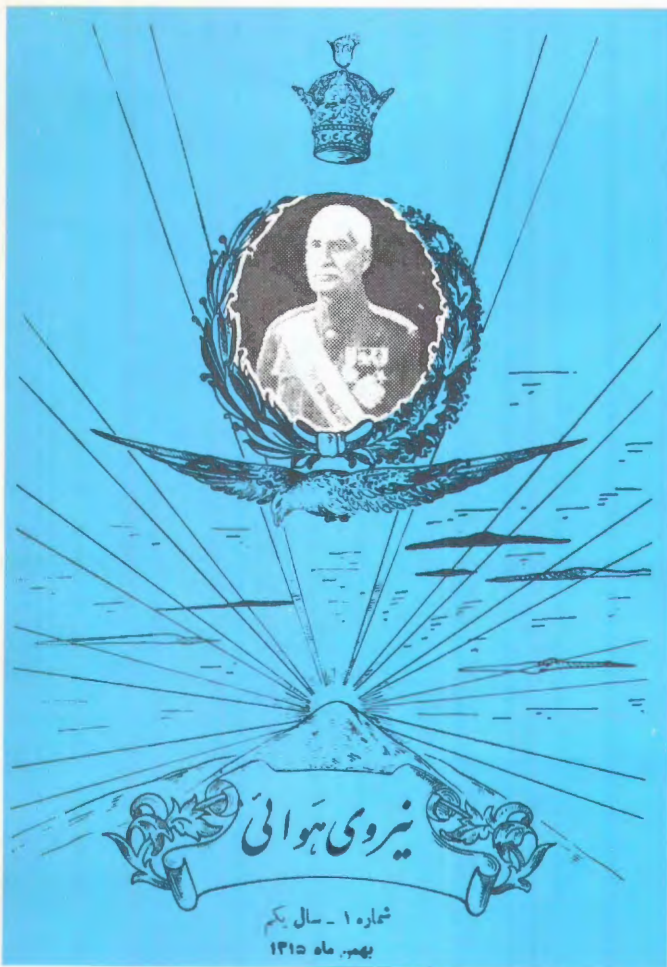
استفاده نخستین ایرانی از چتر نجات

در تاریخ ۲۰/۷/۱۳۱۵ یکی از خلبانان نیروی هوایی (سرگرد بازنشسته جعفر دربندی که در آن زمان درجه استواری داشت) در حالیکه با یکفروند هواپیمای اداکس در ضلع جنوب شرقی فرودگاه قلعه مرغی مشغول پرواز بود، هواپیمایش دچار حریق شد و ناچار گردید تا برای اولین بار در تاریخ هواپیمائی ایران، از چتر نجات استفاده کند. باینکه (بعلت تأخیر در اتخاذ تصمیم و تردید در انجام عملی که تا آن زمان برای خلبانان ایران سابقه‌ای نداشت) آتش به لباس خلبان سرایت و حتی ضمن فرود سه‌بند از چترش نیز سوخت و بخود خلبان هم صدماتی وارد آمد، معهذا توانست خود را نجات دهد و به این ترتیب همانطور که ذکر شد نام این خلبان بعنوان «اولین ایرانی که در شرایط اضطراری پرواز، عملاً از چتر نجات استفاده کرد» ثبت گردید.

فرمانده جدید برای نیروی هوایی

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

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



طرح روی جلد شماره اول مجله نیروی هوائی شاهنشاهی.

اولین «کمیسیون اکتیاع»

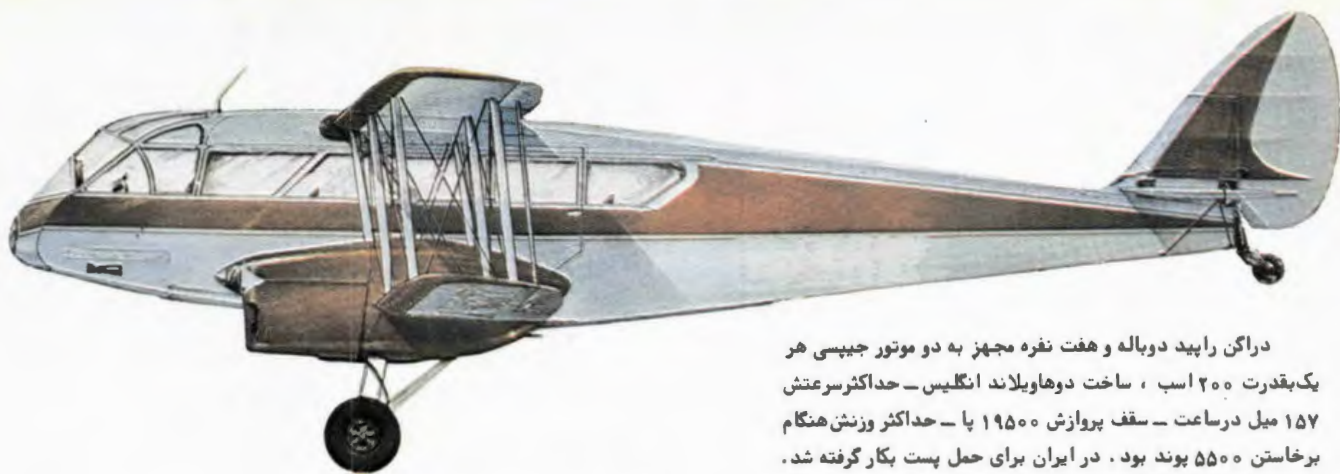
در سخن از «نخستین» های نیروی هوائی بد نیست بدانیم که اولین کمیسیون خرید در این نیرو که به «کمیسیون اکتیاع» موسوم بود در هنگ یکم نیروی هوائی از ۲۰ بهمن ۱۳۱۵ رسماً تشکیل گردیده و این کمیسیون مـ کب از سه افسر (سروان اسدالله دولتشاهی - ستوان ۱ کریم جناب - ستوان ۲ احمد کرامی) بوده است.



سرلشگر احمد خسروانی که بفرمان اعلیحضرت رضاشاه کبیر از آذر ۱۳۱۵ با درجه سرهنگی به فرماندهی نیروی هوائی منصوب گردید.



اعلیحضرت رضاشاه کبیر در یکی از بازدیدهای خود از تأسیسات نیروی هوائی در حالیکه گزارش فرمانده وقت نیرو را استماع میفرمایند.



دراگن راپید دوباله و هفت نفره مجهز به دو موتور جیبسی هر یک بقدرت ۲۰۰ اسب ، ساخت دوهاولاند انگلیس - حداکثر سرعتش ۱۵۷ میل در ساعت - سقف پروازش ۱۹۵۰۰ پا - حداکثر وزن هنگام برخاستن ۵۵۰۰ پوند بود . در ایران برای حمل پست بکار گرفته شد .

دو نوع هواپیمای جدید

اولین هواپیمای دو موتورۀ نظامی نیروی هوایی و آخرین هواپیمای قبل از شروع جنگ جهانی دوم

در سالهای ۱۳۱۶ و ۱۳۱۷ تعدادی هواپیمای هایند ساخت کارخانه هاوکر انگلیس و در سال ۱۳۱۷ نیز تعدادی هواپیمای دو موتورۀ از نوع اکسفورد وارد خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی ایران گردیدند. هایند یک هواپیمای دونفره بود و در عملیات گوناگون بعنوان هواپیمای شکاری - بمبافکن و اکتشافی میتوانست مورد استفاده قرار گیرد و نیز برای آموزش رزمی خلبانان بکار میرفت. این نوع هواپیما که تا چند سال بعد از جنگ جهانی دوم در خدمت نیروی هوایی ایران بود علاوه بر آموزش رزمی خلبانان در مأموریتهای جنگی داخلی نظیر عملیات بر علیه متمرذین فارس - کردستان و نیز چنانکه ذکر خواهد شد بعد از جنگ جهانی دوم بر علیه متجاسرین فرقه دموکرات و بارزانیهای آذربایجان و کردستان، مورد استفاده قرار گرفت.

هواپیمای اکسفورد نیز اولین هواپیمای دو موتورۀ نظامی بشمار میرود که وارد خدمت هواپیمائی ایران گردیده. این هواپیما دوفرمانه و برای تعلیم خلبانان جهت آمادگی پرواز روی هواپیماهای بمبافکن مورد استفاده قرار میگرفت و به کلیه وسائل ناوبری بیسیم - عکاسی - دستگاه قراولروی بمباران - برج تیراندازی و غیره مجهز بود و با برج گردان خود که در قسمت عقب قرار داشت میتوانست یکدستگاه مسلسل حمل کند و قادر بحمل چهار بمب ۱۰۰ پوندی بود و جایگاه مأمور پرتاب بمب در جلو دماغ هواپیما قرار داشت. اکسفورد آخرین نوع هواپیما بود که پیش از جنگ جهانی دوم و بدوران سلطنت اعلیحضرت رضا شاه کبیر وارد خدمت نیروی هوایی ایران گردید. اولین هواپیمای دو موتورۀ غیر نظامی که در هواپیمائی ایران خدمت کرده، هواپیمای دو موتورۀ «دراگن راپید» بوده که در مبحث مربوط به ایجاد پست هوایی ذکر شد.

سهم نیروی هوایی در ایجاد اولین پست هوایی

پس از اینکه شرکت هواپیمائی یونکرس فعالیت پروازی خود را در ایران تعطیل کرد به امر اعلیحضرت رضاشاه کبیر مطالعه برای ایجاد یک سرویس پست هوایی که وسائل آن از طرف وزارت پست و تلگراف و کارکنان پروازی و فنی و نیز نگهداری هواپیماهای آن بوسیله نیروی هوایی تأمین گردد، آغاز شد پس از بررسیهای مقدماتی، دوفروندهواپیمای دو موتورۀ از نوع «دراگن راپید» ساخت کارخانه دوهاولاند انگلیس خریداری شد و دونفر از افسران خلبان نیروی هوایی (ستوان یکم نافذ - ستوان ۱ خان باباعلا) برای آشنائی بانحوه ایجاد پست هوایی و پرواز با هواپیماهای «دراگن راپید» به انگلستان اعزام گردیدند و این افسران بمعیت سروان نیروی هوایی ابوالفتح افخمی که در آن موقع در انگلستان بود بانوع هواپیمای مذکور جمعاً مدت ۳۳ ساعت و ده دقیقه پرواز آشنائی انجام و در نیمه اول سال ۱۳۱۵ به ایران مراجعت کردند. هواپیماهای خریداری شده بوسیله کشتی در شهریور ۱۳۱۵ به خرمشهر رسیدند و از راه زمین به اهواز حمل و پس از سوار شدن به تهران پرواز داده شدند و به این ترتیب پست هوایی در ایران دایر گردید. با دولت وقت عراق قراردادی جهت حمل پست بین تهران و بغداد از طرف دولت ایران و عراق به امضاء رسید و در تاریخ ۱۶ اسفند ۱۳۱۵ سه افسر خلبان یاد شده جهت آشنائی با مأمورین هواپیمائی و وضع فرودگاه بغداد بوسیله سه فروند تایگر موس به آن کشور پرواز و روز ۲۳ اسفند مراجعت کردند و بلافاصله سرویس پست هوایی در این خط برقرار و تا ۱۳۲۰ هر هفته یکبار ادامه یافت و پس از وقایع شهریور ۱۳۲۰ تا یکسال متوقف و سپس بار دیگر برقرار شد. سرویس پست هوایی به این ترتیب بین شهرهای مهم ایران و نیز بین تهران و بغداد تا سال ۱۳۲۷ ادامه یافت و در این سال ضمن سایر خطوط هوایی به هواپیمائی کشوری محول گردید.



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

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



اولین رئیس ستاد ایرانی نیروی هوایی

و حل و فصل قرار داده و آنچه برابر مقررات و در حدود اختیارات فرمانده نیروی هوایی بود فوراً اجرا گردد و آنچه احتیاج به صدور تصویبنامه داشت از طرف هیئت گزارش و پس از تصویب اجرا گردد (رئیس ستاد نیروی هوایی - سرهنگ ۲ محمود خسروانی که هنگام تشکیل این هیئت در آمریکا بود پس از مراجعت یعنی از ۱۳۱۹۷۱۱ به‌اعضاء هیئت مذکور اضافه شد).

افتخار اولین بازنشستگی

بطوریکه مدارک موجود نشان می‌دهد اولین کسی که در کادر نیروی هوایی شاهنشاهی به‌افتخار بازنشستگی نائل آمده گروهان یکم باقر تکناز بوده که در اواخر سال ۱۳۱۸ چنین افتخاری نصیب گردیده و مبلغی که بعنوان حقوق بازنشستگی دریافت می‌داشته ماهانه پنجاه ریال بوده است.

دومین پرش بوسیله چتر نجات

در تاریخ ۱۳۱۹۰۵۸ ستوان یکم خلبان سعید اعزازی (ارتشبد بازنشسته کنونی) خلبان یک فروند هواپیمای هاینده که دچار آسیب شده بود، در یک شرایط اضطراری روی ایستگاه راه‌آهن تهران هواپیما را ترک و بوسیله چتر نجات فرود آمد و به‌این ترتیب دومین پرش نجات از هواپیما در تاریخ نیروی هوایی شاهنشاهی و آخرین پرش از این نوع در دوران شاهنشاهی اعلیحضرت رضاشاه کبیر، انجام گرفت.

تأمین آب مصرفی هنگ باگاری

آن‌آنکه از شرایط دشوار خدمتی سالهای گذشته نیروی هوایی آگاهی ندارند اگر احیاناً در یکی از وسائل تسهیلی فراوان کنونی این نیرو کوچکترین نقصی مشاهده کنند مثلاً یک‌روز بعللی برای ساعتی جریان آب شبکه لوله‌کشی تأسیسات واحد قطع شود، باصطلاح دانشان هوا می‌رود و انتقاد سر می‌دهند و... اما آن‌آنکه با گذشته آشنا هستند قدر نعمتهای موجود را خوب میدانند و بخاطر می‌آورند که مثلاً برای تأمین آب آشامیدنی بسیاری از واحدهای ارتش منجمه نیروی هوایی چگونه از شبکه‌های معمول گارپهای اسبی استفاده می‌شد. به عنوان مثال طبق ماده ۲۲ حکم شماره ۴۰۴ نیروی هوایی در تاریخ ۱۳۲۰۱۲۲۴ بانتهاء به تصویبنامه مورخه ۱۳۱۸۷۲۱ وزارت جنگ (!) هنگ هوایی تبریز اجازه یافته تا اسب هفت ساله‌ای را بمبلغ ۱۲۰۰ ریال جهت کشیدن گاری حامل شبکه آب از شهر تبریز به هنگ هوایی مذکور، اتیاع نماید.

همانطور که قبلاً ذکر شد در سال ۱۳۱۱ سرهنگ سوئدی نوردکیست برای اولین بار سازمان ارکانحرب قوای هوایی ایران را تشکیل داد و مدت دو سال در رأس این سازمان خدمت نمود و در ۱۴ تیر ۱۳۱۳ جای خود را به یک سرهنگ بلژیکی موسوم به ویکتور بیور داد، این افسر بلژیکی که برای ۲ سال کنترات داشت در ۲۳ خرداد ۱۳۱۵ برای ۲ سال دیگر کنتراتش تمدید و سرانجام در اول اردیبهشت ۱۳۱۷ (۲۳ روز مانده به پایان کنترات سرهنگ بیور) برای نخستین بار یک افسر ایرانی (سرگرد هوایی محمود خسروانی - معاون رئیس ارکانحرب قوای هوایی) بعنوان رئیس ستاد نیروی هوایی ایران تعیین و مشغول کار گردید.

اجازة استفاده از لباس غیر نظامی

تا اول اردیبهشت ۱۳۱۷ هیچک از افسران و درجه‌داران ارتش حق استفاده از لباس غیر نظامی را حتی در ساعات خارج از خدمت نداشتند ولی از تاریخ مذکور حسب الامر ملوکانه استفاده از لباس غیر نظامی بر حسب تمایل در ساعات خارج از خدمت برای افسران ارتش از جمله افسران نیروی هوایی آزاد اعلام شد.

عکسبرداری مناطق نفتی کشور

در سال ۱۳۱۷ چند فروند از هواپیماها وعده‌ای از افسران و درجه‌داران نیروی هوایی شاهنشاهی مأموریت یافتند تا بیاری مسئولین مربوطه از مناطق نفتی کشور عکسبرداری هوایی بعمل آورند. مناطق یاد شده شامل منطقه قم و خوزستان بوده است.

تأسیس هنگ بمباران

بفرمان اعلیحضرت رضاشاه کبیر از تاریخ ۸ تیر ماه ۱۳۱۹ هنگ بمباران بعنوان هنگ شماره ۵ نیروی هوایی مرکب از هواپیماهای دو موتور اکسفورد تأسیس گردید و فرماندهی آن به سرگرد مهدی سپه‌پور محول شد.

تشکیل «هیئت مدیره نیروی هوایی»

بفرمان مطاع همایونی در امرداد ۱۳۱۹ به منظور حسن اداره نیروی هوایی هیئتی بعنوان «هیئت مدیره نیروی هوایی» مرکب از چهار نفر: سرلشکر احمد نجوان (کفیل وزارت جنگ) - سرتیپ عبدالله‌هدایت (رئیس-رکن ۳ ستاد ارتش) - سرتیپ احمد خسروانی (فرمانده نیروی هوایی) - سرهنگ خلیل مرجان (فرمانده هنگ یکم هوایی) تشکیل گردید. این هیئت که هفته‌ای سه بار تشکیل جلسه میداد موظف بود کلیه امور مربوط به نیروی هوایی را از جزء تا کل مورد بررسی

وقایع شهریور ۱۳۲۰

نقض بیطرفی و تجاوز

باینکه دولت ایران از آغاز جنگ جهانی دوم بکرات بیطرفی خود را اعلام کرده بود مع هذا صبح روز سوم شهریور ۱۳۲۰ نیروهای مسلح کشورهای روسیه و انگلستان از شمال و جنوب، از هوا و زمین به کشور ما تاختند. بمحض اینکه خبر تجاوز نیروهای بیگانه واصل شد به پادگانهای نیروی هوایی دستور آماده باش صادر گردید اولین تجاوز هوایی در جنوب با پرواز ۶ فروند هواپیمای دوموتوره انگلیسی آغاز شد. این هواپیماها که از خاک عراق به پرواز درآمده بودند، پس از ریختن اعلامیه بار دیگر به خاک کشور عراق بازگشتند. و اولین تجاوز هوایی در شمال بوسیله تعدادی هواپیمای روسی با بمباران تبریز و حومه انجام گرفت. از این تاریخ تا پنجم شهریور ماه که ترك مخاطمه اعلام شد هر روز هواپیماهای انگلیسی و روسی جهت پخش اوراق تبلیغاتی و ایجاد رعب و وحشت و بمباران مناطق مختلف شمال و جنوب ایران وارد آسمان کشور میشدند.

تشکیل و انحلال

«قرارگاه کل ارتشتاران فرمانده»

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

واقع سوم شهریور ۱۳۲۰ و تجاوز بیگانگان به خاک میهن ما، در همه شئون کشور آثار نامطلوب و تأسف آور بجای گذاشت. ولی، چنانکه خواهیم دید، مخصوصاً در مورد نیروی هوایی که به سبب محیط عملش حساسیت خاصی از نظر بیگانگان داشت، محدودیت و محرومیت های زیادتری تحمیل کرد. قبل از واقعه سوم شهریور ماه ۱۳۲۰ یعنی پیش از اینکه نیروهای مسلح کشورهای بیگانه وارد خاک میهن ما گردند سازمان نیروی هوایی شاهنشاهی بشرح زیر بود:

فرماندهی نیروی هوایی - ستاد نیروی هوایی (مستقر در ساختمان ضلع جنوب شرقی باشگاه افسران ارتش) - هنگ یکم هوایی (قلعه مرغی) - هنگ ۲ هوایی (تبریز) - هنگ ۳ هوایی (اهواز) - هنگ ۴ هوایی (مشهد) - هنگ ۵ هوایی (هنگ بمباران) - آموزشگاه خلبانی (مهرآباد) - آموزشگاه فنی و آموزشگاه افرارمندی و دانشکده فنی (تأسیسات جنوبی دوشان تپه) - پارک مرکزی شامل کارخانجات شهناز (دوشان تپه) و بالاخره دانشکده دیدبانی و دوره هنر آموزگاری خلبانی و همچنین رسته دیدبانی دانشکده افسری ارتش که از لحاظ سازمانی جزء دانشکده افسری ارتش ولی پرسنل مربوطه را کارکنان نیروی هوایی تشکیل میدادند.

در این تاریخ فرماندهی نیروی هوایی بمعهده سرتیپ احمد خسروانی و ریاست ستاد این نیرو به عهده سرهنگ محمود خسروانی بود و فرماندهان هنگهای هوایی خارج از مرکز مستقر در تبریز - اهواز و مشهد به ترتیب سرهنگ غلامحسین شیبانی - سرگرد هدایت گیلان شاه و سرگرد داراب جهانسوزی بودند.

وتجاوز به خاک ایران، غافلگیر شدند: روز سوم شهریور سه فروند هواپیمای شکاری انگلیسی در آسمان فرودگاه اهواز به پرواز درآمدند و فرودگاه را به گلوله بستند و در اثر این حمله ۳ نفر از درجه‌داران فنی هنگ (گروه‌بان یکم جمشید سهمی - گروه‌بان یکم سیدعلی طلوعی - گروه‌بان دوم عباس فرزانه‌وار) شهید گردیدند. حمله در تمام ساعات روز سوم شهریور ادامه داشت و تقریباً کلیه هواپیماهای هنگ آسیب دیده و از حیز ارتفاع خارج شدند، بطوریکه جز چند پرواز اکتشافی در روزهای سوم و چهارم شهریور انجام هیچگونه فعالیتی از طرف این هنگ امکان پذیر نگردید.

غافلگیری هنگ هوایی مشهد

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

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

در هنگ هوایی اهواز

هنگ هوایی اهواز از چند ماه قبل از واقعه شهریور ۱۳۲۰ بعلت اغتشاشاتی که در کشور عراق به وقوع پیوسته بود در حالت آماده باش بسر میبرد معهداً کارکنان این هنگ بعلت عدم اطلاع از پیاده شدن نیروهای انگلیس دربندر جنوب

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

واقعۀ پادگان قلعه مرغی

مقدمه: بدیهیست هیچ سربازی به انگیزه احساسات و برحسب خصلت سپاهیگری بهیچوجه میل ندارد که در برابر حریف، سنگر خالی کرده و ترك مقاومت کند و این عدم تمایل بالطبع در مورد فرماندهان، به نسبت مستقیم افزایش درجه و مسؤلیت فرماندهی، فروتر است. لیکن این حقیقت را هم باید پذیرفت که گاهی شرایط موجود و مقتضیات بالفعل حاکم بر اوضاع و احوال چنین ایجاب میکند که يك فرمانده مسؤل ناچار میشود تا با ارزیابی همه جانبه امکانات و بمنظور جلوگیری از تلفات بیهوده و حفظ وضع خودی درمناسبتین شرایط ممکن، صلاح را در تصمیم به اعلام ترك مقاومت تشخیص دهد. چنین تصمیم دردناکی معمولاً مبتنی بر اطلاعاتی اتخاذ میشود که ممکن است فرماندهان یگانهای تابعه و افراد زیردست از چگونگی آن آگاهی نداشته و بعلت همین بی‌اطلاعی و به تبعیت از احساسات فردی خود نیز امکان دارد احیاناً با اتخاذ چنین تصمیمی موافق نباشند. در روحیه هرسربازی وجود «احساسات مخالف با پذیرش ترك مقاومت در برابر حریف» هم طبیعی و هم تحسین‌انگیز است لیکن در آئین سپاهیگری جائی برای ابراز عملی اینگونه احساسات یافت نمیشود و تأکید بر پیروی بی‌چون و چرا از انضباط نظامی هم براین اصل استوار است. انضباط، که بحق و بادلایل قاطع و مسلم روح ارتش بشمار آمده، ایجاب میکند که فرماندهان یگانها و افراد تابعه، دستورات و اوامر مقامات بالاتر را، بدون دخالت دادن احساسات فردی خود، بی‌چون و چرا اطاعت کنند. مسؤلیت و عواقب نیک و بد اوامر بعهدۀ فرماندهان صادر کننده آنها خواهد بود. تنها به

این ترتیب است که فرماندهان یگانها و افراد تابعه، با اعتماد به مقامات بالاتر فرماندهی، میتوانند این مجال را به آنان بدهند تا بر مبنای اطلاعات جامعتری که از اوضاع و احوال موجود دارند، آنچه را صلاح میدانند با حسن تدبیر عملی سازند. بهر حال صلاح ارتش در حاکمیت مطلق انضباط است زیرا يك تشکیلات نظامی بدون وجود انضباط، فاقد روح بوده و موجودیتش مفهوم واقعی خود را از دست خواهد داد.

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

تصمیم بر ترك مقاومت که روز پنجم شهریور ۱۳۲۰ اتخاذ و روز ششم شهریور ۱۳۲۰ ابلاغ گردید برای همه ایرانیان بویژه کلیۀ افراد ارتش ایران چه افسر، چه درجه‌دار و چه سرباز، امری غیرمنتظره بود.

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

باید اذعان داشت که در نحوه ابلاغ تصمیم دولت دایر بر ترك مقاومت، به یگانهای ارتش از جانب برخی از مأمورین ابلاغ، روش پسندیده و مبتنی بر اصول روانشناسی مراعات نشد. در سخن از اهمیت چگونگی ابلاغ «ترك مقاومت» که مستلزم پیش بینی عکس العمل سوئی بود که در صورت عدم تفهیم منطقی آن ممکن بود پیش آورد، حسن عمل شادروان سرهنگ شرف الدین قهرمانی که دستور ترك مقاومت را در پادگان مهرآباد ابلاغ کرد از این نظر قابل توجه است: وی با بیان مقدمه جمعی از وضع موجود مملکت و تکذیب شایعات بی اساس و اینکه متفقین از لحاظ موفقیت در جنگ علیه آلمان نازی ناچار با توجه به موقعیت جغرافیائی ویژه ایران نیاز به خطوط مواصلات این کشور و حفظ امنیت این خطوط بدون لطمه زدن به استقلال و تمامیت ارضی ایران دارند، افزود که دولت شاهنشاهی با بررسی جمیع جهات بخاطر حفظ استقلال مملکت، مصلحت را در برخورد دوستانه بامتفقین، ضمن تضمین استقلال و حاکمیت کشور از سوی آنها، تشخیص داده و مقاومت مسلحانه در برابر قوای متفقین را در چنین شرایطی صلاح نمی شمارد. سرهنگ قهرمانی باین سخنان و پاسخهای مستدل و قانع کننده ای که در برابر پرسشهای بعضی از افسران و افراد پادگان مهرآباد داد، همگی را متقاعد به پیروی از اوامر صادره نمود، بدون اینکه مشکلی پیش آید. در حالیکه نحوه ابلاغ «ترك مقاومت» در پادگان قلعه مرغی بسیار بی مقدمه و نارسا بوده و شاید همین امر احساسات پرشور جوانی عده ای را جریحه دار ساخته و به ناباوری و عدم تمکین به دستور ترك مقاومت سوق داده است. ولی بدیهیست که هیچیک از این نارسائیهها نمیتواند ماجرای، سرپیچی، صرفاً ناشی از احساسات شخصی جمعی از کارکنان پادگان قلعه مرغی را از دستورات صادره توجیه کند، هرچند این احساسات بی شائبه و مبتنی بر غرور ملی و عدم تمکین بر تسلیم در برابر حریف بوده باشد.

از سوم تا ششم شهریور ۱۳۲۰

در تاریخ سوم شهریور ۱۳۲۰ که قوای بیگانه از شمال و جنوب، کشور ما را مورد حمله غافلگیرانه خود قرار دادند، سرتیپ احمد خسروانی فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی را عهده دار، و هنگ یکم هوائی (مستقر در قلعه مرغی) مأمور دفاع از آسمان پایتخت در برابر حمله هواپیماهای بیگانه بود. فرماندهی این هنگ را سرهنگ دوم محمد معینی و فرماندهی گردان یکم شکاری این هنگ را سرگرد مصطفوی بعهده داشتند. افسران

و افراد جمعی پادگانهای مقیم مرکز بحالت آماده باش بسر می بردند و حق ترك پادگان خود را نداشتند. روزهای سوم تا ششم شهریور در تهران جز اینکه در نوبت های معینی یکی دو فروند از هواپیماهای هنگ مذکور در آسمان شهر گشتی زده و پس از اندکی پرواز فرود آیند اتفاق قابل ذکری روی نداد.

ابلاغ «ترك مقاومت»

یک ساعت بعد از ظهر روز ششم شهریور هنگامیکه سرگرد مصطفوی افسران و افراد گردانش را جمع کرده و برای آنها سخنرانی میکرد، سروان یدالله امینی رئیس شعبه اطلاعات هنگ با اتومبیل بمحل سخنرانی نزدیک شده و پس از پیاده شدن از اتومبیل بسوی سرگرد مصطفوی روان گردید. در این موقع سرگرد هم سخنرانی خود را قطع نموده و منتظر ماند تا ببیند رئیس شعبه اطلاعات چه خبر تازه ای آورده است.

سروان امینی وقتی نزد سرگرد مصطفوی رسید اظهار داشت: «جناب سرگرد آمده ام به شما اطلاع بدهم که حسب الامر ترك مقاومت اعلام گردیده و از این پس از هرگونه تظاهرات خصمانه بایستی جلوگیری شود...» این خبر که بدون هیچگونه تمهیدی اعلام شد بنحو بسیار ناراحت کننده ای در افسران و افراد تأثیر گذاشت و بی اختیار همه را مات و مبهوت ساخت و میرفت که صحنه نامطلوبی بوجود آورد که سرگرد مصطفوی به وضع موجود خاتمه داد و خطاب به رئیس شعبه اطلاعات هنگ گفت: «شاید فراموش کرده اید که ما مأمور دفاع پایتخت هستیم، یعنی مأمور حفاظت از جان و مال مردم بیگانه، در اینصورت چگونه میتوانیم به دستور شفاهی ترتیب اثر داده و از انجام مأموریتی به این اهمیت سرباز زنیم، بنابراین دستور شفاهی در این مورد قابل اجرا نیست و من بهیچوجه نمیتوانم به چنین دستور شفاهی ترتیب اثر بدهم و بمحض اینکه هواپیماهای بیگانه به آسمان پایتخت نزدیک شوند من و خلبانان گردان طبق دستور العمل برای دفاع به پرواز در خواهیم آمد. ما برای پشتیبانی و دفاع از این مردم برای چنین روزی آماده شده ایم اگر میخواهند در برابر هواپیماهای بیگانه عکس العملی نشان ندهیم باید کتباً دستور دهند و نه بطور شفاهی.»

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

پس از گذشت چند دقیقه مجدداً سر و کله سروان امینی پیدا شد و این دفعه ابلاغیه ای را به امضاء سرهنگ ۲ معینی فرمانده هنگ، مبنی بر لزوم ترك مقاومت ارائه داد.

سرگرد مصطفوی امر به کتبی فرمانده هنگ را چندبار با تردید بالا و پائین کرد و مطابقت امضاء آنرا مورد دقت قرار داد و چون از صحت آن اطمینان یافت ناگزیر رو به افسران و افراد گردان کرده و گفت: «بچه‌ها طبق دستور عجالاً مأموریت ما خاتمه یافته، خواهش میکنم خونسردی خود را حفظ کنید تا ببینیم چه پیش می‌آید...»

گناه سوء تعبیر شایعات

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

ابلاغ بی‌مقدمه ترك مقاومت، در اذهان ناآگاه افسران و افراد با شایعات پراکنده و ضد و نقیضی که در آن روزها پیرامون وضع دولت و مملکت وجود داشت، درهم آمیخته و تعبیرات نابجائی را قوت میبخشید. گناه چنین سوء تعبیری فی‌الواقع به گردن کسانی میتوانست باشد که افسران و افراد جوان را در چنان شرایط ویژه (که مدتی بود در حالت آماده بسر برده و رابطه‌شان با بیرون از محوطه پادگان قطع شده و تنها تحت تأثیر آسیب‌های شایعات مخرب که خواهی نخواهی توسط عوامل ناشناخته به داخل پادگان نفوذ می‌یافت، قرار داشتند) از تشریح و تفهیم حقایق امر محروم نموده و با دستورات بالاتر توضیح ضد و نقیض يك وضع مبهم بلا تکلیفی پیش آورده و به این ترتیب عملاً اجازه داده بودند تا شایعات فتنه‌انگیز تأثیر سوء خود را بیخشد.

روز هفتم شهریور ضمن توسعه شایعات و گسترش دامنه جنگ اعصاب، به انتظار سپری شد بدون اینکه حادثه‌ای روی دهد.

تجمع و فعالیت پنهانی بعد از نیمه شب

پاسی گذشته از نیمه شبی که فردای پرماجرایی هشتم شهریور ۱۳۲۰ هنگ یکم هوائی مستقر در قلعه مرغی را بدنبال داشت، در حالیکه تقریباً همه بجز عوامل نگهداری، به خواب رفته بودند، در قسمتی از هنگ يك فعالیت پنهانی در جریان بود و علی‌رغم دستور ترك مقاومت نقشه‌ای برای مقاومت در برابر دشمن کشیده میشد که تا فردای آن شب غیر از چند نفر کسی بجریان امر وقوف پیدا نکرد:

آتشب عده‌ای از افسران و درجه‌داران جوان هنگ در دفتر سروان احمد وثیق (فرمانده گروه یکم گردان یکم شکاری) دور هم آمده و هر کس شمه‌ای از آنچه را که پیرامون اوضاع مغشوش و نابسامان اخیر کشور شنیده بود بازگو میکرد و سرانجام متأسفانه با جدی پنداشتن شایعات منتشره نتایج غلطی گرفته شد از جمله اینکه گویا ستاد جنگ، تهران را تخلیه کرده و به اصفهان انتقال یافته و پایتخت را برای اشغال قوای بیگانه رها ساخته‌اند...» بر مبنای چنین شایعات بی‌اساس تصمیم میگیرند که فردا رأساً دست بکار شده و با صلاح‌خودشان با اقدام به مقاومت در برابر نیروی بیگانه صحنه‌ای از فداکاری ایرانی را بمرض نمایش گذارند. پس از موافقت حاضران با این تصمیم، برای عملیات فردا مشاغل و مسئولیتهای «گروه مقاومت» را بشرح زیر تعیین و ابلاغ مینمایند:

تعیین مأموریتها :

فرمانده عملیات

سروان احمد وثیق

مأمور آوردن اسلحه و مهمات

سروان نوربهشت

فرمانده داخلی پادگان هنگام عملیات

ستوان یکم سجادی

مأمور آوردن بنزین

ستوان یکم خسروی

مأمور بازداشت سرتیپ احمد خسروانی و سرهنگ ۲ معینی

ستوان دوم واق

مأمور حمل مجروحین

ستوان ۲ وظیفه‌کيا (افسر بهداری)

مأمور پرواز شناسائی روی پایتخت

استوار ابراهیم شوشتری

افسر نگهداری در موقع عملیات

استوار محمد امیرحمزه

قرار شد اتومبیل سرتیپ خسروانی هم برای حمل

مجروحین تخصیص داده شود.

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

هوائی، فقط عنده بسیار معدودی حالت بی تفاوتی از خود نشان میدادند، در حالیکه اکثریت، بخصوص جوانان حساس، از این پیش آمد ناگوار بینهایت متأثر شده و فوق العاده ناراحت بنظر میرسیدند. سروان وثیق وقتی زمینه روحی اکثریت افسران و افراد را برای انجام نقشه خود مساعد دید، با اشاره دست همرا بسمت محوطه گلکاری شده جلو دانشکده دیدبانی دعوت کرد. سرتیپ خسروانی، از دور افسران و افراد را میدید که دسته جمعی بسوی محوطه گلکاری جلو دانشکده دیدبانی میروند ولی هر گز تصور نمی نمود که این تجمع ماجرای غیرمنتظره ای را دنبال داشته باشد بلکه خوشبینانه خیال میکرد که سخنانش در آنها مؤثر افتاده و می روند تا خون سرد و آرام باشند.

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

با شنیدن حرفهای سروان وثیق افسران و افراد حاضر چند لحظه باهم مشغول تبادل نظر شدند و طبعاً آنانکه در جلسه شب پیش شرکت داشته و در جریان سابقه امر بودند بلافاصله آمادگی خود را اعلام داشته و دیگران را هم به اعلام آمادگی تشویق و تحریک و حتی تهدید کردند و به این ترتیب ظاهراً همگی با پیشنهاد مقاومت مسلحانه روی موافق نشان دادند و سروان وثیق باتوجه به موافقت عمومی باریکتر خطاب به حاضرین گفت: «رفقا در وهله اول باید سرتیپ خسروانی و سرهنگ معینی دستگیر شوند ولی فراموش نکنید که قضیه باید بدون سر و صدا و با سرعت انجام گیرد، فقط به آنها بگوئید: مقتضیات ما و کشور ما با آزادی شما وفق نمیدهد، و آنها را دستگیر نموده و چند ساعتی در اطاق فرماندهی زیر نظر بگیرند - و بلافاصله این سؤال را مطرح کرد که: چه کسی برای این کار داوطلب میشود؟ - در پاسخ مثبت به این پرسش استوار خلبان ابراهیم شوشتری اولین داوطلب بود، بالاخره چهار نفر از استواران داوطلب، تعیین شدند تا بفرماندهی ستوان دوم و ائق مأموریت دستگیری سرتیپ خسروانی و سرهنگ معینی را انجام دهند.

صبح روز هشتم شهریور ۱۳۲۰ - چند دقیقه بعد از صرف صبحانه در باشگاه هنگ، شیپور جمع بصدا درآمد و افسران و افراد یکی پس از دیگری با سرعت در محوطه هنگ جمع شده و در دو صف منظم به انتظار ورود فرمانده هنگ ایستادند، اطلاع رسیده بود که فرمانده هنگ میخواهد برای همه افسران و افراد سخنرانی کرده و دستوراتی بدهد.

فرمان «خبردار» بوسیله ستوان یکم سجادی، ورود سرهنگ دوم معینی (فرمانده هنگ) را اعلام کرد. سرهنگ معینی بعد از فرمان «آزاد» اظهار داشت: «امروز صحبتهایی با شما دارم، بهتر است همگی دور من حلقه بزنید». آنروز سرهنگ معینی خطاب به افسران و افراد هنگ حرفهایی میزند که مفادش شرح زیر است:

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

سروان وثیق که بالباس پرواز در میان جمع ایستاده بود و به سخنان فرمانده هنگ گوش میداد، وقتی مأموریت جدید خود، یعنی تحویل گرفتن اسلحه خانه، را شنید خنده ای در گوشه لبانش ظاهر شد و برای تأیید دستور سرهنگ معینی، سربماً و با صدای بلند که نشانی از تصمیم راسخ داشت گفت: «جناب سرهنگ اطاعت میشود الساعه اسلحه خانه را تحویل میگیرم.»

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

بلافاصله پس از بازداشت سرتیپ خسروانی، پاسدارخانه به تصرف گروه مقاومت پادگان درآمد، به این ترتیب که عده‌ای از سربازان نیروی هوایی (موافق با مقاومت) به پاسدارخانه ریخته و با گرفتن ساز و برگ و اسلحه پاسداران، آنها را خلع سلاح و همه‌شانرا زندانی کرده و خود بجای آنها به نگهبانی پرداختند. باتصرف پاسدارخانه، طبق مشاغلی که قبلاً از طرف گروه مقاومت تعیین شده بود، ستوان یکم سجادی فرماندهی داخلی پادگان را عهده‌دار شد و استوار محمد امیرحوزه به سمت افسر نگهبان منصوب گردید. غرض از خلع سلاح و زندانی کردن پاسداران این بود که اولاً اسلحه در دست افرادی که احتمالاً موافق مقاومت نیستند، نباشد و ثانیاً با فرار کسی از پادگان، قضیه به این زودی در خارج منتشر نشود تا مجال برای اجرای نقشه‌های بعدی باقی بماند.

مراقبت از سرتیپ خسروانی

سروان وثیق بمحض اطلاع از اینکه سرتیپ خسروانی را در محل نامناسبی زندانی کرده‌اند، فوراً به آنسو رفته و با احترام او را به دفتر دانشکده دیده‌بانی راهنمایی نموده و در آنجا تحت مراقبت قرار داد. سروان وثیق در جریان برخورد با سرتیپ خسروانی به او گفت «تیمسار هیچکس به شما بی‌احترامی نخواهد کرد و کسی قصد جانتانرا ندارد، از این به بعد ستوان دوم فرشید مأمور نگهبانی از تیمسار بوده و مراقبت خواهد کرد تا چند ساعت دیگر از اطاق خارج نشوید.»

آمادگی برای عملیات

بلافاصله، طبق مشاغلی که قبلاً تعیین شده بود، ستوان یکم خسروی بوسیله کامیونی که در تصرف گروه مقاومت بود مأمور آوردن بترین و سروان نوربهشت مأمور اسلحه‌خانه برای توزیع اسلحه و مهمات بین درجه‌داران و افراد گروه مقاومت گردیده و بمنظور آمادگی برای عملیات بعدی مشغول کار شدند.

اعلامیه «ستاد گروه مقاومت»

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

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

سرگرد افخمی وقتیکه وضع را چنین دید دست به سلاح کمری خود برد ولی پیش از اینکه موفق به تیراندازی با آن بشود، ستوان وثیق با فشار روی ماشه پارابلوم خود گلوله‌ای بسوی افخمی فرستاد که به دست راست او اصابت کرد، دست افخمی لرزید و نزدیک بود پارابلومش بزمین افتد که آنرا بدست چپ داد و آماده شلیک شد، لیکن باز هم وثیق پیش‌دستی نمود و دو گلوله دیگر بی‌درپی شلیک کرد که اولی به گردن افخمی خورد و دومی از مجاورت گونه او رد شد. به این ترتیب سرگرد افخمی مجروح گردیده و بزمین افتاد و بلافاصله دونفر از گروه مقاومت او را روی دست گرفته داخل اتومبیل سرتیپ خسروانی کرده و به بیمارستان انتقال دادند.

انتقام‌جویی ناشی از غرض شخصی

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

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

دستور سرکوبی مقاومت

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

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

شکست مقاومت

مقاومتی که ناشی از ناتوانی در تسلط بر اعصاب و عکس-العمل روانی شتاب‌آمیز عده‌ای جوان کم تجربه، در برخورد با پیش‌آمدهای نامطلوب بوده و پایه‌ای جز طغیان احساسات نداشته و متکی به نتیجه‌گیریهای سطحی و بی‌منطق از شایعات بی‌اساس باشد و در تصمیم‌گیریهای آن تعمق عقل سلیم، با برخورداری از اطلاعات موثق و کافی و تجزیه و تحلیل حقایق و ارزیابی عواقب کار، دخالت نکند، بی‌تردید محکوم به شکست و چه بسا مصیبت‌بار است. به احتمال قوی، اگر گردانندگان مقاومت نافرجام قلعه‌مرغی، پیش از تسلیم به احساساتشان موفق می‌شدند چند دقیقه‌ای باصطلاح کلاه خود را قاضی کرده و بیاری عقل سلیم ابتدا در صدد تحقیق پیرامون صحت و سقم

شایعات برآمده و سپس نتایج احتمالی اقدامات را پیش‌بینی نموده و به پاسخ منطقی این پرسش پی می‌بردند که: «در شرایط موجود، خود و هموطنانشان ناچار در قبال اینگونه مقاومت و سرپیچی ممکن است چه تاوان سنگینی را متحمل شوند؟» هرگر حاضر نمیشدند که ضمن یک چنین انتحالی بی‌دلیل، تخطی برحریم انضباط نظامی را روا داشته و این مهم‌ترین اصل سربازی را زیر پا نهاده و نسبت به روح سپاهگیری، یعنی انضباط، سوء قصد بعمل آورند.

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

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

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

آزادی سرتیپ خسروانی

پس از ورود نیروی موتوریزه به پادگان قلعه‌مرغی، سرهنگ محمود خسروانی ضمن آزاد کردن برادرش عده‌ای از جمله استوار احمدعلی وزیری را (که به انگیزه انتقام شخصی، با سرتیپ خسروانی به خشونت رفتار کرده بود) دستگیر نمود که همانروز تحویل زندان دژبان گردیدند - سرهنگ خسروانی هم بامستگیری استوار وزیری، دست به انتقام متقابل زد و با قنداق پارابلوم آنقدر به سروکله او کوبید که بسختی مجروح شد و لبش شکاف عمیقی برداشت بطوریکه با وجود بستری شدن و التیام جراحات، اثر ترك خوردن لبش همچنان باقی ماند.



سرلشکر کریم بوذرجمهری که از تاریخ نهم شهریور ۱۳۲۰ تا یکم آذرماه همین سال، ضمن فرماندهی لشکر یکم پادگان مرکز، کفالت فرماندهی نیروی هوایی شاهنشاهی را نیز عهده‌دار گردید.

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

نیروی هوایی در اختیار لشکر یکم

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

نیروی هوایی یکی از ادارات وزارت جنگ

پس از مدتی که نیروی هوایی تحت فرماندهی لشکر یکم پادگان مرکز ادامه خدمت داد ضمناً از تاریخ ۱۲ مهر ۱۳۲۰ سازمان این نیرو در اختیار وزارت جنگ گذاشته شد و یکی از ادارات (اداره پنجم) آن وزارتخانه محسوب گردید.

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

در اینموقع توپخانه ضد هوایی بسوی هواپیماهای وثیق و شوشتری شروع به تیراندازی کرد و آنها ناچار آسمان تهران را ترك کرده و راه شمال را پیش گرفتند.

سرنوشت گردانندگان گروه مقاومت

استوار ابراهیم شوشتری در حوالی طالش بعلت تمام شدن سوخت هواپیمایش فرود اجباری نمود و مجروح شده به تهران انتقال یافت.

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

خطر بمباران شهر تهران

درست هنگامیکه توپخانه ضدهوایی برعلیه هواپیماهای سروان وثیق و استوار شوشتری، که بر فراز تهران در حال پرواز بودند، تیراندازی میکرد بر حسب تصادف يك فروند هواپیمای غیر مسلح روسی نیز (باتوجه به اعلام ترك مخاصمه) در آسمان پایتخت کشور ما مشغول پرواز بود و چون خلبان آن از ماجرای قلمه‌مرغی و هدف از تیراندازی توپخانه ضد هوایی اطلاعی نداشت، تصور کرد که بسوی هواپیمای اوشلیک میشود وبامشاهده چنین وضعی اوج گرفته وبه شوروی مراجعت نموده و گزارش داد که در آسمان تهران به هواپیمای غیرمسلح او تیراندازی شده است. این گزارش احتمال خطر بمباران تهران را پیش می‌آورد، لیکن بااقتدات سریعی که بعمل می‌آید سوء تفاهم رفع میگردد.

وضع ناپایدار و بلا تکلیفی

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

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

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

نیروی هوایی در «تابعیت دوگانه»

ادامه تحصیل برای کارکنان نیروی هوایی

در تاریخ ۱۴ آبان ۱۳۲۰ مقرر گردید که اداره پنجم وزارت جنگ یعنی نیروی هوایی شامل کلیه قسمتهای مربوطه اعم از دفتری - صفی و تدارکاتی و مراکز تعلیماتی، از جهات عملیاتی مستقیماً با ستاد ارتش و از جهات اداری با وزارت جنگ ارتباط برقرار سازد. بدیهیست که چون تفکیک دقیق جهات عملیاتی و اداری يك سازمان فنی نظامی نظیر سازمان نیروی هوایی بسیار دشوار و بهاعتباری غیرممکن است لذا نیروی هوایی در شرایط خاصی که وضع جدید پیش آورد از هرجهت بامشکلات فراوان مواجه بود. طبق فرمانی که تابعیت مورد بحث را برای سازمان اداره هواپیمائی مقرر میداشت، محل سازمانی رئیس اداره هواپیمائی سرلشکری و محل معاونت این اداره سرتیپی و محل رئیس تدارکات آن سرهنگی تعیین شده بود.

بعلت عدم امکان فعالیت بوسیله واحدهای نیروی هوایی و وجود شرایط بیکاری بین کارکنان این نیرو، مقامات مربوطه تسهیلات بیشتری برای ادامه تحصیل کارکنان واجد شرایط در مدارس ارتشی قائل شدند. بطوریکه در نیمه دوم سال ۱۳۲۰ عده کثیری از درجهداران دبیلمه یا واجد شرایط فنی یاخلبانی این نیرو برای تحصیل در دانشکدههای فنی - ستوانی و رسته هوایی دانشکده افسری ارتش، اعزام گردیدند.

مشکلات آموزشگاه خلبانی

در وضع نامطلوبی که وقایع شهریور ۱۳۲۰ پیش آورد فعالیت آموزشگاه خلبانی نیروی هوایی تقریباً متوقف شد بطوریکه سربازان داوطلب از تعداد هوانوردان کسر گردیدند مثلاً در تاریخ ۱۴ مهر ۱۳۲۰ از ۱۶۴ سرباز داوطلب دوره نهم آموزشگاه خلبانی ۸۷ نفر با پایان پذیرفتن خدمت زیرپرچم مرخص و ۷۷ نفر دیگر فقط به ادامه خدمت زیر پرچم مشغول شدند و دو روز بعد ۱۹ نفر از درجهداران واجد شرایط فنی کادر نیروی هوایی که برای طی دوره خلبانی به آموزشگاه معرفی شده بودند بهقسمتهای اولیه مراجعت داده شدند. بطور کلی از دوره نهم آموزشگاه خلبانی فقط ده نفر (۹ نفر افسر و يك سرباز هوانورد) آموزش خلبانی را دنبال کرده و در تاریخ ۱۵ بهمن ۱۳۲۰ بعنوان نخستین فارغالتحصیلان بعداز ۱۱۶ وقایع شهریور ۲۰ گواهینامه خلبانی دریافت داشتند.

کاهش پرسنل از طریق انتقال یا اخراج

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

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

افزایش حق پرواز و فنی

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

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

۱ - حق پرواز افسران و درجهداران خلبان و دیدبان از ماهی چهارصد ریال به ششصد ریال.

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

ترفیع و تشویق بیاس خدمات شهریور ۱۳۲۰

بیاس خدمات شایسته‌ایکه عندهای از کارکنان خلبان و فنی هنگهای هوائی تبریز و اهواز در حدود مقدمات و امکانات موجود و شرایط دشوار شهریور ۱۳۲۰ انجام داده بودند به کسب امتیازاتی بشرح زیر نائل آمدند:

یک سرهنگ خلبان به نشان درجه ۱ سپه - یک سرگرد، یک سروان و یک ستوان یکم به نشان درجه ۲ سپه - یک ستوان یکم به درجه سروانی - یک استوار یکم و شش استوار دوم و سه نفر گروهان یکم به درجه ستوان سومی - و نیز هشت استوار دوم و بیست نفر گروهان یکم به‌اخذ مدال مطالا - همچنین دونفر گروهان یکم و دونفر گروهان دوم فنی نیروی هوائی که در اثر اصابت گلوله هواپیماها مجروح شده بودند به درجه استوار دومی مفتخر شدند.

اشغال فرودگاههای پایتخت

در شهریور ۱۳۲۰، پس از آنکه ترك مخاصمه اعلام شد و نیروهای بیگانه عملاً وارد تهران گردیدند، قسمتی از فرودگاه قلمه مرغی (محل استقرار هنگ یکم نیروی هوائی شاهنشاهی) بوسیله قوای پیاده نظام شوروی و قسمتی از فرودگاه مهرآباد توسط نیروی هوائی انگلیس اشغال شد. از تأسیسات و فرودگاه قلمه مرغی تا هنگامیکه طبق موافقت وزارت جنگ ایران بمنظور حمل وسایل هواپیمائی و هواپیماهای آمریکائی به روسیه، کاملاً تحویل ارتش سرخ گردد و همچنین از تأسیسات و فرودگاه مهرآباد تاموقعی که جهت استقرار هواپیماهای شکاری انگلیس بکلی در اختیار انگلیسیها گذاشته شود، واحدهای تابعه اداره هواپیمائی ایران نیز استفاده میگردند.

رئیس غیر هواپیمائی برای اداره هواپیمائی

از تاریخ ۲۲ دیماه ۱۳۲۰ سرتیپ احمد خسروانی رئیس اداره هواپیمائی و سرهنگ محمود خسروانی رئیس ستاد قبلی

نیروی هوائی شاهنشاهی بدون کار شدند و سرتیپ مجید فیروز (که یک افسر غیر هواپیمائی بود) به ریاست این اداره منصوب گردید.

اولین سازمان نیروی هوائی بعد از وقایع شهریور ۱۳۲۰

در اسفند سال پرماجرایی ۱۳۲۰ نیروی هوائی شاهنشاهی که نام «اداره هواپیمائی» بخود گرفته بود مجموعاً ۲۵۲ نفر افسر و همردیف افسر در خدمت داشت و تشکیلاتی که بعنوان اولین سازمان رسمی بعد از وقایع شهریور ۱۳۲۰ اداره هواپیمائی در تاریخ ۱۲۲۰ر ۱۳۲۰ به تصویب رسید شامل: یک رئیس اداره (سرتیپ مجید فیروز) - یک معاون اداری (سرهنگ خلبان شرف‌الدین میرزا قهرمانی) - یک معاون فنی (سرهنگ خلبان غلامحسین شیبانی) - یک بازرس فنی (همردیف سرگرد گرگوریان) - یک دفتر (دارای ۲ شعبه) - دایره ۱ (سازمان و کارگرینی - دارای ۴ شعبه) - دایره ۲ (اطلاعات و آموزش - دارای ۲ شعبه) - دایره ۳ فنی (تدارکات و تجهیزات و



سرلشکر مجید فیروز که از ۲۲ دیماه ۱۳۲۰ تا پنجم شهریور ۱۳۲۱ (در درجه سرتیپی) ریاست اداره هواپیمائی شاهنشاهی را بعهده داشت.

مهمات - دارای ۲ شعبه) - دایره ۴ (سوخ و بارکشی و ساختمان - دارای سه شعبه) و یک شعبه مستقل پست هوایی بود (چنانکه ملاحظه میشود در سازمان مصوبه مورد بحث بجای ارکان که اصطلاحی برای قسمتهای اصلی ستاد است چهار دایره وجود داشته است). واحدهای تابعه اداره هواپیمائی نیز عبارت بودند از: دو هنگ (هنگ یکم به کفالت یا معاونت فرماندهی سرگرد ابراهیم ماکوئی - توضیح اینکه در سازمان مصوبه برای این هنگ فرمانده تعیین نشده بود) - هنگ ۲ هوایی (فرماندهی سرگرد خلبان مهدی سپهپور) - یک پارک مرکزی (فرماندهی سرهنگ سیدمحمد مهنا) - کارخانجات شهباز (به ریاست سرگرد سیاوش سیاهپوش) - یک آموزشگاه خلبانی (فرماندهی سرگرد ابوالقاسم افخمی) - یک آموزشگاه فنی (فرماندهی سرهنگ سیدمحمد پلاسید) - یک دانشکده دیدبانی (فرماندهی سرهنگ ۲ محمد معینی).

شش ماه و یک پرواز مسافرتی ۵۰ فرسخی مستقیم بوسیله هر کدام از آنان میباشد و پس از وقایع شهریور ۱۳۲۰ و برهم خوردن اوضاع عادی انجام پرواز بطریق نامبرده غیرمقدور گردیده لذا باتوجه باینکه کارکنان پرنده از اجرای پرواز خودداری ندارند ولی نبودن وسایل و اشکالاتی که در وضع حاضر کشور وجود دارد مانع از انجام پرواز مورد نظر است لذا بمنظور حفظ وضعیت مالی و معنوی آنان، در سال ۱۳۲۱ استثنائاً حق پرواز بدون رعایت داشتن شرایط مذکور پرداخت گردد. این پیشنهاد مورد تصویب ذات اقدس همایونی قرار گرفت و از سال ۱۳۲۱ بموقع اجرا گذاشته شد.

کارخانجات شهباز در اختیار مقامات انگلیسی

از تاریخ اول اردیبهشت سال ۱۳۲۱، کارخانجات شهباز طبق قراردادی در اختیار مقامات نیروی هوایی انگلیس گذاشته شد. این کارخانجات در سالهاییکه جنگ دوم جهانی جریان داشت خدمات گرانبهایی برای متفقین انجام داد.

نقش هواپیمائی در رفع غائله کردستان و خراسان

از اواخر سال ۱۳۲۰ اغتشاشاتی در کردستان و خراسان بوقوع پیوست و هواپیمای اداره هواپیمائی ایران مأموریت یافتند که در رفع غائله با نیروهای زمینی همکاری کنند. با اینکه در آنموقع کارکنان هواپیمائی نظامی ایران، چه از لحاظ روحیه و چه میدان فعالیت در شرایط نامطلوبی قرار داشتند معیناً به تبعیت از حس میهن پرستی و باندک خطراتی که استقلال کشور را تهدید میکرد در انجام وظایف محوله نهایت تلاش و فداکاری را بکار برده و نقش خود را در عملیات رزمی کردستان و خراسان بنحو بسیار قاطعی ایفا کردند بطوریکه افسران و درجه داران مأمور شرکت در عملیات جنگی مورد بحث پیاس ابراز رشادت و شجاعت، مورد تشویق قرار گرفته و عده ای از آنان به کسب درجات - نشانهای جنگی و امتیازات نائل آمدند.

انتقال به اصفهان

از خرداد سال ۱۳۲۱ هنگ یکم هوایی با کلیه پرسنل و هواپیمایها و وسائل مربوطه به اصفهان انتقال یافت و قلعه مرغی تماماً در اختیار روسها قرار گرفت. در حقیقت عملاً کلیه عناصر عملیاتی نیروی هوایی، بصورت یک تیپ مختلط (با توجه به انتقال هنگ ۲ هوایی باصفهان در آن همانسال) تحت فرماندهی سرهنگ غلامحسین شیبانی (معاون فنی اداره هواپیمائی) به اصفهان منتقل گردید و جز اداره مرکزی و قسمتهای آموزشی (باستثنای دانشکده دیدبانی که آن هم به اصفهان منتقل شد) و یک قسمت تعمیراتی بنام پارک مرکزی، چیزی از «نیروی هوایی» در مرکز باقی نماند - (توضیح اینکه در آن موقع یک واحد مرکب از تعدادی هواپیمایهای پرنده با پرسنل مربوطه نیز در مأموریت صفحات غربی کشور و مستقر در کرمانشاه بود). اما در اصفهان وضع بسیار نامناسب و تأسف آور و از لحاظ مسکن، تأسیسات و آشپخانه های مورد نیاز جهت اسکان و استقرار عناصر اداری، پرسنل و هواپیمایها مضیق زایدالوصفی وجود داشت بطوریکه حتی با تدبیر استفاده از چادرها نیز مضیق برطرف نمیشد و بهمین علت و دلایل بسیار دیگر که همگی از وضع نابسامان کشور و عوارض نومیدی و بلا تکلیفی سرچشمه میگرفت، سطح روحیه پرسنل بسیار پائین و طبعاً اداره کردن یک چنین سازمان بامشکلات فوق العاده ای مواجه بود.

لغو «شرط انجام پرواز» برای اخذ مدد معاش خلبانی

در سال ۱۳۲۱ کمیسیونی برای بررسی مشکلاتی که در راه اجرای مقررات موجود مربوط به شرط انجام پرواز برای دریافت مدد معاش خلبانی پیش آمده نبود در ستاد ارتش تشکیل و کمیسیون چنین نظر داد که: «چون پرداخت حق پرواز خلبانان و دیدبانان اداره هواپیمائی طبق تصویب نامه مربوطه قبلی مشروط به انجام حداقل ۱۵ ساعت پرواز در هر

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

ناپایداری و بحران در سرپرستی اداره

مطالعه وضع در سالهای بعد از وقایع شهریور ۱۳۲۰، تا هنگامیکه قوای بیگانه خاک میهن ما را ترك نکرده بود، نشان میدهد که شرایط منفی و نامطلوب برای جلوگیری از تثبیت اوضاع، حتی بیشتر از آنچه در این مورد جهت صنوف دیگر ارتش مهیا بود، برای اداره هواپیمائی ایران وجود داشته است و این شرایط نامناسب، وقایع را در مسیری سوق میداده‌اند که تا روز بروز بمقیاس بیشتری موجبات تضعیف این سازمان را فراهم ساخته و سرانجام منجر به انحلال کامل آن گردند. از نشانه‌های چنین سوء جریان یکی هم وجود ناپایداری در سرپرستی این سامان بود. بطوریکه هر چند ماه و گاهی هر چند روز یکبار رئیس این اداره عوض میشد و به این ترتیب نه کسیکه به ریاست منصوب میگردد به ثبات موقعیت خود اطمینان داشت و نه مرئوسین یعنی کارکنان این اداره میتوانند با شرایط پایداری توجیه شده و بایرنامه معین و مشخصی دلگرم تلاش باشند.

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



محمد نخجوان که با درجه سرتیپی از تاریخ پنجم شهریور ۱۳۲۱ تا ۲۱ آذر همان سال عهده‌دار ریاست اداره هواپیمائی شاهنشاهی بود.

ارتش منتصب و برای امور مستشاری در اختیار وزارت جنگ گذاشته شد و به این ترتیب هواپیمائی نظامی ایران از وجود يك افسر شایسته دیگر نیز محروم گردید - از طرفی سرهنگ قهرمانی هم که از افسران بسیار کاردان و مطلع نیروی هوائی بشمار میرفت بعلت مسئولیتها و گرفتاریهای زیاد دیگری که آن روزها علاوه بر ریاست اداره هواپیمائی داشت عملاً کمتر فرصت رسیدگی به امور این اداره را پیدا میکرد و در واقع کارها بوسیله سرهنگ مهنا حل و فصل میگردد مع هذا کارکنان نیروی هوائی به این دلخوشی داشتند که لاقلاً يك رئیس از صنف خود و وارد در امور هواپیمائی دارند. لیکن این دلخوشی هم بیشتر از ۳۶ روز دوام نکرد و روز ۲۸ آبان ۱۳۲۱ با سقوط هواپیمای انگلیسی (که جای دیگر شرح داده شده) و شهادت سرهنگ قهرمانی، پایان یافت.

یکبار دیگر بحران بطور رسمی شروع شد و مدت چند ماه وضع سرپرستی یا ریاست اداره هواپیمائی بدرستی روشن نیست و طبق مدارک موجود احکام و نامه‌های اداره گاهی بوسیله سرهنگ مهنا بعنوان رئیس و گاهی «از طرف رئیس» و در ۱۱۹

مواردی بوسیله سرتیپ فیروز امضاء شده در حالیکه هیچگونه مدرکی که انتصاب رسمی یکی از آنان را (پس از شهادت شادروان سرهنگ قهرمانی) به ریاست اداره هواپیمائی نشان بدهد در دست نیست، تا سرانجام در تاریخ ۲۴ اردیبهشت ۱۳۲۲ سرلشکر احمد نخجوان رئیس بازرسی ناحیه باختر ضمن عهده داری شغل سازمانی سرپرستی اداره هواپیمائی را نیز عهده دار شده است.

سرپرستی سرلشکر احمد نخجوان هم بیش از ۵۰ روز دوام نداشته زیرا در تاریخ ۱۳ تیر ۱۳۲۲ سرهنگ فنی هوائی میرمحمد مهنا (معاون فنی اداره) به ریاست اداره هواپیمائی منصوب و سرهنگ ستاد محمود خسروانی (معاون اداری) به فرماندهی تیپ هوائی (که همان تیپ مختلط مستقر در اصفهان باشد) انتصاب گردیده است. سپس در تاریخ ۲۳ شهریور همان سال یعنی ۲۲ روز بعد، مهنا جای خود را به سرتیپ محمدحسین فیروز (که از اول فروردین ۱۳۲۳ بدرجه سرلشکری مفتخر شده) میسپارد و خود به بازرسی فنی اداره تسلیحات ارتش منصوب میگردد و بار دیگر در تاریخ ۲۶ اردیبهشت ۱۳۲۳ سرلشکر احمد نخجوان برای آخرین بار ریاست اداره هواپیمائی را بعهده میگیرد و سرلشکر حسین فیروز به ستاد ارتش منتصب میشود. این بار ریاست سرلشکر احمد نخجوان ۱۳۰ روز دوام پیدا میکند یعنی در تاریخ ۱۳ آبان ۱۳۲۳ سمت بازرسی هوائی بازرسی وزارت جنگ تغییر شغل میدهد و سرتیپ هوائی احمد خسروانی (فرمانده لشکر ۳ آذربایجان) به ریاست اداره هواپیمائی منصوب و مشغول کار میشود. و چنانکه بعداً در این کتاب خواهد آمد پس از سرلشکر خسروانی یکبار دیگر ریاست اداره هواپیمائی بعهده یک افسر غیر هواپیمائی (سرتیپ محمد حسین عمیدی) گذاشته میشود، تا سرانجام نیروی هوائی شاهنشاهی، سالهای بحرانی ناشی از وقایع شهریور ۱۳۲۰ را پشت سر مینهد و تحت توجهات مخصوص اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران به دوران جدید پیشرفت و تکامل خود گام میگذارد.

گروه هوائی شیراز

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



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

یک حادثه ویک دنیا تأثیر

در اوائل بهمن ۱۳۲۱ وزارت جنگ ایران اعلامیه ای بشرح زیر صادر کرد: «برحسب دعوت نماینده هوائی انگلستان یک هیئت نظامی تحت ریاست سرتیپ ابراهیم ارفع برای بازدید فرودگاه حبانیه در عراق و وضعیت جبهه مصر و آفریقای شمالی تعیین و در روز شنبه ۲۸ دیماه ساعت ۱۰ صبح یکفرودند هواپیمای بمباران انگلیسی باتفاق وابسته نامبرده در تهران از فرودگاه قلعه مرغی پرواز نمود، پس از نیمساعت بوسیله بیسیم از ناحیه ساوه این عبارت را مخابره نمود: «بواسطه بدی هوا و علل فنی مراجعت» و پس از مخابره این تلگراف دیگر از آنها هیچ نوع خبری نرسید، چند ساعت بعد از وصول این تلگراف و فرود نیامدن هواپیمای در فرودگاه تهران، تجسس و اکتشافات زمینی و هوائی با تمام وسائل موجود شروع گردید و بالاخره پس از ۶ روز تجسس مأمورینی که حدود نوبیران مشغول اکتشاف بوده اند گزارش دادند که بانهایت تأسف هواپیمای در



سرهنگ فنی هوایی محمد مهنا (بعداً "سرلشکر") از تاریخ ۱۳ تیر ۱۳۲۲ تا ۲۳ شهریور همان سال ریاست اداره هوایمائی را بعهده داشت و نیز با درجه سرتیپی از ۱۵ فروردین ۱۳۲۷ تا ۳۰ دیماه همان سال به فرماندهی نیروی هوایی شاهنشاهی منصوب گردید.

شمال خرقان بین موسی آباد و «آفتابرو» سقوط نموده و کلیه سرنشینان آن کشته شده‌اند. سرنشینان هوایمائی عبارت بودند از:

- ۱- سرتیپ ابراهیم ارفع فرمانده لشکر ۲ مرکز.
- ۲- سرهنگ شرف‌الدین قهرمانی رئیس اداره هوایمائی
- ۳- سرهنگ خلبان غلامحسین شیانی افسر منتصب به ستاد ارتش.

- ۴- سرگرد ابوالفتح افخمی فرمانده آموزشگاه خلبانی.
- ۵- سرهنگ کرینلو وابسته هوایی نظامی انگلستان.
- ۶- مستر چایلندز رئیس اداره انتشارات سفارت انگلیس.

و دونفر خلبان و یک نفر مکانیسین انگلیسی هوایمائی. پس از وصول این تلگراف مأمورین لازم برای حمل جنازه‌ها اعزام شد و جنازه‌های افسران ایرانی به مسجد مجید حمل گردید و از آنجا صبح روز ۷ بهمن تشییع جنازه شایسته‌ای با تشریفات لازم نظامی بعمل آمد. به این ترتیب چهار نفر از بهترین افسران ارتش از جمله سه نفر از افسران بسیار ارزنده نیروی هوایی ایران به درجه شهادت رسیدند و در شرایطی که هوایمائی ایران دچار نوعی باصطلاح «قحط‌الرجال» گردیده بود، میتوان به میزان تأثیر منفی چنین حادثه‌ای در وضع هوایمائی نظامی ایران پی برد.

افسران ارتش شاهنشاهی که در اثر حادثه سقوط هوایمائی انگلیسی مذکور شهید شدند از جمله سه افسر نیروی هوایی پس از شهادت هر کدام بیک قطعه نشان افتخار نائل آمدند.

افزایش حق پرواز هوانوردان آموزشگاه خلبانی

تا اول اسفند ماه ۱۳۲۱ حق پرواز هنجویان آموزشگاه خلبانی اداره هوایمائی ایران ماهانه ۲۵۰ ریال بود ولی از این تاریخ مقرر شد مدد معاش مذکور پنجاه ریال افزایش یافته و به ماهی سیصد ریال بالغ گردد.

موفقیت هوایمائی در همکاری با سپاه غرب

بطوریکه قبلاً اشاره شد از اواخر سال ۱۳۲۰ به تحریک عوامل بیگانه جمعی از اشرار فرصت طلب در کردستان با استفاده از شرایطی که وجود قوای بیگانه در کشور فراهم کرده بود، دست به اغتشاشاتی زدند که سپاه غرب مأمور سرکوبی آن گردید و یک گروه از هوایمآهای اداره هوایمائی نیز با کلیه پرسنل خلبان و فنی و سائل لازم مأموریت یافت تا با سپاه مذاکرات همکاری نماید. این عملیات در سال ۱۳۲۲ نیز هنوز ادامه داشت و گروه هوایی مأمور کرمانشاه هم با تمام امکانات بهمکاری

مؤثر خود با نیروهای زمینی ادامه میداد و هوایمآهای اداره هوایمائی (اکثر از نوع هایند) ضمن اینکه در منطقه مشغول عملیات رزمی بودند، بمنظور نقل و انتقال پرسنل و اعزام مأمورین خلبان و فنی تازه نفس و همچنین جهت حمل وسائل و انجام سرویس موتور و هوایمآ دائماً بین کرمانشاه و تهران در پرواز بودند.

با وجود مشکلات و محدودیتهائی که در آن زمان به مقتضای حضور قوای بیگانه در خاک کشور، برای فعالیت هوایمآهای ایران وجود داشت، شرکت هوایمآیی در عملیات کردستان بسیار مؤثر بود، بطوریکه کارکنان هوایمآیی مأمور عملیات مورد بحث بارها تشویق شدند و جمعی از کارکنان مذکور پیاس تلاشها و خدمات برجسته‌ایکه انجام داده بودند در سال ۱۳۲۲ امتیازاتی بشرح زیر کسب کردند.

یک افسر ارشد خلبان به‌اخذ نشان جنگی سپه (درجه ۲) دوسروان و یک ستوان یکم خلبان و یک ستوان سوم فنی هوایی به‌اخذ نشان جنگی سپه (درجه ۳) - چهار درجه‌دار خلبان به ۱۲۱

اولین پست هوایی نظامی

از اردیبهشت سال ۱۳۲۲ بعلت مشکلاتی که با ایجاد مزاحمت از طرف اشرار مسلح در امکان ادامه و حفظ ارتباط زمینی بین شیراز و تهران پدید آمده بود و خاصه اینکه گاهی به سبب این نوع مزاحمتها شیراز و ستاد لشکر مستقر در آن شهر عملاً به محاصره می افتاد و ارتباط پستی آن با مرکز قطع میگردید لذا تصمیم گرفته شد که یک پست هوایی نظامی بین شیراز و تهران برقرار گردد و برای این منظور از هواپیماهای مشقی تایگرموس استفاده بعمل آمد. این هواپیماها با محمولات پستی خود مسیر بین دو شهر مورد بحث را با ۶ تا ۷ ساعت پرواز و سه فرود بین راه (معمولاً در آبادیه یا امین آباد - اصفهان و دلپجان) طی میکردند، و این اولین پست هوایی صرفاً نظامی مرتب در تاریخ کشور ما بشمار میرود که برای مدت نسبتاً طولانی ادامه داشته است.

اولین هواپیماها در خدمت سمپاشی

طبق مدارک موجود اولین باری که هواپیماهای نیروی هوایی شاهنشاهی در خدمت کشاورزی قرار گرفته و مأموریت انجام سمپاشی در برنامه عملیات دفع آفات نباتی پیدا کرده اند در تاریخ اول تیر ماه ۱۳۲۲ بوده است. در این تاریخ سه فروند هواپیمای تایگرموس که با وسائل فنی لازم برای سمپاشی مجهز شده بودند با کلیه وسائل پشتیبانی مربوطه جهت همکاری با وزارت کشاورزی به نواحی مشهد اعزام گردیده اند. دومین مأموریت سمپاشی از تاریخ ۲۹/۱۱/۲۹ تا ۲۴/۳/۳۰ با شش فروند هواپیما و پرسنل و وسائل مربوطه انجام گرفته که در این مأموریت ۵۱۱۲ هکتار زمین در دشت گرگان سمپاشی شده است. هردو بار پرسنل مأمور مورد تشویق و قدردانی قرار گرفته اند.

هواپیمای اکسفورد در خدمت حمل و نقل

از نیمه اول سال ۱۳۲۲ یک فروند از هواپیماهای دو موتور اکسفورد اداره هواپیمائی ایران برای تأمین رفت و برگشت شخصیتهای نظامی و غیرنظامی بین شهرهای عمده کشور (بخصوص در مسیر شیراز - اصفهان - تهران) عملاً در خدمت حمل و نقل مسافری قرار گرفته است و این به اقتضای شرایط خاصی بوده که در آن تاریخ ضرورت تقبل انجام چنین مأموریتی را برای اداره هواپیمائی نظامی ایران ایجاب میکرد.

اخذ مدال سپه - یک افسر فنی به اخذ مدال طلای نظامی - دو استوار ۲ خلبان به ترفیع درجه (استوار یکمی) - یک افسر خلبان به اخذ نشان افتخار - هشت درجه دار فنی به اخذ مدال مطلای نظامی.

هواپیمائی در عملیات رزمی سراسر کشور

وقایع شهریور ۱۳۲۰ شیراز آن نظم و امنیت را که بنیانگذار ایران جدید، اعلیحضرت رضاشاه کبیر با تلاش فوق العاده و فداکاری سربازان ارتش نوین در ده سال اول زمامداری خویش در سراسر این سرزمین آریائی بوجود آورده و در سایه چنین امنیتی در حدود ده سال آخر شاهنشاهی شکوهمند خود مملکت را در همه شئون به شاهراه ترقی و پیشرفت سوق داده بودند، با تجاوز قوای بیگانه و اشغال خاک کشور، درهم گسست و به تحریک عوامل بیگانه و عناصر خیانت پیشه ای که در صدد تجدید بساط ملوک الطوائفی و رهائی از قیود قوانین و مقررات ناشی از حکومت مرکزی بودند، طغیان و اغتشاش تقریباً نظیر آنچه که در سالهای اول زمامداری اعلیحضرت رضا شاه کبیر وجود داشت و برای قلع و قمع شان آنهمه تلاش و فداکاری بعمل آمده بود، بار دیگر در سراسر مملکت پدیدار شد. بطوریکه در سالهای ۱۳۲۲ و ۱۳۲۳ آتش ناامنی و اغتشاش در بسیاری از نقاط کشور از جمله کرمان - فارس و خوزستان زبانه میکشید و سرانجام در سال ۱۳۲۴ اقدامات تجزیه طلبانه فرقه دموکرات در آذربایجان و فرقه کومله در کرمان و فتنه عشایر و ایلات استانهای جنوب و تحریکات موجود در گرگان و خراسان که با حمایت مستقیم یا غیر مستقیم بیگانگان انجام میگرفت و خامت اوضاع را به منتها درجه رسانید. در کلیه عملیاتی که واحدهای ارتش شاهنشاهی بفرمان مطاع اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران برای قلع و قمع اشرار و سرکوبی یاغیان و پایان بخشیدن به فتنه و آشوب و بازگرداندن نظم و امنیت در سراسر مملکت انجام میدادند، کارکنان نیروی هوایی نیز برابر مأموریتهای محوله با تمام توانائی و جانبازی تلاش میکردند و دینی را که در راه اجرای منویات فرمانده تاجدار خود برای تأمین استقلال و تمامیت میهن در گردن داشتند با کمال فداکاری ادا مینمودند. کما اینکه پیاس فداکاریها و رشادتهائی که از طرف کارکنان نیروی هوایی در عملیات یاد شده ابراز گردیده (طبق مدارک موجود) جمع کثیری از افسران و درجه داران خلبان وفنی به اخذ نشانهای جنگی سپه - افتخار و ترفیع درجه نائل آمده اند.

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

اعزام محصل خلبان به انگلستان

در حالیکه کشور در همه شئون مخصوصاً در مورد نیروی هوائی دچار وضع بحرانی بود و همانطور که قبلاً اشاره شد عواملی درصدد تضعیف و حتی در صورت امکان انحلال نیروی هوائی ایران بودند، این نیرو در فکر آتیه‌اش بود و با رهبری مدبرانه فرمانده تاجدار خود پایه‌های پیشرفت آینده‌اش را استحکام میبخشید بطوریکه در تاریخ ۹/۸/۱۳۲۳ یعنی در بحرانیترین شرایط موجود، هشت نفر از افسران جوان این نیرو برای طی دوره خلبانی و سه نفر افسر خلبان هم جهت طی دوره تکمیلی به انگلستان اعزام شدند. یکی از افسران جوانی که در گروه ۸ نفری مذکور به انگلستان عزیمت نمود شادروان تیمسار ارتشبد محمدخاتمی فرمانده فقیدنیروی هوائی شاهنشاهی بود که در آن تاریخ درجه ستوانی داشت و حدود بیست و شش ماه بود که ازدوره ملقب به «دوره جنگ» رسته هوائی دانشکده افسری فارغ‌التحصیل شده بود.



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

انتقال هنگ‌های هوائی اصفهان به مرکز و سازمان اداره هواپیمائی در اول شهریور ۲۲

هشت شعبه آمادگاه هوائی خارج از مرکز (که در مراکز آمادگاههای خارج از مرکز نیروی زمینی قرار داشته و افسرانی از اداره هواپیمائی به مراکز مذکور مأمور شده بودند و تا آذر ۱۳۲۳ که شعبات مورد بحث منحل گردید این مأموریت ادامه داشت). بعلاوه گردان هوائی مستقر در اصفهان و گروههای هوائی مأمور کرمانشاه - شیراز و اهواز.

در نیمه دوم سال ۱۳۲۲ هنگهای هوائی مستقر در اصفهان به تهران منتقل شدند و يك گردان هوائی در اصفهان باقی ماند و از اول شهریور ۱۳۲۲ (یعنی پس از گذشت درست ۲ سال از آغاز ناسامانیهای ناشی از وقایع شهریور ۱۳۲۰) سازمان اداره هواپیمائی ایران عبارت شد از:

اداره مرکزی - شامل: يك رئیس - يك معاون اداری - يك آجودان - يك دایره دفتر مرکزی - يك کارگرینی و چهار دایره.

يك هنگ هوائی - شامل: قسمتهای دفتری - پارك تعمیرات - ۳ گردان (دو گردان جنگی و يك گردان «ورزشی»).
يك شعبه هواپیمائی مرکز اداری آمادگاه تهران (سازمان جدیدی که برای تهران داده شده و سرهنگ خلبان محمد معینی به ریاست آن تعیین گردیده بود).

آموزشگاه خلبانی (که در سازمان جدید تحت نظر «شعبه هواپیمائی مرکز اداری آمادگاه تهران» قرار داشت.
تعمیرگاه مرکزی (شامل پارك مرکزی) که آن هم تحت نظر «شعبه هواپیمائی مرکز اداری آمادگاه تهران» قرار داشت.

بازدید شاهانه از گردان هوائی اصفهان

در اردیبهشت سال ۱۳۲۳ اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران به اصفهان تشریف فرما گردیدند و از گردان هوائی مستقر در اصفهان بازدید و از وضع گردان اظهار رضایت فرمودند و این اولین باری بود که بعد از وقایع شهریور ۱۳۲۰ يك واحد نیروی هوائی افتخار پیدا میکرد که رسماً مورد بازدید شاهانه قرار گیرد و همچنین اولین باری بود که شاهنشاه آریامهر در دوران سلطنت خویش از يك واحد نیروی هوائی (آنهم در خارج از مرکز) بازدید میفرمودند.



هوایمای "اکتشافی" بمب افکن " دو موتور" انسن ساخت شرکت هوایما سازی آورو بریتانیا که در مواردی جهت آموزش خدمه پروازی و یابهنوان وسیله ترابری هوایی نظامی سبک مورد استفاده قرار میگرفت . این هوایما در سال ۱۳۲۳ وارد خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی گردید . تعداد خدمه پروازی آن هفت نفر - نوع موتورهایش "چیتا-۹" ساخت ارمسترانگ سیدلی ، هفت سیلندری هر یک بقدرت ۳۵۰اسب- حداکثر سرعتش ۱۸۸میل در ساعت - سقف پروازش ۱۹۰۰۰ پا - حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۸۰۰۰ پوند و دارای یک مسلسل ثابت که بجلو تیراندازی میکرد و یک یادومسلسل متحرک مستقر در برجک بالای بدنه و قادر بحمل حدود ۴۰۰ پوند بمب بود .

عزیمت به قاهره و ورود هوایمهای انسن

هشتم خرداد ماه ۱۳۲۳ مشخصات اولین پرچم نیروی هوایی شاهنشاهی بشرح زیر تعیین و مقرر گردید:

- ۱ - زمینه پرچم - برنگ آسمانی کم رنگ.
- ۲ - ابعاد پرچم: طول ۲۵ متر - عرض ۱۵ متر.
- ۳ - در وسط علامت کوکارد برنگ سبز و سفید و قرمز، عیناً مانند نشان افسران (قطر دایره بزرگ ۹۰ سانتیمتر - قطر دایره کوچک ۳۰ سانتیمتر و قطر دایره وسط ۶۰ سانتیمتر) - در گوشه بالا سمت چپ پرچم، تاج پهلوی برنگ زرد و زیر تاج یک عقاب به رنگ قهوه‌ای در حال پرواز.

جمع افسران و درجه داران اداره هوایمائی ایران در تیر سال ۱۳۲۳

طبق مدارکی که در دست است عدد افسران و درجه داران خلبان و فنی کادر اداره هوایمائی نظامی ایران در تیر ماه ۱۳۲۳ مجموعاً ۴۹۳ نفر بوده که از این عده جمماً ۱۴۰ نفر پرسنل پرنده (حدود ۸۰ نفر خلبان و بقیه دیدبان) بوده اند.

در ماههای تیر و مرداد سال ۱۳۲۳ دوازده نفر از افسران خلبان و سه نفر از درجه داران خلبان و سه نفر از افسران فنی و چهار نفر از درجه داران فنی اداره هوایمائی جهت آشنائی با پرواز و امور فنی هوایمای انسن و تحویل گرفتن و انتقال هوایمهای مذکور به ایران، عازم مصر گردیدند و پس از ورود به قاهره گروه فنی به کمپ هوایی ابوقیر اسکندریه و خلبانان به کمپ هوایی اسماعیلیه عزیمت و در آنجا مشغول آشنائی با پرواز و امور فنی انسن گردیدند. هوایمهای مذکور در شهریور ماه همانسال در دو دسته از طریق قاهره و با پرواز از فراز صحرای سینا به ایران انتقال یافته و بخدمت اداره هوایمائی ارتش ایران درآمدند.

مشخصات اولین پرچم نیروی هوایی

طبق ماده ۱ فرمان شماره ۴۰۶۲ عمومی ارتش از تاریخ

ایران عبارت بود از:

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

یک هنگ مختلط اکتشافی (این هنگ شامل دو گردان و یک گروه مستقل شکاری و یک گروهان پیاده مأمور حفاظت و نگهداری بود).

یک هنگ بمباران (که از هواپیماهای انسن تشکیل شده و از اول سال ۱۳۲۴ به گردان مستقل بمباران تغییر سازمان داد).

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

پارک مرکزی اداره هواپیمائی.

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

گردان هوائی اصفهان و گروه‌های هوائی مأمور کرمانشاه

شیراز و اهواز.

تشکیل گروه هوائی مشهد

در تاریخ ۳۱ مرداد سال ۱۳۲۴ منطقه بجنورد «منطقه جنگی» اعلام شد و در آغاز شهریور ۲۴ یک واحد شامل پنج فروندهوایما باعده‌ای از پرسنل خلبان و فنی و وسائل پشتیبانی

زمینی به‌مشهد مأمور گردید تا بالاشکر ۸ خراسان همکاری نماید. و بدنبال این مأموریت یک گروه هوائی در مشهد تشکیل و مشغول کار گردید.

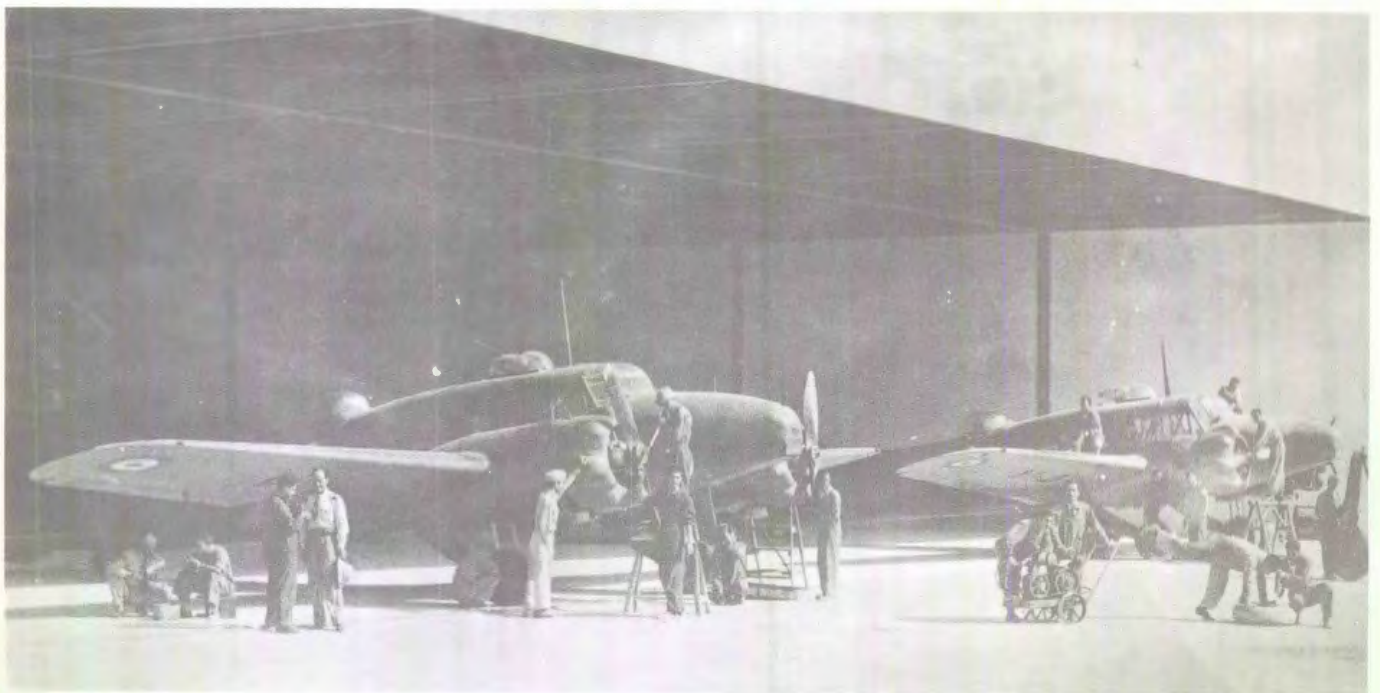
انتقال افسران هوائی به صنف پیاده

در تاریخ ۲۴ خرداد ۱۳۲۴ بعلت نبودن وسائل و اعتبارات کافی جهت آموزش رسته‌های تخصصی مورد نیاز هواپیمائی برای عده نسبتاً کثیری از افسران جوان که فارغ التحصیل رسته هوائی دانشکده افسری ارتش گردیده و بعنوان دیدبان در کادر اداره هواپیمائی ارتش بودند، سی هفت نفر از فارغ التحصیلان سالهای ۱۳۲۰ تا ۱۳۲۳ رسته هوائی مورد بحث برای طی دوره خدمات اردوئی رسته پیاده دانشکده افسری ارتش و بمنظور تغییر وضع به صنف پیاده به دانشکده مذکور منتقل شدند و کمی بعد عده افسران جوان انتقال یافته به خارج از کادر نیروی هوائی به ۴۶ نفر بالغ گردید و این عده متجاوز از ۱۳ ماه در خارج از کادر نیروی هوائی بودند تا بمواظت بهبود وضع سازمانی نیروی هوائی بار دیگر به این نیرو انتقال یافتند.

باز هم افزایش مدد معاش پرواز و فنی

از دیماه ۱۳۲۴ مدد معاش پرواز خلبانان و دیدبانان اداره هواپیمائی ارتش از ماهی ۶۰۰ ریال به ۹۰۰ ریال و مدد معاش فنی افسران و درجه‌داران این اداره از ماهی ۴۰۰ ریال به ۶۰۰ ریال افزایش یافت.

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



جمع افسران و درجه‌داران خلبان و فنی اداره هواپیمائی ارتش در دیماه ۱۳۲۴

در دیماه ۱۳۲۴ جمع کل افسران و درجه‌داران خلبان و فنی اداره هواپیمائی ارتش (نیروی هوائی) ۵۷۹ نفر بودند که از این عده ۱۰۹ نفر افسر خلبان - ۱۸ نفر درجه‌دار خلبان و ۶۲ نفر افسر دیدبان و ۹۵ نفر افسر فنی - ۹ نفر هم‌مدیف ستوان سوم فنی و ۳۸۶ نفر درجه‌دار فنی بوده‌اند.

تشکیل گروه هوائی همدان

همانطور که قبلاً ذکر شد بدنبال عملیاتی که برای قلع و قمع اشرار منطقه کردستان انجام گرفت یک گروه هوائی مأمور انجام وظیفه در کرمانشاه گردید. در اسفند ۱۳۲۴ این گروه با اعزام چند فرزند هواپیمای هابند و عده‌ای پرسنل فنی تقویت شد و همچنین از تاریخ ۲۲ اسفند همین سال هم تعدادی هواپیما و جمعی پرسنل فنی و خلبان و وسائل و لوازم پشتیبانی زمینی به همدان مأمور و در این شهر نیز یک گروه هوائی تشکیل شد. کارکنان این گروه، ضمن اینکه بمقتضای نیاز، تعویض یا تغییر مینمودند تا شهریور ۱۳۲۴ بطور مأمور در این شهر انجام وظیفه می‌کردند.



سرتیپ محمدحسین عمیدی (بعدا "سولشگر") از ۲۵ فروردین ۱۳۲۵ تا ۱۷ تیر همان سال، ریاست اداره هواپیمائی شاهنشاهی و (با تغییر نام اداره به فرماندهی) از ۱۷ تیر ۲۵ تا ۱۶ شهریور ۱۳۲۶ فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی را عهده‌دار بود.



شرکت در رژه پیروزی متفقین

در اردیبهشت سال ۱۳۲۵ به‌انگیزه پیروزی متفقین در جنگ جهانی دوم، یک رژه پیروزی در لندن برگزار شد و برای شرکت در این رژه عده‌ای از افسران و درجه‌داران و افراد ارتش شاهنشاهی نیز که یکی از کشورهای متفق بشمار میرفت دعوت شدند و باتصویب ذات اقدس شاهانه عده‌ای منجمه یک افسر و هشت درجه‌دار از نیروی هوائی ایران برای شرکت در رژه مذکور عازم انگلستان گردیده و تا اواخر اردیبهشت ۱۳۲۵ در آن کشور اقامت داشتند (ایران با اعلان جنگ به آلمان نازی بدصف متفقین پیوسته و با کمکهای حیاتی که برای تأمین پیروزی متفقین بعمل آورد «پل پیروزی» لقب گرفت).

نشان و مدال به پاس رشادت در عملیات کردستان

در اوائل سال ۱۳۲۵ غائله‌ای در کردستان بروز کرد که بادخالت ارتش سرکوب گردید. در این عملیات نیروی هوائی شاهنشاهی بطور مؤثری شرکت نمود، بطوریکه ۸۴ نفر از افسران و درجه‌داران خلبان و فنی این نیرو به پاس جدیت و رشادت در عملیات مذکور از تاریخ پانزدهم تیر ماه ۱۳۲۵ به اخذ نشان و مدال مفتخر گردیدند.

شکاریهای هاریکن در خدمت نیروی هوایی ایران

آلمان بشمار میرفت) حدود اواسط سال ۱۳۲۵ از طریق بندر خرمشهر وارد ایران و از آنجا در صندوقهای مربوطه به اهواز منتقل شد و سرانجام بخدمت نیروی هوایی شاهنشاهی درآمد و چنانکه اشاره خواهد شد این نوع هواپیما در عملیات نجات آذربایجان، برضد قوای متجاسرین، نیز مورد استفاده قرار گرفت.

هواپیماهای شکاری از نوع هاریکن ساخت انگلیس که یکی از بهترین انواع شکاری دوران جنگ جهانی دوم بود و با نقش ارزنده‌ای که برای پیروزی انگلستان در جریان جنگهای هوایی معروف به «نبرد بریتانیا» و مقابله با حملات هوایی آلمان هیتلری، برعهده داشت شهرت عالمگیر پیدا کرده بود (ویش از شرکت هواپیماهای شکاری اسپیت‌فایر در جنگهای مذکور تنها امید نیروی هوایی انگلستان برای مقابله با حملات هوایی

هواپیمای یکباله، شکاری - بمب افکن، (از مدل تی - ۲) ساخت شرکت‌ها و کربریتانیا و از هواپیماهای مشهور جنگ جهانی دوم، در سال ۱۳۲۵ وارد خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی گردید. این هواپیما مجهز بود به یک موتور ۱۲ سیلندری "مرلین - ۲۲" ساخت شرکت رولزرویس بقدرت ۱۰۴۷ اسب - حداکثر سرعتش (در ارتفاع ۲۲۰۰۰ پا) ۳۳۹ میل در ساعت - سقف پروازش ۳۵۶۰۰ پا - برد معمولی پروازش ۴۶۰ میل - حداکثر وزن هنگام برخاستن ۸۱۰۰ پوند - مجهز به چهار توپ (دو توپ ۲۰ میلیمتری در جلو هر بال) و همچنین زیر هر بال مفری برای حمل یک بمب ۵۰۰ پوندی بیش بینم، شده بود.



پرتو حیات بخش اراده شاهانه

بعده گرفته و بافداکاری و نبوغ خلاقه و روشن بینی و دور- اندیشی خاص و استثنائی خویش سفینه «سکان شکسته» وطن را بساحل نجات هدایت میفرمودند خوشبختانه کاملاً از ارزش و اهمیت نیروی هوائی برای تأمین استقلال کشور و لزوم حفظ موجودیت این نیرو واقف و به ابقاء سازمان و پیشرفتهای آینده این صنف علاقمند بوده و هستند و بهمین دلیل هم در سخت ترین شرایط دوران اشغال کشور در برابر همه تلاشهای توطئه آسائی که برای برچیدن سازمان نیروی هوائی ایران به عمل می آمد ایستادگی فرمودند و نه تنها هرگز اجازه انحلال این نیرو را ندادند بلکه درنخستین فرصت بمنظور تقویت روحیه کارکنان نیروی هوائی و تشویق این خدمتگزاران برای تلاش بیشتر، شخصاً لباس پرواز برتن و بفرآ گرفتن فن خلبانی اراده فرمودند. هنگامیکه دفاتر احکام رسمی نیروی هوائی شاهنشاهی را ورق میزیم تا در خلال مواد و دستورات مندرج در این دفاتر از فراز و نشیب و حوادث و وقایع تلخ یا شیرین تاریخ این سازمان آگاه گردیم، ناگهان دیدگان جستجوگر و مشتاق ما روی ماده دستور شماره ۷۴۹ میخکوب میشود و بعنوان یک فرد از خانواده بزرگ نیروی هوائی با مطالعه آن ماده از دستور برخوردار میبایم - اینک متن سندی که مایه افتخار نیروی هوائی ایران است.

دستور شماره ۷۴۹ اداره هواپیمائی - ماده ۱

اعلیحضرت همایون شاهنشاهی، اداره هواپیمائی را مفتخر و در روز چهاردهم خرداد ۱۳۲۵ شروع به پرواز تعلیماتی و در روز چهارم تیر ۱۳۲۵ پس از پنج ساعت و بیست و پنج دقیقه پرواز آموزشی و سی نشستن، دوبار به تنهایی و بنحو احسن پرواز فرمودند.

همانطور که بارها در این کتاب اشاره شد، وقایع نامطلوب شهریور ۱۳۲۰ - نیروی هوائی را بیشتر از سازمانهای دیگر ارتشی دچار نابسامانی کرد. برنامههای آموزش و طرحهای توسعه و پیشرفت این نیرو که در سالهای پیش از وقایع مذکور باهدفهای مشخص و متناسب با شرایط موجود صنعت هواپیمائی دنیای آن عصر، کاملاً منطقی و سازنده تنظیم و با تلاش پی گیر تعقیب میشد، ناگهان از مسیر عادی خود خارج و نه تنها دچار آشفتگی و وقفه گردید بلکه امید امکان حفظ وضع موجود نیز از دست رفت و عوامل ضروری برای انجام فعالیتهای لازم در جهت پیشرفت، از اختیار این نیرو بیرون افتاد، روز بروز سازمان نیروی هوائی کوچکتر و قسمتهایش پشت سرهم منحل و حتی بعضی اوقات صحبتهای یأس آوری پیرامون انحلال کامل این صنف و انتقال همه کارکنانش به صنوف دیگر ارتش شنیده میشد. در حالیکه نیروی هوائی علی رغم همه مشکلات، بادلگرمی به توجهات فرمانده تاجدار خود و آگاه از علاقمندی مخصوص ذات اقدس ملوکانه برای بقا و پیشرفت این صنف، در راه ابراز وجود و ادامه حیات میکوشید و در کلیه عملیاتی که برای اعاده نظم و امنیت و حفظ استقلال و تمامیت مملکت پیش می آمد بانمام توانائی و امکانات خود بنحو مؤثری شرکت میکرد و همچنین کلیه مساعی خود را بکار می بست که لااقل بطور نسبی و محدود برنامههای آموزشی این نیرو را ادامه دهد و حتی تا آنجا که مقدور بود از هر فرصتی جهت اعزام پرسنل به کشورهای خارج بمنظور تکمیل معلومات و آشنائی با ترقیات روز هواپیمائی بهره میگرفت. معهذا شرایط و اوضاع واحوال، محدودیتهای نامطلوب و رکود اجتناب ناپذیری را به نیروی هوائی تحمیل نموده بود که هرگاه سعادت برخورداری از حمایت خاص شاهانه را نداشت امکان ادامه موجودیت بکلی از این سازمان سلب میشد.

شاهنشاه آریامهر که در میان امواج متلاطم اقیانوس ۱۲۸ طوفان زده آن روزگار ناخدائی کشتی آسیب دیده میهن ما را



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



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

تقویم پرواز آموزشی شاهانه

- * ۱۳۲۵/۳/۱۴ - (آغاز پرواز آموزشی اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر با هواپیمای تایگرموس شماره ۱۹۲).
- * ۱۳۲۵/۳/۱۴ - انجام اولین پرواز مستقل یعنی بدون همراهی «معلم خلبان» - پس از پنج ساعت و بیست و پنج دقیقه پرواز آموزشی دوفرمانه).
- * ۱۳۲۵/۳/۱۰ - (آغاز پرواز آموزشی با انواع هواپیماهای جنگی یا عملیاتی به ترتیب: اداکس - هایند - انسن و همچنین هواپیمای نوع بیچکرافت).
- * ۱۳۲۵/۳/۲۲ - گذراندن آزمایشات دوره خلبانی

باموفقیت کامل).

- * ۱۳۲۵/۳/۲۵ - (قبول گواهینامه و نشان خلبانی - پس از ۱۳۲ روز آموزش و انجام ۱۱۸ ساعت و ۱۹ دقیقه پرواز شامل ۲۷۱ بار برخاستن و نشستن با پنج نوع هواپیمای مذکور).
- اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در دوره آموزشی پرواز روی هواپیماهای جنگی مدت ۲۶ ساعت و ۲۵ دقیقه با هواپیمای نوع اداکس و پنج ساعت و پنجاه دقیقه با -
- هواپیمای نوع هایند و ۱۲ ساعت و ۳۲ دقیقه با هواپیمای انسن و پنج ساعت و ۱۵ دقیقه با هواپیمای بیچکرافت پرواز فرمودند.

۴ / ۲۵ / ۱۳۲۵ اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران ، اولین پرواز مستقل خود را با هواپیمای آموزشی از نوع تایگرموس ، با موفقیت

فوق العاده انجام دادند .





۲۵ مهر ۱۳۲۵ - فرودگاه دوشان تپه: تقدیم گواهینامه خلبانی به پیشگاه فرخنده ملوکانه توسط قدیمی ترین خلبان ایران (شادروان سرلشکر احمد نخجوان)

۲۵ مهر ۱۳۲۵ يك روز فراموش نشدنی در تاریخ هوایی ایران

اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران دوره آموزش خلبانی را با پشتکار بی نظیر و استعداد شاهانه در مدت فقط ۱۳۲ روز به پایان رسانیدند و در روز ۲۵ مهر ۱۳۲۵ جشن باشکوهی بمناسبت چنین واقعه تاریخی از طرف نیروی هوایی در دوشان تپه برگزار شد و در آن روز، شاهنشاه آریامهر بایک فروند هواپیمای جنگی یکنفره از فرودگاه قلعه مرغی پرواز و در فرودگاه دوشان تپه ترو لاجلال و در جشن نیروی هوایی شرکت فرمودند و طی این جشن گواهینامه خلبانی نظامی توسط قدیمی ترین خلبانان ایران (شادروان سرلشکر احمد نخجوان) به پیشگاه مبارک همایونی تقدیم شد و نشان خلبانی برسینه شاهانه که آکنده از مهر میهن میباشد، نصب و به این ترتیب افتخار بزرگی نصیب نیروی هوایی ایران گردید.

۱۳۲۵ در تاریخ نیروی هوایی ایران برای همیشه زنده بماند بنا بر پیشنهاد این نیرو، از پیشگاه مبارک شاهانه استعفا شد که ۲۵ مهر، عید رسمی نیروی هوایی ایران محسوب گردد و هر سال در یک چنین روز مراسم باشکوهی در پیشگاه مبارک ملوکانه انجام گیرد و این استعفا مورد تصویب پیشگاه همایونی قرار گرفت و از آن تاریخ به بعد با کسب اجازه از پیشگاه مبارک شاهانه چنین روزی بعنوان سالروز تجدید حیات نیروی هوایی شاهنشاهی جشن گرفته میشود و این موضوع در ماده ۱ دستور شماره ۷۸۴ نیروی هوایی عیناً بشرح زیر منعکس است:

دستور شماره ۷۸۴ نیروی هوایی ماده ۱

نظر به افتخاریکه اعلیحضرت همایون شاهنشاهی در جشن روز ۲۵ مهر ۱۳۲۵ نسبت به نیروی هوایی مبذول فرموده اند، بنا بر استعفا وزارت جنگ و تصویب شاهانه، به میمنت و یادبود این افتخار، روز ۲۵ مهرماه عید رسمی نیروی هوایی ایران محسوب و همه ساله مراسم باشکوه آن در پیشگاه مبارک مجری و معمول خواهد گردید.

سالروز تجدید حیات نیروی هوایی شاهنشاهی
برای اینکه خاطره افتخارآمیز روز فرخنده ۲۵ مهر



فرمان شاه

فرمان

بیتبیت بزم ۱۳۱۵



نیروی برائی آتش شامش ای ایران آموزگار و خدایی

ایحضرت خلیون شاهنشاه
با طمی دوره آموزگار و خدایی و مستجول کو اهی نامه نیروی هوایی را

مفخر و سرافراز فرمودند

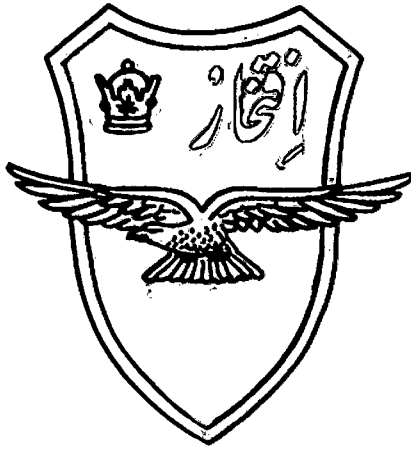


فرماند آموزگار و خدایی
مکتوبه خدایی

فرماند نیروی هوایی
مکتوبه خدایی

مکتوبه خدایی

تصویری از گواهینامه خلبانی اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارشداران



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

فرمایشات شاهانه

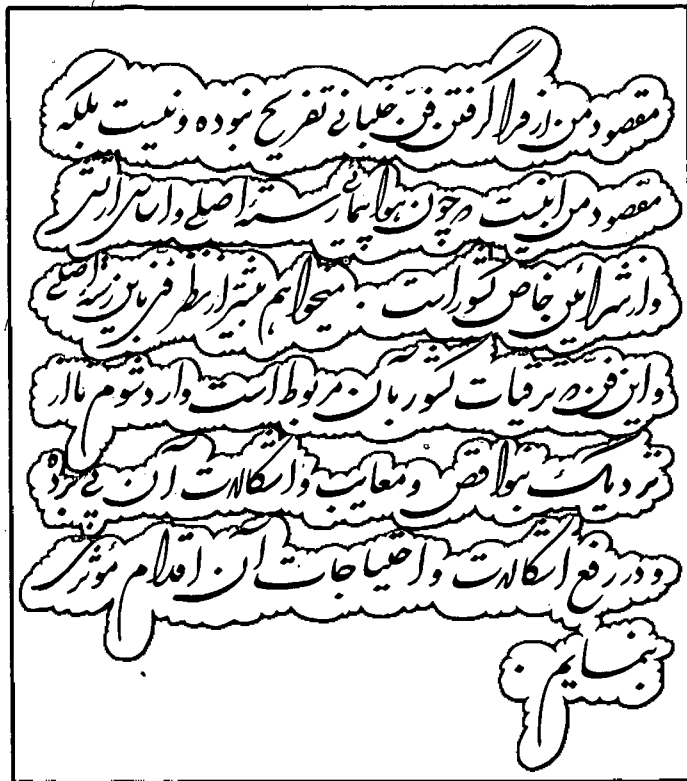
بهنگام قبول گواهینامه و نشان خلبانی

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

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

در آن هنگام که ابرهای سیاه تقدیر بر حیات ملی ایران سایه‌ای از یأس و ناامیدی افکنده و حادثه ناگوار حضور میهمانان ناخوانده در خاک وطن، فضای سرزمین اجدادی ما را تیره و تار ساخته بود و خدمتگزاران نیروی هوایی این کشور نیز، که لاجرم دچار ظلمت سرنوشت اجتناب‌ناپذیر موجود شده بودند، نومیدانه میکوشیدند تا از وضع آشفته خویش راهی به سوی روشنائی نجات پیدا کنند، در چنین تیره روزی، ناگهان شاهد ستاره امیدبخشی گردیدند که از افق زندگی این سازمان درخشیدن گرفت و باطلیعه تابناکش بر محیط فعالیت آنان نور امید پاشید و بجم خسته و بیمار تشکیلاتشان روانی تازه دمید و این سازمان را از رکود و بیماری خطرناک یأس که از سوم شهریور ۱۳۲۰ برتن و جان کارکنانش مستولی بود رهائی بخشید و آفریننده و موجد این ستاره فروزان و امیدبخش تصمیم و اقدام شاهانه بود.

اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران که مظهر ملیت و بقای ایران و کانون احساسات ملی و تاریخی مردم این سرزمین آریائی هستند در خرداد ۱۳۲۵ با اراده به فراگرفتن فن خلبانی عملاً يك درس پیشگامی و فداکاری بی‌نظیر به جوانان پاک سرشت این کشور دادند - وانگهی همانطور که اعلیحضرت در سخنان روز ۲۵ مهر - ۱۳۲۵ بهنگام قبول گواهینامه و نشان خلبانی خطاب به افسران و درجه‌داران و اشخاصیکه در مراسم جشن فارغ‌التحصیلی خلبانی شاهنشاه افتخار حضور داشتند، اشاره فرمودند (متن فرمایشات ملوکانه جداگانه در ستون ۲ این صفحه درج شده) معظم‌له که فارغ‌التحصیل دانشکده افسری بوده و به امور رسته‌های مختلف ارتش احاطه کامل داشتند، اینک با طی دوره خلبانی به جزئیات کار هواپیمائی نیز آشنائی پیدا کردند تا باتسلط بیشتری این رسته جوان و پیشرو را زیر سایه عنایت و حمایت خویش قرار دهند. شاهنشاه جوان



این کشور که‌نسال درحقیقت باپوشیدن لباس پرواز و فراگرفتن فن خلبانی، لزوم آغاز فعالیت نوینی را بکارکنان نیروی هوایی و تمام جوانان مملکت اعلام فرمودند و از همان روز صفحه



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



HAWKER HURRICANE

باز یافتن عنوان از دست رفته نخستین نشان بازگشت به شاهراه ترقی

درست ۲۵ روز پس از آغاز پرواز آموزشی اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران یعنی از روز ۹ مرداد ۱۳۲۵ بفرمان مطاع شاهانه سازمان هواپیمائی نظامی ایران عنوان از دست رفته خود را (که نخستین نشانه نابسامانی این نیرو بعد از وقایع شهریور ۱۳۲۰ بود) باز یافت و بفرمان ملوکانه از نامی که بعنوان «اداره هواپیمائی» براین سازمان تحمیل شده بود به عنوان اصلی خود یعنی «نیروی هوائی شاهنشاهی» تغییر کرد.

جدیدی در تاریخ هواپیمائی ایران مفتوح شد: یأس و نومیدی ناشی از اثرات جنگ و حوادث ناگوار آن، جای خود را به امیدواری و تلاش داد و تصمیم و قاطعیت جایگزین دودلی و بلاتکلیفی گردید. کارکنان این نیرو که بانهایت افتخار و سرافرازی پیشوای جوانبخت میهن و فرمانده تاجدار خویش را میان خود و در لباس پرواز مشغول فراگرفتن فن خلبانی دیدند، ضمن درك درجه و میزان واقعی خدماتیکه سازمانشان بعهدہ دارد، دریافتند که تاچه اندازه مشمول مراحم مخصوص ملوکانه میباشند و برای اثبات شایستگی خود جهت برخوردارى از چنین توجیهاتی تاچه حد باید بکوشند و فداکاری کنند و سیر وقایع بعدی نشان میدهد که خدمتگزاران نیروی هوائی، این سرمشق شاهانه را از جان و دل پذیرفته و راهنما و هادی مساعی خود در راه مجاهدت برای ترقی و تعالی نیروی هوائی قرار داده اند و دینی را که در قبال عنایات پدر تاجدار خود به گردن داشته و دارند باهمه توانائی ادا کرده و میکنند و پیشرفتهای سریع و بیسابقه ایکه امروزه نصیب نیروی هوائی شاهنشاهی ایران گردیده شاهد صادقی است برصحت این نظر.

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

۱ - وضعیت عمومی

حدود یکسال بود که آذربایجان، بدست مشتی خائن، در سایه سرنیزه بیگانه، عملاً از پیکر میهن جدا شده و فرقه‌ای بنام «دموکرات» با اعلام ظاهراً خودمختاری و در حقیقت بقصد تجزیه کامل آذربایجان از پیکر ایران، قوای مسلح و تشکیلات اداری خاصی برای خود بوجود آورده و با اعمال فجیعترین جنایات و شرم‌آورترین تعديتات بر مردم ستمدیده این سامان حکومت مینمود و دست به اقداماتی زده بود تا از لحاظ سیاسی نیز شرایط خائنانه‌اش را به دولت ایران تحمیل کرده و موقعیت حکومت «قلابی» خود را از جهات ملی و بین‌المللی نیز تحکیم بخشد که هر گاه مقاومت و ایستادگی شجاعانه شاهنشاه نبود، نه تنها آذربایجان عزیز از دست میرفت بلکه باشرایطی که بوجود آمده بود اصولاً و بطور کلی هستی و بقای مملکت دچار نابودی و اضمحلال میشد.

از وضع فوق‌العاده خطرناکی که وقایع تأسف‌انگیز آذربایجان پیش آورده بود همه آگاهند و یا با مراجعه به تاریخ، آسان میتوان اطلاعات مورد نظر را بدست آورد، لذا جریان وقایع در این کتاب مورد بحث ما نیست بلکه هدف از اشاره کوتاه به این موضوع و اوضاع آشفته دیگر آن تاریخ، جلب توجه خواننده به این حقیقت است که پیشوای عالیقدر میهن ما در چه شرایطی و با چه از خود گذشتگی برای حفظ تمامیت کشور تلاش فرموده‌اند. علی‌الاصول سیر حوادث از لحاظ تاریخ وقوع چنین مینماید که اراده شاهانه برای فرا گرفتن فن‌خلبانی با اندیشه حصول امکانات بیشتر برای رهبری عملیات رهایی‌بخش آذربایجان توأم بوده است زیرا چنانکه ذکر خواهد شد، شاهنشاه، فقط ۳۵ روز پس از پایان دوره آموزش هوانوردی و قبول گواهینامه خلبانی، اقدام به پرواز بر فراز مناطق عملیاتی فرموده و بازدید از جبهه‌ها و خطوط مقدمی را که در آنها واحدهای

ارتش شاهنشاهی هر آن منتظر و مترصد صدور فرمان شروع عملیات و حرکت بسوی آذربایجان و نجات این استان ستمدیده بودند، آغاز فرمودند.

بهر حال در تاریخ دوم مهر ماه ۱۳۲۵ در اجرای فرمان مطاع شاهانه ستونی از ارتش به قزوین و از آنجا بسوی زنجان، که تحت اشغال قوای متجاسر فرقه دموکرات بود، عزیمت و متجاسرین را غافلگیر نمود و این شهر مصیبت‌دیده را از چنگال دژخیمان فرقه دموکرات و تجزیه‌طلبان بیگانه پرست نجات بخشید و غلام یحیی فرمانده قوای مسلح متجاسرین، عقب‌نشینی کرده و در دامنه قافلانکوه به ساختن سنگر و استحکامات و مواضع باصطلاح «دفاعی» پرداخت و کلیه پلهای بین راه را مین‌گذاری نمود و در ارتفاعات قافلانکوه بمنظور سد کردن راه واحدهای زمینی ارتش شاهنشاهی (که منتظر صدور فرمان برای آغاز عملیات و حرکت در محور «زنجان - میانه» جهت یکسره کردن کار فرقه دموکرات بودند) موضع گرفت - در مناطق غربی کشور هم فرقه «کومله» با اعلام حکومت مستقل جمهوری کردستان و انتخاب پرچم جدیدی بجای پرچم ایران غائله‌ایرا که از اوائل ورود قوای بیگانه به کشور آغاز گردید به اوج شدت خود رسانیده بود. از طرفی صفحات جنوب مملکت نیز، در پی فتنه و آشوبی که عشایر و ایلات این مناطق با ادعای مشابه ادعای تجزیه‌طلبانه فرقه دموکرات در آذربایجان و فرقه کومله در کردستان و تصرف چند شهر بندری، برپا کرده بودند، هنوز در تشنج و ناامنی بسر میبرد، هر چند با اعزام ستونی از ارتش و پشتیبانی بسیار مؤثر نیروی هوایی از این ستون، عشایر و ایلات یاد شده ضمن تحمل تلفات نسبتاً سنگین سرکوب شده بودند مع هذا نگرانی هنوز باقی بود.

بعبارت دیگر، در آستانه آغاز عملیات قطعی برای نجات آذربایجان یعنی ماههای مهر و آبان و اوائل آذر ۱۳۲۵ در اکثر

نقاط کشور خاصه مناطقی که نام بردیم وضع غیرعادی و یا باصلاح نظامی حالت عملیاتی حکمفرما بود و از لحاظ سیاسی هم بطور خلاصه وضع نامطلوبی وجود داشت، محافل و مقامات داخلی و خارجی از حل قضیه آذربایجان مأیوس شده و شکایت ایران بشورای امنیت هم بجائی نرسیده بود و تنها مرجعی که شب و روز بفکر حفظ تمامیت مملکت و حل معمای بغرنج موجود و بازگشت آذربایجان به ایران بود، شاهنشاه بودند - در چنین شرایط فوق العاده ای شاهنشاه ضمن اینکه در جبهه سیاسی داخلی و خارجی برای رهائی کشور از بن بست خطرناک موجود باتمام قدرت و شهامت میجنگیدند، راه حل نهائی یعنی طریق توسل به نیروی نظامی را از نظر دور نداشته و برای اردوکشی به آذربایجان و یکسره کردن کار فرقه دمکرات طرح عملیاتی کاملی را تهیه و فرماندهی عملیات را شخصاً عهده دار شده بودند و ستونهای مجهزی از ارتش در زنجان - کردستان و رشت استقرار یافته و هر آن مترصد اجرای اوامر مطاع شاهانه بودند. و در چنین شرایطی بود که شاهنشاه برای زیر نظر گرفتن جزئیات امر، بدون بیم از خطر، با پرواز برفراز مناطق عملیاتی نه تنها مواضع خودی در خط مقدم جبهه، بلکه مواضع متجاسرین را در عمق مورد بازدید هوائی قرار میدادند.

۲ - روز اول آذر ۱۳۲۵

اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر، روز اول آذر ۱۳۲۵ یعنی ۱۷ روز پیش از آغاز عملیات نظامی نجات آذربایجان و درست ۳۵ روز پس از اینکه دوره خلبانی را به پایان رسانیده بودند، پشت فرمان یک فروند هواپیمای دوموتوره «اکتشافی بمب افکن» از نوع انسن بشماره ۷۰۷ جلوس وبمدت هفت ساعت تمام برفراز مناطق قزوین - کرمانشاه - کردستان و اصفهان پرواز فرمودند و این اولین پرواز خلبانی مسافرتی شاهانه در یک مسیر طولانی بود که در شرایط موجود آنروز برفراز مناطق عملیاتی انجام گرفت.

۳ - روز چهارم آذر ۱۳۲۵

ساعت ۲ بعداز ظهر روز چهارم آذر ماه ۱۳۲۵ یعنی ۱۳ روز پیش از آغاز عملیات قطعی ارتش برای نجات آذربایجان اعلیحضرت همایون شاهنشاه بایک فروند هواپیمای دوموتوره انسن (بشماره ۷۰۴) در حالیکه خلبانی هواپیما را شخصاً بمهده داشتند از فرودگاه قلعه مرغی بمقصد زنجان پرواز فرمودند. در این پرواز که جمعا سه ساعت بطول انجامید، شاهنشاه اولین سایه بالهای نیروی هوائی ایران را بروی مناطقی افکندند که در اشغال قوای متجاسر بود و در آن مناطق برای مقاومت در برابر ارتش ایران مواضع واستحکاماتی ایجاد کرده بود، شاهنشاه در این پرواز راهها و پلها و مراکز تجمع متجاسرین

را بادقت وبدون اندیشه خطر، از نظر صائب خویش گذراندند و در فرودگاه زنجان به فرماندهان نیروهای اعزامی و مستقر در زنجان اوامر نظامی و عملیاتی لازم را صادر فرموده و همانروز به تهران مراجعت و در فرودگاه قلعه مرغی نزول اجلال فرمودند.

۴ - روز هشتم آذر ۱۳۲۵

روز هشتم آذر ۱۳۲۵ هم اعلیحضرت همایون شاهنشاه شخصاً پشت فرمان هواپیمای انسن شماره ۷۱۳ جلوس و فرودگاه قلعه مرغی را بقصد بندر پهلوی ترك فرمودند و با پرواز برفراز مناطق عملیاتی نحوه استقرار ستونی از ارتش را که ۹ روز بعد در محور «رشت - آستارا» حمله نجات بخش خود را آغاز نمود و همچنین وضع دفاعی متجاسرین در آن منطقه را بازدید و پس از سه ساعت و چهل دقیقه پرواز و صدور اوامر عملیاتی لازم به فرماندهان مأمور عملیات، همانروز به تهران مراجعت و در فرودگاه قلعه مرغی نزول اجلال فرمودند.

۵ - روز پانزدهم آذر ۱۳۲۵

صبح روز ۱۵ آذر ۱۳۲۵ نیز، اعلیحضرت همایون شاهنشاه، در حالیکه رئیس ستاد ارتش وقت (سرلشکر رزم آرا) در الترام رکاب همایونی بود به فرودگاه قلعه مرغی نزول اجلال و امر فرمودند تا یک فروند هواپیمای انسن مجهز برای پرواز معظم له آماده شود، باعجله یک هواپیمای انسن در خط پرواز حاضر شد و شاهنشاه در ساعت ۰۸۳۰ پشت فرمان هواپیما قرار گرفتند و در حالیکه سرلشکر رزم آرا سرنشین هواپیما بود، فرودگاه قلعه مرغی را بسوی زنجان ترك فرمودند. در این پرواز نیز شاهنشاه استحکامات و مواضع قوای فرقه دموکرات را در نواحی قافلانکوه بدقت از زیر نظر گذرانده و اکتشاف لازم بعمل آوردند و پس از صدور اوامر و دستورات نظامی و عملیاتی به رئیس ستاد ارتش (که در رکاب همایونی بود) و فرماندهان واحدهای زمینی و هوائی مأمور زنجان، در زمینه چگونگی عملیاتی که باید برای نجات آذربایجان انجام گیرد، باهمان هواپیما فرودگاه زنجان را بسوی تهران ترك و ساعتی بعد در فرودگاه مهرآباد نزول اجلال فرمودند. در این پرواز، شاهنشاه جمعا دو ساعت و پنجاه دقیقه پرواز خلبانی انجام فرمودند.

پروازهای مورد بحث در واقع اولین «پروازهای اکتشافی رزمی شاهانه» در تاریخ هواپیمائی سراسر جهان بشمار میرود، که شاهنشاه جوانبخت و روشن بین ما باشهامت و شجاعت بی نظیر، چنین افتخاری را نصیب تاریخ ما فرموده اند، زیرا تا آن تاریخ هیچ پادشاهی در سراسر جهان برای بازدید یا اکتشاف مواضع دشمن (حتی بعنوان سرنشین هواپیما) پرواز نکرده بود، تا چه رسد به پرواز خلبانی.

پس از اینکه شهر زنجان بیاری ارتش شاهنشاهی از تسلط متجاسرین فرقهٔ دموکرات نجات یافت یعنی در آستانهٔ ورود ارتش به استان آذربایجان برای یاری به نجات این ایالت (که مردم ستمدیده‌اش منتظر فرصت برای قیام بودند) و پس از اینکه شاهنشاه روز چهارم آذر به زنجان پرواز و از وضع جبهه و مواضع دشمن و شرایط استقرار و آمادگی واحدهای ارتش در زنجان بازدید فرمودند، فرمان دادند که فوراً يك واحد از هواپیماهای نیروی هوایی شاهنشاهی جهت پشتیبانی نیروی زمینی به زنجان عزیمت نماید. برای تهیهٔ مقدمات انتقال واحد هوایی ابتدا عده‌ای افسر و درجه‌دار از طریق زمین به زنجان عزیمت و بلافاصله پرواز هواپیماها به زنجان آغاز شد - اولین هواپیما که از نوع هاینده و شمارهٔ ۶۰۹ بود روز پنجم آذر ۲۵ در فرودگاه زنجان بزمین نشست و سپس در چند نوبت به تعداد کافی هواپیما و وسائل به این شهر انتقال یافت و بمنظور حفظ ارتباط سریع بین تهران و زنجان عملاً يك پل هوایی بین این دو شهر ایجاد شد که در آن هواپیماهای دوموتورهٔ انسن و هواپیماهای يك موتوره تعلیماتی تایگر موس (بعنوان هواپیماهای ارتباطی سبک) مرتباً در پرواز بودند و روز ۱۷ آذر ۲۵ هم يك دستگاه کامیون عکاسی به زنجان اعزام شد و سوخت و مهمات هم بمقدار لازم و کافی از راه زمین تدارک میشد.

فرمان نجات آذربایجان

پس از اینکه شاهنشاه در روز ۱۵ آذر ماه به زنجان پرواز و بازدیدهای مورد نظر را از وضع قوای خودی و خطوط «دفاعی» متجاسرین بعمل آوردند و دستورات عملیاتی لازم را به فرماندهان واحدهای مأمور نجات آذربایجان دادند، فرمان تاریخی آغاز عملیات نظامی برای نجات آذربایجان را خطاب به افسران، درجه‌داران و افراد ارتش به شرح زیر صادر فرمودند: «شما که امروز در کردستان - زنجان و نواحی گیلان برای آزادی میهن گرامی و عزیز گرد آمده و گوش بفرمان، منتظر اطلاع از ساعت عمل میبایید، باید بدانید ایران عزیز قرون متمادی است، که با عظمت و سربلندی در دنیای قدیم و جدید شناخته شده است و با آنکه ملل و کشورهای بسیار در طول این مدت بر اثر سیر اوضاع جهان از بین رفته و از صحنهٔ تاریخ حذف شده‌اند، ولی نام ایران عزیز ما که کهن‌ترین کشورهای جهان است همیشه پابرجا و همیشه با قدرت و اهمیت باقیمانده است. تصور نکنید که این کشور دچار حملات و تجاوزات

نشده، سراسر تاریخ پرافتخار ما از تجاوزات اقوام خارجی یا عناصری که تحت فریب خارجی برای نقض استقلال آن عمل کرده‌اند حکایت میکند، ولی تصور میکنم در تمام طول تاریخ، هیچگاه چنین پیش‌آمد شومی که در ۲۱ آذر ۱۳۲۴ دامنگیر میهن عزیز شده و در نتیجهٔ مستی ماجراجوی بی‌وطن منطقهٔ مهم و سرسبزی چون آذربایجان یعنی روح ایران را از مام میهن جدا ساخته‌اند، رخ نداده‌است و روی افکاربلید و نظریات شومی که جز از بین رفتن استقلال و عظمت باستانی چیز دیگری نیست، به آن عمل و اقدام مبادرت نموده‌اند وظیفهٔ جوانان کشور و فرد فرد ملت و خاصه قوای تأمینیه کشور است که این لکه بدنامی را از دامان کشور بزدایند و این بدبختی را باطرزی مطلوب و اسلوبی پسندیده از تاریخ پرافتخار کشور خود پاک نمایند. شما و همهٔ افراد ملت ایران باید بدانید که اگر ما فوراً و باتمام قوا برای نجات کشور اقدام نکنیم و این لکه بدنامی را از دامان میهن بزداییم، با کارهاییکه در جریان است و با طرح و نقشه‌ایکه مستی وطن فروش برای ایران عزیز تهیه و آماده کرده‌اند، در آتیه، عمل بسیار دشوار و تقریباً غیرممکن خواهد بود. پس برماست که بدون اتلاف وقت و پیش‌از آنکه نقشه‌های شوم در آن منطقه کاملاً صورت عمل بخود گیرد، این منطقه زرخیز را از چنگ اهریمنان ماجراجو نجات داده و وظیفهٔ میهنی خود را انجام دهیم.

برای همین منظور مقرر میداریم که قوای تأمینیه بطرف آذربایجان عزیز حرکت و هرنوع مقاومت و ایستادگی را بکلی درهم شکنند و هم‌میهنان عزیز را از زیر یوغ استبداد خلاصی بخشند و ماجراجویانرا محو و نابود سازند و پرچم شیر و خورشید را در تمام نقاط این سرزمین به اهتزاز درآورند و گرد غم و بیچارگی را از ناصیهٔ هم‌میهنان عزیز که در مدت یکسال اخیر منتهای بدبختی و مذلت را دارا بوده‌اند پاک نمایند.

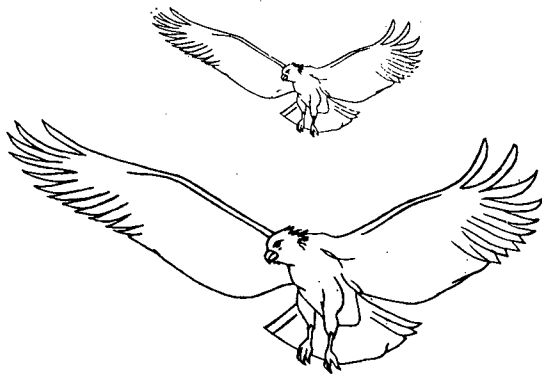
نیل به این مقصود و اجرای این وظیفهٔ مهم جز بافداکاری شما امکان‌پذیر نیست و نام کسانی که در این اردوکنشی و برای نجات میهن عمل خواهند کرد، همیشه در تاریخ پرافتخار کشور باقی خواهد ماند.

من دائماً مراقب اعمال شما هستم و از نزدیک شجاعت و شهامت شما و افراد تحت امر شما را ملاحظه خواهم کرد و اشخاص فداکار مورد توجه خاص و نوازش مخصوص خواهند بود.»

آغاز عملیات

پس از صدور فرمان شاهانه، از روز ۱۸ آذر ۱۳۲۵ عملیات برضد قوای متجاسرین، بمنظور رهائی آذربایجان، آغاز

یاری می نمودند، حملات مؤثری نیز مستقیماً به مواضع و مراکز تجمع متجاسرین و ستونهای موتوری آنها که در امتداد جاده‌ها حرکت میکردند، بعمل می آوردند و در این حملات، برای اولین بار هواپیماهای شکاری نوع هاریکن نیز که بتازگی وارد خدمت نیروی هوایی شده بودند مورد استفاده قرار گرفتند.



پشتیبانی هواپیماها در همه جبهه‌ها و در تمام مدتیکه عملیات رزمی در جریان بود، ادامه داشت و حین انجام یا پس از عملیات، کارکنان نیروی هوایی شاهنشاهی، بیاس ابراز رشادت و انجام خدمات برجسته‌ایکه در راه تأمین پیروزی ارتش، چه بر علیه قوای مسلح متجاسرین فرقه دموکرات و چه در عملیات کشف مواضع و تعقیب و قلع و قمع اشرار بازرانی معمول داشته بودند، مورد تشویق قرار گرفته و به کسب امتیازات زیادی نائل آمدند. یکی از افسرانیکه در این عملیات (خاصه در مرحله‌ای از مأموریت که در «ده کرد» و «آب باریک» انجام گرفت) لیاقت و شهامت بسیار از خود نشان داد و به اخذ نشان جنگی سپه نائل آمد و نیز بخاطر ابراز شجاعت در عملیات فروردین ۱۳۲۶ مراتب خرسندی شاهانه به او ابلاغ گردید سرگرد سعیداعزازی (ارتشبد بازنشسته کنونی) بود و نیز عده قابل توجهی از افسران و درجه‌داران که در عملیات شرکت و ابراز لیاقت کرده بودند مورد تشویق و تقدیر قرار گرفته و به امتیازاتی نائل آمدند منجمله یکی از افسران خلبان که باوجود تیر خوردن از ناحیه پا در عملیات دره قاسملو و «باراندوزها» ی کردستان به مأموریت پرواز خود ادامه داده و کمال رشادت و از خودگذشتگی ابراز داشته بود به دریافت یک قطعه نشان جنگی سپه نائل شد. بعلاوه خدمات نیروی هوایی در عملیات سرکوبی یاغیان و آشوبگران مناطق دیگر کشور نیز که به تحریک عده‌ای از فرصت‌طلبان گردنکش و خائن، با استفاده از شرایط نامطلوب آن دوره از تاریخ ایران، بوجود آمد، بسیار چشمگیر و مورد تشویق و تقدیر بود. اما فی‌الواقع بالاتر از همه این امتیازات نفس موفقیتی بود که با پایان دادن به هرج و مرج و تأمین نظم و امنیت و استقلال و تمامیت وطن بدست آمده بود.

شد و یک ستون در محور زنجان - تبریز - یک ستون از کردستان و یک ستون در محور رشت - آستارا بحرکت درآمد و از طرف دیگر افراد رشید و میهن‌پرست عشایر و ایلات آذربایجان نیز بر ضد فرقه دموکرات وارد عمل شده و از پشت سر آنها را مورد حمله قرار دادند و مردم زجر کشیده آذربایجان که از یکسال پیش منتظر چنین فرصتی بودند همه‌جا بر علیه دژخیمان فرقه دموکرات اقدام و پیشروی واحدهای ارتش شاهنشاهی را تسریع نمودند. روز ۲۲ آذر واحدهای ارتش شاهنشاهی وارد شهر تبریز شدند و در حالیکه اهالی غیور و میهن‌پرست تبریز پیش از آنکه برادران سربازشان برسند نبرد را بر ضد متجاسرین آغاز کرده و تلفات شدیدی بر آنها وارد ساخته بودند. خلاصه اینکه نبرد برای آزادی سراسر آذربایجان بیشتر از ۱۲ روز بطول نیانجامید. پس از نجات آذربایجان جنابفرمان شاهانه روز ۲۱ آذر «روز ارتش» نامیده شد و مقرر گردید که هر سال در چنین روزی در سراسر کشور مراسم سان و رژه نمونه یگانهای ارتش برگزار گردد.

نقش هواپیمائی در عملیات آذربایجان

همانطور که ذکر شد، پیش از اینکه فرمان آغاز عملیات برای نجات آذربایجان صادر گردد و واحدهای ارتش برای یاری به مردم زجر دیده این استان عملیات رزمی را شروع کنند، اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران با هواپیماهاییکه شخصاً خلبانی آنها را بعهده داشتند، اولین سایه بالهای نیروی هوایی ایران را روی سرزمینی که برای مدت یکسال بادسیسه‌های اهریمنی مشتی خائن و بیگانه پرست و به پشتیبانی قوای اجنبی، از پیکر وطن جدا افتاده بود، افکندند. در حقیقت شاهنشاه با این پیشگامی شاهانه، دروازه آسمان مهد زرتشت را بار دیگر بروی هواپیماهای ایران گشودند و با صدور فرمان حرکت قوا به آذربادگان، خلبانان نیروی هوایی شاهنشاهی نیز، به پیروی از منویات فرمانده تاجدار خود و در اجرای فرمان مطاع شاهانه، برای پشتیبانی از عملیات زمینی، بالای سر برادران سربازشان باتمام قدرت و وظایف میهنی خود را در حفظ تمامیت کشور و بازگرداندن استان آذربایجان به مام میهن، انجام دادند.

در عملیات رهائی آذربایجان و کردستان هواپیماهای نیروی هوایی شاهنشاهی علاوه بر اینکه از طریق اکتشاف و عکسبرداری هوایی و آگاه کردن فرماندهان واحدهای زمینی از وضع استقرار و نقل و انتقالات متجاسرین فرقه دموکرات و اشرار بازرانی، واحدهای زمینی ارتش شاهنشاهی را پشتیبانی میکردند و بحفظ هم‌آهنگی عملیاتی و ارتباط بین این واحدها

تشکیل گروه مستقل هوایی تبریز

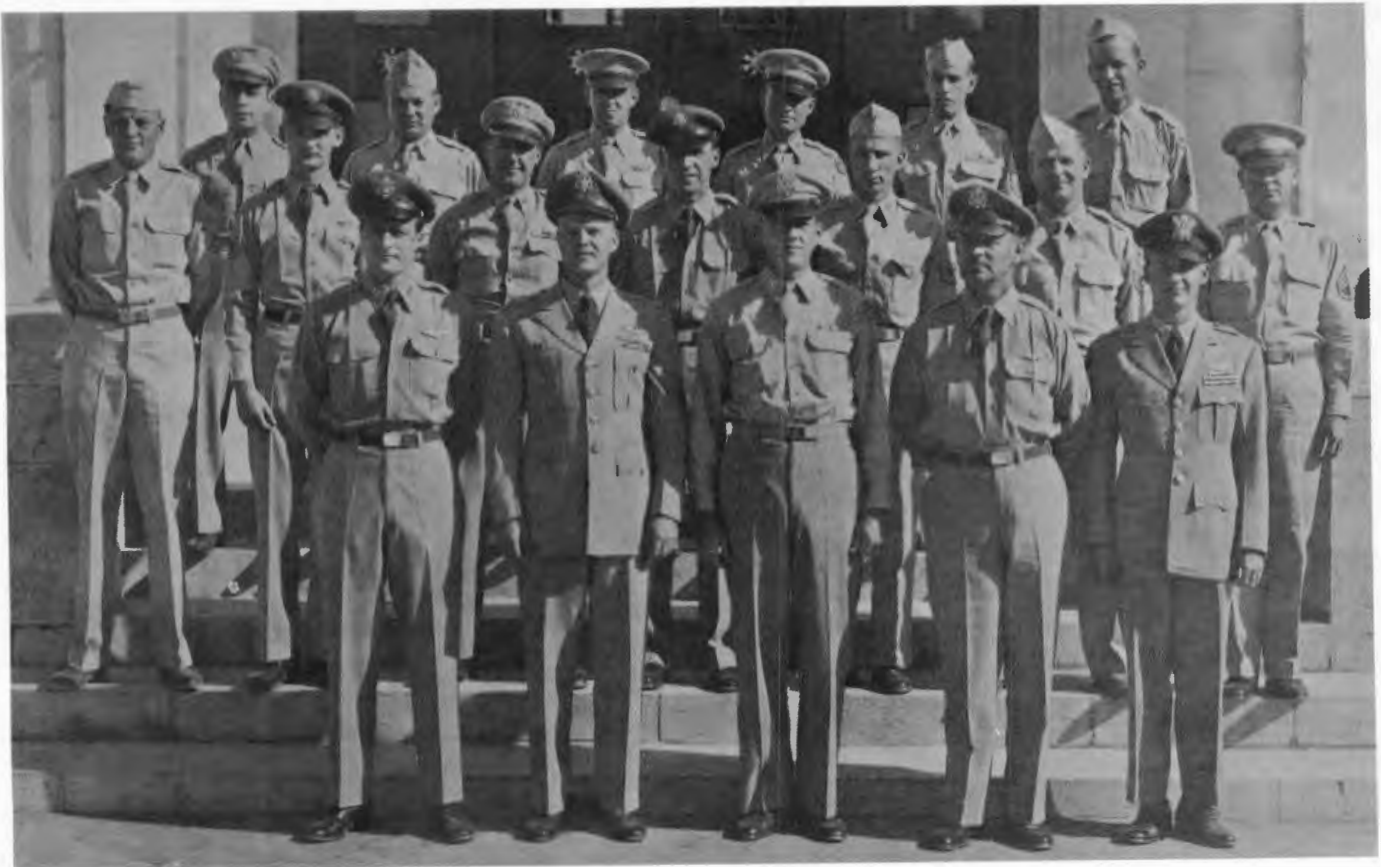
پیشرفته که در آغاز تأسیس هواپیمائی نظامی ایران نیز مورد توجه قرار گرفت، و چنانکه در همین کتاب اشاره شد، با دعوت از متخصصین هواپیمائی کشورهای سوئد و بلژیک این مسئله حل گردید، در سالهای بعد از جنگ جهانی دوم یعنی در مرحله تجدید حیات این نیرو، از متخصصین نیروی هوایی آمریکا بهره گرفته شد. این متخصصین که بعنوان مستشار در خدمت نیروی هوایی ایران قرار گرفتند با داشتن آخرین اطلاعات و تجربیات مربوط به پیشرفته‌ترین نیروهای هوایی جهان، در تجدید سازمان و اتخاذ روشهای متمرقی اداری - فنی - تدارکاتی - عملیاتی - آموزشی و غیره همکاری ارزنده‌ای با پرسنل نیروی هوایی معمول داشته و با ارائه تجربیات ذیقیمت خود در حصول موفقیت‌های مبتنی بر تلاش‌هاییکه برای مدرن کردن همه جانبه این نیرو آغاز شد تسهیلات زیادی را فراهم ساختند.

پس از اینکه با ورود ارتش و قیام مردم بر علیه متجاسرین فرقه دموکرات، مرکز استان آذربایجان یعنی تبریز آزادی خود را بازیافت، یک گروه مستقل هوایی، بفرماندهی سرگرد خلبان سعید اعزازی جهت استقرار در این شهر مأموریت یافت و فرودگاه تبریز بصورت پایگاه اصلی برای عملیات هوایی در انجام مأموریت‌های مربوط به پاک کردن سراسر منطقه آذربایجان و صفحات غرب کشور از وجود بقایای اشرار و عناصر خائن و آشوبگر مورد استفاده قرار گرفت.

استفاده از تجربیات دیگران

درباره استفاده از تجربیات هواپیمائی نظامی کشورهای

۱۳۲۸ - مستشاران نظامی آمریکائی در خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی .



تجدید حیات یک سازمان

داشت و درد و عذابش بیشتر از همه متوجه عضوی از اعضاء پیکر جامعه ایران بود که در نقش سپر دفاعی، خود را بعنوان مسئول همه صدمات وارده، مستحق سرزنش می‌پنداشت، هر چند در آن هنگام شرایط موجود، بر اجتناب ناپذیری واقعه حکم میکرد - و این عضو، ارتش ایران منجمله نیروی هوایی شاهنشاهی و آن جراحات باقیمانده، وضع تأسف‌آور آذربایجان و کردستان بود.

خوشبختانه میهن ما بابر خورداری از وجود حکیم حاذق عالیقدر و لایقی چنانکه دیدیم در اندک مدتی به التیام این جراحات خطرناک توفیق یافت: نقش افتخار آمیزی که ارتش منجمله نیروی هوایی به رهبری شاهنشاه آریامهر در پیروزی عملیات آذربایجان و کردستان بهمه داشت موجب التیام جراحاتی شد که به احساسات ملی مردم این سرزمین خاصه ارتشیان وارد آمده بود و با برطرف شدن این لطمه روحی بزرگ و تحمل ناپذیر، آن اعتماد بنفس و افتخار خدمتی که لازمه پیشرفت کار هر تشکیلاتی، مخصوصاً تشکیلاتی نظیر سازمان نیروی هواییست، بار دیگر به قلوب کارکنان این نیرو راه یافت و انگیزه تلاش بیشتر برای پیشرفت و تعالی این نیرو گردید.

نقاقت بیماری ناشی از جنگ جهانی دوم

باتوجه باینکه ارتش با صنوف مختلفش منجمله نیروی هوایی علی‌الاصول یکی از تشکیلات مملکتی می‌باشد و برای خدمتگراری به کشور و جامعه‌اش سازمان یافته و بهرحال با ۱۳۹

مقدمه این مجموعه را به مطالعه اندیشه‌های پرواز در ایران باستان اختصاص دادیم و در پی آن اندیشه‌های رؤیائی، از پیدایش هوانوردی در این کشور سخن گفتیم، سپس به بحث پیرامون تلاشهای نخستین در جهت ایجاد صنف هواپیمائی برای قشون ایران پرداختیم، آنگاه بیست سال پیشرفت نیروی هوایی شاهنشاهی را مورد بررسی قرار دادیم و در تعقیب منحنی تغییرات تکاملی این سازمان مشاهده کردیم که چگونه تحت تأثیر ضربه ناشی از واقعه شوم سوم شهریور ۱۳۲۰ شاخه این منحنی یکباره شکست واز سیر صعودی خود که حاصل ۲۰ سال کوشش مداوم و تحمل دشواریها بود، باز ایستاد و با ۱۸۰ درجه تغییر جهت، روبه سیر نزولی تأسف‌انگیز نهاد و در سراسیمه سقوط قرار گرفت و به مرحله‌ای از آشفتگی و بی‌سروسامانی رسید که موجودیتش بخطر افتاد و بیم آن میرفت که بکلی منحل گردد.

در چنین دوره تاریکی از تاریخ نیروی هوایی ایران، تصمیم واقدم اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر، برای نجات این سازمان، که بصورت سرمشق شاهانه از طریق پوشیدن لباس پرواز و آغاز آموزش فن خلبانی تجلی نمود، در حقیقت ستاره امیدبخشی بود که از افق حیات نیروی هوایی کشور مادرخشیدن گرفت و چنانکه قبلاً متذکر شدیم این واقعه تاریخی موجبات امیدواری کارکنان نیروی هوایی را فراهم ساخت بطوریکه از این به بعد بادل گرمی و امید برای برطرف کردن رکود و جبران بی‌سروسامانیهای دوران جنگ پرداختند.

اما از ضربه واقعه سوم شهریور ۱۳۲۰، هنوز زخم خطرناکی پیکر تب‌آلود وطن ما را رنج میداد و این زخم از این جهت بیشتر مهلك میتوانست باشد که در ناحیه سر قرار

جامعه‌ایکه متعلق به آنست سرنوشت مشترکی دارد، لذا با همه نفوذناپذیری و مصنوعیتی که در برابر جریانات سیاسی حائز است، خواهی نخواهی به‌عنوان یکی از اعضاء پیکر جامعه‌ناگیر از سیر وقایعی که بصور گوناگون در کشور اتفاق میافتد از طرق مختلف متأثر میگردد و بهمین دلیل بحرانا و نشیب و فرازهای سیاسی که حتی پس از خروج قوای بیگانه از کشور و حل مطلوب مسئله دشوار آذربایجان و تأمین تمامیت و تعمیم امنیت در سراسر ایران در اثر نقاحت بیماری ناشی از جنگ جهانی دوم، بوجود آمد و موانعی را در راه پیشرفت میهن ما ایجاد کرد، برای چندین سال موجب کندی آهنگ ترقی نیروی هوائی این کشور نیز گردید.

این بحرانا ناشی از کارگردانی سیاستمداران کج سلیقه و کوتاه فکر و خودخواهی بود که با روشهای کهنه و منسوخ خود در لباس خدمت داعیه «رهبری» بر سر می‌پروراندند و حاصل ایفای نقش بازیگرانی بود که اگر بمسوء نیتی هم تعبیر نشود لاقلاً در شرایط موجود قدرت تشخیص مصالح کشور را نداشتند و در نتیجه اعمالشان اصلاحاتی که از برکات نبوغ پیشوای عالیقدر این مملکت می‌توانستند زودتر آغاز و انجام گیرند بعهدۀ تعویق افتاد و نیروی هوائی ایران هم بعنوان یکی از سازمانهای کشور، متأثر از این وقایع ناگوار، باهمۀ تلاشهای مثبتی که کارکنانش در جهت اجرای برنامه‌های توسعه و ترقی سازمان خود مبذول میداشتند، سالها فرصت امکان پیروزی سریع مورد نظر را از دست دادند.

این موضوع قابل پیشبینی میباشد که امکان دارد بعضی از خوانندگان، بوجود رابطه بین آهنگ پیشرفت نیروی هوائی و جریانات سیاسی کشور بادیده تردید بنگرند و چنین بیانیدند که بحکم وجود روش عدم دخالت در امور سیاسی، تهیه و اجرای طرحها و برنامه‌های نیروی هوائی بدون اینکه جریانات سیاسی مملکت در نحوه پیاده کردن آنها تأثیری بگذارد، ادامه داشت و اگر پیشرفت مورد نظر سریع نبوده، تقصیر به گردن خود نیروی هوائی است و بس. ولی باید توجه داشت که در بررسی يك قضیه، خاصه اگر بنحوی با جامعه بستگی پیدا کند نمی‌توان آنرا بطور مجزا و بدون توجه به آثار متقابل عوامل مادی و معنوی و شرایط زمانی و مکانی محیط مربوطه‌اش در نظر گرفت، اگرچه در بعضی موارد ممکن است تشخیص نحوه ارتباط و تأثیر آن عوامل و شرایط با قضیه مورد بررسی، بسیار دشوار باشد.

تعویض فرماندهان و تغییر عنوان

فرماندهی نیروی هوائی تا ۱۶ شهریور ۱۳۲۶ بعهدۀ سرلشکر محمدحسین عمیدی (افسر غیر هوائی) بود و از این تاریخ تادم فروردین ۱۳۲۷ که سرتیپ فنی هوائی مهنا



سرهنگ خلبان مهدی سپه‌پور (سرتیپ بازنشسته) که در سال ۱۳۲۵ افتخار هنرآموزگاری خلبانی شاهانه را داشت از تاریخ ۳۰ دیماه ۱۳۲۷ تا ۱۷ مرداد ۱۳۲۹ عهده‌دار فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی و (بعد از تغییر نام فرماندهی نیرو به ستاد نیروی هوائی) یکبار هم از ۱۷ مرداد ۲۹ تا ۲۳ آبان همان سال و بار دیگر (در درجه سرتیپی) از ۸ مرداد ۱۳۳۰ تا ۱۶ بهمن همان سال بعنوان رئیس ستاد نیروی هوائی مشغول خدمت بود.

بفرماندهی این نیرو منصوب گردید، سرهنگ خلبان هدایت کیلانشاه (سپهبد بازنشسته کنونی) به جای فرمانده نیروی هوائی انجام وظیفه میکرد از این به بعد تا ۱۵ مهر ۱۳۳۷ نوعی عدم ثبات در تصدی شغل فرماندهی نیروی هوائی مشاهده میشود (قابل توجه است که عدم ثبات در مقام فرماندهی، ریاست یا مدیریت هراسازمان و بالااقل آنچه سوابق درمورد نیروی هوائی نشان میدهد، همواره نشانه‌ای از يك نوع بحران یا رکود در امور سازمان بوده است). بعلاوه از تاریخ ۱۷ مرداد ماه ۱۳۲۹ تا ۲۲ بهمن ۱۳۳۶ باردیگر عنوان «فرماندهی» از نیروی هوائی سلب و نام رسمی این سازمان به «ستاد نیروی هوائی» تبدیل گردید. فهرست اسامی و تاریخ انتصاب هر يك از فرماندهان یا رؤسای ستاد فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی که در طول حدود ده سال (دهم فروردین ۱۳۲۷ تا ۱۵ مهر ۱۳۳۷) عهده‌دار این شغل بوده‌اند بشرح زیر از نظر میگردد:

سرتیپ فنی هوائی مهنا فرمانده نیروی هوائی از ۱۰ فروردین ۱۳۲۷ تا ۳۰ دیماه ۱۳۲۷



سرهنگ خلبان مهدی سپهپور فرمانده نیروی هوایی از
 ۳۰ دیماه ۱۳۲۷ تا ۱۷ ارداد ۱۳۲۹
 سرهنگ خلبان مهدی سپهپور رئیس ستاد نیروی هوایی
 از ۱۷ ارداد ۱۳۲۹ تا ۳ آبان ۱۳۲۹
 سرتیپ هوایی نوری علائی رئیس ستاد نیروی هوایی از
 ۳ آبان ۱۳۲۹ تا ۸ ارداد ۱۳۳۰
 سرتیپ خلبان مهدی سپهپور رئیس ستاد نیروی هوایی
 از ۸ ارداد ۱۳۳۰ تا ۱۶ بهمن ۱۳۳۰
 سرتیپ خلبان هدایت گیلانشاه رئیس ستاد نیروی هوایی
 از ۱۶ بهمن ۱۳۳۰ تا ۱۲ اسفند ۱۳۳۱
 سرتیپ خلبان معینی رئیس ستاد نیروی هوایی از ۱۲
 اسفند ۱۳۳۱ تا ۲۹ اسفند ۱۳۳۲
 سرلشکر خلبان گیلانشاه رئیس ستاد نیروی هوایی از ۲۹
 اسفند ۱۳۳۲ تا ۲۲ بهمن ۱۳۳۶
 سرلشکر خلبان گیلانشاه (بعداً سپهبد) فرمانده نیروی
 هوایی از ۲۲ بهمن ۱۳۳۶ تا ۱۵ مهر ۱۳۳۷
 ضمناً سرتیپ خلبان محمد خاتمی (بعداً ارتشبد) فرمانده
 نیروی هوایی شاهنشاهی از ۱۵ مهر ۱۳۳۷ تا ۲۱ شهریور ۱۳۵۴
 سپهبد فاضل تدین (بعداً ارتشبد) از ۲۱ شهریور ۱۳۵۴

شادروان سرتیپ نوری علائی که از افسران علاقمند به مطالعه ،
 مخصوصاً " تاریخ هواپیمائی جهان و کتاب " از منگلیه تا شاه " حاوی
 تاریخ هواپیمائی جهان و مختصری از تاریخ هواپیمائی ایران ، از آثار
 او میباشد . سرتیپ علائی از تاریخ سوم آبان ماه ۱۳۲۹ تا هشتم مرداد
 ماه ۱۳۳۰ عهده‌دار ریاست ستاد نیروی هوایی شاهنشاهی بود (لازم
 به یادآوریست که در آن زمان عنوان " فرماندهی " از نیروی هوایی
 ایران سلب و ریاست ستاد بالاترین مقام این سازمان محسوب میشد) .

سپهبد خلبان بازنشسته هدایت گیلانشاه ، در درجهٔ سرهنگی از
 تاریخ ۱۶ شهریور ۱۳۲۶ تا دهم فروردین ۱۳۲۷ بجای فرماندهی نیرو
 و از ۱۶ بهمن ۱۳۳۰ تا ۱۲ اسفند ۱۳۳۱ (با درجهٔ سرتیپی) و از
 ۲۹ اسفند ۱۳۳۲ تا ۲۲ بهمن ۱۳۳۶ (با درجهٔ سرلشگری) بعنوان
 رئیس ستاد نیروی هوایی و از ۲۲ بهمن ۱۳۳۶ تا ۱۵ مهر ۱۳۳۷ بعنوان
 فرمانده نیروی هوایی شاهنشاهی عهده‌دار انجام وظیفه بوده است .



ادامهٔ تلاش و آغاز فصل جدید

علی‌رغم شرایط نامعلومی که در این دوره از تاریخ کشور
 ما وجود داشت و تحت عنوان نقاهت بیماری ناشی از جنگ
 جهانی دوم اشاره شد نیروی هوایی علی‌الاصول از تحکیم پایه
 های پیشرفت آینده‌اش غافل نماند و با امعان نظر به این اصل که ۱۴۱

اساس پیشرفت هواپیمائی، بعنوان يك رسته كاملا تخصصی و در حال تحولات و تغییرات سریع تکنولوژیک، برپایه معلومات و مهارتهای تخصصی کارکنانش استوار است، با استفاده از هر فرصتی در راه تأمین نیروی انسانی کارآزموده و متخصص خلبانی و فنی کوشید و از طریق ادامه آموزش در داخل کشور و اعزام محصل به خارج، در این زمینه به موفقیتهای رضایتبخشی هم نائل آمد.

بتدریج در سازمان نیروی هوائی شاهنشاهی تغییرات متناسب با مقتضیات روز داده شد و در سال ۱۳۲۸ اولین سری هواپیماهای آمریکائی: دوموتوره حمل و نقل از نوع داکوتا و هواپیماهای شکاری از نوع سندربولت و سال بعد هواپیماهای آموزشی و ارتباطی از انواع: هاروارد - استیرمن - ال-۵ و در همین سال نیز هواپیمای نوع ال-۲۰ وارد خدمت این نیرو گردید.

باقیام ملی ۲۸ امرداد ۱۳۳۲ فصل جدیدی در تاریخ میهن ما آغاز شد. این قیام همانند خورشید حقیقت با تابش اشعه مقدس و سوزانش همه میکروبها را که تحت شرایط ناشی از جنگ جهانی دوم، در زیر سایه سرنیزه سربازان بیگانه در کشور ما تولید شده و رشد نموده و سالها بود که جامعه ایران را بیمار، غلیل و تب آلود کرده بود، یکباره محو و نابود ساخت و محیط سالمی را برای امکان پیشرفت سریع در همه شئون کشور بوجود آورد. نیروی هوائی نیز که بعنوان عضوی از اعضای جامعه این کشور لاقبل بطور غیرمستقیم از بیماری پیکر ایران زیان میدید، در سلامتی بازیافته میهنش سهم و برآهنگ پیشرفتش افزوده شد.



سرتیپ خلبان بازنشسته محمد معینی از تاریخ ۱۲ اسفند سال ۱۳۳۱ تا تاریخ ۲۹ اسفند سال ۱۳۳۲ " ریاست ستاد نیروی هوائی " را (که در آن تاریخ بالاترین مقام در این نیرو محسوب میشد) بعهدہ داشته است .



سیر پیشرفت‌های آموزشی در نیروی هوایی شاهنشاهی از سال ۱۳۲۶ تا کنون

مربوط به نحوه گسترش آینده نیروی هوایی می‌توانست باشد) مرحله پیاده کردن این برنامه‌ها میرسید که مستلزم پیش‌بینی و دریافت بودجه کافی، تهیه جا، وسائل و کادر آموزشی و بالاخره آمادگی برای پذیرش داوطلبان واجد شرایط می‌بود و بالطبع بررسیها و اقداماتی که بمنظور توسعه و پیشرفت نیروی هوایی در مراحل مختلف مورد بحث انجام گرفته نیازمند زمان نسبتاً طولانی بوده است.

آموزشگاه فنی که بعد از وقایع شهریور ۱۳۲۰ تعطیل بود دوره نهم خود را در سال ۱۳۲۶ با شرکت نود نفر هنرآموز تشکیل داد. تا سال ۱۳۲۱ آموزشگاه خلبانی در مهرآباد فعالیت میکرد ولی در این سال به پادگان شمالی دوشان‌تپه (محل فعلی فرماندهی آموزشهای هوایی) انتقال یافت و در سال ۱۳۲۳ به ساختمانهای جنوبی دوشان‌تپه منتقل گردید.

دوره پانزدهم آموزشگاه خلبانی شامل ده نفر افسر و یک نفر استوار هوانورد بود که در تاریخ ۲۰/۳/۱۳۲۶ خاتمه یافت و گواهینامه خلبانی یازده نفر خلبان مذکور در مراسم روز ۲۵ مهر ۱۳۲۶ بانست مبارک شاهانه اعطاء گردید.

در سال ۱۳۲۶ يك دوره تکمیلی بی‌سیم برای آشنائی کارکنان این رشته با کار روی دستگاههای جدید بی‌سیم در آموزشگاه خلبانی تشکیل و يك افسر و ده استوار از یگانهای نیروی هوایی در این دوره شرکت کردند و پس از طی دوره و آشنائی عملی با کار دستگاههای جدید در تاریخ ۱۷/۴/۲۶ به قسمتهای مربوطه اعزام گردیدند.

دانشکده فنی هوایی نیز که بدنبال وقایع شهریور ۱۳۲۰ تعطیل شده بود، دوره‌های ششم، هفتم و هشتم خود را از سال ۱۳۲۶ تشکیل و جمعی از فارغ‌التحصیلان این دوره‌ها برای تکمیل تحصیلات فنی به آمریکا اعزام شدند.

همانطور که قبلاً در این کتاب شرح داده شد وقایع شهریور ۱۳۲۰ و اشغال کشور از طرف قوای بیگانه همه شئون نیروی هوایی منجمله فعالیتهای آموزشی این نیرو را دچار وقفه ساخت. با پایان گرفتن جنگ، و در پرتو توجهات خاص اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران دایر بر لزوم تجدید حیات نیروی هوایی و پیشرفت سریع آن که این توجهات در عالیترین مظاهر خود یعنی اراده شاهانه به فراگرفتن فن خلبانی متجلی شد و بازگشت آذربایجان به مام میهن که در آن کارکنان نیروی هوایی نقش مؤثری را به رهبری فرمانده تاجدار خود ایفا کردند، موجب گردید که خدمتگزاران این نیرو با روحیه قوی و دلگرمی و امیدواری، به کوشش و فعالیت روز افزونی در راه اجرای منویات ملوکانه برای پیشرفت و تعالی سریع نیروی هوایی بپردازند.

مطالعه و بررسی برای تهیه طرحهای پیشرفت و توسعه نیروی هوایی آغاز شد که در این بررسیها بر حسب خصلت فنی و پیشرفتهای سریع این رشته برنامه‌های آموزشی طبعاً حائز اهمیت خاص و از حق تقدم برخوردار بود اما امکان تهیه دقیق و منطقی برنامه‌های آموزشی در وهله نخست بستگی داشت به پیش‌بینی صحیح نحوه گسترش آینده نیروی هوایی از حیث انواع هواپیماها و وسائلی که قرار بود وارد خدمت شوند و تعداد آنها و طبقه بندی تخصصهای مورد نیاز و تفکیک و تعیین عده پرسنلی که در هر يك از تخصصها و در سطوح مهارتهای مختلف لازم می‌بود و سرانجام، با توجه به عده پرسنل موجود در هر يك از تخصصهای مورد نظر، تعیین ارقام مربوط به پرسنل جدیدی که باید در تخصصهای گوناگون آموزش داده شوند.

پس از مرحله تعیین نیازمندیهای پرسنلی و تهیه برنامه‌های آموزشی (که طبق توضیحات بالامبتنی بر تهیه قبلی طرح‌های



سرتشکر بازنشسه عیسی اسوداح فرمانده سبب
تعلیمات نیروی هوایی از ۸/۲۹ تا ۸/۱۰ ۱۳۳۱.

در مراسم روز ۲۵ مهر ۱۳۲۷ که در پیشگاه مبارک شاهانه در قلعه مرغی برگزار شد فارغ التحصیلان دوره شاتر دهم آموزشگاه خلبانی به اخذ گواهینامه های خود از دست مبارک ملو کانه مفتخر گردیدند.

دوره های دهم و یازدهم آموزشگاه فنی در سالهای ۱۳۲۷ و ۱۳۲۸ تشکیل شد. از مهر ۱۳۲۸ که دوره یازدهم، سال اول تحصیلی خود را طی میکرد مقرر شد تا از سال دوم این دوره شاگردان در رشته های تخصصی مختلف فنی که مورد نیاز نیروی هوایی میباشد تعلیم داده شوند. به این ترتیب برای اولین بار روش آموزش فنی بنحوی تغییر کرد که، برخلاف سابق، در این آموزشگاه متخصصین علیهمادهای در هر یک از رشته های مختلف از قبیل هواپیما - موتور - هیدرولیک - اسلحه - آلات دقیق - هواشناسی - بی سیم و غیره تعلیم داده شوند و از آن به بعد آموزش فنی در نیروی هوایی، چه در داخل و چه خارج از کشور، بر مبنای احتیاجات این نیرو در رشته های تخصصی مختلف ادامه یافت.

وضع آموزش و فارغ التحصیلان نیروی هوایی

شاهنشاهی در سال ۱۳۲۸

فارغ التحصیلان سازمانهای آموزشی نیروی هوایی شاهنشاهی در سال ۱۳۲۸ که طی مراسم روز ۲۵ مهر همان سال در قلعه مرغی از دست مبارک شاهانه مفتخر به اخذ گواهینامه شدند بشرح زیر بودند:

فارغ التحصیلان دانشکده فنی هوایی ۱۷ نفر - فارغ التحصیلان دوره ۱۷ آموزشگاه خلبانی ۲۴ نفر - فارغ التحصیلان کلاس عکاسی هوایی ۱۶ نفر درجه دار - فارغ التحصیلان دوره ۱۱ هنرآموزگاری خلبانی ۹ نفر - فارغ التحصیلان کلاس هواشناسی ۱۳ نفر، همچنین در تاریخ ۲۵ مهر ۱۳۲۸ مراکز آموزشی بشرح زیر در نیروی هوایی شاهنشاهی دایر بودند: دوره تکمیلی دانشکده فنی افسری ۱۹ نفر - کلاس فنی ویژه درجه داران ۱۵ نفر - آموزشگاه فنی ۱۷۰ نفر، بعلاوه از تاریخ ۲۳/۱۰/۱۳۲۸ بمنظور تعلیم عده ای افسر متخصص در ناوبری هوایی کلاسی بمدت یکسال با شرکت ۱۱ نفر از پرسنل پرنده نیرو در مهر آباد تشکیل شد و در سال ۱۳۲۸ ده نفر از افسران نیروی هوایی مشغول طی دوره ستاد هوایی دانشگاه جنگ بودند.

فارغ التحصیلان دوره های آموزشی نیروی هوایی

در مهر ۱۳۲۹

در مهر ۱۳۲۹ از دوره های مختلف آموزشی نیروی هوایی شاهنشاهی مجموعاً ۶۳۲ نفر بشرح زیر فارغ التحصیل شدند.

۸ نفر	دوره اول تکمیلی فنی
۸ نفر	دوره هنرآموزگاری خلبانی
۹ نفر	دوره خلبانی ارتباط
۹ نفر	دوره ستاد دانشگاه جنگ
۱۳ نفر	دوره ستاد هوایی
۱۲ نفر	دوره هیجدهم دانشکده خلبانی
۱۱ نفر	دوره ناوبری هوایی
۱۰ نفر	دوره کلاس هواشناسی
۲۴ نفر	کلاس ویژه فنی هوایی
۷۷ نفر	دوره یازدهم آموزشگاه فنی
۹ نفر	دوره کارآموزی آتش نشانی
۴۴۲ نفر	دوره اول کمک مکانیسین

تمرکز فعالیتهای آموزشی یکی از هدفهای نیروی هوایی را تشکیل میداد (قبلاً قسمتهای آموزشی بطور مجزا و در یگانهای مختلف این نیرو فعالیت میکردند) بر مبنای این هدف از تاریخ ۱۳۲۹/۸/۲۹ برای اولین بار چنین تمرکزی انجام گرفت و تیپ تعلیمات در پادگان شمالی دوشان تپه (محل کنونی فرماندهی آموزشهای هوایی) که قبلاً محل استقرار هنگ اکتشافی بود تشکیل گردید و در بدو امر سازمان تیپ تعلیمات شامل دانشکده خلبانی - دانشکده فنی - هنگ ایستگاه و آموزشگاههای فنی بود (این آموزشگاهها موقتاً در پادگان جنوبی دوشان تپه استقرار داشتند) در پایان هر دوره از دانشکده های این تیپ عده ای افسر خلبان و فنی و پس از طی هر دوره از آموزشگاههای فنی عده ای درجه دار فنی فارغ التحصیل و به یگانهای مختلف نیروی هوایی اعزام میگرددند.

نخستین افسر خارجی که در دانشکده خلبانی نیروی هوایی شاهنشاهی خلبانی آموخت و به اخذ گواهینامه و نشان مربوطه نائل آمد

در سال ۱۳۳۰ با موافقت اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران، سرهنگ پ. شاونن وابسته هوایی و زمینی سفارت کبرای فرانسه در ایران، دوره خلبانی ارتباط را در دانشکده خلبانی نیروی هوایی شاهنشاهی طی کرد و روز ۱۵ خرداد ۱۳۳۰ ضمن مراسمی که در باشگاه دانشکده خلبانی برگزار گردید از دست رئیس ستاد وقت نیروی هوایی (شادروان سرتیپ نوری علانی) بدریافت گواهینامه و نشان خلبانی نیروی هوایی ایران نائل آمد راین نخستین بار در تاریخ نیروی هوایی کشور ما محسوب میشود که یک افسر خارجی به طی دوره خلبانی در آموزشگاه خلبانی این نیرو و اخذ گواهینامه و نشان مربوطه نائل می آید.

دوره های آموزشی نیروی هوایی شاهنشاهی بشرح زیر از دست مبارك ملوكانه مفتخر به دریافت گواهینامه شدند:
فارغ التحصیلان دوره هنرآموزگاری خلبانی ۱۸ نفر
فارغ التحصیلان دوره نوزدهم خلبانی ۱۶ نفر
فارغ التحصیلان دوره تخصصی ناوبری ۱۸ نفر
فارغ التحصیلان دوره مکانیک و کمک مکانیک جمعاً ۷۱۷ نفر
طبق گزارش رئیس ستاد وقت نیروی هوایی به پیشگاه مبارك شاهانه در مراسم روز ۲۵ مهر ۱۳۳۰، در آن تاریخ نیروی هوایی ۲۵۶ نفر دانشجوی خلبانی و ۹۶ نفر دانشجوی فنی تحت تعلیم داشته و در آموزشگاههای مختلف نیرو نیز جمعاً ۹۰۰ نفر دانش آموز مشغول تحصیل بوده بطوریکه جمع محصلین تحت تعلیم نیروی هوایی در رشته های خلبانی - فنی - ناوبری و هواشناسی بالغ بر ۱۳۰۰ نفر میگردد.

فارغ التحصیلان دوره های آموزشی نیروی هوایی در سال ۱۳۳۱

در مراسم روز ۲۵ مهر ۱۳۳۱ که در پیشگاه مبارك شاهانه در دوشان تپه برگزار شد نمایندگان فارغ التحصیلان دوره های آموزشی نیروی هوایی: ۱۸ نفر ستوان دوم فنی و ۹ نفر ستوان

فارغ التحصیلان دوره های آموزشی نیروی هوایی در سال ۱۳۳۰

در مراسم روز ۲۵ مهر سال ۱۳۳۰ که در پیشگاه مبارك شاهانه در دوشان تپه برگزار گردید نمایندگان فارغ التحصیلان

جمعی از افسران فارغ التحصیل دانشکده فنی نیروی هوایی (همراه عده دیگری از دانشجویان) که در سال ۱۳۲۹ جهت تکمیل تحصیلات فنی خود به آمریکا اعزام شدند ، در وسط صف جلو عکس شادروان تیمسار رزم آراء و سمت چپ عکس وی سرهنگ خلبان مهدی سپه پور و سمت راست او سرهنگ هوایی نوری علانی دیده میشود .



دوم هوشناسی و ناوبر و ۲۷۱ نفر استوار و گروهان (متخصص رشته‌های بی‌سیم - اسلحه - هوشناسی عمومی - هواپیما و موتور) به‌اخذ گواهینامه از دست مبارک شاهانه مفتخر شدند. ضمناً طبق گزارش رئیس ستاد وقت نیرو به پیشگاه مبارک شاهانه، ۶۹ نفر افسر از دوره سه‌ساله هوائی دانشکده فارغ‌التحصیل گردیده و در مراسم دانشکده افسری ارتش دانشنامه‌های خود را از دست مبارک ملوکانه دریافت داشته‌اند و از میان آنان ۴۲ نفر ستوان دوم خلبان بودند که در رژه هوائی ۲۵ مهر ۱۳۳۱ با پرواز بوسیله هواپیماهای سبک شرکت داشتند.

وضع آموزش نیروی هوائی شاهنشاهی در سال ۱۳۳۲

در سال تحصیلی ۳۲-۱۳۳۱ در دانشکده خلبانی جمعاً ۸۱ نفر و دانشکده فنی ۱۳۲ نفر و دوره هوشناسی ۳۱ نفر و آموزشگاه فنی ۴۲۰ نفر مشغول تحصیل بودند که در مهر ماه سال ۱۳۳۲ سی نفر در رشته خلبانی و ۳۸ نفر در رشته فنی و ۲۹ نفر در رشته هوشناسی و ۳۷۹ نفر از آموزشگاه فنی فارغ‌التحصیل و به‌اخذ گواهینامه نائل آمدند و در دوره ستاد هوائی که در دانشگاه جنگ تأسیس گردیده بود نیز ۸ نفر از افسران نیروی هوائی مشغول تحصیل بودند.

فارغ‌التحصیلان دوره‌های آموزشی نیروی هوائی در سال ۱۳۳۳

در سال ۱۳۳۳ در رشته خلبانی ۳۷ نفر - در رشته فنی موتور ۲۶ نفر و در رشته فنی بی‌سیم ۲۷ نفر از دانشکده‌های افسری نیروی هوائی فارغ‌التحصیل شدند.

در سال ۱۳۳۲ تصمیم گرفته شده بود تا کمک مکانیسین‌هائی که دوره یک ساله آموزشگاه کمک مکانیسینی را با پایه تحصیلی حداقل ۶ ابتدائی طی کرده و به درجه گروهان سومی نائل آمده بودند بتدریج به آموزشگاه فنی معرفی و دوره ششماهه دیگری را در رشته‌های مورد نیاز نیروی هوائی بگذرانند تا بیک درجه ترفیع گروهانی نائل آیند. اولین دوره این آموزش در خرداد ماه ۱۳۳۳ بشرح زیر پایان یافت.

در رشته آلات دقیق ۹ نفر - در رشته موتور ۱۰ نفر - در رشته بی‌سیم ۱۲ نفر - در رشته هیدرولیک ۷ نفر و در رشته تدارکات ۸ نفر.

بعلاوه چهل نفر نیز که با داشتن گواهینامه سوم دبیرستان وارد آموزشگاه فنی شده و دوره دوساله این آموزشگاه را در



سرهنگ مهندس احمد آجودانی (سرتیپ بازنشسته کنونی)
که از تاریخ ۱۳۳۱/۸/۱۰ تا ۱/۲۴/۱۳۳۳ فرماندهی تیپ تعلیمات
(فرماندهی آموزشهای هوائی کنونی) را به عهده داشت.

آخر شهریور ۱۳۳۳ به پایان رسانیده بودند با درجه استواری فارغ‌التحصیل شدند.

همچنین در مهر سال ۱۳۳۳ عده‌ای بشرح زیر در آموزشگاه فنی نیروی هوائی در رشته‌های موتور و هواپیما - تدارکات - بی‌سیم - هیدرولیک - اسلحه و آلات دقیق مشغول تحصیل بودند: ۸۹ نفر گروهانان نیروی هوائی دارای گواهینامه سوم دبیرستان که با طی موفقیت‌آمیز دوره یکساله به درجه استواری نائل آمدند - ۵۵ نفر گروهانان نیرو فاقد گواهینامه سوم دبیرستان که با طی موفقیت‌آمیز دوره ششماه تخصصی به یک درجه گروهانی ترفیع حاصل مینمودند. تیپ تعلیمات از سال ۱۳۳۳ به هنگ تعلیمات تغییر یافت و در سال ۱۳۳۴ دانشکده خلبانی و آموزشگاههای فنی موقتاً منحل گردیدند.

سه دوره کلاس سمپاشی جهت آشنا ساختن خلبانان با عملیات پروازی مربوط به سمپاشی در هنگ مختلط وقت نیروی هوایی تشکیل و باموفقیت خاتمه یافت.

۳۶ نفر دانشجوی سال سوم دانشکده فنی نیروی هوایی در رشته‌های موتور و بی‌سیم فارغ‌التحصیل و بدرجه افسری نائل آمدند.

۸۵ نفر از گروه‌بانان واجد شرایط نیروی هوایی که وارد آموزشگاه فنی شده بودند در تاریخ ۳۴ر۷ر۱ دوره مربوطه را پایان رسانیده و به درجه استوار دومی مفتخر شدند.

بعلاوه در سال ۱۳۳۴ يك دوره سرمکانیسینی در نیروی هوایی تشکیل شد که درجه داران قدیمی نیروی هوایی شاگردان این دوره را تشکیل میدادند و تا مهر ۱۳۳۴ یکصد و پنج نفر از این دوره فارغ‌التحصیل شدند.

۱۶ نفر برنامه دوره ششماهه تخصصی آموزشگاه افسری جزء دانشگاه نظامی را به پایان رسانیده و از فروردین ۱۳۳۴ بدرجه ستوان سومی نائل آمدند.

همچنین در این سال دوره‌های تدارکات - بی‌سیم و مخابرات در تیپ فنی وقت تشکیل و ۳۰ نفر افسر و درجه‌دار از دوره مذکور فارغ‌التحصیل شدند.



سرهنگ خلبان سامک صدیقی (سرتب بازنشسته) از ۳۳/۲/۱ تا ۳۵/۵/۹ فرماندهی سب تعلیمات نیروی هوایی را عهده‌دار بود.

فارغ‌التحصیلان دوره‌های آموزشی نیروی هوایی در سال ۱۳۳۴

از ۲۵ مهر سال ۱۳۳۳ تا ۲۵ مهر ۱۳۳۴ وضع آموزش پروازی و فنی در نیروی هوایی شاهنشاهی بشرح زیر بوده است: ۱۳ نفر دانشجوی سال سوم دانشکده خلبانی دوره مربوطه را با موفقیت به پایان رسانیده و به ستوان دومی خلبان نائل آمدند.

۱۲ نفر از خلبانان تیپ شکاری دوره ۱۷ هنرآموزگاری را در مدت ۴ هفته در دانشکده هوایی به پایان رسانیده و از ۳۴ر۵ر۲۴ هنرآموزگار خلبان شناخته شدند.

۲۴ نفر از افسران خلبان دوره تکمیلی خلبانی هرکدام پس از انجام ۲۵۰ ساعت پرواز و پروازهای ناوبری و پرواز شب در تاریخ ۳۴ر۳ر۲ و همچنین ۳۲ نفر از خلبانان نیز با طی همین دوره در ۲۵ مهر ۳۴ فارغ‌التحصیل شدند.

۱۱ نفر دوره دوم تکمیلی پرواز با هواپیماهای هاروارد و ۲۰ نفر هم دوره سوم آنرا در تیپ شکاری به پایان رسانیدند و دوره چهارم تکمیلی پرواز مورد بحث با شرکت ۱۸ نفر از خلبانان از تاریخ ۳۴ر۶ر۱۹ آغاز گردید.



سرهنگ سناد احمد ضرابی (سرتب بازنشسته) از ۳۴/۴/۲۷ تا ۱۳۳۷/۹/۵ فرماندهی سب تعلیمات نیروی هوایی را بعهدہ داشت.

کلاسهای انگلیسی ویژه درانجمن فرهنگی ایران و آمریکا جهت تدریس اصطلاحات فنی هواپیمائی به افسران و درجهداران نیروی هوائی که جهت تکمیل تحصیلات تخصصی نامزد اعزام به آمریکا بودند تأسیس گردید. بعلاوه کلاسهای هواشناسی برای خلبانان تشکیل شد.

در سال ۱۳۳۶ هنگ تعلیمات مجدداً به تیپ تعلیمات تبدیل گردید و در همین سال دانشکده خلبانی - آموزشگاه زبان - هنگ آموزش مقدماتی و در سال ۱۳۳۷ آموزشگاههای فنی پارديگر تشکیل گردید و شروع بکار کردند و ساختمانهای جدید دانشکده خلبانی و آموزشگاههای فنی پی ریزی شد.

در سال ۱۳۳۸ اولین دوره ستوان یاری و نیز آموزشگاه های افرارمندی و رانندگی و در سال ۱۳۳۹ اولین دوره افسری جزء و آموزشگاه پلیس هوائی و صفی تشکیل و سازمان تیپ تعلیمات اضافه گردیدند ضمناً بعلت توسعه روزافزون تیپ نعلیمات و نداشتن محل کافی، در اواخر سال ۱۳۳۸ هنگ آموزش مقدماتی در پادگان شرقی سلطنت آباد مستقر گردید و آسایشگاههای چوبی جهت هنگ آموزش مقدماتی در ضلع شرقی پادگان شمالی دوشان تپه پی ریزی و ساخته و آماده شد. از سال ۱۳۳۷ امور استخدامی داوطلبین به تیپ تعلیمات



اولین دستگاه "لینکترینر" که برای آموزش پرواز کور (بدون دید خارج) در آموزشگاه خلبانی نیروی هوائی شاهنشاهی مورد استفاده قرار میگرفت - در جلو دستگاه (از چپ بر راست) سرگرد طوفانیان (ارتشبد کنونی) و سرهنگ طرفه (سرتیپ بازنشسته) و داخل کابین دستگاه یکی از دانشجویان دانشکده خلبانی دیده میشوند.

محول شد و در سال ۱۳۳۹ سازمانی بنام کمکهای آموزشی جهت تکمیل تعلیمات فنی هنرآموزان در تیپ تعلیمات تأسیس گردید.

فارغ التحصیلان رشته های مختلف دوره های هیجدهم و نوزدهم آموزشگاههای تخصصی تیپ تعلیمات نیروی هوائی شاهنشاهی در سال ۱۳۳۸ جمعاً ۲۷۲ نفر و در سال ۱۳۳۹ فارغ التحصیلان رشته های مختلف این تیپ مجموعاً ۳۹۳ نفر بودند. در سال ۱۳۴۰ ساختنهای جدیدی برای دانشکده خلبانی و آموزشگاه فنی تکمیل و مورد استفاده قرار گرفت و هنگ آموزش مقدماتی از سلطنت آباد بساختمانهای پادگان شمالی دوشان تپه منتقل و در ساختمانهای چوبی مستقر و دوره دوم افسری جزء شروع شد.

فارغ التحصیلان رشته های مختلف دوره های بیست و دوم تا بیست و پنجم آموزشگاههای تخصصی تیپ تعلیمات نیروی هوائی شاهنشاهی در سال ۱۳۴۰ مجموعاً ۵۶۵ نفر و فارغ التحصیلان رشته های مختلف دوره های بیست و ششم تا بیست و نهم آموزشگاههای تخصصی این تیپ در سال ۱۳۴۱ مجموعاً ۷۴۳ نفر و دوره های سی ام تا سی و سوم در سال ۱۳۴۲ جمعاً ۷۱۴ نفر بوده و همچنین در سال ۱۳۴۲ نود و هشت نفر از کلاس



سرتیپ محمد هادی اسفندیاری (سپید بازنسسه) از ۲۷/۹/۵ تا ۱۳۳۷/۱۱/۱۵ فرماندهی تیپ تعلیمات نیروی هوائی را عهده دار بود.

زیر چادر سیاه داشت رهائی یافت و به دنیای روشن زندگی اجتماعی گام نهاد و انقلاب «شاه و مردم» که به رهبری خردمندانۀ اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران انجام گرفت آزادی زنان ایران را به کمال رسانید و نیروی انسانی کشور، بخصوص نیروی فعال جامعه را که در درجه اول شامل نسل جوان و باسواد است، عملاً به دو برابر افزایش داد. بنابراین سازمان‌هایی که احتیاج به افراد جوان دارند لازم بود که از این فرصت استفاده کنند و برای تأمین احتیاجات خود از این نیروی جوان و تازه نفس بهره گیرند.

نیروی هوائی شاهنشاهی که برای اجرای برنامه‌های توسعه‌ای خود به‌استخدام عدۀ کثیری از جوانان تحصیل‌کرده نیازمند بود ویرای برگزیدن عدۀ کافی از بین واجدین شرایط خدمت در این نیرو، به منبع انسانی وسیعتری احتیاج داشت، در قبول دوشیزگان واجد شرایط برای خدمت، پیشقدم شد و از سال ۱۳۴۵ برای نخستین بار در نیروهای مسلح شاهنشاهی، در برنامه پذیرش جوانان برای طی دوره‌های تخصصی مرکز آموزش‌های هوائی و خدمت در کادر ثابت این نیرو و از دوشیزگان داوطلب نیز نام‌نویسی بعمل آمد. دوشیزگان هنرجو و هنرآموز با تلاش در اجرای دقیق و کامل برنامه‌های آموزش نظامی و تخصصی دوره‌های مربوطه در مرکز آموزش‌های هوائی و انجام خدمات ارزنده در یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی، ثابت کردند که از عهدۀ انجام وظایف محوله بنحو احسن برمی‌آیند و این لیاقت و توانائی را دارند که دوش بدوش برادران همکار خود در راه خدمت به شاهنشاه و میهن و اعتلای نیروی هوائی شاهنشاهی موفق و پیروز باشند.

در سال ۱۳۴۷ دوره همافری تشکیل و از سال ۱۳۴۸



سرتیپ ابوالحسن فتاحی (سپهبدکنونی) از تاریخ ۳۹/۸/۲۲ تا تاریخ ۱۳۴۱/۱۰/۱۷ فرماندهی تیپ تعلیمات نیروی هوائی شاهنشاهی را بعهده داشت.

نجات خدمه و ۴۴ نفر از دوره اول آموزشگاه تکنیسین و ۴۲ نفر از مرکز آموزش افسران متخصص تیپ تعلیمات فارغ‌التحصیل شدند.

این کانون فرهنگی در سال ۱۳۴۳ با امکانات آموزشی بیشتر «مرکز آموزش‌های هوائی» نامیده شد. مرکز آموزش‌های هوائی با ۶ هیئت، کار آموزش در نیروی هوائی را آغاز کرد. این هیئتها عبارت بودند از:

- هیئت آموزش نظامی
- هیئت آموزش افسری
- هیئت آموزش زبان
- هیئت آموزش الکترونیک
- هیئت آموزش نگهداری هواپیما
- هیئت آموزش تخصص‌های مختلف

زنان دوش بدوش مردان

در گذشته که به زن ایرانی فرصت شرکت در فعالیتهای اجتماعی و ابراز لیاقت داده نمیشد، در واقع میهن ما از استعدادها و انرژی نیمی از جمعیت خود محروم بود. بفرمان اعلیحضرت رضاشاه کبیر، زن ایرانی از زندان تاریکی که در



سرتیپ محمود مقصودی (بازنشسته) از تاریخ ۱۳۴۱/۱۰/۱۷ تا تاریخ ۱۳۴۳/۶/۳۰ فرماندهی تیپ هفتادم مستقل تعلیمات نیروی هوائی را بعهده‌دار بوده است



سرتیپ علی اکبر کمپانی تبریزی (سپهبدکنونی) از تاریخ
۱۳۴۳/۶/۳۰ عهده دار فرماندهی مرکز آموزشهای هوایی (که اینک
فرماندهی آموزشهای هوایی نامیده میشود) گردید .



۴۵/۶/۲۹ نماینده دوشیزگان هنرجوی فرماندهی آموزشهای
هوایی که برای اولین بار به اخذ سردوشی از دست جانشین فرماندهی
نیرو مفتخر میگردد .

هیئت آموزش پدافند زمین به هوا نیز بر تعداد هیئت های یاد
شده مرکز آموزشهای هوایی اضافه گردید.

از سال ۱۳۴۹ با استفاده از دوربین های فیلمبرداری و
ضبط تصویر، تلویزیون مدار بسته در مرکز آموزشهای هوایی
شروع بکار کرد. بیاری این سیستم برنامه های آموزشی ضبط
و در چندین کلاس پخش میشوند و از این طریق در نیروی
انسانی (معلم) صرفه جوئی قابل توجهی میشود.

مرکز آموزشهای هوایی در سال ۱۳۵۰ به «فرماندهی
آموزشهای هوایی» تغییر نام داد و از آن به بعد با هفت «مرکز»
وظیفه آموزش کادر مورد نیاز نیروی هوایی شاهنشاهی را
بعهده دارد. مراکز مذکور عبارتند از:

- ۱- مرکز آموزش تخصصهای پشتیبانی
- ۲- مرکز آموزش زبان
- ۳- مرکز آموزش الکترونیک
- ۴- مرکز آموزش نظامی
- ۵- مرکز آموزش نگهداری
- ۶- مرکز آموزش پدافند زمین به هوا
- ۷- مرکز آموزش تخصصهای پروازی



سال ۱۳۵۰- دوشیزگان در مرکز آموزشهای نیروی هوایی (فرماندهی
آموزشهای هوایی) یا فنون سپاهیگری و آخرین پدیده های دانش
هواپیمائی آشنا میشوند .

اینک اختصاراً باهریک از مراکز آموزشی مورد بحث آشنا میشویم:

۱ - مرکز آموزش تخصصهای پشتیبانی

در سال ۱۳۴۸ هیئت آموزش افسری و هیئت آموزش تخصصهای مختلف درهم ادغام و هیئت آموزش تخصصهای پشتیبانی نامیده شد. در سال ۱۳۵۰ این هیئت به مرکز آموزش تخصصهای پشتیبانی تغییر نام داد.

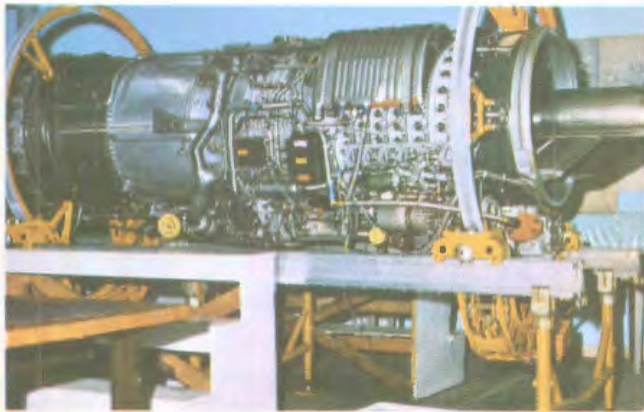
در حال حاضر مرکز آموزش تخصصهای پشتیبانی هزاران شاگرد تحت آموزش دارد و دهها تخصص مختلف را آموزش میدهد. این مرکز در کادر آموزشی خود از صدها نفر استاد نظامی و غیرنظامی بهره میگیرد.

در بدو تأسیس، این مرکز هیچگونه فیلم آموزشی جهت ارائه برای آموزش نداشت اما در حال حاضر حدود یکصد حلقه فیلم و متجاوز از پانصد اسلاید آموزشی پیرامون تخصصهای مختلف در اختیار دارد که سریعاً بر تعداد آنها افزوده میشود. در هر کلاس روزانه ۶ ساعت آموزش داده میشود و در این مرکز هم اکنون روزانه متجاوز از یکصد کلاس دایر است و عدد کثیری دوشیزه نیز در همین مرکز به آموزش اشتغال دارند. از تاریخ ۱۳۴۱ ر ۵۳ کتابخانه این مرکز با ۵۲۴۲ جلد کتاب در زمینههای مختلف تخصصی تأسیس شد و اکنون با تعدادی زیاد و روزافزونی از کتب آموزشی بکار خود ادامه میدهد.



آرم "فرماندهی آموزشهای هوایی"

در این صفحه و صفحات بعد چند نمونه از صدها وسیله کمک آموزشی آخرین مدل (که برای تفهیم عملی بهتر دروس فنی و علمی مورد استفاده پرسنل فرهنگی فرماندهی آموزشهای هوایی، در هر یک از تخصصهای مربوطه، قرار میگیرند) از نظر میگذرند:



بالا: نمونه آموزشی یک موتور جت - سمت راست: وسیله کمک آموزشی مربوط به سیستم رهاساز صندلسی پرتاب شونده هواپیمای جت - پائین: از وسائل آموزشی مربوط به اصول کار کامپیوتر.



۲ - مرکز آموزش زبان



گوشه‌ای یکی از لابراتوارهای متعدد آموزش زبان در فرماندهی آموزشهای هوایی.



پروژکتورهای مختلف نقش مهمی را برای نمایش فیلمها و اسلایدهای آموزشی در فرماندهی آموزشهای هوایی بعهده دارند. عکس بالا یک پروژکتور سینمائی ۳۵ میلیمتری و عکس پایین یکی از پروژکتورهای ۳۵ میلیمتری نشان دهنده اسلاید متعلق به فرماندهی آموزشهای هوایی را نشان میدهند.



آموزشگاه زبان در سال ۱۳۳۶ با ۱۵۰ نفر شاگرد شروع بکار کرد و در حال حاضر هزاران نفر در این مرکز با آخرین روش و مدرنترین وسائل کمک آموزشی و بیاری مجربترین استادان به آموختن زبان مشغولند.

در سال ۱۳۳۶ فقط آموزش زبان به محصلین از وظایف این آموزشگاه بود اما در حال حاضر ۴ دوره آموزشی در این مرکز دایر است:

۱- دوره عالی آموزش زبان به محصلین

۲- دوره آموزش روش آموزگاری زبان

۳- دوره آموزش حین خدمت استادان

۴ دوره توجیهی برای محصلین

در سال ۱۳۳۶ تنها يك ساختمان برای آموزشگاه زبان در نظر گرفته شده بود لیکن در حال حاضر ساختمانهای متعدد با لابراتوارهای مجهز باین مرکز اختصاص دارد.

کادر آموزشی آموزشگاه زبان در بدو تأسیس از ۷ نفر استاد نظامی تشکیل میشد، اما در حال حاضر حدود چهارصد نفر استاد نظامی و غیرنظامی، آموزش زبان در این مرکز را بعهده دارند.

لابراتوارهای این مرکز در بدو تأسیس از معدودی دستگاه ضبط صوت برخوردار بود و امروز تعداد دستگاههای ضبط صوت لابراتوارهای آموزش زبان به متجاوز از صد برابر افزایش یافته است.

در بدو تأسیس تعداد معدودی کلاس در این مرکز دایر بوده است که ساعات تدریس روزانه برای هر کلاس دوتا چهار ساعت بوده است ولی امروز تعداد کلاسهای صبح و عصر به حدود چهل برابر افزایش یافته و ساعات تدریس هر کلاس ۶ ساعت در روز است.

کتابخانه این مرکز در سال ۱۳۵۳ تأسیس یافته و با تعداد کافی کتاب آموزشی به کار خود ادامه میدهد.



یکی از پروژکتورهای ۱۶ میلیمتری منحرک ، مورد استفاده آموزش.

۳ - مرکز آموزش الکترونیک

تکمیل آموزش در تخصصهای گوناگون به مراکز آموزشی خارج از کشور اعزام میگردند. شاگردان دختر و پسر مرکز آموزش الکترونیک در حال حاضر ساعات عملی درس خود را در دهها لابراتوار که در

این مرکز در سال ۱۳۳۰ با نام آموزشگاه الکترونیک تأسیس یافت و در سال ۱۳۴۳ به «هیئت آموزش الکترونیک» و در سال ۱۳۵۰ به «مرکز آموزش الکترونیک» تغییر نام داد. تعداد شاگردان این آموزشگاه در بدو تأسیس ۱۵ نفر بود که این تعداد در حال حاضر بر هزاران نفر بالغ گردیده است. آموزشگاه الکترونیک فقط بایک دوره الکترونیک تشکیل شد اما هم اکنون دهها دوره مختلف در این مرکز، آموزش داده میشود.

مرکز آموزش الکترونیک که در بدو تأسیس فقط یک ساختمان بامحدودی اطاق در اختیار داشت امروز از ساختمانهای متعدد استفاده میکند و تعداد اطاقهایش حدود ۲۴ برابر و تعداد کلاسهایش ۱۲۶ برابر و عده استادانش ۱۴۰ برابر افزایش یافته است. و هر سال صدها نفر از فارغالتحصیلان این مرکز جهت



بالا : از وسائل کمک آموزشی مربوط به رادار ناپهری جتها .



استفاده از سیستم تلویزیون مدار بسته در فرماندهی آموزشهای هوایی ، صرفهجویی قابل توجهی را از لحاظ نیروی انسانی (استاد) موجب میگردد . در عکس بالا تدریس اصول گیرنده ترانزیستوری که از طریق تلویزیون مدار بسته بخش میگردد و در عکس زیر تلویزیون مدار بسته و تابلو مربوط به رادیو ترانزیستوری دیده میشود .



تعدادی از دوربینهای ضبط تصویر تلویزیون مدار بسته فرماندهی آموزشها



قسمتی از فیلمهای آموزشی الکترونیک فرماندهی آموزشهای هوایی



از وسائل کمک آموزشی مربوط به کلاس الکترونیک ناوبری جت .



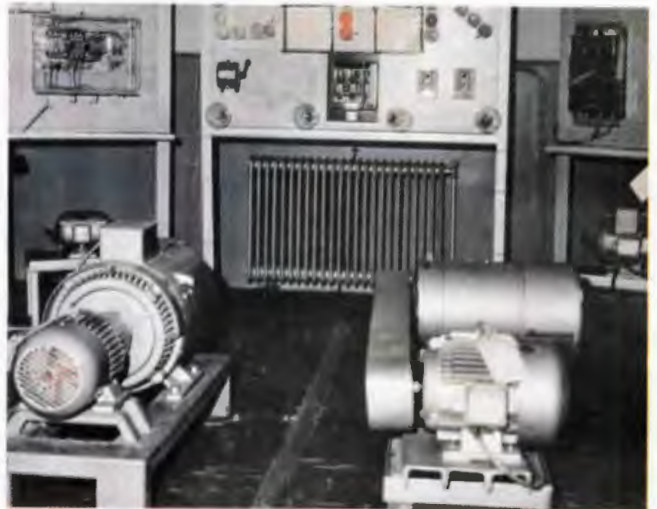
از وسائل کمک آموزشی مربوط به کلاس کنترل سطوح فرامین جت .



بالا : از وسائل کمک آموزشی مربوط به سیستم سوخت جت -
پائین از وسائل کمک آموزشی مربوط به موتور احتراق سیستم تهویه مطبوع



این مرکز موجود است آموزش می بینند در حالیکه در بدو تأسیس حتی يك لابراتوار در این مرکز وجود نداشته است. علاوه بر لابراتوارها که سهم مهمی در پیشبرد آموزش شاگردان بمهده دارند حدود ۷۰۰ حلقه فیلم آموزشی موجود در این مرکز نیز به تفهیم دروس تئوری و عملی کمک میکنند. بدیهی است در بدو تأسیس هیچ نوع فیلم آموزشی در این مرکز وجود نداشته است. اینک معلوماتی که شاگردان این مرکز، بامدیرترین وسائل کمک آموزشی و پیشرفته ترین روشها و مجربترین استادان فن کسب میکنند، بالاترین سطح تکنولوژی جهانی را در این زمینه حائز است.



از وسائل کمک آموزشی مربوط به تبدیل کننده فرکانسهای متعدد برق .



بالا : از وسائل کمک آموزشی مربوط به الکتریک - پائین :
نمونه ای از دستگاه های ضبط صوت کاست که در فرماندهی آموزشهای
هوائی مورد استفاده قرار میگیرند .



۴ - مرکز آموزش نظامی

در سال ۱۳۲۹ که قسمتهای آموزشی نیروی هوایی در محل تیپ تعلیمات متمرکز گردید بمنظور آموزش مقدماتی نظامی به داوطلبین شرکت در آموزشگاههای این تیپ، هنگی بنام هنگ آموزش مقدماتی نظامی در پادگان شمالی دوشان تپه دایر شد. در سال ۱۳۳۸ این هنگ به علت کمی جا از پادگان شمالی دوشان تپه به پادگان شرقی سلطنت آباد منتقل شد. و در همان سال آسایشگاههای چوبی در پادگان شمالی دوشان تپه پی ریزی شد و در سال ۱۳۴۰ مجدداً هنگ آموزش مقدماتی نظامی از سلطنت آباد به این ساختمانهای چوبی نقل مکان کرد. در سال ۱۳۴۳ این هنگ به هیئت آموزش نظامی و در سال ۱۳۵۰ به مرکز آموزش نظامی تغییر نام داد. این مرکز در حال حاضر چهار دوره نظامی را آموزش میدهد:

۱ - آموزش مقدماتی نظامی بین ۸ تا ۱۳ هفته

۲ - آموزش عمومی نظامی ۴ هفته

۳ - آموزش تکمیلی نظامی در طول دوره تحصیلی

۴ - دوره توجیهی ستوانیاری



نماینده دوتیزگان هرنجو پس از طی دوره آموزش نظامی به احد سردوشی اردست فرمانده "فرماندهی آموزشهای هوایی" مهنخر میگردد.



بالا : دوتیزگان هرنجو در حال پاک کردن سلاحهای خود
پائین : تمرین رژه صحگاهی دوتیزگان هرنجوی فرماندهی آموزشها.



۴۷/۸/۲۷ : رژه دوتیزگان هرنجو از برابر تمثال مبارک شاهانه



بالا : رژه (کاروزل) دسته موزیک فرماندهی آموزشهای هوایی
پائین : گروهی از پرسنل فرهنگی فرماندهی آموزشها در حال رژه.



۵ - مرکز آموزش نگهداری هواپیما

در سال ۱۳۵۰ هیئت آموزش نگهداری هواپیما به مرکز آموزش نگهداری هواپیما تغییر نام داد که در حال حاضر عده زیادی شاگرد را تحت آموزش دارد و دهها دوره تخصصی را تدریس میکند. بعضی از وسایل کمک آموزشی مدرن که در اختیار و مورد استفاده این مرکز است عبارتند از:

وسایل کمک آموزش: آلات دقیق - سیستم هیدرولیک - سیستم رها ساز خلبان - تجهیزات رادار ناوبری - سیستم ارتباطی - سیستم الکتریک - سیستم بنزین هواپیما - دستگاه رادار شناسایی - دستگاه تکن ناوبری - دستگاه کنترل اسلحه - سیستم تهویه - سیستم چرخ - موتور جت - کنترل سطوح فرامین و ... غیره.

از نظر گسترش ساختمان نسبت به ۱۰ سال پیش تعداد اطاقهاییکه در اختیار این مرکز قرار گرفته به حدود چهار برابر افزایش یافته و روزانه هزاران نفر ۶ ساعت صبح و ۶ ساعت بعد از ظهر در دهها کلاس این مرکز به تحصیل اشتغال دارند و هر سال عدهای از شاگردان این مرکز جهت تکمیل آموزشهای تخصصی به خارج از کشور اعزام میگرددند. علاوه بر تدریس تئوری و کار عملی، در این مرکز از طریق صدا حلقه فیلم آموزشی موجود دروس مربوطه به شاگردان تفهیم میشود.

نمونهای از کلاسهای فرماندهی آموزشهای هوائی که بوسیله استادان کار آزموده و مجرب و استفاده از پیشرفته ترین وسایل کمک آموزشی تدریس میشوند.



یکی از کلاسهای تعلیم وسایل الکترونیک بیاری سیستم کمک آموزشی مربوطه.



بالا: دستگاه کمک آموزشی مربوط به سیستم هیدرولیکی چرخ جت. پایین: دستگاه کمک آموزشی سیستم رها ساز صندلیهای پرتاب شونده جت دو کابینه.



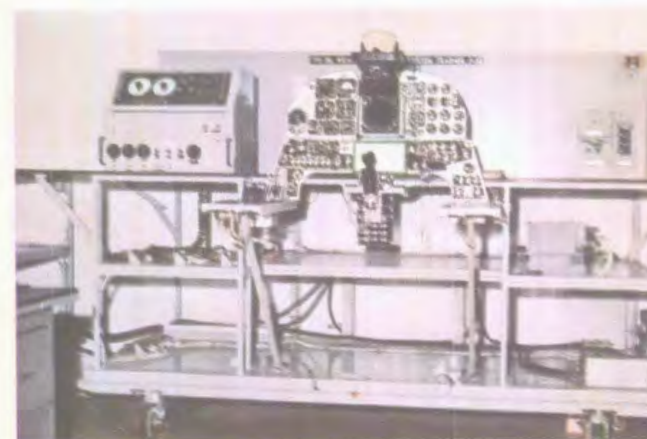
۶ - مرکز آموزش پدافند زمین به هوا

در دهم دیماه ۱۳۴۸ هیئت آموزش پدافند زمین به هوا تأسیس شد. در سال ۱۳۵۰ به مرکز آموزش پدافند زمین به هوا تغییر نام داد. تعداد شاگردان این مرکز در بدو تأسیس ۵۷۰ نفر بود که در حال حاضر به چند برابر افزایش یافته است. این مرکز که در حال حاضر دهها دوره آموزشی دارد از وسایل کمک آموزشی مدرن مختلفی جهت تسهیل آموزش سودمی برد. ساختمانهای این مرکز در چند سال اخیر ۱۰ برابر افزایش یافته است.

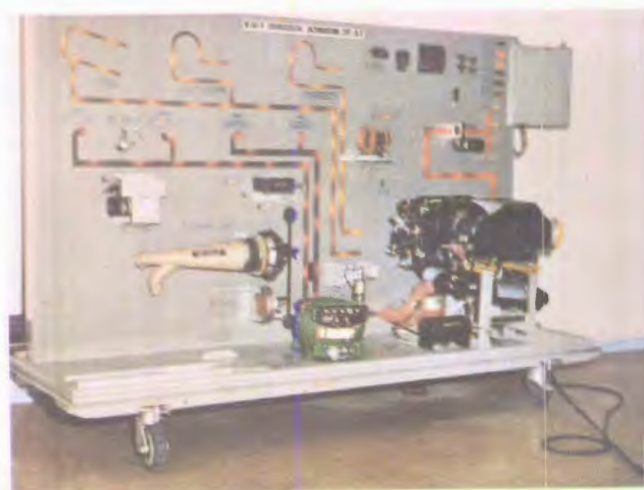
این مرکز که در هنگام تأسیس هیچگونه لابراتواری نداشت در حال حاضر از لابراتوارهای متعددی بهره مند است. درسهائی که در این مرکز آموزش داده میشود بصورت تئوری، عملی و بیاری نمایش فیلمهای آموزشی انجام میگردد. میزان پیشرفت این مرکز را از چهار برابر شدن تعداد کلاسها و نیز چهار برابر شدن ساعات تدریس روزانه آن بخوبی میتوان دریافت.



عکسهاییکم در این ستون چاپ شده اند چهار نوع از دستگاههای کمک آموزشی مدرن مربوط به سیستمهای اسلحه هواپیماهای جت را نشان میدهند .



بالا : دستگاه کمک آموزشی مربوط به سیستم سوخت هواپیمای جت میباشد و عکس زیر یک دستگاه فرعی کمک آموزشی دیگر متعلق به فرماندهی آموزشهای هوایی است .



برخوردار بوده و تاکنون در این مرکز هزاران نفر از زبان انگلیسی، پرواز و سایر آموزشهای مربوطه فارغ التحصیل و بخارج اعزام گردیده‌اند.



نمونه‌ای از دانشجویان دانشکده خلبانی فرماندهی آموزشهای هوایی .

تهران - پائین : یکی از دانشجویان خلبانی برای آموزش پرواز مقدماتی وارد کابین هواپیمای یونانزا میشود - عکس پهلوی ، پائین : دانشجو پس از پایان پرواز آموزش دو فرمانه ، اینک آماده پرواز تنها (سلو) گردیده است .



مرکز آموزش تخصصهای پروازی

از تاریخ ۱۹۰۳۱۰۱۹ مرکز آموزش تخصصهای پروازی تأسیس شد. تا قبل از این تاریخ آموزش پروازی بیشتر در مرکز آموزش تخصصهای پشتیبانی متمرکز بوده اما در این تاریخ دانشکده خلبانی زیر نظر این مرکز درآمد. در حال حاضر صدها دانشجوی این مرکز به آموزش دوره هائی بشرح زیر مشغول هستند.

۱ - آموزش خلبانی

۲ - آموزش ناوبری

۳ - آموزش «سورویوال»

این مرکز از وسائل کمک آموزشی مدرن و کافی از جمله متجاوز از ۲۰۰ حلقه فیلم آموزشی در زمینه‌های مختلف پروازی، ناوبری، نجات خدمه، هواشناسی، ایمنی و غیره



بالا - ۲۷ مارس ۱۹۷۰ : یکی از دانشجویان خلبانی که به آمریکا اعزام شده، در مدرسه خلبانی کیسلر، ضمن توجه به توضیحات هنرآموز گارش سرگرد ویلیام بارنی، با وسائل کنترل موجود در کابین یک فروند هواپیمای آموزشی "ب - ۲۸" آشنا میگردد.



گردان پشتیبانی فرماندهی آموزشهای هوایی

در سال ۱۳۳۹ در تیپ تعلیمات سازمانی بنام کمکهای آموزشی جهت تکمیل تعلیمات تأسیس شد. در سال ۱۳۵۰ با گسترش بیشتر بصورت قسمتی از گردان پشتیبانی درآمد. کمکهای آموزشی از کارگاههای نجاری - نقاشی - فلزکاری - جوشکاری - چاپخانه و عکاسی تشکیل میشود که هرکدام از این کارگاهها دارای وسائل و پرسنل متخصص کافی برای تأمین نیازمندیهای روزافزون قسمتهای مختلف فرماندهی آموزشهای هوایی میباشد.

حجم کار این کارگاهها روز بروز بمقیاس بیشتری افزایش مییابد بعنوان مثال حجم کار چاپخانه این گردان نسبت به دهسال پیش ۷۰۰ برابر افزوده شده و اینک روزانه حدود هفتصد هزار برگ کتاب و جزوه و سایر فرمهای مورد نیاز فرماندهی آموزشهای هوایی را چاپ میکند. بعلاوه گردان پشتیبانی در سازمان خود یک کارگاه

نمونه لباس یا یونیفرم افراد دسته موزیک نیروی هوایی.



نمونه یکی از هنر جویان همافری فرماندهی آموزشهای هوایی.

گوشه‌ای از چاپخانه گردان پشتیبانی فرماندهی آموزشهای هوایی - این چاپخانه با وسائل جدیدی مجهز گردیده و حجم کارش در مقایسه با ده سال پیش متجاوز از ۷۰۰ برابر افزایش یافته است.



خشک‌شویی دارد که در سال ۱۳۴۶ تأسیس یافته و اینک با حجم کار فوق‌العاده به شستشوی ملحفه، لباس پرسنل فرهنگی و کارکنان فرماندهی آموزشهای هوایی مشغول است.



کتابخانه عمومی فرماندهی آموزشهای هوایی

کتابخانه عمومی فرماندهی آموزشهای هوایی در اواخر سال ۱۳۳۹ بنام کتابخانه تیپ تعلیمات تأسیس گردید. این کتابخانه ابتدا فقط از یک اتاق کوچک با ۱۵۰ جلد کتاب تشکیل میشد که کلیه کتابها را پرسنل به این کتابخانه هدیه کرده بودند. تعداد کتابها تا اواخر سال ۱۳۴۲ به ۳۰۰ جلد می‌رسید اما در سال ۱۳۵۰ تعداد کتب کتابخانه به ۴۰۰ جلد بالغ شد.

از سال ۱۳۵۰ به بعد اساسنامه کتابخانه تعویض و هیئت مدیره‌ای برای کتابخانه در نظر گرفته شد و بودجه کتابخانه افزایش یافت، سالن مطالعه جدیدی ایجاد و کتابهای زیادی خریداری شد بطوریکه تا پایان ۱۳۵۳ تعداد کتابهای این کتابخانه بالغ بر ۲۰ هزار جلد گردید.

همپای توسعه کتابخانه و افزایش کتب باراهنمائی و تشویق پرسنل به امر مطالعه تعداد مطالعه‌کنندگان کتابخانه فرماندهی آموزشهای هوایی بطور متوسط هرماه به ۶۰۰۰ نفر بالغ گردیده است.

این کتابخانه که با روش کتابداری مدرنی اداره میشود در حال حاضر در دو نوبت صبح و بعدازظهر کار میکند و به اعضای خود تا ۱۵ روز کتاب امانت میدهد.



۱۳۴۶/۱/۲۹: مراسم اعطاء درجه به اولین دسته از دوشیزگان فارغ‌التحصیل رشته ارتباط و الکترونیک فرماندهی آموزشهای هوایی، توسط ریاست ستاد وقت (اکنون تیمسار ارتشبد فاضل تدین فرماندهی نیروی هوایی شاهنشاهی - ۱۳۵۴) .

نمونه یک صندلی پرتاب شونده مدل MK E 10 هواپیمای جت .



نمونه لباس یک سرباز نیروی هوایی شاهنشاهی .



تسهیلات ورزشی برای پرسنل فرهنگی فرماندهی آموزشهای هوایی

در سال ۱۳۳۴ نظر با اهمیتی که ورزش در نیروی هوایی پیدا کرد، سالن ورزش نیروی هوایی در پادگان شمالی دوشان تپه (محل استقرار فرماندهی آموزشهای هوایی) بنا نهاده شد. قبل از ساختن این سالن هیچگونه مجتمع ورزشی در نیروی هوایی شاهنشاهی وجود نداشت. امروز با استفاده از سالنهای سرپوشیده و همچنین استادیوم ورزشی که در پادگان شمالی دوشان تپه دایر است شاگردان قادرند در رشته‌های والیبال، بسکتبال، تنیس، وزنه برداری، کشتی، تنیس روی میز، ژیمناستیک، شمشیربازی، جودو، کاراته، فوتبال، بکس، شنا و غیره فعالیت نموده و همچنین در فصل تابستان از ورزش قایقرانی واسکی روی آب نیز در محل سد امیر کبیر بهره‌مند شوند. بعلاوه در فصل زمستان پرسنل فرهنگی علاقمند، با تسهیلاتی که فرماندهی آموزشهای



آموزش بوکس در کلاس مربوطه فرماندهی آموزشهای هوایی.



نندرستی، سلامتی و نیرومندی برای کارکنان نیروی هوایی شاهنشاهی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. به همین دلیل هم در فرماندهی آموزشهای هوایی به امر ورزش اهمیت زیادی داده می‌شود و برنامه‌های ورزشی منظم و مرتبی اجرا می‌گردد. یکی از این برنامه‌ها ورزشهای صبحگاهی است که در آن اکثریت قریب به اتفاق پرسنل فرهنگی شرکت میکنند. عکس پهلو و پائین دو منظره از ورزش دسته جمعی صبحگاهی فرماندهی آموزشهای هوایی میباشد.



مسابقات در سطح نیرو برای پرسنل فرهنگی ورزشکار تدارک دیده میشود.

فقط در سال ۱۳۵۳ چهار نفر از پرسنل کادر فرهنگی فرماندهی آموزشهای هوایی در رشتههای دو - بکس - دوچرخهسواری و وزنهبرداری بمقام قهرمانی ایران یا ارتشهای جهان و آسیا رسیدند.

هوائی برای آنان فراهم میکند میتوانند از بیستهای اسکی روی برف موجود در کشور استفاده کرده وباین ورزش آشنا شده ویا در صورت آشنا بودن به ورزش دلخواه خود ادامه دهند. همه ساله مسابقات داخلی فرماندهی آموزشهای هوایی در رشته انجام میگردد واز برگزاری این مسابقات قهرمانان رشتههای مختلف تعیین و با قهرمانان منتخب نیروی هوایی مسابقه میدهند تا قهرمانان نیروی هوایی در رشتههای مورد نظر تعیین گردند. بنابراین همهساله رشته مسابقات داخلی و ۹ رشته

آموزش " جودو " در کلاس مربوطه، فرماندهی آموزشهای هوایی.



آموزش کشتی در کلاس مربوطه، فرماندهی آموزشهای هوایی.



تیم والیبال دوشیزگان هنجوی ورزشکار فرماندهی آموزشهای هوایی، با مربی مربوطه.



در فرماندهی آموزشهای هوایی



نمای خارجی قسمتی از آسایشگاههای دانشجویان فرماندهی آموزشهای هوایی که ساختمان آنها در سال ۱۳۴۶ پایان یافته و مورد بهره‌برداری قرار گرفتند.

همانگونه که در تمام سازمانهای ارتش شاهنشاهی ایران به روحیه و رفاه افسران - همافران - درجه‌داران و سربازان اهمیت داده میشود در فرماندهی آموزشهای هوایی نیز به مسئله روحیه و رفاه توجه بسیار میشود.

نظر به اینکه پرسنل فرهنگی اکثریت را در فرماندهی آموزشهای هوایی شامل میشود بنابراین بیشتر اقدامات رفاهی در مورد این عده انجام میگردد. در تاریخ ۱۶/۱۱/۱۳۴۹ سالن سینمای این فرماندهی گشایش یافت. اولین فیلم که بمعرض نمایش گذاشته شد «عملیات سه جانبه» نام داشت.

در حال حاضر همه روزه غیر از ایام تعطیل دو سانس فیلم (صبح و بعدازظهر) جهت پرسنل فرهنگی بنمایش در می‌آید. بعضی از روزهای هفته تعداد سانسها به سه و چهار نیز میرسد.

سالن سینمای مجلل فرماندهی آموزشهای هوایی ۹۱۲ نفر گنجایش دارد و هر پرسنل فرهنگی در هفته میتواند دو فیلم سینمایی را در سالن مشاهده کند. علاوه بر این همه ماهه حداقل يك برنامه تأثیر در سالن سخنرانی که گنجایش ۲۵۰۰ نفر را دارد توسط روابط عمومی این فرماندهی جهت پرسنل فرهنگی نمایش داده میشود.

هنرمندان آماتور پرسنل فرهنگی این امکان را دارند که در زمینه هنری خود ذوق آزمائی کنند و در برنامه‌های هنری شرکت جویند. بعضی از پرسنل فرهنگی هنرمند حتی بعد از یکی دوبار شرکت در برنامه‌های هنری جرأت کارگردانی نمایشنامه‌ها را بخود داده و بکار «کارگردانی» میپردازند.

کلیه کارهای نمایشنامه‌ها توسط خود شاگردان انجام میشود. دانشجوی، هنرجو و هنر آموز، دختر و پسر از بازی گرفته تا گریم و دکورسازی و کارگردانی را خود انجام میدهند و تنها روابط عمومی این فرماندهی بعنوان راهنما و ناظر بر کارهایشان نظارت مینماید و اصلاحاتی در کارشان انجام میدهد. هدف از اجرای این نمایشنامه‌ها بالا بردن روحیه و ایجاد هرچه بیشتر احساسات ملی در پرسنل فرهنگی است.



گوشه‌ای از ناهارخوری دانشجویان فرماندهی آموزشهای هوایی - عده‌ای از دانشجویان در حال صرف صبحانه.



برای استفاده پرسنل فرهنگی و اعضاء خانواده‌های کارکنان فرماندهی آموزشهای هوایی برنامه‌های هنری متنوع و جالب توجهی ترتیب داده میشود - در اینجا نمونه یکی از برنامه‌های مذکور مشاهده میگردد.



نمونه‌ای از بوسیفرم دوشیزگان محصل فرماندهی آموزشهای هوایی

همچنین برنامه‌های هنری جالب توجهی بوسیله هنرمندان مشهور کشور که بوسیله روابط عمومی فرماندهی آموزشهای هوایی دعوت میشوند برای استفاده پرسنل فرهنگی بموقع اجرا گذاشته میشود.

همه پرسنل فرهنگی بخصوص دانشجویان از بلیط نیم‌بهای تالار رودکی استفاده کرده و از برنامه‌های آن دیدن میکنند. هرماه برنامه‌های بازدید از تأسیسات دولتی و ملی کشور برای پرسنل فرهنگی ترتیب داده میشود و آنان امکان می‌یابند تا از پیشرفتهای مملکت در زمینه‌های مختلف فنی و اقتصادی آگاه شوند.

بعلاوه برای رفاه بیشتر پرسنل فرهنگی فرماندهی آموزشهای هوایی یک شعبه بانک ملی ایران و یک کیوسک فروش مطبوعات کشور در این فرماندهی دایر است.



بالا: عده‌ای از فارغ‌التحصیلان فرماندهی آموزشهای هوایی نیروی هوایی شاهنشاهی که بمنظور تکمیل معلومات تخصصی خود به آمریکا اعزام شده‌اند. عکس هنگامی گرفته شده که توضیحات هنرآموزگار آمریکائی متخصص موتورهای جت توجه آنانرا بخود جلب کرده است.

عکس پهلو: منظره گوشه‌ای از خوابگاه هنر جوانان فرماندهی

آموزشهای هوایی (۱۳۵۴) ۱۶۴

آئین سالانه فارغ التحصیلی نیروی هوایی شاهنشاهی در پیشگاه مبارک همایونی



۱۳۵۴/۲/۱: اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ
ارتشتاران، در آئین سالانه تحصیلی فرماندهی آموزشهای هوایی
از یگانهای مستقر در میدان سان می بینند.



بنا به استدعای نیروی هوایی شاهنشاهی و تصویب ذات مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران از سال ۱۳۵۰ آئین سالانه فارغ التحصیلی فرماندهی آموزشهای هوایی، هر سال در اوائل اردیبهشت ماه، در پیشگاه مبارک شاهانه برگزار میگردد و جریان مراسم که معمولاً شامل سان از یگانهای مستقر در میدان - گزارش آموزشی توسط فرمانده «فرماندهی آموزشهای هوایی» - کسب افتخار دریافت گواهینامه های فارغ التحصیلان رتبه اول رشته های تخصصی و افسران ممتاز مسابقات تیزاندازی هوایی از دست مبارک شاهانه رژه (کاروزل) و سرود مهرشاه بوسیله دسته موزیک نیروی هوایی - رژه یگانهای مستقر در میدان از پیشگاه مبارک شاهانه میباشد، مستقیماً از شبکه رادیو تلویزیون ملی ایران پخش میشود. در اردیبهشت سال ۱۳۵۲، پس از اینکه فرماندهی آموزشهای هوایی این افتخار نصیبش شد که برای سومین بار آئین فارغ التحصیلی سالانه خود را در پیشگاه مبارک همایونی برگزار کند، بفرمان مطاع ملوکانه در فرمان همگانی ارتش مورد تقدیر قرار گرفت، متن فرمان بشرح زیر است:

«از خدمات افسران، همافران، درجه داران و سربازان نیروی هوایی شاهنشاهی که در پیشرفت فعالیتها و همچنین آئین سال تحصیلی ۵۲ - ۱۳۵۱ تلاش نموده اند تقدیر میگردد. تهران - مورخه سوم اردیبهشت ماه ۱۳۵۲»

فرمان مطاع شاهانه مبنی بر تقدیر از خدمات نیروی هوایی شاهنشاهی همراه بخشنامه ای حاوی نکات مشروحه زیر به امضاء فرمانده وقت نیروی هوایی شاهنشاهی (شادروان تیمسار ارتشبد محمد خاتمی) به یگانهای نیروی هوایی ابلاغ گردید:

«صدور فرمان مطاع مبارک شاهانه مبنی بر تقدیر از خدمات کارکنان نیروی هوایی شاهنشاهی در پیشرفت فعالیتهای آموزشی و برگزاری آئین سال ۱۳۵۱ - ۱۳۵۲، حاصل پرارزش مساعی خستگی ناپذیر خدمتگزاران صدیق این نیرو و موجب کمال مباهات و سرفرازیست.



بالا (۱۳۵۴/۲/۱) اعلیحضرت
 همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ
 ارتشتاران، در آئین سالانه تحصیلی
 فرماندهی آموزشهای هوایی، پس
 از سان از یگانهای مستقر در میدان
 به جایگاه مخصوص تشریف فرما
 میشوند.



۵۴/۲/۱ - اعلیحضرت همایون
 شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران
 در آئین سالانه تحصیلی فرماندهی
 آموزشهای هوایی، هنگام استماع
 گزارش معروضه فرمانده یگان -
 میهمان عالیقدر شاهانه: شاهزاده
 دون خوان کارلوس (اکنون پادشاه
 کشور اسپانیا) همراه اعلیحضرت
 در این آئین شرکت داشت.



در قبال جلب رضامندی خاطر خطیر ملوکانه و بر خورداری از افتخار کسب مراسم گرانبهای فرمانده تاجدار خود این میتواند باشد - و مسلماً نیز چنین است - که روز بروز بر میزان فعالیتها و حجم تلاشهای ثمر بخش خدمتی مان بیافزاییم و این حقیقت را هرگز از نظر دور نداریم که در شرایط موجود جهان، بمقتضای پیشرفتهای سریع تکنولوژیک هواپیمائی، لحظه‌ای غفلت جائز نیست و روح زمان چنین اقتضا دارد که ارزش فرصتهای موجود را بدرستی درک کرده و برای حفظ شایستگیهای بدست آمده و ارتقاء سطح آن، همه توانائی خویش را بکار بریم و در این راه از هیچگونه فداکاری دریغ ننماییم تا بار سنگین و وظائف مقدسی را که بدوش کشیده‌ایم باسر بلندی بسر منزل مقصود برسانیم و در آینده بیشتر از این به جلب رضایت خاطر خطیر اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران نائل آئیم.»



اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در جایگاه مخصوص ، هنگام رژه نگانها از بیشگاه مبارک همایونی .

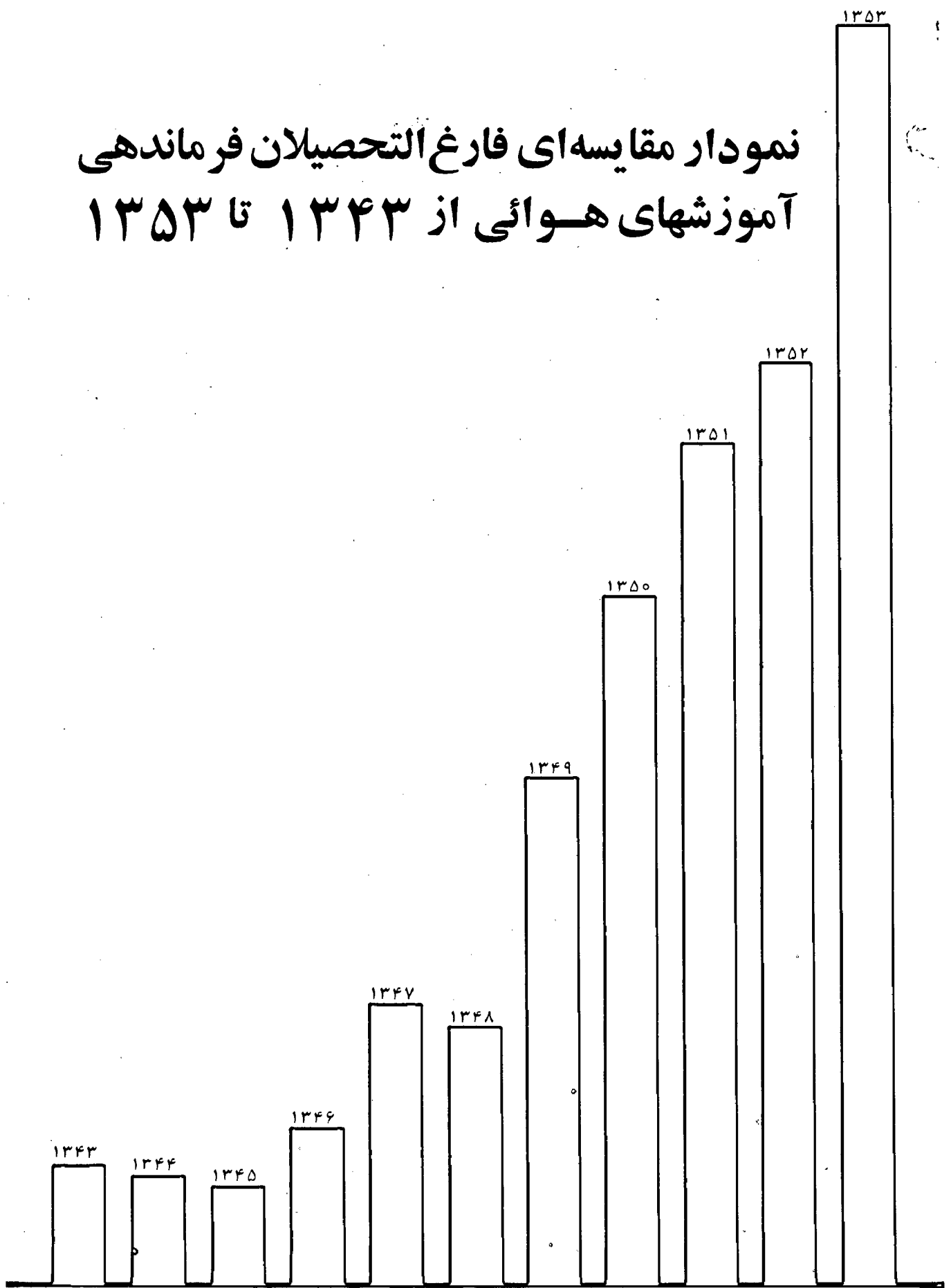


ابزار بعدد دات مبارک ساهانه سبب به یکی اردوسیرکان فارغ التحصیل ممتاز فرماندهی آموزشهای هوائی (۱۳۵۳/۲/۱) .

رژه یگانهای مستقر در میدان از بیشگاه شاهانه ، در آئین سالانه تحصیلی فرماندهی آموزشهای هوائی (۱۳۵۱) .



نمودار مقایسه‌ای فارغ‌التحصیلان فرماندهی آموزشهای هوایی از ۱۳۴۳ تا ۱۳۵۳



نقش نیروی هوایی شاهنشاهی در تأسیس و فعالیتهای «باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی»



آرم " باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی "

آشنا و نسل جوان را برای مشارکت در فعالیتهای مربوط به این صنعت پیشرو تشویق کند.

اعلیحضرت رضاشاه کبیر که با روشن بینی و نبوغ ذاتی خویش بیشتر از هر کسی به ضرورت تعمیم فرهنگ هواپیمائی در سراسر کشور و لزوم تشویق طبقات مختلف مردم برای یاری به پیشرفت این امر مهم، از طریق تقویت بنیه مالی باشگاه و شرکت در فعالیتهای این سازمان وقوف داشتند، خود نخستین شخصی بودند که عضویت باشگاه را پذیرفته و شروع به پرداخت حق عضویت فرمودند و کلیه اعضاء خاندان جلیل سلطنت نیز به تاسی از اقدام معظم له در قبول عضویت پیش قدم شدند و این

گروهی از هنرجویان آموزشگاه چتربازی باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی که در سالهای اخیر برای آموزش و تمرین پرس چتربازی از هواپیماهای دو موتور، داکوتای نیروی هوایی شاهنشاهی استفاده میکردند.



در مرداد ماه سال ۱۳۱۸ به امر اعلیحضرت رضاشاه کبیر برای نخستین بار در ایران يك سازمان کشوری برای توسعه امر هواپیمائی بنام «باشگاه هواپیمائی کشوری ایران» بوجود آمد، تا عموم افراد مردم بتوانند باین پدیده بزرگ علمی و صنعتی دنیای جدید آشنائی پیدا کنند و علاقمندان غیرنظامی اعم از زن و مرد با شرایط سهل و فارغ از قیود و تعهدات نظامی موفق به فراگرفتن فن خلبانی گردند.

هدف بنیانگذار ایران نوین از تأسیس چنین سازمانی گردآوردن جوانان پرشور و فعال و علاقمند ایرانی در يك مؤسسه کشوری بود تا بدینوسیله نیز نیات عالی آن رادمرد بزرگ در ایجاد سازمانهای وسیع هواپیمائی (که نتایج درخشان آنرا امروز در کشور خود مشاهده میکنیم) جامه عمل بپوشد. باشگاه هواپیمائی کشوری ایران هنگامی فعالیت خود را آغاز کرد که هنوز مردم این مرز و بوم از هر نوع وسیله پرنده وحشت و حتی از سوار شدن باینگونه وسائل پرنده برای مسافرت نیز بیم داشتند. کوشش و تلاش پی گیر این سازمان قبل از هر چیز در این جهت بود که ترس بیمورد واضطراب بیجای طبقات مردم را مرتفع نموده و آنها را بادنیای بزرگ و مترقی هواپیمائی

اولین گروه از دوسیرکان و بانوان ایرانی که با استقبال از تحسین اعلان بدیرس هنرجو برای آموزش خلبانی هواپیمائی کشوری، نام بوسی کرده و با استناب به آموزش بروار برداشتند.



استقبال جوانان ایرانی از این امر فوق انتظار بود. در میان داوطلبان نام ۲۲ نفر از دوشیزگان که همگی شیفته فراگرفتن فن خلبانی بودند بیش از سایرین جلب توجه مینمود. در آن وقت باشگاه هنوز فرودگاه و هواپیمای نداشت، از طرفی اوامر مؤکد شاهنشاه کبیر لزوم سرعت عمل در اجرای برنامه‌های آموزشی پرواز را ایجاب میکرد، لذا در اجرای



سرلشکر خلیان (بازنشسته) علی اصغر رفعت که ایک (۱۳۵۴) در شغل مدیریت عامل باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی بخدمات هواپیمائی خود ادامه میدهد .



جمعی از دانشجویان دانشکده خلبانی نیروی هوائی شاهنشاهی پس از پایان دوره پرواز مقدماتی در باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی .



سرمشق شاهانه سبب گردید که عضویت باشگاه هواپیمائی بطوری مورد استقبال طبقات مختلف مردم بویژه جوانان مملکت، قرار گرفت که در عرض مدت یکسال واندی در هریک از اکثر خانواده‌های ایرانی حداقل یک نفر عضو وابسته باین باشگاه وجود داشت.

همانطور که اشاره شد هدف اصلی اعلیحضرت رضاشاه کبیر از اراده به تأسیس باشگاه هواپیمائی کشوری ایران تربیت خلبان و تشویق جوانان برای فراگرفتن فن خلبانی بود. بر مبنای این هدف، هیئت مدیره باشگاه قبل از هر چیز به تأسیس یک آموزشگاه خلبانی اقدام نمود.

اولین آگهی پذیرش هنرآموز برای آموزشگاه خلبانی— در ۱۵ آبان ماه ۱۳۱۸ — انتشار یافت و مهلت نام نویسی تا ۱۵ آذر همانسال تعیین شده بود. در این فرصت کوتاه ۶۳۰ نفر از جوانان در دفتر آموزشگاه خلبانی باشگاه نام نویسی کردند.

در عکسهای پهلو و پائین‌عده‌ای از دوشیزگان هنرجوی چتربازی باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی دیده میشوند که در سالهای اخیر برای آموزش و تمرین پرش چتربازی از هواپیماهای داکوتای نیروی هوائی شاهنشاهی استفاده میکردند .



شاهنشاهی از لحاظ تعمیم فرهنگ هواپیمائی بین مردم و تشویق جوانان کشور به امور هواپیمائی و پرواز وجود دارد، این سازمان از بدو تأسیس همواره از همکاریهای تردید ناپذیر نیروی هوائی شاهنشاهی در زمینه استفاده از خلبانان، کارکنان فنی و تسهیلات این نیرو برای پیشبرد برنامه‌های باشگاه برخوردار بوده است. طبق اساسنامه مصوبه باشگاه، رسیدگی و اتخاذ تصمیم نسبت به امور این سازمان بعهده شورائی مرکب از ۱۱ نفر است که ۹ نفر از آنان با اراده مبارک شاهانه از بین اشخاص سرشناس و علاقمند به پیشرفت هواپیمائی برای مدت پنج سال انتخاب میشوند و دو نفر دیگر بمناسبت شغل عضویت ثابت این شورا را دارند. اعضاء ثابت عبارتند از فرمانده نیروی هوائی شاهنشاهی و رئیس اداره کل هواپیمائی کشوری ایران.

اوامر ملوکانه خلبانان، کارکنان فنی، هواپیماهای مشقی (از نوع تایگرموس) و سایر تسهیلات موجود نیروی هوائی شاهنشاهی برای آموزش داوطلبان خلبانی باشگاه، در فرودگاه دوشان تپه، مورد بهره‌برداری قرار گرفت. استفاده از هواپیماهای تایگرموس نیروی هوائی برای تعلیم داوطلبان خلبانی باشگاه تا هنگامیکه ۲۵ فروند هواپیمای آموزشی از نوع ریروین ساخت آمریکا، که از محل عطایای شاهانه و هدایای مردم علاقمند خریداری شد و دو فروند هواپیما که از طرف شخص اعلیحضرت رضاشاه کبیر اعطاء گردیده بودند، وارد خدمت باشگاه شدند، ادامه یافت. اصولاً نظر به هدف مشترکی که فعالیتهای باشگاه هواپیمائی کشوری ایران (که اینک به «باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی» تغییر نام داده) و نیروی هوائی

۲۵ مهر ۱۳۴۷ - جمعی از دوشیزگان و بانوان چتر باز باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی (در آن موقع موسوم به مرکز آموزش فنون هواپیمائی کشوری) پس از اجرای پرش که در برنامه نمایش هوائی آنروز منظور گردیده بود، مورد تقدیرات مبارک شاهانه قرار گرفتند.



نظری به سیر تحول ورزش در نیروی هوایی شاهنشاهی

واحدهای سازمانی باشگاه در سال ۱۳۳۱

در سال ۱۳۳۱ بمنظور اداره امور مالی و فنی، سه واحد سازمانی باشگاه را اداره میکردند که عبارت بودند از:

۱ - هیئت مدیره (بمنظور تعیین خطمشی کلی باشگاه).
۲ - هیئت فنی (بمنظور ارائه طرق فنی و نظرات مشورتی).

۳ - هیئت عامله (بمنظور رسیدگی به امور مالی باشگاه).
تعداد اعضاء هیئت مدیره باشگاه ۵ نفر و رئیس ستاد نیروی هوایی وقت، ریاست هیئت مدیره را عهده دار بود.

هیئت فنی از بین مدیران ورزش قسمتها و مربیان و کسانی که در امور ورزش تخصص داشتند بتعداد ۸ تا ۱۲ نفر تشکیل میشد. ضمناً هیئت فنی در صورت لزوم میتواند متخصصین و کارشناسان سایر مؤسسات ورزشی را جهت شور و مسائل فنی دعوت کرده و از نظرات مشورتی آنان استفاده نماید. هیئت عامله مأمور رسیدگی به امور مالی باشگاه و تهیه و خرید وسائل ورزشی بوده و اعضاء آن از میان هیئت مدیره یگانهای نیرو با رأی مخفی برای مدت یکسال انتخاب میشدند. سالن باشگاه ورزشی (بطول ۵۰ و بعرض ۲۸ متر) برای استفاده در خدمت و غیر خدمت کارکنان نیرو در اختیار هیئت عامله که رئیس آن سرهنگ ۲ پور انصاری بود رسماً گشایش یافت و وضع ورزش در نیروی هوایی از حال رکودی که سابقاً بطور محسوسی به آن دچار بود رهائی یافت بطوریکه در آن موقع در ردیف بهترین باشگاههای ایران محسوب گردید.

- اولین جشن ورزشی سالانه در روز ۲۴/۴/۱۳۳۲ طی مراسم باشکوهی توسط ورزشکاران هنگ تعلیمات فنی وقت برگزار شد. در این جشن عملیات مختلف ورزشی بطرز جالبی اجرا شد که مورد توجه ریاست ستاد ارتش وقت و عدهای از امراء و شخصیتهای ورزشی و سایر مدعوین حاضر قرار گرفت. - از تاریخ ۲۰/۷/۱۳۳۲ ستوان یکم هوایی پرویز دادگر (سرتیپ کنونی) بسمت مدیریت باشگاه ورزشی نیروی هوایی

تا سال ۱۳۲۸ ورزش در نیروی هوایی بطور پراکنده و انفرادی بین علاقمندان انجام میشد تا اینکه در همین سال ابتدا باشگاه کوه نوردی و اسکی افسران نیروی هوایی رسماً تشکیل شد و سپس ورزش تیراندازی و بکس نیز رواج پیدا کرد. در بهمن ۱۳۲۸ برای اولین بار ورزشکاران آموزشگاه فنی نیروی هوایی در مسابقات ورزشی آموزشگاههای وزارت فرهنگ وقت (آموزش و پرورش) شرکت کردند و نتایج قابل توجهی نیز بدست آوردند و در مسابقات سالهای بعد نیز در رشتههای مشتزنی - کشتی - بسکتبال - فوتبال - دوچرخه سواری و پینگ پنگ شرکت داشتند.

- در ۱۵/۱۱/۱۳۲۸ باشگاه ورزشی تیپ فنی تأسیس گردید..

- در بهمن ماه ۱۳۲۹ بمنظور پیشرفت و تعمیم ورزش در نیروی هوایی انجمن ورزش نیروی هوایی شاهنشاهی طی اساسنامه و ویژه ای تشکیل شد.

- بنابه موافقت انجمن تربیت بدنی کشور در نیمه اول سال ۱۳۳۰ باشگاه ورزشی نیروی هوایی شاهنشاهی تأسیس گردید و از تاریخ تأسیس، ورزشکاران این باشگاه نیز همانند ورزشکاران سایر باشگاههای ورزشی موجود در میدانهای ورزشی کشور شرکت داشتند و با کسب مقامهای قهرمانی در رشتههای مختلف استعداد خودشان را نشان میدادند.

- در آئین روز ۲۵ مهر ۱۳۳۱ که در پیشگاه مبارک ملوکانه برگزار شد، اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران درخاتمه مراسم پس از بازدید از قسمتهای مختلف نیروی هوایی، تالار باشگاه ورزشی نیروی هوایی، شاهنشاهی، مجهز به وسائل کلیه رشتههای ورزشی را که از محل حق عضویت کارکنان نیرو (۱۰ ریال افسران و ۵ ریال درجه داران و افرامندان) تأسیس شده بود طی مراسم خاصی افتتاح و جوایز ورزشکاران نیروی هوایی، چه قهرمانان و چه ورزشکارانی که برنامه های جالبی را در آن روز بمورد اجرا گذاشتند، مرحمت فرمودند.

تعیین و مشغول کار گردید.

— در چهارم آبان ۱۳۳۲ (میلاذ مسعود شاهانه) ورزشکاران نیروی هوایی بشرح ذیل مورد تفقد ذات مبارک ملوکانه قرار گرفتند:

چون عملیات ورزشکاران باشگاه ورزشی نیروی هوایی در شب چهارم آبان که باتشریفات خاصی انجام گردید و همچنین رژه کلیه ورزشکاران باشگاه نیروی هوایی که در روز چهارم آبانماه مورد رضامندی خاطر خطیر ملوکانه قرار گرفت بفرمان مطاع شاهانه از ورزشکاران این باشگاه کتباً اظهار رضایت شد. — در اواخر سال ۱۳۳۳ برای اولین بار ورزشکاران نیروی هوایی ایران بمنظور انجام مسابقات به خارج از کشور عزیمت کردند. در این سفر تیم فوتبال نیروی هوایی شرکت داشت و بوسیله هواپیماهای داکوتای نیروی هوایی شاهنشاهی به ایتالیا (رم) رفت و مسابقاتی باتیم فوتبال آن کشور انجام داد و در پایان نیز هدایائی به رسم یادبود بین آنان ردوبدل گردید.

— ساختمانهای باشگاه ورزشی زمستانی و تابستانی نیروی هوایی (واقع در پادگان شمالی دوشان تپه) بدست مبارک ملوکانه در ۲۵/۷/۱۳۳۴ (روز نیروی هوایی شاهنشاهی) افتتاح شد. یکی از ساختمانهای باشگاه مجهز به اطاق خواب — دفاتر — سالن پذیرائی و آبدارخانه و دیگری مجهز به وسائل استراحت ورزشکاران از نظر حمام و کافه بود. در این مراسم ورزشکاران رشته های مختلف، مسابقات و برنامه های ورزشی خاصی را اجرا کردند که مورد توجه مخصوص قرار گرفت.

— در خرداد ماه ۱۳۳۵ آقای ماکس وگل از سوئیس بعنوان مربی تیم فوتبال و دوومیدانی نیروی هوایی شاهنشاهی بااستخدام این نیرو درآمد.

— در اواخر سال ۱۳۳۷ سرهنگ ستاد پورانصاری بعنوان رئیس انجمن ورزشی نیروی هوایی مأموریت یافت تا در امور ورزشی نیروی هوایی شاهنشاهی رقابت منطقی ایجاد نماید و با تدوین اساسنامه جدید و تعیین کمیته فنی انجمن در ۱۷ رشته از ورزش، پیشرفت ورزش در نیروی هوایی شاهنشاهی را دنبال کند. اساسنامه انجمن ورزشی نیرو که در ۱۶ ماده و ۷ تبصره تنظیم و تصویب شده بود از لحاظ اداره امور ورزشی و پیشرفت آن در نیروی هوایی بسیار مفید بود.

— از تاریخ ۲۴/۳/۱۳۳۸ سرهنگ ستاد پژوه افسر (سرلشکر کنونی) بسمت رئیس انجمن ورزشی نیروی هوایی منصوب گردید.

— اولین سری از مسابقات دوومیدانی بین فرزندان پرسنل نیروی هوایی در اردوگاه تابستانی بابلسر در تابستان ۱۳۳۸ درحضور تیمسار سپهبد وثوق (وزیر جنگ وقت) انجام گرفت. بنا به پیشنهاد انجمن ورزشی نیروی هوایی و تصویب



افتتاح تالار ورزشی نیروی هوایی شاهنشاهی (واقع در پادگان شمالی دوشان تپه) بدست مبارک شاهانه در روز ۲۵ مهر ۱۳۳۴ .

اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران اولین مسابقات والیبال بین تیمهای نیروی هوایی کشورهای عضو پیمان مرکزی و کمیته مربوطه در حضور والا حضرت شاهدخت فاطمه پهلوی در روز ۲۲/۷/۱۳۳۹ برگزار گردید.

— در دیماه ۱۳۴۰ بنا به پیشنهاد رئیس سازمان تربیت بدنی و تصویب اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران سرگرد هوایی حسین سرودی (سرتیپ فعلی) دبیر انجمن ورزشی نیروی هوایی، بسمت رئیس فدراسیون فوتبال کشور منصوب گردید.

— در دیماه ۱۳۴۱ مجله نیروی هوایی شاهنشاهی نشریه ای بنام ورزش برای همه «۱۱ دقیقه ورزش در روز» با مقدمه جامعی بقلم شادروان تیمسار ارتشبد محمد خاتمی چاپ و منتشر نمود.

— اولین دوره پیشاهنگی هوایی با یونیفورم و نشان مخصوص در تاریخ ۱۲ دیماه ۴۱ با همکاری سازمان پیشاهنگی ایران و نیروی هوایی شاهنشاهی در منظره تشکیل یافت.

— در اولین مسابقات قهرمانی ایران که بفرمان مبارک شاهانه در روز ۱۷/۵/۱۳۴۲ در پیشگاه اعلیحضرت همایون شاهنشاه و علیاحضرت فرح پهلوی شهبانوی ایران در امجدیه انجام شد ورزشکاران نیروی هوایی شاهنشاهی هم در رشته های مختلف شرکت داشتند و امتیازاتی نیز کسب کردند.

— حسب الامر فرماندهی وقت نیروی هوایی، سرتیپ

اکبر کمپانی (سپهبد فعلی) از تاریخ ۱۰ دیماه ۱۳۴۳ بسمت ۱۷۳



اعضاء تیم های والیبال نیروهای هوایی کشورهای عضو پیمان مرکزی و کمیته، که در مهرماه ۱۳۳۹ جهت انجام مسابقه به ایران آمده بودند، برای ادای احترام و نثار تاج گل در آرامگاه اعلیحضرت رضا شاه کبیر حضور یافتند.

فرهنگی نیروی هوایی شاهنشاهی برای اولین بار تشکیل یافت و این شروع فعالیتهای دوشیزگان در امر ورزش بوده که اکنون همگام با برادران خویش پیش میروند.

همزمان با پیشرفتهای همه جانبه در نیروی هوایی شاهنشاهی از اواخر سال ۱۳۴۷ نیز در ورزش جنبش عمومی آغاز شد. باین ترتیب که بتدریج باشگاههای ورزشی در کلیه یگانهای مختلف نیروی هوایی شاهنشاهی گشایش یافت - وسائل گوناگون ورزشی در اختیار علاقمندان قرار گرفت - مدرنترین استخرهای شنا در محلهای مختلف نیرو ساخته شد - تسهیلاتی از قبیل تشکیل کلاسهای مختلف جهت تربیت مربی و داور - استخدام مربیان خارجی و امکانات دیگر برای پرسنل نیروی هوایی بخصوص جوانان در رشتههای کشتی آزاد، کشتی فرهنگی، مشتزنی، قایقرانی، اسکی روی آب، اسکی روی برف، کوهنوردی، راهپیمایی، دو صحرانوردی، دو میدانی (شامل کلیه رشتههای مربوط به آن)، وزنه برداری، تنیس، تنیس روی میز، شنا و شیرجه، اسب دوانی، دوچرخه سواری، شمشیر بازی، ورزش باستانی، جودو، کاراته، والیبال، بسکتبال، زیبایی اندام، ژیمناستیک، فوتبال، تیراندازی و سایر رشتههای ورزشی فراهم گردید. و این امر سبب شد تا پرسنل ضمن تربیت جسم از نظر سلامتی و نیرومندی و داشتن روحیه قوی، به مقامهای قهرمانی چه در میدانهای داخل کشور و چه در مبارزات ورزشی خارج از کشور نائل آیند. علاوه بر این بمنظور رفاه خانواده های پرسنل نیز برنامه های ورزشی ترتیب یافت که مؤثر واقع شد.

رئیس انجمن ورزش نیروی هوایی منصوب گردید.

- در اجرای اوامر ملوکانه در ۱۷/۱۰/۱۳۴۵ سرهنگ هوایی حسین سرودی (ضمن معرفی رؤسای جدید فدراسیون های ورزشی سازمان تربیت بدنی و تفریحات سالم ایران بحضور شاهانه) باردیگر بسمت رئیس فدراسیون فوتبال کشور منصوب گردید.

- در مسابقات دوستانه ای که بین تیمهای فوتبال و کشتی نیروی هوایی با تیمهای فوتبال و کشتی ارتش ترکیه در روزهای ۱۶ و ۱۷ فروردین ۱۳۴۶ بنا بدعوت متقابل طرفین برگزار شده بود تیمهای فوتبال و کشتی نیروی هوایی موفقیتهایی در ایران و ترکیه بدست آوردند.

- در سال ۱۳۴۵ تیم والیبال دوشیزگان از پرسنل

کشتی گیران فرنگی و آزاد نیروی هوایی ترکیه پس از ورود به ایران جهت انجام مسابقات دوستانه با کشتی گیران نیروی هوایی شاهنشاهی.





آرم انجمن ورزشی نیروی هوایی .

آخرین اساسنامه باشگاه ورزشی نیروی هوایی شاهنشاهی (همان اساسنامه انجمن ورزشی سابق با اصلاحات جدید) بشرح زیر در تاریخ ۲۸/۸/۴۸ باستحضار فرماندهی وقت نیروی هوایی رسید و مورد تصویب واقع گردید.

اساسنامه باشگاه ورزشی نیروی هوایی شاهنشاهی

فصل اول

کلیات

ماده ۱ - بمنظور تعمیم و توسعه ورزش بین پرسنل نیروی هوایی شاهنشاهی در تمام نقاط کشور و پرورش نسل جوان و خانواده‌های پرسنل نیروی هوایی و ترویج روح راستی و درستی که از عالیترین مظاهر ملی هرایرانی است سازمان تربیت بدنی و ورزش از تاریخ ۲۸/۸/۴۷ که به تصویب اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران رسیده شروع بکار مینماید.

ماده ۲ - مرکز اصلی سازمان تربیت بدنی و ورزش نیروی هوایی خیابان فرح‌آباد ستاد فرماندهی نیروی هوایی شاهنشاهی است.

ماده ۳ - سازمان تربیت بدنی و ورزش نیروی هوایی شاهنشاهی مخصوص کارکنان و خانواده و وابستگان تحت تکفل آنان بوجود آمده و غیر از عوامل سازمانی بقیه اعضاء آن بطور افتخاری انجام وظیفه مینمایند.

ماده ۴ - سازمان تربیت بدنی و ورزش نیروی هوایی دارای باشگاهی بنام باشگاه نیروی هوایی است که مسئول اجرای کلیه فعالیت‌های ورزشی و انجام مسابقات داخلی و خارجی نیروی هوایی شاهنشاهی میباشد.

فصل دوم

اعضاء و حق عضویت

ماده ۵ - کلیه پرسنل حقوق‌بگیر نیروی هوایی شاهنشاهی عضو باشگاه نیروی هوایی بوده و ماهانه وجوهی بشرح زیر بعنوان حق عضویت پرداخت مینمایند.

الف - امرا و افسران ارشد	ماهانه	۵۰ ریال
ب - افسران جزء	ماهانه	۲۰ ریال
پ - درجه‌داران	ماهانه	۱۰ ریال

تبصره - غیر نظامیانیکه دریافتی ماهانه آنها تا ۱۰۰۰۰ ریال باشد ماهانه ۱۰ ریال و از ۱۰۰۰۰ ریال تا ۲۰۰۰۰ ریال ماهانه ۲۰ ریال و از بیست هزار ریال به بالا ماهانه ۵۰ ریال بایستی حق عضویت پرداخت نمایند.

فصل سوم

ارکان اساسی باشگاه ورزشی نیروی هوایی شاهنشاهی

ماده ۶ - ارکان اساسی باشگاه ورزشی نیروی هوایی شاهنشاهی عبارتند :

الف - مدیر باشگاه

ب - هیئت عامله

پ - کمیته فنی

ماده ۷ - مدیر باشگاه از طرف فرماندهی نیروی هوایی شاهنشاهی منتصب و سازمان تربیت بدنی و تفریحات سالم کشور معرفی میشود.

ماده ۸ - هیئت عامله مرکب از سه نفر بشرح زیر میباشد که دو نفر آنها توسط هیئت‌های عامله ورزشی یگانهای نیروی هوایی شاهنشاهی برای مدت دو سال (در آذر ماه) انتخاب میشوند.

الف - مدیر عامل

ب - حسابدار

پ - مسئول تدارکات

ماده ۹ - مدیر باشگاه نیروی هوایی شاهنشاهی وظایف و مسئولیتهای مدیر عامل را نیز بعهده خواهد داشت.

ماده ۱۰ - کمیته فنی توسط مدیر باشگاه از بین کلیه سرپرستان و مربیان و داوران رشته‌های ورزشی برای مدت دو سال انتخاب میشوند.

ماده ۱۱ - هیئت‌های عامله ورزش یگانها شامل سه نفر (مدیر عامل - حسابدار - مسئول تدارکات) بوده که بطور انتخابی از بین پرسنل در آبان‌ماه برای مدت دو سال تعیین میگرددند. هیئت مذکور از هر جهت مسئولیت امور ورزشی یگان مربوطه را دارا میباشد.

فصل چهارم

وظایف و مسئولیت‌های مدیر باشگاه

الف - اقدامات اساسی بمنظور تعمیم و توسعه ورزش نیروی هوایی شاهنشاهی.

ب - توسعه و تحکیم روابط ورزشی نیروی هوایی با سایر سازمانهای ورزشی خارج و داخل کشور از طریق تنظیم و انجام مسابقات.

پ - نظارت فنی و مالی در امور ورزشی نیروی هوایی و هیئت‌های عامله یگانها.

فصل پنجم

عواید باشگاه و عملیات

ماده ۱۲ - عواید و دارائی باشگاه ورزشی نیروی هوایی بشرح زیر میباشد.

الف - حق عضویت که اعضای باشگاه ورزشی نیروی هوایی ماهانه پرداخت مینمایند.

ب - وجوه حاصله از برنامه‌ها و جشن‌ها و مسابقاتی که بنام باشگاه ورزشی نیروی هوایی انجام میشود.

پ - سایر وجوهی که بهر نحو بحساب باشگاه نیروی هوایی شاهنشاهی منظور میگردد.

ماده ۱۳ - تمام عواید باشگاه ورزشی نیروی هوایی در حساب مخصوصی واریز و کلیه چک‌هایی که بمصرف هزینه‌های ورزشی برداشت میگردد به امضاء دونفر: مدیر عامل (مدیر-باشگاه) و حسابدار خواهد بود.

ماده ۱۴ - ثلث اعتبارات حاصله از حق عضویت پرسنل هر یگان در اختیار هیئت‌های عامله ورزشی یگان مربوطه گذاشته میشود که هزینه آن طبق تصمیمات هیئت‌های عامله انجام میگردد و دو ثلث مابقی بحساب باشگاه ورزشی نیروی هوایی در مرکز واریز میگردد.

تبصره - کلیه اعتبارات حاصله از حق عضویت مربوط به پرسنل ستاد فرماندهی و قرارگاه کل دوشان‌تپه و بیمارستان مرکزی نیروی هوایی شاهنشاهی بحساب باشگاه ورزشی نیروی هوایی واریز میگردد.

ماده ۱۵ - هزینه‌های باشگاه ورزشی نیروی هوایی بر طبق روشها و دستورالعملهای صادره از طرف مدیر عامل انجام میگردد.

ماده ۱۶ - طرح و شکل خاصی برای پرچم باشگاه نیروی هوایی تعیین گردیده است.

ماده ۱۷ - این اساسنامه مشتمل بر ۱۷ ماده و دو تبصره و یک ضمیمه است و از تاریخ تصویب تیمسار فرماندهی نیروی

۱۷۶ هوایی شاهنشاهی (۱۳۴۸/۲۸) قابل اجرا است.

در اواسط سال ۱۳۴۷ بخش ورزش نیروی هوایی شاهنشاهی از دایره خدمات پرسنلی منفک و به دایره تربیت بدنی و ورزش تبدیل گردید. سرتیپ دادگر از ابتدا بعنوان شغل دوم در این سمت انجام وظیفه مینمود و با تلفیق سازمان دایره تربیت بدنی و دایره آموزش ستاد فرماندهی «مدیریت آموزش و استخدام» بوجود آمد.

در اجرای اوامر فرماندهی وقت نیروی هوایی شاهنشاهی هدف اصلی دایره تربیت بدنی تعمیم ورزش در کلیه طبقات مختلف نیروی هوایی و آمادگی جسمانی عمومی پرسنل تعیین گردید. برای نیل به این هدف قسمت اعظم فعالیتها در زمینه آموزش ورزش بالاخص در فرماندهی آموزشهای هوایی بکار گرفته شد. کلاسهای متعدد ورزشی در کلیه رشته‌های مختلف موجود در ایران آغاز نمود. ورزشکاران با سابقه دوره‌های معلمی ورزش را در داخل و خارج کشور طی نمودند و از بدو تأسیس دایره تربیت بدنی با همکاری مربیان خارجی، مربیان سازمان تربیت بدنی کشور و مربیانیکه توسط نیروی هوایی آموزش دیدند، کلاسهای ورزشی همچنان بکار خود ادامه میدهند. به ورزش اسکی روی برف، تنیس و اسکی روی آب مخصوص پرسنل و خانواده آنان توجه ویژه‌ای بعمل آمده بنحویکه در سدهای موجود در دزفول، شیراز، کرج و مدت زمانی هم در سد لتیان و در اردوگاههای افسران و درجه‌داران مستقر در شمال فعالیتهای دامنه‌داری در زمینه ورزش اسکی روی آب بعمل می‌آید. اقدامات لازم جهت استقرار تسهیلات این ورزش در اصفهان بعمل آمده که در آینده بسیار نزدیکی شروع بکار خواهد نمود. ورزش قایقرانی پاروئی یکی دیگر از فعالیتهای دایره تربیت بدنی است که سالانه تعداد ۵۰ نفر از پرسنل فرهنگی با همکاری فدراسیون قایقرانی کشور در آموزش آن در سد امیرکبیر شرکت مینمایند.

آزمایش سالانه یکی دیگر از خط‌مشی‌های مربوط به تعمیم و گسترش ورزش است. تربیت بدنی نیروی هوایی شاهنشاهی مواد و آئین‌نامه آزمایش سالانه ورزش را بشرح ذیل تهیه و پس از تصویب بمدت ۲ سال بطور آزمایشی و از سال ۱۳۵۲ بطور عملی بمورد اجرا گذاشت. برابر باموازی این آئین‌نامه کلیه پرسنل نیروی هوایی شاهنشاهی سالانه یکبار در آزمایش جسمانی شرکت نموده و به نقاط ضعف جسمی خود پی می‌برند.

آئین‌نامه آزمایش سالانه ورزش پرسنل

نظامی نیروی هوایی شاهنشاهی

۱ - هدف

حفظ استانداردهای ورزشی، جهت تأمین سلامت پرسنل نیروی هوایی شاهنشاهی.

برقراری روش یکنواخت برای نظارت بر حفظ استاندارد های ورزشی با اجرای آزمایش سالانه.

۳ - اجراء

الف - طبقه ذکور.

(۱) - نحوه آزمایش

(الف) - آزمایش سالانه ورزش پرسنل جمعی کلیه یگانهای تابعه نیروی هوایی شاهنشاهی، توسط دایره تربیت بدنی و ورزش معاونت اداری فرماندهی نیرو انجام خواهد شد.

(ب) - در اسفند ماه هر سال، برنامه آزمایش ورزش سال بعد با نگرش به وضع خاص هریگان، توسط دایره تربیت بدنی معاونت اداری فرماندهی نیرو تهیه و به کلیه یگانهای تابعه ابلاغ خواهد شد.

(پ) - مدت توقف نماینده اعزامی جهت آزمایش ورزش در هر یگان قبلاً توسط دایره تربیت بدنی و ورزش تعیین و همراه با برنامه آزمایش سالانه ورزش به یگانها اعلام خواهد شد.

(ت) - یگانها برابر برنامه زمان بندی شده، در مورد معاینه پرسنل، تعیین نوبت و آماده کردن وسائل و تجهیزات مورد نیاز برای آزمایش ورزش، پیش بینی های لازم را بعمل خواهند آورد.

(۲) - نگهداری کارتهای ورزش

(الف) - کارت ورزش هر نفر به همراه کارت (ن.پ.ا) مربوطه نگهداری خواهد شد.

(ب) - در کارت ورزش، درجه و یگان مربوط با مداد نوشته خواهد شد.

(پ) - در موقع نقل و انتقال پرسنل، کارگزینی یگانها کارت ورزش پرسنل را همراه با سوابق آنها به قسمت جدید خواهد فرستاد (پرونده هائیکه بدون کارت ورزش فرستاده شوند ناقص تلقی خواهند شد).

(۳) - دستورات مخصوص

(الف) - از فروردین ماه سال ۵۲ به بعد باتوجه به سه سال زمانیکه قبلاً به پرسنل داده شده است کسانیکه وضع جسمانی خود را به حد «متوسط» جدول استاندارد تعیین شده ورزش نرسانده اند، از ترفیع محروم گردیده اند و از این تاریخ به بعد نیز طبق روش زیر اقدام خواهد شد:

«۱» پرسنلی که در سال ترفیع در حد قابل قبول جدول استاندارد ورزشی نیستند یا همه ساله (بدون عذر موجه که تشخیص آن با یگان ذیربط خواهد بود) در آزمایش ورزش شرکت نکرده باشند، بمدت ۶ ماه از ترفیع محروم خواهند شد. تبصره - چنانچه تاریخ ترفیع افسر، همافر یا درجه دار ترفیع بگیری قبل از نوبت آزمایش یگان مربوطه باشد، نمره



در حال حاضر سازمانهای تربیت بدنی همه یگانهای نیروی هوایی شاهنشاهی از مجتمع ورزشی کامل زمستانی و تابستانی که مجهز به کلیه وسائل و تسهیلات ورزشی میباشد، برخوردارند و کارکنان یگانها و اعضاء خانواده هایشان با برنامه های جامع و مرتب، ضمن تشکیل تیمهای گوناگون و استفاده از مربیان کارآموده یا سرمربیان ورزشی به تندرستی و نیرومندی خود می افزایند. در اسنحا دو منظره از بنای خارجی باشگاههای ورزشی متعلق به دو یگان تابعه نیروی هوایی، بعنوان نمونه، از نظر مگردرد.



آخرین آزمایش انجام شده، برای سال ترفیع وی منظور خواهد شد.

«۲» پرسنلی که در آزمایش سالانه ورزش مردود میشوند، پس از ۶ ماه تمرین حق دارند در آزمایش مجدد شرکت نمایند، در صورت موفقیت (پس از ششماه محرومیت از ترفیع) به ترفیع نائل خواهند شد و در صورت عدم موفقیت مجدداً ششماه دیگر از ترفیع محروم میگردند.

(ب) - از سال ۱۳۵۶ به بعد، پرسنلی که خود را به حد «خوب» جدول استاندارد تعیین شده ورزش نرسانند برابر بند جزء (الف) بالا با آنان رفتار خواهد شد.

(پ) - پرسنلی که بعلت بیماری بطور دائم از قسمتی یا کلیه مواد آزمایش ورزشی معاف میباشند، کارگزینی یگان مربوطه باید مدارك لازم را به ستاد فرماندهی نیرو (معاونت اداری - ترفیعات) ارسال نماید، تا پس از بررسی و تأیید بهداری نیروی هوایی شاهنشاهی در مورد ترفیع آنان اقدام گردد.

(ت) - پرسنلی که از آغاز تا پایان هر سال در مأموریت خارج از کشور باشند از آزمایش ورزش همان سال معاف خواهند بود.

(ث) - پرسنلی که در موقع آزمایش ورزش در مأموریت یا مرخصی باشند، باید مراتب از طریق یگان مربوطه به دایره تربیت بدنی و ورزش معاونت اداری فرماندهی نیرو اعلام گردند تا پس از پایان مأموریت و یا مرخصی نسبت به آزمایش آنان اقدام شود.

۴ - پرسنلی که از سایر سازمانها به نیروی هوایی شاهنشاهی منتقل میگردند

(الف) - پرسنلی که تا سال ۱۳۵۶ از سایر سازمانها به نیروی هوایی شاهنشاهی منتقل میگردند، در سال اول فقط در آزمایش سالانه ورزش شرکت مینمایند و نتیجه آزمایش در ترفیع آنان مؤثر نخواهد بود، و از سال دوم به بعد در مورد آزمایش ورزش و ترفیع آنان برابر بند (الف) ماده (۳) این آئین نامه رفتار خواهد شد.

(ب) - پرسنلی که از سال ۱۳۵۶ به بعد به نیروی هوایی شاهنشاهی منتقل میشوند، در دو سال اول فقط در آزمایش سالانه ورزش شرکت خواهند نمود و نتیجه آزمایش در ترفیع آنها مؤثر نخواهد بود و از سال سوم به بعد در مورد آزمایش ورزش و ترفیع آنان برابر بند (ب) ماده (۳) این آئین نامه رفتار خواهد شد.

ب - طبقه اناث

(۱) نحوه آزمایش

(الف) - محاسبه تعادل وزن و قد پرسنل اناث برابر «جدول تعیین شده آزمایش تعادل وزن و قد پرسنل اناث» توسط بهداری هریگان بعمل خواهد آمد.

(ب) - در اسفند ماه هر سال برنامه محاسبه تعادل وزن و قد پرسنل اناث توسط کارگزینی هریگان تهیه و به بهداری یگان مربوطه و پرسنل ذینفع ابلاغ میگردد.

(۲) - نگهداری کارتهای تعادل وزن و قد

(الف) - کارتهای تعادل وزن و قد پرسنل اناث بهمراه کارت «ن - پ - ا» هر نفر نگهداری میشود.

(ب) - در کارتهای تعادل وزن و قد درجه ویگان با مداد نوشته میشود.

(پ) - در موقع نقل و انتقال پرسنل، کارگزینی یگانها، کارت و یا کارتهای تعادل وزن و قد پرسنل را همراه سایر سوابق مربوطه به قسمت جدید خواهند فرستاد، پرونده ای که بدون کارت تعادل وزن و قد فرستاده شود، ناقص تلقی خواهند شد.

(۳) دستورالعمل مخصوص

(الف) - از تاریخ تصویب این آئین نامه، مدت یکسال به طبقه اناث نیروی هوایی شاهنشاهی فرصت داده میشود که در

متعادل ساختن وزن و قد خود برابر «جدول آزمایش تعادل وزن و قد پرسنل اناث» بکوشند و پس از پایان یکسال، پرسنلی که وزن و قد خود را برابر جدول فوق متعادل نکرده باشند شرح زیر در ترفیع آنان مؤثر خواهد بود:

«۱» پرسنلی که در سال ترفیع، وزن و قد خود را متعادل نکرده و یا بطور مرتب همه ساله بدون عذر موجه در آزمایش شرکت نمایند، بمدت ۶ ماه از ترفیع محروم خواهند شد.

تبصره - چنانچه تاریخ ترفیع پرسنل اناث قبل از تاریخ محاسبه تعادل وزن و قد آنان باشد نمره آخرین آزمایش انجام شده، برای سال ترفیع آنان منظور خواهد شد.

«۲» پرسنلی که بعلاوه وزن از ترفیع محروم میگردند، پس از ۶ ماه حق شرکت در آزمایش مجدد را دارند و در صورت متعادل بودن وزن و قد (پس از ششماه محرومیت از ترفیع) به ترفیع نائل خواهند شد و در صورت عدم تعادل وزن و قد مجدداً ششماه دیگر از ترفیع محروم میگردند.

(ب) - پرسنلی که از آغاز تا پایان هر سال در مأموریت خارج از کشور باشند از آزمایش همان سال معاف خواهند بود.

(پ) - پرسنل اناث که از سایر سازمانها به نیروی هوایی شاهنشاهی منتقل میشوند، در سال اول فقط در آزمایش شرکت خواهند نمود و نتیجه آزمایش در ترفیع آنان مؤثر نخواهد بود. و از سال دوم به بعد در مورد آزمایش تعادل وزن و قد و ترفیع آنها مانند پرسنل نیروی هوایی شاهنشاهی اقدام خواهد شد.

«... خلبانان نیروی هوایی شاهنشاهی علاوه بر آزمایش سالانه ورزش، هر يك باید در آزمایش شنای صدمتر شرکت نمایند و میتوان گفت در حال حاضر کلیه خلبانان موجود در نیروی هوایی به فن شنا آشنائی کامل دارند.»

در مواد آزمایش ورزش، ترتیبی انتخاب شده که کلیه عضلات موجود در بدن مورد آزمایش قرار میگیرند و در این مورد در جلسات مختلف ورزشی با پزشکان متخصص در این امر مشورت و بررسی بعمل آمده و مطلوب بودن این مواد بوسیله سازمانهای ورزشی بین المللی نیز تأیید گردیده است. چنانچه در این مورد تجزیه و تحلیل بعمل آید معلوم میگردد که در نتیجه اجرای دقیق آزمایش ورزش معدل قدرت جسمانی پرسنل نیروی هوایی شاهنشاهی در حد بسیار خوب حفظ میشود. طبقه اناث در آزمایش تعادل وزن و قد شرکت مینمایند طبق استانداردهای تعیین و تصویب شده به نقاط ضعف جسمی خود پی میبرند ضمناً کلیه سازمانهای مختلف نیروهای مسلح شاهنشاهی بدون استثناء این استاندارد را پذیرفته و مراتب را در سازمان خود بمورد اجرا گذاشته اند.

وسایل ورزشی و تفریحات سالم برابر طرح پنج ساله از

خارج و داخل کشور تهیه و در اختیار یگانها قرار داده شده و خود یگانها از بودجه واگذاری ذیربط و امکانات خود در بهبود تسهیلات و تأسیسات ورزشی استفاده مینمایند. در حال حاضر در دورترین واحدهای نیروی هوائی شاهنشاهی وسایل و میادین ورزشی برای علاقمندان وجود دارد.

مسابقات ورزشی در نیروی هوائی شاهنشاهی از رده گردان آغاز شده و تیمهای منتخب هریگان در مسابقات داخلی نیروی هوائی شاهنشاهی شرکت مینمایند، در مسابقات داخلی، تیم ممتاز نیروی هوائی انتخاب ودر اکثر قریب باتفاق مسابقات نیروهای مسلح شاهنشاهی شرکت و نفرات منتخب در مسابقات بین‌المللی و ارتشهای جهان شرکت میکنند. پیشرفت تیمهای ورزشی نیروی هوائی نتایج درخشانی داشته و با پرسنلی که خود آموزش داده باتنایج بسیار چشمگیر در مسابقات کشوری - ارتش شاهنشاهی و مسابقات بین‌المللی شرکت مینمایند.



دائر فعالیت پی‌گیر سازمان تربیب‌بدنی نیروی‌هوائی شاهنشاهی و علاقمندی و استعداد پرسنل ورزشکار این نیرو تا کنون عده‌زیادی از آنان به پیروزیهای درخشان و مقام قهرمانی در رشته‌های مختلف نائل آمده‌اند، هر یک از عکسهای این صفحه هنگامی گرفته شده که که والا حضرت شاهپور غلامرضا بهلوی یکی از ورزشکاران پیرورنیروی هوائی را طی مراسمی با اعطاء نشان و مدال مورد تشویق قرار داده‌اند.



نکات تاریخی دیگر از وقایع و سیر پیشرفت‌های نیروی هوایی شاهنشاهی از سال ۱۳۲۶ تا کنون

مراسم روز ۲۵ مهر ۱۳۲۶ در پیشگاه مبارک شاهانه

روز ۲۵ مهر ۱۳۲۶ بمناسبت آغاز دومین سالی که اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران با قبول گواهینامه و نشان خلبانی کارکنان نیروی هوایی شاهنشاهی را قرین افتخار فرمودند، مراسمی در پیشگاه مبارک شاهانه در دوشان‌تپه برگزار گردید. در این مراسم هنگ اکتشافی وقت نیروی هوایی به‌اخذ پرچم و فارغ‌التحصیلان دوره ۱۵ آموزشگاه خلبانی به دریافت گواهینامه از دست مبارک شاهانه مفتخر شدند و رژه زمینی و هوایی از پیشگاه مبارک ملوکانه انجام گرفت.

**سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۲۷
در پیشگاه مبارک شاهانه**

**تجسم کلمه «شاه»
بوسیله هواپیماها در آسمان**

بعد از ظهر روز دوشنبه ۲۵ مهر ۱۳۲۷ مراسم جشن سالانه نیروی هوایی در پیشگاه اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در قلعه مرغی برگزار شد. در این مراسم فارغ‌التحصیلان دوره ۱۶ آموزشگاه خلبانی به دریافت گواهینامه مفتخر گردیدند و پس از رژه یگانهای زمینی نیرو از پیشگاه مبارک ملوکانه رژه هواپیماها آغاز و در پایان رژه هوایی عملیات پرواز خوبی انجام شد و هواپیماها ضمن پرواز با صورتبندی خاصی کلمه «شاه» را در آسمان مجسم ساختند.

تا اینجا به‌ذکر وقایع مربوط به هواپیمائی نظامی ایران از بدو پیدایش تا سال ۱۳۲۶ و سیر تحولات و پیشرفت‌های آموزشی و ورزشی نیروی هوایی شاهنشاهی از سالهای ۲۸-۱۳۲۶ تا کنون به ترتیب تاریخ پرداختیم اینک بعضی نکات تاریخی دیگر که در مسیر پیشرفت این نیرو از سال ۱۳۲۶ تا کنون وجود داشته بارعایت ترتیب تاریخ وقوع از نظر میگذرد:

انتشار مجدد مجله نیروی هوایی شاهنشاهی

مجله نیروی هوایی شاهنشاهی که از سال ۱۳۱۵ بصورت فصلنامه انتشار می‌یافت و از سال ۱۳۲۰ تعطیل بود، از فروردین سال ۱۳۲۶ به همت و سردبیری شادروان سرهنگ خلبان محمدعلی لوائی بصورت ماهنامه انتشار مجدد خود را آغاز کرد و از آن تاریخ تا کنون بدون وقفه منتشر شده و از لحاظ مطالب و نحوه چاپ و تیراژ به پیشرفت‌های چشمگیری نائل آمده است.

نمایش هوایی در پیشگاه مبارک شاهانه

پیش از ظهر روز سه‌شنبه ۱۴ مهر ۱۳۲۶ یک نمایش هوایی در پیشگاه مبارک شاهانه در عبدالله‌آباد انجام گرفت. در این نمایش قدرت آتش و امکانات عملیاتی هواپیماهای هایند و هاریکن و انسن موجود نیرو با بمباران در ارتفاع متوسط و بحالت شیرجه با فشنگهای حریق‌افروز و تیراندازی با مسلسل و بمباران، نشان داده شد.

داده‌ایم و من خیلی خوشوقتم که تهران یکی از مراکز خطوط هوایی جهان شده است...»

ورود هواپیماهای جدید بخدمت نیروی هوایی شاهنشاهی

(هواپیماهای شکاری بمب افکن سندربولت و هواپیماهای ترابری دو موتور داکوتا)

در سال ۱۳۲۸ برای اولین بار دو نوع هواپیمای ساخت آمریکا وارد خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی گردیدند - یکی از دو نوع مذکور «شکاری-بمب افکن» سندربولت (پ-۴۷) بود که تجهیزاتی از قبیل رادار و دستگاه مخصوص هدایت با بی‌سیم - دستگاه تعیین شتاب - اکسیژن و وسائل نجات - کاناپی قابل پرتاب - حفاظ زرهی جلو و عقب کابین و قابلیت تجهیز به سه مخزن سوخت اضافی رها شدنی جهت افزایش برد پرواز هواپیما داشت. حداکثر سرعت سندربولت ۴۲۹ میل در ساعت و سقف پروازش ۴۲۰۰۰ پا - برد پروازش ۱۰۲۵ میل و قابل افزایش تا ۱۸۰۰ میل - مجهز به ۸ مسلسل - قادر به حمل ۱۶ راکت و دارای وسائل لازم برای استفاده از لباس ضد «g» - حداکثر وزن عملیاتی هواپیما ۱۴۷۰۰ پوند و حداکثر وزن مجاز آن جهت برخاستن ۱۹۴۰۰ پوند و وزن خالی آن

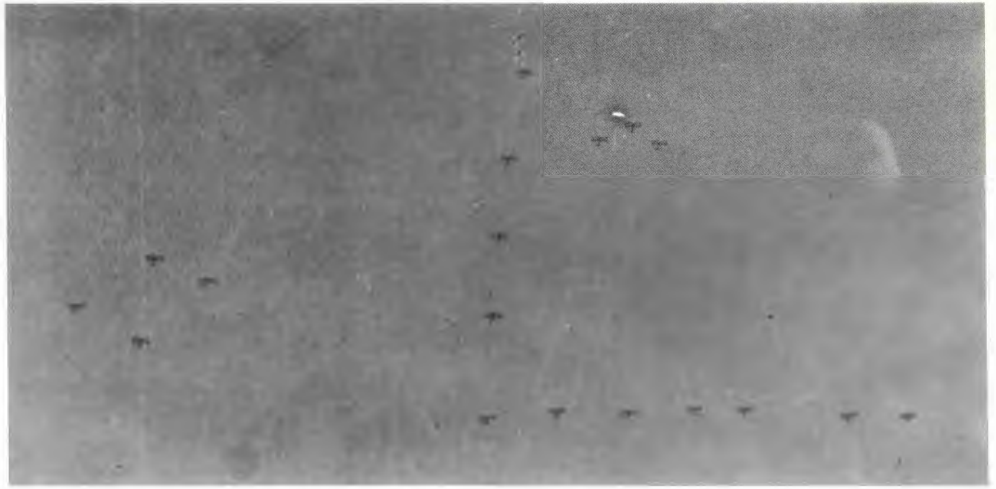
فرمایشات شاهانه پیرامون علاقه معظم له به‌خلبانی و اهمیت نیروی هوایی برای دفاع کشور

اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران ضمن مصاحبه‌ایکه خبرنگار سوئسی (آگه‌نیلسن) در سال ۱۳۲۸ بامعظم له در تهران بعمل آورد پیرامون علاقمندی خود به‌خلبانی و اهمیت نیروی هوایی برای دفاع کشور فرمودند: «... من از اوائل جوانی علاقه زیادی به فن خلبانی داشتم زیرا میدانستم که هواپیمائی اهمیت زیادی از نظر مواصلات برای کشور پهناور و وسیع ما که جاده‌های دراز و در عین حال خرابی دارد خواهد داشت و بخصوص به اهمیت نیروی هوایی برای دفاع از کشور خود پی برده بودم و مهمترین وسیله تشویق مردم مملکت را برای کمک به پیشرفت در این قسمت شرکت خود در خلبانی دیدم و با جوانان دیگر ایرانی مشغول آموختن این فن که در عین حال ورزش نشاط آور است شدم و باکمال خوشوقتی بزودی توانستم گواهی‌نامه خلبانی را بدست آورم. اینک فرودگاههای بزرگ و خوبی داریم و امیدواریم هواپیماهای جدیدی نیز بدست آوریم تا بتوانیم هواپیمائی کشور را توسعه دهیم. ما علاقه زیادی به توسعه و ترقی خطوط ارتباطی و حمل و نقل هوایی داریم. خلبانان کشوری زیادی تربیت کرده و هواپیماهای جدیدی سفارش

هواپیمای پ-۴۷ (سندربولت) شکاری ساخت آمریکا که در سال ۱۳۲۸ وارد خدمت نیروی هوایی ایران گردید (شرح مشخصات در ستون دوم همین صفحه)



در مراسم سالجشن ۲۵ مهر
 ۱۳۲۷ و ۱۳۲۸ که در پیشگاه مبارک
 شاهانه در قلعه مرغی برگزار گردید
 علاوه بر اجرای برنامه‌های گوناگون،
 گروهی از هواپیماهای تایکرموس با
 صورتبندی پروازی جالب توجهی
 کلمه " شاه " را در آسمان مجسم
 ساختند.



۱۰۰۰۰ پوند بود.

نوع دیگر از هواپیماهای ساخت آمریکا که در سال
 ۱۳۲۸ وارد خدمت نیروی هوایی ایران شد داکوتا (ش-۴۷)
 هواپیمای ترابری دوموتوره محصول شرکت داگلاس بود که
 نزدیک به بیست سال در نیروی هوایی شاهنشاهی ادامه خدمت
 داد. خدمه داکوتا دونفر - حداکثر سرعتش ۲۲۵ میل در
 ساعت - سقف پروازش ۲۴۰۰۰ پا - حداکثر وزن مجازش
 برای برخاستن ۳۱۰۰۰ پوند - موتورهایش از نوع پرات و
 ویتنی ۱۴ سیلندری هریک بقدرت ۱۲۰۰ تا ۱۳۰۰ اسب بود و
 با ظرفیت ۲۱ نفر برای انجام مأموریت‌های هواپرد، فروریختن
 چتر باز و انواع ترابری، مورد استفاده قرار میگرفت.



گروهی از هواپیماهای سندربولت تیپ شکاری نیروی هوایی
 شاهنشاهی ضمن رژه با صورتبندی جمع، در یکی از پروازها.

قسمت بالای عکس زیر تعدادی از هواپیمای سندربولت هنگ پرواز تیپ شکاری مستقر در قلعه مرغی را در حالی نشان میدهد که فرمانده وقت هنگ
 (سرهنگ شاهسون) تذکرات لازم پیش از پرواز را با عده‌ای از خلبانان آماده پرواز هنگ در میان گذاشته - قسمت پائین سمت چپ عده‌ای از افسران
 هنگ پرواز تیپ شکاری مذکور و سمت راست پائین عکس نیز جمعی از افسران هنگ ایستگاه تیپ شکاری را در سال ۱۳۲۸ نشان میدهد.



نخستین پرواز هواپیمای نیروی هوایی شاهنشاهی به اروپا



۲۵ مهر ۱۳۲۸ - قلعه مرغی: اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشداران با اعطاء پرچم دانشکده خلبانی نیروی هوایی را قرین افتخار میفرمایند.

در تاریخ ۱۳۲۸/۶/۲۰ یکفروند هواپیمای داکوتای نیروی هوایی شاهنشاهی (بشماره ۵-۰۲) برای حمل افسرانیکه از طریق مسابقه جهت تحصیل در فرانسه انتخاب شده بودند بمقصد فرانسه پرواز و روز ۲۸/۶/۲۲ در پاریس فرود آمد نظر باینکه نخستین بار بود که یک هواپیمای نظامی ایران موفق بیک پرواز نسبتاً دور خارج از کشور گردیده بود خلبان یکم هواپیما سرگرد علیمحمد خادمی (سپهد بازنشسته کنونی) به یکدرجه ترفیع (از تاریخ ۲۸/۷/۲۸) و دو نفر از کارکنان هواپیما (خلبان دوم و ناوبر) به تقدیر در فرمان عمومی ارتش نائل آمدند.

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۲۸ نیروی هوایی در پیشگاه مبارک شاهانه - تفکیک امور ستاد نیروی هوایی از ستاد نیروی زمینی

رشته‌های مختلف، برندگان تیراندازی و ورزشکاران موفق نیرو، به دریافت گواهینامه‌ها و جوایز خود از دست مبارک شاهانه مفتخر شدند. سپس رژه هواپیماها انجام گرفت و هواپیماهای تایگرموس با صورتبندی پروازی کلمه «شاه» را در آسمان مجسم کردند و دوفروند از هواپیماهای شکاری هاریکن و یک فروند سندربولت آکروباسی ماهرانه‌ای انجام و در پایان بوسیله یک فروند هواپیمای تایگرموس جریان نخستین پرواز مستقل یک هوانورد بنحو جالب توجهی نمایش داده شد.

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۲۸ نیروی هوایی شاهنشاهی بعد از ظهر روز مذکور در قلعه مرغی برگزار گردید. در این مراسم ضمن گزارشی که توسط فرمانده نیروی هوایی بعرض رسید به تأثیر مثبت تفکیک کارهای ستاد نیروی هوایی از امور ستاد نیروی زمینی در پیشرفت و تسریع انجام وظایف این نیرو اشاره شد و هنگ یکم شکاری و دانشکده هوایی به‌اخذ پرچم و فارغ‌التحصیلان دانشکده خلبانی و نمایندگان فارغ‌التحصیلان

هواپیمای ت-۴۷ (داکوتا) که در سال ۱۳۲۸ وارد خدمت نیروی هوایی ایران گردید (شرح مشخصات در ستون اول صفحه روبرو)



اولین پرواز اعلیحضرت همایون شاهنشاه

آریامهر بزرگ ارتشتاران باهوایمی جت

اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران ضمن بازدید شاهانه از آمریکا (۲۸۸۲۴ - ۲۸۸۱۰۱۲) روز ۶ آذر ماه ۱۳۲۸ هنگام بازدید از پایگاه هوایی رایت پاترسون (واقع در شهر دیتون ایالت اوهایو) مدت بیست دقیقه باهوایمی جت اف-۸۶ پرواز فرمودند و این نخستین پرواز شاهانه با هوایمی شکاری جت محسوب میشود.

سهم نیروی هوایی در ایجاد

یگان چتر بازی در ایران

در اواخر سال ۱۳۲۵ سرهنگ خلبان محمدعلی لوائی که فرماندهی آموزشگاه خلبانی وقت نیروی هوایی شاهنشاهی را بعهده داشت با استفاده از دو چتر نجات اولین پرش چتر بازی در ایران را از يك فروند هوایمی اکسفورد که در پهلوی آنرا برداشته بودند از ارتفاع ۱۵۰۰ متری انجام داد. البته نه هوایمی مخصوص پرش چتر بازی و نه چترها (که منحصراً برای پرش نجات اختصاص داشتند) جهت این منظور بودند و دلیل بکار بردن دوچتر نیز ارتفاع زیاد تهران از سطح دریا و در نتیجه سرعت زیاد سقوط بایک چتر نجات بود که باتدبیر استفاده از دوچتر نجات از سرعت سقوط کاسته شد. در این پرش چتر بازی که نخستین بار در ایران انجام گرفت، خلبانی هوایمی اکسفورد را سرگرد طوقانیان (ارتشبد کنونی) بعهده داشت. سرهنگ لوائی بمناسبت انجام نخستین پرش چتر بازی در ایران از تاریخ ۱۳۲۵/۱۱/۲۳ به افتخار آجودانی اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران مفتخر گردید.

سرهنگ لوائی در تاریخ ۱۳۲۸/۷/۲۰ در اثر علاقه فراوانیکه به فن چتر بازی و ایجاد یگانهای چتر بازی در ایران داشت جهت طی دوره چتر بازی به فرانسه اعزام گردید و موفق شد تا دوره مذکور را گذرانیده و چتر باز شناخته شود سپس سه دوره دیگر مخصوص چتر بازی را که دوره معلمی چتر بازی نیز جزو آن بود در تیرماه سال ۱۳۲۹ به پایان رسانید و قرار بود تا آخر مهرماه به کارآموزی و شرکت در مانور یگانهای چتر باز فرانسه مشغول گردد و تقاضا کرده بود که پیش از عزیمت به ایران يك ماه هم برای بازدید یگانهای چتر بازی از انگلستان دیدن کند و این تقاضا مورد موافقت هم قرار گرفته بود که متأسفانه در اثر صدمه ای که ضمن آخرین پرش با چتر به او وارد آمده بود در تاریخ ۱۳۲۹/۷/۲۴ بدرود حیات گفت.

بمنظور تشکیل یگان چتر بازی در ایران روز ۱۳۲۹/۷/۲۷ هشت نفر از درجه داران نیروی هوایی شاهنشاهی جهت طی دوره چتر بازی به فرانسه اعزام شدند و در تاریخ ۲۹/۹/۲۹ نیز يك افسر نیروی هوایی جهت فراگرفتن فن چتر بازی و طی



سرهنگ خلبان محمدعلی لوائی نخستین چتر باز ایرانی.

دوره معلمی چتر بازی به فرانسه اعزام شد.

نه نفر افسر و درجه داران نیرو پس از پایان دوره چتر بازی به ایران بازگشته و برای اولین بار در مراسم ۲۵ مهر سال ۱۳۳۰ که در پیشگاه شاهانه در دوشان تپه برگزار گردید شرکت کرده و پرش انجام داده و مورد تفقد ذات مبارک شاهانه قرار گرفتند. به این ترتیب اولین یگان چتر بازی بوسیله نیروی هوایی شاهنشاهی تشکیل گردید و چندسال به پیشرفت خود در این نیرو ادامه داد و بعداً هسته مرکزی یگانهای چتر بازی و هوارد ارتش شاهنشاهی را تشکیل داد که اینک با سازمان توسعه یافته و نیرومندی جزء ترکیبات نیروی زمینی شاهنشاهی میباشد.

تغییر عنوان «نیروی هوایی» شاهنشاهی

از تاریخ ۱۷ مرداد سال ۱۳۲۹ عنوان «نیروی هوایی شاهنشاهی» از «فرماندهی نیروی هوایی شاهنشاهی» به «ستاد نیروی هوایی شاهنشاهی» تغییر کرد.

اعزام پرسنل جهت تکمیل تحصیلات

خلبانی و فنی به انگلستان

بین روزهای ۱۱ و ۱۸ دیماه ۱۳۲۸ پنجاه نفر از افسران و درجه داران و هنرآموزان نیروی هوایی شاهنشاهی جهت تکمیل تحصیلات خود در رشته های خلبانی و فنی به انگلستان اعزام شدند.

ورود چهار نوع هواپیمای جدید بخدمت نیروی هوایی شاهنشاهی

چرخهای اصلی جمع شونده و مجهز به يك موتور ۹ سیلندری پرات وویتنی بقدرت ۵۵۰ اسب و ملخ فزری دوپره‌ای با کام متغیر و دارای قابلیت تجهیز به دوربین عکسبرداری، دستگاه اکسیژن غیر خودکار، سه مسلسل کالیبر ۷٫۵ میلیمتر (یکی ثابت روی بدنه که از بین پره‌های ملخ تیراندازی میکرد و دیگری در بال راست و سوی مسلل متحرکی بود در کابین

(هاروارد - استیرمن - «ال - ۴» - «ال - ۲۰»)
در سال ۱۳۲۹ چهار نوع هواپیمای آموزشی و ارتباطی جدید وارد خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی گردیدند. این چهار نوع هواپیما عبارت بودند از:

۱- هواپیمای آموزشی و ارتباطی هاروارد (تی-۶)
ساخت شرکت نورث آمریکن که هواپیمائی بود دونفره دارای

هواپیمای آموزشی و ارتباطی ت - ۶ (هاروارد) که در سال ۱۳۲۹ وارد خدمت نیروی هوایی ایران گردید (مشخصات در همین صفحه)



سیلندری - کنتینانتال بقدرت ۶۵ اسب و ملخ چوبی دوبره‌ای با گام ثابت - سرعتش ۷۵ میل در ساعت و دارای ترمز چرخ بود و بسبب سهولت پرواز و کمی هزینه نگهداری و عملیاتی برای آموزش اولیهٔ خلبانی و تأمین ارتباط در آن زمان بسیار مناسب بود.

۴- هواپیمای ارتباطی ال-۲۰ (بیور) ساخت کارخانهٔ دوهاویلاند کانادا مجهز به یک موتور پرات و ویتنی بقدرت ۴۵۰ اسب - حداکثر سرعتش ۱۶۳ میل در ساعت - سرعت مسافرتی آن ۱۴۳ میل در ساعت. برد معمولی هواپیما ۴۵۵ میل (حداکثر ۷۳۳ میل) - سقف پروازش ۱۸۰۰۰ پا - وزن خالی آن ۲۸۵۰ پوند - وزن بارگیری شده‌اش ۵۱۰۰ پوند - ظرفیتش هفت نفر یا ۱۰۰۰ پوند بار بود.

عقب). هاروارد قادر به حمل ۴ بمب ۲۰ یا ۳۰ پوندی (در صورت نیاز با بمب‌گیر اضافی تا ۴۰۰ پوند) بوده و دارای دستگاه فرستنده و گیرنده رادیویی و تجهیزات لازم برای پرواز شب بود. حداکثر وزن بارگیری شدهٔ هاروارد ۵۶۱۷ پوند - حداکثر سرعتش (در ارتفاع ۵۰۰۰ پا) ۲۱۲ میل در ساعت و سرعت معمولی مقرون بصرفه‌اش ۱۴۶ میل در ساعت - برد پروازش ۸۷۰ میل و سقف پروازش ۲۴۷۵۰ پا و در موارد نیاز قادر به انجام مأموریت‌های ترفیقی و اکتشافی و عکاسی بود.

۲- هواپیمای آموزشی دوفرمانهٔ استیرمن ساخت بوئینگ آمریکا مجهز به یک موتور هفت سیلندری بقدرت حداکثر ۲۱۰ اسب و دارای ملخ فلزی دوبره‌ای با گام متغیر - حداکثر سرعتش ۸۵ میل در ساعت - سقف پروازش ۱۵۰۰۰ پا و حداکثر وزن آن هنگام برخاستن ۲۸۱۰ پوند بود.

۳- هواپیمای «ال-۴» دونفره و مجهز به یک موتور ۴

هواپیمای " ال - ۴ " آموزشی و ارتباطی سبک که در سال ۱۳۲۹ وارد خدمت نیروی هوایی ایران گردید (مشخصات در ستون اول همین صفحه)



شرکت در عملیات رزمی

در شهریور ۱۳۲۹ هنگامیکه ارتش مأمور سرکوبی اکراد یاغی بود نیروی هوایی شاهنشاهی نیز مأموریت یافت تا با چهار فروند هواپیمای شکاری از نوع هاریکن و پنج فروند از نوع هاینده در عملیات کرمانشاه شرکت کند. در جریان این عملیات که نیروی هوایی نقش مؤثری داشت، روز ۱۳ شهریور ۱۳۲۹ بکفروند از هواپیماهای هاینده مورد اصابت تیر اکراد یاغی قرار گرفت ولی خلبان آن موفق شد سالم بفرودگاه خود باز گردد.

تأسیس صندوق تعاونی نیروی هوایی شاهنشاهی

بمنظور رفاه بیشتر کارکنان نیروی هوایی شاهنشاهی و امکان کمک نقدی لازم در موارد نیاز، از تاریخ یکم خرداد ۱۳۲۹ صندوقی بنام «صندوق تعاونی نیروی هوایی شاهنشاهی» تأسیس گردید. برابر اساسنامه مربوطه عضویت کارکنان نیروی هوایی در این صندوق اختیاری بوده و هر عضوی ماهانه مبلغی که در اساسنامه تعیین شده بعنوان حق عضویت پرداخت می‌نماید و استفاده از موجودی صندوق جهت اخذ وام مشروط به عضویت درخواست کننده و وام در این صندوق و پرداخت حق عضویت

هواپیمای آموزشی دو فرمانه استیرمن ساخت بوئینگ آمریکا مجهز به یک موتور هفت سیلندری بقدرت حداکثر ۲۱۰ اسب و دارای ملخ فلزی دو پرده‌ای با گام متغیر - حداکثر سرعتش ۸۵ میل در ساعت - سقف پروازش ۱۵۰۰۰ پا و حداکثر وزن آن هنگام برخاستن ۲۸۱۰ پوند بود. این هواپیما در سال ۱۳۲۹ وارد خدمت نیروی هوایی ایران گردید.



مدیره جهت نظارت مستمر در حسن انجام امور صندوق دونفر از اعضاء خود را بعنوان بازرس تعیین و به هیئت عامله معرفی مینماید. مسئولیت کلی اداره صندوق با هیئت عامله می باشد که اعضاء پنج نفری آن با انتخاب خود، امور صندوق را با سمت های: مدیر عامل - حسابدار - صندوقدار - منشی و بازرس طبق وظایف و مسئولیتهائی که در اساسنامه صندوق تصریح گردیده اداره مینمایند.

هریک از مشترکین صندوق تعاونی نیروی هوائی شاهنشاهی در صورتیکه برابر تصمیم خود و یا بعللی از قبیل بازنشستگی، انتقال، معافیت از خدمت و غیره مایل به ادامه عضویت در این صندوق نباشد میتواند مجموع موجودی حاصل از پرداخت حق اشتراك پرداختی خود به اضافه سود حاصله را یکجا دریافت دارد. در صورت فوت مشترك وجوه یاد شده با سود حاصله به وراث قانونی او تعلق میگیرد.

حداقل به مدت ششماه متوالی است. میزان وام بستگی به موجودی عضو در صندوق داشته و معادل دو برابر موجودی او و به اضافه مبلغی است که در اساسنامه تصریح شده و بهر حال میزان وام نباید از سه برابر حقوق ثابت وام گیرنده تجاوز کند. بهره وام به میزان ۶ درصد در سال نسبت به مانده بدهی محاسبه میشود و حداکثر مدت استهلاك وام ده ماه میباشد.

ارکان سازمان صندوق تعاونی نیروی هوائی شاهنشاهی طبق اساسنامه مربوطه عبارتند از هیئت مدیره - مجمع عمومی و هیئت عامله. هیئت مدیره صندوق انتصابی و ریاست افتخاری آن با فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی میباشد و اعضاء آن هشت نفر و شامل مقاماتیست که در اساسنامه تصریح شده است. مجمع عمومی را کلیه اعضاء مشترك صندوق تشکیل میدهند هیئت عامله عبارتند از دونفر افسر و سه نفر درجهدار عضو صندوق که از طرف مجمع عمومی انتخاب میشوند. به علاوه هیئت

هواپیمای ارتباطی " ال - ۲۰ " ساخت دوها ویلاند کانادا مجهز به یک موتور پرات و ویتنی به قدرت ۴۵۰ اسب - حداکثر

سرعتش ۱۶۳ میل در ساعت (مشخصات در صفحه ۱۸۶)



تأسیس اردوگاه تابستانی نیروی هوایی



نمای خارجی یکی از ویلاهای مجهز و ویژه امیری اردوگاه تابستانی نیروی هوایی



نمایی از چند ویلای امیری اردوگاه تابستانی افسران در بیشه کلا.

نمای خارجی ناهارخوری ویژه افسران اردوگاه تابستانی نیرو در بیشه کلا



در تابستان سال ۱۳۲۹ نیروی هوایی شاهنشاهی بمنظور استفاده کارکنان این نیرو و اعضاء خانواده هایشان و امکان بخشیدن به تجدید قوا و تأمین رفاه و آسایش آنان از طریق يك هفته استراحت و شنا در سواحل بحر خزر، اقدام به تأسیس اردوگاه تابستانی در بابلسر نمود، برای استفاده از اردوگاه که ابتدا با برپاداشتن تعدادی چادر و امکانات ابتدائی و تأسیسات موقت برای بهره برداری توأم افسران و درجه داران و خانواده هایشان با شرایط سهل و در نوبت های هفتگی تشکیل گردید، حمل و نقل کارکنان نیرو و اعضاء خانواده هایشان را در نوبت های هفتگی هواپیماهای داکوتای نیرو بعهده داشتند. اردوگاه مورد بحث با تغییر محل رفته رفته توسعه یافت و به اردوگاه افسران در بیشه کلا و اردوگاه درجه داران در بابلسر تبدیل یافت و بتدریج با ایجاد تأسیسات مختلف و ویلاها و بناهای مجهز و سالنهای مجلل ناهارخوری، باشگاه، سینما، تسهیلات ورزشی و تفریحی به ویژه برای کودکان، استخرهای شنا و توسعه و تکمیل پلاژها به وضع پیشرفته کنونی رسید.



عکسهای بالا و پهلو: دو منظره از سالن ناهارخوری ویژه افسران در اردوگاه تابستانی افسران نیروی هوایی و اعضاء خانواده هایشان را در بیشه کلا نشان میدهند.





نمای خارجی (در ورودی) سینمای مجلل اردوگاه تابستانی افسران در بیشه کلا .



نمایی از اسکله، اردوی تابستانی افسران نیرو در بیشه کلا .



نمایی از اسکله، اردوی تابستانی درجه داران در بابلسر .

در جشنهای مختلف ، وسائل و تسهیلات لازم برای تفریح و شادی و سرگرمی کودکان اعضاء خانوادههای افسران ، همافران و درجه داران نیرو مهیا میگردد .



یکی از ساختمانهای مسکونی اردوگاه تابستانی افسران در بیشه کلا .



بالا : نمایی از سالن نمایش اردوگاه درجه داران نیرو در بابلسر .
پایین : ناهار خوری اردوگاه تابستانی درجه داران در بابلسر .





۱۳۲۹/۷/۲۶ - سروان محمد خامی (سادران ارشد خامی)
 بیاس موفقیت در تیراندازی مورد تقد ذاب مبارک فرار گرفته و به
 دریافت جایزه مفتخر میگردد.

مراسم سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۲۹ در پیشگاه مبارک شاهانه - افتتاح باشگاه تابستانی و ایستگاه فرستنده رادیو نیروی هوایی

صبح روز ۲۵ مهر ۱۳۲۹ مراسم سالجشن نیروی هوایی شاهنشاهی در پیشگاه مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در فرودگاه دوشان تپه برگزار گردید. در این مراسم ابتدا باشگاه جدیدالتأسیس تابستانی نیروی هوایی شاهنشاهی و بعد ایستگاه فرستنده رادیو نیروی هوایی با دست مبارک شاهانه افتتاح شد و سپس ذات اقدس شاهانه به فرودگاه دوشان تپه نزول اجلال فرمودند. طبق گزارش آموزشی که بعرض رسید در آن روز نیروی هوایی ۶۱۵ نفر در رشته‌های مختلف فارغ‌التحصیل داشت که نمایندگانشان از دست مبارک شاهانه به‌اخذ گواهینامه مفتخر گردیدند و ۱۰۸۶ نفر هم مشغول طی دوره‌های آموزشی در رشته‌های گوناگون بودند که در رژه آنروز شرکت کردند. در مراسم مذکور هواپیماهای موجود نیروی هوایی (که در آن موقع بیشتر از یکصد فروند از انواع «ال-۴» - هاروارد - تایگرموس - استیرمن - هاینده - اداکس - انسن - داکوتا - هاریکن و سندربولت بودند) رژه رفتند و یک فروند هواپیمای هاروارد پرواز آکروباسی انجام داد و نمایندگان هنگ مختلط و آموزشگاههای فنی به‌اخذ پرچم و برندگان مسابقات تیراندازی هوایی و همچنین ورزشکاران موفق نیرو به‌اخذ جایزه از دست مبارک شاهانه مفتخر گردیدند.

در مهر سال ۱۳۲۹ نیروی هوایی ایران تحت عنوان «ستاد نیروی هوایی» جزو ترکیبات وزارت جنگ و ستاد ارتش و هرچند در امور داخلی و فنی کاملاً مستقل بود ولی در مورد طرحهای دفاعی کشور تحت تابعیت وزارت جنگ و ستاد ارتش قرار داشت. ستاد نیروی هوایی دارای یک رئیس و یک معاون و یک دفتر - یک ستاد خصوصی و پنج رکن و یگانهای تابعه ستاد نیرو شامل چهار تیپ شرح زیر بود:

- ۱- تیپ شکاری مستقر در قلعه مرغی و مجهز به هواپیماهای شکاری هاریکن و سندربولت.
- ۲- تیپ مختلط مستقر در دوشان تپه شامل یک گردان اکتشافی و یک گردان حمل و نقل هوایی در تهران (گردان حمل و نقل هوایی مستقر در مهرآباد) و چهار گردان اکتشافی مستقر در تبریز - مشهد - شیراز و اهواز و یک گردان بمباران مستقر در اصفهان.
- ۳- تیپ تعلیمات مستقر در دوشان تپه شامل دانشکده‌های خلبانی - فنی و تکمیلی خلبانی - دانشکده و آموزشگاه فنی و هنگ ایستگاه.
- ۴- تیپ فنی مستقر در دوشان تپه شامل کارخانجات و تعمیرگاههای هواپیما و موتور.

علاوه بر قسمتهائیکه در سازمان ستاد نیروی هوایی ذکر شد این ستاد دارای یک دفتر آجودانی - بهداری - قسمت‌های مالی و سررشته‌داری - قسمت موتوری - تعاون و انتشارات - دادگاه عادی - یکدستگاه فرستنده و گیرنده جهت تأمین ارتباط بود.

افسران ستاد نیروی هوایی شاهنشاهی در سال ۱۳۲۹ وسط صف
 جلو سرتیپ سپه پور رئیس ستاد وقت نیروی هوایی و سمت چپ وی
 سادران سرنسب نوری علائی معاون رئیس ستاد دیده میسوند.





اطاق فرمان رادیو نیروی هوایی شاهنشاهی که روز ۲۵ مهر ۱۳۲۹ بدست مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران گشایش یافت و تا سال ۱۳۴۲ خدمات گرانبهائی با اجرای برنامه‌های سودمند و متنوع و از لحاظ آشنا کردن مردم به امور هواپیمائی انجام داد.

رادیو نیروی هوایی

ایستگاه فرستنده رادیو نیروی هوایی که روز ۲۵ مهر ۱۳۲۹ بدست مبارک شاهانه افتتاح گردید علاوه بر پخش موزیک و گفتارهای آموزنده با پخش اطلاعات مفیدی پیرامون صنعت هواپیمائی و پیشرفتهای آن، در تعمیم فرهنگ هواپیمائی و بالا بردن اطلاعات عمومی مردم کشور در این زمینه، خدمات گرانبهائی انجام داد و از سال دوم تأسیس خود طی برنامه‌های جامعی تدریس زبان انگلیسی را نیز آغاز نمود و بتدریج بر ساعات پخش برنامه‌های خود افزود و تا سال ۱۳۴۲ دایر بود و سرانجام در اجرای طرح تمرکز فرستنده‌های رادیوئی کشور، بکار خود پایان داد.

اعزام اولین دسته از افسران خلبان برای آموزش پرواز با هواپیمای جت و نخستین خلبان جت ایرانی

ساعت ۶ صبح روز ۱۵ شهریور ۱۳۲۹ شش نفر از افسران خلبان نیروی هوایی شاهنشاهی برای اولین بار جهت آموزش پرواز با هواپیمای جت به انگلستان اعزام گردیدند. سروان محمد خاتمی (که بعداً در درجه سرتیپی بفرماندهی نیروی هوایی منصوب گردید و در تاریخ ۲۱ شهریور ۱۳۵۴ با درجه ارتشبدی در اثر سقوط با بال‌پرنده بدرود حیات گفت) با این دسته به انگلیس عزیمت نمود و نظر به اینکه لازمه طی دوره خلبانی جت، طی قبلی دوره پرواز با دستگاه بود و بین شش افسر اعزامی تنها سروان خاتمی دوره یاد شده را قبلاً طی کرده بود لذا نخستین خلبان ایرانی بشمار آمد که دوره پرواز با هواپیماهای جت را به پایان رسانیده و بعنوان نخستین خلبان جت در تاریخ هواپیمائی کشور، با درجه سرگردی روز ۱۳ شهریور ۱۳۳۰ به ایران مراجعت کرد.

اولین پرواز امدادی به خارج از کشور

روز ۷ شهریور ۱۳۲۹ دوفروند هواپیمای داکوتای نیروی هوایی شاهنشاهی جهت حمل وسائل امدادی شیروخورشید سرخ ایران برای تحویل به صلیب احمر پاکستان جهت یاری به سیلزدگان آن کشور به لاهور پرواز و روز ۱۰ شهریور ۱۳۲۹ مراجعت کردند و این اولین پرواز امدادی هواپیماهای ترابری نیروی هوایی شاهنشاهی به خارج از کشور محسوب میشود.

تأسیس سرویس حمل و نقل هوایی ارتش

در تاریخ ۹ بهمن ماه ۱۳۲۹ طی مراسمی که با حضور رئیس ستاد ارتش وقت در فرودگاه قلعه مرغی انجام گرفت

سرهنگ دوم علیمحمد خادمی (سپهبد بازنشسته کنونی و مدیر عامل شرکت هواپیمائی ملی ایران " هما ") ضمن گزارش خدمات گردان حمل و نقل هوائی مجهز به هواپیماهای نوع داکوتا و برنامه‌های این گردان، در مراسم گشایش سرویس ارتباطی هوائی ارتش.



سرویس حمل و نقل هوائی ارتش رسماً افتتاح شد و کار خود را آغاز کرد. برای آگاهی از چگونگی پیدایش حمل و نقل هوائی نظامی و تأسیس سرویس مذکور در ایران، قسمتی از گزارش فرمانده گردان حمل و نقل هوائی تیپ مختلط (سرهنگ ۲ علیمحمد خادمی - اکنون سپهبد بازنشسته) که هنگام افتتاح سرویس یاد شده ایراد کرد ذیلاً از نظر میگذرد: «... ارتش شاهنشاهی در سه سال قبل متوجه این نکته بود که احتیاج به واحد حمل و نقل هوائی دارد و با داشتن هواپیماهای مناسب از اردیبهشت ۱۳۲۸ گردان حمل و نقل هوائی تأسیس و شروع بکار کرد ... ساده‌ترین و مهمترین عمل واحدهای حمل و نقل هوائی ارتش علاوه بر تمرین کارکنان پرنده یاری به کارکنان ارتش از نقطه نظر مسافرت سریع و راحت و تقلیل هزینه‌های مسافرت است، گردان حمل و نقل هوائی در مدت کوتاهی با وجود کمبود وسائل یدکی و عدم آشنائی کارکنان مربوطه به نحوه استفاده از هواپیماهای جدید (داکوتا) توانسته است خدماتی بشرح زیر انجام دهد:

- ۱ - تعلیم عده کافی خلبان در دو نوبت که میتوانند مطابق اصول جدید هواپیمائی تا آنجا که وسائل اجازه میدهد در پروازهای مسافرتی شب و روز شرکت نمایند.
- ۲ - تعلیم عده کافی وقابل توجه مکانیسین که میتوانند اغلب مستقلاً امور مربوط به بازدیدهای هواپیما را انجام دهند.
- ۳ - تعلیم عده کافی بیسیمچی که با آشنائی به اصول ارتباط بین‌المللی و رمزهای مربوطه بخوبی میتوانند از عهده انجام وظیفه برآیند.

از نظر فعالیت: در سال گذشته (۱۳۲۸) و سال جاری ۱۹۳



بازده فروند از هواپیماهای ترابری دو موتور ه - ۴۷
(داکوتا) در یک رژه هوایی ضمن یکی از نمایشات پروازی.

گشایش اولین سینماتآتر در نیروی هوایی شاهنشاهی

تا سال ۱۳۳۰ در هیچیک از تأسیسات نیروی هوایی شاهنشاهی سینماتآتری وجود نداشت. در اواخر سال ۱۳۲۹ با استفاده از خوابگاه بزرگ طبقه پائین ساختمان آموزشگاه فنی سابق واقع در دوشان تپه (محل کنونی فرماندهی پشتیبانی مرکز) ودادن شیب لازم واستقرار صندلی وتجهیه سن يك سینماتآتر آماده شد و ساعت ۱۷۳۰ روز دوشنبه ۱۲ فروردین ۱۳۳۰ مراسم گشایش این سینماتآتر باحضور رئیس ستاد ارتش و عدهای از امراء و افسران ارشد نیروی زمینی و هوایی و بانوانشان برگزار گردید. در این مراسم ابتدا رئیس ستاد وقت نیروی هوایی (شادروان سرتیپ نوری علائی) خیرمقدم گفت و سخنانی از اهمیت وحسن تأثیر ایجاد اینگونه تأسیسات ایراد کرد و سپس چند حلقه فیلم بمعرض نمایش گذاشته شد. سالن مورد بحث که اولین نمونه در نوع خود بهشمار میرفت که در نیروی هوایی شاهنشاهی بوجود آمد، سالها به منظور نمایش فیلم واجرای نمایشنامه. برای کارکنان نیرو و خانوادههایشان وهمچنین جهت تشکیل جلسات سخنرانی مورد استفاده قرار میگرفت.

تا یکم دیماه باهواپیماهای گردان جمعا ۲۸۰۹ نفر مسافر و ۶۸۸۱۶ کیلوگرم بار در مدت ۶۳۵ ساعت پرواز مسافرتی حمل و نقل شده است. همچنین در سال گذشته مأموریتهای مهمی در هنگام سیل زاهدان و زلزله بوشهر و توقف قطار حامل هیئت اعزامی دربین تاکستان وزنجانو نیز تمدادزیدای از مأموریتهای مختلف بنفع ارتش و یا سایر سازمانهای دولتی بوسیله گردان حمل ونقل هوایی انجام گرفته است. در تابستان سال جاری حمل و نقل افسران و خانواده آنان به اردوگاه تابستانی نیروی هوایی در بابلسر بعهده این گردان بوده و بملاوه در سال گذشته و جاری مسافرتها با کلیه خدمه پروازی و سرنشینان ایرانی بخارج کشور انجام گرفته، نظیر مسافرت سال گذشته تهران - پاریس برای بردن محصلین اعزامی و مسافرتها تهران - کویت، تهران - بغداد، تهران - کویت - کراچی بنفع انجمن تربیت بدنی و مسافرت تهران - کویت - لاهور بنفع شیر و خورشید سرخ ایران.

اینک که مقرر است سرویس حمل ونقل هوایی ارتش بوسیله این گردان انجام گیرد فعلا هفتهای يك سرویس روز - های دوشنبه از تهران حرکت و روز سهشنبه مراجعت خواهد نمود وامید است که چیزی جز موانع فنی و اوضاع جوی باعث تغییر یا تأخیر برنامه نگردد. مسیر شماره ۱ که پس از گشایش امروز حرکت خواهد نمود تهران - تبریز - کرمانشاه (توقف شب) و مراجعت فردا به تهران خواهد بود.

در روز انجام مراسم گشایش سرویس حمل ونقل هوایی طبق برنامهایکه تنظیم شده بود پس از گزارش فرمانده گردان حمل ونقل هوایی، پرواز نمایشی شش فروند هواپیمای داکوتا به ترتیب پائین انجام گرفت: پرواز هواپیماها بصورت جمع - طریقه آمدن برای فرود بصورت جمع با فواصل ۲۰ ثانیه - بلند شدن و نشستن دو هواپیما در زمین کوچک (در حالت اضطراری و فاصله ۲۵۰ متر) - نشستن هواپیما با يك موتور (موتور دیگر کاملاً بسته) بشکلی که فرض شود یکی از موتورها خراب و در حالت اضطراری باید فرود آید.

این سرویس که بعداً «سرویس ارتباطی هوایی ارتش» نامیده شد تقریباً تا زمانیکه هواپیماهای داکوتا در خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی بودند بفعالیت خود ادامه داد و باحمل مسافر و بار و شرکت در خدمات مردمیاری و تأمین ارتباط هوایی ارتش خدمات گرانبهای انجام داد. با گسترش نیروی هوایی شاهنشاهی و تأسیس پایگاهها و ایستگاههای هوایی متعدد در سراسر کشور، اینک هواپیماهای ترابری نیرو جهت تأمین ارتباط هوایی بین یگانهای این نیرو اختصاص دارند معهدا هرنوع همکاری لازم را بانبروهای مسلح شاهنشاهی وسازمانهای دیگر دولتی و ملی در زمینه ترابری هوایی عام المنفعه، در داخل و خارج کشور انجام میدهند.

اولین مسابقه بین المللی هواپیمائی در ایران

هیئت یاد شده پس از مشاوره با متخصصین فن، برنامه مسابقه هواپیمائی بین المللی را که شامل یک مسابقه اصلی و چهار مسابقه فرعی بود بشرح زیر تنظیم کرد:

مسابقه اصلی :

پس از مطالعات لازم در طرز مسابقه اصلی، روشی اتخاذ شد تا به خلبانی و دقت پرواز بیشتر از مشخصات وامکانات کارخانه‌ای هواپیما اهمیت و ارزش داده شود. منظور از این مسابقه آن بود که پرواز در مسیر معینی انجام شود و هواپیما در ساعت مقرر از نقطه مبدأ حرکت نموده و در ساعت مقرر به مقصد برسد و برای هر ثانیه که هواپیما زودتر یا دیرتر

در خرداد سال ۱۳۳۰ بنا به تصویب ذات اقدس همایونی برای اولین بار در ایران یک مسابقه بین المللی هواپیمائی ترتیب داده شد. ریاست عالیّه این مسابقه را والاحضرت شاهپور غلامرضا پهلوی بعهده داشتند و برای اجرای آن هیئتی از مقامات سازمانهای ذینفع وقت مرکب از: ریاست هیئت مدیره باشگاه هواپیمائی کشوری ایران (اکنون «باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی») و مدیریت عامل این سازمان - ریاست انجمن ملی تربیت بدنی - ریاست ستاد نیروی هوائی و ریاست اداره هواپیمائی کشوری ایران برگزیده شد. این مسابقه بمنظور کمک به پیشرفت امور هواپیمائی و تشویق مردم به فن هوانوردی و آشنائی خلبانان شرکت کننده از کشورهای خارج با شهرهای تاریخی ایران و آثار باستانی این شهرها و دیدار از مناطق زیبای طبیعی شمال کشور بوجود آمده بود.

خرداد ۱۳۳۰ (فرودگاه مهرآباد) - تعدادی از انواع هواپیماها که در نخستین "مسابقه بین المللی هواپیمائی در ایران" شرکت کرده بودند.



بمقصد برسد نمراتی از دست میداد. در این مسابقه بالطبع مهارت خلبان در تطبیق سرعت هواپیما با مدت پرواز با در نظر گرفتن سمت و سرعت باد و ارتفاع پرواز و تغییرات احتمالی در عوامل مزبور مورد آزمایش قرار میگیرد. در هر قسمت از مسیر پرواز برای هر يك از هواپیماها سرعتی تعیین گردیده بود، برای این منظور شرکت کنندگان در مسابقه میبایستی سرعت در هوای ساکت را در ورقه ورودیه خود بین سرعت کامل و حداکثر میزان صعود تعیین مینمودند.

(منظور از سرعت هواپیما در هوای ساکت سرعتی است که هواپیما میتواند باتوجه به مختصات موجود، در ارتفاع معین، بدون اینکه اثر جریانات هوا روی آن محاسبه شود، پرواز نماید).

سرعت هواپیما در هوای ساکت از نقطه‌ای به نقطه دیگر که از برگ درخواست ورود اخذ می‌شد با اصلاحات مناسبی که کمیسیون منظور صلاح میدانست برای محاسبه وقت هر قسمت پرواز با در نظر گرفتن باد بین‌راه بکار میرفت. شرکت کنندگان زمان بلند شدن و زمانی که باید به نقاط پایان مسابقه برسند اطلاع داده میشد. هواپیماها در فواصل معین باتوجه بهعلامات و دستور قضاوت حرکت کرده و لحظه‌ای که به نقاط پایان مسابقه میرسیدند دقیقاً ثبت میشد. نمرات زیر بابت هر ثانیه که هواپیما زودتر یا دیرتر از وقت معین به مقصد میرسید کسر میگردد: الف - در مورد خلبانانیکه مستقلاً یعنی تنها پرواز می نمودند - ۲ نمره .

ب - در مورد خلبانانیکه همراه کمک خلبان یا ناوبر یا هرسر نشین دیگر پرواز میکردند - ۳ نمره .
برای برندگان این مسابقه چهار جایزه بشرح زیر در نظر گرفته شده بود:

جایزه اول - جام پیروزی طلا (اعطائی اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران).

جایزه دوم - جام نقره (اعطائی والا حضرت شاهپور غلامرضا پهلوی).

جایزه سوم - جام نقره (از طرف اداره کل هواپیمائی کشوری ایران).

جایزه چهارم - جام نقره (از طرف نیروی هوائی شاهنشاهی).

بعلاوه، اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر مبلغ یکصد هزار ریال برای برنده اول مسابقه اعطا فرموده بودند و مبلغ ده هزار ریال نیز اعطائی والا حضرت شاهپور غلامرضا پهلوی برای کمک بوجوه سایر جوایز نقدی بود و همچنین مبلغی از جانب نیروی هوائی شاهنشاهی (علاوه بر جام برنده چهارم مسابقه اصلی) و مبالغی نیز از طرف اشخاص و سازمانهای دیگر باین منظور اهدا شده بود.

چنانکه ملاحظه میشود شاهنشاه آریامهر باتوجه وعلاقتمندی خاصی که همواره نسبت به پیشرفت امور هواپیمائی مبذول میفرمایند بمنظور تشویق شرکت کنندگان مسابقه شخصاً يك جام پیروزی و جایزه نقدی برنده اول مسابقه اصلی را مرحمت فرموده بودند.

نقاط پایان مسابقه - هواپیماها میبایستی از فاصله ۲۰ میلی نقاط پایان مسابقه هیچگونه انحرافی از پرواز مستقیم نداشته باشند زیرا اینگونه انحراف موجب کسر نمره میشد. هواپیماها میبایستی در بالای نقطه پایان مسابقه (که قبلاً به اطلاع خلبانان میرسید) در فاصله حداکثر ۷۵۰ پا پرواز کرده و سپس هرچه زودتر فرود آیند.

ساعت عزیمت طوری ترتیب داده شده بود که هواپیماها با فاصله دو دقیقه از یکدیگر بمقصد برسند تا در فرود آمدن آنها تأخیری روی ندهد. خلبانان فوراً پس از گذشتن از نقطه پایان مسابقه میتوانند فرود آیند مگر اینکه با چراغ قرمز (آلدیس) به آنها علامت داده میشد، بالطبع اگر به خلبانی علامت قرمز داده میشد تا موقعیکه علامت سبز را مشاهده نکند مجاز به نشستن نبود خلبانان میبایستی در فرود آمدن دقت کامل بخرج داده و قبل از نزدیک شدن به باند مطمئن میشدند که باند مورد استفاده دارای مانعی جهت نشستن نیست و نیز پس از فرود آمدن فوراً بایستی از باند خارج گردیده و آنرا برای فرود هواپیماهای دیگر آزاد میگذاشتند. در آخرین قسمت هر نقطه از خطسیر از طرف مأمورین مربوطه نظارت میشد و هرگاه مسابقه دهنده‌ای هواپیمای خود را از خطسیر معین منحرف مینمود امتیاز مشخصی را از دست میداد.

تعیین زمان - زمان مورد استفاده در جریان مسابقه وقت دقیق تهران یعنی ساعت گرینویچ به اضافه ۳ر۵ ساعت بود. تصمیم داوران در مورد وقت چه هنگام آغاز و چه در پایان هر قسمت از مسابقه پرواز قطعی تلقی میشد.

مسابقات فرعی (مسابقه ناوبری - مسابقه فرود آمدن - مسابقه زیبائی و مسابقه سرعت) :

مسابقه ناوبری - منظور از این مسابقه آزمایش میزان معلومات ناوبری خلبانان بود به این معنی که پرواز هواپیما بایستی از روی نقاطی که بوسیله مختصات جغرافیائی تعیین شده بود انجام پذیرد.

در هر قسمت از مسیر پرواز با ذکر عرض و طول جغرافیائی نقاطی در روی زمین تعیین و این طول و عرض در پاکت مهر شده به خلبان تسلیم میشد و خلبان حق نداشت پیش از بلند شدن هواپیما از زمین پاکت را باز نماید. هر يك از نقاط معین شده

در نزدیکی خطسیر مستقیم و در دید خلبان قرار داشت و کمی انحراف کافی بود که هواپیما بتواند درست از فراز آن نقاط عبور نماید.

خلبانان میبایستی جزئیات مشاهدات خود را در روی زمین در هر نقطه، روی اوراقی که قبلاً تهیه شده بود بنویسند و فوراً پس از فرود آمدن به مأمور نگاهدارنده وقت تسلیم نمایند. اشیاء روی زمین عبارت از اشکالی بودند ساده و به آسانی مشخص مینمودند که آیا هواپیما درست از بالای نقاط مورد نظر پرواز کرده است یا خیر. نمرات فقط به کسانی داده میشد که علامت تعیین شده زمینی را بدرستی تشخیص داده و یادداشت کرده باشند و در صورت تساوی مجموع نمرات و امتیازات بین شرکت کنندگان امتیازاتیکه در مسابقه اصلی بدست آمده به حساب می آمد.

برای برندگان مسابقه نوابری جوایز زیر در نظر گرفته شده بود:

جایزه اول: جام نقره (اهدائی شرکت هواپیمائی هلندی «کی - ال - ام»).

جایزه دوم و جایزه سوم هر یک گلدان نقره.

مسابقه فرود - منظور از این مسابقه تعیین مهارت خلبان در نشستن با هواپیما نزدیک به خطی بود که روی باند فرودگاه رسم شده بود. این مسابقه فقط مربوط به فرود آمدن در فرودگاه مهرآباد و در روز پایان مسابقات بود. برای ارزیابی بهتر مهارت و هنر خلبانان مقرر شده بود که خلبان پس از بستن گاز در ارتفاع یکهزار پا سعی کند در نزدیکترین نقطه نسبت به خطی که روی باند ترسیم شده بود چرخهای هواپیمایش را با زمین تماس دهد. خلبانیکه قبل از تماس چرخ هواپیمایش با زمین، از نیروی موتور استفاده میکرد و یا نسبت به خط مذکور کوتاهاتر می نشست از بردن این مسابقه محروم میگردد.

برای تشخیص اولین نقطه که هواپیما با زمین تماس میگرفت آن قسمت باند بطور دقیق توسط چند نفر مراقبت میشد. فواصلی که چرخهای اصلی هواپیما با زمین تماس پیدا مینمود نسبت به خط ترسیم شده به متر اندازه گرفته میشد، اگر هواپیمائی در یک نقطه به فاصله مثلاً ۲ متر عقبتر از خط معین با زمین تماس پیدا میکرد و می جهید و مجدداً چرخهای اصلی آن در فاصله ۱۴ متر جلوتر از خط بزمین میرسید فاصله فرود آمدن این هواپیما نسبت به خط ۱۴ متر منظور میگردد. برای برندگان این مسابقه جوایزی به شرح زیر پیشبینی شده بود:

جایزه اول: جام نقره (اهدائی شرکت هواپیمائی اسکانديناوی «اس - آ - اس»).

جایزه دوم و سوم هر کدام يك گلدان نقره.

مسابقه زیبایی - مقصود از این مسابقه تعیین میزان نظافت و زیبایی و راحتی هواپیما و میدان دید آن و غیره بود



عده‌ای از اعضا هیئت نظار و داوران در اولین مسابقه بین‌المللی هواپیمائی در ایران.

اوراق نمره گذاری نزد داوران مسابقه بود و مسابقه دهندگان میتوانستند آنرا ملاحظه کنند. این مسابقه فقط در شیراز انجام گرفت و بعلت کمی وقت در تهران عملی نشد برای برندگان این مسابقه جوایزی بشرح زیر منظور شده بود:

جایزه اول: جام نقره (اهدائی شرکت هواپیمائی ماوراء بحار انگلیسی - جایزه دوم و سوم هر کدام يك گلدان نقره)

مسابقه سرعت - در این مسابقه انواع مختلف هواپیماهای شرکت کننده میباید با حداکثر سرعتی که کارخانه سازنده برای آنها تعیین نموده بود در مسیر کوتاه مثلث شکلی پرواز نمایند. برای هر هواپیما با رعایت حداکثر میزان سرعت آن وقت معین جهت شروع به پرواز تعیین شده بود، بطوری که کلیه هواپیماهای شرکت کنندنده با شرایط مساوی پرواز کنند. برنده این مسابقه هواپیمائی بود که زودتر از سایرین به مقصد برسد. جوایز این مسابقه عبارت بودند از:

جایزه اول: جام نقره (اهدائی شرکت هواپیمائی فرانسه «ایرفرانس»).

جوایز دوم و سوم هر کدام يك گلدان نقره. توضیح - در مورد میزان جوایز دونکته قابل ذکر است: اول اینکه در سالی که این مسابقه انجام گرفت ارزش پول چندین برابر ارزش فعلی آن بود و دوم اینکه اصولاً ارزش مادی جوایز در این مسابقه و نظائر آن مطرح نیست مثلاً چه بسا که هزینه مسافرت يك خلبان خارجی به ایران و هزینه شرکت در مسابقه مورد بحث بمراتب بیشتر از ارزش مادی جایزه یا جوایزی بود که احیاناً نصیبش میشد. بنابراین هدف شرکت کنندگان در این مسابقه فقط کسب امتیازات معنوی بود و بس.

هیئت داوران مسابقه - داوری این مسابقه بعهده دوهیئت بود: یکی بعنوان هیئت داوران مبدأ مسابقه و دیگری هیئت داوران مقصد مسابقه و هر هیئت تشکیل میشد از چهار نفر: نماینده نیروی هوائی - نماینده اداره کل هواپیمائی کشوری، نماینده باشگاه هواپیمائی کشوری ایران (اکنون «باشگاه

هوایمائی شاهنشاهی) و یک نفر آمریکائی به نمایندگی از طرف خلبانان خارجی شرکت کننده در مسابقه.

داوران مقصد همیشه پیش از شروع مسابقه با یک فروند هوایمائی داکوتا بمعیت هیئت مشاوران و همراهان دیگر به مقصد پرواز میگردند و داوران مبدأ نیز پس از پرواز هوایمائی های شرکت کننده بایک فروند هوایمائی داکوتای دیگر به مقصد عزیمت میگردند تا در آغاز مرحله بعدی مسابقه داوری کنند.

هریک از داوران مبدأ یا آغاز کننده مسابقه موظف بود لااقل ۱۵ دقیقه قبل از اینکه موعد برخاستن اولین هوایمائی برسد در محل حاضر بوده و اطمینان حاصل کند که هوایمائیها بطور شایسته از هم فاصله گرفته و هیچگونه اشکالی برای شروع مسابقه وجود ندارد. همچنین این هیئت موظف بود لااقل یکنفر مأمور نگاهداری وقت بعنوان کمک به همراه خود داشته و هوایمائیها را در موقع معین برابر ساعت مقرر (در ورقه نگاهداری وقت) بوسیله علامت پرچم، عازم پرواز نماید هرگاه در حرکت هوایمائی تأخیر روی میداد آغاز کننده مسابقه هوایمائیهای دیگر را در لحظه مقرر عازم پرواز میکرد و بعد وقت جدیدی را برای هوایمائی عقب مانده تعیین کرده و مراتب را به خلبان آن ابلاغ و تذکر میداد که ساعت رسیدن او به مقصد طبق وقت عزیمت جدید اصلاح شده است و وقت اصلاح شده در «ورقه نگاهداری وقت» وارد میشد.

در نقاط پایان مسابقه لااقل دونفر نگاهدارنده وقت و یکنفر دیده بان حاضر بودند و لااقل یکنفر دیده بان اضافی هم که مأمور اعلام خبر نزدیک شدن هوایمائیها و اینکه آیا پروازها طبق مقررات مسابقه در خط مستقیم به مقصد نزدیک میشوند یا خیر، در محلی نزدیک به مقصد و در مسیر پرواز مستقر بود دیده بان در نقطه پایان مسابقه مواظبت میکرد که خط فرضی معینی را برای کلیه هوایمائیها بکار ببرد و بین او و مأمور نگاهداری وقت علامت شرطیه مخصوصی تعیین شده بود که هر وقت هوایمائی از نقطه پایان مسابقه گذر میکرد آن علامت را بکار میبرد. (در این مسابقه پرواز مستقیم به پروازی اطلاق میشد که هوایمائی در یک سطح قائم پرواز نماید بنابراین تغییر ارتفاع روی سطح قائم مذکور مجاز بود) برگهای «نگاهداری وقت» پس از اینکه هوایمائیها شروع به پرواز مینمودند و یا مسابقه را به پایان میرسانیدند بلافاصله به هیئت داوران تسلیم میشد.

شرایط شرکت در مسابقه: این مسابقه به شرکت کنندگان فرصت میداد که از لحاظ انواع مهارتهای خلبانی و حتی زیبایی و نظافت هوایمائیها با هم رقابت نمایند شرکت در این مسابقه برای کلیه هوایمائیهاست که در یک کشور عضو سازمان بین المللی هوایمائی به ثبت رسیده باشد آزاد بود خلبانانی در این مسابقه

حق شرکت داشتند که از طرف یک مؤسسه رسمی دارای گواهینامه خلبانی بوده و حداقل پنج ساعت پرواز مستقل داشته باشند در کلیه مسائل مربوط به پذیرش شرکت کنندگان تصمیم کمیسیون مربوطه قطعی بوده و کمیسیون اجباری نداشت که برای عدم قبول شرکت کننده ای دلیل و برهان اقامه نماید. یکروز پیش از شروع مسابقه کلیه شرکت کنندگان در مسابقه با هوایمائیهای خود در فرودگاه مهرآباد برای بازدید حاضر شدند و مدارک زیر را به هیئت مدیره مسابقه ارائه دادند این مدارک عبارت بودند از:

گواهینامه قابلیت پرواز - گواهینامه خلبانی معتبر - دفتر ثبت پرواز هوایمائی و خلبان - مشخصات دستگاه رادیو هوایمائی.

ورودی یا حق ثبت نام برای یک هوایمائی و یک خلبان ۵۰۰ ریال و برای هر یک مسافر یا هر یک از کارکنان اضافی هوایمائی نیز ۵۰۰ ریال بود و این مبلغ مسترد نمیشد. داوطلبان شرکت در مسابقه برگی را که حاوی کلیه مشخصات داوطلبان و مشخصات دقیق هوایمائیهای مربوطه بود پر کرده و ذیل آن درخواست شرکت در مسابقه را مینمودند و این برگ به امضای کلیه اعضای و کارکنان و سرنشینان هوایمائی مربوطه میرسید. وضع فرودگاهها کاملاً تشریح و یک نقشه کامل از هر فرودگاه ضمیمه اطلاعاتی که قبلاً بهر خلبانی داده میشد بود. بطوریکه خلبانان خارجی قبل از ورود به ایران و پرواز از روی مناطق میتوانستند از موقعیت و وضعیت و چگونگی کامل فرودگاههای مسیر خود بخوبی آگاه باشند. ضمن مقررات مربوط به مسابقه مراتب زیر نیز گنجانیده شده بود:

«کلیه شرکت کنندگان باید نقشه جات و سایر لوازم ناوبری را شخصاً تهیه کنند - شرکت کنندگان باید شخصاً خود را بیمه نمایند. ترتیب دهندگان مسابقه در هیچ موردی و در برابر هرگونه دعوی احتمالی مسئول نخواهند بود - کلیه و هر یک از شرکت کنندگان مسابقه یا مسافری مربوطه حق هرگونه اقدامی بر علیه ترتیب دهندگان مسابقه برای مطالبه خسارات احتمالی ناشی از مسابقه را از خود سلب مینمایند.

در همه حال و از هر حیث مسئولیت هوایمائیها بمعهد شرکت کننده است. شرکت کننده با شرکت در مسابقه حق تقاضای جبران خسارت و صدمات احتمالی وارده بخود یا مسافری مربوطه را از خود سلب و کلیه خسارات وارده به اشخاص دیگر یا اموال آنها را بمعهد گرفته و ترتیب دهندگان مسابقه را از جبران این خسارات مبرا میداند...»

انواع بترین و روغن مورد نیاز بمقدار کافی در فرودگاهها تهیه و قبلاً به خلبانان محل و بهای آن اطلاع داده شده بود که با پرداخت پول نقد و یا ارائه کوپن میتوانستند دریافت نمایند.



هیئت داوران و افسران نیروی هوایی شاهنشاهی که در اولین " مسابقه بین‌المللی هواپیمائی در ایران " شرکت داشتند .

خلبانان شرکت کننده در مسابقه:

در این مسابقه جمعاً ۳۱ نفر خلبان شرکت داشتند که ۲۰ نفرشان از خلبانان نیروی هوایی شاهنشاهی و پنج نفرشان از خلبانان باشگاه هواپیمائی کشوری ایران و شش نفرشان از خلبانان خارجی بودند این خلبانان با پنج فروند هواپیمای دو موتوره و ۱۱ فروند هواپیمای یک موتوره در مسابقه شرکت کرده بودند. انواع هواپیمای شرکت کننده در مسابقه عبارت بودند از ۳ نوع هواپیمای دو موتوره: داکوتا - اسنن - بیچکرافت و ۹ نوع هواپیمای یک موتوره: هاروارد - هاینند - هاریکن - پایپرکاپ - «ماکی-۳۰۸» - بوناترا - سنسنا - ناویون - ربروین.

مسیر مسابقه طوری تعیین شده بود که مستلزم حداقل تلاش از طرف کارکنان شرکت کننده در مسابقه بوده و درعین حال از چندین شهر تاریخی ایران که دارای آثار باستانی جالب توجهی هستند عبور میکرد و در برنامه وقت کافی و تسهیلات لازم جهت گردش و تماشای مناظر و دیدنیهای مورد بحث منظور شده بود.

جریان اولین مسابقه هوائی بین‌المللی در ایران

در ساعت ۷ صبح روز پنجشنبه ۹ خرداد ماه ۱۳۳۰ مسابقه بین‌المللی هوائی با فرود آمدن بیرق سبزرنگ داور شروع شد. هواپیماها با فواصل معین شده قبلی یکی بعد از دیگری از فرودگاه مهرآباد بلند شدند، هیجان و شور عجیبی سراسر فرودگاه را فرا گرفته بود. زیرا این اولین باری بود که چنین مسابقه‌ای در ایران انجام میگرفت. در حین انجام مسابقه اصلی

که رسیدن در سرزمان معین به نقاط بود، ۴ مسابقه دیگر نیز برقرار شده بود که به ترتیب عبارت بودند از مسابقه ناوبری یعنی پیدا کردن نقاط نشانه صحیح از روی عرض و طول جغرافیائی و تشخیص آنها بطور دقیق - دوم مسابقه زیبایی از نظر هواپیمائی و سوم مسابقه فرود آمدن بدون استفاده از موتور در سر خط معین شده - و چهارم مسابقه سرعت. با فرود آمدن آخرین پرچم سبزرنگ آخرین هواپیما نیز از زمین بلند شد. هوای آنروز مابین تهران و اصفهان خوب بود. آفتاب میدرخشید و غبار همیشگی درروی کویر دیده نمیشد. هواپیماهای کوچک و بزرگ در آسمان کویر اغلب پشت سرهم بنظر میرسیدند که باکمال دقت به سوی مقصد خود روانند. در این روز میبایستی کلیه هواپیماها قبل از اصفهان به ده نسبتاً آبادیکه در بیست میلی جنوب شرقی اصفهان بود برسند و سپس از آنجا با زاویه مستقیم به سوی آشیانه‌های فرودگاه اصفهان روانه شوند تا زمان صحیح آنها بدون انحراف از مسیر مستقیم گرفته شود.

بطور کلی چون در این روز خلبانان از نظر رسیدن سر موعد زیاد تجربه نداشتند توانستند آنطور که بایستی درست در سر موعد خود را به مقصد برسانند و اغلب از چند ثانیه الی چند دقیقه زودتر رسیدند: بجز یک هواپیمای آمریکائی که بعلت گم کردن راه نزدیک به نیمساعت دیرتر از موعد مقرر رسید. واقعه‌ای که در اینجا قابل ذکر است شکستن چرخهای هواپیمای یکی از شرکت کنندگان در موقع فرود در روی باند بود که باعث نگرانی همه و بخصوص خود خلبان شده بود.

خلبانان میبایستی مطابق برنامه تعیین شده پس از صرف ناهار در باشگاه افسران بلافاصله به سوی مقصد ثانی یعنی شیراز حرکت کنند. لذا پس از بنزین گیری با اتوبوسهای نیروی هوائی و ارتش به سوی باشگاه که یکی از زیباترین عمارات وقت اصفهان بود روانه شدند. پس از صرف ناهار در سر ساعت

چهارده هواپیماها از زمین بلند شدند. برخلاف صبح هوا در مابقی قسمت راه بسیار بد بود و دید تقریباً در بعضی نقاط به یک کیلومتر هم نمیرسید. تگرگ مخلوط با باران چندین بار اطراف هواپیماها را پوشاند. خلبانان چون دید کافی نداشتند از ترس برخورد با رشته کوههای مرتفع بختیاری تا سیزده هزار پا اوج گرفته بودند. نقطه‌ای که قبل از شیراز بایستی خلبانان خود را به آنجا برسانند، نقطه تقاطع دو جاده مجاور دریاچه مهارلو بود. خلبانان در این ضلع با وجود بدی هوا توانستند بهتر از صبح در سر موعد معین خود را به مقصد برسانند بجز یک هواپیمای هاروارد که بعلت باز شدن چرخها و کار نکردن یکی از شمعها مدت چهار دقیقه تأخیر داشت لیکن این بار همه هواپیماها سالم در فرودگاه فرود آمدند.

عده زیادی از بانوان و آقایان، افسران، فرمانده لشکر و استاندار شیراز در فرودگاه به خلبانان و سایر شرکت کنندگان در مسابقه خوش آمد گفتند و پس از چند دقیقه استراحت در سالن باشگاه فرودگاه و صرف بستنی و چای مسابقه زیبایی هواپیماها شروع شد.

عده‌ای از بانوان خوش سلیقه برای این کار انتخاب شده بودند. این بانوان البته با تفاق استاندار از جلوی هر هواپیمایی که میگذشتند از نظر تمیزی و رنگ، نمره‌ای به هواپیما میدادند. منظره در این موقع بسیار تماشایی بود. خلبانان سعی میکردند بیش از هواپیما بخود بپردازند یکی سرش را شانه‌میزد، دیگری کراواتش را صاف میکند، سومی کفش پای خود را تمیز میکند. خلاصه فعالیت عجیبی برای بدست آوردن امتیاز زیادتری در جریان بود. ولی مثل آنکه زحمت بعضی‌ها بیهوده بود و بهدر رفت زیرا منظور زیبایی هواپیما بود و بس.

پس از پایان نمره گذاری و تعیین نفرات اول و دوم و سوم همه بسوی شهر رهسپار شدند. عده‌ای در میهمانخانه سعدی و برخی در دانشکده افسری پزشکی جای گرفتند. شام در باشگاه افسران در محیط بسیار گرمی صرف شد و فردای آن روز برای تماشای تخت جمشید و نقاط تماشایی شیراز همگی از شهر خارج شدند. شام شب شنبه در باغ ارم که یکی از زیباترین باغات شیراز است صرف گردید و روز شنبه صبح برای بار دیگر مسابقه شروع شد. در این روز طبق برنامه قبلی می‌بایستی از شیراز به اصفهان و از اصفهان به رامسر رهسپار شوند ولی پس از آنکه هواپیماها در فرودگاه اصفهان فرود آمدند بعلت بدی هوا قرار شد آنروز عصر فقط به تهران عزیمت کنند. در اینجا نیز نیامدن یکی از هواپیماهای شرکت کننده باعث نگرانی شرکت کنندگان گشت بطوریکه برای پیدا نمودن او فوراً یک هواپیمای دو موتور انسن به پرواز درآمد. متأسفانه بعلت بدی هوا و دید کم انسن بدون گرفتن نتیجه بازگشت و براضطراب همه بیافزود. مقارن ساعت یک بود که خبر نشستن هواپیمای مذکور

در خمین بگوش همه رسید و صورتهای چین خورده با تبسم و خوشحالی از هم گشوده شد. هوا رفته رفته بدتر میشد و اخبار بدی راجع به وضعیت جوی بگوش میرسید - کوههای کرکس را ابرهای تیره رنگی پوشانیده بود - باد رفته رفته رو شدت گذاشت بطوریکه بعضی‌ها از حرکت بسوی تهران منصرف شده بودند ولی چون می‌بایستی بهرنحو که شده است تافر دای آنروز نتیجه مسابقه معین شود باتوافق نظر داوران قرار شد هواپیماها با ترتیب داده شده قبلی بسوی تهران حرکت کنند.

ارتفاع ابر تا هفت هزار پا میرسید تکانه‌های شدیدی که در روی ارتفاعات کرکس به هواپیماها وارد می‌آمد، شدت باد و تکان حاصله از ابرهای مختلف را بخوبی نشان میداد. بعد از گذشتن از کرکس تگرگ و باران شدیدی شروع شد. برقهایی خیره کننده‌ای گاهگاه چنان جلو و اطراف را روشن میکرد که مطمئناً بعضی از خلبانان بی‌اختیار برخود می‌لرزیدند. پیدا کردن نقاط نشانه بسیار سخت بود و امید رسیدن سر ساعت معین رفته رفته از بین می‌رفت. این قسمت برای آنهائیکه شانس اول، دوم و سوم شدن را دارا بودند بیشتر نگرانی حاصل میکرد. مبارزه شدیدتری بین شرکت کنندگان شروع شده بود. نقطه‌ای که می‌بایستی از آنجا به خط مستقیم بسوی برج کنترل مهرآباد روانه شوند نقطه‌ای بود در مشرق جاده تهران و قم، تقریباً پنج میل در جنوب کهریزک، پیدا کردن این نقطه نشانه در آن هوای طوفانی و تیره بسیار مشکل بنظر میرسید. هواپیماهایی که در ساعت پانزده بروی تهران رسیدند اغلب از شدت طوفان قادر بدیدن فرودگاه نشدند. هیئت داوران را اضطراب فراوانی گرفته بود و از نشستن هواپیماها در آن طوفان مضطرب بنظر میرسیدند. بعد از فرود آمدن هواپیماهای هاریکن و هاروارد در آن طوفان در فرودگاه رفته رفته هوا رو به بهبود نهاد و از اضطراب داوران اندک اندک کاسته شد هواپیماها با تأخیر کم و یا بیش وارد فرودگاه شدند و سالم فرود آمدند.

تا اینجا هنوز نمرات اول و دوم و سوم و چهارم جای خود را نگاهداشته بودند و فقط اندک بدشانسی کافی بود که این جاها تغییر کند و این قضیه بستگی بعمل فردا داشت که می‌بایستی در مسیر سه گوشه تهران - قم - ساوه - تهران با شرایط مسابقه اصلی طی شود. روز یکشنبه صبح ساعت هفت طبق قرار قبلی هواپیماها در هوای بسیار خوب بلند شدند. امید موفقیت و نگاهداری جاهای قبلی برای همه بیک میزان بود لیکن در اینجا بود که بار دیگر قلوب کلیه شرکت کنندگان و بلکه تمام ایرانیان به لرزه درآمد. درست در انتهای ۲ دقیقه مسیر ۲ هواپیمای هاریکن یکی بعد از دیگری سقوط کردند. در لحظات اول همه بتصور آنکه هر دو خلبان از بین رفته‌اند بحالت غریبی دچار شده بودند. از قیافه همه یأس و اضطراب بخوبی مشاهده میشد. خلبان هواپیمای اول شادروان سروان افتخاری بعلت کم



۱۲ خرداد ۱۳۳۰ (فرودگاه مهرآباد) اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در جایگاه مخصوص - آخرین قسمت مسابقه بین‌المللی هواپیمائی در پیشگاه فرخنده شاهانه انجام گرفت و برندگان مسابقه به این افتخار نائل آمدند که جوایز خود را از دست مبارک ملوکانه دریافت دارند.

مسابقه سرعت

دو بعداز ظهر همین روز در پیشگاه مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران و مدعوین مسابقه سرعت در سه گوشه (ساختمان جدید مهرآباد - گنبد حضرت عبدالعظیم و جیب مخصوصی که در فرودگاه دوشان تپه بود) برای دو دور انجام شد در این مسابقه دوازده هواپیما شرکت کرده بودند و فرستادن هواپیماها از نظر حداکثر سرعتشان طوری تنظیم شده بود که بایستی کلیه هواپیماها در رأس یکدقیقه معین بفرودگاه مهرآباد (جایگاه مخصوص شاهانه) میرسیدند. بنابراین هرکس سرعت زیادتر داشت و باموتور و هواپیما بهتر کار کرده بود چندثانیه زودتر میرسید و برنده شناخته میشد سرعت هواپیماهای مختلف را از روی جدول مخصوص کارخانه سازنده بدست آورده و بنوبت با فاصله معین از زمین بلند میشدند. در این مسابقه داوران نتوانستند مانند مسابقات دیگر قضاوت صحیح بنمایند و حتی در بعضی از بلند شدن‌ها فاصله بلند شدن و زمان معین شده نیز بهم خورد و (شاید بتوان گفت که هیئت داوران از بعضی نکات چشم‌پوشی کردند) در این مسابقه سرهنگ ماکوئی (افسر بازنشسته کنونی) سرگرد موسوی (سرهنگ بازنشسته کنونی) سرهنگ طوفانیان (ارتشبد کنونی) شادروان سرهنگ شاهرخی (که در آن زمان درجه سروانی داشت) به ترتیب نفرات اول، دوم، سوم و چهارم شناخته شدند.

بعداز پایان مسابقات آقای بیات سناتور و رئیس هیئت مدیره باشگاه هواپیمائی کشوری وقت خطابه‌ای درباره چگونگی انجام مسابقه هوائی در پیشگاه همایونی ایراد و در خاتمه باساخته

سرعتی سقوط کرده و کاملاً متلاشی شده بود. ولی بعداز چند دقیقه خیر سلامتی خلبان هواپیمای دومی اندکی از اضطراب همه کاست ولی اینجا بود که این خلبان سانحه دیده جای خود را در مسابقه از دست داد و باعث شد که نفر چهارم سوم و نفر پنجم چهارم شوند. و همچنین چون تفاوت نفرات اول و دوم بسیار کم بود نفر اول با چند ثانیه تأخیر جای خود را بنفر دوم داد. پس از فرود آمدن همه هواپیماها نفرات اول و دوم و سوم و چهارم این مسابقه بزرگ و اصلی بخوبی برای همه معلوم بود و بهمان ترتیب نیز:

داوید بمپ خلبان آمریکائی اول - سرهنگ ۲ خادمی (سپهد بازنشسته کنونی و مدیرعامل هما) دوم - سرهنگ طوفانیان (ارتشبد کنونی) سوم - سرهنگ مصطفوی (سرتیپ بازنشسته کنونی) چهارم معرفی شدند.

جریان مسابقه فرودآمدن

در این مسابقه که می‌بایستی خلبانان در پشت خط معینی هرچه نزدیکتر به خط، فرود آیند البته قدرت و سرعت هواپیماها در نظر گرفته نشده بود. مثلاً هواپیماهای پایپرکاپ که قدرت نشستن بسیار دقیقی را دارند با هاریکن و یا داکوتا و یا هاروارد و سایر هواپیماهای شرکت کننده در همان جا و بهمان شرایط فرود می‌آمدند. در این مسابقه آقای احمدی (ازباشگاه هواپیمائی) آقای انریکومیل، آقای اسپرینگر، شادروان سرهنگ شاهرخی (که در آن زمان درجه سروانی داشت) به ترتیب نفرات اول، دوم و سوم و چهارم معرفی شدند و درضمن ناگفته نماند که فاصله نفر سوم و چهارم فقط یک متر بود.

۱۲ خرداد ۱۳۳۰ (مهرآباد) اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران، اعضاء هیئت داوران اولین مسابقه بین‌المللی هواپیمائی در ایران را مورد تقدیر ملوکانه قرار میدهند.





اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران ضمن اعطای جایزه برنده اول مسابقه سرعت پرواز " مسابقات بین المللی هوایی در ایران " (سرهنگ ابراهیم ماکوئی افسر بازنشسته کنونی نیروی هوایی شاهنشاهی) مشارالیه را مورد تفقد ملوکانه قرار میدهند .

هوایی تأسف آوریکه منجر به درگذشت سروان افتخاری گردید اشاره نمود و از پیشگاه شاهانه تقاضا کرد که اجازه فرمایند همانطوریکه در کلیه مسابقات و مخصوصاً مسابقات هوایی معمول است یکدقیقه سکوت با احترام روح قهرمان این افسر اعلام گردد و شاهنشاه باین تقاضا موافقت فرموده و دراین موقع شاهنشاه شخصاً و کلیه حضار در حالیکه برپا ایستاده بودند یک دقیقه سکوت اختیار نمودند (مراسم مستقیماً از رادیو تهران پخش میشد). سپس مراسم اعطای جوایز بدست مبارک شاهانه بشرح زیر آغاز و انجام گردید.

برندگان اولین مسابقه هوایی بین المللی در ایران که باخذ جایزه از دست مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر مفتخر گردیدند.

۱- مسابقه اصلی

برنده اول داوید بمپ آمریکائی. با هوایمای پایپر کاپ: جام طلا باضافه ۱۰۰۰۰۰ ریال نقد.
برنده دوم سرهنگ ۲ خادمی (سپهبد بازنشسته کنونی) از نیروی هوایی با هوایمای داکوتا: جام نقره باضافه ۵۰۰۰۰ ریال نقد.

برنده سوم سرهنگ طوفانیان (ارتشبد کنونی) از نیروی هوایی با هوایمای هاروارد: جام نقره باضافه ۲۵۰۰۰ ریال نقد.
برنده چهارم سرهنگ مصطفوی (سرتیپ بازنشسته کنونی) از نیروی هوایی با هوایمای داکوتا: جام نقره باضافه ۱۵۰۰۰

ریال نقد.

۲- مسابقه ناوبری

برنده اول داوید بمپ آمریکائی با هوایمای پایپر کاپ: کاپ نقره.

برنده دوم شادروان سروان افتخاری از نیروی هوایی با هوایمای هاریکن: گلدان نقره (ببازماندگانش اعطا شد).
برنده سوم صادقخان از باشگاه هوایمائی کشوری با هوایمای ریروین: گلدان نقره.

۳- مسابقه فرود آمدن

برنده اول احمدی از باشگاه هوایمائی کشوری با هوایمای ناویون: گلدان نقره.

برنده دوم انریکومیل ایتالیائی با هوایمای ماکی ۳۰۸: گلدان نقره.

۴- مسابقه سرعت

برنده اول سرهنگ ماکوئی (افسر بازنشسته کنونی) با هوایمای دوموتوره دومینی: کاپ نقره.

برنده دوم سرگرد موسوی (سرهنگ بازنشسته کنونی) با هوایمای یک موتوره هاروارد: گلدان نقره.

برنده سوم: سرهنگ طوفانیان (ارتشبد کنونی) با هوایمای یک موتوره هاروارد: گلدان نقره.

در مسابقه زیبایی هوایما نیز برنده اول داریوش «تیمسار» از خلبانان باشگاه هوایمائی کشوری و برندگان دوم و سوم از نیروی هوایی شاهنشاهی بودند که هر یک به دریافت یک گلدان نقره نائل آمدند.

نخستین خلبان ایرانی که با سقوط هوایمای جت در گذشت



۲۵ مهر ۱۳۳۰ - اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ
ارتشتاران با پذیرش نشان درجه "۱" خلبانی، نیروی هوایی را قرین
مباهات فرمودند - در عکس سرتیپ سپه پور رئیس ستاد وقت نیرو
افتخار نصب نشان درجه یکم خلبانی را به سینه مبارک شاهانه دارد.

مراسم سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۰ نیروی هوایی در پیشگاه مبارک شاهانه

پذیرش نشان درجه ۱ خلبانی - اعطاء واکسیل به خلبانان
گردان شکاری گارد شاهنشاهی - اولین پرش چتر بازان
در پیشگاه شاهانه - گشایش نخستین سرویس هواشناسی نظامی

صبح روز ۲۵ مهر ۱۳۳۰ مراسم سالجشن نیروی هوایی
شاهنشاهی در پیشگاه اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر
بزرگ ارتشتاران در دوشان تپه برگزار گردید. در این مراسم
شاهنشاه نشان درجه ۱ خلبانی را قبول و گواهینامه‌های فارغ-
التحصیلان دوره‌های مختلف آموزشی نیروی هوایی را بنمایندگان
آنان و همچنین جوایز ورزشکاران موفق نیرو را اعطاء فرمودند
و نظر باینکه بفرمان مطاع همایونی گردان رزمی تیپ شکاری
از ۲۵ مهر ۱۳۳۰ گردان گارد شاهنشاهی منظور شده بود لذا
واکسیل مربوطه با دست مبارک شاهانه به فرمانده وقت تیپ
(سرتیپ معینی) اعطاء گردید و از آن تاریخ خلبانان گردان

شادروان سروان خلبان سید مصطفی سیرنگ که در تاریخ
۱۵/۹/۱۳۲۹ جهت طی دوره پرواز روی هوایمای جت به
انگلستان اعزام شده بود در مراحل نهائی دوره مذکور با
هوایمای جت از نوع وامپایر سقوط کرده و درگذشت و نامش
بعنوان نخستین خلبان ایرانی که در اثر سقوط هوایمای جت
جان خود را از دست داد در تاریخ نیروی هوایی کشور ما
ثبت گردید. حادثه روز ۱۰/۴/۱۳۳۰ اتفاق افتاد به این ترتیب
که شادروان سیرنگ حدود ساعت ۱۰ بایک فروند هوایمای
جت وامپایر که جهت پرواز طولانی در ارتفاع ۳۰۰۰۰ پائی
به مخازن سوخت اضافی مجهز شده بود از فرودگاهی واقع در
شبه جزیره «آنگلزی» بریتانیا برخاست. هوا مانند اغلب روز-
های دیگر ابری بود. وی حدود ساعت ۱۰:۲۰ از برج کنترل
پرواز تقاضای کنترل فرود در ابر را نمود و برحسب معمول
مسئولین برج کنترل خلبان را از ارتفاع بالا به ۱۰۰۰۰ پا
پائین آورده و پس از چندبار مکالمه سمت فرودگاه را برای
او «۰۱۵» درجه تعیین کردند و این آخرین تماس رادیویی با
سیرنگ بود. ساعتها هوایمای «اسپیت‌فایر» - «وامپایر» -
«متئور» - بوفایتر - اکسفورد و چهار موتور «هستینگ» با
قایقهای نجات موتوری در جستجوی او بودند تا سرانجام نزدیک
ساعت ۱۶:۰۰ دو هوایمیا مشاهده یک مخزن اضافی سوخت و یک
مخزن داخلی و مقداری از دم هوایمیا را در ۱۲ میلی ساحل و
در سمت آخرین زاویه‌ایکه به هوایمای شادروان سیرنگ داده
شده بود گزارش کردند. اشیاء مذکور بوسیله قایقهای نجات
موتوری جمع‌آوری و به قسمت حمل شد و شکی باقی نگذاشت
که متعلق به هوایمای وامپایر سیرنگ هستند که در دریا سقوط
کرده است. علت سقوط هوایمای شادروان سیرنگ که در
پرواز با دستگاه، قوی و هدایت هوایمیا در شرایط غیرعادی
برای او کاری سهل بود بدرستی روشن نشد. شادروان سیرنگ
متولد تبریز و در سال ۱۳۲۱ وارد رشته هوایی دانشکده افسری
گردیده و در سال ۱۳۲۳ به درجه ستوان دومی نائل و سپس
دانشکده خلبانی و دوره معلم خلبانی نیروی هوایی شاهنشاهی
را طی کرده و در فروردین ۱۳۲۹ به درجه سروانی نائل
آمده بود.





۲۵ مهر ۱۳۳۰ - اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ
ارتشتاران پس از استماع گزارش رئیس رکن سوم وقت ستاد نیروی هوایی،
اولین شبکه هوشناسی نظامی را افتتاح فرمودند. در عکس افسر
مسئول وقت شبکه جدیدالتأسیس هوشناسی نظامی توضیحات لازم
را به عرض ملوکانه میرساند.



۲۵ مهر ۱۳۳۰ - هفت نفر از کارکنان نیروی هوایی که جهت تعلیم
چتربازی بخارج اعزام شده و پس از مراجعت برای اولین بار با پرش از
هوایما در نمایش هوایی شرکت کرده بودند به اخذ نشان چتربازی از
دست مبارک شاهانه مفتخر گردیدند. در عکس یکی از چتربازان به
کسب افتخار اخذ نشان نائل می آید.

«نیروی هوایی شاهنشاهی برای ایجاد ایستگاههای هوشناسی در نقاط مختلف کشور بدواً دونفر را برای کسب معلومات هوشناسی به خارج اعزام داشت این دونفر پس از مراجعت بعنوان مربی مشغول کار شده و کلاس مخصوصی را که از عدهای داوطلب تشکیل شده بود اداره نموده و به این ترتیب پایه اصلی تشکیل سرویس هوشناسی که مستلزم آموزش کارکنان این رشته بود گذاشته شد. به موازات این اقدام وسائل فنی مورد لزوم از خارج تهیه شد و یک نفر از افسران نیز برای تکمیل تحصیلات هوشناسی به اروپا اعزام گردید. با مراجعت افسر مذکور و پایان کلاس هوشناسی و ورود وسائل هوشناسی مورد نظر از خارج، نیروی هوایی موفق شد در زمان کوتاهی پستهای هوشناسی نظامی را در تمام مراکزی که گردانهای هوایی استقرار یافته ایجاد نماید. در حال حاضر وضعیت هواشناسی نیروی هوایی بشرح زیر است:

- ۱- شش ایستگاه درجه اول هوشناسی در تهران و شهرستانهای: اصفهان - شیراز - مشهد - تبریز و اهواز بوجود آمده که این ایستگاهها میتوانند اطلاعات جوی را در رأس هر ساعت، در صورت لزوم در تمام مدت ۲۴ ساعت در دسترس خلبانان قرار دهند.
- ۲- نه نفر دیدبان هوشناسی در تهران و شهرستانهای مذکور به تصدی ایستگاهها مأمور گردیدهاند.
- ۳- سه نفر افسر برای طی دوره پیشبینی هوشناسی به آمریکا اعزام گردیدهاند که در حال حاضر مشغول تحصیل هستند.

سندربولت تیپ شکاری از واکیبل مخصوص گارد استفاده کردند. در مراسم سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۰ پاترزه فروند هواپیمای سندربولت - ۱۹ فروند هاروارد - ۱۵ فروند «ال-۴» بیست و چهار فروند تایگرموس - ۱۳ فروند استیرمن - ۱۲ فروند هایند - پنج فروند انسن - ۶ فروند داکوتا و هشت فروند هاریکن رژه رفتند و برای اولین بار هفت نفر چترباز پرش انجام دادند و این چتربازان که یک نفر افسر و شش نفر درجهدار نیروی هوایی بودند پس از پرش مورد تقدیر شاهانه قرار گرفته و نشان چتر با دست مبارک ملوکانه به سینه یک آنان نصب گردید. سپس موکب مبارک شاهانه به محوطه باشگاه نیروی هوایی ترول اجلال فرموده و بعد از استماع گزارش رئیس رکن سوم وقت ستاد نیروی هوایی شبکه جدیدالتأسیس هوشناسی نظامی را افتتاح فرمودند.

گشایش سرویس هوشناسی در نیروی هوایی شاهنشاهی

چنانکه ذکر شد طی مراسم روز ۲۵ مهر سال ۱۳۳۰ که در پیشگاه مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در دوشان تپه برگزار گردید اولین سرویس هوشناسی نیروی هوایی بدست مبارک شاهانه گشایش یافت. رئیس رکن سوم وقت ستاد نیروی هوایی بهنگام افتتاح سرویس مذکور ۲۵۴ جنین گزارش داد:

۴- بیست و پنج نفر درجه‌دار هوشناس در ایستگاهها بخدمت گمارده شده‌اند و نیروی هوایی امیدوار است که در مدت کوتاهی يك ایستگاه پیش‌بینی‌هوشناسی مستقل تأسیس نماید.»

به این ترتیب برای اولین بار سرویس هوشناسی نظامی در ایران بوسیله نیروی هوایی شاهنشاهی بوجود آمد. تا آن زمان فقط يك واحد كوچك هوشناسی برای تأمین سلامت پروازها از زمان جنگ جهانی دوم در اداره كل هواپیمائی كشوری (مستقر در فرودگاه مهرآباد) بوجود آمده بود که رفته رفته با ایجاد ایستگاههای هوشناسی در شهرستانها و تعلیم کارمندان فنی تحت نظر کارشناسان سازمان هواپیمائی كشوری جهانی اندکی توسعه یافته بود و همچنین يك واحد هوشناسی هم در وزارت کشاورزی تشکیل گردیده بود تا آمارهای جوی مورد لزوم کشاورزی را تهیه نماید. پس از ایجاد سازمان برنامه برای اجرای طرحهای این سازمان نیاز به اطلاعات جوی و اقلیمی در سطح وسیعتری احساس شد تا سرانجام در آذر ۱۳۳۴ فعالیتهای هوشناسی کشور طبق تصویبنامه هیئت وزیران در يك سازمان متمرکز و اداره كل هوشناسی ایران تأسیس شد که با استفاده از کارمندان هوشناسی نیروی هوایی - هواپیمائی كشوری، وزارت کشاورزی و بنگاه مستقل آبیاری فعالیت خود را آغاز نمود. این اداره تا سال ۱۳۵۳ جزء سازمان وزارت راه و اینک از ادارات تابعه وزارت جنگ بوده و نیازمندیهای سازمانهای کشور منجمله نیروی هوایی شاهنشاهی را از لحاظ اطلاعات مربوط به هوشناسی تأمین میکند. معهدا نیروی هوایی بمنظور رفع نیازمندیهای هوشناسی عملیاتی خود مستقلاً دارای يك سازمان هوشناسی بسیار مجهز است که شامل وسائل مدرن و پیشرفته‌ترین دستگاههای الکترونیکی میباشد که از هر جهت نیازمندیهای عملیاتی یگانهای پروازی نیروی هوایی شاهنشاهی را از لحاظ هوشناسی تأمین میکند و برنامه‌های وسیعی نیز برای توسعه باز هم بیشتر در دست اجرا دارد.

عملیات رزمی بر علیه اشرار جوانرودی

از سال ۱۳۳۱ يك گروه هواپیمای اکتشافی با خدمه مربوطه در عملیات علیه اشرار و یاغیان جوانرودی شرکت کرده و تا پایان عملیات در این مأموریت بوده و در عملیات جزایر هنگام و قشم نیز هواپیمای گردان هوایی شیراز متناوباً برفع لشکر ۶ فارس شرکت نمودند. در منطقه عملیات رزمی جنوب هشت فرزند هواپیما از مرکز و کلیه هواپیمای گردان هوایی اهواز مأموریت داشت. در جریان این عملیات دونفر از درجه داران نیرو ضمن پرواز از اهواز به اصفهان در تاریخ ۱۳۳۲/۱۸/۱۳

در اثر سقوط هواپیمایشان درگذشتند. در مراحل بعدی عملیات علیه اشرار جوانرودی نیز نیروی هوایی نقش ارزنده‌ای داشت بطوریکه بیاس ابراز جدیت در این عملیات هفت نفر از درجه داران خلبان و یک نفر از درجه داران فنی تیپ شکاری به دریافت مدال سپه و نه نفر از درجه داران فنی این تیپ به اخذ مدال مطلا و هفت نفر دیگر از درجه داران فنی تیپ مذکور به دریافت مدال نقره مفتخر گردیدند که طی مراسم ویژه‌ای در تاریخ ۷ شهریور ۱۳۳۵ بوسیله فرمانده یگان مربوطه به سینه يك آنان نصب شد.

رئیس ستاد ارتش وقت پیرامون نقش اساسی نیروی هوایی در عملیات بر علیه ایل جوانرودی چنین اظهار نظر کرد: «در شرایط سخت منطقه عملیات و ناساعد بودن وضعیت جوی فداکاری و کمک مؤثر نیروی هوایی بیروزی نیروی زمینی را نسبت به اشرار جوانرودی بسیار تسهیل کرد. نیروی هوایی ارتش شاهنشاهی با يك انضباط محکم و همکاری صمیمانه در اسرع اوقات واحدهای خود را بمنزله عملیات اعزام داشته و در پیشروی ستونها نقش اساسی را داشته. مخصوصاً باید این نکته را متذکر شد که در کوهستانهای سخت با عدم مساعدت هوا، عملیات هواپیماها و تیراندازی روی هدف از نظر فنی بسیار دشوار و تهور خلبانان نیروی هوایی بسیار مورد تمجید میباشد.

... تکرار میکنم که عملیات نیروی هوایی بسیار مشکل بود زیرا خلبانان نیروی هوایی برای هدف گیری ناچار بودند با هواپیما داخل دره‌ها شده و نیروی زمینی را پشتیبانی کنند و میتوان بخوبی تجسم کرد که این عمل تا چه اندازه برای خلبانان خطرناک بوده است... بوسیله هواپیماها ده‌ها هزار نسخه اوراق بین جوانرودیها پخش شد، در این اوراق اشرار دعوت به تسلیم شده بودند و به آنها اطمینان داده شده بود چنانچه خود را به مأمورین ارتش تسلیم کنند از جرائم عمومی و دولتی معاف خواهند شد...

فرمانده سپاه غرب در تمام مدت نبرد با هواپیما از مواضع نیروهای ارتش و مواضع دشمن دیدن میکرده است و هواپیماهای ارتشی بارها دشمن را بوسیله مسلسل و بمبهای کوچک تارومار کرده‌اند...»

هواپیماهای نیروی هوایی شاهنشاهی در خدمت مبارزه با ملخ دریائی

از اول فروردین ۱۳۳۱ تا ۱۴/۵/۱۳۳۱ شش فرزند از هواپیماهای استیرمن نیروی هوایی شاهنشاهی مأمور مبارزه با ملخ دریائی برفع وزارت کشاورزی در مناطق فارس و خوزستان

بودند. در این مبارزه جمعاً ۱۰۶۶۰۰۰ هکتار زمین با موفقیت کامل سمپاشی شد و فعالیت کارکنان نیروی هوایی از طرف وزارت کشاورزی و انجمن فلاحی استان فارس و استانداری فارس مورد تقدیر و تشویق قرار گرفت.

مراسم سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۱ نیروی هوایی در پیشگاه مبارک شاهانه

گشایش بیمارستان پنجاه تختخوابی و سالن باشگاه ورزشی نیروی هوایی

مراسم سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۱ نیروی هوایی در پیشگاه مبارک شاهانه در دو قسمت صبح و بعداز ظهر روز مذکور برگزار شد. موکب مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران صبح آنروز به میدان عبدالله آباد واقع در جنوب کهریزک جهت تماشای مانور نیروی هوایی و بعداز ظهر جهت شرکت در مراسم سان و رژه زمینی و هوایی و اعطاء گواهینامه‌ها و جوایز فارغ‌التحصیلان و ورزشکاران ممتاز و افتتاح تأسیسات جدید نیروی هوایی به دوشان‌تپه نزول اجلال فرمودند. در مانور میدان عبدالله آباد ضمن اجرای برنامه تیراندازی با هواپیماهای هاروارد (که با بمب‌گیر و مسلسل‌های هواپیماهای قدیمی تجهیز شده بودند) - پرتاب راکت و تیراندازی با هواپیماهای هاریکن - تیراندازی و بمباران با بمب ۵۰۰ پوندی و ۲۵۰ پوندی بوسیله هواپیماهای سندربولت، قدرت آتش هواپیماهای نیروی هوایی بمعرض نمایش گذاشته شد و عده‌ای چتر باز و بسته‌های محتوی اسلحه و لوازم مخصوص آنان بوسیله هواپیماهای داکوتا فروریخته شد.

ساعت ۱۶۳۰ روز ۲۵ مهر ۱۳۳۱ نیز موکب مبارک ملوکانه به فرودگاه دوشان‌تپه نزول اجلال و گواهینامه‌های فارغ‌التحصیلان دوره‌های آموزشی مختلف نیروی هوایی را به نمایندگان آنان و جوایز شاگردان رتبه یکم و دوم هر رشته را اعطاء فرمودند سپس رژه هواپیماها و بدنبال آن رژه یگانهای مستقر در فرودگاه دوشان‌تپه از پیشگاه مبارک شاهانه انجام گرفت و پس از آن شاهنشاه بیمارستان جدیدالتأسیس ۵۰ تختخوابی نیروی هوایی (شامل بخشهای: داخلی - جراحی - دندانپزشکی، گوش و حلق و بینی و داروسازی) و نیز تالار ورزشی متعلق به باشگاه ورزشی نیروی هوایی را افتتاح فرمودند و پس از مشاهده عملیات ورزشکاران نیرو و اعطاء جوایز قهرمانان به استودیو رادیو نیروی هوایی تشریف‌فرما شده و از دستگاہهای جدید آن بازدید فرمودند (قدرت دستگاه فرستنده رادیو نیروی هوایی به یک کیلووات افزایش یافته بود).

شاهنشاه پس از پایان مراسم سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۱ خطاب به رئیس ستاد وقت نیرو (در آن موقع عنوان نیروی هوایی «فرماندهی» نبود) فرمودند:

«مراتب رضایتمندی ما را به کلیه افسران و درجه‌داران و افراد و کارکنان نیروی هوایی ابلاغ نمائید، امید است در سال آتی کمکهای مادی و معنوی لازم و بیشتری به نیروی هوایی بشود تا نیروی هوایی بتواند مراحل توسعه و ترقی را پیموده و از هر جهت مناسب با احتیاجات کشور و قابل سنجش با هواپیمائی کشورهای متری دنیا گردد».

حمل الاغهای قبرسی از بیروت بوسیله هواپیماهای نیرو

سی و پنج رأس الاغ قبرسی که کشور ایران بمنظور اصلاح نژاد سفارش کرده بود بین تاریخ ۱۸ و ۱۸ مهرماه ۱۳۳۲ بوسیله هفت فروند هواپیمای داکوتای نیروی هوایی شاهنشاهی از بیروت به تهران حمل گردید.

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۲ نیروی هوایی شاهنشاهی گزارشی از فعالیتها و عملیات یکساله نیروی هوایی

(از مهر ۱۳۳۱ تا مهر ۱۳۳۲)

نظر باینکه موکب مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در روز ۲۵ مهر ۱۳۳۲ بمنظور افتتاح تونل کوه‌رنگ به اصفهان نزول اجلال فرموده‌بودند، لذا مراسم سالجشن ۲۵ مهر این سال در حضور والاحضرت شاهپور غلامرضا پهلوی درپادگان دوشان‌تپه برگزار شد. گزارشی که در این مراسم بعرض والاحضرت رسید حاوی نکات زیر بود:

۱- متجاوز از سه سال است که به نیروی هوایی وسائل جدیدی تحویل نشده است.

۲- از مهر ۱۳۳۱ تا مهر ۱۳۳۲ مجموعاً ۱۸۱۴۰ ساعت در نیروی هوایی شاهنشاهی پرواز انجام گرفته است.

۳- در عملیات علیه جانرودیهها یک گروه هواپیمای اکتشافی و پرسنل مربوطه شرکت کرده و تا خاتمه عملیات به مأموریت خود ادامه داده است.

۴- در کرانه‌های خلیج فارس در رفت و آمد کشتی‌های خودی و بیگانه پروازهای اکتشافی انجام و همکاریهای لازم با نیروی دریائی در تمام طول یکسال گذشته بوسیله گردانهای هوایی اهواز و شیراز ادامه داشته است.

۵- هواپیماهای گردان هوایی شیراز در مأموریتهای جزایر هنگام وقتم بضع لشکر ۶ فارس متناوباً شرکت کرده‌اند.

۶- در عملیات رزمی منطقه جنوب هشت فروند هواپیما از مرکز و کلیه هواپیماهای موجود جمعی گردان هوایی اهواز شرکت نموده و در این عملیات دونفر از درجه‌داران نیرو در اثر سانحه جان خود را از دست داده‌اند.

۷- از مناطق نظامی و برای شرکت سهامی نفت ایران و بنگاه آبیاری بمساحت ۲۴۰۰۰ کیلومتر مربع عکسبرداری

هوائی شده است.

۸- يك گروه هواپیمای سمپاشی با پرسنل مربوطه بنفع وزارت کشاورزی در منطقه جنوب برای مدت شش ماه مشغول عملیات سمپاشی بوده‌اند.

۹- در رستاخیز ملی ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ چند نفر افسر و درجه‌دار و دانشجو و سرباز نیروی هوائی در راه حفظ تاج و تخت سلطنت و میهن عزیز قربانی و مجروح شده‌اند.

والاحضرت پس از استماع گزارش معروضه، گواهینامه‌ها و جوایز فارغ‌التحصیلان و شاگردان رتبه اول رشته‌های مختلف هنگ تعلیمات نیروی هوائی شاهنشاهی را اعطاء فرمودند. آنگاه رژه هواپیماها و سپس رژه یگانهای زمینی نیروی هوائی انجام گرفت.

جلسات سخنرانی در نیروی هوائی شاهنشاهی

بمنظور بالا بردن سطح اطلاعات عمومی پرسنل

بمنظور بالا بردن سطح اطلاعات عمومی کارکنان نیروی هوائی شاهنشاهی و آشنائی آنان با مسائل روز ملی و بین‌المللی و پیشرفتهای حاصله در زمینه‌های مختلف علمی و تکنولوژی، سیاسی و اقتصادی، اجتماعی و اخلاقی و غیره و نیز آگاهی پرسنل از مسائل مختلف روزمره خدمتی، از سال ۱۳۳۳ سخنرانیهای عمومی برای کارکنان نیروی هوائی آغاز شد. این سخنرانیها ابتدا در نوبت‌های ۱۵ روز یکبار و گاهی بطور

هفتگی بوسیله افسران مطلع نیروی هوائی در سالن آمفی تئاتری که در پادگان جنوبی دوشان‌تپه (محل کنونی فرماندهی پشتیبانی مرکز) وجود داشت اجرا میشد ولی از سال ۱۳۳۹ بعلت عدم گنجایش سالن مذکور، با مذاکرات و توافقی که بعمل آمد سخنرانیهای مذکور بطور ماهانه در سالن آمفی تئاتر دانشکده افسری ارتش انجام و تا اسفند ۱۳۴۱ ادامه یافت و از این تاریخ با آماده شدن سالن سخنرانی فرماندهی آموزشهای هوائی سخنرانی عمومی نیرو همه ماهه در این سالن اجرا میشود و همانطور که اشاره شد در سالهای اول برای ایراد سخنرانی از وجود افسران مطلع نیرو استفاده میشد ولی تقریباً از ۱۵ سال پیش تاکنون بیشتر از دانشمندان، مطالعین، استادان دانشگاه و کارشناسان طراز اول رشته‌های گوناگون جهت ایراد سخنرانی در این جلسات ماهانه دعوت بعمل می‌آید. به علاوه در سالهای اخیر بسبب گسترش نیروی هوائی شاهنشاهی و بوجود آمدن پایگاهها و ایستگاههای متعدد در سراسر کشور، در هر يك از یگانهای تابعه نیرو چه در مرکز و چه شهرستانها همه ماهه نظیر چنین سخنرانیهایی برای استفاده کارکنان هر یگان مستقلاً بعمل می‌آید و سالن سخنرانی پادگان شمالی دوشان‌تپه فقط جهت اجرای سخنرانیهای ماهانه برای کارکنان یگانهای مستقر در دوشان‌تپه اختصاص دارد مع هذا متن این سخنرانیها بصورت بولتنی جهت بهره‌برداری در اختیار یگانهای دیگر نیروی هوائی شاهنشاهی قرار میگیرد.

یکی از جلسات سخنرانی (۱۳۳۰/۷/۹) در حالیکه جمعی از کارکنان نیروی هوائی تذکرات خدمتی رئیس ستاد وقت نیرو (سرتیپ سپه‌پور) را استماع مینمایند.

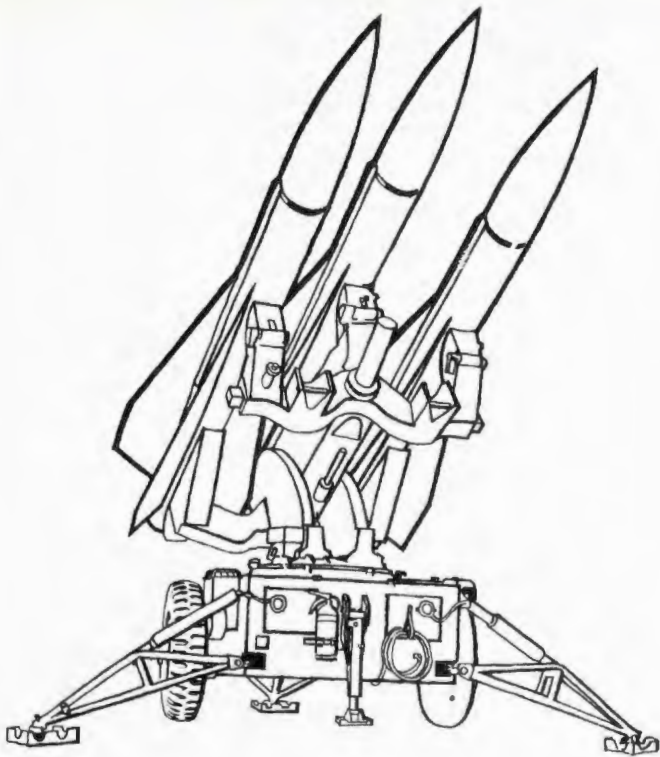


پدافند زمین به هوا در نیروی هوایی شاهنشاهی

بفرمان مطاع شاهانه از تاریخ ۱۵ خرداد ۱۳۳۳ سازمان واحدهای ضدهوایی از ترکیبات سپاه یکم منترع و به ترکیبات سازمانی نیروی هوایی شاهنشاهی اضافه شد. سابقه ایجاد سازمان ضد هوایی در ارتش شاهنشاهی به سال ۱۳۱۲ مربوط میشود در این سال بود که آتشبارهای ۷۵ میلیمتری ضدهوایی از کارخانه بوفرس خریداری و یگان ضد هوایی تشکیل گردید. این سلاحها در اواخر سال ۱۳۲۲ از خدمت خارج شدند و فقط مسلسلهای ضدهوایی ۱۵ میلیمتری برنو و سپس ۰/۵ اینچی آمریکائی در ارتش ایران وجود داشت و در سال ۱۳۳۳ توپهای ضد هوایی ۴۰ میلیمتری به ارتش ایران واگذار گردید و همانطور که اشاره شد از ۱۵ خرداد همین سال سازمان ضد هوایی به نیروی هوایی شاهنشاهی پیوست.

بطور کلی تا سال ۱۳۴۵ سیستم پدافند زمین به هوای مؤثری که متناسب با پیشرفتهای جهانی جنگ افزارهای مربوطه باشد در ایران وجود نداشت در این سال بود که نیروی هوایی شاهنشاهی با تجهیز به موشکهای نوع سی کت و تایگرکت و همچنین توپهای ۲۳ میلیمتری گام نخست را در ایجاد سازمان پدافند زمین به هوای مؤثر برداشت و تشکیل آتشبارهای پدافند زمین به هوا در یگانهای نیروی هوایی صورت عمل بخود گرفت و روز بروز با تجهیز به سلاحهای مؤثرتر و افزایش تعداد این سلاحها و آموزش متخصصین لازم در داخل و خارج کشور به

نمونه‌ای از موشکهای زمین به هوای پیشرفته از نوع ها -



پیشرفت سریع خود ادامه داد. در حال حاضر فرماندهی پدافند هوایی نیروی هوایی شاهنشاهی با سازمان گسترده‌ای به انواع سلاحها و موشکها نظیر توپهای ۳۵ میلیمتری اورلیکن - موشکهای مدرن هاگ و موشکهای راپیر و غیره مجهز بوده و برای دفاع از آسمان مناطق حساس در سراسر کشور آمادگی کافی دارد و سریعاً به افزایش سطح آمادگی خود می‌افزاید.

نمونه‌ای موشکهای زمین به هوای راپیر آماده برای پرتاب



اولین پرواز هواپیماهای ترابری نیروی هوایی شاهنشاهی بادستگاه «جی-ئی-ای»

در تاریخ ۱۳ اردیبهشت سال ۱۳۳۳ دوفروند هواپیمای داکوتای نیروی هوایی شاهنشاهی بمنظور انجام تمرین پرواز با دستگاه «جی-ئی-ای» باخلبانان و خدمه پروازی ایرانی بمعیت دو مستشار آمریکائی از تهران به فرودگاه دهران (پایگاه هوایی آمریکا در خاک عربستان سعودی) پرواز کردند و در دهران خلبانان ایرانی با طی کلاسی با کار دستگاه مورد بحث آشنا شدند و ضمن تنظیم دستگاههای رادیویی هواپیماها هر یک از خلبانان چند ساعت پرواز آموزشی با دستگاه «جی-ئی-ای» انجام دادند و روز ۱۶ اردیبهشت به تهران بازگشتند، و این اولین بار بود که هواپیماهای ترابری نیروی هوایی شاهنشاهی با دستگاه «جی-ئی-ای» پرواز انجام دادند. دستگاه مورد بحث در مواردیکه دید کم یا بکلی صفر است هواپیما را از اطراف فرودگاه برای نشستن هدایت نموده و به باند فرود مورد نظر تا ارتفاع صفر و فرود سالم رهبری میکند.

انتشار نشریه بررسی سوانح گذشته

بمنظور استفاده از تجربیات و خطاهای پروازی گذشته و جلوگیری از اشتباهات و سوانح احتمالی آینده نشریه‌ای در هرشش ماه یک شماره تحت عنوان «بررسی سوانح گذشته» حاوی تجزیه و تحلیل شکست‌ها و سوانح شش ماهه گذشته، از سال ۱۳۳۳ چاپ و منتشر گردید. مطالب این نشریه بوسیله رکن سوم وقت ستاد نیروی هوایی تهیه، مطالعه و تجزیه و تحلیل میشد و بوسیله دایره «تعاون و انتشارات» وقت چاپ و جهت توزیع رایگان بین خلبانان تحویل رکن سوم میگردد. این نشریه بعدها پس از تشکیل سازمان «امنیت پرواز و زمینی» بصورت فصلنامه تحت عنوان بررسی سوانح به انتشار خود ادامه داد.

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۳ نیروی هوایی شاهنشاهی

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۳ نیروی هوایی شاهنشاهی در شیراز (محل در جنوب شرقی پل فسا - ۲۰ کیلومتری جنوب شرقی شیراز) انجام گرفت و طی مانوری که برای آرزوی ترتیب داده شده بود فعالیت رزمی هواپیماها در مراحل پشتیبانی و حمایت یگانهای رزمی زمینی بمعرض نمایش گذاشته شد.

مانور هوایی مورد بحث در حضور فرمانده سپاه جنوب و فرمانده لشکر ۶ فارس و عده زیادی از افسران ارتش ومدعوین وجمع کثیری از هم‌میهنان شهرستان فارس که باوسائل گوناگون در محل مانور گرد آمده بودند انجام گرفت و به ترتیب عبارت بود از عملیات هواپیماهای هاروارد شامل بمباران و تیراندازی و پرواز خوبی بوسیله یکفروند هواپیمای هاروارد و پرواز تاکتیکی یک گروه چهار فروندی از این نوع هواپیما - عملیات شکاریهای سندربولت شامل بمباران و تیراندازی و پرتاب راکت - رژه ۸ فروند هواپیمای هاروارد از جلو دیدگاه، عملیات ارائه قدرت آتش هواپیماها علیه هدفهائیکه در روی زمین تعبیه شده بودند که بنحواحسن و با موفقیت انجام گرفت

سیستم تدارکاتی جدید در نیروی هوایی شاهنشاهی

برای تأمین ارتباطات تدارکاتی منظم ومرتب در نیروی هوایی شاهنشاهی با روشی که در نیروهای هوایی کشورهای پیشرفته معمول است در سال ۱۳۳۳ گامهای تازه‌ای به پیش گذاشته شد وبکمک فکری مستشاران آمریکائی ذیقن و با استفاده از افسران و درجهداران نیروی هوایی که تحصیلات مربوطه را در ایالات متحده آمریکا تکمیل کرده و با سیستم تدارکاتی جدید آشنا بودند و باتشکیل کلاسهای برای تعلیم روش جدید بکارکنان مربوطه، روش کهنه ومنسوخ تدارکاتی جای خود را به سیستم جدید داد و بین واحدهای تدارکاتی قسمتها و تیپ فنی وقت رابطه بی‌سیم برقرار شد و تا حدود زیادی مشکلات سابق تدارکاتی از میان رفت. این روش بموازات پیشرفتهای سریع نیروی هوایی روز بروز راه تکامل را پیمود و امروز بیاری سیستم کامپیوتری پیشرفته، بامترقیترین روشهای تدارکاتی جهان انجام میگردد.

بخش رادیولوژی در بیمارستان نیروی هوایی

بیمارستان ۵۰ تختخوابی نیروی هوایی که در ۲۵ مهر ۱۳۳۱ بامست مبارک شاهانه افتتاح شده بود درسال ۱۳۳۳ مجهز به بخش رادیولوژی گردید.

تأسیس شعبه تدارکات ارتش در نیروی هوایی

برای اینکه کارکنان نیروی هوایی خواروبیان و سایر لوازم زندگی را که به قیمت ارزان برابر سهمیه معین در ۲۰۹

اختیارشان گذاشته میشود بنحو آسانی دریافت دارند و بامراجعه به اداره تدارکات ارتش مقداری از وقتشان تلف نشود در سال ۱۳۳۳ شعبه‌ای از تدارکات در نیروی هوایی تأسیس گردید و از این حیث تسهیلاتی برای کارکنان نیروی هوایی فراهم آمد. امروزه در پایگاهها و ایستگاههای تابعه نیرو بمنظور رفاه کارکنان نیرو و اعضاء خانواده‌هایشان کمیات تدارکات ارتش دایر است.

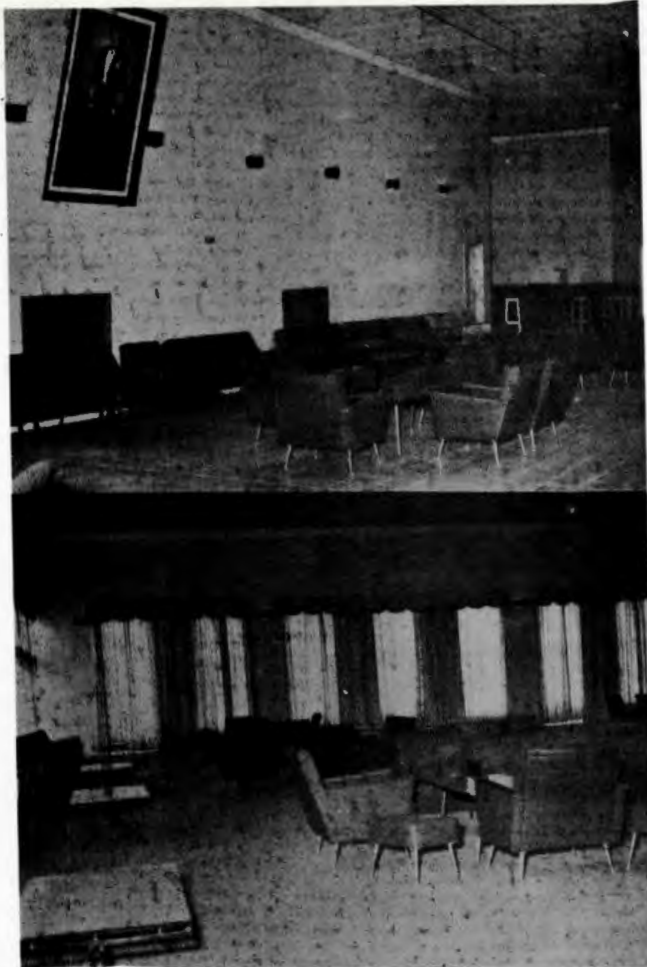
پرواز بنفع وزارت کشاورزی

از مهر ۱۳۳۳ تا مهر ۱۳۳۴ بوسیله هواپیماهای سمپاش که در نیروی هوایی نگهداری میشدند و با پرسنل فنی و خلبان نیروی هوایی شاهنشاهی بنفع وزارت کشاورزی مورد استفاده قرار میگرفتند بمنظور مبارزه با آفت ملخ در مناطق فارس، کرمان و گرگان ۸۹۷ ساعت و ۵۰ دقیقه پرواز انجام گرفت و بعلاوه در این یکسال ۱۳۸۲ ساعت و ۵۵ دقیقه پرواز تمرینی و ۵۸۶ ساعت و ۲۵ دقیقه پروازهای مأموریتی دیگر با هواپیماهای مذکور انجام گرفت.

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۴ نیروی هوایی در پیشگاه مبارک شاهانه

افتتاح سالن ورزشی و باشگاه زمستانی نیرو

بعد از ظهر روز ۲۵ مهر ۱۳۳۴ مراسم سالجشن نیروی هوایی شاهنشاهی در پیشگاه مبارک شاهانه در پادگان جنوبی دوشان‌تپه برگزار گردید. گزارشی که در این مراسم بعرض رسید حاکی از افزایش ساعات پرواز و ورزیدگی خلبانان - آمادگی عده‌ای از خلبانان نیرو برای پرواز با هواپیماهای جت - اجرای تمرینات تیراندازی هوایی در تمام طول سال - ایجاد دوخط ارتباطی هوایی جدید بین مرکز و بنادر جنوب (علاوه بر خطوط ارتباطی هوایی ارتش) - تأمین غذای بین روز برای کارکنان نیرو - تأثیر استقلال نیروی هوایی با تشکیل ستاد کل در سرعت پیشرفت این نیرو - آمادگی نیروی هوایی برای پذیرش هواپیماهای جت و خرید زمین از شرکت عمرانی وثوق برای سه هزار نفر از افسران و درجه‌داران نیرو و فروش قطعات آن با اقساط طولی‌المدت، بود. در این مراسم فارغ‌التحصیلان رتبه یکم رشته‌های مختلف آموزشی نیرو و نفرات اول مسابقات تیراندازی گواهینامه‌ها و جوایز خود را از دست مبارک شاهانه دریافت کردند و رژه هوایی و زمینی از پیشگاه مبارک انجام شد و سپس موکب شاهانه با اتومبیل به



دو منظره از داخل باشگاه افسران نیروی هوایی مستقر در مرگز (واقع در پادگان جنوبی دوشان‌تپه) که روز ۲۵ مهر ۱۳۳۴ با دست مبارک شاهانه گشایش یافت.

پادگان شمالی دوشان‌تپه تشریف‌فرما شدند و سالن مجهز ورزشی نیروی هوایی را، پس از تماشای مسابقات ورزشکاران برگزیده نیرو یا ورزشکاران باشگاه تاج، افتتاح و آنگاه موکب مبارک به پادگان جنوبی ترول اجلال فرموده و باشگاه زمستانی نیروی هوایی (باشگاه افسران کنونی) را افتتاح فرمودند.

زمین برای کارکنان نیروی هوایی شاهنشاهی

همانطور که در گزارش سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۴ به پیشگاه مبارک شاهانه، اشاره شد، اقدامات نیروی هوایی در زمینه تهیه زمین جهت تأمین مسکن برای کارکنان این نیرو در سال ۱۳۳۴ به نتیجه رسید و حدود سه هزار قطعه از زمین‌های کنار و مشرق جاده فرح‌آباد (شرق کارخانجات شهناز و فرودگاه دوشان‌تپه) متعلق به شرکت عمرانی وثوق با ضمانت نیروی هوایی به بهای هر متر مربع بین ۵۰ و ۲۱۰ ریال به اقساط ۳۰ تا ۴۰ ماه خریداری و بین کارکنان نیرو تقسیم گردید. ضمناً شرکت عمرانی وثوق متعهد و اگذاری سی هزار متر مربع زمین بطور رایگان جهت احداث مدرسه، مطبخخانه، مسجد، حمام و سایر اماکن عمومی و پارک کودک گردید.

ورود به عصر جت

اعزام خلبانان به خارج جهت آموزش پرواز با هواپیمای جت

شاهنشاهی، این نیرو برای اولین بار به عصر جت کام نهاد. چنین موفقیتی نمیتوانست باصطلاح «خلق الساعه» باشد، یعنی برخلاف تصور عده‌ای، شرط ورود يك نوع هواپیمای جدید بخدمت يك سازمان هواپیمائی تنها تهیه بودجه و طی مراحل خرید و تحویل و تحول آن نوع هواپیما از کشور سازنده نمیباشد، بلکه مهمترین مسئله برای امکان پذیرش يك نوع هواپیمای جدید، آمادگی قبلی از لحاظ تأمین یا تعلیم پرسنل متخصص فنی برای نگهداری و خلبانان ورزیده برای پرواز با هواپیمای مورد نظر و پیش‌بینی چگونگی رفع نیازمندی‌های تدارکاتی در يك سیستم پیشرفته و متناسب با وضع مربوطه و آماده کردن وسائل و امکانات لازم و کافی جهت بهره‌برداری عملیاتی از آنست.

در اواخر دیماه ۱۳۳۴ چهارده نفر از خلبانان تیپ‌شکاری نیروی هوائی جهت آموزش و تمرین پرواز با هواپیماهای جت به آلمان غربی اعزام شدند. از این عده ۹ نفر پس از چند ماه آموزش به ایران مراجعت کردند ولی پنج نفر دیگر برای مدت بیشتری جهت طی دوره هنرآموزگاری جت در آلمان غربی باقی مانده و تجربیات گرانبھائی اندوخته و مدتی هم به تعلیم پرواز جت به خلبانان آلمانی و آمریکائی مقیم آن کشور مشغول بودند.

اولین جت در خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی

روز نهم اردیبهشت سال ۱۳۳۵ با ورود اولین گروه از هواپیماهای نوع جت (ت - ۳۳) بخدمت نیروی هوائی

البته چنین آمادگی در مورد هواپیماهای قدیم چندان دشوار نبود و در مدت زمان نسبتاً کمتری حاصل میشد و در حال حاضر هم این مدت زمان برای هواپیماهای مختلف متفاوت است و بستگی به مشخصات نوینی دارد که هواپیمای نوع جدید در قیاس با مشخصات انواع موجود قبلی سازمان، دارا میباشد

"ت - ۳۳" ساخت شرکت لاکهید آمریکا نخستین هواپیمای جت بشمار میرود که در سال ۱۳۳۵ وارد خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی گردید. مدل "ای" این هواپیما دو نفره آموزشی پیشرفته - مجهز به یک موتور توربو جت "جی - ۳۳ - ای - ۲۵" آلیسون بقدرت ۴۶۰۰ پوند کشش استاتیک - حداکثر سرعتش ۶۰۰ میل در ساعت - سقف پروازش ۴۷۵۰۰ پا - حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۱۴۴۴۲ پوند است. مدل "آر - ت - ۳۳" (عکس پائین) این هواپیما یکنفره و ویژه مأموریت‌های اکتشافی و عکاسی میباشد.



بهرحال در شرایط پیشرفت‌های تکنولوژی هوایمائی امروز، مخصوصاً در مورد تجهیز با نسل جدیدی از انواع هواپیماها - آمادگی مورد بحث سالها بطول می‌انجامد و بنابراین ورود هواپیماهای جت به خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی (در اردیبهشت ۱۳۳۵) نتیجه‌انجام پیش‌بینی‌ها و آمادگیهای طولی - المدتی می‌توانست باشد که از چند سال پیش معمول گردیده بود.

جشن بیستمین سال انتشار مجله

نیروی هوائی شاهنشاهی

نشان سپاس فرهنگ برای مجله و قدرشناسی

وزارت آموزش و پرورش از خدمات فرهنگی نیرو

مجله نیروی هوائی شاهنشاهی که از بهمن ۱۳۱۵ بصورت فصلنامه منتشر شد و از سال ۱۳۲۰ تا پایان ۱۳۲۵ بعلت اشغال کشور توسط قوای بیگانه تعطیل بود و از فروردین سال ۱۳۲۶ بار دیگر انتشار خود را بصورت ماهنامه آغاز کرد، در بهمن ۱۳۳۵ بیستمین سال انتشار خود را پشت‌سر نهاد و بهمین مناسبت از ساعت ۱۶۰۰ روز ۱۱ بهمن ۳۵ مراسم جشنی از طرف نیروی هوائی در باشگاه افسران نیرو برگزار گردید که در آن رئیس ستاد بزرگ ارتشتاران، وزیر آموزش و پرورش (که در آن زمان وزیر فرهنگ نامیده میشد) و عده‌ای از سناتورها - وکلای مجلس شورایی و امرای ارتش و رجال و معارف و نویسندگان شهیر و مدیران و خبرنگاران جراید و افسران ارشد نیروی هوائی حضور داشتند. مراسم با سخنان رئیس ستاد بزرگ ارتشتاران افتتاح شد و بعد سردبیر مجله نیروی هوائی تاریخچه انتشار مجله را با اطلاع رسانید سپس به ترتیب عباس خلیلی مدیر روزنامه اقدام، دکتر رضازاده شفق استاد دانشگاه، وزیر آموزش و پرورش (وزیر فرهنگ وقت) و رئیس ستاد نیروی هوائی بیاناتی ایراد کردند و وزیر آموزش و پرورش یک قطعه نشان سپاس به سینه سردبیر مجله نصب کرد و تقدیر نامه وزارت آموزش و پرورش را از خدمات فرهنگی نیروی هوائی قرائت و متن آنرا که بصورت نامه‌ای بشماره ۷۷۳۹ مورخه ۱۱/۱۱/۱۳۳۵ و بعنوان ریاست ستاد نیروی هوائی شاهنشاهی و شرح زیر بود به رئیس ستاد نیرو تسلیم نمود:

متن تقدیر نامه وزارت آموزش و پرورش

از خدمات فرهنگی نیروی هوائی

«اینک که بیست و یکمین سال انتشار مجله نیروی هوائی شاهنشاهی آغاز و بدین مناسبت مراسم برپا میشود لازم میدانم مراتب حق‌شناسی و قدردانی وزارت فرهنگ (آموزش و پرورش کنونی) را به این وسیله به هیئت مدیره ارجمند و نویسندگان دانشمند این نامه گرامی ابراز دارم.

نیروی هوائی ایران که مانند بسیاری از اقدامات بزرگ دیگر زاده اراده بلند و اندیشه تابناک اعلیحضرت رضاشاه کبیر



رئیس ستاد وقت نیروی هوائی (سپهبد بازنشسته) کنونی هدایت کیلانشاه (ضمن مذاکره با شادروان دکتر رضازاده شفق در آئین بیستمین سال انتشار مجله نیروی هوائی شاهنشاهی

و اکنون بقیادت و سرپرستی ذات مبارک اعلیحضرت همایون محمدرضا شاه پهلوی مباحی است، یکی از ارکان اساسی ارتش شاهنشاهی میباشد و هر قدر کوشش بعمل آید که به معلومات و اطلاعات فنی افسران عالی‌قدری که در خدمت نیروی هوائی هستند افزوده شود موجبات تقویت این قدرت بزرگ بهتر فراهم میگردد. خوشبختانه ماهنامه نیروی هوائی با مندرجات سودمند و مفید علمی طی بیست سال در معرفی ترقیات و تحولاتیکه در فن هوانوردی بوجود آمده سعی بلیغ بکار برده و برای آنکه خوانندگان را نیز ضمن مطالعه مطالب دقیق فنی کسالتی دست ندهد بدرج حکایات و افسانه‌های جالب و دانستیهای مفید و احیاناً قسمتهای فکاهی سرگرم ساخته است.

وزارت فرهنگ (آموزش و پرورش کنونی) که حافظ علم و ادب و مشوق فضیلت و حرف و صنایع است این توفیق علمی را به ستاد نیروی هوائی شادباش میگوید. و امیدوار است به پیروی از منویات ذات مقدس شاهانه، این اثر نفیس به دوران پر افتخار خود ادامه دهد و وسیله آشنائی مردم کشور با نیروی عظیم هوائی باشد.»

دکتر مهران وزیر فرهنگ وقت (آموزش و پرورش کنونی) نشان سپاس فرهنگ را به سینه سردبیر مجله (سرهنگ ۲ مرتضی طلوعی) نصب مینماید.



ورود جت شکاری «اف-۸۴» بخدمت نیروی هوایی شاهنشاهی

۵۶۰۰ پوند کشش و حداکثر سرعتش ۶۲۲ میل در ساعت -
سقف پروازش ۴۰۵۰۰ پا - برد پروازش ۲۰۰۰ میل و مجهز
به صندلی پرتاب شونده و شش مسلسل ۰/۵ اینچی و مقرهائی
در زیر بال برای چهار بمب ۱۰۰۰ پوندی و یا حداکثر ۳۲
راکت پنج اینچی بود.

نخستین سری از هواپیماهای جت شکاری «اف-۸۴-جی»
(تندرجت) روز ۲۵ اردیبهشت سال ۱۳۳۶ وارد خدمت نیروی
هوایی شاهنشاهی گردید.

«اف-۸۴» (تندرجت) ساخت شرکت هواپیماسازی
ریپابلیک آمریکا، یکنفره مجهز به یک موتور توربوجت با قدرت



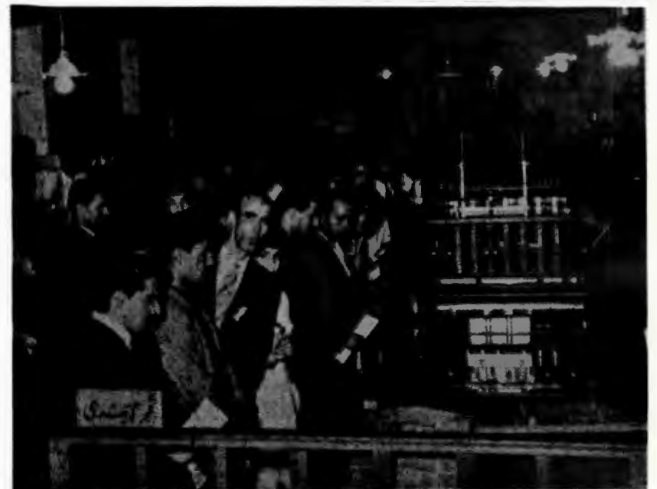
تأسیس چاپخانه نیروی هوایی شاهنشاهی

چاپخانه نیروی هوایی شاهنشاهی در اسفند سال ۱۳۳۶ بایک دستگاه ماشین چاپ ملخی هایدلبرگ نیم ورقی و یک ماشین برش صحافی و جمعاً با سه نفر غیرنظامی و دونفر نظامی در تیپ فنی (فرماندهی لجستیکی کنونی) تأسیس و شروع بکار کرد و حروفچینی در این چاپخانه با شرایط ابتدائی و بوسیله دست انجام میگرفت.

در حال حاضر چاپخانه فرماندهی لجستیکی نیروی هوایی شاهنشاهی مجهز به ماشین های چاپ متعدد دوورقی مدرن و سه دستگاه ماشین چاپ ملخی و چندین دستگاه ماشین حروفریزی (لاین تایپ) و ماشین های مدرن برش و فرم تاکنی و وسائل و دستگاههای پیشرفته عکاسی و چاپ افست بوده و بامتخصصین بسیار وامکانات کافی نیازمندیهای چاپی گسترده و روزافزون نیروی هوایی شاهنشاهی را مرتفع میسازد و روزبروز در حال تکمیل و پیشرفت است.



مجسمه اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در پادگان قلعه مرغی نیروی هوایی شاهنشاهی.



چاپخانه نیروی هوایی شاهنشاهی (فرماندهی لجستیکی هوایی) درسالهای اولیه، تأسیس، ضمن اجرای یک برنامه، بازدید مردم...

پرده برداری از مجسمه شاهانه

ساعت ۱۰۰۰ روز پنجشنبه ۱۹/۱۰/۱۳۳۶ از مجسمه اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در تیپ شکاری (قلعه مرغی) بوسیله رئیس ستاد بزرگ ارتشتاران وقت طی مراسم باشکوهی پرده برداری شد. در این مراسم که رئیس ستاد وقت نیروی هوایی و عندهای از امرآء و افسران ارشد نیروی هوایی حضور داشتند پس از گزارش فرمانده تیپ شکاری و سخنرانی معاون تیپ پیرامون تاریخچه مجسمه در ایران بوسیله رئیس ستاد بزرگ ارتشتاران از مجسمه پرده برداری بعمل آمد و بلافاصله پس از پرده برداری، دسته موزیک سلام شاهنشاهی را نواخت و سپس رئیس ستاد بزرگ ارتشتاران بیاناتی درباره شاهدوستی و وطن پرستی ایرانیان ایراد و مساعی و فداکاری کارکنان نیروی هوایی را ستود و مراسم بانواختن سرود مخصوص تیپ شکاری پایان یافت.

نخستین پرش نجات از جت و اولین استفاده از صندلی پرتاب شونده در ایران

در تاریخ یکم آبان ۱۳۳۶ سروان خلبان خسرو مفخمی (سرهنگ ۲ بازنشسته کنونی) درحالیکه بایک فروند هواپیمای جت شکاری از نوع اف - ۸۴ در حوالی شهریار کرج مشغول پرواز بود هواپیمایش دچار نقص فنی گردید و چون امکان ادامه پرواز نبود تصمیم به ترک هواپیما گرفت و با استفاده از صندلی پرتاب شونده هواپیما را ترک نمود و با باز شدن چتر نجات سالم فرود آمد و این اولین بار بود که یک خلبان ایرانی با استفاده از صندلی پرتاب شونده با پرش از یک هواپیمای جت جان خود را نجات داد.

پوشیده شده بود، پرده برگرفتند و موزیک ابتدا سلام شاهنشاهی و بعد سرود مخصوص نیروی هوایی را نواخت و سپس افسران، هنرمندان و کسانی که در ساختن مجسمه زحمت کشیده بودند بحضور والا حضرت معرفی شدند و مورد تشویق قرار گرفتند.

عنوان «فرماندهی نیروی هوایی شاهنشاهی»

بفرمان مطاع مبارك اعلي حضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران از ۲۲ بهمن سال ۱۳۳۶ عنوان نیروی هوایی که از ۳ آبان ۱۳۲۹ «ستاد نیروی هوایی شاهنشاهی» بود به «فرماندهی نیروی هوایی شاهنشاهی» تغییر کرد.

مهندسی نیروی هوایی شاهنشاهی و پیشرفتهای آن

مهندسی نیروی هوایی شاهنشاهی از سال ۱۳۳۶ در داخل سازمان معاونت ماتریل ستاد فرماندهی نیرو و با چهار نفر کارمند شروع بکار کرد و بتدریج رو به توسعه گذاشت. تا سال ۱۳۳۹ سازمان و کار مهندسی نیرو چه از لحاظ کادر متخصص و چه انجام فعالیتهای ساختمانی محدود بود. در سال ۱۳۳۹ اولین کار ساختمانی بوسیله مهندسی نیرو آغاز گردید و از سال ۱۳۴۳ ستاد معاونت ماتریل مجزا و بصورت یکی از معاونت‌های ستاد فرماندهی نیرو به فعالیتهای ساختمانی خود ادامه داد. بموازات توسعه سریع و بیسابقه نیروی هوایی شاهنشاهی و نیاز روز افزون این نیرو به امور ساختمانی واحداث پایگاهها، ایستگاهها و تأسیسات گوناگون، مهندسی نیرو هم چه از حیث برخورداری از وجود کارمندان متخصص و مهندمین کارآزموده و تسهیلات

نمونه‌ای از ساختمانهای مسکونی همافران یکی از بکنهای نیروی هوایی شاهنشاهی که نظائر آن در سالهای اخیر بمقیاس بسیار زیادی بوسیله مهندسی نیرو ساخته شده و مورد بهره‌برداری قرار گرفته‌اند.



مجسمه اعلي حضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در محوطه باشگاه افسران مرکز (پادگان جنوبی دوشان تپه)

در ساعت ۱۶۰۰ روز پنجشنبه ۸ اسفند ماه سال ۱۳۳۶ نیز مراسم پرده برداری از مجسمه اعلي حضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران، که در محوطه باشگاه افسران نیروی هوایی (واقع در دوشان تپه) نصب شده، باشکوه ویژه‌ای برگزار و بوسیله والا حضرت شاهپور غلامرضا پهلوی از مجسمه پرده برداری بعمل آمد. در این مراسم که هیئت دولت، رئیس ستاد بزرگ ارتشتاران، فرماندهان نیروی هوایی و زمینی وقت و عده کثیری از امراء و افسران ارتش و نیروی هوایی و مدیران و خبرنگاران جراید حضور داشتند پس از گزارش مدیر عامل باشگاه افسران نیروی هوایی شاهنشاهی، والا حضرت با قطع نواری از روی مجسمه شاهانه، که با پرچم سه رنگ ایران



بالا و سمت چپ: نمونه قسمتهائی از ساختمانهای مجهز مسکونی درجه داران و سایر کارکنان یکی از یگانهای نیروی هوایی شاهنشاهی که بوسیله مهندسی این نیرو ساخته و آماده بهره برداری شده اند.

مختلف و چه فعالیتهای ساختمانی گسترش پیدا کرده و با احداث میلیونها مترمربع ساختمانهای اداری-فنی-عمومی-مسکونی (برای کارکنان یگانهای نیرو) - کودکستانها و مهد کودک، دبستانها و دبیرستانها (جهت استفاده فرزندان کارکنان مقیم یگانهای نیرو) - بیمارستانها - باشگاهها - مساجد و غیره و بنای صدها دستگاه آشپزخانه - پناهگاه - تأسیسات مربوط به مراکز تصفیه آب، فاضل آب، نیروگاهها، دستگاههای آب شیرین کن و غیره، همچنین با احداث هزاران کیلومتر باندهای پرواز، خیابانها و جادهها و هزاران کیلومتر خطوط برق و غیره و بایجاد میلیونها متر مکعب مخازن آب، سوخت و غیره، تاکنون موفق شده است تا احتیاجات روزافزون نیروی هوایی شاهنشاهی را در اجرای برنامههای توسعه و گسترش سریع خود مرتفع سازد.

نخستین دوره خلبانی جت در ایران

اولین دوره آموزش خلبانی جت در نیروی هوایی شاهنشاهی از هفتم خرداد ۱۳۳۷ آغاز و در ۲۹ مرداد ماه همان سال پایان یافت و گواهینامههای فارغالتحصیلان دوره مذکور که ۱۴ نفر بودند در تاریخ ۳۰ مرداد ۳۷ طی مراسمی که در تیپ شکاری برگزار شد (در آن زمان نیروی هوایی فقط یک تیپ شکاری داشت) بوسیله فرمانده وقت تیپ توزیع گردید. سروان خلبان نادر جهانبانی (سرلشگر کنونی) فرمانده گردان یکم جت (مأمور آموزش اولین دوره جت در ایران) در این مراسم گزارشی داد که حاوی اطلاعات جامعی پیرامون چگونگی آموزش دوره مورد بحث میباشد. مشارالیه ضمن گزارش خود اظهار داشت:

«... دوره مقدماتی پرواز جت برای اولین بار است که

در نیروی هوایی شاهنشاهی توسط هنرآموزگان و کارکنان فنی ایرانی در تیپ شکاری انجام پذیرفته تا بحال کلیه تعلیمات مقدماتی خلبانان فعلی جت در کشورهای خارج انجام گرفته و این فرصت برای اولین بار در کشور ما بدست آمد تا با استفاده از تجربه عدهای از خلبانان ایرانی که بعنوان هنرآموزگار مدت دو سال در خارج از کشور فعالیت میکردند، آموزش دوره مقدماتی جت برای پانزده نفر از خلبانان جوان که تا بحال سابقه پرواز جت نداشته و همگی فارغالتحصیل دانشکده خلبانی نیروی هوایی شاهنشاهی و پرواز آنها منحصرأ روی هواپیماهای ملخدار بوده، اجرا گردد. طرح تعلیم خلبانان این دوره مطابق برنامه جدیدی بود که در نیروی هوایی آمریکا برای آموزش خلبانان در نظر گرفته شده و شامل گذراندن ۱۲۰ ساعت کلاس زمینی به منظور آموزش ناوبری - هواشناسی - موتور و هواپیماهای جت - تئوری پرواز با دستگاه - مقررات پروازی بینالمللی - استفاده از نشریات هوایی بینالمللی و انجام ۱۵۰ ساعت پرواز کور روی دستگاه تعلیماتی «لینک» و ۶۴۰ ساعت پرواز متضمن پرواز آشنائی، پرواز جمع، پرواز کور، پرواز شب و ناوبری بود که با موفقیت انجام گردید و از بین ۱۵ نفر خلبان این دوره فقط یک نفر موفق به طی دوره نشد...»

تشکیل تیم آکروجت (تاج طلائی) نیروی هوائی شاهنشاهی



اعضای اولین تیم آکروجت تاج طلائی پس از انجام نمایشات هوائی مورد تفقد ذات مبارک ملوکانه فرار گرفتند.

اولین دسته از خلبانان نیروی هوائی شاهنشاهی که بمنظور آموزش پرواز با هواپیماهای جت نیروی هوائی آمریکا مستقر در آلمان غربی به آن کشور اعزام گردیدند مرکب از ۱۴ نفر بودند، از این عده ۹ نفر پس از چند ماه آموزش، به ایران مراجعت کردند ولی پنج نفر دیگر برای مدت بیشتری جهت طی دوره هنرآموزگاری جت در آلمان غربی باقی مانده و تجربیات گرانبھائی اندوختند و مدتی هم به تعلیم پرواز جت برای خلبانان آلمانی و آمریکائی مقیم آن کشور مشغول شدند، بطوریکه پس از بازگشت به ایران از نتیجه تجربیات آنان در تشکیل یگانهای شکاری جت و تعلیم خلبانان این نوع هواپیما برای نیروی هوائی شاهنشاهی حداکثر بهره برداری بعمل آمد. این پنج نفر خلبان ایرانی، بدوران اقامت در آلمان، در یکروز آفتابی، هنگامیکه در گوشه پایگاه هوائی عظیم «فرستن



آرم تیم تاج طلائی که در آن نوع هواپیماها و علامت منعکس در سفیدی پرچم با تغییر یگان وابسته و نوع هواپیمای تیم تغییر میکند.

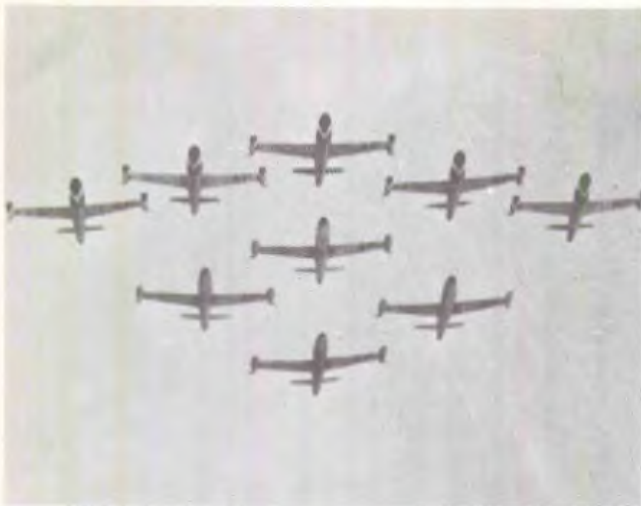
فلدبروک» تجمع کرده و ناظر «پرواز خوبی» جالب توجه تیم آکروجت پایگاه مذکور بودند، آرزوی ایجاد یک تیم آکروجت برای نیروی هوائی ایران به دلهای آکنده از مهر میهنشان راه یافت و از آن پس لحظه ای این اندیشه غرور انگیز را رها نکردند و بعد از مراجعت به ایران در حالیکه تلاش آنان توأم با مساعی سایر کارکنان مسئول در جهت اجرای برنامه های نیروی هوائی شاهنشاهی از لحاظ آموزش خلبانان جت و آمادگی واحدهای این نیرو جهت پذیرفتن هواپیماهای جدید جت با شدت و حرارت روزافزونی مصروف میگردد، با علاقمندی زیاد در راه تحقق اندیشه ای که با مشاهده عملیات تیم آکروجت در پایگاه فرستن فلدبروک به مغز آنان راه یافته بود میکوشیدند. در سال ۱۳۳۷ با ورود هواپیماهای جت «اف-۸» بخدمت نیروی هوائی ایران تمرینات متوالی در این زمینه موجودیت چنین تیمی را عملاً نشان داد و پس از ۷۲ جلسه تمرین، در تیر همانسال اولین نمایش خصوصی را انجام و بعد از ۱۴۷ جلسه تمرین اولین نمایش اساسی تیم در ۸ آبان ۱۳۳۷ در پیشگاه مبارک شاهانه در آسمان فرودگاه مهرآباد با ۴ فرزند هواپیما



بالا : اعضاء اولين تيم آکروجت تاج طلائی (از راست بچپ) سروان اميرحسين ربيعی (اکنون سپهبد) - ستوان یکم ع : مینوسپهر (اکنون سرتیپ) - سرتیپ محمدخانی (فرمانده وقت نیزوی هوائی - ارتشبد فقید) - سرگرد نادر جهانبانی (لیدر تيم - اکنون سرلشکر) سروان جهانبینی (شهید) .

پائین : یک فروند از هواپیماهای جت " اف - ۸۴ " با رنگ آمیزی مخصوص که مورد استفاده تیم آکروجت تاج طلائی قرار میگرفت .





۱۳۳۸ - تیم آکروجت تاج طلائی در پرواز جمع ۹ فروندی

در آسمان فرودگاه مهرآباد - در پیشگاه مبارك شاهانه و حضور دهها هزار نفر از مردم پایتخت.

۱۵ خرداد ۱۳۳۸ - با چهار فروند جت «اف - ۸۴» - در آسمان فرودگاه مهرآباد - در پیشگاه مبارك شاهانه و حضور دهها هزار نفر از مردم پایتخت (در این نمایش تیم آکروجت نیروی هوایی آمریکا موسوم به مشعلهای آسمان نیز که بنا به

جت اف-۸۴ انجام گرفت. اعضاء اولین تیم آکروجت که بعداً «تاج طلائی» نام گرفت (بادرجاتیکه در آن زمان داشتند و قید درجات کنونی اعضاء در داخل پاراتر) عبارت بودند از: سرتیپ محمد خاتمی (فرمانده نیروی هوایی بعداً شادروان ارتشبد) - سرگرد نادرجهانبانی (لیدرتیم و اکنون سرلشکر) - سروان امیرحسین ربیعی (اکنون سپهد ۱ - ستوان یکم ع. مینوسپهر (اکنون سرتیپ) - سروان جهانبینی (شهید) - تیم آکروجت تاج طلائی اکنون (۱۳۵۴) با ۶ فروند هواپیمای اف-۸ پرواز میکنند.

تیم آکروجت تاج طلائی نیروی هوایی شاهنشاهی از بدو تأسیس تاکنون ضمن اینکه طبق برنامه، تمرینات لازم را جهت حفظ آمادگی و ورزیدگی عملیاتی خود مرتباً ادامه داده و از سال ۱۳۵۰ با هواپیماهای سریعتر از صوت «اف - ۵» ادامه میدهد، در متجاوز از ۲۱ نمایش هوایی که ۱۵ برنامه آن در پیشگاه مبارك شاهانه اجرا شده، شرکت کرده و در این نمایشات صدها هزار از هم میهنان علاقمند شاهد هنرنماییهای خلبانان این تیم بوده‌اند. نمایشات هوایی که تاکنون تیم آکروجت تاج طلائی در آنها شرکت داشته به ترتیب تاریخ بشرح زیر بوده‌اند:
۸ آبان ۱۳۳۷ - با چهار فروند هواپیمای جت «اف-۸۴»

تیم آکروجت تاج طلائی در سال ۱۳۳۸ عملیات " پرواز خوبی " خود را با ۹ فروند جت اف - ۸۴ انجام داد - عکس زیر اعضاء ۹ نفری تیم .





در نمایش هوایی ۲۵ مهر ۱۳۴۷ تیم آکروجت تاج طلائی با هواپیماهای سریعتر از صوت از نوع "اف-۵" عملیات جالب توجه پروازی انجام داد.



۱۵ خرداد ۱۳۳۸: خلبانان تیم آکروجت تاج طلائی نیروی هوایی شاهنشاهی، که سادروان تیمسار ارتشید محمد حاتمی (صف جلونفر دوم از راست) در مقام فرماندهی نیرو و با درجه سرتیپی عضویت این تیم را داشت با خلبانان تیم آکروجت مشعلهای آسمان نیروی هوایی آمریکا (که بنا بدعوت نیروی هوایی به ایران آمده بودند) در آسمان مهرآباد عملیات پرواز خوبی جالب توجهی انجام دادند و این عکس دسنة جمعی برسم یادبود در پایان نمایش مذکور از خلبانان دو نیم برداشته شد.

دعوت نیروی هوایی شاهنشاهی به ایران آمده بود با چهار فروند هواپیمای اف-۱۰۰ شرکت کرده و پروازهای آکروباسی انجام داد.

۲۵ مهر ۱۳۳۸ - با ۹ فروند هواپیمای جت «اف-۸۴» در آسمان چیتگر (کیلومتر ۱۴ جاده تهران-کرج) در پیشگاه مبارک شاهانه و حضور دهها هزار از مردم علاقمند پایتخت (در این نمایش تیم آکروجت نیروی هوایی ایتالیا موسوم به «نیزه داران سیاه» نیز که بنا بدعوت نیروی هوایی شاهنشاهی به ایران آمده بود با ۶ فروند هواپیمای جت «اف-۸۶» پروازهای آکروباسی انجام داد).

۲۳ بهمن ۱۳۳۸ - با ۶ فروند هواپیمای جت «اف-۸۶»

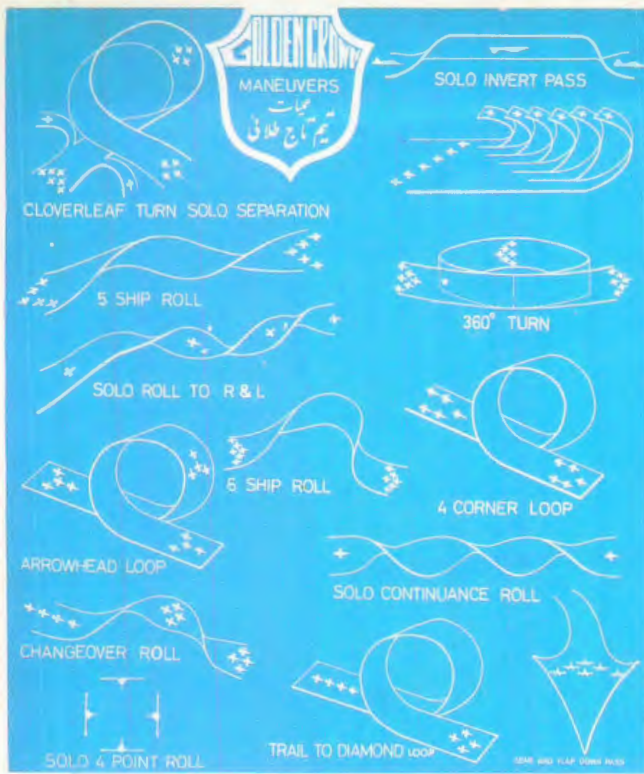
اعضاء نم آکروجت مشعلهای آسمان نیروی هوایی آمریکا که روز ۲۸ مهر ۱۳۴۰ با تیم آکروجت تاج طلائی و دو تیم خارجی دیگر نمایشات " پرواز خوبی" جالب توجهی در آسمان فرودگاه مهرآباد انجام دادند

در آسمان فرودگاه مهرآباد - در پیشگاه مبارک شاهانه - در این نمایش چهار فروند از هواپیماهای «اف-۱۰۰» نیروی هوایی آمریکا نیز (که به همراه تعدادی از هواپیماها و کارکنان آمریکائی بمنظور دیدار دوستانه به ایران آمده بودند) در عملیات «پرواز خوبی» شرکت کردند.

۶ خرداد ۱۳۳۹ - با چهار فروند هواپیمای جت «اف-۸۴» در آسمان فرودگاه مهرآباد - با حضور فرماندهی وقت نیرو - وزیر نیروی هوایی آمریکا و جمع کثیری از هم میهنان علاقمند. ۲۵ مهر ۱۳۳۹ - باشش فروند هواپیمای جت «اف-۸۴» در چیتگر (کیلومتر ۱۴ جاده تهران - کرج) - در پیشگاه مبارک شاهانه و دهها هزار از مردم علاقمند پایتخت (در این نمایش تیم آکروجت نیروی هوایی آمریکا موسوم به مشعلهای آسمان هم که بنا بدعوت نیروی هوایی شاهنشاهی به ایران آمده بود با چهار فروند جت «اف-۱۰۰» پروازهای آکروباسی انجام داد).

۲۸ مهر ۱۳۴۰ - باشش فروند هواپیمای جت «اف-۸۶» در آسمان فرودگاه مهرآباد - با حضور آزاد حدود یکصد هزار نفر از مردم پایتخت (در این نمایش که بمناسبت هفته نیروی





هوایی انجام گرفت سه تیم آکروجت معروف خارجی نیز که بنا به دعوت نیروی هوایی شاهنشاهی به ایران آمده بودند پروازهای آکروباسی انجام دادند تیمهای مذکور عبارت بودند از: تیم آکروجت مشعلهای آسمان نیروی هوایی آمریکا با ۴ فرزند جت «اف-۱۰۰» تیم آکروجت نیروی هوایی سلطنتی انگلیس موسوم به «الماسهای آبی» با ۱۲ فرزند جت هاوکرها تر - و تیم آکروجت نیروی هوایی فرانسه موسوم به «نکهبانان فرانسه» با ۱۲ فرزند جت «میستر-۴».

۲ آبان ۱۳۴۰ - با شش فرزند «اف-۸۶» در پایگاه هوایی وحدتی (دزفول) در پیشگاه مبارک شاهانه و هزاران نفر از هممیهنان.

۲۵ مهر ۱۳۴۱ - با شش فرزند جت «اف-۸۶» در پایگاه هوایی وحدتی - در پیشگاه مبارک شاهانه و جمع کثیری از هممیهنان.

۱۶ مهر ۱۳۴۲ - با چهار فرزند جت «اف - ۸۶» در آسمان فرودگاه اصفهان با حضور جمع کثیری از هممیهنان اصفهانی.

۱۷ مهر ۱۳۴۲ - با چهار فرزند جت «اف - ۸۶» در آسمان فرودگاه جدید شیراز با حضور جمع کثیری از هممیهنان شیرازی .

۱۸ مهر ۱۳۴۲ - با چهار فرزند جت «اف-۸۶» در آسمان فرودگاه آبادان با حضور جمع کثیری از هممیهنان آبادانی.

اعضاء تیم آکروجت تاج طلایی نیروی هوایی شاهنشاهی در سال ۱۳۴۸



۲۵ مهر ۱۳۴۲ - با چهار فروند جت «اف - ۸۶» در پایگاه هوایی شاهرخی (همدان) - در پیشگاه مبارک شاهانه وبا حضور هزاران نفر از هم‌میهنان.

۲۵ مهر ۱۳۴۳ - با چهار فروند جت «اف - ۸۶» در حوالی پل فضای شیراز - در پیشگاه مبارک شاهانه و شرکت هزاران نفر از هم‌میهنان فارس.

۲۵ مهر ۱۳۴۴ - با چهار فروند جت «اف - ۸۶» در فرودگاه مهرآباد - در پیشگاه مبارک شاهانه و علیاحضرت شهبانو و والاحضرت همایون ولایتعهد و با شرکت ده‌ها هزار از هم‌میهنان.

۲۶ مهر ۱۳۴۵ - با چهار فروند جت «اف - ۸۶» در فرودگاه مهرآباد - در پیشگاه مبارک شاهانه و علیاحضرت شهبانو و والاحضرت همایون ولایتعهد و شرکت ده‌ها هزار از هم‌میهنان.

۲۵ مهر ۱۳۴۶ - با چهار فروند جت «اف - ۸۶» در پایگاه هوایی شاهرخی (همدان) - در پیشگاه مبارک شاهانه و شرکت جمع کثیری از هم‌میهنان.

۲۵ مهر ۱۳۴۷ - با چهار فروند جت سریعتر از صوت «اف - ۵» - در جنوب کهریزک (کیلومتر ۲۴ راه تهران - قم) - در پیشگاه مبارک شاهانه و علیاحضرت شهبانو و والاحضرت همایون ولایتعهد و شرکت هزاران نفر از هم‌میهنان.

۱۰ آبان ۱۳۴۸ - با شش فروند جت «اف - ۸۶» در پایگاه وحدتی - در پیشگاه شاهانه و رئیس جمهوری وقت پاکستان و هزاران نفر از هم‌میهنان.



در نمایش هوایی ۲۱ خرداد ۱۳۵۲ ده‌ها هزار نفر از مردم علاقمند جهت تماشا در محل نمایش گرد آمده بودند. در عکس نش فروند هواپیمای "اف - ۵" تیم تاج طلائی ضمن یکی از مانورهای پروازی مشاهده میشوند.

۲۵ مهر ۱۳۴۹ - با چهار فروند جت «اف - ۸۶» - در کوشک نصرت (کیلومتر ۱۰۰ جاده تهران - قم) - در پیشگاه مبارک شاهانه و علیاحضرت شهبانو و والاحضرت همایون ولایتعهد و شرکت هزاران نفر از هم‌میهنان علاقمند.

۲۱ خرداد ۱۳۵۲ - با شش فروند جت سریعتر از صوت

در تاریخ ۲۱ خرداد ۱۳۵۲ یک نمایش هوایی با شرکت تیم آکروجت تاج طلائی و تیم فرشتگان آبی نیروی هوایی آمریکا (که بنا به دعوت نیروی هوایی به ایران آمده بود) در کوشک نصرت انجام گرفت، در پایان این نمایش خلبانان تیم برسم یادبود عکسی با شادروان تیمسار ارتشبد محمدخانی فرمانده وقت نیروی هوایی شاهنشاهی برداشتند که در اینجا ملاحظه میشود.





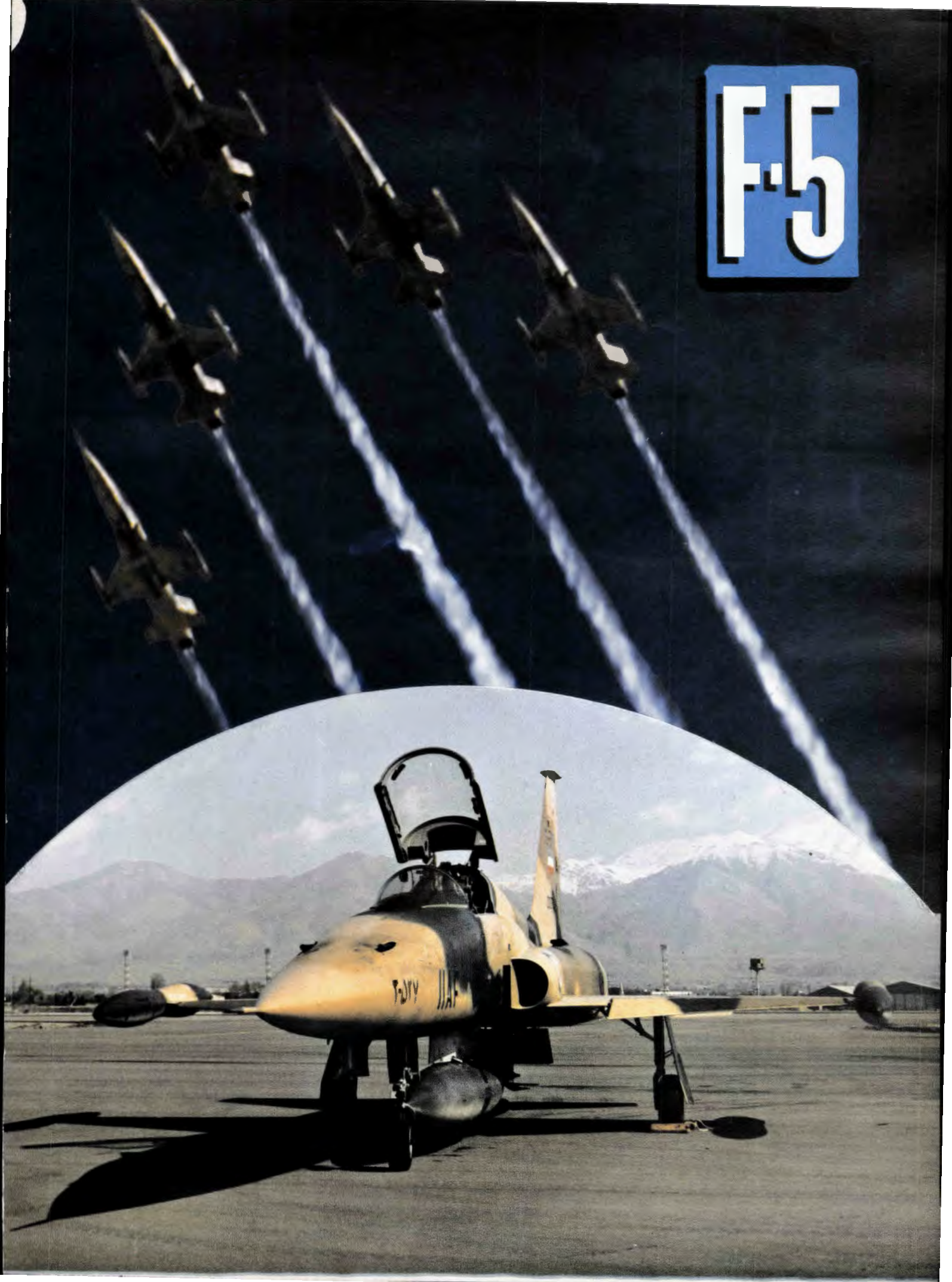
بالا: منظره‌ای از پرواز جمع تیم آکروجت تاج طلائی نیروی هوائی شاهنشاهی در سالهای ۵۲-۱۳۵۰

پائین: اعضا تیم آکروجت تاج طلائی در سالهای ۵۰-۱۳۵۲ - ایستاده: سروان محمود ایمانیان - نشسته از چپ: سروان حبیب‌الله مسعودی - سروان جلال پیامی - سرگرد وحید کیمیاگر (لیدرتیم) - سروان هوشنگ آغاسی بک - سروان منوچهر خلیلی

«اف-۵» - در کوشک نصرت (کیلومتر ۱۰۰ جاده تهران-قم) در حضور فرمانده نیروی هوائی شاهنشاهی و عده‌ای از امرء و افسران ارشد و خبرنگاران داخلی و خارجی و هزاران نفر از هم‌میهنان - (در این نمایش هوائی تیم آکروجت فرشتگان آبی نیروی دریائی آمریکا که پس از اجرای برنامه در نمایشگاه هوائی پاریس، بنا به دعوت نیروی هوائی شاهنشاهی به ایران آمده بود نیز با شش فروند هواپیمای فانتوم شرکت کرد و هردو تیم نمایشات پروازی جالب‌توجهی اجرا کردند).



F-5





تیم آکروجت «تاج طلائی» نیروی هوایی شاهنشاهی از سال ۱۳۵۳ تا کنون

از سال ۱۳۵۳ تا کنون تیم آکروجت تاج طلائی نیروی هوایی شاهنشاهی با هواپیماهای سریعتر از صوت نوع "اف - ۵" پرواز میکند و اعضای تیم (عکس زیر) ایستاده ستوان یکم اسدالله اکبری - نشسته از راست به چپ: ستوان یکم یدالله جوادیپور - ستوان یکم آمین بلغند - سروان منوچهر خلیلی (لیدر تیم) - سروان نصرت دهخوارقانی - ستوان یکم قاسم گل پرور.



ادامه کوشش و پیروزیهای نوین

خوبی برای سایرین باشد».

در این موقع بنابر استدعای فرمانده نیروی هوایی (که خود جزو خلبانان تیم آکروجت پرواز میکرد) شاهنشاه موافقت فرمودند تا خلبانان تیم این افتخار را داشته باشند تا با شرکت شهریار جوانیخت خود يك عكس دسته‌جمعی برسم یادبود برداشته شود و این عكس تاریخی سند مباحث اولین تیم آکروجت نیروی هوایی شاهنشاهی میباشد.

سپس مدعوین بوسیله هواپیماهای داکوتای نیروی هوایی شاهنشاهی فرودگاه مهرآباد را بقصد میدان «دیره‌ومره» ترك کرده و ۲۰ دقیقه بعد کلیه مدعوین در میدان مذکور درانتظار ورود موکب مبارك شاهانه با هواپیما، بودند.

بعد از تشریف فرمائی شاهنشاه، عملیات ارائه قدرت آتش که تم آن حمله يك گردان شامل ۲۴ فروند هواپیمای شکاری بمب افکن جت «اف-۸۴» به هدفهای تهیه شده در روی زمین بود، بادقت و مهارت فوق‌العاده انجام گرفت. شاهنشاه پس از مشاهده عملیات نمایش قدرت آتش هواپیماهای جت، درمراجعت خطاب بفرمانده نیروی هوایی شاهنشاهی فرمودند «عملیات دیره‌ومره هم‌مانند نمایش پروازخوبی مهرآباد بسیارخوب بود».

شاهنشاه در خانه خلبانان

ساعت ۱۵۳۰ روز پنجشنبه ۲۲ آبان ۱۳۳۷ اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران از تأسیسات آموزشگاه فنی در مهرآباد بازدید فرمودند، پس از این بازدید، فرمانده نیروی هوایی شاهنشاهی که در الترام رکاب شاهانه بود از پیشگاه مبارك ملوکانه استدعا کرد تا در صورت استقرار اراده سینه از منازل خلبانان جت که در نمایش هوایی روز ۸ آبان شرکت داشتند بازدید و آنانرا قرین افتخار و مباحث فرمایند، شاهنشاه باین تقاضا موافقت و در ساعت ۱۶۳۰ به کوی افسران خلبان واقع در قسمت جنوب فرودگاه مهرآباد نزول اجلال فرمودند. از نیمساعت پیش افسران و اعضاء خانواده‌های آنان که بطور غیرمنتظره از خبر مسرت‌بخش تشریف فرمائی شاهنشاه مطلع شده بودند با بی‌صبری منتظر زیارت پدر تاجدار خود بودند.

همانطور که در شرح عملیات تیم آکروجت اشاره شد روز ۸ آبان سال ۱۳۳۷ مانور نیروی هوایی شاهنشاهی در پیشگاه مبارك شاهانه در سه قسمت اجرا گردید:

قسمت اول نمایش پرواز خوبی تیم آکروجت در آسمان فرودگاه مهرآباد - قسمت دوم ارائه امکانات ترابری هوایی نیرو باحمل و نقل ۳۰۰ نفر مدعوین نیرو از فرودگاه مهرآباد به میدان تیر «دیره‌ومره» (واقع در راه تهران - قم) در مدت ۲۰ دقیقه بوسیله هواپیماهای داکوتای نیروی هوایی شاهنشاهی - قسمت سوم نمایش قدرت آتش هواپیماهای جت نیروی هوایی شاهنشاهی در میدان تیر «دیره‌ومره».

فرمانده نیروی هوایی شاهنشاهی شادروان ارتشید محمد خاتمی که در آن زمان (درجه سرتیپی داشت) جزو خلبانان تیم آکروجت بود و در نمایش پرواز خوبی تیم در آسمان فرودگاه مهرآباد بمعیت خلبانان تیم پرواز می‌کرد

بعداز عرض خیر مقدم به پیشگاه مبارك شاهانه، از بلندگو جریان عملیات پرواز خوبی تیم آکروجت تشریح گردید. مانورهای تیم عبارت بودند از مجموعه عملیاتی که از مانورهای تخصصی تیمهای آکروجت مشهور جهان اقتباس شده و تیم با چهار فروند هواپیمای جت «اف-۸۴» پرواز میکرد و نفر پنجم تیم بعنوان رزرو در تمام پروازها شرکت داشت. خلبان هواپیمای رزرو تیم باید برای پرواز در کلیه محلهای صورتبندی تیم ورزیدگی داشته باشد تا در صورتیکه یکی از نفرات تیم قادر به شرکت در عملیات نبوده یا ضمن پرواز بعلل فنی مجبور به ترك تیم شود، نفر رزرو بلافاصله باید بتواند جای او را بگیرد.

دقت و ظرافتیکه خلبانان تیم در این نمایش از خود نشان دادند موجبات تحسین هزاران تماشاگر را که برای اولین بار چنین عملیاتیرا مشاهده میکردند فراهم ساخت.

پس از پایان پرواز تیم آکروجت، اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران، ضمن ابراز تفقد به خلبانان تیم فرمودند: «خیلی خوب بود و همه شما قابل تشویق هستید البته این نمونه و دلیلی از فعالیت گذشته شماست و در اثر پشتکار و دقت در آتیه نیروی هوایی بسیار قوی و مؤثری خواهیم داشت و امیدواریم که این پیشرفت سرمشق و نمونه



۲۲ آبان ۱۳۳۷: اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بررک
ارتشتاران با پذیرش استدعای فرمانده وقت نیروی هوایی ار خانه‌های
خلبانان معیم کوی افسران (واقع در قسمت جنوب فرودگاه مهرآباد)
بازدید و راجع به توسعه و بهبود وضع خانه‌ها و تأمین بیستر وسائل
زندگی راحت‌تر بویژه جهت آسایش و بازی و تفریح کودکان اوامری
صادر فرمودند. عکسهای این صحنه مناظری از ساریدید ملوگانه را
نشان میدهند.



سپس رئیس آموزشگاه‌های تیپ تعلیمات تاریخچه مختصر شروع
استفاده از وسائل تعلیماتی مورد بحث را به استحضار رسانید،
آنگاه ژنرال «لیند کویست» رئیس وقت هیئت مستشاری
آمریکا در ایران، پیروزی نیروی هوایی شاهنشاهی را از اینکه
در مدت کوتاهی موفق شده از کلیه وسائل مدرن آموزشی ۲۲۷

هنگام تشریف‌فرمائی شاهانه دوشیزه خردسالی ضمن تقدیم
دسته گلی از طرف خانواده‌های افسران خیرمقدم عرض کرد.
سپس شاهنشاه یک‌یک افسران و اعضاء خانواده‌های آنانرا مورد
تفقد قرار داده و از منازل و طرز زندگی آنان بازدید بعمل
آوردند. ضمن این بازدید، شاهنشاه درباره وضع کار و زندگی
خلبانان از فرمانده نیروی هوایی سئوالاتی میفرمودند و پاسخهای
لازم بعرض میرسید، شاهنشاه ضمن پرسش از نقشه ساختمانهای
کوی و وسائل بازی و تفریح کودکان و غیره برای توسعه تعداد
خانه‌های خلبانان و تأمین وسائل آسایش بیشتری جهت ساکنین
این خانه‌ها دستوراتی صادر فرمودند. این بازدید مقارن ساعت
۱۷۰۰ پایان یافت.

تحويل وسائل تعلیماتی جت به نیروی هوایی شاهنشاهی

روز چهارم آذر ۱۳۳۷ و وسائل تعلیماتی جت بوسیله گروه
آموزش سبار نیروی هوایی آمریکای مراسم به آموزشگاههای
فنی جت تیپ تعلیمات نیروی هوایی شاهنشاهی (فرماندهی
آموزشهای هوایی کنونی) تحويل گردید در این مراسم ابتدا
فرمانده تیپ تعلیمات طی بیاناتی از واگذاری وسائل جدید
تعلیماتی جت به نیروی هوایی شاهنشاهی اظهار تشکر نمود.

بنحواحسن استفاده نماید و نیازمندی خود را نسبت به استادان و آموزگاران خارجی مرتفع سازد تحسین کرد سپس فرمانده وقت نیروی هوایی شاهنشاهی ضمن بیانات کوتاهی از اینکه وسائل تعلیماتی مورد تحویل، به پیشرفت آموزش نیروی هوایی کمکهای مؤثری نموده و خواهد نمود، اظهار خرسندی کرده و از واگذاری آنها به نیروی هوایی شاهنشاهی تشکر نمود.

خلاصه‌ای از فعالیت‌های گوناگون نیروی هوایی در سال ۱۳۳۷

در سال ۱۳۳۷ در نیروی هوایی شاهنشاهی برای ۲۶ نفر از خلبانان جت کارت سفید صادر شد که چهار نفر از آنان موفق به دریافت کارت سبز گردیدند (کارت سفید مخصوص خلبانانی است که قادرند در هوای ابری و بد پرواز کنند - کارت سبز متعلق به خلبانانی است که در شرایط جوی بسیار بد میتوانند پرواز کنند) - در سال ۱۳۳۷ مجموعاً متجاوز از ده هزار ساعت با هواپیماهای جت، بدون سانحه فنی، در نیروی هوایی شاهنشاهی پرواز انجام گرفت.

در سال ۱۳۳۷ برنامه تمرین پرواز با هواپیماهای جت بوسیله دستگاههای «لینک ترینر» طرح و اجرا شد و برنامه دوره‌های پرواز کور با هواپیمای جت برای خلبانان بمنظور افزایش ورزیدگی آنان جهت پرواز در شرایط «بدون دید» و هرگونه وضعیت جوی بموقع اجرا گذاشته شد.

برنامه‌های پروازی سرویس ارتباطی هوایی ارتش (ماهانه ۱۴ مسیر) در سراسر کشور اجرا شد که در این مورد در طول سال ۱۳۳۷ جمعاً ۱۴۲ پرواز با متجاوز از هزار ساعت پرواز انجام گرفت و ۳۱۹۲ نفر مسافر و ۸۴۷ نفر مأمورین ارتش و نیروی هوایی با مقدار زیادی معادل ۱۱۸۳۳ کیلوگرم بار حمل شد.

در سال ۱۳۳۷ یگان هوایی شیراز در اجرای خلع سلاح ایل زنگنه و درهم شکستن مقاومت آن و همچنین در عملیات برضد اشراغ غلام رزمی و برقراری امنیت، بطور بسیار مؤثری شرکت کرد.

در سال ۱۳۳۷ بفتح وزارت کشاورزی ۱۰۶ مأموریت بوسیله یگان هوایی شیراز انجام گرفت و جمعی از پرسنل پرنده و فنی نیروی هوایی بمنظور سمپاشی هوایی و دفع آفات به وزارت کشاورزی اعزام شدند.

در سال ۱۳۳۷ در تیپ فنی نیروی هوایی (فرماندهی لجستیکی کنونی) دستگاه مولد اکسیژن و ازت با قدرت تولیدی ۱۰۰۰ پای مکعب در ساعت بکار انداخته شد و قسمت جوشکاری با گازهای خنثی (آرگن و هلیوم) و سیستم توزین هواپیما و ۲۲۸ شعبه نشریات فنی ایجاد گردید.

در سال ۱۳۳۷ ساختمان يك بیمارستان پنجاه تختخوابی مجهز آغاز و باشگاه افسران نیروی هوایی در مرکز تکمیل و در یگانهای تابعه نیروی هوایی ضمن اجرای برنامه‌های عمرانی قابل توجه باشگاههای تازه‌ای ایجاد و در زمینه اجرای برنامه‌های ورزشی و توسعه آن و تکمیل وسائل ورزشی پیشرفتهای مؤثری آغاز گردید.

اولین پرش نجات بهنگام شب در ایران

ساعت ۸ و پنج دقیقه بعد از ظهر روز دوشنبه ۳ خرداد ۱۳۳۸ سروان خلبان چنگیز بیات ماکوئی (سرهنگ کنونی) در يك پرواز جمع دو فروندی با هواپیمای جت «اف-۸-جی»، بمنظور انجام يك پرواز ناوبری شب با ارتفاع ۲۸۰۰۰ پا در مسیر تهران - همدان - اصفهان - تهران از فرودگاه مهرآباد به پرواز درآمد. در جریان این پرواز خلبان مذکور بعلت آتش سوزی در ناحیه دم هواپیمایش برای اولین بار در ایران بهنگام شب از هواپیمای جت پرش نجات انجام داد و همچنین اولین استفاده از صندلی پرتاب شونده بهنگام شب نیز بنام این خلبان در تاریخ هواپیمایی کشور ما ثبت شد. اینک جهت آگاهی کامل از چگونگی واقعه، ماجرا بوسیله خود خلبان شرح داده میشود: «ده دقیقه پس از بلند شدن، در ارتفاع ۶۰۰۰ پا و در حوالی شهریار خلبان سر اطلاع داد که چراغ مربوط به سیستم چرخهای هواپیمای او روشن است و من بمنظور کنترل چرخها از سمت چپ به زیر هواپیمای او رفته و با استفاده از روشنائی چراغ نوك بال هواپیمای خود مشاهده کردم که چرخها در وضع بالا و قفل است. در همین موقع صدای انفجاری در قسمت عقب هواپیمای من شنیده شد و متعاقب آن لرزش شدیدی در هواپیمایم مشاهده گردید و برای اینکه به هواپیمایم سر برخورد نمایم از آن فاصله گرفته و فوراً شروع به کنترل آلات تفتیش هواپیمایم نمودم. ابتدا به سیستم نشان دهنده قدرت موتور نگاه کردم، چون در آن موقع هواپیما در حالت اوجگیری بود قدرت موتور میبایستی صد درصد باشد ولی باتوجه به آلات تفتیش ملاحظه کردم که قدرت موتور تا ۹۰ درصد پائین آمده و حرارت دم به سرعت بالا میرود.

باتوجه به عقب هواپیما ملاحظه کردم که در تاریکی شب قسمت دم و عقب هواپیما بطوری روشن است که کلیه سطوح فرامین دم بخوبی دیده میشوند.

سریعاً سیستم آتش سوزی و سایر نشان دهنده‌های داخل کابین را کنترل نموده و مشاهده نمودم که چراغ نشان دهنده آتش سوزی روشن گردیده است.

در این هنگام چون هیچگونه امیدی برای سالم رسیدن و فرودگاه نداشتم و لرزش موتور و هواپیما شدیدتر میگردد

تصمیم گرفتیم هواپیما را ترك كنم.

در حین پرتاب روپوش کابین هواپیما و هنگامیکه دسته پرتاب آن در دستم بطرف بالا حرکت مینمود هواپیمای سر بوسیله بیسیم وجود شعله‌های شدیدی از آتش را در دم هواپیمای من اطلاع داد. بدون آنکه فرصت جواب او را داشته باشم ویا جریانرا بیرج کنترل مهرآباد گزارش دهم روپوش کابین را براحتی پرتاب نمودم و بلافاصله باکشیدن ماشه پرتاب صندلی، خود را در حالی که درون صندلی نشسته بودم در هوا معلق یافتم، چتر نیز براحتی باز گردید و هنوز چند لحظه از باز شدن چتر نگذشته بود که در خود يك راحتی توأم با پیروزی احساس نمودم.

متأسفانه این آرامش و راحتی چندان دوامی نداشت زیرا زیر پای خود در تاریکی شب شعله‌های فروزان حاصله از هواپیما را که در محوطه‌ای بشعاع ۵۰ متر میسوخت ملاحظه کردم و باد هم مرا مانند پرکاهی بطرف آن هدایت میکرد. بازهم بتلاش افتادم و باتوجه بتعالیم گذشته توانستم خود را از چنگال مهیب آتش زیر پایم رهانیده و دريك زمین مزروعی فرود آیم.

پس از فرود آمدن چتر نجات خود را جمع و بطرف صدای یکنفر دهقان که از دور بگوش میرسید حرکت کردم. با اولین برخورد با او نشانی و موقعیت خود را تشخیص داده و وضع خود را بهژاندارمری اطلاع دادم. اندکی نگذشت که با وسیله‌ای که در اختیارم قرار گرفت بفرونده گاه مراجعت نمودم. کمیسیون سانحه در اینمورد گزارش داد که چون هواپیما متلاشی و آتش گرفته بود امکان هر نوع بررسی و مطالعه روی سیستم بنزین و غیره را از بین برده و هیئت مزبور نتوانسته مبدأ بروز آتش سوزی را کشف نماید.

— طبق نظریه کمیسیون سانحه در این حادثه خلبان با توجه بمقررات موجود حداکثر استفاده را از تعلیمات خود بعمل آورده است.

در روز سخنرانی عمومی ۲۷ خرداد ۱۳۳۸ این خلبان به پرسنل نیروی هوایی معرفی شد و فرماندهی نیروی هوایی وقت با اعطای جایزه‌ای مشارالیه را مورد تشویق قرار دادند.

نمایش تیمهای آکروجت «تاج طلائی» و «مشعلهای آسمان» در پیشگاه مبارک شاهانه

پیش از ظهر روز ۱۵ خرداد ۱۳۳۸ نمایش «پرواز خوبی» بسیار جالب توجهی در پیشگاه مبارک شاهانه و حضور متجاوز از یکمدهزار نفر از مردم علاقمند پایتخت که بنا به دعوت عامه نیروی هوایی، از طریق وسائل ارتباط جمعی در



سوگندنامه مکانیسین هواپیما

من بعنوان یک مکانیسین رسمی بشرافت خویش سوگند یاد میکنم که وظایف محوله بخود را مقدس بشمارم، من بخوبی آگاهم که زندگی و سلامت اشخاص که با هواپیما پرواز میکنند بستگی به مهارت و قضاوت من دارد، لذا هیچگاه عملی را که نسبت بخود و آشنایان خود روا نمی‌دارم به آنان روا نخواهم داشت. من خود را مسئول میدانم که هیچگاه عملی را که از عهده انجام آن بر نمی‌آیم قبول نکنم، هیچگاه زیر بار تحمیل عقیده غلط نروم، هیچگاه رفاقت و پول و هر عامل دیگری باعث اظهار نظر خلاف حقیقت من نشود، هیچگاه هواپیمائی را که بدلیل بازرسی و یا تردید قابل پرواز نمیدانم اجازه پرواز ندهم، من به مسئولیت بزرگی که بعنوان مکانیسین رسمی بر عهده دارم واقف بوده و همواره در پرواز دادن هواپیماها آنرا بخاطر دارم تا با انجام وظیفه مفتخر به حفظ این مقام بوده و در راه بهبود هواپیمائی عامل مؤثر باشم.

این سوگندنامه روی تابلویی نوشته شده و در آشیانه هواپیماهای یگانه‌ای جت نصب گردیده و شعار دائمی مکانیسین‌های یگانه‌است.

فرونده گاه مهرآباد گرد آمده بودند، بوسیله خلبانان تیم آکروجت تاج طلائی نیروی هوایی شاهنشاهی و تیم آکروجت مشعلهای آسمان (Sky Blazers) وابسته به یگانهای هوایی آمریکا، مقیم اروپا در آسمان فرونده گاه مهرآباد انجام گرفت. این نمایش مشترک فرصت بخشید تا هم میهنان در مقام مقایسه به ورزشی و مهارت برادران خلبان خود پی ببرند.

عملیات پروازی خلبانان در این نمایش بادقت و ظرافت زیاد و بنحو بسیار جالب توجهی اجرا شد و موجبات رضایت خاطر خطیر شاهانه را فراهم ساخت بطوریکه پس از پایان نمایش، خلبانان هردو تیم را مورد تفقد قرار دادند و خطاب به خلبانان تیم تاج طلائی که فرمانده نیروی هوایی وقت (شادروان

ارتشبد خاتمی با درجه سرتیپی) هم جزو آنان بود فرمودند: «تیم پیشرفت محسوسی کرده، عملیات امروز شما خیلی بهتر بود».

برحسب دعوتیکه از طرف نیروی هوایی شاهنشاهی بعمل آمده بود مدیران، سردبیران و مخبرین جراید پایتخت و مسئولان وسائل ارتباط جمعی ساعت ۱۹۰۰ روز سیام تیر ۱۳۳۸ در باشگاه افسران نیروی هوایی شاهنشاهی حضور بهم رسانیدند. در این جلسه سرتیپ محمد خاتمی فرمانده وقت نیروی هوایی شاهنشاهی طی سخنرانی مسوطی انتظارات نیروی هوایی را از مطبوعات و مسئولین وسائل ارتباط جمعی تشریح نموده و لزوم آشنائی مردم کشور و بخصوص جوانان با حقایق مربوط به امور هواییمائی و نقشی را که مطبوعات و وسائل ارتباط جمعی در این زمینه میتوانند بعهده داشته باشند توضیح داد.

افتتاح سینمای باشگاه نیروی هوایی با آپارات ۳۵ میلیمتری

از بدو تأسیس باشگاه تابستانی نیروی هوایی برای استفاده کارکنان یگانهای نیروی هوایی که مقیم مرکز بودند محوطه بازی جهت نمایش فیلمهای ۱۶ میلیمتری در نظر گرفته شده بود لیکن در سال ۱۳۳۸ یک آپارات ۳۵ میلیمتری در باشگاه مذکور نصب شد که بابرنامه معینی برای نمایش فیلمهای سینمایی جهت افسران و درجه داران و اعضاء خانواده های آنان مورد استفاده قرار میگرفت.

افتتاح باشگاه مرکزی درجه داران نیروی هوایی

تاسال ۱۳۳۸ درجه داران نیروی هوایی فاقد باشگاه مرکزی در تهران بودند و به نوبت از باشگاه افسران طبق برنامه ای استفاده میکردند ولی در سال ۱۳۳۷ اقدام به تأسیس باشگاه مستقل مرکزی برای درجه داران شد و از تاریخ ۲۶ مرداد ماه ۱۳۳۸ طبق اساسنامه معینی رسماً تأسیس گردید و سهم بزرگی را در تأمین رفاه و آسایش درجه داران نیرو و اعضاء خانواده هایشان بعهده گرفت و با اجرای برنامه های متنوع و جالب وسائل اشراحت و تفریح اعضاء باشگاه را فراهم ساخت و نقش بزرگی را در ایجاد صمیمیت و یگانگی بین آنان ایفا نمود. محل باشگاه مرکزی درجه داران نیرو ابتدا یکی از سالنهای مجاور آسایشگاههای افراد در مرکز آموزشهای هوایی وقت بود. در سال ۴۰ - ۱۳۳۹ ساختمان دیگری در قسمت شمال بیمارستان فعلی نیرو ایجاد شد که بعلت گسترش بیمارستان بعداً ضمیمه آن گردید و ساختمان مجللی در قسمت جنوبی پادگان دوشان تپه (محل فعلی باشگاه درجه داران) تأسیس شد که از سال ۱۳۴۵ تاکنون مورد استفاده قرار میگردد.

مردم تماشاگر که بامشاهده عملیات پروازی خلبانان هم میهن خود و مهارت آنان درمقایسه با خلبانان یک تیم مشهور خارجی سخت به هیجان آمده بودند هنگام عبور خلبانان تیم تاج طلائی از مقابلشان در میان طوفانی از احساسات آنانرا سر دست بلند کرده و فریاد می کشیدند: «زنده باد نیروی هوایی ایران - زنده باد شما خلبانان قهرمان ایران که ما را در برابر خارجیان روسفید و سربلند کردید...». مطبوعات هم پیرامون نمایش هوایی ۱۵ خرداد مطالب مشروحی باعناوین درشت درج کرده و مهارت خلبانان ایرانی را ستودند.

در این نمایش تیم تاج طلائی با چهار فرزند هواییمای جت «اف-۸» و یک هواییمای رزرو از همین نوع و تیم «مشعلهای آسمان» با چهار فرزند هواییمای جت «اف-۱۰۰» و یک هواییمای رزرو از همین نوع شرکت کرده و عملیات «پرواز خوبی» انجام دادند.

معرفی خلبانان تیمهای آکروجت در برنامه تلویزیونی

ساعت ۱۹۰۰ مورخه ۱۴ خرداد ۱۳۳۸ (شب پیش از روز نمایش هوایی) طی اجرای یک برنامه تلویزیونی خلبانان تیمهای آکروجت «تاج طلائی» و «مشعلهای آسمان» که بنا به دعوت نیروی هوایی برای اقامت سه روزه به ایران آمده بودند به هم میهنان معرفی شدند و هر کدام از لیدرهای دو تیم با نشان دادن ماکت های هواییمای تیم خود توضیحات جامعی پیرامون صورتبندیها و مانورهای «پرواز خوبی» دادند ضمن این برنامه نیز از هم میهنان علاقمند دعوت شد تا برای تماشای نمایش هوایی صبح فردا (۱۵ خرداد ۳۸) آزادانه در فرودگاه مهرآباد حضور یابند.

اعزام خلبانان و دانشجویان برای طی دوره جت به آمریکا

روز ۲۳ خرداد ۱۳۳۸ سه افسر خلبان و ۱۸ دانشجوی دانشکده خلبانی جهت طی دوره خلبانی جت به آمریکا اعزام شدند و این اولین بار بود که دانشجویان خلبانی به تعداد نسبتاً زیاد جهت دیدن دوره پرواز با جت به آمریکا اعزام شدند.



۲۵ مهر ۱۳۳۸ - فرود چتربازان ، از هواپیماهای ترابری دو موتوره ، داکوتای نیروی هوائی شاهنشاهی

آشنائی مردم با جریان نمایش هوائی از طریق اجرای برنامه تلویزیونی شب پیش از ۲۵ مهر ۱۳۳۸

ساعت ۲۰:۳۵ مورخه ۲۴ مهر ۱۳۳۸ بنا به دعوت «تلویزیون ایران» يك برنامه تلویزیونی بمدت چهل دقیقه جهت آشنائی مردم با جریان نمایش هوائی فردای آشب، اجرا شد. در این برنامه فرمانده وقت نیروی هوائی - معاون وقت فرماندهی نیرو - رئیس ستاد وقت فرماندهی نیرو - فرمانده وقت تیپ شکاری - فرمانده وقت تیپ حمل و نقل هوائی و فرمانده هنگ شکاری به پرسشهای تلویزیونی پاسخ گفتند و همچنین طی این برنامه خلبانان تیم آکروجت تاج طلائی معرفی شدند.

ضمن برنامه تلویزیونی مورد بحث که چگونگی اجرای برنامه نمایش هوائی فردای آشب از جهات و جنبه های گوناگون بطور کامل بوسیله افسران یاد شده تشریح گردید، گوینده تلویزیون پیرامون علت و مناسبت شرکت تیم آکروجت ایتالیا و بمب افکنهای انگلیسی در این نمایش از فرمانده نیروی هوائی پرسشی بعمل آورد که پاسخ آن از لحاظ حفظ سابقه تاریخی موضوع عیناً از نظر میگردد. فرمانده وقت نیروی هوائی شاهنشاهی در جواب گوینده تلویزیون راجع به این موضوع اظهار داشت: «خیال میکنم سؤال بجائی است و خیلی ها ممکن است این سؤال را از خودشان بکنند و در جواب باید بگویم که دعوت از تیم ها و واحدهای نمونه پروازی خارجی برای شرکت در نمایشات هوائی در تمام دنیا متداول و مرسوم است مخصوصاً اگر موقع انجام اینگونه نمایشات مصادف با سالجشن نیروی هوائی کشوری باشد. اصولاً نمایشات هوائی يك جنبه ورزشی هم دارد. مخصوصاً از لحاظ ارائه ورزشی خلبانان. ۲۳۱

باشرکت تیم آکروجت ایتالیا و بمب افکنهای انگلیس

مراسم سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۸ نیروی هوائی شاهنشاهی صبح روز مذکور با اجرای يك نمایش هوائی در پیشگاه مبارک شاهانه در چیتگر (کیلومتر ۱۴ جاده شمالی تهران - کرج) برگزار شد. در نمایش هوائی روز ۲۵ مهر ۱۳۳۸ تیم آکروجت نیروی هوائی ایتالیا موسوم به «نیزه داران سیاه» و دو فرود هواپیمای بمب افکن نیروی هوائی سلطنتی انگلیس از نوع ویکتور (که بنا به دعوت نیروی هوائی شاهنشاهی به ایران آمده بودند) نیز شرکت داشتند. نمایش پس از تشریف فرمائی شاهانه (بایکفرود هلیکوپتر) و عرض گزارش به پیشگاه مبارک بشرح زیر انجام گرفت:

- ۱ - نمایش تیم آکروجت تاج طلائی نیروی هوائی شاهنشاهی با ۹ فرود هواپیمای جت «اف-۸۴».
 - ۲ - رها کردن چتربازان با ۹ فرود هواپیمای داکوتای نیروی هوائی شاهنشاهی.
 - ۳ - نمایش عبور سه فرود از هواپیماهای دو موتوره داکوتا با خاموش بودن یکی از موتورها.
 - ۴ - نمایش تیم آکروجت «نیزه داران سیاه» نیروی هوائی ایتالیا با ۶ فرود جت «اف - ۸۶».
 - ۵ - پرواز نمایشی دو فرود هواپیمای بمب افکن نیروی هوائی سلطنتی انگلیس از نوع ویکتور.
 - ۶ - ارائه قدرت آتش هواپیماهای جت نیروی هوائی شاهنشاهی با شرکت ۲۴ فرود هواپیمای «اف - ۸۴» و پرتاب بمب، راکت، ناپالم و تیراندازی به هدفهای زمینی.
- باعدوتیکه نیروی هوائی شاهنشاهی از طریق وسائل ارتباط جمعی از عموم ساکنین پایتخت جهت حضور آزاد در محل نمایش و تماشای برنامه بعمل آورده بود و تسهیلاتیکه با تخصیص تعداد زیادی اتوبوس جهت تأمین ایاب و ذهاب علاقمندان، با حرکت از نقاط مختلف تهران، در نظر گرفته شده بود و همچنین با استفاده از وسائل شخصی دهها هزار نفر از هم میهنان علاقمند برای تماشای این نمایش هوائی حضور یافته بودند.
- در پایان نمایش هوائی خلبانان تیمهای آکروجت تاج طلائی و نیزه داران سیاه به پیشگاه مبارک شاهانه معرفی شدند و مورد تقدیر ذات اقدس همایونی قرار گرفتند.

البته موضوع مسابقه در میان نیست ولی بهرحال با مشاهده عملیات هوایی نمونه‌هائی از نیروهای هوایی کشورهای متمدنی جهان مقیاسی جهت سنجش بدست هم‌میهنان عزیز می‌آید تا با مقایسه به حدود ورزیدگی خلبانان و پیشرفتهای نیروی هوایی کشور خودشان پی‌ببرند.»

شرکت فرماندهان نیروی هوایی ترکیه و پاکستان ورئیس ستاد نیروی هوایی ایتالیا و فرمانده نیروی هوایی بمباران انگلیس در نمایش هوایی ۲۵ مهر ۱۳۳۸

در مهرماه ۱۳۳۸ ارتشبد تکین اربورن فرمانده وقت نیروی هوایی ترکیه و همراهان - مارشال هوایی محمد اصغر خان فرمانده وقت نیروی هوایی پاکستان و همراهان - ارتشبد سیلیونیاپولی رئیس ستاد وقت نیروی هوایی ایتالیا و همراهان و همچنین مارشال هوایی سرکنت کراس فرمانده وقت نیروی هوایی بمباران انگلیس و همراهان بنا به دعوت نیروی هوایی شاهنشاهی جهت شرکت در نمایش هوایی ۲۵ مهر به ایران آمده و میهمان این نیرو بودند و طبق برنامه‌ای در آرامگاه اعلیحضرت رضاشاه کبیر حضور یافته و تاج گل تبار کردند و از آثار تاریخی ایران دیدن نموده و در ضیافتی که به افتخار آنان و افسران و درجه‌داران همراهشان در باشگاههای افسران و درجه‌داران نیروی هوایی شاهنشاهی ترتیب داده شد، شرکت نمودند.

ایجاد و توسعه کنترل در نیروی هوایی شاهنشاهی

در سال ۱۳۳۸ برای اولین بار در سازمان ارتش شاهنشاهی سازمانی بنام کنترل در نیروی هوایی شاهنشاهی تأسیس گردید تا کلیه امور بودجه - حسابداری - مدیریت مالی و کنترل طرحها بوسیله این سازمان اداره گردد. سازمان کنترل در نیروی هوایی در بدو تأسیس شامل دوایر دارائی - بودجه - تجزیه و تحلیل و آمار بود که بتدریج توسعه یافته و بمنظور حصول هدف یعنی استفاده کامل از منابع «نیروی انسانی - پول - ماتریل و تسهیلات» با اعمال اصول مدیریت، نقش بسیار حساس و مؤثری را ایفا کرده است. از اهم اقداماتی که در این سازمان از بدو تأسیس تاکنون انجام گرفته است شرح زیر میتوان نام برد:

- اجرای بودجه برنامه‌ای برای اولین بار در ارتش شاهنشاهی.

- تهیه آئین‌نامه و روشهای مدون برای تهیه بودجه

- اجرای روش نوین حسابداری و تهیه آئین‌نامه اجرایی آن.

- ایجاد سیستم تجزیه و تحلیل آمار و گزارشات.

- ایجاد سیستم بهبود مدیریت.

- ایجاد سیستم کنترل آمار در نیروی هوایی شاهنشاهی

و تهیه آئین‌نامه آن.

- ایجاد سازمان کنترل در کلیه یگانهای تابعه نیروی

هوایی شاهنشاهی.

- تنظیم برنامه آموزشی بلندمدت در داخل و خارج کشور

برای تربیت پرسنل مورد نیاز در رده‌های مدیریت کنترل و

همچنین رده‌های اجرایی در یگانهای نیروی هوایی شاهنشاهی.

- ایجاد سازمانی بمنظور طرح ریزی و نظارت بر فعالیتهای

کمپیوتر و مکانیزاسیون امور در سطح نیروی هوایی شاهنشاهی.

تشکیل کلاس مدیریت

روز شنبه ۲۵ دیماه ۱۳۳۸ اولین دوره مدیریت که بوسیله

یک تیم آمریکائی بمسرپرستی آقای جوتر تدریس میشد در

نیروی هوایی شاهنشاهی افتتاح گردید. مدت هر دوره از این

کلاس ۱۲۰ ساعت و در تمام مدت هفته باستثنای روزهای

پنجشنبه و جمعه روزانه بمدت سمساعت بود. در جلسه افتتاحیه

این دوره رئیس ستاد وقت نیروی هوایی طی سخنانی پیرامون

اهمیت مدیریت صحیح گفت:

«... وضع کنونی دنیا ایجاب میکند که دارای یک نیروی

نظامی مؤثر باشیم. پرسنل، وسائل و منابع و سرمایه هر کشور

طبعاً برای وصول به چنین هدفی محدود میباشد و در نتیجه لازم

است تدابیر و طرق استفاده حداکثر ممکن، از منابع وامکانات

موجود را در هرزمینه بخوبی درک کرد. مدیریت صحیح و

مؤثر میتواند امکان حداکثر استفاده از کلیه منابع را تضمین

کند. کلیه افسران نیروی هوایی باید بتدریج این دوره را طی

کنند...» همچنین معاون وقت فرماندهی نیروی هوایی

شاهنشاهی در جلسه افتتاحیه این کلاس ضمن بیاناتی اظهار

داشت: «... برای رسیدن به هدف خود که پیشرفت نیروی

هوایی است احتیاج به آشنائی با اصول مدیریت صحیح داریم.

دانشجویان این کلاس باید با فرماندهان همکاری دامنهداری بعمل

آورده و برای مؤثر کردن و نتیجه گرفتن از آنچه در این کلاس

یاد میگیرند ابتکارشانرا بکار برند... بخاطر مصالح کشور و

نیروی هوایی شاهنشاهی و حتی بنفع زندگی فردی خود، چه

از لحاظ خدمتی و چه اجتماعی، من قویاً بشما توصیه میکنم که

برای استفاده از این کلاس حداکثر کوشش خود را بعمل

آورید و بعداً باتمام توانائی و به بهترین وجهی اطلاعات مکسبه

را بکار بندید...»

مانور مشترک هوایی کشورهای ایران و پاکستان که در آن هواپیماهای آمریکائی و انگلیسی نیز شرکت داشتند و شهباز نامیده شده بود بمنظور تمرین آمادگی و ارزیابی استعداد دفاعی نیروهای هوایی کشورهای نامبرده از ساعت ۶ روز ۱۲ آبانماه ۱۳۳۸ طبق برنامه تنظیم شده آغاز و بمدت ۷۲ ساعت ادامه داشت در تمام مدت مانور کلیه هواپیماهای شکاری بمباران نیروی هوایی شاهنشاهی ایران بحالت آماده باش درآمده و در مانور شرکت کردند و چهارفرزند هواپیما دائماً در پرواز و با مراکز رادار در تماس بودند تا بمحض اعلام تقرب هواپیماهای دشمن فرضی برای مقابله با آنها بشتابند این هواپیماها در هر نود دقیقه جای خود را به هواپیماهای دیگری که در باند پرواز هر لحظه آماده پرواز بودند، میدادند.

هواپیماهای جت نوع «کامبرا» و «والیانت» از نیروی هوایی پادشاهی انگلستان و هواپیماهای نوع ث - ۱۳۰ از نیروی هوایی ایالات متحده آمریکا که در تم مانور دشمن مصوب می شدند در این مانور شرکت کردند.

در مانور هوایی شهباز هواپیماهای مهاجم انگلیسی رویهمرفته ۴۸ بار و هواپیماهای مهاجم آمریکائی ۱۸ بار از ارتفاعات بین ۲۰ تا ۳۵ هزار پا مأموریت حمله بهدفعات تعیین شده در ایران را انجام دادند و رویهمرفته ۸۰ نبرد هوایی و باصطلاح نظامی ۸۰ درگیری با هواپیماهای نیروی هوایی شاهنشاهی انجام گرفت و هواپیماهای مدافع باهم آهنگی کامل و استفاده از سیستمهای اختطاری منظم که شامل تجسس و اطلاع بوسیله دستگاههای رادار بود ۸۸ درصد از این حملات را بطور کامل و ۱۲ درصد را بطور نسبی دفع کردند.

جهت ارزیابی نتایج حمله و دفاع این مانور افسران هوایی ستاد مشترک طرحهای نظامی پیمان مرکزی همراه با افسران هوایی آمریکا و انگلستان در مناطق مانور مستقر شده بودند. گزارشهای مربوط به مانور هوایی شهباز در مقر ستاد و طرحهای مشترک نظامی سنتو در آنکارا تحت مطالعه قرار گرفت کارشناسان فن با بررسیهای گزارشات مانور نظر دادند که وضع آماده باش و عملیات دفاعی هوایی کشورهای منطقه پیمان سنتو بطور اعم و استعداد و میزان آمادگی نیروی هوایی شاهنشاهی ایران برای دفاع از آسمان کشور بطور اخص رضایت بخش است. مانور هوایی شهباز نسبت به مانور هوایی ببر که چندی پیش

انجام گرفته بود خیلی کاملتر بود و پیشرفتهای محسوسی نشان داد با استفاده از دومانور نامبرده تدریجاً مانورهای دشوارتری طرح و اجرا گردید.

نمایش هوایی ۲۳ بهمن ۱۳۳۸ نیروی هوایی در پیشگاه مبارک شاهانه و با شرکت حدود یکصد هزار نفر از مردم علاقمند پایتخت

از ساعت ده صبح روز شنبه ۲۳ بهمن ۱۳۳۸ یک نمایش هوایی در پیشگاه مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران و شرکت حدود یکصد هزار نفر از ساکنین علاقمند پایتخت که بنا بدعوت عمومی نیروی هوایی شاهنشاهی در محل نمایش گرد آمده بودند، در حوالی پل کن (شمال فرودگاه مهرآباد) انجام گرفت. در این نمایش متجاوز از یک گردان از هواپیماهای جت نیروی هوایی شاهنشاهی و تیم آکروجت تاج طلائی و همچنین ۱۸ فرزند از هواپیماهای فرماندهی تاکتیکی نیروی هوایی آمریکا شرکت داشتند. هواپیماهای آمریکائی بر مبنای توافق حاصله در هفتمین دوره اجلاس کمیته نظامی پیمان مرکزی (سنتو) بمنظور دیدار دوستانه از کشورهای عضو پیمان و ارائه پیشرفتهای نیروی هوایی آمریکا تحت عنوان عملیات «کویک اسپن» به مفهوم «تندرس» به ایران آمده بودند.

شب پیش از نمایش از ساعت ۱۸۰۰ طی یک برنامه تلویزیونی که بمدت ۱۵ دقیقه از طرف نیروی هوایی شاهنشاهی ترتیب داده شد اطلاعاتی پیرامون نمایش هوایی ۲۳ بهمن ۳۸ و انواع هواپیماهاییکه در این نمایش پرواز میکردند در اختیار مردم گذاشته شد و خلبانان نیروی هوایی آمریکا که میهمان نیروی هوایی شاهنشاهی بودند معرفی شدند، در ضمن از هم میهمان دعوت بعمل آمد که برای تماشای نمایش هوایی صبح فردا ۲۳ بهمن ۱۳۳۸ آزادانه در محل نمایش حضور بهم رسانند. تیم اعزامی نیروی هوایی آمریکا بفرماندهی سرلشگر «ویسیلیو» فرمانده نیروی شماره ۱۹ فرماندهی تاکتیکی نیروی هوایی آمریکا مرکب از ۱۶ افسر ارشد و ۴۳ نفر افسر جزء و ۱۲۴ درجه دار بهمراه چهار فرزند هواپیمای شکاری تاکتیکی از نوع «اف - ۱۰۰ - دی» - دوفرزند شکاری تاکتیکی دونفره از نوع «اف - ۱۰۰ - اف» - سه فرزند شکاری اکتشافی از نوع «آر - اف - ۱۰۱» - سه فرزند هواپیمای



نمونه‌ای از شکاری جت "اف - ۸۴" نیروی هوایی شاهنشاهی که در عملیات مانور هوایی مشترک سنتو و نمایش هوایی ۲۳ بهمن ۱۳۳۸ شرکت داشتند.

تانکر از نوع «کی - بی - ۵۰ - ج» و شش فروند هواپیمای حمل و نقل (سربازبر) از نوع «ث - ۱۳۰» - (هرکولز) بود.

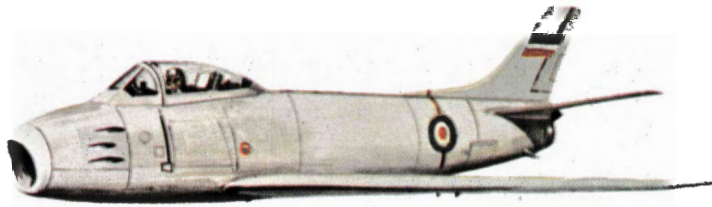
برنامه نمایش هوایی به ترتیب شامل: نمایش آکروباسی چهار فروند هواپیمای اف - ۱۰۰ (سوپر سبیر) نیروی هوایی آمریکا - دو عبور یک گردان از هواپیماهای شکاری جت «اف-۸۴» نیروی هوایی شاهنشاهی، آکروباسی تیم آکروجت تاج‌طلایی نیروی هوایی شاهنشاهی باشش فروند جت «اف-۸۴» و نمایش زمینی نمونه‌های انواع هواپیماها که در نمایش پروازی شرکت داشتند و تجهیزات آنها بود (این هواپیماها و تجهیزات در روی زمین جهت بازدید مستقر شده بودند). ضمناً شکستن دیوار صوتی و سوختگیری سه فروند شکاری سریعتر از صوت حین پرواز از یک فروند هواپیمای تانکر جزو برنامه پیش‌بینی شده بود که بعثت نامساعد بودن هوا اجرا نشد. پس از نمایشات پروازی، هواپیماها و تجهیزات مستقر در روی زمین مورد بازدید ذات شاهانه و مدعوین قرار گرفت و موبک مبارک شاهانه مقارن ساعت ۱۱۳۰ در میان ابراز احساسات شدید مردم، فرودگاه را ترک فرمودند. سپس مردم پایتخت که برای تماشای نمایش گرد آمده بودند آزادانه به بازدید هواپیماها و تجهیزات پرداختند و این بازدید تا چهار بعدازظهر ادامه یافت.

تشکیل دوره «عملیات هوایی - زمینی»

در سال ۱۳۳۸ نیروی هوایی شاهنشاهی به تشکیل دوره‌ای بنام «عملیات هوایی - زمینی» اقدام کرد و بمنظور تهیه استاد برای ادامه این دوره از یک تیم آموزشی آمریکائی دعوت بعمل آورد. هدف از تشکیل دوره مورد بحث تعلیم و تفهیم چگونگی تشریک مساعی و همکاری بین نیروی هوایی و نیرو - های زمینی و دریائی در صحنه عملیات، به کلیه افسران ارتش شاهنشاهی بود.

مدت دوره معلمی مذکور دو هفته و دوره‌های بعدی بنام دوره توجیهی بمدت یک هفته بود که بلافاصله پس از پایان دوره معلمی شروع و در هر دوره چهل نفر از افسران زمینی - هوایی و دریائی شرکت میکردند. تیم آموزشی آمریکائی که بهمین منظور دعوت شده بود در تاریخ ۱۵ بهمن ۱۳۳۸ به ایران وارد و پس از تهیه مقدمات کار، در تاریخ ۲۷ بهمن کلاس معلمی مورد بحث طی مراسمی افتتاح گردید. در مراسم افتتاح این کلاس رئیس رکن سوم وقت ستاد نیروی هوایی ضمن سخنانی اظهار داشت: «... همکاری یکی از اصول برجسته جنگهای امروزی است و نیروهای زمینی - هوایی و دریائی، هر قدر هم کامل و مجهز و مستقلاً قادر به انجام عملیات جنگی باشند، هرگاه

هم آهنگی و همکاری بین این نیروها بطور صحیح نباشد منظور نهائی که پیروزی است بدست نخواهد آمد و جهت امکان این همکاری صحیح، روش کار مثل همه فنون باید آموزش داده شود و بهمین دلیل نیروی هوایی اقدام به تشکیل کلاسی نمود و چون روش عملیات ارتش آمریکا با روش ارتش ایران تطبیق میکند در بدو امر با استفاده از یک تیم آموزشی آمریکائی جهت تعلیم چند نفر استاد اقدام بعمل آمده، این تیم پس از تدریس دوره معلمی به طرز کار اولین دوره شاگردی که بلافاصله تشکیل میشود نظارت خواهد کرد و تشکیل این دوره‌ها مرتباً ادامه خواهد یافت...».



ورود جت شکاری «اف-۸۶» بخدمت نیروی هوایی شاهنشاهی

روز ۲۴ فروردین سال ۱۳۳۹ نخستین سری از هواپیما - های جت شکاری اف-۸۶ (سبیر) از مدل «اف» وارد خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی گردید. این نوع هواپیماها یکنفره ساخت شرکت نورث آمریکن و مجهز به یک موتور توربوجت بقدرت ۵۹۱۰ پوند کشش استاتیکی - حداکثر سرعتش (در ارتفاع سطح دریا) ۶۸۷ میل در ساعت - برد پروازش (با سرعت ۵۳۰ میل در ساعت) ۹۲۵ میل و مجهز به شش مسلسل ۰/۵ اینچی و موشک ساییدویندر و دو بمب ۱۰۰۰ پوندی یا هشت راکت پنج اینچی زیر بالها بود.

برنامه‌های ماهانه تلویزیونی نیروی هوایی شاهنشاهی

ساعت ۶ بعدازظهر روز سه‌شنبه ۳۰ فروردین ۱۳۳۹ اولین برنامه ماهانه تلویزیونی نیروی هوایی شاهنشاهی تحت عنوان «در آسمان ایران» اجرا شد. برنامه پس از ظهور آرم مربوطه روی پرده تلویزیون و نواخته شدن سرود نیروی هوایی بوسیله دسته موزیک نیرو و قرائت برنامه بوسیله افسر گوینده با پیام فرماندهی نیروی هوایی شاهنشاهی (شرح زیر) گشایش یافت:

«هم‌میهنان گرامی - نیروی هوایی شاهنشاهی تحت توجهات مخصوص اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران که خود خلبان برجسته و در جزئیات امور هواپیمائی



جت شکاری " اف - ۸۶ " با رنگ آمیزی ویژه برای تیم آکروجت " تاج طلائی " نیروی هوائی شاهنشاهی

مؤسسه تلویزیون ایران تصمیم گرفته است ماهانه يك برنامه مخصوص انجام و هموطنان عزیز را از پیشرفت‌ها و طرز کار نیروی هوائی شاهنشاهی آگاه سازد.

پس از پیام افتتاحیه فرماندهی نیرو، هدف و چگونگی اجرای برنامه‌های تلویزیونی نیروی هوائی شاهنشاهی بوسیله رئیس ستاد وقت نیروی هوائی تشریح گردید و سپس بطور اختصار اطلاعاتی همراه تصاویر پیرامون انواع هواپیماهاییکه از بدو تأسیس نیروی هوائی در خدمت این نیرو بوده‌اند در اختیار بینندگان تلویزیون گذاشته شد و در پایان پس از نمایش يك حلقه فیلم از مراسم تحویل هواپیماهای جدید جت به نیروی هوائی شاهنشاهی چند آهنگ شاد بوسیله دسته موزیک نیروی هوائی شاهنشاهی نواخته شد.

اجرای برنامه‌های ماهانه تلویزیونی نیروی هوائی شاهنشاهی حدود سه‌سال بطور مرتب ادامه یافت و از این طریق در ارتقاء سطح آگاهی هموطنان نسبت به کار و وظایف نیروی هوائی و آهنگ رشد و پیشرفت این نیرو و خدمات چشمگیری انجام گرفت.

تبحر کافی دارند و به دلگرمی عواطف و پشتیبانی شما هموطنان عزیز همواره و در هرگونه شرایطی میکوشد تا روز بروز با گامهای بلندتری راه پیشرفت را پیموده و برای انجام وظایف و مأموریت‌هاییکه از لحاظ دفاع کشور و حفظ استقلال و امنیت ملی بعهده دارد آماده‌تر و مؤثرتر گردد. افسران، درجه‌داران و افراد نیروی هوائی که همگی از میان ملت برخاسته و برادران خدمتگزار شما هستند برای وصول به هدفهای خود بیاری و همکاری شما نیاز دارند و هنگامی میتوانند از این همکاری بحد اکمل برخوردار شوند که شما با طرز کار و امکانات و مشکلات خدمتی آنان آشنا باشید. از طرفی اصولاً برای هرکسی کسب اطلاع از مقدرات و استعداد سازمانهای دفاعی کشور خود نوعی احساس امنیت و اطمینان خاطر همراه می‌آورد. بدون شك تلویزیون وسیله خوبی برای بسط اطلاعات عمومی در زمینه‌های مختلف و منجمله هواپیمائی بشمار میرود و یقین است که اجرای برنامه‌های تلویزیونی نیروی هوائی که از امروز آغاز میشود بمنظور آشنائی هم‌میهنان با کار نیروی هوائی و تشویق جوانان برای همکاری با این سازمان کمک مؤثری خواهد بود. به این جهت نیروی هوائی با استفاده از همکاریهای

خدمات مردمیاری هوایماهای نیروی هوایی شاهنشاهی

آذوقه و سایر وسائل حیاتی بیدریغ بیاری آنان میشتابند و باین ترتیب در زمان صلح نیز مستقیماً خدمات پرارزشی برای هم‌میهنان انجام می‌دهند.

در حادثه دلخراش زلزله لار نیز که در چهارم اردیبهشت ۱۳۳۹ اتفاق افتاد و جمع کثیری از هم‌میهنان ما گرفتار قهر طبیعت و دچار مصیبت و بی‌خانمانی شدند نیروی هوایی شاهنشاهی



ساکنین مقیم شهرکها و آبادیهای مجاور یگانهای تابعه نیروی هوایی شاهنشاهی به مناسبت‌ها و انحاء گوناگون از تسهیلات پیسرفته این یگانها بهره مند میگردند. در اینجا جمع کثیری از دانش آموزان بخش کیوتر آهنگ، مجاور پایگاه هوایی شاهرخی درسالن مجلل سینمای پایگاه مذکور مشاهده میگردند. که در تاریخ ۵۰/۱۱/۱۵ بمناسبت سالروز رفع خطر از ذاب مبارک شاهانه برای تماشاى فیلم دعوت شده‌اند.

صنف هوایمائی بمقتضای خصلت ممتاز خود از حیث زمان و محیط استعمال دارای «قابلیت انعطاف» منحصر بفرد میباشد و بعبارت دیگر دوران جنگ تنها فصل بهره‌برداری از این سرمایه ملی نیست بلکه نیروی هوایی همانند سرمایه پربرکتی است که بهنگام صلح نیز سود فراوانی نصیب جامعه می‌کند و بهمان اندازه که سلاح قاطع و مطمئنی در نگهبانی استقلال و تأمین امنیت کشور بوده و با گلوله و بمب باستقبال دشمن می‌رود هنگام صلح نیز فرشته نجات بخشی است که با فراهم آوردن تسهیلات ذیقیمت بیاری افراد جامعه میشتابد و منشأ خدمات مؤثر اجتماعی میگردد.

کارکنان نیروی هوایی ایران نیز این افتخار را دارند که علاوه بر انجام وظایف اصلی رسته‌ای خود که همانا حفظ استقلال میهن و آمادگی برای دفاع در برابر هر تجاوزیست همواره و در تمام اوقات سال با امکانات خود با سایر سازمانهای نظامی و غیر نظامی و وزارت‌خانه‌ها و مؤسسات عام‌المنفعه کشور صمیمانه همکاری و معاضدت کرده و در پیشرفت برنامه‌های عمرانی و خدمات اجتماعی دولت و تسهیل ارتباطات کشور و کمک بهم‌میهنان عزیز در رفع نیازمندیهای آنان بخصوص در موارد اضطراری میکوشند:

هنگامیکه در اقصی نقاط کشور زندگی بیماری در گرو عیادت طبیعی است و یا جان انسانی بخاطر مشکل دسترسی به مقداری دارو و یا حتی يك شیشه خون در آستانه مرگ قرار گرفته یا زمانیکه گروهی از هم‌میهنان عزیز در اثر بلای سیل- زلزله یا سایر آفات طبیعت دچار مصیبت و بی‌خانمانی و آسیب گشته‌اند، هوایماهای نیروی هوایی با رسانیدن طبیب، دارو و

دو فروند از هوایماهای داکوتای نیروی هوایی با تدابیر و تغییرات فنی خاص به هوایماهای "سمپاش" تبدیل گردیدند تا بنحو مؤثری در مبارزه با آفات نباتی بِنفع کشاورزان کشور شرکت کنند.





همیشه پیشرو پیشرفت ایران

بیاس خدمات نیروی هوایی شاهنشاهی در همکاری با نیرو خورشید سرخ در ارسال

نگامی امدادی برای اهالی زلزله زده لار در واقعه زلزله چهارم اردیبهست کیر و بسید

برای ابراه قدر دانی این لوحه به نیروی هوایی شاهنشاهی اعطاء شد

شمس پهلوی
ریاست پیشرو پیشرفت ایران

لوحه قدردانی که از طرف شیروخورشید سرخ ایران بیاس انجام خدمات ارزنده نیروی هوایی شاهنشاهی در کمک به اهالی زلزله زده لار، به این نیرو داده شده است.

نفر از افسران و درجه داران خلبان و فنی این نیرو که تاسرحد فداکاری و ازجان گذشتگی، بدون توجه به شرایط خطرناکی که از لحاظ نبودن فرودگاه مناسب در محل، مأموریتهای شیرو خورشید سرخ ایران را انجام داده بودند به اخذ نشان شیرو خورشید سرخ ایران نائل آمدند.

خدمات عام المنفعه نیروی هوایی شاهنشاهی در زمینه های گوناگون دامنه وسیعی دارد که تشریح آنها حتی بطور اختصار مستلزم انتشار کتاب قطور مجزائیست و عملیات امدادی به زلزله زدگان لار بوسیله هواپیماهای این نیرو فقط نمونه ای از این نوع خدمات بشمار میرود. ایران سرزمین پهناور است و اغلب در زمستانها بسیاری از جاده ها در اثر ریزش برف بسته میشوند و یا بسیاری از نقاط کشور دچار مصائبی از قبیل زلزله وسیل میگردند و یا محصولات فلاحی باآفاتی مواجه میشوند در تمام این موارد نیروی هوایی بیاری هموطنان می شتابد و

طبق روش همیشگی خود بفعالیت دامنهداری دست زد و با رسانیدن سریع و بموقع کمکهای اولیه شیروخورشید سرخ ایران اعم از دارو، طبیب، و پرستار - وسائل زیست، حمل مجروحین و غیره بیاری مردم آن سامان شتافت.

دراین عملیات امدادی حدود دویست پرواز با هواپیماهای ترابری نیروی هوایی شاهنشاهی بفع شیروخورشید سرخ ایران انجام گرفت. سایه هواپیماهای نیروی هوایی بر روی ویرانه های شهر زلزله دیده لار برای مردم آن سامان سایه کمک و نجات تلقی میشد، وسائل و لوازم امدادی که هواپیماهای نیروی هوایی در لار تخلیه میکردند برای نجات مردم مصیبت دیده بسیار گرانبها و حیاتی بود. دامنه خدمات مردمیاری نیروی هوایی در حادثه لار بحدی وسیع و مؤثر بود که بیاس این خدمات ریاست عالی شیروخورشید سرخ ایران لوحه قدردانی ویژه ای را به نیروی هوایی شاهنشاهی اعطاء کردند و پاترده

با سازمانهای مسئول همکاریهای مؤثر بعمل می آورد.

مثال دیگری که در زمینه خدمات عام المنفعه نیروی هوائی شاهنشاهی میتوان آورد استفاده از هواپیماهای این نیرو برای رفع مشکلات وزارت کشاورزی در زمستان سخت سال ۱۳۴۲ بود که ریزش سنگین برف کشور ما را بخصوص در استانهای آذربایجان - کرمانشاهان و کردستان دچار مصائب بزرگی کرد، بطوریکه هزاران رأس گوسفند و احشام باخطر گرسنگی و مرگ روبرو شدند، وزارت کشاورزی چاره را در این دید که مقادیر کافی علوفه - ذرت و غلیق بجاهائیکه در محاصره برف افتاده بودند بفرستد ولی تمام راهها بسته بودند و حمل و نقل هوائی تنها وسیله نجات احشام کشاورزان میتوانست باشد و بهمین دلیل از نیروی هوائی یاری خواسته شد. حمل علوفه و غلیق بوسیله هواپیماهای ترابری این نیرو آغاز گردید، لیکن بعضی از فرودگاههای شهرستانها هم بوسیله برف پوشیده و از اطراف نیز جادههای تقرب مسدود بودند بهمین دلیل در مواردی علوفه از هواپیماها روی مناطق پوشیده از برف فرو ریخته شد. نیروی هوائی نه تنها به رفع قطعی و نجات احشام کمک نمود بلکه کمبود نفت مصرفی آذربایجان را نیز با حمل نفت بمقدار کافی بوسیله هواپیماها جبران کرد.

یک مثال دیگر رسانیدن سریع وسائل زیست و کمکهای اولیه بمردم سیلزده خارک در آذر ۱۳۴۳ بود که حدود سی تن خواروبار - چادر - دارو - حبوبات و آرد و غیره سریعاً بوسیله هواپیماهای نیروی هوائی به خارک حمل گردید و با حمل متجاوز از ۴۲ تن خواروبار و علوفه برای استفاده آبدیهای محصور در برف استان فارس در بهمن سال ۱۳۴۳ بوسیله هواپیماهای این نیرو بود و دهها مورد دیگر که در اینجا مجال بحث نیست.

بطور کلی در همه حوادث ناگوار ناشی از طبیعت که برای رفع مصائب وارده بهم میهنان، همکاری هواپیماهای نیروی

۵۱/۱۱/۱۵ - اسفاده نوباوگان برورسگاه شیر و خورشید سرخ

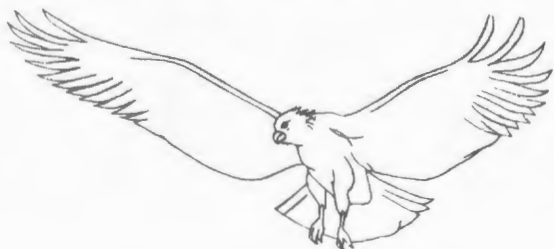
استان خراسان از سینمای مجلل یگان هوائی مشهد که بمناسبت سالروز

رفع خطر از ذات مبارک شاهانه ، دعوت شده بودند .



پس از ورود هواپیماهای غول پیکر " ت - ۱۳۰ " بخدمت نیروی هوائی شاهنشاهی (۱۳۴۲) امکانات ترابری این نیرو از هر حیث منجمله انجام امور مردمیاری بمقیاس فوق العاده ای افزایش یافت . این عکس دو منظره از بارگیری یکی از هواپیماهای " ت - ۱۳۰ " را برای حمل سریع وسائل امدادی به آسیب دیدگان زلزله یکی از مناطق کشور نشان میدهد .

هوائی ضروری تشخیص داده شده، این نیرو با تمام امکانات خود بیاری و همکاری شتافته و حتی در حمل سریع کمکهای شیر و خورشید سرخ ایران برای مصیبت دیدگان آفات طبیعی کشورهای خارج تخصیص داده هواپیماهای ترابری نیروی هوائی شاهنشاهی بنحو شایسته ای مورد استفاده قرار گرفته اند. مثلاً در فاجعه زلزله سال ۱۳۴۵ ترکیه، هواپیماهای ترابری نیروی هوائی برای رسانیدن سریع صدها تن وسائل مختلف امدادی شیر و خورشید سرخ ایران به آن کشور مورد استفاده قرار گرفتند و نظایر چنین خدمات عام المنفعه که صفحات این کتاب گنجایش برشمردن آنها را ندارد.



سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۹ نیروی هوایی در پیشگاه مبارک شاهانه

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۹ نیروی هوایی شاهنشاهی، پیش از ظهر روز مذکور در پیشگاه مبارک شاهانه و با حضور ده‌ها هزار نفر از مردم علاقمند پایتخت که بنا به دعوت عامه نیروی هوایی در محل نمایش (چیتگر - کیلومتر ۱۴ جاده شمالی تهران - کرج) گرد آمده بودند، انجام گرفت. عملیات این نمایش به ترتیب اجرا شامل: عملیات پرواز خوبی تیم آکروجت تاج‌طلائی نیروی هوایی شاهنشاهی با ۶ فروند هواپیمای جت «اف-۸۴» - عملیات پرواز خوبی تیم آکروجت نیروی هوایی آمریکا موسوم به «اسکای بلیزرز» بوسیله چهار فروند هواپیمای «اف-۱۰۰» پرواز نمایشی یکفروند هواپیمای «اف-۱۰۰» نیروی هوایی آمریکا - حمل و رها کردن چتربازان ارتش شاهنشاهی بوسیله ۹ فروند از هواپیماهای داکوتای نیروی هوایی شاهنشاهی - نمایش تخلیه چتربازان مجروح از میدان عملیات بوسیله دوفروند هواپیمای «ال-۲۰» نیروی هوایی شاهنشاهی - پرواز یکفروند هواپیمای «ث-۱۳۰» نیروی هوایی آمریکا جهت فرود تعدادی کارکنان متخصص با چتر بمنظور نمایش استقرار وسائل دریگ فرودگاه ناشناس - نمایش عبور از دیوار صوتی بوسیله دو فروند هواپیمای جت «اف-۸۶» نیروی هوایی شاهنشاهی (در

نمایش «پرواز خوبی» تیم آکروجت تاج‌طلائی نیروی هوایی شاهنشاهی در روز ۶ خرداد ۱۳۳۹

پیش از ظهر روز جمعه ششم خردادماه ۱۳۳۹ تیم آکروجت تاج‌طلائی نیروی هوایی شاهنشاهی با چهار فروند جت شکاری «اف-۸۴» در آسمان فرودگاه مهرآباد یک برنامه نمایش «پرواز خوبی» جالب توجهی در حضور آقای دادلی شارپ وزیر نیروی هوایی آمریکا و همراهان وی، که ضمن مسافرت دور دنیا دیدار کوتاهی از ایران نمود و عده کثیری تماشاچی انجام داد. در این نمایش فرمانده نیروی هوایی شاهنشاهی و جمعی از افسران نیروی هوایی و بانوانشان حضور داشتند. مهارت خلبانان تیم تاج‌طلائی در انجام مشکلترین مانورهای پروازی مورد توجه و تحسین تماشاگران قرار گرفت و در پایان نمایش آقای شارپ وزیر نیروی هوایی آمریکا ضمن آشنائی با خلبانان تیم که در پرواز نمایشی شرکت داشتند خطاب به آنان گفت:

«من شاهد نمایشات هوایی بسیاری بوده‌ام ولی نمایش هوایی امروز شما جداً مرا تحت تأثیر قرار داد و باید بگویم کمتر نمایش هوایی به این خوبی و مهارت دیده‌ام. این ورزیدگی و پیشرفت و موفقیت را به نیروی هوایی شاهنشاهی ایران صمیمانه تبریک می‌گویم».

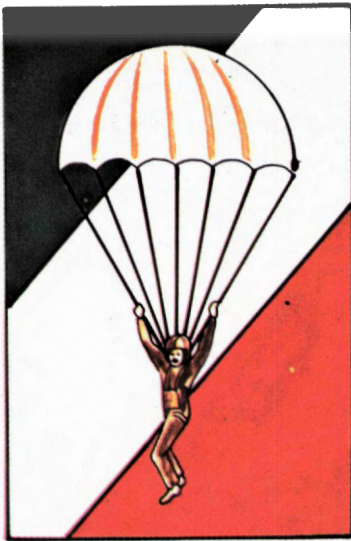
یک تابلو هنری که فعالیتهای مردمیاری نیروی هوایی شاهنشاهی را از طریق فرو ریختن وسائل زیست بوسیله چتر به یکی از آبادیهای محاصره شده در برف مجسم می‌سازد.



ارتفاع بالا و بمحالت شیرجه) - نمایش قدرت آتش هواپیما - های جت بوسیله ۱۲ فروند هواپیمای «اف-۸۴» وهشت فروند هواپیمای «اف-۸۶» که طی این نمایش به انواع هدفهای زمینی با بمب - راکت - ناپالم و مسلسل حمله شد - تماشای نمونه هواپیماهاییکه در نمایش هوایی شرکت داشتند و کنار جاده شمالی کرج (کیلومتر ۷-۸) مستقر شده بودند بوسیله تماشاگران علاقمند تا ساعت پنج بعد از ظهر.

تیم آکروجت «اسکای بلیزرز» نیروی هوایی آمریکا که از ورزیده ترین تیمهای آکروجت جهان بشمار میرود و هواپیماهای آمریکائی و خدمه مربوطه طبق رسوم معمول بین المللی بنا به دعوت نیروی هوایی شاهنشاهی جهت شرکت در نمایش هوایی ۲۵ مهر ۱۳۳۹ به ایران آمده بودند.

در يك برنامه تلویزیونی که شب پیش از روز نمایش (از ساعت ۱۹۳۰ مورخه ۲۴ مهر ۱۳۳۹) اجرا شد ضمن توضیحات کافی بیرامون چگونگی اجرای نمایش هوایی ۲۵ مهر ۳۹ و دعوت از مردم جهت شرکت آزاد جهت تماشای این نمایش و تشریح نحوه ایاب وذهاب و تسهیلاتیکه از این حیث فراهم شده بود، خلبانان تیمهای آکروجت تاج طلائی و اسکای بلیزرز به هم میهنان معرفی شدند.



نشان ویژه فرود با چتر نجات

بنابریستنهادهای نیروی هوایی شاهنشاهی و تصویب اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران مقرر گردید، هر يك از خلبانان که در حین پرواز بعلت سانحه هواپیما با پرش بوسیله چتر موفق به نجات خود شود به دریافت نشان چتر مفتخر گردد. اولین دسته از خلبانان که در تاریخهای مصرحه زیر چنین موفقیتی حاصل پیدا کرده بودند برابر ماده شماره ۹۳۶۲ فرمان همگانی ارتش به اخذ نشان چتر از تاریخ سوم مهر ۱۳۳۹ مفتخر گردیدند (اسامی به ترتیب تاریخ پرش و درجات بهنگام اخذ نشان):



منظره ای از عملیات ارائه قدرت آتش هواپیماهای جت نیروی هوایی شاهنشاهی با حمله و از بین بردن هدفهای مستقر در زمین، ضمن سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۹ که در جینگر (کیلومتر ۱۴ جاده شمالی تهران - کرج) بموقع اجرا گذاشته شد.



درجه و نام‌ونشان	تاریخ پرش	نوع هواپیما	محل پرش
سروان جعفر دربندی	۱۳۱۵٫۷٫۲۰	اداکی (هورنت)	ضلع جنوب‌شرقی قلعه‌مرغی
سرلشگر سعید اعزازی	۱۳۱۹٫۵٫۸	هایند	روی ایستگاه راه‌آهن تهران
سروان طهماسبی‌میرزا	۱۳۲۶٫۱٫۱	هایند	ارتفاعات مرزی رضائیه
سرگرد محمود فیروزی	۱۳۳۱٫۲٫۱۳	سندربولت	ضلع جنوب‌غربی قلعه‌مرغی
سروان امیر کامیابی‌پور	۱۳۳۴٫۸٫۱۶	هاروارد	منطقه ورامین
سروان خسرو مفخمی	۱۳۳۶٫۸٫۱	جت اف-۸۴	حوالی شهریار کرج
سروان چنگیز بیات‌ماکوئی	۱۳۳۸٫۳٫۳	جت اف-۸۴	بیست‌میلی فرودگاه مهرآباد

در جریان خدمات همگانی هواپیماهای نیروی هوایی شاهنشاهی

چگونه حادثه‌ایکه جان ۱۶ هنرمند و شش خدمه هواپیما را تهدید میکرد بخیر گذشت

روز ۵شنبه ۱۳ بهمن ۱۳۳۹ یک فروند از هواپیماهای حمل و نقل نیروی هوایی شاهنشاهی (داکوتای ۱۱-۵) که حامل عده‌ای از هنرمندان هنرهای زیبای کشور در مراجعت از کراچی بتهران بود بعلت وضع بسیار نامناسب جوی و بسته شدن فرودگاه مهرآباد موفق بنشستن در این فرودگاه نشده و در راه بازگشت بسوی یزد در ۴۰ کیلومتری انارک فرود اجباری کرد که با اقدامات فوری و مجدانه نیروی هوایی سرنشینان آن از کلیه کمکهای لازم، بموقع بهره‌مند شده و همگی سالم بتهران رسیدند برای آگاهی بیشتر از جریان واقعه اطلاعیه نیروی هوایی شاهنشاهی که بهمین مناسبت در روز ۱۵ بهمن ۱۳۳۹ انتشار یافت ذیلا درج میگردد:

اطلاعیه نیروی هوایی شاهنشاهی

بطوریکه هموطنان عزیز از طریق مطبوعات و رادیو اطلاع حاصل کرده‌اند ۳۶ نفر از هنرمندان هنرهای زیبای کشور که جهت اجرای برنامه‌های هنری بنفع صلیب سرخ پاکستان در تاریخ ۲۵ دیماه ۱۳۳۹ با هواپیماهای داکوتای نیروی هوایی شاهنشاهی به پاکستان (کراچی) عزیمت کرده بودند - پس از پرواز شهرهای مختلف پاکستان (لعل‌پور - لاهور - راول‌پندی - جاکوآباد - حیدرآباد) و انجام نمایشات هنری - روز ۱۳ بهمن جاری از کراچی بوسیله دو فروند هواپیما داکوتای نیروی هوایی شاهنشاهی بسوی ایران پرواز نمودند و ساعت ۱۱:۵۵ همانروز جهت سوختگیری در

زاهدان فرود آمدند و پس از سوخت‌گیری در ساعت ۱۳:۰۵ بسمت تهران پرواز کردند یکفروند از این ۲ هواپیما در نامناسبترین وضع جوی (ترول برف - یخبندان باند فرود) باهدایت افسر عملیات واحد مربوطه در فرودگاه مهرآباد سالم فرود آمد ولی خلبان هواپیمای دیگر بعلت تشدید اختلالات جوی مجبور به مراجعت شد و چون وضع جوی در اصفهان هم مناسب نبود بسوی یزد پرواز کرد که متأسفانه بعلت فرارسیدن تاریکی و وضع نامناسب جوی منطقه یزد در نقطه‌ای بفاصله ۴۰ کیلومتری شرق انارک اجباراً بطور سینه‌مال (بدون باز کردن چرخها) فرود آمد (این روش فرود طبق دستورات پروازی برای فرودهای اجباری وبمنظور تأمین سلامتی سرنشینان در قبال قبول صدمه بزیر بدنه هواپیماست). هواپیما تا لحظه فرود با پست‌های بی‌سیم مهرآباد و واحد مربوطه در تماس بوده و حتی پس از فرود هم پیام کوتاهی مبنی برمختصات جغرافیائی محل و سلامتی مسافرین و احتیاج بکمک‌های فوری از لحاظ آذوقه و وسائل گرم‌کن مخابره نمود. نیروی هوایی شاهنشاهی بمحض دریافت چنین پیام با استفاده از کمک سازمانهای مربوطه کشور اقدام نمود تا از مراکز مختلف اصفهان، یزد، نائین، انارک، بکمک فوری آنان بشتابند که بااستماع اطلاعیه و اخباریکه نیروی هوایی از رادیو تهران پخش نموده هموطنان از چگونگی این اقدامات استحضار دارند و در طول شب هم نیروی هوایی خود را آماده نمود که از ابتدای روشنایی روز بعد (جمعه ۱۴ بهمن) از طریق هوا بکمک آنان بشتابد که خوشبختانه نیروی هوایی توانست بوسیله هواپیماهای حمل و نقل در ساعت ۱۰:۴۰ صبح روز جمعه ۱۴ بهمن خواروبار و پتو - وسائل گرم‌کن بمقدار کافی بوسیله چتر بانان برساند بطوریکه مسافرین پیام فرستادند که غذا و وسائل ارسالی کافی است. با اقدامات بعدی نیروی هوایی توانست یک دسته از آنان را با هواپیماهای کوچکتر (ال-۲۰ قابل فرود در آن منطقه) باصفهان واز آنجا به تهران

بیاورد و برای کسانی هم که يك شب دیگر در آنجا میمانند آذوقه و وسائل مجدد برساند و وسائل کمکی سازمانهای مختلفه کشوری بعلت عدم نیاز، بمراکز مربوطه مراجعت داده شد اقدامات برای برگرداندن بقیه مسافرین و وسائل آنان ادامه یافت و در ساعت ۱۶۴۵ روز شنبه ۱۵ بهمن آخرین دسته از مسافران مزبور با هواپیمای داکوتای نیروی هوایی شاهنشاهی سلامت به تهران رسیدند.

در پایان نیروی هوایی شاهنشاهی خود را موظف میداند بدینوسیله از سازمانهاییکه در آن موقع حساس از کمک و مساعدت دریغ ننموده‌اند اظهار تشکر و قدردانی نماید.

پیدایش و توسعه ایستگاههای رادار در نیروی هوایی شاهنشاهی

از سال ۱۳۳۲ مقدمات تأسیس رادار در نیروی هوایی شاهنشاهی بمنظور پدافند کلی و پوشش راداری فضای کشور فراهم شد و عده‌ای از کارکنان نیروی هوایی شاهنشاهی جهت آموزش تخصص رادار والکترونیک به خارج اعزام گردیدند. در سال ۱۳۳۶ آموزشگاه رادار در تیب تعلیمات (فرماندهی

آموزشهای هوایی کنعونی) تشکیل و با همکاری عده‌ای از کارکنان آموزش دیده نیرو و عده‌ای از متخصصین انگلیسی، آموزش تخصصهای عملیاتی این رشته آغاز و يك سال بعد اولین رادار از نوع متحرک و قابل انتقال انگلیسی در دوشان تپه نصب گردید و کارکنان آموزش دیده در خارج و کارکنان عملیاتی تعلیم یافته در آموزشگاه رادار نیروی هوایی شاهنشاهی عملاً با دستگاه مذکور به کار و تمرین پرداختند. کادر سازمانی یگان رادار از کارکنان سایر یگانهای نیرو و عده‌ای از افسران فارغ‌التحصیل دانشکده افسری جزء تأمین گردید.

يك دستگاه رادار متحرک انگلیسی که در دوشان تپه مستقر شده بود در تاریخ سوم اسفند سال ۱۳۳۹ طی مراسمی که در آن سفیر کبیر انگلیس و جمعی از امرا و افسران ارشد نیروی هوایی حضور داشتند بوسیله وابسته هوایی انگلیس در ایران (به نمایندگی از طرف دولت متبوع خود) به نیروی هوایی شاهنشاهی اهدا شد.

در نتیجه مذاکراتیکه از سال ۱۳۳۷ باوزارت هواپیمائی سلطنتی انگلیس بعمل آمده و منجر به توافق گردیده بود، عده‌ای از متخصصین رادار نیروی هوایی پادشاهی بریتانیا برای همکاری

۱۳۳۹/۱۲/۲ - مراسم تحویل يك دستگاه رادار متحرک انگلیسی به نیروی هوایی شاهنشاهی (به شرح متن کتاب مراجعه شود).

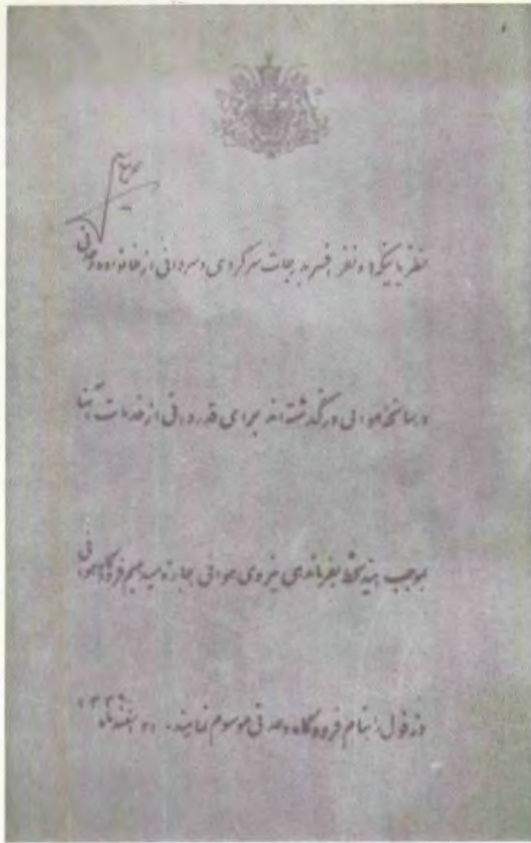


در تشکیل و توسعه ایستگاههای رادار در ایران به خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی درآمدند و در وهله نخست ساختمان تأسیسات دو ایستگاه رادار در دو نقطه کشور آغاز گردید که به ترتیب در تیرماه ۱۳۴۱ و اردیبهشت ۱۳۴۲ پایان یافته و عملیاتی گردیدند. از خرداد سال ۱۳۳۹ سازمان پدافند هوائی تحت عنوان «تیپ مستقل آموزشی و پشتیبانی دفاع هوائی» شامل سلاحهای پدافند زمین به هوا و دو ایستگاه رادار در حال تکمیل و تأسیس یک ستاد و یک آموزشگاه رادار آغاز بکار کرد. این سازمان با سرعت رو به توسعه و گسترش نهاد و در شهریور سال ۱۳۴۳ به «فرماندهی دفاع هوائی» تغییر نام داد که اینک «فرماندهی پدافند هوائی» نامیده میشود. این فرماندهی در سالهای بعد با ایجاد ایستگاههای متعدد رادار در نقاط مختلف کشور و تعلیم عده کثیری متخصص در رشتههای مختلف رادار با سرعت روز افزونی پیشرفت کرده و گسترش یافت و اینک فضای سراسر کشور در پوشش و کنترل رادارهای ایستگاههای فرماندهی پدافند هوائی نیروی هوائی شاهنشاهی قرار دارد.

ایجاد دومین پایگاه شکاری تاکتیکی نیروی هوائی شاهنشاهی

تاسال ۱۳۳۸ نیروی هوائی شاهنشاهی فقط یک تیپ شکاری مستقر در تهران داشت. در تاریخ پنجم آذر ماه ۱۳۳۸ با فرود اولین دسته از هواپیماهای جت نیرو در فرودگاه تأسیساتی واقع در مجاورت دزفول که امروز پایگاه هوائی وحدتی نامیده میشود دومین یگان شکاری تاکتیکی نیروی هوائی عملاً بوجود آمد. این یگان پیاس خدمات دو برادر خلبان (شادروان سرگرد احمد وحدتی و شادروان سروان مهدی وحدتی) که حین انجام وظیفه در اثر سانحه هوائی جان خود را از دست دادند، بنا به پیشنهاد نیروی هوائی شاهنشاهی و تصویب ذات مبارک شاهانه از تاریخ ۲۱ اسفند سال ۱۳۳۹ «پایگاه هوائی وحدتی» نامیده شد. سوابق تاریخی پایگاه وحدتی که در حال حاضر از مجهزترین پایگاههای هوائی مشابه موجود در پیشرفته ترین کشورهای جهان بشمار میرود بشرح زیر است:

سوابق تاریخی پایگاه هوائی وحدتی: در جنگ جهانی دوم نیروهای متفقین بمنظور رساندن اسلحه و مهمات به روسیه شوروی سرزمین ایران را مناسبترین راه لجستیکی تشخیص داده و چنانکه قبلاً اشاره شد در شهریور ۱۳۲۰ وارد این کشور شدند و ایران نیز متعاقباً در صف متفقین قرار گرفت. راههای ایران بخصوص راه آهن دولتی حساسیت حیاتی برای متفقین و سهم مهم اصلی را در امر پیروزی بر علیه آلمان نازی بعهده داشت بطوریکه ایران «پل پیروزی متفقین» لقب یافت. در



بنا به استدعای نیروی هوائی و تصویب ذات مبارک شاهانه پیاس خدمات دو برادر خلبان (عکسهای زیر سمت چپ شادروان سرگرد احمد وحدتی - سمت راست شادروان سروان مهدی وحدتی) که حین انجام وظیفه در اثر سانحه هوائی جان سپردند. طبق فرمان مطاع همایونی (تصویر بالا) پایگاه هوائی مستقر در دزفول از تاریخ ۲۱ اسفند سال ۱۳۳۹ به پایگاه هوائی وحدتی موسوم گردید (توضیح اینکه در آن زمان یگان مذکور فرودگاه نامیده میشد که بعداً "به پایگاه موسوم گردید".



اسفند ۱۳۲۰ واحدهای نیروی زمینی آمریکائی که مشغول ساختن راه اسفالته بین شهرهای خرمشهر و بروجرده بودند تصمیم گرفتند در جاییکه امروز پایگاه هوائی وحدتی مستقر است برای پرسنل واحدهای خود که مرکب بودند از مهندسين ساختمان و راه سازی و رانندگان کاروانهائی که از خرمشهر بشوروی اسلحه و مهمات حمل میکردند، بیمارستانی بنا کنند. ساختمان این بیمارستان ۶ ماه بطول انجامید و سپس در قسمت



نمای خارجی مسجد پایگاه هوایی وحدتی



نمای خارجی قسمتی از باشگاه افسران پایگاه هوایی وحدتی

منظره‌ای از داخل مهد کودک پایگاه هوایی وحدتی



شمالی این بیمارستان ابنیه‌ای برای نگهبانان برپا گردید و بعد بالای «تپه چرمی» چاه عمیقی زده شد و در سوی شرق تپه منازل افسران و در شمال آن باشگاه افسران با استخر بزرگ و در قسمت مغرب میدانهای وسیع ورود و خروج کاروانها و تعمیرگاههای مختلف دیزل و سایر انواع ماشینها و ساختمانهایی جهت استراحت رانندگان آمریکائی و ایرانی (که در حمل اسلحه و مهمات بمقصد شوروی مشغول خدمت بودند) بنا گردید و بالاخره ساختمانهایی هم برای اداره این تأسیسات ایجاد و بنام «کمپ تپه چرمی» نامیده شد و این کمپ تا پایان جنگ بصورت یک دپو مجهز و قرارگاه افراد محافظ جاده‌های بین خرمشهر و بروجرد (از لحاظ حمل اسلحه و مهمات به شوروی) مورد استفاده واحدهای ارتش آمریکا قرار گرفت.

پس از پایان جنگ هنگامیکه نیروهای آمریکائی ایران را ترك می‌کردند کمپ تپه چرمی را تخلیه و اداره مهندسی ارتش ایران آنرا تحویل گرفت. در سال ۱۳۳۵ طرح احداث یک پایگاه برای نیروی هوائی شاهنشاهی در این محل ریخته شد و در سال ۱۳۳۶ طبق برنامه کمکهای متقابل نظامی بهزینة ایالات متحده آمریکا ساختمان پایگاه آغاز گردید. مسؤلیت ساختن این پایگاه بعهده مهندسی خلیج گذاشته شد و مهندسی خلیج هم کار احداث آنرا بکنترات شرکت MKO واگذار نمود و پس از ۲ سال قسمتهائی از پایگاه تقریباً آماده شد و نخستین دسته از هواپیماهای جت نیروی هوائی شاهنشاهی در ۵ آذر ۱۳۳۸ در پایگاه فرود آمدند و بالاخره در تاریخ سوم خرداد ۱۳۴۰ پایگاه رسماً تحویل نیروی هوائی ایران گردید.

امروز پایگاه هوائی وحدتی یکی از پیشرفته‌ترین پایگاههای نیروی هوائی شاهنشاهی محسوب میشود و نظیر سایر پایگاهها و ایستگاههای عملیاتی این نیرو به کلیه وسائل لازم برای آمادگی عملیاتی و نیز تسهیلات زیست کافی مجهز است. در اینجا بعنوان نمونه مناظری چند از تسهیلات پایگاه وحدتی از نظر میگذرد.

نمای خارجی قسمتی از مهد کودک پایگاه هوایی وحدتی





منظره، قسمتی از دبیرستان علاقه بند پایگاه هوایی وحدتی



مراسم کنشاییس پارک کودک در پایگاه هوایی وحدتی بوسیله فرمانده وقت نیروی هوایی شاهنشاهی



نمای قسمتی از خارج مدرسه راهنمایی مختلط علاقه بند پایگاه وحدتی



نمای قسمتی از وسائل تفریح پارک کودک پایگاه هوایی وحدتی



بالا : نمای خارجی قسمتی از مهمانسرای پایگاه هوایی وحدتی
پائین : شعبه بانک ملی ایران در پایگاه هوایی وحدتی

منظره، قسمتی از داخل مهد کودک پایگاه هوایی وحدتی





نمای قسمتی از داخل دبستان پایگاه هوایی وحدتی



نمای خارجی قسمتی از باشگاه همافران پایگاه هوایی وحدتی



نمای قسمتی از داخل باشگاه درجه‌داران پایگاه هوایی وحدتی



منظره کلاس دبستان یکی از یگانهای نیروی هوایی شاهنشاهی

تسهیلات آموزشی و پرورشی برای خانواده‌های کارکنان نیروی هوایی

با اسکان خانواده‌های کارکنان نیروی هوایی در خانه‌های سازمانی پایگاهها و ایستگاههای نیرو، لزوم ایجاد تسهیلات آموزشی و پرورشی برای فرزندان خانواده‌های آنان مورد توجه قرار گرفت و ضمن مذاکره و توافق با وزارت آموزش و پرورش تدریجاً در هر یک از پایگاهها و ایستگاههای این نیرو و کودستان، دبستان و دبیرستان بوجود آمد. کودستان پایگاه هوایی وحدتی در تاریخ سوم اسفند سال ۱۳۴۰ طی مراسمی افتتاح شد و اینک کلیه پایگاهها و ایستگاههای نیروی هوایی شاهنشاهی در سراسر کشور از تسهیلات آموزشی و پرورشی مورد بحث بنحو شایسته‌ای برخوردارند و حتی بمنظور رفاه کارکنان نیروی هوایی شاهنشاهی و خانواده‌های آنان و تعلیم و پرورش کودکان بیشتر از دو سال و نگهداری اطفال کمتر از دو سال (برای آن دسته از کارکنان یگانها که خانواده آنان در سازمانهای ملی و دولتی اشتغال دارند، در مدتی که جهت فعالیتهای اجتماعی دور از خانواده هستند) در هر یک از پایگاهها و ایستگاههای تابعه نیروی هوایی شاهنشاهی ضمن سازمان کودستان، مهد کودک و شیرخوارگاه نیز تأسیس گردیده است.

ارکان اصلی هر کودستان عبارتند از: هیئت مدیره مدیر عامل و کادر آموزشی (مربیان - سرپرستان - پرستاران - خدمه) - هیئت مدیره کودستان از اعضاء انتصابی و انتخابی تشکیل میگردد. اعضاء انتصابی هیئت مدیره کودستان عبارتند از: فرمانده پایگاه یا ایستگاه - رئیس خدمات پرسنلی یگان - رئیس بیمارستان یا درمانگاه یگان - مدیر کودستان - افسر ایمنی یگان اعضاء انتخابی هر کودستان از شش نفر تشکیل میشود که دوفرشان از بین همسران افسران و چهارفرشان از

بین همسران سایر کارکنان که دارای صلاحیت لازم آموزشی و پرورشی میباشند برگزیده میشوند.

هیئت مدیره از بین خودش نفر را به سمت‌های: رئیس هیئت‌مدیره - معاون رئیس هیئت‌مدیره - حسابدار و خزانه‌دار - کمک حسابدار و خزانه‌دار - منشی - بازرس و سه نفر را نیز بعنوان اعضاء علی‌البدل انتخاب مینماید. همچنین هیئت مدیره از بین اعضاء خود یک نفر را بعنوان مدیر عامل کودستان برای مدت دو سال انتخاب میکند.



بمنظور آشنائی بیشتر هم‌میهمان با فعالیتها و پیشرفتهای نیروی هوائی شاهنشاهی، درمهر سال ۱۳۴۰ برنامه‌های گسترده و مؤثری بمدت یک‌هفته تحت عنوان «هفته نیروی هوائی شاهنشاهی» در سراسر کشور بموقع اجرا گذاشته شد. این برنامه‌ها که بمناسبت سالجشن ۲۵ مهر نیرو از ساعت ۶ صبح این روز آغاز شد و تا ساعت ۶ بعدازظهر روز دوم آبانماه ۱۳۴۰ ادامه یافت شامل پروازهای نمایشی همراه باپخش اوراق محتوی اطلاعات مربوط به پیشرفتهای نیروی هوائی شاهنشاهی بفرزاد شهرهای: تبریز - مشهد - شیراز - اصفهان - اندیمشک و دزفول - اجرای يك نمایش هوائی پیش از ظهر روز ۲۸ مهر بفرزاد فرودگاه مهرآباد باشركت متجاوز از یکصد هزار نفر از ساکنین پایتخت و بالاخره اجرای يك نمایش هوائی در روز دوم آبان در پیشگاه مبارک شاهانه در پایگاه هوائی وحدتی (دزفول) بود. بعلاوه در طول هفته نیروی هوائی شاهنشاهی، سه‌فروند هواپیمای جت این نیرو در سه میدان تهران (۲۴ اسفند - راه آهن و میدان شهناز) جهت بازدید آزاد مردم استقرار یافت و برنامه‌های بازدید طبقات مردم از یگانهای نیرو در سراسر کشور اجرا شد و برنامه‌های گسترده انتشاراتی با استفاده از وسائل ارتباط جمعی در تهران و شهرستانها ومصاحب‌های رادیو تلویزیونی بموقع اجرا گذاشته شد و برنامه «مرزهای دانش» روز پنجشنبه ۲۷ مهر رادیو ایران به نیروی هوائی شاهنشاهی اختصاص یافت، و هم‌میهمان موفق شدند در طول هفته مورد بحث اطلاعات جامع و گرانبهای پیرامون ترقیات جهانی صنعت هواپیمائی و بویژه پیشرفتهای نیروی هوائی شاهنشاهی کسب کنند.

در هفته نیروی هوائی (۱۳۴۰) سه فروند هواپیمای جت در سه میدان بزرگ تهران جهت تماشا و آشنائی مردم استقرار یافته بود.



تعلیم و تربیت و نگهداری اطفال در کودکستان طبق روشهای متداول در کشورهای مترقی جهان وقابل قبول وزارت آموزش وپرورش ورعایت سنن ملی واوضاع اجتماعی انجام میگردد.

طبق اساسنامه مربوطه، در کودکستان هر یگان بشرط بودن محل وموافقیت فرمانده یگان وتصویب هیئت مدیره، فرزندان عده‌ای از غیر نظامیان مقیم آبادیهای حوالی یگان مربوطه نیز پذیرفته میشوند. حداکثر عدد کودک برای هر کلاس کودکستان ۲۵ نفر است. هر کودکستانی دارای کتابخانه محتوی کتابهای مناسب برای کودکان وقابل استفاده مریبان وآلبومهای مخصوص کودکان میباشد.

در هر یگان برای برقراری ارتباط بین کودکستان واولیاء کودکان وبمنظور پیشرفت کار کودکستان انجمن همکاری خانه و کودکستان تشکیل گردیده است.

کودکانیکه در کودکستان نگهداری و تحت آموزش مخصوص قرار میگیرند باتوجه به سن آنها به دو گروه تقسیم میگردند: گروه اول کلاس خردسالان (از ۲ تا ۴ سال) - گروه دوم کلاس مقدماتی (از ۴ تا ۶ سال) برای هر گروه برنامه جداگانه مخصوص تهیه و آموزش داده میشود. بطور کلی برنامه‌های کودکستانی طوری تنظیم گردیده‌اند که کودکانرا برای ورود به دبستان آماده مینماید.

برنامه کودکستانها شامل بازیهای گوناگون - آداب سخن گفتن، طرز غذا خوردن و آموزش درس فارسی و کمی زبان انگلیسی برای کودکان بزرگسال و سرودهای کودکستانی و رقص و غیره میباشد.

اطفال کودکستان دارای روپوش متحدالشکل به رنگ آبی هستند که روی جیب راست لباس هر کودک اسم او مليله دوزی شده است.

مهد کودک و شیرخوارگاه هر یگان، جزو سازمان کودکستان آن یگان بوده ومدیر کودکستان مدیر مهد کودک و شیرخوارگاه هم میباشد و کلیه مقررات موضوعه برای کودکستان در مورد مهد کودک و شیرخوارگاه نیز صادق است. برای نگهداری هر ۱۵ نفر طفل دوساله يك مربی وبرای نگهداری هر ۶ طفل شیرخوارگاه، يك پرستار در نظر گرفته شده است.



در نمایشات هوایی هفته نیروی هوایی شاهنشاهی (مهر - آبان ۱۳۴۰) تیم آکروجت تاج طلائی با شش فروند هواپیمای جت شکاری اف - ۸۶ (سبیر) مانورهای پروازی خود را انجام داد .

وبالآخره ارائه قدرت آتش ۲۵ فروند از هواپیماهای جت «اف-۸۶» نیروی هوایی شاهنشاهی بود که بمدت ۲۰ دقیقه در گروههای مختلف با بمب، مسلسل، راکت و ناپالم بمواضع و هدفهای مستقر در روی زمین حمله ور شدند و کلیه آنها را نابود کردند.

در نمایش هوایی قبل از ظهر روز جمعه ۲۸ مهر ماه ۱۳۴۰ که بمناسبت هفته نیروی هوایی در فرودگاه مهرآباد انجام گرفت علاوه بر تیم آکروجت تاج طلائی که با شش فروند جت شکاری اف-۸۶ پرواز کرد سه تیم دیگر از مشهورترین و ورزیده ترین تیمهای آکروجت جهان (بنابه دعوت نیروی هوایی شاهنشاهی) نیز شرکت داشتند که عبارت بودند از: تیم «مشعلهای آسمان» از نیروی هوایی آمریکا با چهار فروند جت «اف-۱۰۰» - تیم آکروجت «الماسهای آبی» از نیروی هوایی سلطنتی انگلستان با ۱۲ فروند جت هاوکر هانت و تیم آکروجت «نگهبانان فرانسه» از نیروی هوایی فرانسه با ۱۲ فروند جت «میستر-۴» و همچنین در این نمایش عده ای از چتربازان پرشهای نمایشی جالب توجهی انجام دادند و بعلاوه نمونه هواپیماهاییکه در پروازهای نمایشی آنروز شرکت داشتند جهت بازدید آزاد عموم در روی زمین استقرار یافته بودند.

برنامه نمایش هوایی روز دوم آبانماه ۱۳۴۰ که در پیشگاه مبارک شاهانه در پایگاه هوایی وحدتی (دزفول) انجام گرفت شامل: عبور دوفروند هواپیمای جت «اف-۸۶» نیروی هوایی شاهنشاهی از دیوار صوتی (در ارتفاع بالا و پرواز شیرجه) - پرواز خوبی تیم آکروجت تاج طلائی بمدت ۲۵ دقیقه با ۶ فروند جت «اف-۸۶» - پرواز خوبی تیم آکروجت «مشعلهای آسمان» نیروی هوایی آمریکا بمدت ۲۰ دقیقه با چهار فروند جت «اف-۱۰۰» - نمایش چتربازان بمدت ۳۰ دقیقه

در هفته نیروی هوایی (مهر - آبان ۱۳۴۰) سه فروند از هواپیماهای جت نیروی هوایی در سه میدان عمده تهران جهت تماشای علاقمندان مستقر شدند .



تقدیر از نیروی هوائی شاهنشاهی بمناسبت اجرای موفقیت آمیز هفته نیروی هوائی

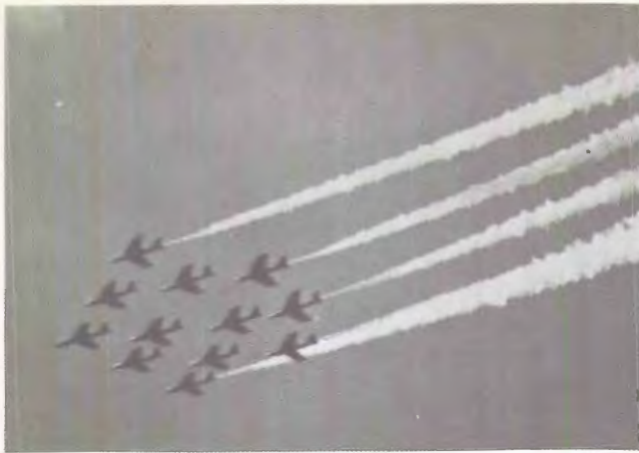
بفرمان مطاع مبارک شاهانه بمناسبت اجرای موفقیت آمیز
برنامه های هفته نیروی هوائی شاهنشاهی، در فرمان همگانی
ارتش از نیروی هوائی شاهنشاهی تقدیر بعمل آمد.

سال جشن ۲۵ مهر ۱۳۴۱ نیروی هوائی در پیشگاه مبارک شاهانه

سال جشن ۲۵ مهر سال ۱۳۴۱ نیروی هوائی شاهنشاهی
پیش از ظهر روز مذکور در پیشگاه مبارک شاهانه در پایگاه
هوائی وحدتی (دزفول) با اجرای یک نمایش هوائی برگزار
گردید. عملیات این نمایش هوائی عبارت بودند از: پرواز
آکروباسی تیم آکروجت تاج طلائی با شش فروند جت شکاری
«اف-۸۶» - فرود چتربازان بوسیله پنج فروند از هواپیماهای
داکوای نیرو (که برابر تم عملیات پس از فرود و اشغال
مواضع منطقه طی مانوری قرارگاه دشمن فرضی را منفجر کردند
و نیز چهار نفر از چتربازان از ارتفاع ۱۰۵۰۰ پا و دونفر از
چتربازان از ارتفاع ۱۶۵۰۰ پا پرش سقوط آزاد را بنمایش
گذاشتند) - قسمت آخر عملیات عبارت بود از ارائه قدرت
آتش هواپیماهای جت نیروی هوائی شاهنشاهی که طی آن ۲۵
فروند شکاری - بمب افکن «اف-۸۶» در مدت ۲۰ دقیقه با
پرتاب بمب - راکت و تیراندازی هدفهای مستقر در زمین را
منهدم کردند. ورزیدگی خلبانان از هر حیث منجمله دقت بمباران
و تیراندازی بسیار جالب توجه بود و موجبات رضایت خاطر
خطیر شاهانه را فراهم ساخت.

برای تماشای این نمایش هوائی علاوه بر شخصیتهای نظامی
و غیرنظامی که بوسیله نیروی هوائی دعوت شده بودند جمعیت

در اسفند هر سال ضمن اجرای آئین درختکاری هزاران اصله
درخت در محوطه یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی کاشته میشود و
این آئین موجب افزایش سال افزون فضای سبز در یگانها میگردد:



در نمایشات هوائی که روز جمعه ۲۸ مهر ۱۳۴۰ بمناسبت هفته
نیروی هوائی شاهنشاهی در آسمان فرودگاه مهرآباد انجام گرفت،
علاوه بر تیم آکروجت تاج طلائی، سه تیم از مشهورترین تیمهای
آکروجت کشورهای خارج نیز شرکت داشتند، در عکس بالا تیم آکروجت
"الماسهای آبی" نیروی هوائی سلطنتی انگلیس در یکی از مانورهای
۱۲ فروندی مشاهده میشود.

کثیری از اهالی خوزستان نیز بنا به دعوت عمومی نیرو آزادانه
در محل نمایش حضور یافته بودند.

در پایان نمایش خلبانان و چتربازان که در عملیات شرکت
کرده بودند به پیشگاه مبارک ملوکانه معرفی شدند و مورد تفقد
قرار گرفتند. پیش از اینکه موکب مبارک اعلیحضرت همایون
شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران پایگاه وحدتی را ترک
فرمایند تأسیسات داخلی و باشگاه افسران پایگاه مورد بازدید
ملوکانه قرار گرفت.



امروزه یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی علاوه بر آمادگی دام
عملیاتی از تسهیلات و وسائل آسایش کاملی برخوردارند. در عکس
بالا نمای خارجی سینمای مجلل "کوروس" پایگاه هوائی وحدتی و
در عکس روبروی خارجی قسمتی از باشگاه درجه داران یگان مذکور
مشاهده میشود.



اولین مأموریت جنگی نیروی هوایی شاهنشاهی در خارج از کشور

بنابدرخواست دبیر کل سازمان ملل متحد و موافقت اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران، یک گردان از نیروی هوایی شاهنشاهی شامل هواپیماهای «اف-۸۶» و پرسنل خلبان و فنی و کلیه عوامل و عناصر پشتیبانی مربوطه، بمنظور همکاری با نیروهای سازمان ملل متحد جهت اعاده صلح و امنیت به کشور آفریقائی کنگو، در تاریخ ۲۶ دیماه ۱۳۴۱ به آن کشور اعزام و پس از انجام مأموریتهای محوله در تاریخ ۱۳۴۱٫۲٫۱۵ به میهن بازگشتند آمادگی، وظیفه‌شناسی و مهارت کارکنان نیروی هوایی ایران که متجاوز از ۳۵ ماه در کادر نیروهای سازمان ملل متحد انجام وظیفه میکردند بقدری چشمگیر بود که واحد اعزامی ایران بین واحدهای دول شرکت کننده دیگر، بعنوان «واحد نمونه» شناخته شد و بارها مورد قدرشناسی مقامات سازمان ملل قرار گرفت.

ساعت ۸ صبح روز چهارشنبه ۲۶ دیماه ۴۱ شادروان ارتشبد محمد خاتمی فرمانده وقت نیروی هوایی شاهنشاهی (که در آن زمان درجه سپهبدی داشت) پیش از عزیمت گردان اعزامی طی مراسمی که در آن سرلشکر اعزازی معاونت فرماندهی نیرو (ارتشبد بازنشسته کنونی) و عده‌ای از امراء و افسران

در عکس پائین هشت نفر از خلبانان نیروی هوایی شاهنشاهی قبل از عزیمت به کشور آفریقائی کنگو مشاهده میشوند این افسران که زیر پرچم سازمان ملل در کنگو به بهترین وجهی انجام وظیفه کردند با درجات آنروز از چپ بر راست عبارت بودند از: ستوان یکم وحید کیمیایگر، ستوان یکم محسن معاریان - ستوان یکم محمدعبدالملوک، سروان ایرج مصطفوی - ستوان یکم محمدبزشکی (افسر ذخیره) ستوان یکم محمد علائقیند و ستوان یکم اسمعیل معاری.



صبح روز ۲۶ دیماه ۱۳۴۱ پیش از عزیمت گردان مأمور کنگو، فرمانده وقت نیروی هوایی، در اطاق بریفینگ یگان هوایی مهرآباد، پس از ایراد سخنانی پیرامون وظایف گردان در مأموریت کنگو با یکایک آنان خداحافظی بعمل آورد.

ارشد نیروی هوایی نیز حضور داشتند پس از ایراد بیاناتی در زمینه وظایف گردان اعزامی به کنگو بایکایک آنان خداحافظی بعمل آوردند.



سمت چپ: سروان
مصطفی سیدجوادی
(سرلشکر کنونی)
که فرماندهی یگان
اعزامی نیروی هوایی
شاهنشاهی به کشور
آفریقائی کنگو را
عهده دار بود.





چند دقیقه پیش از عزیمت چهار نفر از خلبانان نیروی هوایی شاهنشاهی با چهار فروند شکاری جت " اف - ۸۶ " برای انجام مأموریت جنگی ، تحت‌لواء سازمان ملل متحد در کشور آفریقائی کنگو - عکس در فرودگاه مهرآباد هنگامی گرفته شده که فرمانده وقت یگان هوایی مهرآباد (سرهنگ علی اصغر رفعت ، سرلشکر بازنشسته کنونی) با آنان خداحافظی بعمل می‌آورد .

ژنرال اکهارت رئیس هیئت مستشاران نظامی آمریکا در ایران، در سال ۱۳۴۴ ضمن بیاناتی که در مراسم تودیع بمناسبت پایان مأموریت وی در ایران اظهار کرد پیرامون حسن عمل و موفقیت گردان اعزامی نیروی هوایی در مأموریت کنگو چنین گفت:

«... یکی از موفقیت‌های بزرگ نیروی هوایی عبارت بود از اعزام جتهای اف - ۸۶ به کنگو برای پشتیبانی از اقدامات و عملیات سازمان ملل متحد در آن کشور، در این مأموریت خلبانان و هواپیماهای نیروی هوایی شاهنشاهی توانستند مأموریت خطیر خود را در کنگو بخوبی انجام دهند و مورد تمجید و تحسین سازمان ملل متحد واقع شوند...».

اعطاء نشان پاس موفقیت در مأموریت کنگو

بفرمان مطاع مبارك اعليحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران، پاس ابراز لیاقت و همچنین فعالیت فوق‌العاده در عملیات کنگو چهار نفر افسر شرح زیر مفتخر به دریافت نشانهای مصرحه گردیدند و در سخنرانی عمومی مورخه ۲۵۱

گردان اعزامی نیروی هوایی ایران به کنگو بفرماندهی سروان خلبان مصطفی حاج سیدجوادی (سرلشکر کنونی) مرکب از ۹ نفر از افسران خلبان و فنی و ۳۳ درجه‌دار فنی بود، ضمناً یکفروند هواپیمای داکوتا باسه نفر افسر خلبان و یک افسر فنی متخصص جت و دو نفر درجه‌دار فنی، مأمور حمل وسائل و پشتیبانی گردان اعزامی در بین راه بودند.

مسیر پرواز:

فرودگاه مهرآباد (تهران) فرودگاه دهران (عربستان سعودی) فرودگاه جدّه (عربستان سعودی) فرودگاه هیلاس - لاسی (آدیسی آبابا - اتیوپی) - فرودگاه «آنتی‌بی» (کشور اوگاندا) - فرودگاه کامینا (ایالت کاتانگا - کنگو). مدت پرواز در مسیر تهران کنگو: مجموعاً ده ساعت پرواز (بدون احتساب مدت توقف در چهار فرودگاه بین راه) و مسافت مسیر از تهران تا کنگو: جمعاً ۶۳۰۰ کیلومتر بود.

گردان اعزامی در تمام مدت مأموریت از هر لحاظ تحت فرماندهی و اختیار سازمان ملل متحد و تعمیرات و نگهداری و آماده پرواز کردن هواپیماها بعهده کارکنان اعزامی نیروی هوایی شاهنشاهی بود.



عکس بالا هنگام بارگیری یک فروند از هواپیماهای ترابری
داکوتای نیروی هوایی شاهنشاهی جهت حمل وسائل و عناصر پشتیبانی
کردن اعزامی مأمور به کنگو گرفته شده . در این پرواز سروان حسام
میرطلوعی (صف جلو نفر دوم از سمت راست - اکنون سرهنگ) خلبانی
هواپیمای ترابری مورد بحث را عهده دار بود .

عکس پهلوی - به ترتیب از بالا به پایین ، چهار فروند هواپیمای
جت شکاری " اف - ۸۶ " نیروی هوایی شاهنشاهی و دو فروند هواپیمای
" جی - ۲۹ " سوئدی در حال پرواز بسوی یک مأموریت در
کنگو - (وسط) عده‌ای از کارکنان اعزامی نیروی هوایی
شاهنشاهی . ضمن اجرای مراسمی در پایگاه هوایی کامینای
کنگو - در قسمت پایین ، ضلع تحتانی عکس نیز هواپیماها و عده‌ای از
کارکنان اعزامی نیروی هوایی شاهنشاهی در فرودگاه کامینای کنگو
دید می‌شوند . وظیفه شناسی و مهارت کارکنان نیروی هوایی که در
کادر نیروهای سازمان ملل انجام وظیفه میکردند بقدری چشمگیر بود
که بعنوان " یکان نمونه " شناخته شد و مورد تقدیر سازمان ملل قرار
گرفت .





بالا: استقبال فرمانده و کارکنان یگان هوایی مهرآباد از پرسنل اعزامی به کنگو هنگام مراجعت به وطن.
پائین: نمونه‌ای از تمبر یادبود پیروزی نیروی هوایی در مأموریت کنگو.

۱۳۴۲٫۱۰٫۲۶ نیروی هوایی، بوسیله فرماندهی وقت نیرو به
سینه یک‌یک آنان نصب شد:

سرگرد خلبان مصطفی حاج‌سیدجوادی (سرلشگر کنونی)
نشان سپه درجه ۳

سرگرد خلبان امیرحسین ربیعی (سپهبد کنونی) نشان
لیاقت درجه ۳ از نوع یکم

سروان فنی هوایی علی‌اکبر فریور (سرهنگ کنونی)
نشان سپه درجه ۳

سروان خلبان ابوالفضل مصطفوی (سرهنگ کنونی)
نشان افتخار درجه ۳

انتشار تمبر یادبود بمناسبت موفقیت نیروی هوایی شاهنشاهی در مأموریت کنگو

یادبود شرکت موفقیت‌آمیز نیروی هوایی در عملیات
کنگو روز دوم آبان سال ۱۳۴۲ که مصادف با سالروز سازمان
ملل متحد بود از طرف وزارت پست و تلگراف ایران یک سری
تمبر یادبود به‌بهای عددی ۶ ریال چاپ و منتشر شد. در زمینه
وسط این تمبر آرم سازمان ملل متحد بچشم میخورد که روی
آن چهار فروند از هواپیماهای جت شکاری اف-۸۶ نیروی
هوایی شاهنشاهی در پروازند. سمت چپ و بالا نیز علامت پرچم
جمهوری نوین کنگو که عبارت از یک ستاره زرد بزرگ و ۶
ستاره زرد کوچک است، دیده میشود.

ورود اولین سری از هواپیماهای ش-۱۳۰ (هرکولز) بخدمت نیروی هوایی شاهنشاهی

روز سه‌شنبه ۱۴ خرداد ۱۳۴۲ چهار فروند هواپیمای
ش-۱۳۰ (هرکولز) از مدل «بی» بعنوان نخستین سری از این
نوع هواپیمای ترابری طی مراسمی تحویل نیروی هوایی
شاهنشاهی گردید. «ش-۱۳۰» اولین هواپیمای چهارموتوره
و نخستین هواپیمای جت ملخدار ترابری بشمار میرود که وارد
خدمت نیروی هوایی ایران شده است. موتورهای این هواپیما
از نوع توربوپراپ (جت ملخدار) و دارای گنجایشی برای
حمل ۹۲ نفر سرباز با تجهیزات کامل یا ۶۴ نفر چترباز با تمام
وسایل و یا ۷۳ نفر بیمار با برانکار و دونفر پرستار بوده و قادر
بحمل حداکثر ۲۲ تن بار و بطور عادی ۱۸ تن بار و مجهز به
دستگاه تهویه کامل داخلی و تأمین فشار هوا در ارتفاعات
بالاست. حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۱۳۵۰۰۰ پوند و وزن
عملیاتی آن ۶۹۳۰۰ پوند - شعاع عملش با حداکثر بارگیری



۲۱۲۵ میل و با ۲۵۰۰ پوند بار ۳۱۰۰ میل - طول باند لازم
برای فرود هواپیما با بارگیری کامل در ارتفاع سطح دریا ۴۱۰۰
پا - سرعت اوجگیری اولیه هرکولز با حداکثر وزن ۲۱۲۰ پا
در دقیقه - حداکثر سرعتش ۳۸۰ میل در ساعت و سرعت مقرون





دو منظره از هواپیمای "ث - ۱۳۰" (هرکولز) که از خرداد ۱۳۴۲ وارد خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی گردید (مشخصات در صفحه پیش)



بصرفه اقتصادی آن ۳۴۰ میل در ساعت است. بعداً نیروی هوائی شاهنشاهی بامدلهای جدید نیرومندتری از این نوع هواپیما تجهیز گردید که اینک به تعداد بسیار در خدمت این نیرو میباشند.

وجه تسمیه پایگاه هوائی «شاهرخی»

پایگاه هوائی همدان که بعنوان سومین پایگاه شکاری تاکتیکی نیروی هوائی شاهنشاهی محسوب میشود، بنا بر استعدای نیروی هوائی شاهنشاهی و تصویب ذات مبارک شاهانه بنام پایگاه «شاهرخی» موسوم گردید. این نامگذاری پیاس خدمات ارزنده ای انجام گرفت که شادروان سرهنگ خلبان نصرالله شاهرخی به دوران حیات خود در راه پیشرفت نیروی هوائی بویژه در مورد یگانهای شکاری این نیرو بعمل آورد و سرانجام حین انجام وظیفه به سبب سانحه یکهفروند هواپیمای جت که خلبانی آنرا بعهده داشت در تاریخ ۲۱ مهر ماه ۱۳۳۹ جان خود را از دست داد.



شادروان سرهنگ خلبان نصرالله شاهرخی

آرم پایگاه شاهرخی که بنحو زیبایی بوسیله هنرمندی که کنارش

مشاهده میشود بصورت تابلو بزرگی تهیه گردیده



تیم آکروجت تاج طلائی در عملیات ۲۵ مهر ۱۳۴۲ با چهار فروند جت شکاری "اف - ۸۶" شرکت کرد.



سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۲ نیروی هوائی در پیشگاه مبارک شاهانه

سالجشن ۲۵ مهر سال ۱۳۴۲ نیروی هوائی شاهنشاهی پیش از ظهر روز مذکور در پیشگاه مبارک شاهانه در پایگاه هوائی شاهرخی (همدان) با اجرای يك برنامه نمایش هوائی برگزار شد. محل برگزاری نمایش مجاور پایگاه بود که جایگاه مخصوص در آنجا استقرار داشت. نمایش با تزلزل اجلال موکب مبارک شاهانه به جایگاه مخصوص و پس از عرض گزارش بوسیله فرمانده نیرو بشرح زیر انجام گرفت:

— عکسبرداری هوائی بوسیله دوفروند هواپیمای جت «آرتی-۳۳».

— پرواز خوبی تیم آکروجت «تاج طلائی» با چهار فروند جت شکاری اف-۸۶

— فرود چتربازان ارتش بوسیله پاتزده فروند هواپیمای داکوتای نیروی هوائی شاهنشاهی.

— ارائه قدرت آتش هواپیماهای جت اف-۸۶ نیروی هوائی شاهنشاهی با شرکت ۲۴ فروند هواپیما. در نمایش فرود چتربازان ۹ نفر از آنان از ارتفاع ۱۵۰۰۰ پا پرش با سقوط آزاد را بمعرض تماشا گذاشتند.

در نمایش قدرت آتش، هواپیماهای اف-۸۶ نیروی هوائی با پرتاب بمب، راکت، ناپالم و تیراندازی کلیه هدفهای مستقر در روی زمین را در مدت ۱۲ دقیقه منهدم کردند.

در پایان نمایش، چتربازان و پیشآهنگان هوائی جلو جایگاه به پیشگاه مبارک شاهانه معرفی شدند و مورد تفقد ذات اقدس شاهانه قرار گرفتند. سپس موکب مبارک ملوکانه به پایگاه شاهرخی تشریف فرما شدند و جوایز برندگان مسابقات تیراندازی و بمباران هوائی را باندست مبارک اعطاء فرمودند.

ورود اولین هلیکوپتر بخدمت نیروی هوایی شاهنشاهی

در سال ۱۳۴۲ اولین هلیکوپتر وارد خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی گردید. این هلیکوپتر از نوع یو - اچ - ۱۹ (اس-۵۵) ساخت سیکورسکی آمریکا و مناسب برای ترابری سبک و ارتباط، تجسس و نجات، حمل مجروحین و مأموریت‌های

گوناگون و موتورش ستاره‌ای از نوع «آر-۱۳۰۰-۳» ساخت راییت بقدرت ۸۰۰ اسب بود که با هوا خنک میشد. حداکثر سرعتش ۱۱۲ میل در ساعت - سقف پروازش ۵۸۰۰ پا - برد پرواز عادی آن ۳۶۰ میل - ظرفیتش دونفر خدمه و تا ده نفر مسافر یاسرباز و یا شش برانکار - وزن خالی آن ۵۲۵۰ پوند و حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۷۹۰۰ پوند بود.

هلیکوپتر یو - اچ - ۱۹ (اس - ۵۵) سیکورسکی نخستین هلیکوپتری که وارد خدمت نیروی هوایی ایران گردید .



اولین پرواز هواپیمای ت - ۱۳۰ نیروی هوایی شاهنشاهی به اروپا

برای سرکوبی آنان مأموریت یافت و در این مأموریت هواپیمای های نیروی هوایی شاهنشاهی بطور مؤثر وقاطعی شرکت کرده و پیروزیهای سریعی را نصیب ارتش شاهنشاهی نمودند.

اعطاء نشان به خلبانان و کارکنان نیروی هوایی شاهنشاهی به پاس ابراز لیاقت در عملیات رزمی ۱۳۴۲ علیه یاغیان فارس

بفرمان مطاع مبارك اعليحضرت همايون شاهنشاه آريامهر بزرگ ارتشتاران، بيست ودونفر از خلبانان و کارکنان فنی نیروی هوایی که در عملیات رزمی سال ۱۳۴۲ علیه یاغیان و اشرار فارس ابراز لیاقت کرده بودند به اخذ نشانها و مدالهای شرح زیر مفتخر گردیدند:

چهار افسر خلبان نشان سپه

سه افسر خلبان مدال طلا

۹ افسر خلبان نشان لیاقت

يك ستونيار خلبان مدال افتخار

چهار افسر فنی نشان لیاقت

يك افسر فنی نشان افتخار

روز يكم ديماه ۱۳۴۲ يك فروند هواپيمای ت - ۱۳۰ نیروی هوایی شاهنشاهی با هشت نفر خدمه پروازی و عدهای مسافر در مسیر یونان - آمستردام - لندن رهسپار اروپا شد و این اولین پرواز هواپیمای ت-۱۳۰ نیروی هوایی شاهنشاهی به اروپا محسوب میشود. در حالیکه امروزه برنامههای مرتبی برای پرواز این نوع هواپیمای نیروی هوایی شاهنشاهی، نه تنها به اروپا بلکه به آمریکا، وجود دارد و بطور عادی انجام میگیرند.

شرکت در عملیات رزمی علیه یاغیان جنوب

در سال ۱۳۴۲ بتحریک عدهای از مالکین بزرگ جنوب کشور که با بخطر افتادن منافع نامشروع خود با برنامه متریقی و نجات بخش اصلاحات ارضی مبتنی بر اصول انقلاب شاه و مردم مخالف بودند، دستجاتی در جنوب دست به آشوب و یاغیگری زده و به مقاومت مسلحانه برخاستند و بفرمان مطاع شاهانه ارتش

در امتثال اوامر مطاع ملوکانه ، عدهای از افسران خلبان و فنی نیروی هوایی شاهنشاهی که در مأموریت رزمی سال ۱۳۴۲ علیه یاغیان جنوب کشور وظایف محوله را بنحو احسن انجام داده بودند به دریافت نشان و مدال نائل آمدند. عکس پائین در جلسه سخنرانی عمومی مورخه ۴۲/۸/۳۰ هنگامی گرفته شده که افسران مذکور ضمن معرفی و تشویق به اخذ نشانها و مدالهای اعطائی از دست فرمانده وقت نیرو مفتخر میگردد .



مختصری پیرامون تغییرات لباس، علائم و پرچم در نیروی هوایی شاهنشاهی

فروهر به ترتیب یک ملخ سه پره با دایره‌ای از فلز زرد برای علامت فنی و یک بال از فلز زرد برای علامت دیده‌بانی در وسط دایرهٔ ملیله‌دوزی برگ بلوطی مذکور نصب شده بود.

این علائم (که تصاویر آنها قبلاً در این کتاب چاپ شده) تا سال ۱۳۲۸ متداول بود. در این سال یک نوع لباس خدمت نیز که «باتل درس» اصطلاح میشد با کلاهی ویژه خدمت با دو دکمه در جلو برای کارکنان نیروی هوایی مورد تصویب و استفاده قرار گرفت - علائم درجات روی کلاه خدمت این لباس عبارت بود از یک عقاب زرد و تاج پهلوی در بالای آن (به ترتیب به ابعاد ۸ و ۴ سانتیمتر) که درجهٔ مربوطه بوسیلهٔ پراق زرد زیر آن و نیز روی شانه‌ها نصب میشد (شکل شماره ۱). بعلاوه نظر به طبقه‌بندی خلبانان به عادی - ارشد و فرمانده، نشان خلبانان عادی بدون ستاره و پائین نشان خلبانی ارشد و

چنانکه قبلاً در این کتاب اشاره شد تا ۱۱ آذر ۱۳۱۱ لباس کارکنان نیروی هوایی همانند لباس کارکنان نیروی زمینی بود و فقط روی کلاه افسران هوایی یک عقاب زرد که بالای آن یک تاج پهلوی قرار داشت نصب میشد و نخستین نشان خلبانی هم یک دایره با دور بلوط بقطر تقریبی چهار سانتیمتر شامل یک ستارهٔ پنج‌په‌ر زرد در بالا و یک عقاب فلزی زرد در وسط بود.

در تاریخ ۱۱ آذر ۱۳۱۱ لباس مشخص جدیدی که عبارت بود از کت و شلوار با کاسکت برنگ سرمه‌ای در زمستان و برنگ خاکستری در تابستان، تصویب شد که از فروردین ۱۳۱۲ مورد استفاده قرار گرفت. علائم درجات در این لباس با پراق زرد دور کلاه و روی شانه‌ها و سردست لباس مشخص می‌شد و بال نیز بعنوان علامت رستهٔ هوایی تعیین گردید که از ملیلهٔ زرد بازمین‌های از پارچهٔ مشکی که روی برگردان یقهٔ کت و پالتو نصب می‌شد.

نشان کلاه افسران ابتدا بشکل دایره‌ای با دور ملیله‌دوزی برنگ زرد بود که در بالا یک تاج پهلوی ملیله‌دوزی زرد و در وسط یک عقاب فلزی بدرنگ زرد روی متن مشکی قرار داشت، که بعداً این نشان با افزایش طول بال‌های عقاب از ملیله زرد (بطوریکه از دایرهٔ ملیله‌دوزی نشان به بیرون امتداد می‌یافت) تغییر کرد - توضیح اینکه درجه‌داران نیروی هوایی از نشان کلاه مشابه منتها بدون تاج استفاده میکردند.

علامت خلبانی هم بصورت یک دایره با دور برگ بلوط که بالای آن یک تاج پهلوی و در وسط شکل فروهر از فلز زرد روی متن آبی‌نصب شده بود تغییر یافت. علائم فنی و دیده‌بانی نیز ۲۵۸ بهمان شکل عمومی علامت خلبانی بود باین تفاوت که بجای



شکل: شماره ۱ - نشان کلاه ویژه خدمت ۱۳۲۸



شکل : شماره ۳



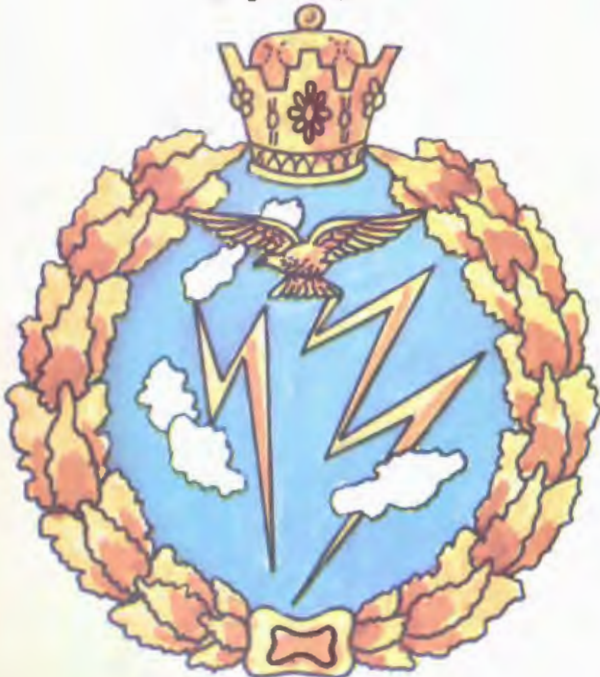
شکل : شماره ۲

برابر مقررات مربوطه باشند.

درهین سال علائم تخصصی مشخص برای کارکنان نیروی هوایی در نظر گرفته شد - کلمه دیده بانی که تا آن زمان مجموعه ای از تخصصهای پروازی را دربرمیگرفت، به «ناوبری» تبدیل گردید که علامت تخصصی آن عبارت بود از دایره ای بقطر چهارساعتیتر با متن آبی و دوره ای از برگ بلوط که در بالا یک تاج پهلوی و در وسط علامت عقربه و ستاره ای در زیر یک عقاب قرار داشت (شکل شماره ۴) و علائم تخصصی دیگر عبارت شدند از:

فرمانده به ترتیب یک ستاره یا دو ستاره پنج پر زرد رنگ افزوده شد (اشکال شماره ۳ و ۲) - توضیح اینکه خلبانانی از نشان یک ستاره میتوانند استفاده کنند که دارای کارت سفید پروازی (یعنی قادر به پرواز کور و درهوائی بد) و از لحاظ تعداد ساعات پرواز و مدت خدمت پروازی حائز شرایطی باشند که در مقررات مربوطه تعیین گردیده و خلبانانی از نشان دارای دو ستاره میتوانند بهره مند شوند که دارای کارت سبز پروازی (یعنی قادر به پرواز کور و درهوائی بسیار بد) بوده و حائز شرایط لازم از حیث حدنصاب تعداد ساعات پرواز و مدت خدمت و سایر شرایط،

شکل : شماره ۵



شکل : شماره ۴



شکل : شماره ۶



الف - علامت تخصصی هواشناسی که مشخصات عمومی علامت تخصصی ناوبری را داشت با این تفاوت که در وسط شامل علائمی از ایر و برق آسمانی زیر یک عقاب بود (شکل شماره ۵).
 ب - علامت تخصصی عکاسی، با مشخصات عمومی مذکور در دو علامت تخصصی بالا با این فرق که در وسط زیر عقاب صفحه عکاسی دیده میشد (شکل شماره ۶).
 پ - علامت تخصصی بمباران و مسلسلچی، با مشخصات عمومی مشروحه در علائم بندهای بالا منتها در وسط زیر عقاب، شکل یک بمب و برج مسلسل مجسم گردیده بود (شکل شماره ۷).

شکل : شماره ۷



ت - علامت تخصصی ارتباط هوایی، با همان مشخصات عمومی علائم مشروحه بالا، با این تفاوت که در وسط زیر عقاب یک دکل با برق قرار گرفته بود (شکل شماره ۸).
 ث - علامت تخصصی بهداری نیروی هوایی، با مشخصات عمومی مذکور در علائم بالا بنحوی که در وسط، زیر عقاب علامت ویژه بهداری قرار داشت (شکل شماره ۹).
 ج - علامت تخصصی موزیک نیروی هوایی شاهنشاهی نیز با مشخصات عمومی یادشده برای علائم مذکور در بندهای بالا بود منتها در وسط زیر یک عقاب علامت ویژه موزیک قرار گرفته بود (شکل شماره ۱۰).

شکل : شماره ۸



شکل : شماره ۹





بالا (شکل شماره ۱۱) آرم چتربازی تا هنگامیکه یگان چتر بازی از ترکیبات سازمانی نیروی هوائی شاهنشاهی بود.



چ - علامت تخصصی چتربازی (البته تا هنگامیکه جزو ترکیبات سازمانی نیروی هوائی بود، که برای اولین بار این رشته تخصصی را در ارتش شاهنشاهی بوجود آورد) - دایره ای را شامل میشد که در وسط یک چتر، باز شده بین دو بال قرار داشت (شکل شماره ۱۱).

ح - علامت افسران هوائی که دوره دوساله دانشگاه جنگ را طی کرده بودند، دایره ای بود بقطر ۴ سانتیمتر از فلز زرد و دوره برگ بلوط با متن آبی که در بالا یک تاج پهلوی و وسط، زیر عقاب، خورشید با اشعه مربوطه و دو شمشیر

مقاطع قرار داشت (شکل شماره ۱۲).
 خ - علامت افسران هوائی که دوره یکساله دانشگاه جنگ را طی کرده بودند از علامت مشابه مشروطه در بند «ح» منتها بدون وجود «شمشیر مقاطع» استفاده میکردند (شکل شماره ۱۳).

در سال حدود ۱۳۳۲ تغییراتی در لباس کارکنان نیروی هوائی شاهنشاهی بعمل آمد و استفاده از کت و شلوار چهارجیبی با کمر از پارچه ای برنگ آبی تیره مخصوص (که اصطلاحاً رنگ آبی نفتی نامیده میشود) معمول گردید و در ساعات خدمت

شکل : شماره ۱۳



شکل : شماره ۱۲





شکل : شماره ۱۵



بالا (شکل شماره ۱۶) - نشان خلبانی که با پایان تحصیلات و آموزش خلبانی و اخذ گواهینامه مورد استفاده قرار میگیرد.
سمت راست (شکل شماره ۱۴) نشان کلاه امر او
سمت چپ (شکل شماره ۱۵) نشان افسران ارشد، جزء و درجه داران که در سال ۱۳۳۸ مورد استفاده قرار گرفت.



شکل : شماره ۱۴

فصل تابستان نیز پیراهن آبی آستین بلند با کراوات مشکی میتوانست مورد استفاده قرار گیرد که بعداً پوشیدن پیراهن آستین کوتاه، بدون کراوات هم در ساعات خدمت تابستانی مجاز گردید.

در سال ۱۳۳۸ نشان کلاه امرای نیروی هوایی به دایرهٔ ملیله دوزی زرد از برگ خرما تبدیل شد که در بالا به یک تاج پهلوی وصل میشد و در وسط یک عقاب فلزی برنگ زرد بود که روی متن مشکی قرار داشت (شکل شماره ۱۴).

نشان کلاه افسران ارشد، جزء و درجه داران عبارت گردید از یک دایره با ملیلهٔ زرد و تاج پهلوی در بالا و در پائین پایونی از ملیلهٔ زرد و در وسط یک عقاب فلزی روی

متن مشکی (شکل شماره ۱۵).

علائم تخصصی عموماً به بال نقره‌ای تیره تبدیل شد که طول هر طرف بال حدود ۳ سانتیمتر و در وسط دایره‌ای با فلز برگ بلوط از نقرهٔ تیره و بالای آن یک تاج پهلوی از فلز زرد بود. نصب علامت مشخصهٔ هر تخصص در وسط دایرهٔ نقره‌ای برگ بلوطی مذکور، از فلز زرد بشرح زیر معمول گردید.

- علامت خلبانی: فروهر و در پائین بدون ستاره - یک ستاره و یا دو ستاره برابر مقررات مربوطه (اشکال شماره ۱۶ - ۱۷ - ۱۸).

- علامت فنی: یک گونیا بایک پرگار (شکل شماره ۱۹).
- علامت پروازیاری: یک بال (شکل شماره ۲۰).



شکل شماره ۱۸ (آرم خلبانی با دو ستاره)



شکل شماره ۱۷ (آرم خلبانی با یک ستاره)



بالا - شکل ۱۹ (آرم تخصصی فنی هوایی)
پائین - شکل ۲۲ (آرم تخصصی رادار)



بالا - شکل شماره ۲۰ (آرم پروازیاری)
پائین - شکل شماره ۲۱ (آرم کارکنان اداری)





شکل : شماره ۲۴



شکل : شماره ۲۳



شکل : شماره ۲۵



کلاه افسران ارشد نیرو



کلاه امرای نیروی هوایی



شکل شماره ۲۶
نشان کلاه امرای
نیروی هوایی شاهنشاهی



کلاه درجه داران نیرو



کلاه افسران جزء نیرو



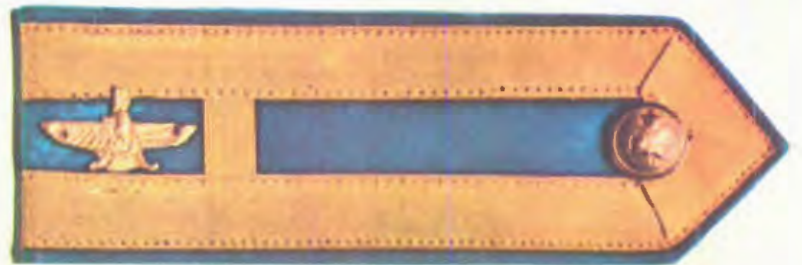
شکل شماره ۲۷
نشان کلاه افسران ارشد و جزء
نیروی هوایی شاهنشاهی (توضیح
اینکه نشان کلاه همافران، مشابه
همین نشان، منتها با ابعادی
قدری کوچکتر بوده و در ضمن
دور کلاهشان نظیر کلاه درجه -
داران فاقد نوار مشکی میباشد).

بالا (شکل شماره ۲۹) - آرم نیروی هوایی شاهنشاهی که
ابتدا تاج و عقاب بود، با متداول شدن بال در علائم نیرو به
این شکل تغییر یافت و بعداً " به شکل شماره "۳۰" (پائین ستون
دوم این صفحه) مبدل گردید .

پائین : نمونه سردوشی دانشجویان دانشکده خلبانی نیروی هوایی



شکل شماره ۲۸
نشان کلاه درجه داران
نیروی هوایی شاهنشاهی



پائین : نمونه سردوشی دانشجویان دانشکده فنی نیروی هوایی



شکل شماره ۳۰
آرم جدید متداول در
نیروی هوایی شاهنشاهی



— علامت اداری: يك مشعل با شعله قرمز با دو قلم متقاطع (شکل شماره ۲۱).

— علامت تخصصی رادار: يك دستگاه رادار (شکل شماره ۲۲).

— علامت تخصصی اسلحه و مهمات: يك بمب عمودی، سر بمب بطرف پائین (شکل شماره ۲۳).

— علامت تخصصی ارتباط و مراقبت هوایی: برج و برق روی مینای آبی (شکل شماره ۲۴).

— علامت تخصصی هواشناسی: بادنمای تیفه‌ای و پیاله‌ای روی مینای آبی (شکل شماره ۲۵).

— علامت رسته هوایی نیز همان بال است منتها از فلز زرد که روی برگردان یقه کت و پالتو نصب میگردد.

این علائم با تغییرات جزئی در بعضی از آنها و افزایش تخصص‌های جدید با علائم ویژه خود اکثراً هنوز هم مورد استفاده کارکنان نیروی هوایی شاهنشاهی می‌باشند.

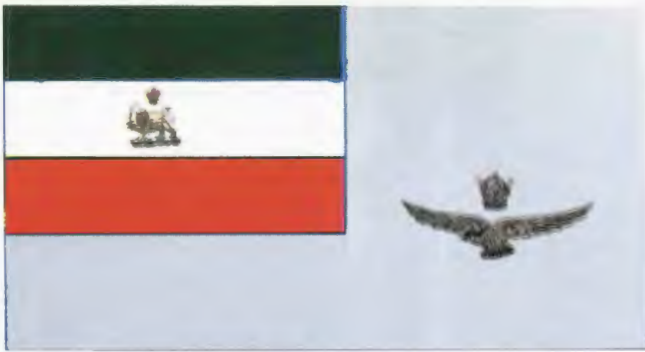
از سال ۱۳۴۴ نشان کلاه کارکنان نیروی هوایی تغییر یافت و امرا از نشان کلاه بشکل شماره ۲۶ و افسران ارشد و جزء از نشان کلاه بشکل شماره ۲۷ و همافران از نشانی مشابه کلاه افسران جزو (منتها با ابعادی مختصر کوچکتر) و درجه‌داران از نشان کلاه تمام نقره‌ای بشکل شماره ۲۸ استفاده میکنند.

آرم نیروی هوایی شاهنشاهی ابتدا عبارت بود از تاج بالای عقاب که با معمول شدن بال برای علائم تخصصی، به‌نقشه ایران در وسط دایره نقره بلوطی مذکور مبدل شد (شکل شماره ۲۹) و اینک مشابه نشان کلاه امرای نیروی هوایی میباشد که زیر آن شعار «بلند آسمان جایگاه من است» اضافه گردیده است (شکل شماره ۳۰).

ضمناً در حال حاضر لبه کلاه افسران جزء، همافران و درجه‌داران ساده و لبه کلاه افسران ارشد دارای يك ردیف



لباس افسران و درجه‌داران نیروی هوایی شاهنشاهی



پرچم پیشین نیروی هوایی (قبل از تبدیل به شکل شماره ۳۵)



شکل شماره ۳۵ - پرچم کنونی نیروی هوایی



شکل شماره ۳۶ سرپرچم نیروی هوایی

برگ خرما و لبه کلاه امرا دارای دوردیف برگ خرما میباشد (به اشکال مربوطه مراجعه شود).

پرچم نیروی هوائی شاهنشاهی در طول تاریخ پنجاهساله خود تغییراتی داشته که پیش از آخرین تغییر از يك تاج و عقاب در متن آبی روشن تشکیل می شد که در قسمت بالا و سمت چپ آن پرچم ایران با شیر و خورشید نقش بسته بود (شکل شماره ۳۴) لیکن پس از تغییر شکل نشان کلاه و آرم نیروی هوائی شاهنشاهی، بشکل شماره ۳۵ مبدل گردید. سرپرچم نیروی هوائی شاهنشاهی نیز در شکل شماره ۳۶ دیده میشود.



علامت پرچم ایران بشکل دواير سهرنگ (عکس بالا) در بدنه وبالهای هواپیماها و پرچم ملی ایران (بشکل پهلو) با ابعاد متناسب روی سکان عمودی هواپیماهای نیروی هوائی شاهنشاهی نقش می بندند.



تمرین دلاور و سیم نیروی هوایی شاهنشاهی در آن

دقیقیتی به پیشرفت آموزش و افزایش تجربیات واحدها و فرماندهان خواهد کرد.

تأکید میکنم که کلیه عناصر شرکت کننده، چنین موقعیتی را مقنن شمرده و از این همکاری برادرانه طبق سنن سربازی حداکثر بهره‌مند گردند.

سعادت و کامیابی همه‌شمارا از خداوند متعال خواستاریم. «در تمرین «دلاور» واحدهائی از نیروی ضربتی آمریکا مرکب از يك تیپ تقویتی هوایرد - دوگردان هواپیمای جت شکاری و هواپیمای حمل و نقل مورد احتیاج از نیروی هوائی و واحدهای دریائی آمریکا باهمکاری واحدهای نیروی زمینی - هوائی و دریائی ایران مانور مشترکی را اجرا کردند. تمرین دلاور یکی از مراحل آموزشی نیروهای سه‌گانه ارتش شاهنشاهی ایران بود که باهمکاری عناصری از نیروهای سه‌گانه ارتش آمریکا بصورت تمرین مرکب اجرا گردید. هدف از اجرای این تمرین آماده نمودن نیروهای نظامی ایران برای کار در این نوع ستادها و آموزش سیستم همکاری و آشنائی بروش فرماندهی ستادهای مدیره و عملیاتی بود. افسران ایرانی و آمریکائی متفقاً مراحل طرح‌ریزی مدیریت - اجراء و نظارت برتمرین دلاور را انجام دادند و این فرصت مناسبی بود برای بالا بردن سطح آموزش و قابلیت دفاعی نیروهای سه‌گانه ارتش شاهنشاهی ایران.

تمرین مشترك دلاور تمرین يك طرفه‌ای بود که برعلیه نیروهای دشمن فرضی طرح‌ریزی شده و با شرکت عناصری از نیروهای ایران و آمریکا بین روزهای ۲۳ و ۲۶ فروردین‌ماه ۱۳۴۳ اجرا گردید. برای انجام تمرین مذکور فرضیات زیر بعمل آمده بود:

فرض شده بود که در سرزمین ایران دو کشور موسوم به «خورشید» و «آزاد» وجود دارد و بین این دو کشور همجوار از سال گذشته جنگ سرد ادامه داشته و اخیراً منجر به تیرگی شدید روابط سیاسی گردیده تا اینکه در روز «الف» کشور خورشید بدون اعلام جنگ بيك حمله دامنهدار نظامی دستزده

ستاد بزرگ ارتشتاران بمنظور بالا بردن سطح آموزش نیروهای سه‌گانه ارتش شاهنشاهی و آزمایش روش‌های همکاری با کشورهای عضو پیمان مرکزی همه ساله تمرینهای در کادر سازمان پیمان مرکزی بموقع اجرا میگذارد که از آن جمله تمرینهای هوائی شهباز و تمرین دریائی میدلینگ و تمرینهای مخابراتی اتحاد را میتوان نام برد.

تمرین دلاور نیز تمرین مشترکی بود که با همکاری نیروهای سه‌گانه ارتش شاهنشاهی در کادر پیمان مرکزی در مناطق دزفول و خلیج فارس در فروردین ۱۳۴۳ اجرا گردید. ولی این تمرین از لحاظ وسعت دامنه عمل از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود و پیام اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران که بمناسبت تمرین دلاور شرفصدور یافت و بازدید ذات مبارک شاهانه از عملیات مربوطه که با تزلزل اجلال به پایگاه هوائی وحدتی (دزفول) انجام گرفت دلیل بارزی بر اهمیت خاص این تمرین میباشد.

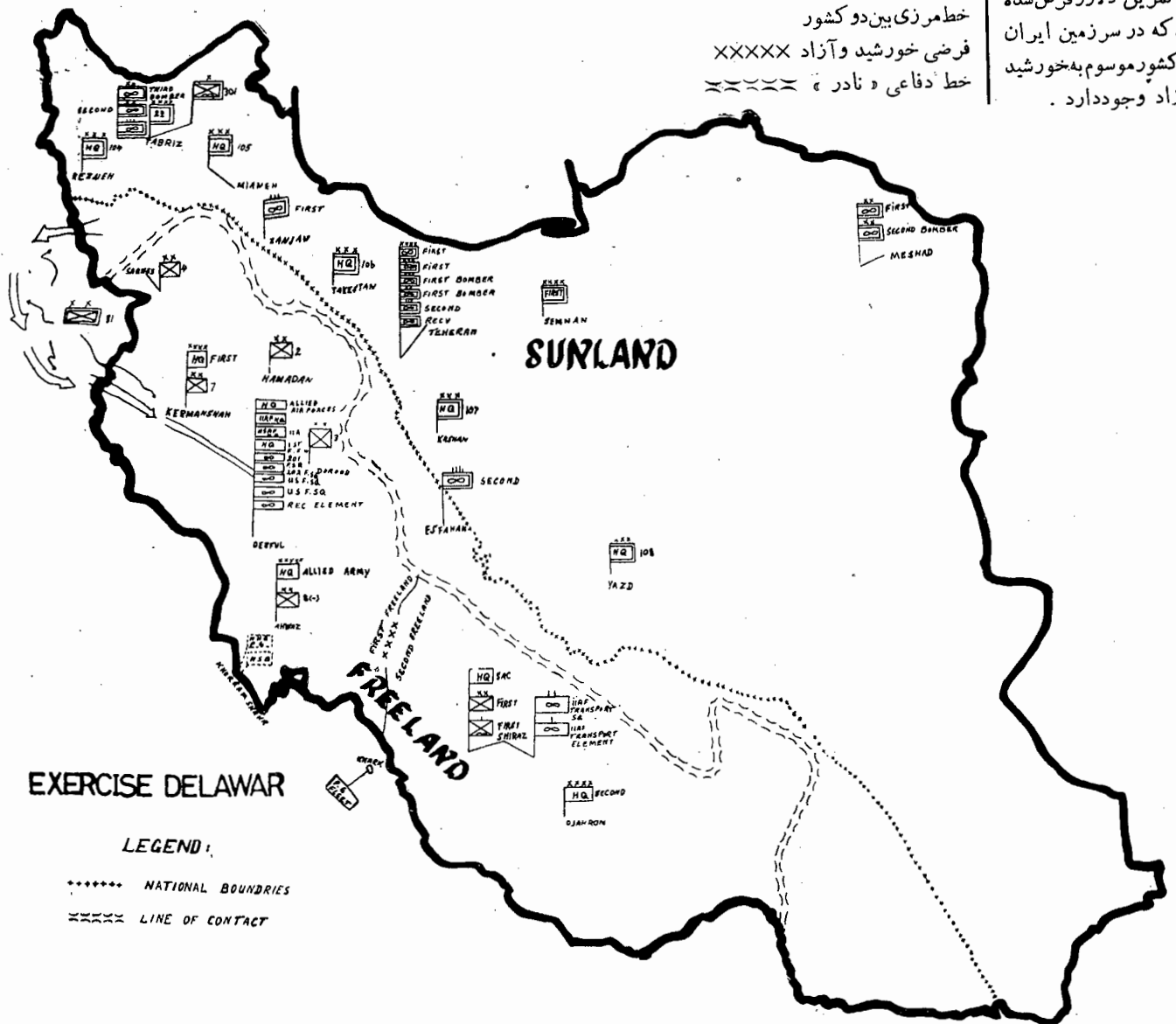
متن پیام شاهانه بمناسبت تمرین دلاور

«ورود افسران و افراد نیروهای مسلح آمریکا بایران بمنظور شرکت در تمرین مشترك دلاور موجب خرسندی خاطر ما میباشد. این تمرین نسبت به تمرینهای قبلی پیمان مرکزی از قبیل تمرینهای شهباز و میدلینگ دارای اهمیت خاصی میباشد، چه نیروهای سه‌گانه زمینی، هوائی، دریائی دو کشور متفق ایران و آمریکا در کادر پیمان مرکزی در آن شرکت میجویند. افسران و افراد نیروهای مسلح دو کشور که اجرای این تمرین را برعهده دارند با رعایت ندرجه شایستگی و معلومات و آموزش و روحیه عالی نظامی انتخاب گردیده‌اند.

اطمینان داریم که اجرای این تمرین تأثیر بسزائی در بسط دوستی و توسعه همکاری موجود بین نیروهای مسلح ایالات متحده آمریکا و کشور شاهنشاهی ایران خواهد داشت و تماسهای نزدیکی که فیما بین حاصل میگردد کمک

در تمرین دلاور فرض شده بود که در سرزمین ایران دو کشور موسوم به خورشید و آزاد وجود دارد.

خط مرزی بین دو کشور فرضی خورشید و آزاد
 خط دفاعی « نادر »



هوایی و هواپیماهای کشور خورشید بزند بطوریکه بزودی موفق میشود تفوق هوایی را در داخل مرزهای خود حاصل نماید.

همچنین طبق فرضیه‌های تمرین دلاور یک لشکر مکانیزه دشمن (کشور خورشید) بمنظور درهم شکستن خطوط مواصلاتی نیروهای کشور آزاد در جناح غربی و مرکز تأسیسات حیاتی حملات خود را از ناحیه غربی ادامه داده و وارد کشور آزاد شده بود تا نقاط حیاتی در این منطقه را در دست گرفته و خطوط ارتباطی نیروهای کشور آزاد را که به خط دفاعی نادر وصل میگردد قطع نماید.

تیپ ۲۲ پیاده کشور آزاد مأموریت داشت که تأسیسات حیاتی دزفول را حفاظت کرده و پیشروی لشکر مکانیزه دشمن را که با حرکت در امتداد محور واندوز - قصر شیرین - ملاوی تأسیسات حیاتی مذکور را تهدید میکرد بتأخیر اندازد. ولی این تیپ پیاده در اثر فشار لشکر مکانیزه دشمن از ارتفاعات مجاور حسینیه رو بجنوب یعنی بسمت دو کوه عقب‌نشینی کرده

و مقاومت اولیه نیروی کشور آزاد را درهم شکسته و نیروهای پوششی او را بعقب رانده و در خاک این کشور پیشروی کرده و آنها را بمواضع دفاعی در خط « نادر » کشانده است.

نیروهای کشور آزاد ضمن تلاش برای حفظ مواضع دفاعی خود در خط نادر به جمع‌آوری نیروها در دزفول و نواحی خلیج فارس اقدام و از ایالات متحده آمریکا درخواست کمک نظامی میکند تا بتواند بر علیه کشور متجاوز (خورشید) دست به حمله متقابل زده و نیروهای دشمن را عقب رانده و از مرز خارج نماید.

همزمان با عبور عناصر زمینی کشور خورشید از مرز و پیشروی در خاک کشور آزاد نیروهای هوایی آن کشور نیز، بمنظور خنثی کردن نیروهای هوایی کشور آزاد و بدست آوردن تفوق کامل هوایی، بر علیه پایگاههای هوایی و ایستگاههای رادار این کشور به حمله میپردازد ولی نیروهای دفاع هوایی کشور آزاد میتواند تاحدی حملات اولیه هوایی دشمن را دفع کرده و سریعاً دست بحملات متقابل هوایی برضد پایگاههای

ودر امتداد «بالارود» وضع دفاعی بخود گرفته و منتظر رسیدن نیروهای کمکی بود.

بدنبال درخواست کشور آزاد برای کمک از کشورهای دوست و متفق، ایالات متحده آمریکا به تیپ یکم لشکر ۱۰۱ هوایرد وابسته به فرماندهی هوایی تاکتیکی خود مأموریت داد که بیاری تیپ ۲۲ پیاده مذکور شتافته و مشترکاً حملات لشکر مکانیزه دشمن را دفع کرده و او را از دسترسی به پایگاه هوایی دزفول بازدارند. این تیپ هوایرد آمریکائی از خاک آمریکا پرواز کرده و از طریق آدانا (واقع در کشور ترکیه) بمحل مأموریت خود در کشور آزاد رسید و با پراشوت در مجاورت دوکوهه پیاده شد و پس از تجمع به تیپ ۲۲ کشور آزاد ملحق و او را تقویت نمود و این دو تیپ نیروئی با مأموریت مشترک بنام «رضا» را تشکیل داده و متفقاً با حمله تطبیق شدهای ارتفاعات منطقه حسینییه را که بدست دشمن افتاده بود اشغال نمودند.

پس از اینکه نیروهای مشترک «رضا» مواضع خود را در حسینییه مستحکم کردند یک گروهان هوایرد کشور آزاد و یک گروهان هوایرد آمریکائی مشترکاً در عقب جبهه دشمن فرود آمده و راه عقب نشینی و رسیدن تدارکات به دشمن را مسدود نمودند و به ۲ تیپ ایرانی و آمریکائی (رضا) در حسینییه فرصت دادند تا نیروی دشمن را درهم شکسته و سپس به دو گروهان هوایرد مذکور ملحق گردند.

ضمناً در این تمرین، بمنظور حفظ تفوق هوایی، کشور آزاد از ایالات متحده آمریکا کمک خواست و بر مبنای این درخواست دو گردان شکاری ۳۶ فروندی مرکب از هواپیماهای جت نوع اف-۱۰۰ و با عوامل تقویتی شامل ۶ فروند هواپیمای حمل و نقل «ث-۱۳۰». از خاک آمریکا پرواز و بواحدهای هوایی کشور آزاد مستقر در پایگاه هوایی وحدتی پیوست. در تمرین دلاور واحدهای زیر از نیروی هوایی شاهنشاهی شرکت داشتند:

— دو گردان شکاری (۲۴ فروند هواپیمای جت از نوع اف-۸۶)

— چهار فروند هواپیمای اکتشافی از نوع «آرت-۳۳»

— دو فروند هواپیمای حمل و نقل «ث-۱۳۰»

— چهار فروند هواپیمای حمل و نقل «ث-۴۷» (داکوتا)

— سه فروند هواپیمای ارتباطی «ت-۳۳»

— دو فروند هواپیمای ارتباطی «ال-۲۰»

در کلیه مراحل عملیاتی عوامل نیروی هوایی کشور آزاد و متفق مشترکاً عملیات زمینی را پشتیبانی نموده و مأموریتهای حمل و نقل هوایی و شناسائیهای لازم را انجام دادند.

در تمرین دلاور برای انتقال نیروها و ایجاد پل هوایی بین آمریکا و کشور آزاد ۸۸ هواپیمای حمل و نقل از نوع



درمانور دلاور یک تیپ هوایرد با پراشوت در مجاورت دوکوهه پیاده و پس از تجمع به تیپ ۲۲ کشور آزاد ملحق شد و با تقویت آن نیروئی با مأموریت مشترک بنام «رضا» را تشکیل دادند.

«ث-۱۳۰» و «ث-۱۳۵» مورد استفاده قرار گرفت. سوختگیری هواپیماهای شکاری بین راه در آسمان توسط تانکرهای جت از نوع هواپیماهای «کث-۱۳۵» انجام گرفت. از طرفی طبق فرضیه تمرین دلاور چون عوامل نفوذی کشور خورشید در سواحل خلیج فارس فعالیت خود را بمنظور ایجاد خرابکاری در مناطق نفتی و تأسیسات آن شروع کرده و در نظر داشتند کنترل نیروهای نظامی را در این منطقه متزلزل کنند بر مبنای درخواست کشور آزاد، فرمانده قوای متفقین در خاورمیانه تصمیم گرفت قسمتی از ناوگان خود را برای کمک به نیروی دریائی کشور آزاد به خلیج فارس اعزام دارد تا با الحاق به واحدهای نیروی دریائی کشور آزاد فعالیتهای تخریبی عوامل نفوذی کشور خورشید را در این مناطق حیاتی خنثی نمایند. این ناوگان در روز معین وارد آبهای خلیج فارس شد و با فرمانده نیروهای دریائی کشور آزاد ارتباط حاصل نمود و مشترکاً برای کنترل خلیج فارس و برقراری نظم در تأسیسات نفتی و پایگاههای دریائی خلیج فارس برنامههای لازم را طرح نمودند. گزارش رسید که واحدهای هوایی دشمن در دهانه خلیج فارس و اطراف کانال خورموسی تعدادی مین دریائی به آب انداخته و خطوط کشتیرانی را مسدود نموده و از طرفی عوامل نفوذی کشور خورشید در جزیره خارک دست بخرابکاری زده



اولین پرواز شاهانه با هواپیمای سریعتر از صوت «اف - ۵»

اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران ضمن دیداریکه در خرداد ماه ۱۳۴۳ از ایالات متحده آمریکا بعمل آوردند تأسیسات هواپیمائی آن کشور را نیز مورد بازدید قرار دادند. روز چهارشنبه ۲۷ خرداد ۱۳۴۳ هنگام بازدید ملوکانه از تأسیسات شرکت نورثروپ با یکفروند از هواپیمای های سریعتر از صوت «اف-۵» این شرکت مدت یکساعت در آسمان «ساوتلند» پرواز فرمودند و در تمام مدت پرواز هدایت هواپیما را شخصاً بعهده داشتند و پس از انجام پرواز مشخصات هواپیما را از لحاظ قابلیت مانور و سرعت اوجگیری و غیره ستودند. کارشناسان فن که شاهد این پرواز شاهانه بودند عمیقاً تحت تأثیر مهارت خلبانی شاهنشاه قرار گرفتند. در شماره ۱۷ ژوئن ۱۹۶۴ هفتهنامه «نورث روپ نورایرنیوز» تمثال مبارک شاهانه در حالیکه پس از پرواز، کابین هواپیمای «اف-۵» را ترک میفرمایند چاپ شد و خبر مربوط به این پرواز در ستون اول صفحه اول هفتهنامه باعنوان درشت درج گردید.

- سپاه ۱۰۶ پیاده - تاکستان
- سپاه ۱۰۷ پیاده - کاشان
- سپاه ۱۰۸ پیاده - یزد

بعلاوه واحدهای هوایی ارتش یکم نیروی خورشید و سپاه مربوطه در شهرهای تهران - مشهد - زنجان - تبریز - اصفهان استقرار یافته و کنترل این مناطق را در دست داشتند. ۲۶۹

و تأسیسات نفتی را مورد تهدید قرار دادهاند و پایگاه دریائی خارک قادر به برقراری نظم و فرونشاندن اغتشاش در این جزیره نمیباشد لذا بهتصمیم فرمانده نیروهای مشترک دریائی ناو گروه مینجمع کن بطرف دهانه حرکت کرد و خطوط مواصلاتی دریائی را از مینهای دشمن پاک نموده و همچنین عناصر نیروی دریائی کشور آزاد و متفق وی به خارک حرکت کرده و با اجرای عملیات «آمفی-بی» و پیاده کردن تفنگداران دریائی در این منطقه فعالیت عوامل نفوذی کشور خورشید را از مینبرده و نظم و ترتیب را در این جزیره برقرار کردند. نیروهای دریائی کدر تمرین دلاور شرکت نمودند عبارت بودند از:

از نیروی دریائی شاهنشاهی ایران:

- یک فروند ناو اسکورت (ناو شاهنشاهی بیر)
- چهار فروند ناو مینجمع کن (ناوهای شاهنشاهی: شاهرخ - شهباز - سیمرغ - کرکس)
- چهار فروند ناوچه ضد زیردریائی (ناوچههای شاهنشاهی: کیوان - مهران - تیران - ماهان)
- دو فروند ناو نیروبر (ناو نیروبر لارک و هنگام)
- یکفروند ناو نفتکش (ناو شاهنشاهی هرمز)
- یک فروند ناو یدککش (ناو بهمنشیر)
- یک گردان تفنگدار دریائی (۳۰۰ نفر)

از نیروی دریائی ایالات متحده آمریکا:

- یکفروند ناو فرماندهی (ناو گرینیچ بی)
- یکفروند ناو نیروبر (ناو اسپیکل گرو)
- دو فروند ناوشکن (ناو استرمیلینک - ناووا)
- یک گردان تفنگدار دریائی (۲۵۰ نفر)
- هشت فروند هلیکوپتر (جهت عملیات هلیلندینگ)

واحدهای زمینی که در تمرین

دلاور شرکت داشتند عبارت بودند از:

- تیپ ۲۲ پیاده با عوامل سازمانی وابسته تقویتی از ارتش شاهنشاهی ایران.

- یک گروهان هواورد از نیروی زمینی ارتش شاهنشاهی ایران.

- یک تیپ تقویتی هواورد از نیروی زمینی ارتش آمریکا. در تمرین دلاور وضع و گسترش نیروهای کشور خورشید (دشمن) بشرح زیر فرض شده بود:

- گروه ارتشهای خورشید و تیپ هواورد ارتش در تبریز

- سپاه ۱۰۴ پیاده - رضائیه
- سپاه ۱۰۵ پیاده - میانه

نمایش مشخصات پروازی «اف-۵» در ایران

و نخستین پرواز آشنائی خلبانان نیروی
هوایی شاهنشاهی با این نوع هواپیما

صبح روز یکشنبه ۱۱ مرداد ۱۳۴۳ مشخصات فنی و پروازی هواپیمای سربعتر از صوت «اف-۵» با حضور سپهبد خاتمی فرمانده وقت نیروی هوایی (ارتشبد فقید) و عده‌ای از امرا و افسران ارتش و نیروی هوایی و سایر علاقمندان در فرودگاه مهرآباد بمعرض نمایش گذاشته شد و حاضرین پس از استماع سخنرانی و توضیحات آقای تیمبرلیک (سرلشکر بازنشسته نیروی هوایی آمریکا و نایب رئیس وقت شرکت هواپیماسازی نورث روپ) راجع به مشخصات هواپیمای «اف-۵» از هواپیمای مورد بحث بازدید بعمل آوردند و سپس پروازنمایشی هواپیما انجام گرفت. از همین روز عده‌ای از خلبانان جت نیروی هوایی شاهنشاهی با هواپیمای «اف-۵بی» پرواز آشنائی انجام دادند - سپهبد خاتمی فرمانده وقت نیروی هوایی (ارتشبد فقید) نخستین خلبان نیروی هوایی ایران بود که در این پرواز آشنائی شرکت نمود.

بنای جدید ستاد فرماندهی نیروی هوایی شاهنشاهی

ستاد فرماندهی نیروی هوایی شاهنشاهی که سالها از اماکن استجاری استفاده میکرد سرانجام در ساختمان جدید و مناسبی که در دوشان تپه احداث گردید استقرار یافت. کار ساختمانی بنای ستاد فرماندهی نیروی هوایی شاهنشاهی به فرمان مطاع مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در فروردین ماه ۱۳۴۲ آغاز و در مهر ۱۳۴۳ پایان پذیرفت و بعداً برحسب توسعه نیرو و نیاز ستاد فرماندهی به اماکن جدید، تدریجاً گسترش پیدا کرد.

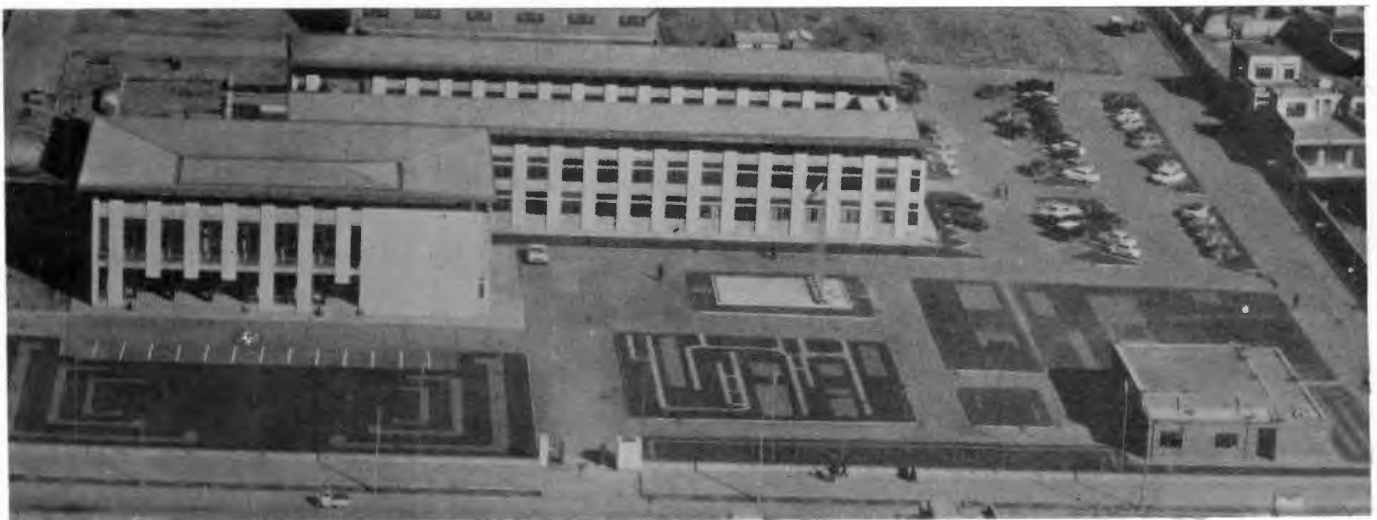


عکس بالا و پائین این صفحه مناظر قسمتهائی از ساختمان ستاد فرماندهی نیروی هوایی شاهنشاهی در دوشان تپه را در اوائل استقرار ستاد در محل جدید و پیش از توسعه نشان میدهند.

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۳ نیروی هوایی در پیشگاه مبارك شاهانه

سالجشن ۲۵ مهر سال ۱۳۴۳ نیروی هوایی شاهنشاهی پیش از ظهر روز مذکور در پیشگاه مبارك شاهانه در شیراز (حوالی پل فسا) با شرکت عده کثیری از مدعوین و هزاران نفر از مردم علاقمند فارس ضمن اجرای يك نمایش هوایی برگزار گردید. برنامه نمایش هوایی مورد بحث، پس از ترول اجلال موکب مبارك همایونی و عرض گزارش بوسیله فرمانده وقت نیرو، بشرح زیر اجرا شد:

عکسبرداری هوایی بوسیله دوفرورد هواپیمای جت «آرتی-۳۳» (که در مدت کمی عکسها آماده و بین مدعوین توزیع گردید) - فرود چتربازان با ۹ فرورد هواپیمای داکوتا و سه فرورد هواپیمای «ث-۱۳۰» نیروی هوایی شاهنشاهی - عملیات پرواز خوبی تیم آکروجت تاج طلایی با چهار فرورد هواپیمای جت «اف-۸۶» - پرواز جمع سه فرورد هواپیمای جاولین و عبور يك فرورد هواپیمای ولکان انگلیسی (که بنا به دعوت نیروی هوایی شاهنشاهی به ایران آمده بودند) - ارائه



ورود هواپیمای سریعتر از صوت

«اف - ۵» بخدمت نیروی هوایی شاهنشاهی

پیش از ظهر روز دوشنبه ۱۲ بهمن ماه ۱۳۴۳ اولین گردان از هواپیماهای شکاری تاکتیکی سریعتر از صوت «اف-۵» طی مراسمی که در مهرآباد انجام گرفت وارد خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی گردید. «اف - ۵» ساخت شرکت نورث روپ آمریکا بوده و در دو مدل «ای» و «بی» وارد خدمت این نیرو گردید. مدل «ای» شکاری تاکتیکی «اف-۵» یکنفره و مدل «بی» آن دونفره است و مجهز به دوموتور توربوجت شامل «پس سوز» هر یک بقدرت ۴۰۸۰ پوند کشش بوده و در دماغ مدل «ای» دو توپ ۲۰ میلیمتری سوار شده و هر دو مدل هفت مقر در نوک و زیر بالها و زیر بدنه دارند که میتوان روی آنها مهمات تاکتیکی و یا در مواردی جهت افزایش شعاع عمل هواپیما بجای مهمات مخازن سوخت سوار کرد.

سیستم ارابه فرود این هواپیما که برای نشستن و برخاستن در فرودگاههای فاقد پی ریزی طرح شده و همچنین چرخ دماغ قابل کنترل آن اجازه میدهد که در صحنه‌های مقدم عملیات بطور مؤثری مأموریت‌های پشتیبانی را انجام دهد. بسبب سبکی وزن هواپیمای «اف-۵» هنگام فرود و وجود فلاپهای لبه حمله

یک نمونه از مدل "بی" (دو کابینه) هواپیمای شکاری تاکتیکی سریعتر از صوت " اف - ۵ " که در ۱۳۴۳ وارد خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی گردید .

قدرت آتش بوسیله ۲۴ فرود از هواپیماهای اف-۵ نیروی هوایی شاهنشاهی - پرتاب دو دستگاه جیب از یک فرود هواپیمای «ث-۱۳۰» و تخریب جیب‌های پرتاب شده بوسیله ۶ فرود از هواپیماهای اف-۵ نیرو - فرود یک فرود هواپیمای ث-۱۳۰ و پیاده کردن چهار دستگاه جیب و افراد مسلح در یک وضعیت رزمی.

در ارائه قدرت آتش، هواپیماهای «شکاری - بمب افکن» اف-۵ کلیه هدفهای مستقر در زمین را با پرتاب بمب - راکت ناپالم و تیراندازی منهدم کرده و صحنه عملیات را به جهنمی از آتش مبدل کردند. در پایان نمایش خلبانان و چتربازان که در عملیات شرکت داشتند مورد تفقد ذات مبارک شاهانه قرار گرفتند.

بطور کلی کلیه عملیات نمایش هوایی بنحو شایسته‌ای بموقع اجرا گذاشته شد و رضایت خاطر خطیر ملوکانه را فراهم ساخت.

تقدیر نیروی هوایی شاهنشاهی

بفرمان مطاع مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران از خدمات نیروی هوایی شاهنشاهی بعالت ابراز جدیت و فعالیت فوق العاده در عملیات ۲۵ مهر ۱۳۴۳ که بمناسبت سالروز نیروی هوایی شاهنشاهی در شیراز انجام شد قدردانی و مراتب در ماده ۱ فرمان همگانی ارتش (بشماره ۱۰۸۷۶) درج گردید.



هلیکوپتر جدید در خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی

روز ۱۱ اسفند ماه ۱۳۴۳ هلیکوپترهای جدیدی از نوع «اچ-۴۳-اف» (کامان) ساخت آمریکا طی مراسمی که در مهرآباد برگزار شد تحویل نیروی هوایی شاهنشاهی گردید. «اچ-۴۳-اف» دومین نوع از هلیکوپترها محسوب میشود که وارد خدمت نیروی هوایی ایران گردیده و برای مأموریتهای تجسس، نجات و ارتباط، خاصه در مناطق کوهستانی و مأموریتهای گوناگون دیگر مناسب بوده و ظرفیتی معادل هشت نفر داشته و مجهز به یک موتور توربوشتفت بقدرت ۱۱۵۰ اسب و سرعت افقی آن ۱۲۰ میل در ساعت و سقف پروازش ۲۳۰۰۰ پا و حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۹۱۵۰ پوند میباشد.

مراسم پایان اولین دوره تعلیمات رزمی «اف-۵»

در تاریخ ۲۲ تیر ماه ۱۳۴۴ مراسم پایان اولین دوره تعلیمات رزمی «اف-۵» با شرکت فرمانده وقت نیروی هوایی شاهنشاهی و جمعی از افسران نیرو و خلبانان «اف-۵» و بانوانشان در باشگاه کوی افسران مهرآباد برگزار گردید. در این مراسم آرم مخصوص دوره تعلیماتی مذکور بوسیله فرمانده نیرو به کلیه خلبانانی که این دوره را با موفقیت طی کرده بودند اعطاء شد - ضمناً فرمانده وقت نیروی هوایی (شادروان ارتشبد محمد خاتمی) خود نیز شخصاً فارغ التحصیل همین دوره بود.

و لبه فرار و امکان استفاده از چتر ترمز هم، فرود این هواپیما در مقایسه با شکاربهای مشابه دیگر، در فرودگاههای کوچکتری امکانپذیر است.

«اف-۵» با حداکثر قدرت موتورها و بدون مهمات و باکهای خارجی قادر است در ۳۵ دقیقه خود را به ارتفاع ۴۰۰۰۰ پا برساند - حداکثر سرعت افقی «اف-۵» در ارتفاع ۳۶۸۶۵ پا ۱۹۴۳ برابر سرعت صوت و سقف پرواز رزمی آن با وزن ۹۹۷۰ پوند (در حالیکه فقط یکی از موتورها با حداکثر قدرت کار کند) حدود ۴۲۶۰۰ پا و قابلیت مانور و کیفیات مربوط به فرامین هواپیما عالیست. تجهیز با دو موتور عامل «امنیت پرواز» قابل توجهی برای این هواپیما بوده و نیز نیروی مضاعف مستقل هیدرولیکی جهت سطوح فرامین و سیستمهای مضاعف الکتریکی و سوخت هم عوامل دیگری در زمینه ایمنی بشمار میروند. چرخهای هواپیما میتوانند بکمک نیروی ثقل و فشار الیاف هوا باز و قفل شوند - یک سیستم اضطراری ترمز بکمک چتر نیز ضمیمه شده که بمیزان ایمنی پرواز با «اف-۵» میافزاید. پرتاب صندلی خلبان از کابین سریعاً و با اطمینان در تمام ارتفاعات (از روی باند خزش فرودگاه گرفته تا ارتفاع سقف پرواز هواپیما) در سرعتهای بالاتر از ۱۲۰ نات انجام پذیر است. طرح صندلی «اف-۵» که با نیروی راکت پرتاب میشود طوریست که نیروی «g» را حداقل ممکن میرساند.

گروهی از هواپیماهای جت شکاری تاکتیکی سریعتر از صوت " اف - ۵ " نیروی هوایی شاهنشاهی که در رمپ پرواز فرودگاه مهرآباد ، در یک ردیف مرتب پارک شده اند ، دیده میشوند .





هلیکوپتر HH - 43 F (کامان) که سال ۱۳۴۳ وارد خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی گردید (مشخصات در صفحهٔ روبرو)



رژه تعدادی از نمونه هواپیماهای چهارموتوره ترابری ث - ۱۳۰ (هرکولز) در نمایش هوایی ۲۵ مهر سال ۱۳۴۴ که در فرودگاه مهرآباد در پیشگاه مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران انجام گرفت .

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۴ نیروی هوایی در پیشگاه مبارک شاهانه

— فرود يك فروند هواپیمای ث-۱۳۰ نیروی هوایی شاهنشاهی در يك وضعیت رزمی و پیاده کردن چهار دستگاه جیب و عناصر پشتیبانی و برخاستن سریع و ترك صحنه.

در پایان نمایش هوایی، خلبانان و چتربازانی که در نمایش شرکت داشتند به پیشگاه مبارک شاهانه معرفی شدند و مورد تفقد ذات مبارک شاهانه قرار گرفتند. عملیات روز ۲۵ مهر ۱۳۴۴ نیروی هوایی شاهنشاهی موجبات رضایت خاطر خطیر ملوکانه را فراهم ساخت و امر فرمودند از خدمات این نیرو در فرمان همگانی ارتش تقدیر بعمل آید. متن تقدیر از خدمات نیرو که در ماده ۱ فرمان همگانی ارتش بشماره ۱۱۳۳۹۹ درج گردید بشرح زیر بود:

«بفرمان مطاع مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران از خدمات نیروی هوایی شاهنشاهی بعلت ابراز جدیت و فعالیت فوق العاده در عملیات روز بیست و پنجم مهر ماه ۱۳۴۴ که بمناسبت روز سالگرد آن نیرو در پایگاه مهرآباد انجام گردید قدردانی میگردد».

تقدیر از خدمات نیروی هوایی شاهنشاهی ضمن بخشنامه ای همراه مطالب زیر به امضاء فرمانده وقت نیروی هوایی به کارکنان نیرو ابلاغ گردید:

«اوامر مطاع مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران دایر بر قدردانی از جدیت و فعالیت نیروی هوایی در عملیات روز بیست و پنجم مهر ماه سال جاری که طی شماره فوق ابلاغ گردیده است بهترین مشوق و ارزنده ترین پاداشی است که کارکنان نیروی هوایی در مقابل زحمات خود کسب میکنند.

این افتخار بر اثر خدمت يك یا چند نفر بخصوص بدست نیامده است که از يك يك آنان تقدیر گردد بلکه تحصیل این افتخار بزرگ نتیجه علاقمندی، دلسوزی، تلاش و فعالیت مداوم

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۴ نیروی هوایی شاهنشاهی پیش از ظهر روز مذکور در پیشگاه اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران و علیاحضرت شهبانو و والاحضرت همایون ولایتعهد و باحضور جمع کثیری از شخصیت های برجسته لشگری و کشوری که بوسیله نیروی هوایی دعوت شده بودند و دهها هزار نفر از طبقات مختلف مردم پایتخت که با استقبال از دعوت عمومی نیروی هوایی آزادانه در محل نمایش گرد آمده بودند، ضمن يك نمایش هوایی در فرودگاه مهرآباد برگزار گردید. نمایش با ترول اجلاال موکب مبارک شاهانه و پس از عرض گزارش بوسیله فرماندهی نیرو به ترتیب زیر انجام گرفت:

— رژه نمونه هواپیماهای نیروی هوایی شامل هواپیمای های: داکوتا — «ث-۱۳۰» — «اف-۸۶» — «ت-۳۳» — «آرت-۳۳» و هواپیماهای سریعتر از صوت «اف-۵».

— ارائه قدرت پروازی ۳ فروند هواپیمای «اف-۵».

— نمایش مبارزه با آتش و نجات بوسیله هلیکوپتر نوع «اچ-۳۳-اف» نیروی هوایی شاهنشاهی.

پرش چتربازان نیروی مخصوص و چتربازان دختر و پسر باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی و نمایشات سقوط آزاد چتربازان.

— پرش سقوط آزاد ده نفر چترباز انگلیسی و پرواز يك فروند هواپیمای ولکان و چهار فروند هواپیمای لایتینگ انگلیسی با اجرای نمایشات پروازی (يك واحد از هواپیماها و چتربازان انگلیسی جهت شرکت در نمایش هوایی ۲۵ مهر ۱۳۴۴ بنابه دعوت نیروی هوایی شاهنشاهی به ایران آمده بود).

— نمایش پرواز خوبی تیم آکروجت تاج طلائی با چهار فروند هواپیمای شکاری «اف-۸۶».

اکثریت قریب به اتفاق کلیه کارکنان نیروی هوایی است که در انجام وظایف حساس و خطیر خود از هیچگونه جانبازی و فداکاری در راه خدمت به فرمانده تاجدار خود و میهن گرامی دریغ نداشته و شب و روز در تلاشند.

امیدوارم در اجرای منویات مبارک شاهانه هر سال موفقیت هائی بیشتر از سال پیش نصیب کارکنان نیروی هوایی شاهنشاهی گردد.

اولین عبور هواپیمای نیروی هوایی شاهنشاهی با خلبان و خدمه ایرانی از فراز اقیانوس اطلس

در ۱۷ آبان ۱۳۴۴ یک فروند هواپیمای ث-۱۳۰ (هرکولز) نیروی هوایی شاهنشاهی بمنظور بازدید اساسی از تهران پرواز و پس از عبور از فراز اقیانوس اطلس روز ۲۵ آبان در فرودگاه دابینز ایالت جورجیا آمریکا بزمین نشست و این برای اولین بار بود که یک هواپیمای نظامی ایرانی با خلبانان و خدمه ایرانی از فراز اقیانوس اطلس پرواز کرد و در خاک آمریکای شمالی فرود آمد.

آقای «جو - موری» رئیس قسمت صادرات کارخانجات هواپیما سازی شرکت لاکهید طی یک نامه خصوصی که به معاونت ماتریل وقت ستادفرماندهی نیرو ارسال داشت، پیرامون هواپیمای «ث-۱۳۰» نیروی هوایی شاهنشاهی که جهت بازدید اساسی به آمریکا پرواز کرده بود چنین نوشت:

«متخصصین کارخانه پس از اولین بازدید از هواپیمای اعزامی نیروی هوایی شاهنشاهی اظهار نظر کردند که هواپیمای شما نسبت به اکثر هواپیماهای نظامی مشابه آمریکائی که بهمین منظور به کارخانه ارائه میشوند، از نظر نگهداری و شرایط فنی دارای وضعیت بهتری میباشد و این بعقیده من کیفیت خوب و ارزنده سازمان نگهداری نیروی هوایی شاهنشاهی را گواهی میدهد».

مراسم اخذ سردوشی اولین گروه از دوشیزگان هنرجوی داوطلب خدمت در کادر ثابت نیروی هوایی شاهنشاهی

روز ۲۹ شهریور ۱۳۴۵ ضمن مراسمی که در مرکز آموزشهای هوایی (فرماندهی آموزشهای هوایی کنونی) برگزار گردید هفتاد و یک نفر از دوشیزگان هنرجوی داوطلب خدمت در کادر ثابت نیروی هوایی شاهنشاهی پس از ادای سوگند به اخذ سردوشی نائل آمدند و این اولین بار در ارتش شاهنشاهی بود که عدهای دوشیزه آموزش مقدماتی نظامی را به پایان رسانیده و به افتخار اخذ سردوشی نائل می آمدند. دوشیزگان



منظره‌ای از اجرای موفقیت آمیز برنامه مبارزه با آتش و نجات بوسیله یک فروند هلیکوپتر اج-۱-۴۳-اف (کامان) نیروی هوایی شاهنشاهی که در نمایش هوایی ۲۵ مهر ۱۳۴۴ در مهرآباد انجام گرفت.

مذکور برای نخستین بار در ارتش بادپلم ریاضی یا طبیعی ششم دبیرستان برای طی دوره تخصصی الکترونیک و ارتباط و ادامه خدمت در کادر ثابت نیروی هوایی استخدام شده و مشغول تحصیل بودند. در این مراسم اعضاء خانواده‌های هنرجویان و عده کثیری از خبرنگاران مطبوعات و رادیو نیز شرکت داشتند. دوشیزگان هنرجو بالباس متحدالشکل ویژه نیروی هوایی و تجهیزات تفنگ در مراسم حضور یافته بودند. طرح لباس این دوشیزگان با سلیقه خاصی انتخاب شده، کلاهشان از دو قسمت سفید و آبی تشکیل گردیده که قسمت بالای کلاه سفید است و آرم نیروی هوایی نیز در بالای نقاب کوتاه کلاه جای گرفته است.

سالجشن ۱۳۴۵ نیروی هوایی در پیشگاه مبارک شاهانه

توسعه شبکه مخابراتی و ایجاد سیستم اعلام خطر هوایی و تجهیز با وسائل دفاع هوایی و افزایش استعداد ترابری هوایی سالجشن ۱۳۴۵ نیروی هوایی شاهنشاهی بعلت نامساعد بودن هوا در روز ۲۵ مهر، پیش از ظهر روز ۲۶ مهر در پیشگاه مبارک شاهانه و علیاحضرت شهبانو و الاحضرت همایون ولایتعهد و رئیس جمهوری وقت پاکستان با اجرای یک نمایش هوایی در فرودگاه مهرآباد برگزار شد. نمایش باتشریف فرمائی

مطاع مبارك از خدمات نیروی هوایی شاهنشاهی در فرمان همگانی ارتش (ماده ۱ شماره ۱۱۸۱۶) تقدیر بعمل آمد.

تأسیس صندوق یاران نیروی هوایی شاهنشاهی

بمنظور کمک به کارکنان نیروی هوایی و خانواده تحت تکفل آنان که بعلل غیرمترقبه دچار گرفتاریهای نامطلوب و مصائبی گردیده و وضع مالیشان مختل و بطور عادی قادر به رفع گرفتاری و سرو سامان بخشیدن به زندگی خود نباشند، در سال ۱۳۴۵ يك سازمان غیرانتفاعی بنام «صندوق یاران» تحت ریاست عالیہ فرماندهی نیروی هوایی شاهنشاهی و با عضویت کلیه کارکنان این نیرو (که داوطلبی خود را اعلام داشتند) تأسیس گردید.

برابر اساسنامه مصوبه صندوق یاران نیروی هوایی شاهنشاهی، اعضاء این سازمان را دو دسته تشکیل میدهند: اعضاء رسمی یعنی کلیه کارکنان نیرو که عضو صندوق بوده و حق عضویت مقررہ را می‌پردازند - اعضاء افتخاری یعنی کسانی که داخل کادر نیروی هوایی نبوده ولی کمکهای مادی مهمی به صندوق یاران بعمل آورند یا خدمات شایان توجهی در اجرای منظور وهدف این سازمان انجام دهند (اعضاء افتخاری از پرداخت حق عضویت معاف میباشند).

ارکان اصلی صندوق یاران عبارتند از: مجمع عمومی - هیئت مدیره - هیئت عامله و هیئت بازرسان.

مجمع عمومی را نمایندگان اعضاء رسمی صندوق تشکیل میدهند که به نسبت هر یکصد نفر، یک نفر با رأی مخفی از طرف یگانها و قسمتهای تابعه نیروی هوایی برگزیده میشوند و بطور عادی هر دو سال یکبار تشکیل میشود (مجمع فوق‌العاده بنا به تشخیص ریاست عالیہ و هیئت‌مدیره صندوق هر موقع که ضروری باشد میتواند تشکیل گردد).

وظیفه مجمع عمومی استماع و تصویب گزارش و پیشنهادات هیئت مدیره صندوق و برگزیدن اعضاء انتخابی این هیئت است که شامل يك افسر - يك همافر و يك درجه‌دار و يك غیرنظامی از هریگان مستقل نیرو میباشد و هر بار (شهریور) برای يك دوره دوساله برگزیده میشوند.

اعضاء انتصابی هیئت مدیره صندوق یاران پنج نفر از مقامات ستاد فرماندهی نیروی هوایی شاهنشاهی هستند که در اساسنامه تصریح گردیده است.

کلیه عملیات اجرائی صندوق یاران طبق روشهایی که به تصویب ریاست عالیہ صندوق میرسد با ارشاد و راهنماییهای هیئت مدیره توسط يك هیئت عامله پنج نفری انجام میگردد. اعضاء هیئت عامله صندوق یاران که بعنوان مدیر عامل - معاون مدیرعامل - خزانه‌دار - حسابدار و کمک حسابدار انجام وظیفه مینمایند از بین اعضاء هیئت مدیره هر بار برای دو سال

موکب مبارك اعلیحضرتین و پس از عرض گزارش فرمانده نیروی هوایی، که حاکی از پیشرفتهای نیرو در زمینه‌های گوناگون از جمله توسعه شبکه مخابراتی، ایجاد سیستم اعلام خطر هوایی، تجهیز باوسائل دفاع هوایی و افزایش استعداد ترابری هوایی بود، به ترتیب و تم مشروحہ زیر انجام گرفت: - رژه نمونه هواپیماها (از نوع داکوتا - «ث-۱۳۰» - «ت-۳۳» - «آرت-۳۳» - «اف-۸۶» و «اف-۵» و هلیکوپترها).

- پرواز خوبی جمع بمنظور ارائه مقدمات هواپیماهای جت شکاری سریعتر از صوت «اف-۵».

- پرواز يك فروند هواپیمای «ت-۶» بمنظور ارائه عمل ناظر مقدم در هوا و نشان دادن هدف.

- حمله هواپیماهای «اف-۵» به هدفهای زمینی و از بین بردن مواضع دفاعی فرضی.

- پرواز چهار فروند از هواپیماهای «اف-۵» بمنظور پوشش منطقه هنگام فرود عناصر هواپیمای و پشتیبانی.

- فرود عناصر مقدم هواپیمای با ۹ فروند هلیکوپتر بمنظور پاک کردن منطقه.

- پرش چتربازان نیروی مخصوص با ۶ فروند هواپیمای ترابری بمنظور اشغال منطقه.

- پرش دوشیزگان چترباز باشگاه هواپیمایی شاهنشاهی بمنظور استقرار پست امدادی بهداشتی (در این نمایش ۱۱ نفر از دوشیزگان و بانوان چترباز باشگاه شرکت داشتند).

- فرود ۹ فروند از هواپیماهای «ث-۱۳۰» نیروی هوایی شاهنشاهی در يك وضعیت رزمی بمنظور پیاده کردن سریع عناصر پشتیبانی.

- بلند شدن يك فروند هواپیمای «ث-۱۳۰» در يك وضعیت رزمی، از يك فرودگاه کوچک با وجود موانع اطراف.

- عملیات «پرواز خوبی» تیم آکروجت تاج‌طلایی با چهار فروند هواپیمای «اف-۸۶».

- پرش سقوط آزاد چتربازان نیروی مخصوص. نمایش هوایی که با تم مشروحہ فوق و مهارت زیاد انجام گرفت با خواندن سرود مخصوص نیروی هوایی شاهنشاهی بوسیله دوشیزگان هنرجو و هنرآموز نیروی هوایی پایان یافت.

خلبانان و چتربازانیکه در اجرای عملیات شرکت داشتند به پیشگاه مبارك شاهانه معرفی شدند و مورد تفقد ذات مبارك ملوکانه قرار گرفتند.

با استقبال از دعوت همگانی نیروی هوایی ده‌ها هزار نفر از هم‌میهنان علاقمند در فرودگاه مهرآباد گردآمده و شاهد عملیات نمایش هوایی بودند.

حسن اجرای عملیات نمایش هوایی ۲۶ مهر ۱۳۴۵ موجبات رضایت خاطر خطیر شاهانه را فراهم ساخت و بفرمان

انتخاب میشوند. همچنین هیئت بازرسان صندوق یاران را سه نفر تشکیل میدهند که هیئت مدیره از بین اعضاء خود هر بار برای دو سال انتخاب مینماید.

کمکهای صندوق یاران به کارکنان نیروی هوایی که در شرایط اضطراری قرار گرفته و ضروری تشخیص داده شود بر حسب مورد سه نوع هستند: کمک بلاعوض - کمک بصورت وام بدون بهره با اقساط طویل‌المدت (حداکثر چهل ماه) - کمک بصورت وام با بهره (جمعاً در مدت چهل ماه برای هر ۱۰۰۰۰ ریال ۲۰۰ ریال) - کمکهای مذکور تا پنجاه هزار ریال باتصویب هیئت عامله و در صورت تجاوز از این مبلغ با پیشنهاد هیئت عامله و تصویب ریاست هیئت مدیره پرداخت میگردد.

افتتاح مرکز جدید ارتباطات نیروی هوایی

ساعت ۱۴۰۰ روز چهارشنبه ۳ خرداد ۱۳۴۶ مرکز جدید ارتباطات نیروی هوایی شاهنشاهی که با آخرین و پیشرفته‌ترین وسائل و دستگاههای میکروویو مجهز بوده و ارتباطات آنی از دور را بطور صوتی و تله‌تایپ برای نیروی هوایی تأمین میکند بوسیله فرمانده وقت نیروی هوایی شاهنشاهی گشایش یافت. در این مرکز عده‌ای از دوشیزگان که نخستین دوره تخصصی ارتباط و الکترونیک ویژه دوشیزگان را در فرماندهی آموزشیهای هوایی طی کرده بودند بکار و فعالیت اشتغال داشتند.

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۶ نیروی هوایی در پیشگاه فرخنده شاهانه

اولین پرش سقوط آزاد دوشیزگان چتر باز

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۶ نیروی هوایی شاهنشاهی پیش از ظهر روز مذکور در پیشگاه فرخنده شاهانه با اجرای يك نمایش هوایی در پایگاه هوایی شاهرخی (همدان) برگزار شد. در این مراسم والا حضرت شاهدخت فاطمه پهلوی و جمعی از شخصیت‌های عالی‌رتبه کشوری و لشگری حضور داشتند و بعلاوه هزاران نفر از مردم علاقمند شهرستان همدان، با استقبال از دعوت عامه نیروی هوایی برای تماشای نمایش هوایی گرد آمده بودند. با نزول اجلال موکب مبارک شاهانه و پس از عرض گزارش بوسیله فرمانده نیرو، نمایش هوایی با تم عملیاتی ویژه‌ای به ترتیب مشروحه زیر انجام گرفت:

- رژه نمونه انواع هواپیماهای جت نیروی هوایی شاهنشاهی شامل «ت-۳۳» - «اف-۸۶» و «اف-۵».

- عملیات «پرواز خوبی» پنج فروند شکاری سریعتز از

صوت «اف-۵».

- عملیات بمباران فرضی با چهار فروند هواپیمای «اف-۵».

- پرش چتربازان رامیاب از يك فروند هواپیمای داکوتا.

- پرش چتربازان دختر و پسر باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی و ایجاد پست امدادی بهداری.

- عملیات پوشش رزمی بوسیله چهار فروند «شکاری» - بمبافکن» از نوع «اف-۸۶».

- پرش چتربازان نیروهای مخصوص از سه فروند هواپیمای «ت-۱۳۰».

- پرش سقوط آزاد دوشیزگان چترباز باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی از يك فروند هواپیمای داکوتا - این اولین بار بود که دوشیزگان چترباز ایرانی در يك نمایش هوایی پرش سقوط آزاد انجام دادند.

پرش سقوط آزاد چتربازان نیروهای مخصوص از يك فروند هواپیمای «ت-۱۳۰».

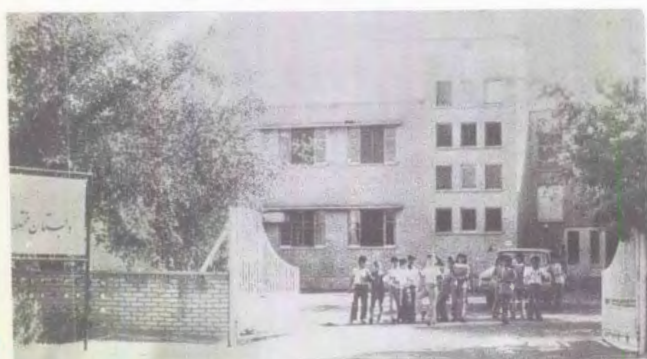
- پرتاب وسائل سنگین از دوفروند هواپیمای «ت-۱۳۰».

- عملیات «پرواز خوبی» تیم آکروجت تاج طلائی با چهار فروند اف-۸۶ و يك فروند بعنوان رزرو.

- سرود نیروی هوایی شاهنشاهی توسط دوشیزگان دانش آموز نیروی هوایی.

عملیات نمایش هوایی ۲۵ مهر ۱۳۴۶ موجبات رضایت خاطر خطیر شاهانه را فراهم ساخت و در پایان نمایش، خلبانان و چتربازان نیروهای مخصوص و چتربازان دختر و پسر باشگاه به پیشگاه مبارک معرفی شدند و مورد تفقد ملوکانه قرار گرفتند.

یگانهای نیروی هوایی شاهنشاهی از کلیه وسائل رفاه و آسایش و تسهیلات آموزش و پرورش برخوردارند. در عکس پائین قسمتی از نمای خارجی دبستان مختلط پایگاه هوایی وحدتی مشاهده میشود.



گشایش آموزشگاه شماره ۲ الکترونیک

ساعت ۰۹۰۰ روز شنبه ۱۲ اسفند ماه ۱۳۴۶ آموزشگاه شماره ۲ الکترونیک مرکز آموزشهای هوایی (فرماندهی آموزشهای هوایی) طی مراسمی بوسیله فرماندهی وقت نیروی هوایی شاهنشاهی افتتاح گردید. هدف از ایجاد آموزشگاه شماره ۲ الکترونیک رفع احتیاجات نیروی هوایی شاهنشاهی ناشی از افزایش نیازمندی این نیرو برای آموزش عده بیشتری متخصص در این رشته بود. دانشجویان این آموزشگاه پس از کسب معلومات مقدماتی زبان انگلیسی وارد مباحث الکترونیکی میگرددند. لابراتوار این آموزشگاه به پیشرفته‌ترین وسائل کمک آموزشی الکترونیکی جهان مجهز بوده و فارغ‌التحصیلان این آموزشگاه آماده خدمت در مشاغل نگهداری وسائل الکترونیکی پیچیده‌ای میشوند که نیروی هوایی شاهنشاهی در اختیار دارد. در این مراسم فرمانده وقت نیروی هوایی ضمن سخنانی اظهار داشت: «مساعدی، متخصصین شرکت فیلکوفورد و مسئولین ایرانی برای تأسیس آموزشگاه شماره ۲ الکترونیک مرکز آموزشهای هوایی بسیار ارزنده و قابل تقدیر است. البته این آغاز کار میباشد، احتیاجات روزافزون نیروی هوایی بخصوص از لحاظ الکترونیک ایجاب میکند که این آموزشگاه بمقیاس بازهم بیشتر توسعه یابد و نحوه آموزش و بهره عمل آن طوری باشد که در آئینه نزدیک نه تنها بتواند احتیاجات روزافزون نیروی هوایی را از لحاظ تعلیم تکنیسین و کمک مهندس الکترونیک کاملاً برطرف سازد بلکه باید بتواند برای

شادروان سرتیپ میر منصور مطهری



اعطاء پرچم به نیروی هوایی شاهنشاهی

در مراسم سان و رژه نمونه یگانهای ارتش شاهنشاهی که روز پنجم آبان ۴۶ بمناسبت بزرگداشت آئین فرخنده تاجگذاری انجام گرفت، اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران با اعطاء پرچم به فرمانده نیروی هوایی شاهنشاهی، این نیرو را قرین افتخار فرمودند.

نخستین خلبان نیروی هوایی شاهنشاهی که با درجه امیری در اثر سانحه جت بدرود حیات گفت

ساعت ۱۰۳۷ روز ۲۳ بهمن ۱۳۴۶ برای اولین بار در تاریخ نیروی هوایی شاهنشاهی یک خلبان جت این نیرو با درجه امیری در اثر سقوط یک فروند هواپیمای جت که خلبانی آنرا بمهدد داشت، بدرود حیات گفت. سانحه در حوالی ۱۳ میلی شرق پایگاه هوایی شاهرخی (همدان) بعلت نامساعد بودن شرایط جوی بوقوع پیوست. شادروان سرتیپ میر منصور مطهری که قربانی این سانحه گردید از اولین گروه خلبانان نیروی هوایی بود که جهت فراگرفتن خلبانی روی هواپیمای جت به انگلستان اعزام شد و بعدها نیز دوره‌های تکمیلی پرواز با جت را طی کرد و از افسران بسیار جدی و لایق نیروی هوایی بشمار میرفت و هنگام سقوط هواپیمایش فرماندهی پایگاه هوایی شاهرخی را بمهدد داشت.

سازمانهای دیگر کشور هم متخصص تربیت کند. بدیهیست که جهت رسیدن به این هدف و اجرای چنین برنامه‌های مسئولین آموزش نیروی هوائی با همکاریهای لازم فنی شرکت فیلکو مورد باید بر مبنای یک طرح صحیح و حساب شده روز بروز بردامنه فعالیت و تلاش خود بیافزایند.

نیروی هوائی در اجرای اوامر مطاع اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران برنامه‌های سنگینی را برای پیشرفت و ترقی بدوش دارد و بمنظور رسیدن به این هدفها در درجه اول باید سطح معلومات و تکنیک کارکنان نیروی هوائی را در رشته‌های مختلف هواپیمائی ترقی دهد تا روزیروز از لحاظ کیفیت و کمیت جهت پذیرش وسائل جدیدتر و تکنولوژی

مترقیتر ظرفیت بیشتری پیدا کند.

تأسیس و توسعه مدرسه الکترونیک نیز یکی از راههای رسیدن به این هدفاست و لازم به توضیح نیست که الکترونیک چه نقش مهم و حساسی را در هواپیمائی امروز بعهده دارد. از روزیکه فکر بوجود آمدن آموزشگاه شماره ۲ الکترونیک پیدا شد تا امروز که این مدرسه افتتاح میشود کوشش زیادی بعمل آمده و سرعتی که در این مورد بکار رفته باتوجه به استانداردها بین المللی از نقطه نظر سرعت عمل بسیار قابل توجه بوده است. امیدوارم این آموزشگاه، همانطور که انتظار میرود، برای نیروی هوائی و مآلاً برای کشور مفید و منشأ انجام خدمات ارزنده باشد...».

ورود «فانتوم» بخدمت نیروی هوائی شاهنشاهی، مراسم آغاز فعالیت یگان فانتوم

فعالیت نخستین یگان فانتوم را اعلام داشت. خلاصه بیانات فرمانده نیروی هوائی در این مراسم بشرح زیر از نظر میگردد: «... بنام نامی اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران از این هنگام رسمیت آغاز کار اولین یگان فانتوم نیروی هوائی شاهنشاهی را اعلام میکنم.

امروز به یکی دیگر از هدفهای مدرنیزه کردن نیروی هوائی میرسیم و اکنون ما دارای خلبانان ورزیده و هواپیماها

در شهریور ۱۳۴۷ هواپیمائی «شکاری - بمب افکن» از نوع اف-۴ (فانتوم) وارد خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی گردید. ساعت ۰۹۳۰ روز چهارشنبه ۲۷ شهریور ۱۳۴۷ طی برگزاری مراسمی در پایگاه یکم شکاری (مهرآباد) فعالیت اولین یگان فانتوم در نیروی هوائی شاهنشاهی آغاز شد. در این مراسم که رئیس ستاد بزرگ ارتشتاران، فرماندهان نیروها و عده‌ای از امرای ارتش و افسران پایگاه یکم شکاری و جمعی از عکاسان، فیلمبرداران و خبرنگاران ایرانی و خارجی حضور داشتند، فرمانده وقت نیروی هوائی با ایراد سخنانی آغاز



فعالیت یگان فانتوم در نیروی هوائی شاهنشاهی از روز ۲۷ شهریور ۱۳۴۷ طی مراسمی که در مهرآباد برگزار شد، با سخنرانی فرمانده وقت نیرو (شادروان ارتشبد خاتمی - عکس سمت چپ پائین) و بازدید مدعوین از هواپیماهای فانتوم و اسلحه و مهمات مربوطه (عکس زیر) و پرواز چهار فروند از فانتومها بوسیله خلبانان ایرانی (عکس پهلو) آغاز گردید (به متن کتاب مراجعه شود).





چهار فروند از هواپیماهای فانتوم - ۲ (مدل E) نیروی هوایی شاهنشاهی در یکی از پروازهای جمع

آنچه تاکنون انجام دادیم برای آمادگی پذیرش این نوع هواپیمای پیشرفته بود - کار دشوار ما از این پس خواهد بود - وظایف سنگین نگهداری - آمادگی عملیاتی رزمی برای انجام کارهاییکه برعهده این نیرو گذاشته شده - توجه روزافزون به ایمنی پرواز - نگهداری پورسانتاژ زیاد آمادگی این هواپیماها و مانند اینها همگی جزئی از کارهای بزرگ این یگان خواهد بود که به اجمال میتوان به آنها اشاره کرد.

همانگونه که سرعت این هواپیماها از یک برابر به مافوق دو برابر سرعت صوت رسیده به دقت و کوشش بیشتر از دو برابر کارکنان این نیرو هم نیاز است. با آشنائی نزدیک که من به روحیه همکارانم دارم بدرستی میدانم همچنانکه تاکنون در همه امور پیروزی داشته‌اند در این امر نیز پیروز و سر بلند خواهند بود.

من امیدوارم که هیچگاه موردی برای بکار بردن این جنگ‌افزار پیدا نشود ولی اگر نیاز باشد برای حتی یک وجب

و افزارهای نوین و مدرن هستیم. برای هر یک از کارکنان نیروی هوایی این پیروزی، سرافرازی بخش است، زیرا برای رسیدن به این هدف همه ماناگیر به تلاش بیش از اندازه بوده‌ایم. چنانکه در هر گوشه‌ای از سازمان این نیرو غفلت و سستی بکار

میرفت، امروز نمیتوانستیم چنین برنامه‌ایرا داشته باشیم. بنابراین من به کارکنان ارزنده نیروی هوایی درود میفرستم

و توانائی هر چه بیشتر آنانرا از آفریدگار بزرگ می‌خواهم. برای بکار بستن این برنامه دو سال و نیم در تلاش بودیم. بدست آوردن چنین جنگ‌افزاری نیاز به دارا بودن ارزندگی جهانی - اقتصاد عالی و تکنیک پیشرفته و متخصصین کار آزموده داشت. تجهیز نیروی هوایی با چنین جنگ‌افزار پیشرفته از سوی شاهنشاهی که شخصیت ممتاز جهانی و پیش‌بینی سیاسی معظمله انگیزه شگفتی بزرگان و سیاستمداران شایسته جهان شده، طرح ریزی و بمرحله عمل درآمد و من افتخار میکنم که فرماندهی این نیرو را دارم و از نبوغ چنین شاهنشاهی الهام میگیرم.

تعدادی از هواپیماهای " شکاری - بمب افکن " اف - ۴ (فانتوم) در رمپ پرواز یکی از پایگاههای عملیاتی.





یک فروند از هواپیماهای اف - ۴ (فانتوم - ۲ از مدل ئی)
متعلق به نیروی هوایی شاهنشاهی .

سرعتش نزدیک به ۲۵ برابر سرعت صوت (۲۴ ماخ) - سقف پروازش ۷۸۰۰۰ پا - برد معمولی فانتوم ۲۳۰۰ میل و حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۵۸۰۰۰ پوند است.

از آب و خاک و آسمان این کشور. گرمای تاهرجا که لازم باشد همگی به پیش خواهیم رفت».

پس از سخنان فرماندهی نیروی هوایی، فرمانده پایگاه یکم شکاری گزارشی مبنی بر آمادگی کارکنان پایگاه برای جانبازی در راه اجرای منویات پدر تاجدار خود و حفظ استقلال و تمامیت میهن بعرض رسانید. آنگاه حاضرین از هواپیماهای فانتوم و مهمات مخصوص این هواپیما بازدید کردند سپس با پرواز چهار فروند از فانتومها باخلبانان نیروی هوایی شاهنشاهی فعالیت نخستین یگان فانتوم آغاز گردید.

اف - ۴ (فانتوم) «شکاری-بمبافکن» بسیار نیرومند و پیشرفته چند مأموریتی، همه گونه هوایی، دوموتوره و دونفره، ساخت شرکت مک دانل داگلاس آمریکاست. سری اول این نوع هواپیما که وارد خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی گردید از مدل «دی» بود و اینک مدل پیشرفته تر آن یعنی «ئی» نیز در خدمت این نیروست. مدل «ئی» فانتوم مجهز به دوموتور توربوجت جنرال الکتریک هر یک بقدرت ۱۷۹۰۰ پوند کشش استاتیک و

خلبان " شکاری - بمبافکن " فانتوم برای نشستن در باندهای کوتاه میتواند از چتر ترمز دم هواپیمای خود استفاده کند . در این عکس یک فروند فانتوم که بمنظور یاد شده ، هنگام فرود از چتر ترمز دم هواپیما بهره گرفته است ، مشاهده میگردد .





نمایش عبور از دیوار صوتی با هواپیمای فانتوم در نمایش هوایی ۲۵ مهر ۱۳۴۷ در پیشگاه مبارک اعلیحضرتین انجام گرفت. قبلاً سخنگوی عملیات بوسیله بلندگو ضمن اشاره به صدای شدید ناشی از عبور هواپیما از دیوار صوتی تقاضا کرد که خردسالان برای جلوگیری از صدمه رسیدن به برده گوش، گوشه‌پاشانرا با دست بگیرند. عکس تاریخی پهلو هنگامی گرفته شده که والا حضرت همایون ولایتعهد با بذل توجه به استعداد سخنگوی عملیات گوشه‌پاشانرا با دست گرفته‌اند.



عملیات پروازی هواپیماهای جت نیروی هوایی شاهنشاهی بویژه فانتومها در نمایش هوایی ۲۵ مهر ۱۳۴۷ توجه اعلیحضرتین را بخود معطوف داشته است.

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۷ نیروی هوایی در پیشگاه مبارک شاهانه

اولین شرکت هواپیماهای فانتوم در نمایش هوایی نخستین عبور از سرعت صوت با فانتوم در پرواز افقی سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۷ نیروی هوایی شاهنشاهی با مناد روز مذکور در پیشگاه مبارک شاهانه و علیاحضرت شهبانو و والا حضرت همایون ولایتعهد در جنوب کهریزک (کیلومتر ۲۴ جاده تهران - قم) با اجرای یک نمایش هوایی برگزار گردید. در این مراسم عده کثیری از شخصیت‌های عالیرتبه کشوری و لشگری و ده‌ها هزار از مردم علاقمند، که با استقبال از دعوت همگانی نیروی هوایی برای تماشای نمایش گرد آمده بودند، حضور داشتند.

پس از تزلزل اجلال موکب مبارک اعلیحضرتین و انجام احترامات نظامی، جانشین فرماندهی نیروی هوایی گزارشی بعرض رسانید (فرمانده وقت نیرو شخصاً در پرواز فانتومها شرکت داشت) - در قسمتی از گزارش معروضه به پیشگاه همایونی به این نکته اشاره شده بود که: «... برنامه‌های نوین سازی نیروی هوایی شاهنشاهی بر پایه پذیرش و آموزش نیروی انسانی کارآزموده و آشنا به تکنولوژی امروزه هواپیمائی نهاده شده است تا این نیرو بتواند جنگ‌افزارهای نیرومند و نوین هوایی را پذیرفته و از آنها به‌بهرترین روش نگهداری و بهره برداری رزمی نماید. اینک در آئین امروز یکی از بهره‌های

پیشرفت آموزشی نیروی هوایی شاهنشاهی با پرواز گروهی از هواپیماهای فانتوم بفرماندهی فرمانده نیروی هوایی شاهنشاهی ارائه میشود. با داشتن این هواپیماهای شکاری بسیار نیرومند و تند پرواز توانائی رزمی نیروی هوایی شاهنشاهی افزایش یافته و خدمتگزاران این نیرو جان در کف و گوش بفرمان فرمانده تاجدار خود باتوان بیشتری همواره آمادهٔ جانبازی در راه پدافند میهن گرامی هستند...»

آنگاه با کسب اجازه از پیشگاه مبارک شاهانه برنامه عملیات نمایش هوایی به ترتیب زیر انجام گرفت:

— رژه گروههای نمونه هواپیماهای جت تاکتیکی نیرو شامل «اف-۴» - «آرت-۳۳» - «اف-۸۶» - «اف-۵» و «آر-اف-۵».

— نمایش توانائی پرواز هواپیماهای فانتوم بوسیله یکفروند (بخلبانی فرمانده وقت نیروی هوایی شادروان ارتشبد خاتمی) شامل: پرواز آهسته - پرواز با سرعت متوسط - عبور از سرعت صوت - اوجگیری سریع تا ارتفاع بالاتر از پنجاه هزار پا و رهگیری یک هواپیمای شکاری دیگر.

— نمایش «پرواز خوبی» تیم آکروجت تاج‌طلائی نیروی هوایی شاهنشاهی با چهار فروند جت سریعتر از صوت «اف-۵» (بعلاوه یکفروند بعنوان رزرو).

— پرش تیم راه‌یاب چتربازان نیروهای ویژه هوایرد.

— پرش چتربازان دختر و پسر باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی.

— عملیات چتربازان یگان نیروهای ویژه هوایرد.



اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران با علاقمندی به پرواز و مهارت بسیار خلبانی، در هر فرصتی با هواپیماهای خط اول نیروی هوایی پرواز میفرمایند، این عکس پیش از آغاز اولین پرواز شاهنشاه با هواپیمای جت سریعتر از صوت اف-۴ (فانتوم) گرفته شده است.

گشایش باشگاه افسران جدید پایگاه یکم شکاری

ساعت ۸ بعد از ظهر روز ۲۵ اسفند ۱۳۴۷ باشگاه جدید و مجلل افسران پایگاه یکم شکاری (مهرآباد) در حضور والا حضرت شاهدخت فاطمه پهلوی و با شرکت فرمانده وقت نیروی هوایی و جمعی از امراء و افسران نیروی هوایی و بانوانشان گشایش یافت. بمنظور رفاه و آسایش کارکنان نیروی هوایی امروزه در همه پایگاهها و ایستگاههای نیروی هوایی شاهنشاهی باشگاههای بسیار مجلل برای افسران - همافران و درجه داران و خانواده هایشان تأسیس گردیده که از هر حیث با مجلترین باشگاههای موجود نوع خود در پایگاههای هوایی پیشرفته ترین کشورهای جهان برابری میکنند.



— ارائه مهارت خلبانان در عملیات تیراندازی — پرتاب ناپالم — راکت و بمب با حمله و انهدام مواضع مستقر در زمین. — نمایش پرواز هواپیمای هدف (بدون خلبان) با هدایت رادیویی.

— سرود نیروی هوایی شاهنشاهی بوسیله دوشیزگان هنرجوی نیروی هوایی.

حسن اجرای برنامه نمایش هوایی موجبات رضایت خاطر خطیر شاهانه را فراهم ساخت و در پایان خلبانان و چتربازان شرکت کننده در نمایش به پیشگاه مبارک همایونی معرفی شدند و مورد تفقد قرار گرفتند.

بازدید شاهانه از تأسیسات نیروی هوایی

ساعت ۱۱۵۰ روز ۱۷ آبان ۱۳۴۷ اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران از تأسیسات آمادگاه نیروی هوایی شاهنشاهی (مستقر در پادگان جنوبی دوشان تپه و فرماندهی لجستیکی کنونی) و همچنین ساعت ۱۰۰۰ روز ۸ آذر ۱۳۴۷ از قسمتهای مختلف بویژه تأسیسات آموزشی پایگاه یکم شکاری (مهرآباد) بازدید بعمل آوردند و در این بازدیدها کارکنان مربوطه مورد تفقد فرمانده تاجدار خود قرار گرفتند.

در پایان نمایش هوایی ۲۵ مهر ۱۳۴۷ (که در پیشگاه اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران و علیاحضرت شهبانو و والا حضرت همایون ولایتعهد و با شرکت جمع کثیری از مدعوین و هم میهنان علاقمند انجام گرفت) عدهای از دوشیزگان هنرجوی فرماندهی آموزشهای هوایی سرود ویژه نیروی هوایی شاهنشاهی را بطور دسته جمعی خواندند.

هلیکوپتر «جت رینجر» در خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی

در سال ۱۳۴۷ هلیکوپتر نوع «ای-بی-۲۰۶» (جت رینجر) که طراح و سازنده اصلی آن شرکت بل آمریکا و تحت امتیاز بوسیله شرکت «آگوستا» در ایتالیا تولید میشود، وارد خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی گردید. این هلیکوپتر پنج نفره که برای ترابری سبک و مأموریت‌های ارتباطی گوناگون مناسب است، مجهز به یک موتور توربوشت آلیسون بقدرت ۳۱۷ اسب بوده و حداکثر سرعت افقی آن ۱۳۱ میل در ساعت - حداکثر سقف پروازش ۱۰۹۰۰ پا - حداکثر برد پروازش ۳۶۸ میل و مداومت پروازش حدود ۴ ساعت میباشد.

عکس پائین هلیکوپتر ای - بی - ۲۰۶ (جت رینجر) با رنگ آمیزی ویژه‌ایست که در آشیانه سلطنتی خدمت میکند. عکس نمونه هلیکوپتر جت رینجر با رنگ آمیزی استتاری نیروی هوایی شاهنشاهی نیز در صفحه ۲۸۶ چاپ شده است.

هلیکوپتر «یو - اچ - ۱ - دی» در خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی

در سال ۱۳۴۸ هلیکوپتر نوع «یو-اچ-۱-دی» که سازنده اصلی آن شرکت بل آمریکا و تحت امتیاز بوسیله شرکت آگوستا (ایتالیا) با نام «ای-بی-۲۰۵» تولید میگردد وارد خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی گردید. این نوع هلیکوپتر چند مأموریتی که قادر به انجام مأموریت‌های حمل و نقل سبک، تخلیه مجروحین، حمله و پشتیبانی ناکتیک، نجات و سایر مأموریت‌هاست، مجهز به یک موتور توربوشت لایکامینگ بقدرت ۱۱۰۰ اسب بوده و حداکثر سرعت افقی آن ۱۳۸ میل در ساعت - سقف پروازش ۱۰۵۰۰ پا - حداکثر برد پروازش (با مخازن سوخت استاندارد) ۳۲۳ میل و ظرفیتش علاوه بر خلبان تا ۱۴ نفر مسافر میباشد.

در عکس صفحه روبروی از هلیکوپترهای «ای - بی - ۲۰۵» نیروی هوایی شاهنشاهی را مشاهده میفرمائید:





ساعت ۰۹۲۰ روز ۳ خرداد ۱۳۴۹ پارک کودک جدید - التأسيس پایگاه هوایی وحدتی طی مراسمی بوسیله فرمانده وقت نیروی هوایی شاهنشاهی و باشکرت فرمانده و جمع کثیری از کارکنان پایگاه و اعضاء خانواده‌هایشان افتتاح گردید. این پارک علاوه برداشتن کلیه وسائل تفریح و سرگرمی کودکان شامل يك باغ وحش و يك باغ عمومی نیز میباشد. در حال حاضر بمنظور تأمین سرگرمی و تفریحات سالم فرزندان افسران، همافران و درجه‌داران نظیر چنین پارک‌هایی در پایگاهها و ایستگاههای تابعه نیروی هوایی شاهنشاهی مستقر در سراسر کشور ایجاد شده‌اند.

ورود هواپیمای «او - ۲» بخدمت نیروی هوایی شاهنشاهی

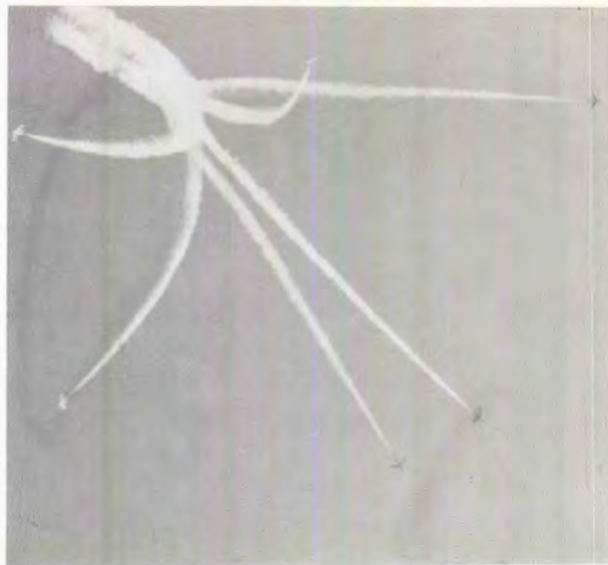
در سال ۱۳۴۹ هواپیماهای نوع «او-۲» ساخت شرکت سنای آمریکا که دارای سکانهای زوجی و قادر به انجام مأموریت‌های مختلف بویژه ضد اغتشاش بوده و مجهز به دوموتور ۶ سیلندری کنتینانتال هر یک بقدرت ۲۱۰ اسب (یکی جلو با ملخ پیش برنده و دیگری در عقب با ملخ فشار دهنده) میباشد، وارد خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی گردید. حداکثر سرعت افقی این هواپیما ۲۰۶ میل در ساعت - سقف پروازش ۱۸۰۰۰ پا - برد پروازش (بامخازن سوخت ویژه) ۱۲۹۰ میل و حداکثر وزن هنگام برخاستن ۴۶۳۰ پوند است.

نمایش هوایی سالجتن ۲۵ مهر ۱۳۴۸ نیروی هوایی شاهنشاهی که قرار بود صبح آنروز در پیشگاه مبارک شاهانه در کوشک نصرت (کیلومتر ۱۱۰ جاده تهران - قم) انجام گیرد و مقدمات کار از هر لحاظ آماده و حتی دعوت‌های لازم بعمل آمده و اطلاعیه نیروی هوایی مبنی بر دعوت همگانی جهت حضور در محل نمایش نیز انتشار یافته بود بعلت نامساعد بودن هوا انجام نگرفت و مراتب در اخبار ساعت ۶ صبح همانروز بوسیله رادیو به آگاهی عموم رسید.

لیکن از ساعت ۹ صبح روز ۱۰ آبان ۱۳۴۸ يك نمایش هوایی در پیشگاه مبارک شاهانه و به افتخار رئیس جمهوری وقت پاکستان (میهمان عالیقدر شاهانه) در پایگاه هوایی وحدتی (دزفول) انجام گرفت که شامل رژه گردانهای نمونه هواپیما - های شکاری تاکتیکی نیرو («اف - ۸۶» - «اف - ۵» و «اف-۷» - نمایش «پرواز خوبی» تیم آکروجت تاج‌طلایی با ۶ فروند جت شکاری «اف-۸۶» - نمایش فرود کوتاه و برخاستن سریع يك فروند هواپیمای «ث-۱۳۰» با استفاده از راکت‌های کمکی (جیتو) - ارائه قدرت آتش هواپیماهای شکاری تاکتیکی با پرتاب بمب - راکت - ناپالم و تیراندازی بهدفعات مستقر در زمین بود. حسن اجرای برنامه نمایش هوایی مورد بحث، موجبات رضایت خاطر خطیر شاهانه را فراهم ساخت.

یکی از هلیکوپترهای نوع "ای - بی - ۲۰۶" (جت رینجر) نیروی هوایی شاهنشاهی با رنگ آمیزی استتاری ویژه





یکی از عملیات " پرواز خوبی " تیم تاج طلائی مورد توجه خاص
ذات مبارک شاهانه و الاحضرت همایون ولایتعهد قرار گرفته است .

یکی از هواپیماهای " 2 - 0 " نیروی هوایی شاهنشاهی که در سال ۱۳۴۹ وارد خدمت این نیرو گردید (مشخصات در صفحهٔ روبرو)





۲۵ مهر ۱۳۴۹ (کوشک نصرت) - نزول اجلال موكب مبارك اعليحضرتين به محل نمايش هوائي

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۹ در پیشگاه مبارك شاهانه

سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۹ نیروی هوایی شاهنشاهی پیش از ظهر روز مذکور در پیشگاه مبارك شاهانه و علیاحضرت شهبانو و والاحضرت همایون ولایتعهد و حضور جمع کثیری از شخصیت‌های کشوری و لشگری و ده‌ها هزار نفر از مردم علاقمند که با استقبال از دعوت همگانی نیروی هوایی در محل نمایش گرد آمده بودند، با اجرای يك نمايش هوائي در كوشك نصرت برگزار شد. با نزول اجلال موكب مبارك اعليحضرتين و انجام احترامات نظامی، فرمانده نیروی هوایی گزارشی بعرض رسانید و ضمن آن مفروض داشت: «... خدمتگزاران نیروی هوایی شاهنشاهی در حالیکه همواره جان در کف و گوش بفرمان فرمانده تاجدار خود آماده‌جانبازی در راه پدافند میهن هستند، میکوشند تا از فرصت گرانبهائی که توجهاً خاص ملوکانه در این عصر درخشان استثنائی نصیبشان کرده بیشترین بهره را بدست آورند و با اجرای برنامه‌های متراکم آموزش و تلاشهای «فوق انجام وظیفه» بسطح شایستگی فنی و پروازی بالاتری برسند و خدا را سپاس که باراهنمائیهای خردمندانه اعليحضرت همایون شاهنشاه

آریامهر بزرگ ارتشتاران در این زمینه به پیروزیهای نسبی چشمگیری هم نائل آمده‌اند و امید است برنامه امروز نمونه‌های رضایتبخشی از این پیروزیها را دربر داشته باشد...»
پس از گزارش فرمانده نیرو، باکسب اجازه از پیشگاه مبارك همایونی برنامه نمایش شرح زیر اجرا شد:
- رژه نمونه‌هایی از انواع هواپیماهای نیروی هوایی شاهنشاهی شامل «ث-۱۳۰» - «اف-۸۶» - «آ-۱۹» - «اف-۵» - «اف-۴».
- نمایش پرواز یکفروند هواپیمای فانتوم در حالت عبور از سرعت صوت (شکستن دیوار صوتی).
- نمایش چگونگی ره‌گیری هواپیماهای «اف-۵» بوسیله یکفروند هواپیمای «فانتوم».
- نمایش پرتاب وسائل سنگین بوسیله هواپیماهای «ث-۱۳۰».
- پرش سقوط اتوماتیک دوشیزگان چترباز.
- پرش سقوط اتوماتیک چتربازان نیروهای ویژه ویگان هوابرد.
- نمایش «پرواز خوبی» تیم آکروجت تاج‌طلانی با پنج

ورود هلیکوپتر «شینوک» بخدمت نیروی هوایی شاهنشاهی

در سال ۱۳۵۰ هلیکوپتر نوع تی-اچ-۴۷ (شینوک) ساخت شرکت آگوستا ایتالیا (تحت امتیاز از شرکت بوئینگ آمریکا) که یکی از نیرومندترین هلیکوپترهای جهان محسوب میشود وارد خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی گردید.

شینوک مجهز است به دو موتور توربوشفت لایکامینگ هر یک بقدرت ۳۷۵۰ اسب و دوقلمخ، حداکثر سرعت افقی این هلیکوپتر (در ارتفاع سطح دریا) ۱۹۰ میل در ساعت - سقف پروازش ۱۵۰۰۰ پا - حداکثر برد پروازش (بامخازن سوخت اضافی) ۱۴۲۰ میل - حداکثر وزنش هنگام برخاستن (بامحمولات خارج از بدنه) ۴۶۰۰۰ پوند میباشد. شینوک علاوه بر دو نفر خدمه پروازی ظرفیت ۴۴ نفر سرباز مجهز یا ۲۴ برانکار و یا ۲۳۴۵۰ پوند بار (شامل محمولات خارج از بدنه) را دارد.

فروند هواپیمای اف-۸۶ (یکی بعنوان رزرو).
- پرش سقوط آزاد چتربازان نیروهای ویژه و یگان هوایرد.
- نشستن کوتاه یکفروند هواپیمای ش-۱۳۰ و بلند شدن رزمی آن بیاری راکتهای کمکی (جیتو).
- تیراندازی هواپیماهای نوع «او-۲» به هدفهای زمینی.
- نمایش قدرت آتش هواپیماهای نمونه شکاری نیروی هوایی شاهنشاهی از طریق حمله به هدفهای زمینی باتیراندازی پرتاب بمب و راکت.
- نمایش عملیات رزمی و ارائه امکانات پروازی هلیکوپترها.
- سرود نیروی هوایی شاهنشاهی بوسیله دوشیزگان هنرجوی نیروی هوایی.
- حسن اجرای برنامه نمایش هوایی ۲۵ مهر ۱۳۴۹ موجبات رضایت خاطر خطیر شاهانه راه فراهم ساخت.

هلیکوپتر نیرومند تی-اچ-۴۷ (شینوک) که در سال ۱۳۵۰ وارد خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی گردید.





این عکس ضمن پرواز یک فروند هلیکوپتر تی - اچ - ۴۷ (شینوک) بر فراز شهر تهران گرفته شده - در حالیکه بنای با عظمت شهید آریامهرکه مظهري از تهران بزرگ و مترقی کنونی و ایران آباد و پیشرفته در دوران شاهنشاهی شکوهمند اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران میباشد، دیده میشود.



بمنظور آزمایش قدرت ترابری هلیکوپترهای شینوک نیروی هوایی شاهنشاهی یک کامیون بدون چرخ بوسیله یکی از این هلیکوپترها با سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت از کوشک نصرت به حکیم آباد منتقل گردید.



منظره قسمتی از داخل هلیکوپتر غول پیکر شینوک



در یک پرواز بمنظور آزمایش قدرت ترابری هلیکوپترهای شینوک نیروی هوایی شاهنشاهی، یک فروند هواپیمای دو موتور داکوتا که بالهای آن پیاده شده بود، بوسیله یک فروند از این هلیکوپترها از زمین کنده شد و حمل گردید. چترهای متصل به دم داکوتا، جهت حفظ تعادل حین پرواز مورد استفاده قرار گرفت.

سال ۱۳۵۰ در پیست گاجره، یک فروند از هلیکوپترهای نیروی هوایی شاهنشاهی وسائل و پایه‌های تراسکی را که ۱۶۰۰۰ پوند وزن داشتند در مدت یکساعت از ارتفاع ۸۰۰۰ پایی به ارتفاع ۱۲۰۰۰ پایی بالا برد. فدراسیون اسکی برای حمل این وسائل به بالای پیست، قبلاً ۱۵ روز وقت پیش‌بینی کرده بود.



کاپ‌های امنیت پروازی نیروی هوایی

در جلسه سخنرانی عمومی ماهانه ۱۳۵۰/۸/۱۳ نیروی هوایی شاهنشاهی کاپ امنیت پرواز ستاد فرماندهی نیرو بوسیله فرماندهی وقت نیروی هوایی شاهنشاهی به فرمانده پایگاه یکم شکاری که در سال ۱۳۴۹ نسبت به پایگاههای پروازی دیگر مأموریتهای خود را در شرایط مطمئنتری انجام داده بود اعطاء شد. افسر مسئول امنیت پرواز ستاد فرماندهی نیرو در جلسه مذکور گزارشی داد که از لحاظ آشنائی با سوابق امر و مقررات مربوط به کاپ‌های امنیت پرواز نیروی هوایی شاهنشاهی روشنگر نکاتیست که بطور خلاصه از نظر میگذرد:

«... باتوجه به توسعه روزافزون نیروی هوایی و تجهیز این نیرو با ابزار گرانبه، میزان خساراتیکه ممکن است بر اثر يك سانحه وارد گردد با سوانح گذشته قابل قیاس نیست و هر سانحه‌ای، خاصه اگر همراه زیان جانی باشد (باتوجه به ارزش فوق‌العاده کارکنان خلبان و فنی در شرایط پیشرفتهای کنونی هواپیمائی و تلاشها و هزینه‌هاییکه برای آموزش یکفرد متخصص بکار میرود) می‌تواند تراژدی غم‌انگیز و غیر قابل جبرانی باشد. لذا در اجرای اوامر فرماندهی نیروی هوایی در کلیه یگانهای تابعه نیرو و فعالیت‌های ایمنی مورد لزوم بمنظور پیشگیری از ایجاد سوانح معمول گردیده و پیشرفت چشمگیری داشته است و فرماندهان یگانها در پیشرفت ایمنی نهایت پشتیبانی لازم را نموده و در اثر اعمال مدیریت صحیح و آشناسدن کارکنان به مفهوم واقعی ایمنی میزان سوانح هواپیمائی نسبت به گذشته سال بسال کاهش یافته و می‌یابد.



کاپ امنیت پرواز

باتوجه به کاهشی میزان سوانح در سالهای اخیر انتظار می‌آید میزان شکست هواپیماها سیر نزولی خود را ادامه دانه و بحد صفر برسد. برای اینکه سریعتر به این هدف عالی نائل آئیم مقرر شد تا بمنظور ایجاد حس رقابت منطقی برای انجام مأموریت‌های پروازی در شرایط امن و مطمئن و همچنین تشویق و ترغیب کارکنان پایگاههای پروازی «کاپ امنیت پرواز» تهیه و به پایگاههای واجد شرایط اهداء گردد. در اجرای اوامر صادره کاپهائی تحت عناوین: کاپ ۵۰۰ روز پرواز بدون سانحه و کاپ ایمنی ۱۰۰۰ روز پرواز بدون سانحه و کاپ امنیت پرواز ستاد فرماندهی نیرو با دستورالعملهای مربوط تهیه گردیده‌اند. کاپ امنیت پرواز پانصد و هزار روز پرواز بدون سانحه به پایگاهی اهداء میشود که بتواند در مدت ۵۰۰ و یا ۱۰۰۰ روز متوالی بدون داشتن سانحه‌ایکه عوامل ایجاد آنها خبط خلبانی و یا خبط کارکنان نگهداری باشد پرواز کند. برای اولین بار پایگاه یکم شکاری در تاریخ ۹/۷/۴۷ موفق به دریافت کاپ پانصد روز بدون سانحه گردید.

کاپ امنیت پرواز ستاد فرماندهی نیرو در آخر سال به پایگاه پروازی که در طول سال نسبت به سایر پایگاههای پروازی مأموریت خود را در شرایط مطمئنتری انجام دهد اهداء میشود و هر پایگاهی که بتواند سه سال متوالی توفیق دریافت این کاپ را داشته باشد، کاپ برای همیشه متعلق به آن پایگاه خواهد بود.

هواپیمای «فرند شپ»

در خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی

دوشان تپه - ۱۳۵۰/۱۲/۱۶ - مراسم تحویل نخستین فروند از هواپیماهای اف - ۲۷ (فرند شپ) به فرمانده لجستیکی نیروی هوائی شاهنشاهی (عکس پائین) - در عکس پائین صفحه روبرو نیز یک فروند فرند شپ با رنگ استتاری نیروی هوائی شاهنشاهی مشاهده میشود.



ساعت ۱۴۰۰ روز ۱۶ اسفند ۱۳۵۰ اولین سری از هواپیماهای جت ملخدار دومتوره «اف-۲۷» (فرند شپ) طی مراسمی که در فرودگاه دوشان تپه برگزار شد در اختیار نیروی هوائی شاهنشاهی قرار گرفت. هواپیمای فرند شپ ساخت شرکت وی - اف - دابلیو (فوکر) هلند و هواپیمای قرابری با برد متوسط است که دومدل آن («ام-کی-۴۰۰» و «ام-کی-۶۰۰») در خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی و مشخصات زیر مربوط به مدل «ام-کی-۴۰۰» میباشد که مجهز به دو موتور توربویراپ رولزرویس هریک بقدرت ۲۲۱۰ اسب بوده و سرعت مسافرتی هواپیما (در ارتفاع ۲۰۰۰۰ پا) ۳۰۲ میل در ساعت - برد پروازش با حداکثر ظرفیت ۱۲۸۵ میل حداکثر وزنش هنگام برخاستن ۴۵۰۰۰ پوند و تعداد خدمه پروازی هواپیما دو یاسه نفر و قادر بحمل ۴۵ نفر سرباز با تجهیزات ۲۹۱ مربوطه است.



تقدیم پیکره زرین به پیشگاه مبارک شاهانه

اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ، ارتشتاران
ساعت ۱۶۱۵ روز چهارشنبه ۲۵ اسفند ۱۳۵۰، فرمانده وقت
نیروی هوایی شاهنشاهی (شادروان ارتشبد محمد خاتمی) را
بحضور مبارک پذیرفتند - در این شرفیابی، فرمانده وقت نیروی

بمناسبت بیست و پنجمین سال خلبانی اعلیحضرت
همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران



اف ۲۷ (فرندشپ)

داشته‌اند قدردانی کرده و فرمودند:

«اهمیت نیروی هوایی در نظر ما روز بروز بیشتر میشود، چه از نظر دفاعی مملکت و چه از لحاظ کشوری و تمدن و پیشرفت وسائل رفت و آمد و مسافرت. روزی خواهد رسید که در این دو راه، ما به سرحد کمال برسیم.»

پیکره زرینی که به پیشگاه مبارک شاهنشاه آریامهر تقدیم شد کره زمین را بر روی سرستون‌هایی از تخت‌جمشید نشان میدهد که در حقیقت مظهر تمدن و پیشرفت ایران و تأثیر و گسترش این فرهنگ و تمدن عظیم در پهنه گیتی میباشد.

بر سطح کره، نشان خلبانی دو ستاره نیروی هوایی شاهنشاهی که بزرگترین نشان نیروی هوایی شاهنشاهی است، و شاهنشاه آریامهر نیز دارای این نشان عالی‌خلبانی هستند، نصب شده است. بر تارک کره، پیکره عقابی با بالهای گسترده که مظهري از قدرت و پرواز میباشد نشانده شده و روی پایه این پیکره بر صفحه‌ای زرین این کلمات حک گردیده است:

«به پیشگاه فرخنده اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران، یادبود بیست و پنجمین سال خلبانی شاهانه تقدیمی نیروی هوایی شاهنشاهی ایران.»

هوایی پیکره زرینی را که بمناسبت یکربع‌قرن خلبانی اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر تهیه شده بود، از طرف نیروی هوایی به پیشگاه خجسته همایونی تقدیم کرد. فرمانده نیروی هوایی ضمن تقدیم پیکره چنین معروض داشت:

«شاهشاهان خدمتگزاران نیروی هوایی شاهنشاهی، برخوردار از توجهات ویژه ملوکانه را برای سازمان خویش، توفیقی عظیم و اقبالی فرخنده می‌شمارند و از این حیث به‌درگاه ایزد توانا سپاس فراوان دارند و همه پیشرفتهائی را که در این یکربع قرن نصیب نیروی هوایی گردیده، از برکات اراده شه‌ریاری به فراگرفتن فن پرواز و تفویض حرمت و افتخار به حرفه خلبانی و مدیون راهنمائی‌های آگانه فرمانده تاجدار خود میدانند و اینک بادلهائی آکنده از مهر شاه، مراتب سپاس بی‌پایان خویش را از عنایات و پشتیبانی‌های گرانقدر شاهانه، در قالب پیکره یادبودی متمرکز کرده و از پیشگاه خجسته همایونی استدعا دارند تا اجازه فرمایند این پیکره که آیت ناچیزی از سپاس بینهایت کارکنان نیروی هواییست به خاکپای مبارک تقدیم گردد.»

شاهنشاه در پاسخ عرایض فرمانده نیروی هوایی شاهنشاهی از زحمات کسانی که در ساختن پیکره زرین مورد بحث شرکت

هوایمای هاك كماندر در خدمت

نیروی هوایی شاهنشاهی

در سال ۱۳۵۱ هوایمای جت‌ملخدار دوموتوره ترابری سبک از نوع هاك كماندر ساخت شرکت نورث امریکن راكول





پرواز شاهانه با «کنکورد»



روز ۱۳ خرداد ۱۳۵۱، اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران، برای اولین بار با هواپیمای مسافربر سریعتر از صوت کنکورد (ساخت مشترک انگلیس و فرانسه) که برای انجام يك سفر نمایشی از لندن به تهران آمده بود، بمدت یکساعت و بیست و پنج دقیقه در آسمان مناطق شرق و جنوب شرقی ایران پرواز فرمودند. عکس بالا پس از پرواز شاهانه، هنگام ترك فرودگاه مهرآباد، در حالیکه توضیحات وزیر هواپیمائی انگلیس را استماع میفرمایند گرفته شده است. عکس پهلو والا حضرت همایون ولایتعهد را که علاقه زیادی به امور هواپیمائی دارند، ضمن بازدید کنکورد، پشت فرمان این هواپیما نشان میدهد.

نمایش هوایی تیمهای آکروجت تاج طلائی و فرشتگان آبی

مانورهای پروازی این نمایش هوایی از دید تماشاچیان حاوی لحظات فوق العاده حیرت انگیز و خطرناکی بود که بی اختیار نفس را در سینه‌ها حبس میکرد و دلها را به تپش و امید داشت و هنگامیکه مهارت فوق العاده خلبانان لحظات خطر را بی هیچگونه حادثه‌ای معجزه آسا پشت سر میگذاشت فریادهای تحسین توأم با هیجان هزاران تماشاگر فضای میدان را بلرزه در میآورد. نمایش تا ساعت ۱۱۳۰ بطول انجامید و در پایان خلبانان تیمها بحضور فرمانده وقت نیروی هوایی شاهنشاهی معرفی شدند و مورد تشویق قرار گرفتند. اعضاء تیم فرشتگان آبی دوشنبه شب در ضیافتی که بافتخار آنان از طرف اعضاء تیم آکروجت تاج طلائی ترتیب داده شده بود شرکت کردند و ساعت ۱۵۳۰ روز ۲۲/۳/۵۲ تهران را ترک نمودند.

تسهیلات بهداشتی پیشرفته در نیروی هوایی شاهنشاهی

همانطور که قبلا در این کتاب اشاره شد، از حدود پانزده سال پیش نیروی هوایی شاهنشاهی ضمن گسترش سریع در زمینه‌های مختلف، از لحاظ تسهیلات بهداشتی نیز به پیشرفتهای چشمگیر و فوق العاده‌ای نائل آمده است. با توجه به اینکه تندرستی و سلامتی یکی از ارکان اساسی، بویژه در خدمت نیروی هوایی

از ساعت ۱۰ صبح روز دوشنبه ۲۱ خرداد ۱۳۵۲ یک نمایش آکروباسی هوایی بسیار جالب توجه با شرکت تیم آکروجت فرشتگان آبی نیروی دریائی آمریکا و تیم آکروجت تاج طلائی نیروی هوایی شاهنشاهی در حضور شادروان تیمسار ارتشبد خاتمی فرمانده وقت نیروی هوایی شاهنشاهی و عده‌ای از امراء و افسران ارشد و خبرنگاران داخلی و خارجی و هزاران نفر از طبقات مختلف مردم در کوشک نصرت کیلومتر ۱۰۰ جاده تهران - قم انجام گرفت.

تیم فرشتگان آبی که بعد از ظهر روز ۲۰ خرداد ۵۲ پس از اجرای برنامه‌های پروازی در نمایشگاه هوایی پاریس، بعنوان میهمان تیم آکروجت تاج طلائی وارد تهران شده و در نمایش هوایی مذکور شرکت کرد، با سابقه‌ترین و ورزیده‌ترین تیم آکروجت جهان است.

در نمایش هوایی ۲۱ خرداد ۵۲ ابتدا تاج طلائی با شش فروند هواپیمای سریعتر از صوت «اف-۵» نمونه‌های ماهرانه و هیجان انگیزی از عملیات پروازی خود را بمعرض تماشا گذاشت و سپس تیم فرشتگان آبی باشرفروند هواپیمای مافوق صوتی فانوم مانورهای فوق العاده دقیق و شکست انگیزی را در صورتبندیهای مختلف انجام داد.

منظره، قسمتی از نمای جنوبی بیمارستان شماره ۱ نیروی هوایی شاهنشاهی واقع در دوشان تپه

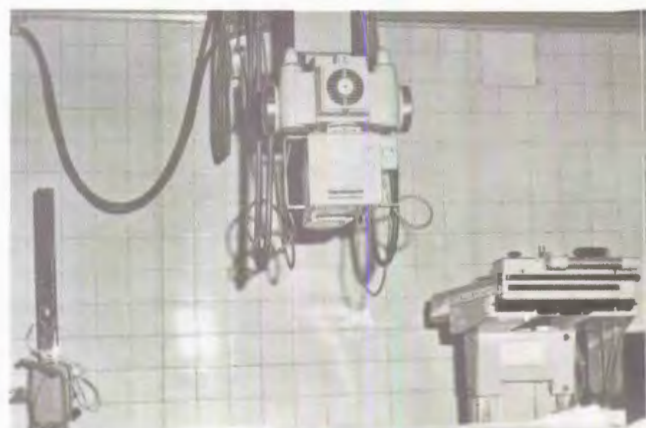


کشورهای پیشرفته خارجی اعزام می‌شدند، بحث پیرامون ترقیات حاصله در زمینه تسهیلات بهداشتی و درمانی نیروی هوایی شاهنشاهی که بتواند روشنگر واقعی امروزه این پیشرفتها باشد در خور گنجایش این کتاب نبوده و خود مستلزم کتاب جداگانه قطوریست و تصاویری که در صفحات بعد این کتاب چاپ شده‌اند در حقیقت نمودار فقط چند نمونه از وسائل و تسهیلاتیکه در بیمارستانها و درمانگاههای این نیرو مورد استفاده قرار میگیرند، محسوب میگردند و بس.

است، این نیرو برای حفظ سلامتی خدمتگزاران خود امکانات وسیعی را در کلیه یگانهای تابعه، در سراسر کشور، فراهم آورده است، بنحوی که امروزه هر يك از پایگاهها و ایستگاههای نیروی هوایی از بیمارستان، درمانگاه و تجهیزات درمانی مدرن و متخصصین ورزیده برخوردار است. در حال حاضر نیروی هوایی دارای وسائل و امکانات ویژه‌ای برای معاینات مخصوص خلبانان و پرسنل پرنده نیز میباشد که در گذشته بعلت فقدان این امکانات ناچار برای اینگونه معاینات، پرسنل پرنده به

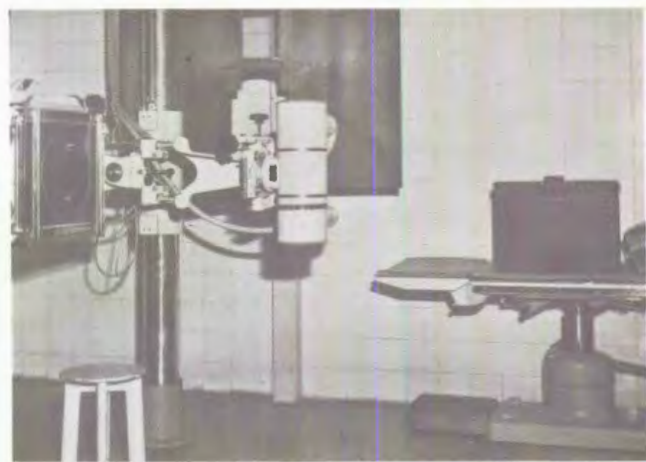


بالا - اطاق رادیو گرامی و تلویزیون

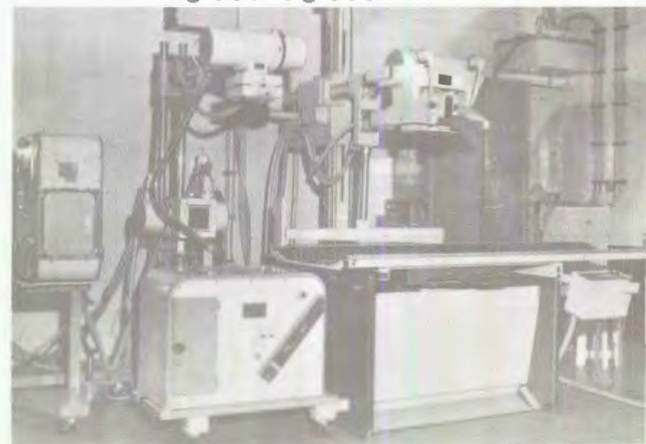


نمونه یکی از دستگاههای رادیو گرامی

بائین دستگاه سیمی‌گرافی از اعضا بدن و عده‌های داخلی



بالا - دستگاه کرایوگرافی و تحت مربوطه
بائین - دستگاه سیموگرافی و آبروگرافی





نمونه یک اطاق عمل ، تخت عمل و وسائل لازم مربوطه



آماده کردن بیمار جهت گرفتن الکتروانسفالوگرافی

خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی گردید. این هواپیما که بیشتر بمنظور آموزش مقدماتی پرواز مورد استفاده قرار میگیرد، مجهز به یک موتور کنتینانتال بقدرت ۲۸۵ اسب - حداکثر سرعتش ۲۰۸ میل در ساعت - سقف پروازش ۱۷۵۰۰ پا - برد پروازش (باحداکثر سوخت) ۹۸۰ میل بوده و برای چهار تا ۶ نفر ظرفیت دارد.

اف-۳۳ (بونانزا) در خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی

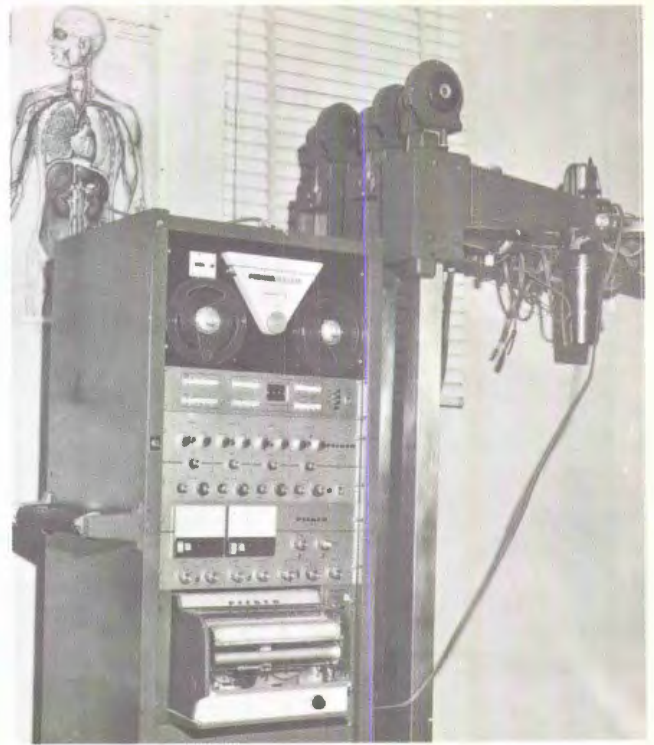
در سال ۱۳۵۲ هواپیمای آموزشی - ارتباطی از نوع اف-۳۳ ای (بونانزا) ساخت شرکت بیچکرافت آمریکا وارد



شکاری پیشرفته «تایگر - ۲»

در خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی

«اف-۵ئی» ملقب به تایگر-۲ که به شکاری برگزیده جهان آزاد شهرت یافته، در سال ۱۳۵۲ وارد خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی گردید. این هواپیمای سریعتر از صوت یکنفره - بال پائین - سبک وزن است که دارای قابلیت مانور استثنائی و سهولت عملیاتی فوق العاده و مشخصات پروازی و امکانات رزمی برجسته بوده و از لحاظ تجهیز به سیستمهای پیشرفته، حمل و بکار بردن دقیق سلاحها، ارزانی قیمت و سهولت نگهداری و بسیاری جهات دیگر حائز برتریهای ویژه‌ای میباشد. تایگر-۲ که بمنظور تأمین تفوق هوایی برای کشورهای دارنده آن بوسیله شرکت «نورث روپ» ساخته شده، مجهز به دوموتور توربوجت جنرال الکتریک هر یک بقدرت ۳۵۰۰ پوند کشش (با استفاده از پس سوز) بوده و در پرواز افقی حداکثر سرعتش در ۴۰۰۰۰ پا ۱۰۵۵ میل در ساعت (۱۶ ماخ) -



دستگاه رنوگرافی جهت کار کلیه ها

نمونه‌ای از شکاری اف - ۵ - ئی (تایگر - ۲)



شعاع عمل رزمی آن بدون مخازن سوخت خارجی (با دوموشك سايد ويندر در دونوك بال) ۱۷۸ ميل و با مخزن سوخت ۲۲۹ گالنی قابل پرتاب در زیر بدنه ۴۳۴ ميل - برد پرواز با حداكثر سوخت ۲۰۰۰ ميل ناتيکال - سرعت اوجگيري اوليداش در ۱۳۲۲۰ پوند وزن ۳۱۶۰۰ پا در دقيقه - سقف پرواز رزمی هواپيما ۵۳۵۰۰ پا - وزن مجهزش برای مأموريت نبردهای هوا بهوا ۱۵۶۶۰ پوند و حداكثر وزنش بهنگام برخاستن ۲۵۵۴۹ پوند است. «تايگر-۲» قادر بحمل انواع مختلف سلاحها می باشد و مجهز است به دوتوب ۲۰ ميليمتری باضافه دوموشك هوا بهوای «ای-آی-ام-۹» و ۷۰۰۰ پوند مهمات در پنج مقر داخلی. مدل «اف» اين هواپيما دونفره می باشد.

در این صفحه دو تصویر از شکاری پیشرفته اف - ۵ - ئی (تایگر) مشاهده میگردد که در یکی از آنها، هواپيما از سه جهت نشان داده شده است.



ورود هواپیمای بوئینگ ۷۰۷ بخدمت نیروی هوایی شاهنشاهی



تصویر نمونه‌ای از هواپیماهای بوئینگ ۷۰۷ نیروی هوایی شاهنشاهی که در اجرای توأم دو نقش عملیاتی مجسم گردیده است.

تانکر جهت سوخت‌رسانی حین پرواز عملیاتی شده‌است. حداکثر سرعت این هواپیما ۰/۹ ماخ - سقف پروازش حدود ۴۰۰۰۰ پاهای ظرفیت سوخت آن در شرایط تانکر ۲۸۵۰۰ گالن آمریکائی و ظرفیتش برای حمل بار در شرایط ترابری ۱۰۳۶۰۰ پوند است.

اولین سوختگیری حین پرواز در ایران با ورود هواپیماهای نوع تانکر یا سوخت‌رسان «کی-۷۰۷» بخدمت نیروی هوایی شاهنشاهی (۱۳۵۳) نخستین سوختگیری حین پرواز در نیروی هوایی شاهنشاهی در تاریخ دهم فروردین ۱۳۵۳ انجام گرفت. در این سوختگیری حین پرواز، هواپیمای دریافت‌کننده سوخت از نوع شکاری - بمب افکن فانتوم بود. «کی-۷۰۷» نوع تغییر یافته هواپیمای تجارتي بوئینگ ۷۰۷-۳۲۰ ساخت شرکت بوئینگ آمریکا میباشد که به آخرین تجهیزات الکترونیک و سیستم سوخت‌رسانی مدرن مجهز شده است. این نوع هواپیما که مجهز به چهار موتور توربوجت پرات اندوینتی هر یک بقدرت ۱۹۰۰۰ پوند کشش استاتیکی میباشد در خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی با شرایط قابل‌تبدیل به انواع باربر، نفربر (باهر دو) - مسافربر -



دهم فروردین ۱۳۵۳ - اولین سوختگیری حین پرواز در ایران



عکس بالا هنگام تقرب دو فروند هواپیمای فانتوم را برای سوختگیری حین پرواز از یک فروند هواپیمای تانکر " کی - شی - ۷۰۷ " نیروی هوایی شاهنشاهی مجسم نموده و عکس پائین انجام سوختگیری یکی از فانتومها را (در حالیکه فانتوم دیگر منتظر نوبت میباشد) مجسم کرده است .



در عکس پائین تعدادی از هواپیماهای بوئینگ - ۷۰۷ (کی - شی - ۷۰۷) نیروی هوایی شاهنشاهی مشاهده میگردند .





تجهیز با هواپیمای «پی ۴ - اف» (اریون)

در سال ۱۳۵۳ هواپیمای نوع پی ۴-اف (اریون) ساخت شرکت لاکهید آمریکا وارد خدمت هواپیمائی نظامی ایران گردید. این هواپیما که با تجهیزات بسیار مدرن الکترونیکی و اسلحه پیشرفته قادر به انجام مأموریت‌های گشتی و اکتشاف ضد زیردریائی و حمله بر هدف‌های متخاصم میباشد، مجهز است به چهار موتور توربوپراپ آلیسون هر یک بقدرت ۴۹۱۰ اسب کشش -

حداکثر سرعتش ۴۷۶ میل در ساعت - سقف پروازش ۲۸۳۰۰ پا - عده خدمه پروازی آن در پروازهای عادی اکتشافی حدود ده نفر بوده و در نقش نفربری بهنگام ضرورت میتواند تا پنجاه نفر سرباز مسلح و تا ۴۰۰۰ پوند تجهیزات را حمل کند. این هواپیما توانائی حمل مقادیر یا تعداد زیادی از در، مین، راکت، بمب‌های عمقی (از جمله سلاح‌های اتمی) را در مقر داخلی سلاحها و ده مقر سوار شده در بالهای خود دارد.





یکی از هواپیماهای بی-۳-اف (اریون) نیروی هوایی شاهنشاهی در حال گشت بر فراز اقیانوس - اریون به سیستم سوختگیری حین پرواز از تانکرهای بوئینگ - ۷۰۷ (کی - ئی - ۷۰۷) مجهز است و به این طریق مداومت پرواز این هواپیما میتواند افزایش فوق العاده پیدا کند .

اعطاء کاپ امنیت پرواز ستاد فرماندهی نیرو به فرمانده یکی از پایگاههای شکاری ، بوسیله فرمانده وقت نیروی هوایی ، در سخنرانی عمومی ماهانه مورخه ۱۳۵۳/۶/۳۰



نمای خارجی قسمتی از ستاد فرماندهی یکی از پایگاههای ترابری هوایی نیرو .
پائین - اهداء لوحه امنیت پرواز بمناسبت دوسال پرواز بدون سانحه دریکی از پایگاههای شکاری نیروی هوایی ، بوسیله فرمانده پایگاه .



پرواز مستقل والاحضرت همایون ولایتعهد

پیش از ظهر روز دوشنبه ۲۵ اردیبهشت ماه ۱۳۵۳، والاحضرت همایون ولایتعهد رضا پهلوی، پس از ۱۶ ساعت و ۲۵ دقیقه پرواز آموزشی نخستین پرواز مستقل خود را بایک فروند هواپیمای یک موتوره از نوع بوئانرا در فرودگاه دوشان تپه انجام دادند و افتخار و مباحات بزرگی را نصیب جامعه هواپیمائی بطور اخص وجوانان و نوجوانان کشور بطور اعم، فرمودند. والاحضرت پروازهای آموزشی و تمرینات پروازی خود را در روزها و ساعات تعطیل مدارس انجام میدهند تا از این طریق لطمه‌ای به تحصیلات معظمه وارد نشود.

باتوجه به احساسات شاهدوستانه مردم ایران و اعتقاد و احترام ویژه‌ایکه ساکنان این مرز و بوم به پیروی از خصلت ملی و میراث معنوی و تاریخی خود، نسبت به تصمیمات و اقدامات شهریاران خویش و خاندان جلیل سلطنت در قلوب خود احساس کرده و کار و کردار آنانرا چون شاهکارهای واقعی با سر بلندی سرمشق زندگی خود قرار میدهند، بلاشک اقدام فرخنده والاحضرت ولایتعهد به فراگرفتن فن خلبانی هم، در عین حال که موجب افزایش حرمت حرفه خلبانی گردیده انگیزه مؤثری نیز جهت تشویق جوانان به کار هواپیمائی و پرواز بشمار میرود.



عکسهای این صفحه در آغاز و پس از پرواز مستقل والاحضرت گرفته شده‌اند.



آئین پنجاهمین سالروز فرمان تأسیس نیروی هوایی شاهنشاهی

در تاریخ ۱۱ خرداد ۱۳۰۳ بر مبنای فرمانی که با امضاء وزیر جنگ و فرمانده کل قوا «رضا» (بعدها اعلیحضرت رضا شاه کبیر) شرفصدور یافت (و متن آن در اوائل این کتاب درج شده) نیروی هوایی شاهنشاهی رسماً تأسیس گردید. ۱۱ خرداد ۱۳۵۳ بمناسبت پنجاهمین سالروز تأسیس نیروی هوایی مراسمی از سوی نیروی هوایی شاهنشاهی برگزار گردید. طبق برنامه مراسم مذکور، ساعت ۱۰۰۰ روز ۱۱ خرداد ۵۳ فرمانده وقت نیروی هوایی شاهنشاهی (شادروان تیمسار

ارتشبد محمد خاتمی) باتفاق جانشین و ریاست ستاد فرماندهی و امراء و نمایندگان درجات و رسته‌های مختلف نیروی هوایی شاهنشاهی در آرامگاه رضاشاه کبیر حضور یافته و ضمن اجرای آئین باشکوهی تاج‌گلی نثار آرامگاه ابدی مؤسس کبیر نیروی هوایی شاهنشاهی نمودند. طی این آئین فرمانده وقت نیروی هوایی شرح زیر ایراد کرد:

«امروز یازدهم خرداد ماه، مصادف با پنجاهمین سالروز تأسیس نیروی هوایی شاهنشاهی ایران است.

نیم قرن پیش در چنین روزی بفرمان اعلیحضرت رضاشاه کبیر، که در آن زمان وزیر جنگ و فرمانده کل قوا بودند، برای اولین بار نیروی هوایی شاهنشاهی بصورت یک سازمان مستقل ارتشی تأسیس یافت و درپرتو علاقمندی و تحت توجهات مخصوص آن پیشوای بزرگ، مراحل توسعه و پیشرفت را تا آغاز جنگ جهانی دوم سریعاً پیمود. ولی متأسفانه شرایط نامطلوب ناشی از جنگ جهانی دوم، نه تنها مانع از ادامه اجرای برنامه‌های پیشرفت نیروی هوایی شاهنشاهی گردید، بلکه این تشکیلات را تا مرحله نزدیک به انحلال عقب راند.

وارث جوانبخت و اندیشمند سردودمان پهلوی اعلیحضرت همایون محمدرضاشاه پهلوی، شاهنشاه آریامهر، که باروشن‌بینی خاص خویش به ارزش و اهمیت نیروی هوایی، برای پاسداری از آسمان کشور، کاملاً واقف بودند، باتوجهات ویژه‌ای، این نیرو را بسوی پیشرفت و تعالی هدایت فرمودند.

به این ترتیب، بعد از جنگ جهانی دوم، نیروی هوایی ایران، در حقیقت از نو متولد شد و زندگی دوباره‌ای را آغاز کرد.

اکنون پس از گذشت پنجاه سال از تاریخ صدور فرمان تأسیس نیروی هوایی ایران، آرزوی مؤسس کبیر این نیرو، که تسلط جوانان کشور بر آسمانها بوده، تحقق یافته و جوانان برومند کشور بر آسمان میهن خود کاملاً مسلط هستند - و اینک ما بنمایندگی از سوی کلیه خدمتگزاران نیروی هوایی شاهنشاهی در آرامگاه ابدی سردار بزرگ تاریخ و وطن خود گرد آمده‌ایم، تا با ابراز حق‌شناسی و سپاس بی‌پایان، به روان پاک بنیانگذار ایران نوین و مؤسس سازمان خویش درود بفرستیم.

ما خدمتگزاران نیروی هوایی شاهنشاهی، با وفاداری به سوگندی که یاد کرده‌ایم و پابندی به عهد و پیمانی که برای

۱۱ خرداد ۱۳۵۳ - آئین نثار تاج گل و سخنرانی فرمانده وقت نیرو در آرامگاه اعلیحضرت رضاشاه کبیر بمناسبت پنجاهمین سالروز صدور فرمان تأسیس نیروی هوایی.



جانبازی در راه خدمت به شاه و ملت، بسته‌ایم، به وظائف و مسئولیتهای سنگینی که بهمه ماست، آشنائی کامل داریم و هر لحظه و هر جا که لازم باشد، جان برکف و گوش به فرمان مطاع فرمانده تاجدار خود، این آمادگی و توانائی را داریم که برای دفاع از آسمان پاك سرزمین مقدس اجدادی خویش، با کفایت و قاطعیت و اطمینان به پیروزی وارد عمل شویم.

جاوید اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران.

پاینده ایران.

«سرفراز نیروی هوائی شاهنشاهی.»

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

صدور فرمان مبارک همایونی

بمناسبت پنجاهمین سالروز تأسیس نیروی هوائی

روز ۱۱ خرداد ۱۳۰۳ بمناسبت پنجاهمین سالروز تأسیس هواپیمائی نظامی در ایران، از سوی اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران بافتخار نیروی هوائی شاهنشاهی فرمانی شرفصدور یافت که ضمن آن مراتب رضامندی خاطر خطیر شاهانه نسبت به خدمات صادقانه کارکنان این نیرو ابراز گردیده بود. متن فرمان مبارک همایونی بشرح زیر است:

فرمان مبارک شاهانه

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

نیروی هوائی شاهنشاهی از همان آغاز تأسیس خود علیرغم امکانات و مقدمات بسیار محدودی که داشت بطرز فعالانه در عملیات ریشه‌کنی یاجیان و آشوب‌طلبان و استقرار نظم و امنیت در سراسر کشور که در آن روزگار مأموریت اصلی و هدف اساسی ارتش شاهنشاهی را در راه پایه‌گذاری ایرانی آزاد و آباد تشکیل میداد شرکت و سهم بسزائی را در استقرار امنیت در کشور شاهنشاهی ایفا نمود.

ما نیز که در تمام دوران زندگانی خویش در اثر تماس نزدیک و روزانه خود، به امور مربوط به هواپیمائی احاطه کامل داریم باتوجه با اهمیت شگرف نیروی هوائی و تأثیر قاطع و تعیین کننده‌ای که این قدرت ضربتی عظیم دارد، عزم راسخ و تصمیم قاطع اتخاذ نمودیم که نیروی هوائی شاهنشاهی به سازمانی

آنچنان نیرومند مبدل گردد که از نظر حفظ امنیت و حراست تمامیت ارضی کشور عاملی مؤثر و بازدارنده باشد.

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

ضمن درود بروان پاك پدر بزرگوارمان، بموجب این فرمان پنجاهمین سالروز بنیانگذاری نیروی هوائی شاهنشاهی را به افسران، همافران، درجه‌داران، سربازان و کارمندان نیروی هوائی شاهنشاهی تهنیت گفته و رضامندی خاطرمانرا از خدمات صادقانه آنان ابلاغ میداریم.



انتشار تمبر یادبود بمناسبت پنجاهمین سالروز تأسیس نیروی هوائی

وزارت پست و تلگراف و تلفن بمناسبت پنجاهمین سالروز تأسیس نیروی هوائی شاهنشاهی یک سری تمبر یادگاری در دو قطعه هریک به ارزش ۱۵ ریال چاپ کرد که از بامداد روز ۱۱ خرداد ۵۳ بجریان گذاشت. ضمناً بهمین مناسبت یک سری تمبر پستی هوائی درشش قطعه (به ارزشهای ۴-۱۰-۱۲-۱۴-۲۰-۵۰ ریالی) از بامداد روز ۱۱ خرداد ۵۳ انتشار داد.

انتشار شماره مخصوص مجله نیروی هوائی شاهنشاهی بمناسبت پنجاهمین سالروز تأسیس این نیرو

بمناسبت پنجاهمین سالروز تأسیس نیروی هوائی شاهنشاهی و بمنظور حفظ خاطره رویداد تاریخی و افتخارآمیز ۱۱ خرداد ۱۳۰۳ و یادآوری خاطراتی از پنجاه سال تلاش خدمتگزاران نیروی هوائی شاهنشاهی (۱۳۰۳ - ۱۳۵۳) شماره خردادماه ۱۳۵۳ مجله نیروی هوائی (که خود یادگاری از دوران شکوهمند سلطنت اعلیحضرت رضاشاه کبیر است) به گشت و گذاری در تاریخ پنجاه ساله این نیرو اختصاص یافت. در سرمقاله مخصوص مورد بحث که متن آن ذیلاً از نظر میگذرد، درود بی‌پایان خدمتگزاران نیروی هوائی به روان پاك مؤسس عظیم‌الشان این نیرو و سپاس بی‌نهایتشان به توجهات خاص و راهنماییهای مدبرانه فرمانده تاجدار خویش تقدیم گردیده است. ۳۰۷

درود بی پایان وسپاس بینهایت

گشایش نخستین دوره دانشکده فرماندهی و ستاد هوایی

متن سرمقاله شماره مخصوص خرداد
۱۳۵۳ مجله نیروی هوایی شاهنشاهی
تحت عنوان «درود بی پایان
و سپاس بی نهایت»

ساعت ۱۰۰۰ روز دوشنبه یکم مهرماه ۱۳۵۳ نخستین دوره دانشکده فرماندهی و ستاد هوایی با حضور فرمانده وقت نیروی هوایی شاهنشاهی و جانشین فرماندهی نیرو و شرکت جمعی از ابراء و افسران ارشد نیرو و نیز دانشجویان اولین دوره دانشکده طی مراسمی افتتاح گردید. در سالن سخنرانی دانشکده فرماندهی و ستاد هوایی، (مستقر در دوشان تپه جنوبی، غرب ساختمان ستاد فرماندهی نیرو) ابتدا گزارشی بوسیله سرتیپ خاصیان فرمانده وقت دانشکده بعرض رسید که از لحاظ تاریخی روشنگر انگیزه و نحوه تشکیل این دانشکده بوده و خلاصه آن بشرح زیر است:

«... باتوسعه و پیشرفت همه جانبه و سریع نیروی هوایی شاهنشاهی نیاز این نیروی فعال به افسران تحصیل کرده در سطح عالی که بتوانند وظایف رسته‌ای و ملی خود را به نحو شایسته انجام رسانند روز بروز بیشتر احساس میگردید. فقدان دانشکده فرماندهی و ستاد در نیروی هوایی کمبودی محسوس بود، روی این اصل پس از اینکه اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران استدعای نیروی هوایی را در مورد تشکیل دانشکده فرماندهی و ستاد تصویب فرمودند در اجرای اوامر تیمسار فرماندهی نیرو من و سرهنگ آزادگان از چند دانشکده مشابه در کشورهای خارج: پاکستان از نظر منطقه، آمریکا و انگلستان از نظر کلی و داشتن تجربیات دراز مدت در این زمینه - دانشکده ستاد نیروی زمینی و دانشگاه پدافند ملی از نظر محلی و سطح آموزش بازدید بعمل آوردیم و پس از بررسی و تحقیق نتیجه باستحضار رسید و معلوم شد که پیروی از برنامه هیچکدام از دانشکده‌های فوق‌الذکر بعلم گوناگون جوابگوی نیازمندی نیروی هوایی شاهنشاهی نمیتواند باشد.

ناچار با استفاده از قواره آموزشی و تجربیات آنها برنامه ویژه‌ای تدوین و کلیات آن تهیه و مورد تصویب واقع گردید. بر مبنای اوامر صادره سال گذشته اولین قدم در راه تأسیس دانشکده برداشته شد و ساختمان موجود برای این منظور واگذار گردید.

قدرت پرسنل دانشکده در بدو امر دونفر و بتدریج تا آنجا که مقدور بود این قدرت تقویت و پشتیبانی گردید. در کشورهای های مورد بازدید و در نیروی زمینی شاهنشاهی قبل از طی دوره ستاد دوره‌هایی بشرح زیر موجود است:

در آمریکا دوره افسر ستاد گردان.
در انگلستان و پاکستان دوره ستاد افسران جوان.
در نیروی زمینی ارتش شاهنشاهی پس از خاتمه دانشکده

«درود بی پایان خدمتگزاران نیروی هوایی شاهنشاهی به روان پاک مؤسس عظیم‌الشان سلسله شکوهمند پهلوی که بانووغ نظامی خلاقه و دوراندیشی داهیان، نیم قرن پیش به ارزش و اهمیت قاطع و بازدارنده قدرت هوایی برای حفظ و حراست استقلال و تمامیت کشور، پی برده و نیروی هوایی ایران را بنیان نهادند و به دوران درخشان سلطنت خویش باعلاقمندی و حسن تدبیر این نیروی جوان و نوپا را بسوی رشد و ترقی رهبری فرمودند - وسپاس بینهایت پاسداران آسمان ایران به پیشگاه فرخنده وارث جوانبخت و اندیشمند تاج و تخت سردودمان پهلوی: اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران که در پرتو حمایت بیدریغ و هدایت خردمندانه خویش به «نیروی هوایی آسیب دیده از جنگ جهانی دوم» وطن‌مانه تنها جان تازه، فرصت ادامه حیات و امکان پیشرفت بسوی آینده درخشان بخشیدند، بلکه بمنظور تقویت روحیه پرسنل نیروی هوایی و تشویق جوانان کشور برای پذیرش خدمت در این نیرو و همچنین بمنظور تسلط بر جزئیات امور هواپیمائی و مسائل هوانوردی و رهبری آگاهانه این رسته بسوی ترقی و تعالی، شخصاً به کسب دانش هواپیمائی و فراگرفتن فن پرواز اراده فرمودند و از این طریق حرمت و افتخار بزرگی را به حرفه خلبانی و خدمت در نیروی هوایی تفویض و به کارکنان این نیرو و آنچنان شوق تلاش و قدرت خدمتگزاری عطا فرمودند که بابر خورداری از توجهات خاص و راهنمائیهای مدبرانه فرمانده تاجدارشان، در سالهای نیمه دوم تاریخ پنجاه ساله سازمان خویش توانستند به پیشرفتهای چنان شگرف و چشمگیری نائل آیند که آرزوی نیم قرن پیش بینانگزار کبیر این نیرو، دایر بر تسلط جوانان کشور بر آسمان وطن، بنحو شایسته‌ای تحقق پذیرد و این سرافرازی و مباحات عظیم نصیبشان گردد که در پنجاهمین سالروز تأسیس نیروی هوایی شاهنشاهی، فرمان مطاع شاهانه مبنی بر رضامندی خاطر خطیر همایونی از خدمات صادقانه کارکنان این نیرو شرفصدور یابد.»

افسری دوره مقدماتی رسته‌ای و بعداً در درجه سروانی دوره عالی رسته‌ای.

ولی در نیروی هوائی شاهنشاهی چنین دوره‌هایی فعلاً وجود ندارد.

بنابراین برنامه میبایست طوری تنظیم میشد که در بدو امر دانشجویان برای تحصیل در دوره فرماندهی و ستاد آماده شوند و بعلت گسترش سریع نیروی هوائی و کمبود پرسنل، برنامه مورد بحث‌حای مطالبی در سطح دانشگاه جنگ باشد، تا اگر میسر نشد افسران نیرو به‌چنین دوره‌های مقدماتی اعزام گردند از این آموزش عالی محروم نباشند لذا بر مبنای اصولی که باستحضار رسید برنامه‌های دانشکده فرماندهی و ستاد هوائی تنظیم گردیده است که اهم مواد آموزشی مذکور در پنج قسمت بشرح زیر میباشند:

۱- برنامه دانستنیها پیرامون امور نظامی:

شامل آموزش مواد بیست که پرسنل نظامی بطور روزمره و مستقیم با آنها سرو کار ندارند ولی بدون آنها هم نمیتوان با چشم باز بامور نظامی پرداخت، این برنامه بطور خیلی کلی شامل مطالب زیر است:

الف - شناخت سیاستهای قدرت‌های همجوار و آنهائیکه در سرنوشت منافع ملی کشور مؤثرند.

ب- استراتژی کشورهای بزرگ و اثر آنها روی منافع ملی کشور شاهنشاهی.

پ - پیشرفتها و پدیده‌های علمی نظامی در جهان.

ت - همبستگی کشورهای مختلف جهان و قراردادهای نظامی جهانی، استراتژی ملی ایران، پیشرفتهای سیاسی، اقتصادی و نظامی و فرهنگی کشور شاهنشاهی.

۲ - برنامه رهبری و مدیریت:

این برنامه با استفاده از آخرین روش آموزش رهبری و مدیریت در سطح جهانی تدوین گردیده است. و شامل قسمت‌های زیر میباشند:

الف- اصول و مبانی مدیریت.

ب - فرماندهی و رهبری.

پ - روشهای مدیریت از لحاظ کمیت.

ت - مدیریت منابع.

۳ - برنامه بکاربری قدرت نظامی:

در این برنامه اصول کارهای ستادی از يك نامه نگاری ساده تا طرح‌ریزی‌های مشترك و مرکب پیش‌بینی شده است و روی هر کدام از امور و مسائل ستادی تمرینهائی که باوضع‌روز مطابقت دارند انجام خواهد شد و بخصوص در این برنامه توجه گردیده است که افسران فارغ‌التحصیل بتوانند در هر وظیفه ستادی که در سطح نیروی هوائی به‌آنان محول گردد بنحو شایسته‌ای انجام وظیفه نموده و حتی قادر باشند در سطح ستاد

های مشترك یا مشترك و مرکب فعالیت نمایند.

۴ - برنامه انتخابی

بمنظور پیشرفت عمیق دانشجویان در مورد برنامه‌ایکه قبلاً باستحضار رسید دانشجویان موظفند در طول دوره، نامه‌های تحقیقی تحت‌عنوانهاییکه ممکن است مورد استفاده نیروی هوائی یا ارتش شاهنشاهی باشد به‌انتخاب خود آنان و تصویب شورای فرهنگی دانشکده تهیه نمایند.

۵ - برنامه تکمیلی

در این برنامه قدرت بیان و نوشتن دانشجویان با انجام تمرینات مختلف از آغاز تا پایان دوره بالا برده خواهد شد. علاوه بر این در این برنامه منطق و کاربرد آن در امور نظامی، روش علمی تحقیق و بررسی، آموزش داده میشود. در برنامه بازدیدهای آموزشی در داخل و خارج کشور دانشجویان با پیشرفتهای نظامی، صنعتی، اقتصادی، فرهنگی و تمدن کشور شاهنشاهی و کشورهای موردبازدید آشنا میگردند.»

پس فرمانده وقت نیروی هوائی شاهنشاهی پشت تریبون قرار گرفته و ضمن بیاناتی که خلاصه آن از لحاظ حفظ سوابق تاریخی ذیلاً از نظر میگذرد، نخستین دوره دانشکده فرماندهی و ستاد هوائی را افتتاح نمودند:

«خیلی خوشحال هستم ازاینکه امروز دانشکده فرماندهی و ستاد نیروی هوائی شاهنشاهی را که از مدتها قبل احتیاج به چنین مؤسسه‌ای احساس میشد و حسب الامر مطاع مبارک‌اعلیحضرت هنایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارشتاران اقدام به تأسیس گردید، افتتاح میکنم. احتیاج به‌یک چنین مؤسسه‌ای ضمن سایر تأسیسات آموزشی نیروی هوائی قطعیت داشت و مدتها پیش دنبال این فکر بودیم، منتها متأسفانه دلائلی که تا به‌امروز ما را از انجام این عمل عقب گذاشت و باید، بگویم، امروز هم وجود دارد یعنی کمبود کادر افسران دانشجو به علت گسترش سریع نیروی هوائی در کلیه زمینه‌ها و مشکلاتی است که اعزام این پرسنل به چنین مؤسسه‌ای برای ما بوجود می‌آورد. ولی در هر حال باتوجه به‌اینکه زیربنای ساختمان يك مؤسسه نیرومند و قادر به‌انجام مأموریت‌های محوله داشتن چنین مؤسسه‌ایست بنابر این چاره‌ای نبود جزاینکه محدودیتها و گرفتاریها را قبول کنیم و بالاخره این مؤسسه را بوجود آوریم. البته وجود این مؤسسه آموزش عالی به‌ما فرصت میدهد تا عده هرچه بیشتر و درخور احتیاج نیروی هوائی شاهنشاهی افسر دانشجو به‌این سازمان بفرستیم در صورتیکه در گذشته ما همیشه از این لحاظ کمبود احساس میکردیم به‌این علت که ممالک خارجی توانائی پذیرفتن احتیاجات دانشجویی ما را به تعداد مورد لزوم ما نداشتند. اکنون خوشبختانه این امکان برای ما هست که با اعزام عده مورد احتیاجمان افسر دانشجو به این مؤسسه آموزشی عالی نیازمندیهای خود را خودمان تأمین کنیم. مسئله دیگر این



اولین افسر نیروی هوایی شاهنشاهی که با درجه ارتشبدی به افتخار بازنشستگی نائل آمد

تیمسار ارتشبد سعیداعزازی اولین افسر در تاریخ نیروی هوایی شاهنشاهی میباشد که در درجه ارتشبدی، هنگامیکه مقام جانشینی فرماندهی نیرو را عهده‌دار بود به افتخار بازنشستگی نائل آمد و فرمان رضامندی خاطر خطیر شاهانه از خدمات صادقانه وی طی آئین ویژه‌ای که روز ۱۳۵۳/۷/۱۷ برگزار گردید بوسیله فرمانده وقت نیرو ابلاغ و نشان بازنشستگی به سپه او نصب شد.

تهیه کنید و پیشنهادهائی که بنظرتان میرسد بدهید تا مورد توجه قرار گیرند و برای بهبود این سازمان کمک کنند دوره‌های دیگری هم خواهیم داشت که در آتیه افسران نیروی هوایی شاهنشاهی را برای شرکت در چنین دوره‌ای آماده کنند. هر اقدامی که برای تسریع در پیشرفت کار لازم باشد بتدریج انجام خواهد گرفت کوششهای کلیه کسانی که در مأموریت تأسیس این سازمان شرکت داشته‌اند مورد تقدیر است ولی این موضوع را که من همیشه تذکر داده‌ام نباید فراموش کرد که هر قدم موفقیت‌آمیز در هر زمینه‌ای که بجلو برداشته میشود جز با فعالیت دسته‌جمعی کلیه پرسنل امکان‌پذیر نیست ...»

بود که افسران ما در دوره‌های ستادهای ممالک دیگر، که برنامه‌هایشان را برای رفع احتیاجات خودشان و بر مبنای امکانات خودشان طرح‌ریزی کرده‌اند، آن چیزهائی را آموزش می‌گرفتند که احياناً مقداری از آنها جوابگوی احتیاجات ما نبود، آنچه را که میبایستی افسران ما بدانند و رویش کار کنند طرح‌ریزی نشده بود بنابراین تأسیس این دانشکده فرصت دیگری است که ما مسائل تاکتیکی و استراتژیکی خود را با امکانات اقتصادی، شرایط منطقه‌ای و دانائی فردی و اجتماعی خودمان تطبیق دهیم.

هر کشوری وسائل، امکانات و شرایط خاص خودش را دارد و مسائل نظامی که در يك دوره عالی آموزشی برای افسران يك کشور مطرح میشود اولاً باید، با وسائل، امکانات و شرایط خاص همان کشور مربوط باشد ثانیاً از لحاظ زمانی و مکانی هم به مسائل توجه شود. مثلاً طرح مسئله حمله به خط ماژینو و دفاع از آن و نظایرش و صرف مقدار زیادی وقت به اینگونه مسائل که نه از نظر زمان و نه امکان ارتباطی به ما ندارد چیزی جز اتلاف وقت نیست، البته اشاره‌ای به این نوع مسائل بمنظور افزایش دانائی بسیار خوب است اما مسائل را علی‌الاصول باید با وسائل و امکانات موجود و شرایط روز طرح و حل کرد. دور زدن در مسائل قدیمی و احياناً اتلاف وقت در بحثهای خارج از حدود امکانات هیچگونه ارزشی ندارد، بنابراین در اینجا باید مسائلی مطرح و مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرند که از هر جهت با مقدمات ما مطابقت داشته باشند.

در اینجا باید تذکر بدهم که آمدن آقایان برای طی این دوره که با توجه به گرفتاریهای خدمتی که از لحاظ کمبود پرسنل داریم و خودتان شاهد و ناظرش هستید، فقط بخاطر این نیست که بیائید و يك سالی را بگذرانید به این اسم که دوره دانشکده فرماندهی و ستاد را گذرانیده‌اید بلکه نیروی هوایی میخواهد که آقایان واقعاً با معلومات عالی و معلومات روز از این دانشکده خارج بشوند و برای این منظور احتیاج به مطالعه دارید. اگر تا بحال کتابها و مدارکی را که باید در این دانشکده بخوانید و در آخر دوره امتحان بدهید ندیده‌اید مسلماً بزودی خواهید دید و توجه خواهید کرد که برای اطلاع و درک مطالب و مسائل این کتب و مدارک تنها مدت زمانی که شما در این کلاس خواهید نشست کافی نخواهد بود، شما مجبور خواهید بود ساعات فراغت خودتان را برای این کار بگذارید تا بتوانید خودتان را آماده خدماتی بکنید که فردا انجام آنها از شما انتظار میرود البته این اولین سال است که چنین دوره‌ای را با این استاندارد بوجود آورده‌ایم. احياناً ممکن است مسائلی هنوز وجود داشته باشد که مورد رسیدگی و توجه ما خواهد بود. از آقایان دانشجویان هم میخواهم که هر کدام از هم‌اکنون یادداشتهائی داشته باشید و در آخر دوره يك گزارش جامع از وضع دانشکده

چه از لحاظ کیفیت و چه کمیت، باتمام قدرت و بدون احساس خستگی تا آخرین لحظات زندگی تلاش کرد و در کار و کوشش، وظیفه‌شناسی و انضباط سرمشق بی‌همتائی برای کارکنان نیروی هوائی بود.

پایگاه هوائی خاتمی

بفرمان مطاع مبارك اعليحضرت همايون شاهنشاه آريامهر بزرگ ارتشتاران بيادبود شادروان تيمسار ارتشبد محمدخاتمی پایگاه هوائی واقع در اصفهان از ۲۴ شهریور ۱۳۵۴ بنام «پایگاه هوائی خاتمی» موسوم گردید.

سخنی کوتاه پیرامون زندگی و شخصیت برجسته شادروان تيمسار ارتشبد محمدخاتمی:

شادروان تيمسار ارتشبد محمدخاتمی، فرمانده فقیدنیروی هوائی شاهنشاهی در سال ۱۲۹۷ در شهر رشت دیده به جهان گشود، وی فرزند آقای محمود خاتمی و خواهرزاده امام‌جمعه تهران بود. پس از تحصیلات ابتدائی دوره متوسطه را در کالج آمریکائی تهران (دبیرستان البرز کنونی) به پایان رسانید و در سال ۱۳۱۸ وارد اولین دوره رسته هوائی که در دانشکده افسری تشکیل شده بود، گردید و در سال ۱۳۲۰ با درجستوان دوم هوائی فارغ‌التحصیل شد و در سال ۱۳۲۳ یعنی به‌دوران جنگ جهانی دوم و در شرایط سخت بریتانیا، فن خلبانی را در آن کشور تکمیل نمود، پس از بازگشت به میهن دوره هنر آموزگاری خلبانی را در ایران به پایان رسانید و از سال ۱۳۲۵

جنازه شادروان تيمسار ارتشبد محمدخاتمی درمسجد سپهسالار، پیش از حرکت بسوی آرامگاه ابدی



شادروان تيمسار ارتشبد محمدخاتمی که از مهر ۱۳۳۷ تا شهریور ۱۳۵۴ فرماندهی نیروی هوائی را بعهده داشت.

يك ضایعه بزرگ برای نیروی هوائی شاهنشاهی

اولین «فرمانده نیروی هوائی با درجه ارتشبدی» در تاریخ هواییمائی جهان، که در اثر سانحه پرواز ورزشی با «کایت» قهرمانانه جان سپرد

درگذشت جانگداز و نابهنگام شادروان تيمسار ارتشبد محمد خاتمی فرمانده فقید نیروی هوائی شاهنشاهی که روز ۲۱ شهریور ماه ۱۳۵۴ ضمن پرواز ورزشی در اثر سقوط کایت (بال پرنده) در سد محمدرضا شاه (دز) بوقوع پیوست بلاشک برای ملت ایران، ارتش شاهنشاهی و بویژه کارکنان نیروی هوائی يك ضایعه بزرگ، تأسفانگیز و جبران‌ناپذیر بوجود آورد.

شادروان تيمسار ارتشبد محمدخاتمی نمونه‌ای برجسته و مظهر والائی از شاهدوستی، شهامت، میهن‌پرستی، پشتکار و سجایای اخلاقی عالی و فرماندهی فوق‌العاده باکفایت، کاردان، مبتکر و لایق بشمار میرفت که بالهام از منویات ترقیخواهانه اعليحضرت همايون شاهنشاه آريامهر بزرگ ارتشتاران در راه طرح و اجرای برنامه‌های توسعه و پیشرفت نیروی هوائی و افزایش امکانات این نیرو برای پاسداری از آسمان میهن‌گرامی



شادروان ارتشبد محمدخانی در طول متجاوز از سی و سه سال خدمت در نیروی هوایی با کلیه هواپیماهای این نیرواز تایگرموس دوباله مشقی گرفته تا فانتوم که حدود دو و نیم برابر صوت سرعت دارد، مرتباً " به پرواز خود ادامه داد .

انگلیس گذرانید و بعنوان اولین خلبان جت نیروی هوایی شاهنشاهی شناخته شد، سپس دوره تکمیلی پرواز با جت را در آلمان غربی و دوره ستاد هوایی را در آمریکا با موفقیت طی کرد.

بعنوان خلبان مخصوص هواپیماهای اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران انتخاب و از اول فروردین ۱۳۲۹ به آجودانی مخصوص شاهانه مفتخر گردید. در سال ۱۳۳۰ دوره پرواز با هواپیماهای جت را در نیروی هوایی سلطنتی



در تشییع جنازه شادروان ارتشبد خاتمی، والا حضرت شاهدخت فاطمه پهلوی، والا حضرت شاهپور محمودرضا پهلوی، فرزندان آن شادروان، جناب آقای نخست وزیر و هیئت وزیران، رؤسای مجلسین، ریاست ستاد بزرگ ارتشتاران، فرماندهان نیروها و شخصیت‌های برجسته مملکتی و هزاران نفر از طبقات مختلف مردم با چشمان اشکبار بدنبال جنازه در حرکت بوده و از بزرگ مرد آسمانها و ورزش ایران وداع کردند.



جنازه شادروان ارتشبد خاتمی روی عراده توپ از مسجد سپهسالار تا سرچشمه تشییع شد و در آنجا داخل اتومبیل ویژه ای که جنازه اعلیحضرت رضاشاه کبیر با آن حمل گردید قرار گرفت و بسوی آرامگاه ابدی حرکت کرد.



شادروان ارتشبد محمد خاتمی از بدو خدمت در نیروی هوایی در مشاغل عمده هنرآموزگاری و سرهنرآموزگاری خلبانی و فرماندهی یگانهای شکاری این نیرو صادقانه، با کفایت، پشتکار و لیاقت فوق العاده خدمت کرده و از مهر ۱۳۳۷ به فرمان مطاع مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران، بادرجه سرتیپی به فرماندهی نیروی هوایی شاهنشاهی منصوب شد و برای پیشرفت، توسعه و عظمت این نیرو تلاش خستگی ناپذیری بعمل آورد.

شادروان تیمسار ارتشبد محمدخاتمی در تمام دوران حیاتش به پرواز و ورزش عشق می ورزید، بطوریکه تا آخرین روزهای حیاتش با کلبه انواع هواپیماها منجمله شکاریهای سریعتر از صوت نیروی هوایی شاهنشاهی با ورزشی فوق العاده پرواز میکرد - در درجه سرلشگری ضمن اینکه چهل سال از عمرش را پشت سر گذاشته و فرماندهی نیروی هوایی شاهنشاهی را بعهده داشت از اعضاء نخستین تیم آکروجت تاج طلائی این نیرو بود. وی از درخشانترین چهره های ورزش کشور بشمار میرفت و سالها قهرمان پنجگانه کشور و کاپیتان تیم ملی فوتبال و والیبال کشور بود و تا آخرین لحظات زندگی ورزشهای تنیس، اسکی روی برف، اسکی روی آب و پرواز با کایت (بال پرنده) از ورزشهای مورد علاقه او بودند.

شادروان تیمسار ارتشبد محمد خاتمی پیاس خدمات ارزنده اش به دریافت متجاوز از سی قطعه نشان و ده هابار تقدیر نائل آمد. به زبان انگلیسی تسلط کامل داشت و زبان فرانسه را خوب میدانست و مؤلف کتب و مقالات متعدد نظامی، علمی و ورزشی بوده و علاوه بر ورزش، که در تمام طول حیات از برنامه روزانه اش حذف نشد، قسمتی از اوقات فراغت خود را به مطالعه و فیلمبرداری آماتوری و تنظیم فیلمها در منزل میگذرانید.

از سی ام آبان ۱۳۳۸ افتخار همسری والا حضرت شاهدخت فاطمه پهلوی خواهر گرامی اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران را داشته و دارای سه فرزند (دو پسر و یک دختر) می باشند.

شادروان تیمسار ارتشبد محمد خاتمی روحیه قهرمانی و بزمای داشت و تا پایان زندگی این روحیه را حفظ کرد و سرانجام چون عقابی بلند پرواز در حالیکه بوسیله «بال پرنده» در اوج آسمان میهنش بال گشوده و پرواز مینمود، روز ۲۱ شهریور ۱۳۵۴ در اثر بروز سانحه ای قهرمانانه جان بجان آفرین تسلیم کرد - روانش شادباد.



در تشییع جنازه، بدنبال تاج گلها، عکس شادروان تیمسار ارتشبد محمدخاتمی و نشانهای آن شادروان روی هفت کوسن مشکی بوسیله دانشجویان دانشکده خلبانی نیروی هوایی شاهنشاهی حمل می شدند.

فرمانده جدید نیروی هوایی شاهنشاهی

در امتثال فرمان مطاع مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران از تاریخ ۲۱ شهریور ۱۳۵۴ تیمسار سپهبد فاضل تدین (جانشین فرماندهی نیروی هوایی شاهنشاهی) بفرماندهی این نیرو منصوب و از تاریخ یکم مهر ماه ۱۳۵۴ به درجه ارتشبدی مفتخر گردیدند.

ورود جامبوجت بخدمت نیروی هوایی شاهنشاهی

در سال ۱۳۵۴ هواپیمای گولپیکر از نوع بوئینگ ۷۴۷ (جامبوجت) که بزرگترین هواپیمای مسافری و باربری جهان است وارد خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی گردید. عکس پائین اولین فرود از این نوع هواپیما را که از مدل باربری SF 747-100 میباشد در خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی نشان میدهد. این مدل مجهز به چهار موتور توربوفان JT9D-7AH «پراتاندویتنی» هر یک بقدرت ۴۷۰۰۰ پوند کشش بوده - سقف پروازش ۴۵۱۰۰ پا - حداکثر وزش ۷۳۵۰۰۰ پوند و قادر بحمل ۲۱۱۴۰۰ پوند بار یا حدود ۴۰۰ نفر مسافر میباشد. حداکثر سرعتش در ارتفاع ۳۵۰۰۰ پا ۰۹۲ ماخ (سرعت صوت) و سرعت پرواز مسافرتی آن ۰۸۴ ماخ است. برد پرواز این نوع هواپیما با حداکثر سوخت ۵۵۰۰ میل (ناتیکال) - فاصله بین دونوک بال آن ۱۹۵ پا و ۸ اینچ - طولش ۲۳۱ پا و چهار اینچ میباشد.



فرمان مطاع مبارک همایونی تیمسار سپهبد علی اصغر بهسرشت از مهر ۱۳۵۴ به جانشینی فرماندهی نیروی هوایی شاهنشاهی منصوب گردید.

عکس صفحه روبرو یک کارهنری است که جامبوجت را در حال پرواز نشان میدهد. ←



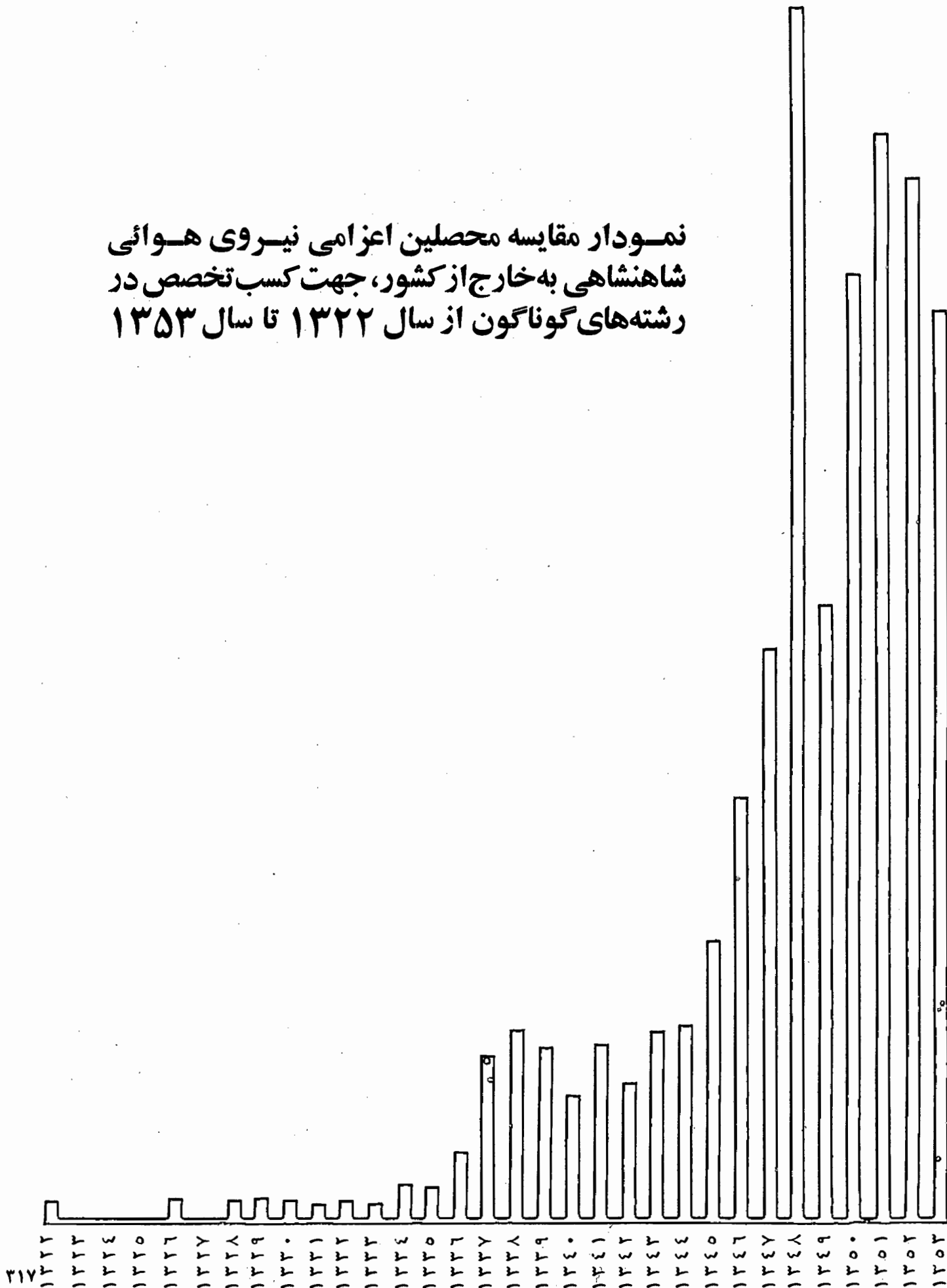


مؤدار مقایسه بودجه نیروی هوایی شاهنشاهی (از سال ۵۴ - ۱۳۴۳)



یک منظره دیگر از هواپیمای ترابری غول پیکر چهارموتوره بوئینگ ۷۴۷ (جامبوجت) نیروی هوایی شاهنشاهی

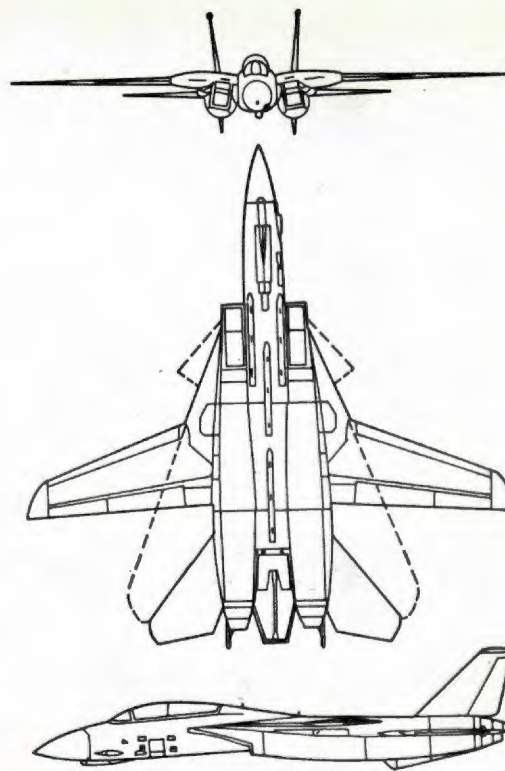
نمودار مقایسه‌محصلین اعزامی نیروی هوایی
شاهنشاهی به خارج از کشور، جهت کسب تخصص در
رشته‌های گوناگون از سال ۱۳۲۲ تا سال ۱۳۵۳



اف-۱۴ (تامکت)

پیشرفته‌ترین شکاری جهان در خدمت
نیروی هوایی شاهنشاهی ایران

پیشرفته‌ترین شکاری جهان موسوم به اف-۱۴ (تامکت)
که به هواپیمای تأمین کننده برتری هوایی دهه آینده ملقب
گردیده است، در سال ۱۳۵۴ وارد خدمت نیروی هوایی
شاهنشاهی ایران گردید. این شکاری دوفره ساخت شرکت
هواپیماسازی «گرومن» و مجهز به دو موتور توربوفان



اف-۱۴
← (تامکت)
↓

در این طرح، شکاری مدرن اف-۱۴ (تامکت)
از سه جهت مشاهده میشود (طرح وسط نحوه تغییر
سطوح بال هواپیما را حین پرواز نشان میدهد).



کوتاهتر از ۱۰۰۰ پا برخاسته و در باندهائی کوتاهتر از ۱۵۰۰ پا فرود آید و با سرعتی معادل ۸۶۵ میل در ساعت، بدون از دست دادن کنترل، پرواز کند.

«تامکت» مجهز به یک توپ ۲۰ میلیمتری در بدنه جلو و قادر بحمل و پرتاب انواع گوناگون از پیشرفته‌ترین موشکهای هدایت شونده موجود جهان است و همچنین به یک سیستم بسیار پیشرفته هوابرد برای کنترل سلاحها مجهز بوده و بطور استاندارد قادر بحمل و پرتاب مجموعاً تا ۱۴۵۰۰ پوند بمب تا ترکیبی از بمبها و موشکها در خارج از بدنه است.

«پرات اندویتتی» هر یک بقدرت متجاوز از ۲۰۹۰۰ پوند کشش (با پس‌سوز) بوده و حداکثر سرعتش حدود ۲٫۴ ماخ (۲٫۴ برابر سرعت صوت) - سقف پروازش متجاوز از ۶۰۰۰۰ پا - حداکثر وزنش هنگام برخاستن حدود ۷۰۰۰۰ پوند است. «تامکت» در دونقش: نبرد علیه شکارهای حریف و دفاع هوائی قادر به عملیات بوده و در مقایسه با سایر هواپیماهای رزمندۀ خط اول موجود جهان از برتریها و امتیازات فراوان و چشمگیری برخوردار است، قابلیت تغییر سطوح بال حین پرواز به این شکاری پیشرفته امکان می‌بخشد تا از باندهائی



پیشرفتهای سریع و بیسابقه

مربوط به «انتشارات و تبلیغات» گام نگذاریم، آنچه در این زمینه ذیلام مطرح میگردد عقائدیست که کارشناسان ذیصلاحیت هواپیمائی خارجی، در آن متفق القولند و در نشریات خود بارها این نظرات را اعلام داشته‌اند. بنظر کارشناسان مذکور: سرعت پیشرفت نیروی هوائی شاهنشاهی در چند سال اخیر از لحاظ «کیفیت × کمیت» در هیچ جای دنیا سابقه نداشته است.

برای جلوگیری از سوءتفاهم، در اینجا به چند نکته باید توجه کرد: اول اینکه صحبت از «سرعت پیشرفت» است و نه «میزان قدرت» زیرا بدیهیست که در مقایسه میزان قدرت، کسی نمیتواند مدعی باشد که قدرت نیروی هوائی ایران فی‌المثل بیشتر از قدرت نیروی هوائی آمریکا یا کشوری نظیر آمریکا است. ثانیاً در این مقایسه «سرعت پیشرفت» در دوزمینه یا عامل یعنی «کیفیت × کمیت» باهم مطرح میباشد، عبارت دیگر ممکن است يك سازمان نیروی هوائی باتشکیلات بسیار کوچک و مثلاً داشتن فقط پنج فروند هواپیما دارای بهترین کیفیت، حتی بالاتر از کیفیت نیروی هوائی آمریکا، باشد و یا بالعکس سازمان بسیار وسیعی (از نظر تعداد پرسنل و وسائل و هواپیما) وجود داشته باشد، در حالیکه این سازمان از لحاظ کیفیت دارای مشخصات باارزشی در مقایسه با سازمانهای دیگر

از نقطه نظر تاریخ، بحث در «پیشرفتهای امروز مربوط بیک سازمان» بعهده تاریخ‌نویسان «فردا» میباشد، لذا در اینجا هدف از انتخاب عنوان بالا و یا طرح مطالبی کوتاه پیرامون عوامل یا شواهد حاکی از پیشرفتهای امروز نیروی هوائی شاهنشاهی که همراه تصاویری در این کتاب ارائه شده بررسی جزئیات تاریخی مربوط به پیروزیهای موجود این سازمان نیست، زیرا خوانندگان معاصر این کتاب، خود شاهد این پیروزیها هستند و نیازی ندارند تا بمنظور یافتن شواهدی برای اثبات پیشرفتهای حاصله، در صفحات تاریخ به جستجو پردازند بلکه غرض، آوردن چند نمونه بارز و غیرقابل انکار جهت یاری به امکان قیاس وضع حالا با گذشته است، و برای اینکه در اظهار نظر راجع به میزان پیشرفت و سرعت ترقی نیروی هوائی شاهنشاهی که در طول حدود پانزده سال اخیر بدست آمده از مرز و وظیفه «تاریخ‌نویسی» تجاوز نکرده و به قلمرو وظایف

برای بالا بردن سطح اطلاعات علمی و عمومی کارکنان نیروی هوائی، ضمن دعوت از شخصیت‌های مطلع و دانشمند کشور سخنرانیهایی مفید و مرتبی در مرکز و شهرستانها برای کارکنان نیرو اجرا می‌گردد. در عکس پائین آقای دکتر محسن‌هشترودی استاد دانشگاه، حین سخنرانی در یکی از جلسات که برای جمعی از کارکنان یگانهای مقیم مرکز تابعه نیروی هوائی تشکیل گردیده، دیده می‌شوند.

آشنا کردن کارکنان نیروی هوائی با روشهای نوین مدیریت و سرپرستی برای پیشرفت کاربگانهها در رده‌های مختلف خدمتی اهمیت زیادی دارد و برای این منظور کلاسهای مرتبی در یگانهای تابعه این نیرو تشکیل میگردد. در عکس بالا فارغ‌التحصیلان کلاس مدیریت و سرپرستی یکی از دوره‌های مورد بحث مربوط به یکی از یگانهای نیرو مشاهده می‌گردد.



نباشد.

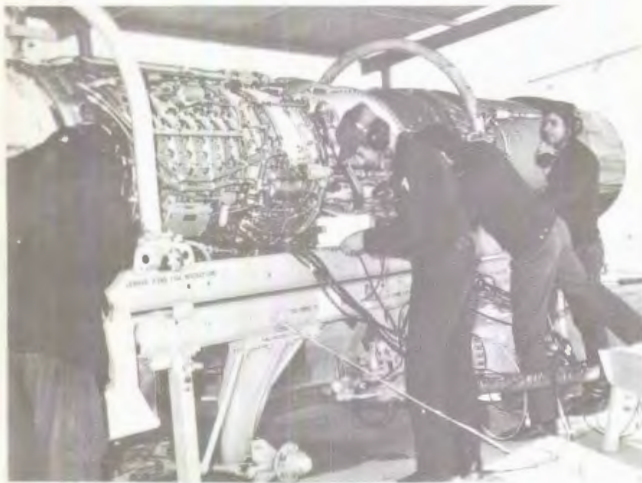
بنابراین در مقایسه «سرعت پیشرفت» یک سازمان هوایمائی با سازمانهای هوایمائی دیگر بلاشک سه عامل را باید توأمآ مورد توجه قرار داد که در آن دو عامل یعنی «پیشرفت در کیفیت» و «پیشرفت در کمیت» بطور مستقیم و یک عامل یعنی «زمان» یا مدتیکه در ظرف آن پیشرفت مورد نظر بدست آمده است بطور معکوس در نظر گرفته میشود. بنابراین معادله مقایسه سرعت پیشرفت چنین خواهد بود:

سرعت پیشرفت مساویست با میزان پیشرفت در کمیت \times میزان پیشرفت در کیفیت تقسیم بر زمانیکه پیشرفت حاصل شده. در این نوع مقایسه است که به تأیید و تصدیق کارشناسان ذیصلاحیت هوایمائی خارجی، سرعت پیشرفت نیروی هوائی ایران در سالهای اخیر در سراسر جهان نظیر ندارد و این مایه افتخار کارکنان نیروی هوایمائیست.

متخصصین نیروی هوائی شاهنشاهی برای عیب یابی، تعمیر و نگهداری دستگاههای پیچیده ارتباط الکترونیکی نیرو ورزیدگی کامل دارند.



نیروی هوائی شاهنشاهی یک رسته کاملاً پیش رفته فنی بوده و هواپیماها، سلاحها و وسایل بسیار پیش رفته و مدرن در اختیار دارد، برای نگهداری و حداکثر بهره برداری عملیاتی از آنها نارمند متخصصین طراز اول در رشتههای مختلف تحصیسی است. در حال حاضر متخصصین این نیرو که بالاترین مدارج تحصیسی خود را در مراکز آموزشی این نیرو و خارج از کشور طی کرده اند برای رفع نیازمند پیهای فنی مربوطه حائز ورزیدگی، صلاحیت و تجربه کافی میباشد درعکس بالا چند نفر از متخصصین صندلیهای پرتاب سونده جت ها، در یکی از یگانهای نیرو مشغول بررسی راکتهای صندلیهای مذکورند و در عکس پائین چند نفر از متخصصین موتور یکی از یگانهای نیرو با آخرین روش و وسائل مشغول عیب یابی در یکی از موتورهای جت میباشد.

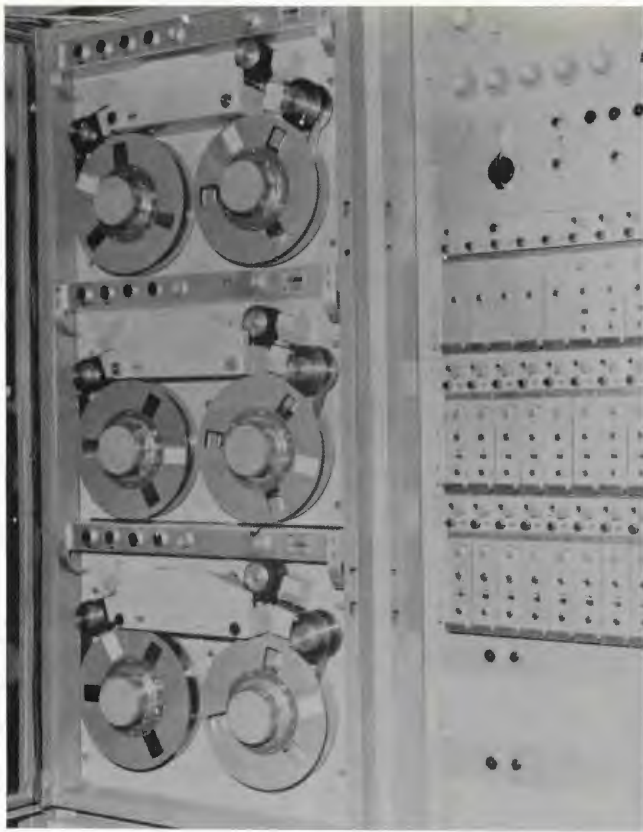


هموطنان علاقمندی بازدیدهاییکه در فرصتهای مناسب از یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی بعمل می آروند با پیشرفتهای این نیرو آشنا میشوند. در عکس پائین که مربوط به یکی از بازدیدهای مردم از یکی از یگانهای نیروی هوائی است، در حالیکه جمعی عملیات نجات بوسیله یک فروند از هلیکوپترها را تماشا میکنند عده دیگری به بازدید یک فروند هواپیمای فانوم مشغولند.



پایگاهها و ایستگاههای مجهز در سراسر کشور

چنانکه در این کتاب اشاره شد تا اواخر سال ۱۳۲۹ نیروی هوایی شاهنشاهی فقط یک تیب شکاری مجهز به هواپیماهای شکاری از نوع سندربولت، مستقر در قلعه مرغی داشت. در این سال بود که بدنبال طرح گسترش این نیرو تیب دوم شکاری (که اکنون پایگاه چهارم وحدتی نامیده میشود) تشکیل گردید. از آن تاریخ تاکنون نیروی هوایی گسترش فوقالعاده یافته و دارای پایگاههای متعدد شکاری تاکتیکی مجهز به پیشرفتهترین هواپیماهای نیرومند جت و پایگاههای ترابری هوایی مجهز به هواپیماهای حمل و نقل غولپیکر و دورپرواز و با امکانات سوختگیری در هوا گردیده است که در سراسر کشور گسترده شده و با سلاحهای ضد هوایی مدرن و شبکه رادار پیشرفتهای که، با استقرار ایستگاههای رادار مستعد در نقاط مختلف، سراسر آسمان کشور را زیر پوشش و کنترل خود دارد، هر لحظه برای دفاع از آسمان هر نقطه‌ای از میهن، ما آماده است. پایگاههای نیروی هوایی شاهنشاهی، امروزه از هر حیث مجهز بوده و ضمن اینکه از بالاترین استعداد عملیات رزمی و دفاعی و امکانات زیست برخوردارند، با در اختیار داشتن وسائل و تجهیزات مدرن و متخصصین ورزیده از عهده امور مربوط به تعمیر و نگهداری هواپیماها و سلاحهای مدرن خود بنحو شایسته‌ای برمی‌آیند.



قسمتی از دستگاههای ضبط صوت برج کنترل یکی از یگانهای نیرو که هرگونه ارتباط و مکالمات بین هواپیماها و برج کنترل را ضبط میکنند.

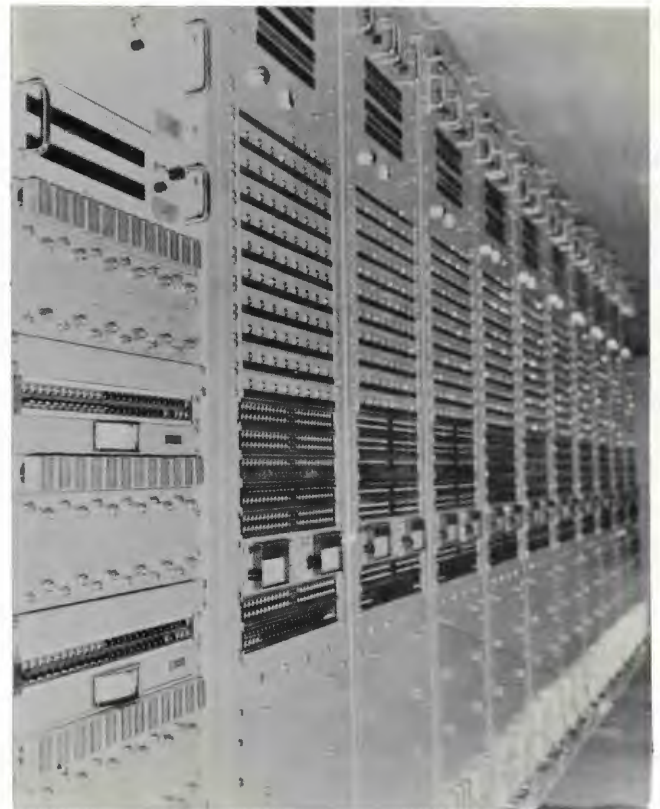


از متخصصین یکی از یگانهای نیرو در حال بازرسی سیستم هیدرولیک یک هواپیمای شکاری بوسله؛ دستگاه آزمایش سیستمهای هیدرولیک

متخصصین یکی از یگانها در حال عیب‌یابی دستگاه بی‌سیم هواپیما



قسمتی از یک سیستم رادیورله در خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی



تدارکات کامپیوتری

داد و در اختیار گرفت در حال حاضر نیروی هوایی از بهترین نوع کامپیوتر و در بهترین شرایط بنحوی بهره‌مند است که کلیه مایحتاج پایگاهها را در اسرع وقت برطرف میسازد.



متخصصین نیروی هوایی شاهنشاهی برای عیب‌یابی، تعمیر و نگهداری دستگاههای پیچیده ارتباط الکترونیکی نیرو و وزیدگی کامل دارند.

یکی از مشکلاتی که در گذشته وجود داشت و در صورتیکه چاره‌جویی اساسی بعمل نمی‌آمد با گسترش نیروی هوایی کارها را به بن‌بست میکشاند موضوع امکان پشتیبانی یگانها از لحاظ مایحتاج تدارکاتی بود، به‌این ترتیب که چون یگانها ناچار بودند مایحتاج خود را از طریق آمادهای «دپو» دریافت دارند مجبور بودند کلیه اقلام مورد نیاز خود را بوسیله قبوض تنظیم واز نقاط مختلف وسیله پیک یا رابط به تدارکات تغذیه کننده بفرستندو چون اشکالاتی از قبیل عدم شناسائی منبع تهیه و نامرتب بودن قبوض پیش می‌آمد اغلب درخواستها بحالت معوق و راكد مدت‌ها بلا تکلیف میماند که در نتیجه یگان درخواست کننده بعلت نرسیدن قطعه یا قطعات مورد درخواست اجباراً دستگاه یا وسیله گرانبهای «منتظر قطعه» را در گوشه‌ای بی‌مصرف رها میساخت و در نتیجه این عمل، سایر قطعات دستگاه هم از کار می‌افتاد. لذا روش گذشته نمیتوانست جوابگوی احتیاجات روزافزون تدارکاتی نیروی هوایی باشد. برای رفع این‌نقص ابتدا ماشینهای «آی-بی-ام» خریداری شد و شروع بکار کرد که مقدار زیادی از مشکلات را برطرف نمود ولی بتدریج با گسترش باز هم بیشتر نیرو و افزایش تعداد هواپیماها وسلاحها معلوم گردید که ماشینهای «آی-بی-ام» فقط قادرند ۲۵ درصد از نیازمندیها را جوابگو باشند ناچار نیروی هوایی شاهنشاهی اقدامات لازم را برای مجهز شدن با سیستم کامپیوتر بعمل آورد و بهترین و پیشرفته‌ترین کامپیوترهای قابل توسعه جهان را بخدمت گرفت و با پرسنل فنی کارآموده که برای کاربرد این سیستم تعلیم

یکی از متخصصین نیروی هوایی شاهنشاهی در حال ارسال پیام وضع هوا بوسیله یکی از دستگاههای مدرن این نیرو

نشریات آمادی پایگاهها و ایستگاههای نیروی هوایی شاهنشاهی برای سرعت عمل و سهولت، از میکروفیلم استفاده میکنند. با گذاشتن میکروفیلم در دستگاه، کارکنان فنی آمادی به آسانی قادر به یافتن مشخصات مربوط به قطعه مورد نظرشان میکردند.



باتوجه باینکه وسائط نقلیه خودرو تا چه حدی میتوانند برتحرک یگانها و سرعت انجام مأموریتها یاری کنند امروزه هریک از پایگاهها و ایستگاههای نیروی هوایی برای پشتیبانی مأموریتهای محوله دارای تعداد کافی وسائط نقلیه موتوری و شعبه‌های : تعمیرگاه - صافکاری - نقاشی - دیسپچ موتوری میباشد بعنوان مثال سازمان ترابری زمینی یکی از پایگاههای نیروی هوایی در سال ۱۳۵۳ توانسته است با شرکت در ۴۶۹۰۰۰۰ مأموریت بوسیله خودروهای سبک و سنگین خود مأموریتها و وظایف محوله را بنحو مطلوب انجام دهد.



تعدادی از اتوبوسهای سرویس کارکنان یکی از یگانهای نیروی هوایی

از بدو تأسیس نیروی هوایی در ایران مسئله سوختگیری هواپیماها مسئله حائز اهمیت بوده است. تا سال ۱۳۳۵ سوختگیری هواپیماها بوسیله حلب‌های بنزین ۱۸ لیتری انجام میگرفت و این روش مغایر اصول ایمنی بود، زیرا هنگام سوختگیری عملاً افرادی در محوطه سوختگیری رفت و آمد کرده و امکان داشت با جزئی عدم رعایت مقررات ایمنی خطر آتش‌سوزی بوجود آید بعلاوه این روش وقت زیادی را برای انجام عمل سوختگیری تلف میکرد.

در حال حاضر ذخیره سوخت هواپیماها با ظرفیت‌های زیاد و مجهز به وسائل ایمنی بامدرتترین روش معمول درجهان در پایگاههای نیروی هوایی وجود دارد- تانکرهای سوخت کش از انواع ماگروس و لیلاند با ظرفیت ۱۴۰۰۰ و ۴۰۰۰۰ لیتری میتوانند تعداد زیادی از هواپیماها را در اندک مدت سوختگیری نمایند. همچنین وظیفه سوختگیری بعهده پرسنل متخصص سپرده شده که از هرجهت به وظایف خود آشنائی دارند. بعلاوه تجهیز نیروی هوایی شاهنشاهی با هواپیماهای تانکر که سوختگیری هواپیماها را حین پرواز امکان پذیر میسازد بر برد پرواز و شعاع عمل و امکانات عملیاتی هواپیماهای شکاری - بمب افکن این نیرو بمقیاس قابل ملاحظه‌ای می‌افزاید.

در عکس پائین چهار دستگاه از تانکرهای سوختگیری متعلق به یکی از یگانهای نیروی هوایی شاهنشاهی مشاهده میشوند که از چپ بر راست به ترتیب عبارتند از یک تانکر ۴۰۰۰۰ لیتری اسکامل - دو دستگاه تانکر ۱۴۰۰۰ لیتری ماگروس - و یک دستگاه تانکر ۱۴۰۰۰ لیتری لیلاند .





یک فروند هواپیمای اف - ۲۷ (فرندشپ) نیروی هوایی شاهنشاهی در حال سوختگیری از یک تانکر ۴۰۰۰۰ لیتری اسکامل



تعدادی از آمبولانسها و خودروهای خدمات درمانگاهی نیروی هوایی



تعدادی از خودروهای " لندروور " یکی از یگانهای نیروی هوایی

تعدادی از خودروهای متعلق به یکی از یگانهای نیروی هوایی شاهنشاهی



تأسیسات پایگاهها و ایستگاهها

پایگاهها و ایستگاههای نیروی هوایی شاهنشاهی علاوه بر ساختمانهای اداری و تأسیسات عملیاتی و فنی دارای خانههای سازمانی مجهز بکلیه وسائل زیست و اماکن عمومی از قبیل باشگاه افسران، باشگاه همافران، باشگاه درجهداران، شعبه بانك، مسجد، فروشگاه تعاونی، سوپرمارکت و تسهیلات دیگری از قبیل بیمارستان، درمانگاه، مدرسه راهنمایی، دبستان، کودکانستان، مهد کودک، کتابخانه و همچنین باشگاه و استادیوم ورزش، استخر شنا، پارک کودک، سینما، هتل، مهمانسرا، خشکشویی، نانوائی، خیاطی، کفافی، عکاسی، شعبه فروش نفت و گاز و غیره میباشند و کلیه ساختمانها بویژه اماکن عمومی از نظر تهویه و تجهیزات و وسائل بهداشتی مجهز بوده و برای نگهداری و تأمین آب و برق و روشنائی آنها پرسنل فنی متخصص در تمام مدت شبانهروز فعالیت میکنند.



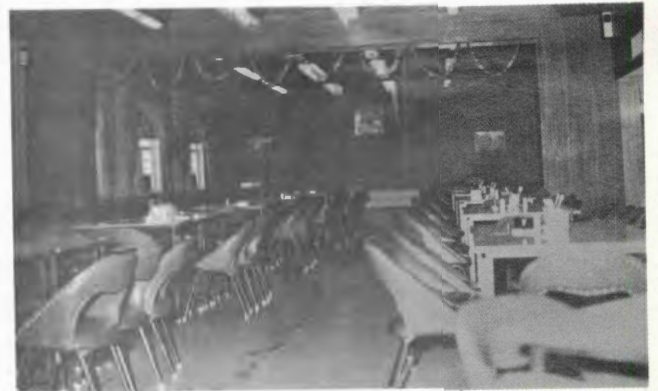
بالا و پائین دو منظره از سالن ناهارخوری، باشگاه افسران یکی از یگانهای نیروی هوایی شاهنشاهی



نمای بیرونی از ساختمانهای مسکونی یکی از یگانهای نیروی هوایی



بالا سالن ناهارخوری باشگاه درجه داران - پائین شعبه پست و تلگراف و سرویس لباسشویی یکی از یگانهای نیروی هوایی شاهنشاهی



بالا گوشه‌ای از داخل باشگاه همافران و پائین نمای بیرونی سینمای یکی از یگانهای نیروی هوایی شاهنشاهی





نمونه یکی از خودروهای آتش نشانی و نجات با نردبان هیدرولیکی متعلق به یکی از یگانهای نیروی هوایی شاهنشاهی



نمونه یکی از خودروهای آتش نشانی کف ساز گلاسارو متعلق به یکی از یگانهای نیروی هوایی شاهنشاهی



نمونه‌هایی از خودروهای آتش نشانی یگانهای نیروی هوایی شاهنشاهی از چپ بر راست: خودرو آتش نشانی و نجات حامل نردبان هیدرولیکی - بنز آبکش کف ساز - بنز پودری ۴۰۰۰ کیلوئی - خودرو آتش نشانی کف ساز.

تعدادی از خودروهای آتش نشانی و نجات و متخصصین مربوطه ، متعلق بیکی از یگانهای نیروی هوایی شاهنشاهی





یگانهای نیروی هوایی شاهنشاهی با وسائل و امکانات وسیعی که در اختیار دارند نه تنها نیازمندیهای عملیاتی و رفاهی مربوط بخود را مرتفع می سازند بلکه در موارد اضطراری بویژه هنگام بروز آتش سوزی در حوالی یگانها بیاری مردم می شتابند. عکسهای رنگی این صفحه، در بالا سه نمونه از وسائل آتش نشانی یکی از یگانهای نیروی هوایی شاهنشاهی را نشان میدهد که از چپ برآست عبارتند از: خودرو آتش نشانی بنز پودری ۱۵۰۰ کیلوئی- جیب وانت حامل پمپ آیکس و جیب حامل اطفائیء دستی.

سمت چپ دو منظره از یک تمرین اطفاء حریق ملاحظه میشود که منجر به اطفاء کامل آتش سوزی بوسیلهء کف و مرحلهء خنک سازی منطقه گردیده است.

تأسیسات یگانهای نیروی هوایی شاهنشاهی از وسائل و ماشینهای مدرنی برخوردارند که بهرهء کار را چندین برابر افزایش میدهند. بعنوان مثال در عکسهای زیر سمت راست نمونهای از ماشینهای لودر که میتواند جای چندین خودرو از قبیل گریدر، بولد و زر و غیره کار کند و در زمستان جهت پاک کردن جادهها هم مورد استفاده قرار میگیرد و در سمت چپ نمونهء یک خودرو حفر کانال، با سیستم کار هیدرولیکی، متعلق به یکی از یگانهای نیرو، مشاهده میشوند.



ره‌آورد آبادانی و رفاه و رونق

ایجاد هریک از پایگاهها و ایستگاههای نیروی هوایی شاهنشاهی در مناطق مختلف کشور موجبات آبادانی و رونق کسب و کار ساکنین آن منطقه را فراهم ساخته بطوریکه از یک طرف با گسترش امر درختکاری و گلکاری و ایجاد پارک و فضای سبز به صفای منطقه افزوده و از سوی دیگر اسکان عده کثیری از پرسنل در هرمنطقه طبعاً گشایشی در کسب و کار ساکنین آن منطقه بوجود می‌آورد وانگهی ساکنین اطراف پایگاهها و ایستگاههای نیروی هوایی از خدمات عمومی و تسهیلاتیکه بوسیله پایگاهها و ایستگاههای نیرو در اختیارشان گذاشته میشود بهره‌مند میگردند و به‌این ترتیب ایجاد پایگاهها و ایستگاههای نیروی هوایی در نقاط مختلف کشور علاوه‌بر تأمین امکانات روزافزون دفاعی کشور ره‌آورد آبادانی و رفاه و رونق کسب و کار برای ساکنین نقاط مذکور نیز بشمار میرود.



منظره فسمتی از فرسگاه یکی از یگانهای نیروی هوایی



نمونه یک دستگاه "مانی توریگ" ویژه آزمایشات قلبی در بیمارستان یکی از یگانهای نیروی هوایی شاهنشاهی

متخصص یکی از یگانهای عملیاتی نیروی هوایی شاهنشاهی در حال بازدید یکی از جعبه‌های وسائل نجات خدمه پروازی، این نوع جعبه در زیرصندلی پرتاب سونده خلبانان هواپیماهای شکاری مدرن قرار میگیرد و به‌مراه چترنجات خلبان که درموارد اضطراری باصندلی پرتاب‌شونده هواپیما را ترک‌میکنند، باقی میماند و خلبان با استفاده از وسائل و لوازم محتوی جعبه مذکور میتواند حتی تا یک‌هفته در بدترین شرایط، خود را نگهدارد تا گروه نجس و نجات موفق به پیدا کردن او بشود.



نمونه یکی از "خودروهای ویژه جاروب" متعلق به یکی از یگانهای نیروی هوایی، سیستم کار این دستگاه هیدرولیکی بوده و قادر است حتی در زمستانهای سخت، دشوارترین جاده‌ها یا باندهای پروازی هواپیماها را سریعاً پاک کند.

یکی از متخصصین الکتریک یکی از یگانهای نیروی هوایی شاهنشاهی در حال تنظیم ولتاژ، جهت شارژ باطریهای نیکل کادیوم هواپیماهای شکاری



در ردیف پیشرفته‌ترین نیروهای هوایی جهان

همانطور که قبلاً اشاره شد، بسته به داشتن سازمانی با امکانات تکنیکی پیشرفته و پرسنل کارآموده نیز هست تا بتواند چنین جنگ‌افزارهایی را پذیرفته، نگهداری کرده و از آنها به‌نحو شایسته بهره‌برداری عملیاتی نماید، بنابراین امکان پذیرش چنین هواپیماها و سلاحهایی در نفس امر، نشانه‌ی موقعیت جهانی ممتاز و امکانات اقتصادی درخشان کشور و بالا بودن سطح تکنولوژی و پروازی نیروی هوایی شاهنشاهی است که در پرتو نبوغ و جهان‌بینی وسیع و دوراندیشی بی‌همتای رهبر بزرگوار ما بدست آمده است.

برای ثبت در تاریخ یادآوری این حقیقت یکبار دیگر ضرورت دارد و آن اینکه پیشرفت نیروی هوایی ایران همانند پیشرفتهای بدست آمده در همه کارها و سازمانهای کشور از سرچشمه‌ی اندیشه‌ی تابناک پیشوای ژرف‌بین و دوراندیش و ترقیخواه مردم این آب و خاک: اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران آبیاری شده و میشود و این سخنی است راستین و بی‌مجامله، روشن و انکارناپذیر که نه تنها مردم ایران بلکه همه‌ی جهانیان بر آن آگاه و معترفند، بویژه کارکنان نیروی هوایی ایران این سعادت را نیز دارند که از توجهات مخصوص فرمانده تاجدار خود، که با مهارت شاهانه در خلبانی، از لحاظ تخصصی هم واقف بر جزئیات امور این صنف بوده و بارهبری آگاهانه‌ی خویش پیشرفتهای این نیرو را تسریع میفرمایند، برخوردارند.

اف - ۱۴ (تامکت) پیشرفته‌ترین شکاری جهان در خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی ایران



به این ترتیب شکی نیست که کارکنان نیروی هوایی ایران در اندک مدتی پیروزیهای زیاد بدست آورده‌اند و برابر طرحها و برنامه‌هاییکه برای مدرنیزه کردن این نیرو در دست داشته‌اند سریعاً پیش‌رفته‌اند و اینک این سازمان از نظر کیفیت در ردیف پیشرفته‌ترین نیروهای هوایی جهان درآمده و با سرعت روز افزون به پیشرفت خود ادامه میدهد. سازمانیکه در سال ۱۳۳۵ به‌آستانه‌ی عصر جت گام نهاد و در سال ۱۳۴۳ سرعت صوت را پشت‌سر گذاشت، از ۲۷ شهریور ۱۳۴۷ با پذیرش هواپیماهای نوع فانتوم که از شاهکارهای صنعت هواپیمائی و از نیرومندترین جنگ‌افزارهای «شکاری - بمب‌افکن» همه‌گونه هوایی جهان بشمار میرود، سرعت پرواز خود را به مرز ۲۵ برابر سرعت صوت رسانید، در دوازده سال اخیر ضمن تجهیز با تعداد کثیری از پیشرفته‌ترین انواع هواپیماهای دیگر جهان از قبیل هواپیماهای ترابری گولپیکر ث-۱۳۰ (هرکولز) - آخرین مدلهای هواپیمای شکاری تاکتیکی، اکتشافی و آموزشی سریعتر از صوت «اف-۵» و هواپیماهای نوع «ا-۲» - «اف-۲۷» (فرند شیپ) - «هاک‌کماندر» - «اف-۳۳» (بوناترا) - «پ-۳-اف» (اریون) - بوئینگ «کی-ئی-۷۰۷» (تانکر) و «بامبوجت و هلیکوپترهای مدرنی نظیر «اچ-۳۳-اف» - «ای-بی-۲۰۶» (جت‌رینجر) - «یو-اچ-۱۰۷» - «ئی-اچ-۴۷-ئی» (شینوک) و بهره گرفتن از پیشرفته‌ترین و مدرنترین سیستمهای ارتباطی و الکترونیکی و شبکه گسترده رادار در سراسر کشور و با در اختیار گرفتن انواع سلاحهای مدرن و نیرومند ضد هوایی و موشکهای هدایت شونده و خلبانان و پرسنل فنی ورزیده و کارآموده، در حقیقت نیروی هوایی شاهنشاهی از امکانات عملیاتی فوق‌العاده‌ای که با کیفیت پیشرفته‌ترین نیروهای هوایی جهان برابری میکند برخوردار گردیده و اینک با شکاریهای «فوق مدرنی» مانند اف-۱۴ (تامکت) و سلاحها و سیستمهای بسیار پیشرفته‌ای مجهز گردیده که برای تأمین تفوق هوایی ده سال آینده‌ی نیروهای هوایی برتر جهان، در سطح ابرقدرتها، طرحریزی شده‌اند.

بدیهیست که توانائی يك کشور برای داشتن چنین جنگ‌افزارهای نوین و گرانبها نه تنها به برخورداری از شرایط سیاسی مناسب جهانی و امکانات اقتصادی بایسته بستگی دارد بلکه

نمودار افزایش سرعت پرواز در نیروی هوایی شاهنشاهی از نیم قرن پیش (بدو تا سیمین) تا کنون

سال	نوع هواپیما	تعداد	نوع	نوع	نوع	نوع	نوع	نوع	نوع	نوع	
۱۳۰۰	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۳۰۵	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۳۱۰	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۳۱۵	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۳۲۰	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۳۲۵	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۳۳۰	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۳۳۵	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۳۴۰	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۳۴۵	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۳۵۰	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۳۵۵	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۳۶۰	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۳۶۵	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۳۷۰	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۳۷۵	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۳۸۰	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۳۸۵	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۳۹۰	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۳۹۵	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۴۰۰	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۴۰۵	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۴۱۰	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۴۱۵	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۴۲۰	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۴۲۵	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۴۳۰	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۴۳۵	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۴۴۰	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۴۴۵	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۴۵۰	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۴۵۵	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۴۶۰	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۴۶۵	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۴۷۰	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۴۷۵	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۴۸۰	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۴۸۵	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۴۹۰	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۴۹۵	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵
۱۵۰۰	۱۳۸۷	۱۱	۴۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵	۱۳۰۵

دوره سرعت موت دوره سرعت موت

این نمودار که نمایانگر تغییر افزایش سرعت هواپیماها در نیروی هوایی شاهنشاهی (با ارائه چند نمونه از انواع هواپیماهای در خدمت این نیرو) از بدو تا سیمین تا کنون میباشد ، بوضوح نشان میدهد که چگونه سرعت هواپیماهای نیروی هوایی در طول نیم قرن اخیر حدود هجده برابر افزایش یافته ، لیکن بطوریکه توجه دارید تنها مقایسه سرعت هواپیماها رونقگ پشرفت یک سازمان هواپیمائی نظامی نمیتواند تلقی شود بلکه مهمتر از آن پیشرفتها و تکاملات غیرقابل توصیف و انکار ناپذیرست که در طول این پنجاه سال ، از لحاظ تکنولوژی و امکانات همه جانبه هواپیماها و تجهیزات نیروی هوایی شاهنشاهی بدست آمده و آگاهی از این پیشرفتها حداقل مستلزم مطالعه متن این کتاب میباشد .

۵۵

در پیشگاه مبارک شاهانه

مراسم پایان اولین دوره تحصیلی (۱۳۵۴-۱۳۵۳) دانشگاه فرماندهی و ستاد هوایی

بعد از ظهر روز چهارشنبه ۱۶ مهر ماه ۱۳۵۴ مراسم پایان اولین دوره تحصیلی (۱۳۵۴-۱۳۵۳) دانشگاه فرماندهی و ستاد هوایی، در پیشگاه مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران برگزار گردید.

در این آئین والا حضرت شاهپور غلامرضا پهلوی - نخست وزیر - رؤسای مجلسین - وزیر دربار شاهنشاهی - رئیس ستاد بزرگ ارتشتاران - وزیر جنگ - رئیس سازمان اطلاعات و امنیت کشور - ژنرال آجودان اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران - فرماندهان نیروهای سه گانه - فرمانده ژاندارمری - رئیس شهربانی - رئیس کل تشریفات دربار شاهنشاهی - رئیس هیئت مستشاران آمریکائی ارتش شاهنشاهی - رئیس هیئت مستشاران آمریکائی نیروی هوایی شاهنشاهی و عده ای از مقامات مستشاری نیرو شرکت داشتند. مراسم با تزلزل اجلال موکب فرخنده ملوکانه به یادگان جنوبی دوشان تپه و اجرای احترامات و عرض گزارش نظامی و تشریف فرمائی ذات مبارک شاهانه بمسالن سخنرانی دانشکده از ساعت ۱۵۳۰ آغاز گردید.

ابتدا سرهنگ علی آزادگان (جانشین فرماندهی دانشکده) ضمن گزارشی بعرض رسانید:

«شاهنشاه - جان نثار افتخار دارد با سربلندی و مباحات فراوان مقدم مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران را بدانشکده فرماندهی و ستاد هوایی تهنیت عرض نموده ایزد یکتا را سپاسگزار باشد که باین کانون عالی فرهنگی توفیق و سرافرازی بخشیدند تا مراسم پایان اولین دوره آموزشی سال ۵۴-۵۳ را در خجسته پیشگاه فرمانده تاجدار خود برگزار و با برخورداری از برکات قدوم پریمت شاهانه با افتخار و امیدواری بیشتر سال تحصیلی جدید را آغاز نماید.

شاهنشاه - در امتثال اوامر مطاع ملوکانه دانشکده فرماندهی و ستاد هوایی در تاریخ یکم مهر ماه سال ۱۳۵۳ با توجه به احتیاجات روزافزون نیروی هوایی شاهنشاهی به افسران تحصیل کرده و آشنا به دانش نظامی در سطح جهانی تشکیل و شروع بکار نمود.

برای انجام این مقصود و به منظور بهره برداری از آخرین برنامه ها و سیستمهای آموزشی سازمانهای مشابه داخلی و خارجی و استفاده از تجربیات ممتد آنان در سطح جهانی بازیدهای از کشورهای آمریکا، انگلستان، پاکستان و همچنین از دانشکده فرماندهی و ستاد زمینی شاهنشاهی و دانشگاه پدافند ملی از نظر

سطح تجربه و نحوه آموزشی داخل کشور انجام گردید، و پس از بررسی و تجزیه و تحلیل مواد آموزشی، با استفاده از تجربیات این مؤسسات فرهنگی نظامی و توجه به نیازمندیها و مقدرات نیروی هوایی شاهنشاهی برنامه ویژه ای برای دانشکده فرماندهی و ستاد هوایی تدوین گردید، این برنامه با همکاری مستشاران دانشکده که چندین سال سابقه تدریس و استادی در دوره ستاد آمریکا داشته و عملاً در جنگهای ویتنام شرکت کرده اند پی ریزی گردیده است. کلیه تمرینات عملی بر مبنای موقعیت سرزمینی، سیاسی، اقتصادی و امکانات عملی ارتش شاهنشاهی تنظیم گردیده است.

اینک مأموریت، کلیات برنامه آموزشی و مواد آموزشی در ۷ اسلاید از لحاظ مبارک شاهانه میگردد. پس از ارائه اسلایدها گزارش مسروضه بشرح زیر ادامه یافت:

«... برای اجرای برنامه های معروضه دانشکده فرماندهی و ستاد هوایی از شخصیت های علمی نظامی و غیر نظامی داخلی و خارجی و همچنین در موقعیت های مقتضی از سخنرانان و تیمهای آموزشی خارجی که برای ایراد سخنرانی در سطح کشور دعوت میشوند استفاده بعمل می آید.

شاهنشاه - مبنای تلاش این سازمان عالی آموزشی الهام از فرمان شاهانه در جلسه افتتاحیه ارزشیابی انقلاب آموزشی است.

آنجا که فرمودند:

«انقلاب آموزشی يك برنامه دائمی است. دانشگاهها و مؤسسات آموزش عالی باید بر اساس منشور این انقلاب پیوسته خود را با پیشرفت علوم و تکنولوژی و تمدن دنیا هماهنگ سازند».

به پیروی از فرخنده فرمان مبارک همایونی دانشکده فرماندهی و ستاد هوایی برای رسیدن به هدفهای آموزشی خود و بهبود نوین ساختن برنامه ها و تهیه مدارک آموزشی از منابع مختلف با توجه به تغییرات و تحولاتیکه در این زمینه در سطح جهانی پدیدار میگردد مدارک آموزشی و تمرینات دانشکده را تهیه و مورد ارزیابی و تجدید نظر قرار میدهد.

تمرینات آموزشی این دانشکده بر مبنای مأموریت های فعلی و یا مأموریت هاییکه با توجه به تهدیدات در آینده قابل پیش بینی بعهده نیروهای مسلح شاهنشاهی بویژه نیروی هوایی محول گردیده و یا خواهد گردید با در نظر گرفتن شرایط و وضعیت جغرافیائی منطقه و امکانات موجود تهیه میگردد.

دانشجویان عملاً در تمرینات و مانورهای که از طرف ستاد نیروی هوایی شاهنشاهی با برنامه دانشکده هماهنگ میگردد شرکت نموده تا حد اکثر استفاده آموزشی را از تمرینات بنمایند ...



۱۶ مهر ۱۳۵۴ - مراسم فارغ التحصیلی نخستین دوره دانشکده فرماندهی و ستاد نیروی هوایی شاهنشاهی در پیشگاه مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران برگزار گردید. عکسهای این صفحه مناظری از تشریف فرمائی ذات مبارک شاهانه را به دانشکده مذکور نشان میدهند.



در پایان از پیشگاه مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران استدعا دارد در صورت استقرار اراده سنیه ملوکانه دانشجوی رتبه یکم را، برابر بنیادنامه دانشکده، به اعطاء نشان دانش از دست مبارک شاهانه مفتخر ودانشنامه‌ها را به مدیر آموزش مرحمت فرموده ودانشکده را سرافراز وقرین افتخار فرمایند...

اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران پس از اعطاء نشان دانش به افسر دانشجوی رتبه یکم ودانشنامه‌های افسران فارغ‌التحصیل به مدیر آموزش ضمن سخنانی چنین فرمودند:

«طی دوره یکم دانشکده فرماندهی و ستاد نیروی هوائی را به افسران فارغ‌التحصیل و همچنین به خود نیروی هوائی تریاک می‌گوئیم. امیدواریم که این چنین تریکی را بزودی، چند سال دیگر بتوانیم در موقع افتتاح یا دادن گواهینامه‌اولین دوره فارغ‌التحصیلان دانشکده نیروی هوائی دراصفهان بگوئیم. از شنیدن برنامه‌هایی که شما اینجا فرا می‌گیرید می‌بینیم که بااغلب مطالب آشنا می‌شود، مطالبی که قاعدتاً میشود آنها را تدریس کرد، البته یابک قدری اضافه ویابک قدری کمتر این چیزها به گوش شما خواهد رسید.

استراتژی ملی ما برای همه روشن است. ایران مملکتی نیست که تسلیم زور ویا تسلیم یک دشمن بشود. بهر قیمت، بهر صورت، ما شرافتمندانه از خودمان دفاع می‌کنیم اما بدانید که اگر این دفاع شرافتمندانه توأم با قدرت وابتکار وشجاعت و بکار بردن وسایلی که در اختیار ما هست باشد، شاید این خطر برای ایران پیشآمد نکند. خطراتی که ممکن است در منطقه واقع بشود که اگر اتفاق بیفتد، مملکت ما را تهدید خواهد کرد. ایران باید به‌اندازه‌ای نیرومند باشد که با یک اخطار: که یک چنین پیشآمدی برای ایران غیرقابل تحمل میباشد، این پیشآمدها هم به‌نوبه خود وقوع پیدا نکند.

به‌این جهت ما نیروهای مسلح ایران را - هر سه نیرو - به وسائلی که برای پیشگیری و ممانعت از این پیشآمدها باشد، مجهز می‌کنیم.

میردازم به نیروی هوائی: نیروی هوائی ایران مطابق آخرین سلاحها، چه از لحاظ هواپیما و چه از لحاظ باصطلاح «سیستمهای اسلحه‌ای» (سیستمهاییکه در هواپیما هست از قبیل رادار و چیزهای الکترونیکی و موشکها و غیره...) مجهز میشود. از لحاظ سوخت‌گیری در هوا، شاید ایران از لحاظ نوع بزودی از هر مملکت دیگری در دنیا مجهز تر باشد. همین تانکرهاائی که فعلاً در اختیار ماست، باضافه تانکرهاای پیشرفته‌تری که خواهیم داشت، یک وضع خاصی به نیروی هوائی ایران میدهد که فعلاً شاید بی نظیر باشد.

هواپیماهایی که برای ترفیق هواپیماهای اف - ۱۴ و جایگزینی هواپیماهای اف-۵ و بعد هواپیماهایی که برای جایگزینی اف-۷ ها وارد خدمت خواهند شد، به‌نوبه خود بهترین و آخرین نوع هواپیماهای جهانی، با سلاحهای مربوطه خواهند بود.

رادارهای زمینی ما به آخرین سیستم رادار تبدیل میشوند. ممکن است نیروی هوائی ایران مجهز به سیستم AWACS بشود (... رادارهای متحرکی که روی بوئینگ ۷۰۷ سوار میشود وچون هواپیما در ارتفاع زیاد پرواز میکند بردش فوق‌العاده زیاد، شاید بیش از ۳۵۰، ۴۰۰ میل است و پائین را هم خوب می‌تواند زیر نظر داشته‌باشد. این است که هیچ‌زایوه بی‌روحو برای این نوع هواپیما وجود ندارد و ضمناً هم سیستمهایش دیرینتال است، کامپیوتری و دیرینتال: یک هواپیما با خدمه محدودی بکلی بطور اتوماتیک کار میکند).

همچنین برای نقل وانتقال واحدهای ارتش ایران، یعنی نیروی ترابری هوائی اضافه بر «ش-۱۳۰»ها، بهترین هواپیماها انتخاب خواهد شد...

اینها همه بجای خود، برای استفاده واستعمال یک چنین نیروئی که در بین ممالک غیراتمی دنیا در رده اول خواهد بود، ما احتیاج به یک تشکیلات درجه اول نظامی از لحاظ روحی و از لحاظ ملی و وطنی داریم و همچنین در درجه اول از لحاظ اطلاعات علمی و فنی ...

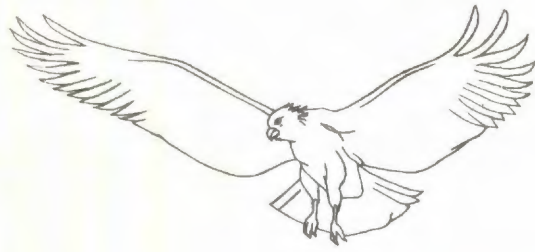
باید در نیروی هوائی ما به‌اندازه کافی افسر داشته باشیم که هر افسر نیروی هوائی ایران یک دوره دانشگاهی در یکی از دانشگاههای خوب این مملکت یا خارج از این مملکت را دیده باشد...

هر فرد نیروی هوائی ایران باید یک انسان پر، از لحاظ معلومات باشد - سایر خصائص را ذکر نمیکنم، برای خودتان روشن است - ولی وظایفی که ما از نیروهای مسلح ایران در آینده میخواهیم، بوسیله فقط کسی که دانشکده افسری را تمام کرده باشد انجام‌پذیر وامکان پذیر نیست. یک فرد ارتشی از لحاظ اطلاعات باید برجسته باشد ...

تکنوژنی بقدری باسرعت در حال تکامل و تغییر است که ما ناچار باهمان آهنگ باید تغییر و تکامل پیدا کنیم وقتی به شما میگوئیم یک فروند AWACS که هم‌رادار است و هم میتواند پست فرماندهی بشود، آن افسر فرماندهی که ما در آن پست فرماندهی میگذاریم، او باید آنقدر مسئولیت داشته باشد و به او مسئولیت بدھیم که شاید از آن بالا بتواند دو گردان، سه گردان از نیروی هوائی شاهنشاهی ایران را فرمان بدهد و آنقدر اعتماد از لحاظ تشخیص و علم و فنون به او داشته باشیم که این اختیار را به او بدھیم ...

کسی که پشت آن صفحه تلویزیونی که متعلق به رادار

این است که بیخود ما به فکر تجهیز این مملکت نیستیم، چون تشخیص و حدس آینده این مملکت خیلی مشکل است. یعنی خیلی بزرگتر از آن چیزی است که بطور عادی به نظر میرسد و اینجا محلی است به اندازه کافی عالی مقام که محصلینش نسبت به این چیزها باید مطلع و وارد باشند.»



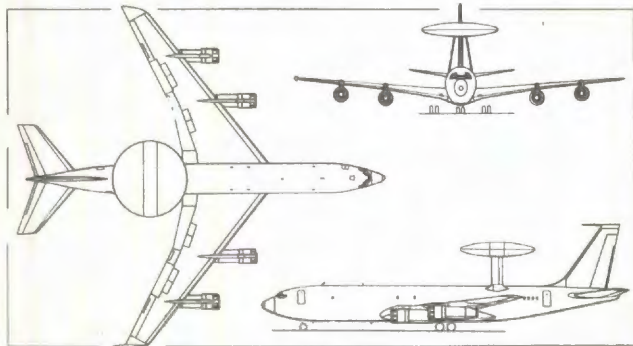
هوایماست میبند که چه هوایماهایی از چه سمتی به چه سمتی میروند و تشخیص هویت میدهد، میداند که کدام هوایماها را باید سراغشان بفرستد و با چه اسلحه‌ای و با چه وسایلی از عهد آن مأموریت برمیآید. این قبیل فرماندهان را ما باید کم کم در نیروی هوایی خودمان تربیت کنیم، بایک چنین امکانات تصمیم‌گیری که بر مبنای علم و اطلاع باشد.

خوب، اینجا یکی از آن پایه‌هاست و دانشکده‌ای که در آینده درست خواهیم کرد... حتی فارغ التحصیلان همین دانشکده فرماندهی وستاد نیز باید بروند دوره‌های دانشگاهی یک کشور، در اینجا یا در خارج از مملکت را ببینند، برای اینکه بتوانند بعدها برای ما آن نوع فرماندهانی باشند که این مملکت با این تشکیلات و این نیروی هوایش به آن محتاج است.

فملا از شما انتظار من غیر از اینکه این فشار را به خودتان بیاورید و کار هر چند نفر را که کسر داریم فرد فردتان انجام دهید نیست، گویانکه میدانم کار مشکلی است ولی در دوران تاریخ مملکتی، پیش می‌آید، فداکاری در زمان صلح هم هست، حتماً مختص زمان جنگ نیست و این فداکاری در زمان صلح را ما الآن از شما میخواهیم و میدانیم که انجام خواهید داد.

اگر هم لازم شد در این بریفینگ‌ها ممکن است که خود نخست‌وزیر، وزیر خارجه، رئیس سازمان امنیت و نظائر اینها شرکت بکنند و بریفینگ‌هایی که لازم است از لحاظ اقتصاد، از لحاظ منابع مالی و غیره بدهند، مثلا اینجا باید بدانند که احياناً اگر جلوی گرفته نشود تا ۵ سال دیگر، واردات ایران يك بازار ۴۰ میلیارد دلاری خواهد بود. فقط وارداتمان، این چه میخواهد، بندر میخواهد - بندر چه میخواهد کشتی میخواهد، کشتی وقتی بود، چه میخواهد نیروی دریائی میخواهد، نیروی دریائی وقتی بود چه میخواهد، حمایت نیروی هوائی را میخواهد ...

یک طرح سه جانی از هواپیمای پست فرماندهی AWACS



AWACS نوع تغییر یافته بوئینگ ۷۰۷ و مجهز به رادار ویژه روی بدنه و تجهیزات الکترونیکی فوق العاده پیشرفته که در حال حاضر آخرین مراحل آزمایشات عملیاتی خود را میگذراند (۱۹۷۵) ضمن فرمایشات شاهانه (در مراسم فارغ التحصیلی دانشکده فرماندهی وستاد هوایی) به این نوع هواپیما و ویژگیهای عملیاتی آن اشاره شد.

AWACS



شرایط و مزایای کنونی استخدام در نیروی هوایی شاهنشاهی

۱ - دانشکده خلبانی نیروی هوایی شاهنشاهی

(۱) - شرایط: دیپلمه ریاضی، طبیعی، ادبی و دیپلم هنرستان (در رشته‌های برق و الکترونیک - صنایع فلزی - ماشین افزار و اتومکانیک).

(۲) - حقوق و مزایا: سال یکم پس از شروع پرواز ماهانه ۱۷۹۵۰ ریال سال دوم ۱۸۹۵۰ ریال و سال سوم ۱۹۹۵۰ ریال، اولین حقوق پس از طی دوره تحصیل و نیل به درجه ستوان دومی ۶۱۲۲۰ ریال در صورت خدمت در خارج از مرکز تا ۷۳۸۵۸ ریال در ماه است.

۲- آموزشگاه افسر: کنترل اسلحه هواپیمای شکاری

(۱) - شرایط: دیپلمه ریاضی، طبیعی و دیپلم هنرستان (در رشته‌های برق و الکترونیک - اتومکانیک - صنایع فلزی - ماشین افزار).

(۲) - حقوق و مزایا: اولین حقوق ماهیانه پس از پرواز ۱۶۹۵۰ ریال اولین حقوق پس از طی دوره تحصیل و نیل بدرجه ستوان سومی ۳۵۰۳۰ ریال و در صورت خدمت در خارج از مرکز تا ۴۵۵۰۳ ریال.

۳- آموزشگاه افسری فنی

(۱) - شرایط: دیپلمه ریاضی - طبیعی و یا دیپلم هنرستان (برق و الکترونیک - ماشین افزار و اتومکانیک).

(۲) حقوق و مزایا: اولین حقوق ماهیانه ۹۲۵۰ ریال - اولین حقوق پس از طی دوره تحصیل و نیل بدرجه ستوان سومی ۳۵۰۳۰ ریال و در صورت خدمت در خارج از مرکز تا ۳۵۵۰۲ ریال.

۴- آموزشگاه افسری تخصصیهای مشترک

(۱) - شرایط: دیپلمه ریاضی - طبیعی - ادبی و یا دیپلم هنرستان (بازرگانی - بانکداری - روزنامه‌نگاری و منشیگری).

(۲) - حقوق و مزایا: اولین حقوق ماهیانه ۸۰۰۰ ریال - اولین حقوق پس از طی دوره و نیل بدرجه ستوان سومی ۱۹۰۳۰ ریال و در صورت خدمت در خارج از مرکز تا ۲۹۰۵۰۲ ریال.

۵- آموزشگاه افسری اسلحه و مرمیات

(۱) - شرایط: دیپلمه ریاضی - طبیعی و یا دیپلمه هنرستان (شیمی صنعتی).

(۲) - حقوق و مزایا: اولین حقوق ماهیانه ۸۰۰۰ ریال - اولین حقوق پس از طی دوره تحصیل و نیل بدرجه ستوان سومی ۲۲۰۳۰ ریال و در صورت خدمت در خارج از مرکز تا ۳۶۳۱۰ ریال.

۶- استخدام در آموزشگاه همافری

(۱) - شرایط: دیپلمه‌های ریاضی - طبیعی و دیپلم هنرستان (برق و الکترونیک - صنایع فلزی - مکانیک ماشین‌های کشاورزی - ماشین‌افزار - اتومکانیک - تهویه و تبرید).

(۲) حقوق و مزایا: سال یکم ماهانه ۱۰۵۰۰ ریال و سال دوم ۱۱۷۵۰ ریال اولین حقوق پس از طی دوره تحصیل و نیل بدرجه همافر سومی ۳۸۰۳۰ ریال و پس از سه ماه ۴۰۵۳۰ ریال در صورت خدمت در خارج از مرکز تا ۵۱۰۰۲ ریال.

۷- آموزشگاه گروهبانی فنی

(۱) - شرایط: داشتن گواهینامه سوم متوسطه

(۲) - حقوق و مزایا: اولین حقوق ماهیانه ۷۷۵۰ ریال اولین حقوق پس از طی دوره تحصیل و نیل بدرجه گروهبان دومی ۱۶۸۷۵ ریال و در صورت خدمت در خارج از مرکز تا ۲۶۱۱۵ ریال.

۸- آموزشگاه گروهبانی غیرفنی

(۱) - شرایط: داشتن گواهینامه سوم متوسطه

(۲) - حقوق و مزایا: اولین حقوق ماهیانه ۶۵۰۰ ریال - اولین حقوق پس از طی دوره تحصیل و نیل بدرجه گروهبان دومی ۲۸۲۵۰ ریال و در صورت خدمت در خارج از مرکز ۲۳۸۲۰ ریال.

یادداشتی از مؤلف

لازمه موفقیت در هر تلاشی، داشتن معلومات کافی در آن زمینه و آشنائی بایچ وخم و فراز و نشیب راهی است که به هدف مورد نظر منتهی میشود. یکی از طرق اساسی کسب معلومات مقتضی و شناخت راه صحیح فعالیت در هر زمینه، استفاده از تجربیات دیگران، منجمله شواهدیست که از بررسی نتایج تجربیات گذشتگان حاصل میشود. بنابراین هر عامل یا اثری که ما را از سوابق کار و وظیفه‌ایکه انجامش را بعهدہ گرفته‌ایم آگاه سازد دارای ارزش خواهد بود و ما را در پیمودن راه پیشرفت بسوی هدف یاری خواهد کرد.

یکی دیگر از منافع آشنائی با گذشته این است که معیاری بدست ما میدهد تا از طریق مقایسه به میزان پیشرفت‌ها و وجود تسهیلات زمان حال خود پی‌بریم و توجه کنیم که گذشتگان ما با تحمل چه مشقات و تن در دادن به چه مشکلاتی راه را برای پیشرفت‌های کنونی ما باز کرده‌اند، و چه دینی، برای پیمودن راهی که در طریق تکامل تا این حد نسبت به گذشته هموارتر شده، در گردن داریم و چه وظایفی جهت ادامه این راه و هموارتر ساختن آن برای نسل‌های آینده بعهدہ ماست.

این کتاب که به اجمال حاوی دانستی‌هایی راجع به اندیشه‌های پرواز در ایران باستان و تاریخ پیدایش و پیشرفت هوا-نوردی و نیروی هوائی در این کشور است، بمنظور رسیدن به چنین هدفی تهیه شده و مؤلف سعی نموده تا جائیکه امکان داشته مندرجات این کتاب مبتنی بر مدارك و اسناد موثق و صحیح باشد. معهذا باید توجه کرد که بعلت عدم امکان دسترسی به مدارك کافی و مدون پیرامون نخستین تلاش‌های هواپیمائی در کشور ما، در مواردی از طریق بررسی و تحقیق و روش تجزیه و تحلیل قضایا و مقایسه و استنباط بهره گرفته شده و یا جهت تکمیل اطلاعات مورد نیاز از آگاهی و حافظه کسانی که کم یا بیش در جریان وقایع بوده‌اند استمداد بعمل آمده است.

منابعی که در جمع‌آوری اطلاعات این کتاب مورد استفاده قرار گرفته‌اند عبارتند از: فرامین واحکام قدیمی ارتش - دستورات نیروی هوائی شاهنشاهی - مطبوعات قدیمی - کتب و آثار افسران قدیمی بازنشسته - مصاحبه با افسران و کارکنان قدیمی نیرو - دوره‌های گذشته مجله نیروی هوائی شاهنشاهی.

سرهنگ مرتضی طلوعی

فهرست

صفحه	موضوع	صفحه	موضوع
۳۶	هوایمای یونکرس آ - ۲۰	۳	فرمایشات تاریخی شاهانه
۴۰	هدیه هوایمای بوسیله مردم گیلان و مازندران	۷	فرمان مبارک شاهانه
۴۰	هوایمای «دوهاویلاند - ۴»	۸	فرمایشات اعلیحضرت رضاشاه کبیر
۴۱	هوایمای «دوهاویلاند ۹ - آ»	۱۰	از فرمایشات شاهانه
۴۱	هوایمای «آورو - ۵۰۴»	۱۵	پیشگفتار
۴۲	تشکیلات جنگی هوایی	۱۷	تجلی آرزوهای پرواز در اساطیر ملل
۴۲	اولین نمایش طیارات ارتشی در تهران	۱۷	بربال اندیشه و خیال
۴۳	دعوت وزارتجنگ	۱۷	پناه بر دامان افسانهها
۴۳	نمایش طیارات و طیران در آسمان تهران	۱۸	برنده سواری
۴۳	پرواز طیارات و کسانیکه با آنها پرواز کردند	۱۸	پرندگان در خدمت پهلوانان ایران
۴۴	در میان آیروپلان	۱۸	در اساطیر همه ملل
۴۵	هوایمای «اسپاد - ۴۲»	۱۸	استفاده از نیروی کشش پرندگان
۴۶	هوایمای «پوتر - ۸»	۱۹	نخستین پرواز شاهانه در تاریخ اندیشهها
۴۷	هوایمای «برگه - ۱۴»	۲۰	پروازجمشید
۴۸	هوایمای ایران در بوشهر و بروجرد	۲۱	حقایقی در سینه افسانهها
۴۹	فرمان تأسیس صنف هوایمائی نظامی در ایران	۲۲	از افسانه تا حقیقت
۴۹	هوایمایها در عملیات رزمی سالهای اولیه بعداز کودتا	۲۳	روایاتی از نخستین پروازها در آسمان میهن ما
۵۱	متن فرمان تأسیس صنف هوایمائی نظامی در ایران	۲۳	فقدان مدارک قابل استناد
۵۳	انتشار اوراق اعانه ملی برای خرید هوایمای	۲۴	پرواز اولین بالون در ایران
۵۴	نمایش پرواز و اولین پخش اوراق از هوا	۲۵	پرواز نخستین هوایمای در آسمان تهران
۵۴	رقابت و ماجرای ورود هوایمایها به ایران	۲۵	نخستین برخورداری ارتش شاهنشاهی از پشتیبانی هوایمای
۵۵	خاطرات يك خلبان قدیمی	۲۶	اولین اقدام برای تجهیز ارتش ایران با هوایمای
۵۸	ورود اولین هوایمای نظامی متعلق به ایران	۲۷	اولین پرواز ایرانیان در آسمان تهران
۵۹	پیشگام پرواز مسیر «پاریس - تهران»	۲۷	اختصاص قلعهمرغی برای پرواز هوایمایها
۵۹	هوایمای «برگه - ۱۹»	۲۸	تأسیس دفتر هوایمائی نظامی
۶۰	اعلیحضرت رضاشاه کبیر در قلعهمرغی	۲۹	فعالیت‌های شرکت هوایمائی یونکرس در ایران
۶۰	لحظات هیجان	۲۹	پیدایش سرویس حمل و نقل هوایی در ایران
۶۰	نخستین سازمان هوایمائی قشون ایران	۳۱	مذاکره برای ایجاد پست هوایی در ایران
۶۱	اداره هوایمائی کل قشون دولت ایران	۳۱	پرواز اولین بانوان ایرانی
۶۱	حکم نمره ۱ قوای هوایی ایران	۳۲	نومیدی کمپانی یونکرس از مساعدت دولت
۶۱	موجودی اسلحه قوای هوایی ایران در بدو تأسیس	۳۲	جواب دولت ایران به کمپانی یونکرس
۶۱	بودجه ناچیز و محدودیت پرواز	۳۳	لایحه حمل و نقل و پست هوایی در ایران
۶۲	طیارات موجود در بدو تأسیس قوای هوایی	۳۶	اولین تمبر یادبود هوایمائی در ایران
۶۲	تنها وسیله نقلیه قوای هوایی ایران	۳۶	هوایمای «دوهاویلاند - ۹»
۶۲	تعیین میزان سوخت هر يك از هوایمایها	۳۷	تأسیس هوایمائی نظامی در ایران و خرید هوایمای
۶۳	مصرف بنزین و روغن هر هوایمای	۳۷	اعزام اولین محصل ایرانی بخارج برای آموزش خلبانی
۶۳	خرید بنزین و روغن از داروخانهها	۳۸	خرید هوایمای از فرانسه و اولین نمایش پرواز در ایران

موضوع

صفحه

موضوع

صفحه

- اولین نمایش هوایی در پیشگاه شاهانه ۶۴
- شرکت اولین خلبانان ایرانی در عملیات جنگی ۶۶
- اشکالات فنی وسوانح پی‌درپی در مأموریت‌های جنگی ۶۶
- در مضیقۀ خلبان و استفاده از يك خلبان غیرنظامی ۶۷
- نشان سپه برای خلبانان ۶۷
- اولین نشان کلاه هواییمائی ۶۷
- نشان سپه برای يك خلبان خارجی ۶۷
- پیروزی علی‌رغم مشکلات ۶۷
- بدون هیچگونه تلفات جانی ۶۸
- امور فنی هواییمائی در انحصار خارجیان ۶۸
- برخورداری از توجهات خاص ملوکانه ۶۸
- افزایش خلبانان ایرانی ۶۸
- ورود هواییماهای جدید ۶۸
- ادامۀ اغتشاش و مشکلات واحدهای زمینی ۶۸
- اولین خارجی مجروح جنگی در هواییمائی ایران ۶۹
- واحدهای عملیاتی و هواییماهای موجود در مهر ۱۳۰۷ ۶۹
- اولین نشان خلبانی در ایران ۶۹
- نقش مؤثر هواییمائی در عملیات غرب ۷۰
- اولین امیر خلبان در قشون ایران ۷۰
- اسقاط ۸ هوایما در دو سال ونیم ۷۰
- ادامۀ اغتشاش و ادامه عملیات ۷۰
- عملیات بلوچستان ۷۰
- اعزام محصل خلبانی و فنی بخارج در ۱۳۰۷ ۷۱
- عملیات جنوب غربی کشور ۷۱
- هواییمائی در عملیات فارس و اصفهان ۷۱
- خلبانان نظامی ایران در آغاز ۱۳۰۸ ۷۲
- اولین مأموریت هواییمائی در عملیات جنوب ۷۲
- نقش مؤثر هواییمائی ۷۲
- نخستین هوایما که عمدأ به آتش کشیده شد ۷۲
- حمله به فرودگاه شیراز ۷۲
- پرواز در تمام ساعات روز برای جبران کمبود خلبان ۷۲
- اعزام به فرانسه برای طی دوره خلبانی ۷۲
- ورود هواییماهای جدید آلمانی ۷۲
- مأمورین عملیات جنوب کشور در سال ۱۳۰۸ ۷۳
- هواییمای «یونکرس دابلو - ۳۳» ۷۳
- تشویق خلبانان به پاس خدمات در عملیات جنوب ۷۴
- نخستین سانحه هوایی منجر به تلفات در ایران ۷۵
- تعداد هواییماهای در تیر ۱۳۰۹ ۷۵
- هواییمائی در مرحله دوم عملیات جنوب ۷۶
- در مضیقۀ خلبان و بازگشت محصلین ازخارج ۷۶
- فعالیت هواییمائی در مرحله دوم عملیات جنوب ۷۶
- باز هم تشویق خلبانان ۷۶
- اولین کمیسیون سانحه در هواییمائی نظامی ایران ۷۶
- انتصاب سرتیپ نخجوان به‌ارکانحرب کل ۷۷
- اولین کسبیکه در ایران خلبانی آموخت ۷۷
- سازمان قسمت صفی هواییمائی نظامی ایران در ۱۳۰۹ ۷۷
- صاحبمنصب مسئول فرودگاه ۷۷
- اولین هوایما که در ایران ساخته شد ۷۷
- بازگشت نخجوان به ریاست اداره هواییمائی ۷۸
- سرپرست غیر هواییمائی برای هواییمائی نظامی ایران ۷۸
- فوج مختلط هواییمائی ۷۸
- خرید هواییماهای مشقی تایگرموس از انگلیس ۷۸
- لباس و نشان ویژه برای کارکنان هواییمائی نظامی ۸۰
- مدارس هواییمائی در دوران اعلیحضرت رضاشاه کبیر ۸۱
- مدرسه مکانیکی ۸۱
- مدرسه خلبانی ۸۳
- سرخلبان سوئدی برای مدرسه خلبانی ۸۶
- اعزام نخستین گروه برای تحصیل فنی و خلبانی به‌انگلیس ۸۶
- مدرسه دیده‌بانی هوایی ۸۶
- استخدام چهار «معلم خلبان» سوئدی ۸۷
- ماجرای سانحه «معلم خلبان» سوئدی ۸۷
- استخدام «معلم خلبانان» بلژیکی ۸۷
- تأسیس دانشکده فنی هوایی ۸۷
- مدرسه «معلم خلبانی» ۸۸
- اولین حق پرواز «معلم خلبانی» ۸۸
- آموزشگاه افزارمندی ۸۸
- فرم لباس هنرآموزان آموزشگاه افزارمندی ۸۸
- تغییر نام هنرستان به آموزشگاه ۸۸
- افسران هوایی فارغ‌التحصیل مرداد ۱۳۲۰ ۸۹
- نکاتی از دوران شاهنشاهی اعلیحضرت رضاشاه کبیر ۹۰
- پیدایش صحیه در هواییمائی نظامی ایران ۹۰
- ملخزندن هوایما و اولین مصدوم ناشی از خطر آن ۹۰

موضوع

صفحه

- ۹۱ - علائم خلبانی - دیده‌بانی و فنی
- ۹۱ - «قوای هوایی» عنوان جدید هواپیمائی نظامی ایران
- ۹۱ - نخستین خلبان ایرانی که در یک سانحه جان سپرد
- ۹۲ - بازگشت سرتیپ نجوان به سرپرستی قوای هوایی
- ۹۲ - یک افسر سوئدی در ریاست ستاد قوای هوایی
- ۹۲ - اولین نمایش پرواز جمع طیارات جدید
- ۹۲ - استخدام اولین انگلیسی متخصص هواپیما
- ۹۳ - تجهیز قوای هوایی با هواپیماهای «آر - ۵»
- ۹۳ - تصمیم برای انجام اولین پرواز شب در ایران
- ۹۴ - سازمان جدید قوای هوایی در تیر ۱۳۱۲
- ۹۴ - رنگ ممیزهٔ صنف قوای هوایی ایران
- ۹۴ - ده فروند هواپیمای تایگر موس دیگر
- ۹۵ - سازمان قوای هوایی ایران در ۱۳۱۳
- ۹۵ - ورود هواپیماهای نوع اداکس و فیوری
- ۹۶ - اولین عنوان «فرماندهی قوای هوایی»
- ۹۷ - اولین شورای ستادی فرماندهی قوای هوایی
- ۹۷ - عکس و مشخصات هواپیمای شکاری فیوری
- ۹۷ - اولین هواپیمای مجهز به بی‌سیم در ایران
- ۹۸ - یک افسر بلژیکی رئیس ستاد قوای هوایی ایران
- ۹۸ - تلاش برای ایجاد فرودگاهها در سراسر کشور
- ۹۸ - مسافرت یک افسر هوایی در التزام موکب ملوکانه
- ۹۸ - پرواز به ترکیه، اولین پرواز به خارج از کشور
- ۹۹ - باز هم مأموریت جنگی
- ۹۹ - تغییر نام
- ۹۹ - خلع درجه بخاطر فرود اجباری
- ۱۰۰ - کارخانجات هواپیمائی «شهباز»
- ۱۰۰ - بازدید شاهانه از هواپیماهای ساخت «شهباز»
- ۱۰۱ - بررسی برای ایجاد واحدهای هوایی در مراکز شهرستانها
- ۱۰۱ - اولین زن در استخدام قوای هوایی ایران
- ۱۰۱ - اولین شرکت هواپیماهای ایران در مانور نظامی
- ۱۰۱ - حق «علیق اسب» برای افسران خلبان
- ۱۰۲ - اعزام به کارخانجات هواپیماسازی انگلیس
- ۱۰۲ - نخستین عنوان «نیروی هوایی»
- ۱۰۲ - تأسیس هنگهای هوایی در شهرستانها
- ۱۰۲ - سازمان نیروی هوایی در سال ۱۳۱۵
- ۱۰۲ - شرکت در مانور نظامی خوزستان
- ۱۰۲ - استفادهٔ نخستین ایرانی از چتر نجات

موضوع

صفحه

- ۱۰۲ - فرمانده جدید برای نیروی هوایی
- ۱۰۲ - انتشار مجلهٔ نیروی هوایی شاهنشاهی
- ۱۰۳ - اولین «کمیسون ابتیاع»
- ۱۰۴ - سهم نیروی هوایی در ایجاد اولین پست هوایی
- ۱۰۴ - عکس و مشخصات هواپیمای «دراگن‌رایید»
- ۱۰۴ - دو نوع هواپیمای جدید در خدمت نیروی هوایی
- ۱۰۵ - عکس و مشخصات هواپیمای «اکسفورد»
- ۱۰۵ - عکس و مشخصات هواپیمای «هائیند»
- ۱۰۶ - اولین رئیس ستاد ایرانی نیروی هوایی
- ۱۰۶ - اجازهٔ استفاده از لباس غیر نظامی
- ۱۰۶ - عکسبرداری مناطق نفتی کشور
- ۱۰۶ - تأسیس هنگ بمباران
- ۱۰۶ - تشکیل «هیئت مدیرهٔ نیروی هوایی»
- ۱۰۶ - افتخار اولین بازنستگی
- ۱۰۶ - دومین پرش بوسیلهٔ چتر نجات
- ۱۰۶ - تأمین آب مصرفی هنگ با گاری
- ۱۰۷ - وقایع شهریور ۱۳۲۰
- ۱۰۷ - نقض بیطرفی و تجاوز
- ۱۰۷ - تشکیل «قرارگاه کل ارتشتاران فرماندها»
- ۱۰۸ - در هنگ هوایی تبریز
- ۱۰۸ - در هنگ هوایی اهواز
- ۱۰۸ - غافلگیری هنگ هوایی مشهد
- ۱۰۹ - واقعهٔ پادگان قلعه‌مرغی
- ۱۱۰ - نحوهٔ ابلاغ «ترک مقاومت»
- ۱۱۰ - از سوم تا ششم شهریور ۱۳۲۰
- ۱۱۰ - ابلاغ «ترک مقاومت»
- ۱۱۱ - گناه سوء تعبیر شایعات
- ۱۱۱ - تجمع و فعالیت پنهانی بعد از نیمه شب
- ۱۱۱ - تعیین مأموریتها برای گروه مقاومت
- ۱۱۲ - وقایع صبح روز هشتم شهریور ۱۳۲۰ در قلعه‌مرغی
- ۱۱۳ - بازداشت سرتیپ خسروانی
- ۱۱۳ - انتقامجویی ناشی از غرض شخصی
- ۱۱۳ - تصرف پاسدارخانه
- ۱۱۳ - مراقبت از سرتیپ خسروانی
- ۱۱۳ - آمادگی برای عملیات
- ۱۱۳ - اعلامیهٔ «ستاد گروه مقاومت»
- ۱۱۴ - دستور سرکوبی مقاومت

موضوع

صفحه

- ۱۱۴ شکت مقاومت
- ۱۱۴ آزادی سرتیپ خسروانی
- ۱۱۵ سرنوشت گردانندگان گروه مقاومت
- ۱۱۵ خطر بمباران شهر تهران
- ۱۱۵ وضع ناپایدار و بلا تکلیفی
- ۱۱۵ نیروی هوایی در اختیار لشکر یکم
- ۱۱۵ نیروی هوایی یکی از ادارات وزارت جنگ
- ۱۱۶ نیروی هوایی بعنوان يك اداره مستقل
- ۱۱۶ نیروی هوایی در «تابعیت دوگانه»
- ۱۱۶ مشکلات آموزشگاه خلبنانی
- ۱۱۶ آموزشگاههای فنی و افرامندی هوایی
- ۱۱۶ ادامه تحصیل برای کارکنان نیروی هوایی
- ۱۱۶ کاهش پرسنل از طریق انتقال یا اخراج
- ۱۱۶ افزایش حق پرواز و فنی هوایی
- ۱۱۷ ترفیع و تشویق بیاس خدمات شهریور ۱۳۳۰
- ۱۱۷ اشغال فرودگاههای پایتخت
- ۱۱۷ رئیس غیرهوابیمنی برای اداره هوابیمنی
- ۱۱۷ اولین سازمان نیروی هوایی بعد از وقایع شهریور ۱۳۳۰
- ۱۱۸ لغو شرط انجام پرواز برای اخذ مدد معاش خلبنانی
- ۱۱۸ نقش هوابیمنی در رفع غائله کردستان و خراسان
- ۱۱۸ کارخانجات شهباز در اختیار مقامات انگلیسی
- ۱۱۸ انتقال به اصفهان
- ۱۱۹ رئیس جدید اداره هوابیمنی
- ۱۱۹ ناپایداری و بحران در سرپرستی اداره هوابیمنی
- ۱۲۰ گروه هوایی شیراز
- ۱۲۰ يك حادثه و يك دنیا تأثر
- ۱۲۱ افزایش حق پرواز هوانوردان آموزشگاه خلبنانی
- ۱۲۱ موفقیت هوابیمنی در همکاری با سپاه غرب
- ۱۲۲ هوابیمنی در عملیات رزمی سراسر کشور
- ۱۲۲ اولین پست هوایی نظامی
- ۱۲۲ اولین هوابیمنها در خدمت سمبانی
- ۱۲۲ هوابیمنی «اکسفورد» در خدمت حمل و نقل
- ۱۲۳ اعزام محصل خلبنانی به انگلستان
- ۱۲۳ انتقال هنگهای هوایی اصفهان به مرکز
- ۱۲۳ سازمان اداره هوابیمنی در شهریور ۱۳۳۲
- ۱۲۳ بازدید شاهانه از گردان هوایی اصفهان

موضوع

صفحه

- ۱۲۴ عزیمت به قاهره و ورود هوابیمنهای انسن
- ۱۲۴ عکس و مشخصات هوابیمنی انسن
- ۱۲۴ مشخصات اولین پرچم نیروی هوایی
- ۱۲۴ جمع پرسنل اداره هوایی در سال ۱۳۳۳
- ۱۲۵ سازمان اداره هوابیمنی ایران در ۱۳۳۳
- ۱۲۵ تشکیل گروه هوایی مشهد
- ۱۲۵ انتقال افسران هوایی به صنف پیاده
- ۱۲۵ بازهم افزایش مدد معاش پرواز و فنی
- ۱۳۶ جمع پرسنل خلبنان و فنی در دیماه ۱۳۳۴
- ۱۳۶ تشکیل گروه هوایی همدان
- ۱۳۶ شرکت در رژه پیروزی متفقین
- ۱۳۶ نشان و مدال بیاس عملیات کردستان
- ۱۳۷ شکاری «هاریکن» در خدمت نیروی هوایی ایران
- ۱۳۸ پرتو حیات بخش اراده شاهانه
- ۱۳۹ تقویم پرواز آموزشی شاهانه
- ۱۴۰ ۲۵ مهر ۱۳۳۵ يك روز فراموش نشدنی
- ۱۴۰ سالروز تجدید حیات نیروی هوایی
- ۱۴۰ دستور شماره ۷۸۴ نیروی هوایی
- ۱۴۱ تصویری از گواهینامه خلبنانی شاهانه
- ۱۴۲ اثر معجزه آسای يك واقعه
- ۱۴۲ نشان افتخار یادبود ۲۵ مهر ۱۳۳۵
- ۱۴۲ فرمایشات شاهانه بهنگام قبول گواهینامه خلبنانی
- ۱۴۳ باز یافتن عنوان از دست رفته
- ۱۴۴ وقایع آذربایجان و عملیات برای نجات آن
- ۱۴۴ پروازهای شاهانه بر فراز مناطق عملیاتی
- ۱۴۴ وضعیت عمومی
- ۱۴۵ روز اول آذر ۱۳۳۵
- ۱۴۵ روز چهارم آذر ۱۳۳۵
- ۱۴۵ روز هشتم آذر ۱۳۳۵
- ۱۴۵ روز پانزدهم آذر ۱۳۳۵
- ۱۳۶ مأموریت فوری يك واحد هوایی به زنجان
- ۱۳۶ فرمان نجات آذربایجان
- ۱۳۶ آغاز عملیات
- ۱۳۷ نقش هوابیمنی در عملیات آذربایجان
- ۱۳۸ تشکیل گروه مستقل هوایی تبریز
- ۱۳۸ استفاده از تجربیات دیگران
- ۱۳۹ تجدید حیات يك سازمان

موضوع

صفحه

موضوع

صفحه

- ۱۳۹ - نقاقت بیماری ناشی از جنگ جهانی دوم ۱۳۹
- ۱۴۰ - تعویض فرماندهان و تغییر عنوان ۱۴۰
- ۱۴۰ - ادامه تلاش و آغاز فصل جدید ۱۴۰
- ۱۴۳ - پیشرفتهای آموزشی نیرو از ۱۳۳۶ تاکنون ۱۴۳
- ۱۴۴ - وضع آموزش و فارغ‌التحصیلان نیرو در ۱۳۳۸ ۱۴۴
- ۱۴۴ - فارغ‌التحصیلان دوره‌های آموزشی نیرو در مهر ۱۳۳۹ ۱۴۴
- ۱۴۵ - نخستین افسر خارجی فارغ‌التحصیل دانشکده خلبانی ایران ۱۴۵
- ۱۴۵ - فارغ‌التحصیلان دوره‌های آموزشی نیرو در سال ۱۳۳۰ ۱۴۵
- ۱۴۵ - فارغ‌التحصیلان دوره‌های آموزشی نیرو در سال ۱۳۳۱ ۱۴۵
- ۱۴۶ - وضع آموزش نیرو در سال ۱۳۳۲ ۱۴۶
- ۱۴۶ - فارغ‌التحصیلان دوره‌های آموزشی نیرو در ۱۳۳۲ ۱۴۶
- ۱۴۶ - فارغ‌التحصیلان دوره‌های آموزشی نیرو در ۱۳۳۳ ۱۴۶
- ۱۴۷ - فارغ‌التحصیلان دوره‌های آموزشی نیرو در ۱۳۳۴ ۱۴۷
- ۱۴۹ - زنان دوش بدوش مردان ۱۴۹
- ۱۵۱ - مرکز آموزش تخصصهای پشتیبانی ۱۵۱
- ۱۵۲ - مرکز آموزش زبان ۱۵۲
- ۱۵۳ - مرکز آموزش الکترونیک ۱۵۳
- ۱۵۵ - مرکز آموزش نظامی ۱۵۵
- ۱۵۶ - مرکز آموزش نگهداری هواپیما ۱۵۶
- ۱۵۷ - مرکز آموزش بدآفند زمین بهوا ۱۵۷
- ۱۵۸ - مرکز آموزش تخصصهای پروازی ۱۵۸
- ۱۵۹ - گردان پشتیبانی فرماندهی آموزشهای هوایی ۱۵۹
- ۱۶۰ - کتابخانه عمومی فرماندهی آموزشهای هوایی ۱۶۰
- ۱۶۱ - تسهیلات ورزشی در فرماندهی آموزشهای هوایی ۱۶۱
- ۱۶۳ - روحیه و رفاه در فرماندهی آموزشهای هوایی ۱۶۳
- ۱۶۵ - آئین فارغ‌التحصیلی در پیشگاه مبارک شاهانه ۱۶۵
- ۱۶۸ - نمودار فارغ‌التحصیلان فرماندهی آموزشهای هوایی ۱۶۸
- ۱۶۹ - نقش نیروی هوایی در فعالیتهای باشگاه‌هواپیمائی شاهنشاهی ۱۶۹
- ۱۷۲ - نظری به تحول ورزش در نیروی هوایی شاهنشاهی ۱۷۲
- ۱۷۲ - واحدهای سازمانی باشگاه ورزشی در ۱۳۳۱ ۱۷۲
- ۱۷۵ - اساسنامه باشگاه ورزشی نیرو ۱۷۵
- ۱۷۶ - آئیننامه آزمایش سالانه ورزشی پرسنل نیروی هوایی ۱۷۶
- ۱۸۰ - نکات تاریخی دیگر از سیر پیشرفتهای نیرو تاکنون ۱۸۰
- ۱۸۰ - انتشار مجدد مجله نیروی هوایی شاهنشاهی ۱۸۰
- ۱۸۰ - نمایش هوایی در پیشگاه مبارک شاهانه ۱۸۰
- ۳۴۲ - مراسم روز ۲۵ مهر ۱۳۳۶ در پیشگاه مبارک شاهانه ۱۸۰
- ۱۸۰ - سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۷ در پیشگاه مبارک شاهانه ۱۸۰
- ۱۸۰ - تجسم کلمه «شاه» بوسیله هواپیمای در آسمان ۱۸۰
- ۱۸۱ - فرمایشات شاهانه پیرامون اهمیت نیروی هوایی ۱۸۱
- ۱۸۱ - ورود هواپیمای جدید بخدمت نیروی هوایی ۱۸۱
- ۱۸۱ - هواپیمای سندربولت (عکس و مشخصات) ۱۸۱
- ۱۸۱ - ورود هواپیمای «داکوتا» بخدمت نیروی هوایی شاهنشاهی ۱۸۱
- ۱۸۳ - نخستین پرواز هواپیمای ترابری نیرو به اروپا ۱۸۳
- ۱۸۳ - سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۸ در پیشگاه شاهانه ۱۸۳
- ۱۸۳ - تفکیک امور ستاد نیروی هوایی از ستاد نیروی زمینی ۱۸۳
- ۱۸۴ - اولین پرواز شاهانه با هواپیمای جت ۱۸۴
- ۱۸۴ - سهم نیروی هوایی در ایجاد یگانهای چتربازی ۱۸۴
- ۱۸۴ - تغییر عنوان «نیروی هوایی شاهنشاهی» ۱۸۴
- ۱۸۴ - اعزام پرسنل جهت تحصیل خلبانی و فنی به انگلیس ۱۸۴
- ۱۸۵ - ورود چهار نوع هواپیمای جدید به نیروی هوایی ۱۸۵
- ۱۸۵ - عکس و مشخصات هواپیمای هاروارد ۱۸۵
- ۱۸۶ - مشخصات هواپیمای استیرمن ۱۸۶
- ۱۸۶ - مشخصات هواپیمای «ال - ۴» ۱۸۶
- ۱۸۶ - مشخصات هواپیمای «ال - ۳۰» ۱۸۶
- ۱۸۷ - شرکت در عملیات رزمی ۱۸۷
- ۱۸۷ - تأسیس صندوق تعاونی نیروی هوایی شاهنشاهی ۱۸۷
- ۱۸۹ - تأسیس اردوگاه تابستانی نیروی هوایی ۱۸۹
- ۱۹۱ - سازمان نیروی هوایی شاهنشاهی در سال ۱۳۳۹ ۱۹۱
- ۱۹۱ - سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۹ در پیشگاه مبارک شاهانه ۱۹۱
- ۱۹۲ - رادیو نیروی هوایی ۱۹۲
- ۱۹۲ - اولین پرواز امدادی به خارج از کشور ۱۹۲
- ۱۹۲ - اعزام اولین دسته از خلبانان برای آموزش پرواز با جت ۱۹۲
- ۱۹۳ - تأسیس سرویس حمل و نقل هوایی ارتش ۱۹۳
- ۱۹۴ - گشایش اولین سینما تأثر در نیروی هوایی ۱۹۴
- ۱۹۵ - اولین مسابقه بین‌المللی هواپیمائی در ایران ۱۹۵
- ۱۹۵ - مسابقه اصلی ۱۹۵
- ۱۹۹ - خلبانان شرکت کننده در مسابقه ۱۹۹
- ۱۹۹ - جریان اولین مسابقه هوایی بین‌المللی در ایران ۱۹۹
- ۲۰۱ - جریان مسابقه فرود آمدن ۲۰۱
- ۲۰۱ - مسابقه سرعت ۲۰۱
- ۲۰۲ - برندگان اولین مسابقه بین‌المللی هوایی در ایران ۲۰۲
- ۲۰۳ - نخستین خلبان ایرانی که با سقوط جت درگذشت ۲۰۳
- ۲۰۳ - سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۰ در پیشگاه مبارک شاهانه ۲۰۳

موضوع

صفحه

موضوع

صفحه

- ۲۰۴ - گشایش سرویس هواشناسی نیروی هوایی شاهنشاهی
 ۲۰۵ - عملیات رزمی بر علیه اشراک جوازوردی
 ۲۰۵ - هواپیماهای نیرو در خدمت مبارزه باملخ دریائی
 ۲۰۶ - سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۱ در پیشگاه مبارک شاهانه
 ۲۰۶ - حمل الاغهای قبرسی بوسیله هواپیماهای نیرو
 ۲۰۶ - سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۲ و گزارشی از فعالیتهای یکساله
 ۲۰۷ - جلسات سخنرانی عمومی در نیروی هوایی شاهنشاهی
 ۲۰۸ - پدآفند زمین پهلو در نیروی هوایی شاهنشاهی
 ۲۰۹ - انتشار نشریه بررسی سوانح
 ۲۰۹ - سیستم تدارکاتی جدید در نیروی هوایی شاهنشاهی
 ۲۰۹ - بخش رادیولوژی در بیمارستان نیرو
 ۲۰۹ - تأسیس شعبه تدارکات ارتش در نیروی هوایی
 ۲۱۰ - پرواز نفع وزارت کشاورزی
 ۲۱۰ - سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۴ نیرو در پیشگاه مبارک شاهانه
 ۲۱۰ - زمین برای کارکنان نیروی هوایی
 ۲۱۱ - ورود به عصر جت
 ۲۱۱ - اعزام خلبانان بخارج جهت آموزش پرواز با جت
 ۲۱۱ - اولین جت در خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی
 ۲۱۱ - عکس و مشخصات جت «ت - ۳۳»
 ۲۱۲ - جشن بیستمین سال انتشار مجله نیرو
 ۲۱۳ - شکاری جت «اف - ۸۴» در خدمت نیرو
 ۲۱۴ - تأسیس چاپخانه نیروی هوایی شاهنشاهی
 ۲۱۴ - نخستین پرش نجات از جت باصندلی پرتاب شونده
 ۲۱۴ - برده برداری از مجسمه شاهانه
 ۲۱۵ - عنوان «نیروی هوایی شاهنشاهی»
 ۲۱۵ - مهندسی نیرو و پیشرفتهای آن
 ۲۱۶ - نخستین دوره خلبانی جت در ایران
 ۲۱۷ - تشکیل تیم آکروجت تاج طلایی نیروی هوایی
 ۲۲۵ - تیم «تاج طلایی» از سال ۱۳۳۵ تاکنون
 ۲۲۶ - ادامه کوشش و پیروزیهای نوین
 ۲۲۶ - شاهنشاه در خانه خلبانان
 ۲۲۷ - تحویل وسائل تعلیماتی جت به نیروی هوایی ایران
 ۲۲۸ - خلاصه ای از فعالیتهای نیرو در سال ۱۳۳۷
 ۲۲۸ - اولین پرش نجات بهنگام شب در ایران
 ۲۲۹ - نمایش تیمهای آکروجت تاج طلایی و مشعلهای آسمان
 ۲۲۹ - سوگندنامه مکانیسن هواپیما
 ۲۳۰ - اعزام برای طی دوره جت به آمریکا
 ۲۳۰ - جلسه معارفه مطبوعاتی
 ۲۳۰ - افتتاح باشگاه درجه داران نیرو در مرکز
 ۲۳۱ - سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۸ نیرو در پیشگاه مبارک شاهانه
 ۲۳۱ - اجرای برنامه تلویزیونی برای آشنائی مردم بابرنامه سالجشن
 ۲۳۲ - ایجاد توسعه کنترلر در نیروی هوایی شاهنشاهی
 ۲۳۲ - تشکیل کلاس مدیریت
 ۲۳۳ - مانور هوایی مشترک سنتو (شهباز)
 ۲۳۳ - نمایش هوایی ۲۳ بهمن ۳۸ در پیشگاه مبارک شاهانه
 ۲۳۴ - تشکیل دوره عملیات (هوایی - زمینی)
 ۲۳۴ - جت شکاری اف - ۸۶ در خدمت نیروی هوایی
 ۲۳۴ - برنامه های ماهانه تلویزیونی نیروی هوایی شاهنشاهی
 ۲۳۶ - خدمات مردمیاری نیروی هوایی شاهنشاهی
 ۲۳۷ - لوحه قدردانی شیروخورشید سرخ ایران از خدمات نیرو
 ۲۳۹ - نمایش تیم آکروجت تاج طلایی در ۶ خرداد ۱۳۳۹
 ۲۳۹ - سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۳۹ در پیشگاه مبارک شاهانه
 ۲۴۰ - نشان ویژه فرود با چتر نجات
 ۲۴۱ - یکحادثه در جریان خدمات مردمیاری نیروی هوایی
 ۲۴۲ - پیدایش و توسعه ایستگاههای رادار در نیروی هوایی
 ۲۴۳ - ایجاد دومین پایگاه شکاری نیروی هوایی
 ۲۴۳ - سوابق تاریخی پایگاه هوایی وحدتی
 ۲۴۶ - تسهیلات آموزشی و پرورشی برای خانواده های کارکنان نیرو
 ۲۴۷ - سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۰ و هفته نیروی هوایی
 ۲۴۹ - تقدیر از نیروی هوایی بیاس موفقیت برنامه هفته نیرو
 ۲۴۹ - سالجشن ۲۵ مهر ۱۳۴۱ در پیشگاه مبارک شاهانه
 ۲۵۰ - اولین مأموریت جنگی نیروی هوایی در خارج از کشور
 ۲۵۱ - اعطاء نشان بیاس موفقیت در مأموریت کتکو
 ۲۵۳ - انتشار تمیر یادبود بمناسبت مأموریت کتکو
 ۲۵۳ - ورود هواپیمای ت - ۱۴۰ بخدمت نیروی هوایی
 ۲۵۵ - وجه تسمیه پایگاه هوایی شاهرخی
 ۲۵۵ - سالجشن ۲۵ مهر ۴۲ نیرو در پیشگاه مبارک شاهانه
 ۲۵۶ - اولین هلیکوپتر در خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی
 ۲۵۷ - اولین پرواز ت - ۱۳۰ نیرو به اروپا
 ۲۵۷ - شرکت در عملیات رزمی علیه یاغیان جنوب
 ۲۵۷ - اعطاء نشان بیاس لیاقت در عملیات جنوب
 ۲۵۸ - مختصری راجع به علائم، لباس و پرچم نیروی هوایی
 ۳۴۳

موضوع

صفحه

موضوع

صفحه

- مانور یا تمرین دلآور با همکاری آمریکا ۳۶۶
- متن پیام شاهانه بمناسبت تمرین دلآور ۳۶۶
- اولین پرواز شاهانه با هواپیمای «اف - ۵» ۳۶۹
- نمایش مشخصات پروازی «اف - ۵» در ایران ۳۷۰
- بنای جدید ستاد فرماندهی نیروی هوایی شاهنشاهی ۳۷۰
- سالجنش ۲۵ مهر ۴۳ در پیشگاه مبارک شاهانه ۳۷۰
- تقدیر نیروی هوایی شاهنشاهی ۳۷۱
- شکاری سریعتر از صوت «اف - ۵» در خدمت نیروی هوایی ۳۷۱
- هلیکوپتر اج - اج - ۴۳ - اف در خدمت نیرو ۳۷۲
- پایان اولین دوره تعلیمات رزمی «اف - ۵» ۳۷۲
- سالجنش ۲۵ مهر ۴۴ در پیشگاه مبارک شاهانه ۳۷۴
- اولین پرواز هواپیمای نیروی هوایی از فراز اقیانوس اطلس ۳۷۵
- اخذ سردوشی اولین دوشیزگان هرجوی نیرو ۳۷۵
- سالجنش ۱۳۴۵ نیرو در پیشگاه مبارک شاهانه ۳۷۵
- تأسیس صندوق یاران نیروی هوایی شاهنشاهی ۳۷۶
- افتتاح مرکز جدید ارتباطات نیروی هوایی ۳۷۷
- سالجنش ۲۵ مهر ۱۳۴۶ نیرو در پیشگاه شاهانه ۳۷۷
- اعطاء پرچم به نیروی هوایی شاهنشاهی ۳۷۸
- نخستین امیر نیرو که در اثر سانحه جت جان سپرد ۳۷۸
- گشایش آموزشگاه شماره ۲ الکترونیک نیرو ۳۷۸
- ورود فانتوم به خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی ۳۷۹
- سالجنش ۲۵ مهر ۱۳۴۷ نیرو در پیشگاه اعلیحضرتین ۳۸۲
- بازدید شاهانه از تأسیسات نیروی هوایی ۳۸۳
- گشایش باشگاه افسران جدید پایگاه یکم شکاری ۳۸۳
- هلیکوپتر جت رینجر در خدمت نیروی هوایی ۳۸۴
- هلیکوپتر «یو - اج - ۱» در خدمت نیرو ۳۸۴
- عکس هلیکوپتر «ای - بی - ۲۰۵» ۳۸۵
- نمایش هوایی در پیشگاه مبارک شاهانه ۳۸۶
- افتتاح پارک کودک پایگاه وحدتی ۳۸۶
- هواپیمای «او-۳» در خدمت نیروی هوایی ایران ۳۸۶
- سالجنش ۲۵ مهر ۱۳۴۹ در پیشگاه اعلیحضرتین ۳۸۸
- هلیکوپتر «شینوک» در خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی ۳۸۹
- کاپهای امنیت پروازی نیروی هوایی ۳۹۱
- هواپیمای فرندشپ در خدمت نیروی هوایی ۳۹۲
- تقدیم پیکره زرین به پیشگاه مبارک شاهانه ۳۹۳
- ۳۴۴ - هواپیمای «هاک کماندر» در خدمت نیروی هوایی ۳۹۴
- پرواز شاهانه با هواپیمای «کنکورد» ۳۹۵
- نمایش تیمهای آکروجت تاج طلائی و فرشتگان آبی ۳۹۶
- تسهیلات بهداشتی در نیروی هوایی شاهنشاهی ۳۹۶
- هواپیمای اف - ۳۳ (بونانزا) در خدمت نیروی هوایی ۳۹۸
- شکاری پیشرفته تایگر در خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی ۳۹۹
- بوئینگ ۷۰۷ در خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی ۴۰۱
- نخستین سوختگیری حین پرواز در ایران ۴۰۱
- بی - ۳ - اف در خدمت نیروی هوایی ایران ۴۰۳
- پرواز مستقل والاحضرت همایون ولایتعهد ۴۰۵
- آئین پنجاهمین سالروز تأسیس نیروی هوایی ایران ۴۰۶
- فرمان مبارک همایونی بمناسبت پنجاهمین سال نیرو ۴۰۷
- انتشار تبر یادبود پنجاهمین سالروز نیرو ۴۰۷
- انتشار شماره مخصوص مجله بمناسبت پنجاهمین سالروز نیرو ۴۰۷
- گشایش دانشکده فرماندهی و ستاد نیروی هوایی ۴۰۸
- اولین ارتشبد بازنشسته نیروی هوایی شاهنشاهی ۴۱۰
- یک ضایعه بزرگ (درگذشت تیمسار ارتشبد خاتمی) ۴۱۱
- پایگاه هوایی خاتمی ۴۱۱
- پیرامون زندگی شادروان تیمسار ارتشبد خاتمی ۴۱۱
- فرمانده جدید نیروی هوایی شاهنشاهی ۴۱۴
- جامبوجت در خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی ۴۱۴
- جانشین جدید فرماندهی نیروی هوایی شاهنشاهی ۴۱۴
- نمودار مقایسه‌ای بودجه نیروی هوایی شاهنشاهی ۴۱۶
- نمودار مقایسه‌ای محصلین اعزامی نیرو به خارج ۴۱۷
- شکاری اف - ۱۴ در خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی ۴۱۸
- پیشرفتهای سریع و بیسابقه ۴۲۰
- پایگاهها و ایستگاههای مجهز در سراسر کشور ۴۲۲
- تدارکات کامپیوتری ۴۲۳
- مسئله سوختگیری و پیشرفتهایش ۴۲۴
- ترابری پایگاهها و ایستگاههای نیرو ۴۲۴
- تأسیسات پایگاهها و ایستگاهها ۴۲۶
- ره‌آورد آبادانی و رفاه و رونق ۴۲۹
- در ردیف پیشرفته‌ترین نیروهای هوایی جهان ۴۳۰
- نمودار افزایش سرعت هواپیماها در نیروی هوایی ایران ۴۳۱
- اولین دوره تحصیلی دانشکده فرماندهی و ستاد نیرو ۴۳۲
- تصویر و طرح سنجانی از پست فرماندهی AWA ۴۳۵
- شرایط و مزایای کنونی استخدام در نیروی هوایی ۴۳۶
- یادداشتی از مؤلف ۴۳۷

پنج سیر فی ہوائی مشابہا

DSR
۱۲۰
۲۲ تا ۶۸ /
۱۲۵۵

۲۵

۸۸۴