پروازاز پایگاه یکم شکاری تهران به پاریس ،مسعود رجوی درگفتگو با جلیل فقیه دزفولی

پروازاز پایگاه یکم شکاری تهران به پاریس پرواز مسعود رجوی چرا؟در هفتم مرداد ماه سال ۶۰ درشرایطی که خمینی و پاسدارانش برای ضربه زدن به رهبری مجاهدین تمام نقاط کلیدی را به شدید ترین وجه تحت نظرداشتند صورت گرفت. عملیات بسیار خطیر و بزرگ که بایستی آینده مقاومت و ادامه نبرد سخت علیه رژیم آخوندی را ادامه میداد و بقای آلترناتیو این حکومت را که تنها یک هفته پیش در سی‌ام تیرماه همان سال تشکیل شده بود رو تضمین کرد. به همین مناسبت آقای جلیل فقیه‌دزفولی که خودشان درآن پرواز تاریخساز حضور داشتند طی گفتگویی با شبکه تصویری ایران آزادی آن را مورد بررسی قرارداده وبه سئوالات پاسخ میدهد

پرسش : آقای فقیه‌دزفولی این پرواز به چه علت و در چه شرایطی صورت گرفت؟ لطفاً توضیح بدهید؟

جلیل فقیه‌دزفولی : با یک نگاه به شرایط آن زمان ایران، می‌توان جواب این سئوال را داد. رژیم آخوندی در ۳۰ خرداد با به رگباربستن تظاهرات نیم‌میلیونی مردم تهران، که به ‌دعوت مجاهدین در ۳۰ خرداد ۶۰ برپا شده بود، بر دوران مسالمت و مبارزه سیاسی، نقطه پایان گذاشت و از فردای آن روز مقاومت انقلابی برای سرنگونی رژیم خمینی، مشروع و ضروری شد.

با شروع مقاومت مسلحانه و ضربات کوبنده آن، حکومت آخوندها تعادل خودش را از دست داده بود و برای حفظ سلطه حاکمیتش فشار روی سازمان و نیروهایش را خارج از ابعاد تصور انسان بالا برده بود. از طرف دیگر گسترش ابعاد نظامی مقاومت، ضرورت وجود بال سیاسی آن را بیش از پیش روشن کرد زیرا تحقق شعار سرنگونی بدون معرفی یک آلترناتیو سیاسی در اساس امکان‌پذیر نبود. این پرواز، موضوع معرفی و حضور آلترناتیو این رژیم را در آن شرایط حل کرد.

پرسش : از این پرواز بعنوان یک عملیات بزرگ نام برده می‌شود چرا آن را به عنوان یک عملیات بزرگ و پیچیده اسم می‌برید؟

جلیل فقیه‌دزفولی : سئوال خوبی است. وقتی ما از پرواز بزرگ صحبت می‌کنیم باید از شرایط آن زمان ایران صحبت کنیم. مقاومت مسلحانه را رژیم تحمیل کرده بود و ضرورت آلترناتیو از جنگمان در میامد ولی شرایط داخل و فشار اختناق طوری نبود که در داخل بتوان این کار را کرد و باید آلترناتیو را به محیطی که بتوان آنرا معرفی کرد منتقل کرد. اینجا طرح پرواز مطرح شد. این طرح از نقطه شروع تا پایان آنقدر تهدید داشت که برادر مجاهد مهدی ابریشمچی یکبار گفتند که مرکزیت آن زمان سازمان نتوانست در مورد برادر مسعود تصمیم بگیرد و در نهایت بعهده خود وی گذاشتند و برادر هم که همیشه از قدیم قبل از هر کسی از خودش برای مبارزه‌اش و آرمانش مایه می‌گذارد و قیمت آن را می‌دهد؛ این طرح را اکی کردند. در آن شرایط حفاظت اطلاعات این طرح از اساسی‌ترین مسائل بود. موضوع؛ مجاهدین و نیروهای هوادار خودمان بودند ولی بعلت شرایط نمی‌توانستیم و نباید اطلاعات را گسترش می‌دادیم که بتوانیم اجرایش کنیم.

در آن شرایط دشمن در ماکزیمم آماده باش بود بخصوص که جنگ با عراق را هم در دست داشت. حالا تعدادی غیر نظامی را باید وارد پایگاه یکم شکاری کنیم و اطلاعات هم حفظ شود.

بعد در این شرایط باید بروی روی باند نظامی و سوار هواپیمایی بشوی که مأموریت جنوب دارد. بعد اگر هم گیر و پیچی ایجاد می‌شد می‌بایست برمیگشتیم که خود این کار خطرات خیلی زیادی داشت. و تازه به خطر اصلی که پرواز بود می‌رسیدیم. در زمانی که دشمن آماده باش و گشت مستمر هوایی داشت و گول زدن رادارها و تغییر مسیر دادن و فرار و یا منحرف کردن رادارهای مسیر، هواپیماهای پایگاه شاهرخی و یا موشک‌های هاگ تبریز و انواع و اقسام مسایلی که برای هر قسمت این طرح باید در نظر می‌گرفتیم و به همه وجوه باید پاسخ می‌دادیم و اصلیترین موضوع این بود که در کمال غافلگیری انجام شود. ما برای اینکه تضمین عملیات را بالا ببریم، در همان شرایط یکبار کل طرح را مانور حقیقی کردیم. یعنی همه ریل را بدون افراد اصلی اجرا کردیم تا بتوانیم مشکلات صحنه را حل کنیم.

رژیم نمی‌دانست چه کسانی در هواپیما هستند. اگر یک در میلیون حدس می‌زد شک نداشتیم که بهر قیمت شده هواپیما را می‌زد.

در رابطه با طرح پرواز، سرهنگ معزی کار فوق العاده ای کرده بود و جواب همه عوامل دست اندرکار را مشخص کرده بود. در آموزش‌هایی هم که به ما می‌داد همه مشکلات و پیچ‌ها را می‌دید و جواب مشخصی برای آن داده بود.

جا دارد که در اینجا به مجاهدین شهید محمد معصومی فرمانده مسلم و علیرضا راتبی اشاره کنم که از مسئولینی بودند که در طرح پرواز کار می‌کردند و آخرین نفراتی بودند که در هواپیما از آنها خداحافظی کردیم. یادشان گرامی و راهشان پر رهرو باد.

پرسش : میگویند این عملیات پر ریسکی بوده است یعنی چه ریسک‌هایی بوده است؟ و چطور سازمان حاضر شد چنین تصمیم پر ریسکی بگیرد؟

جلیل فقیه‌دزفولی : این یک سئوال قابل توجه و کیفی است. در این عملیات اصل موضوع خود برادر بودند. اگر ضربه‌ای خورده بودیم باید بگویم مقاومت دیگر در این نقطه نبود. این پرواز آینده مقاومت ایران را تضمین کرد. به مسیری که آمدیم یکبار دیگر نگاه کنیم و پرواز را برداریم، روندی که آمدیم متوقف می‌شود و یک دوره تاریخی عقب می‌افتادیم. یعنی رد پای موفقیت این پرواز را تا همین امروز و در خیابانهای تهران و سایر شهرها می‌توان دید. در خود آن زمان فقط کافی است که به وضعیت و شرایط سردار شهید خلق موسی خیابانی اشاره کنم. وی کسی بود که جایگاه مسعود را می‌شناخت و در همان زمان پر ریسک بودن این پرواز را توضیح دادند. یکی از نفرات که شب پرواز نزد سردار و شهید اشرف رجوی بود نوشته است : آن‌شب موسی خیابانی ملتهب و بی‌قرار، در یکی از پایگاههای مرکزی سازمان در تهران، مدام در طول اتاق قدم می‌زد و مرتب تکرار می‌کرد: خدایا جواب مردم را چه بدهیم؟ اگر خدای نکرده اتفاقی بیفتد، جواب مردم را چه بدهیم؟ هیچ‌کس تا آن‌زمان موسی را اینچنین نگران و ملتهب ندیده بود. او که از بسیاری کوران های نفس‌گیر و حوادث خونبار و خطیر، با صلابتی شگرف عبورکرده و به‌مثابه لنگر تشکیلاتی مجاهدین به سایرین نیز آرامش و اطمینان قلب می‌بخشید. راستی که ساعتها و لحظات طاقت‌فرسایی بود. گرانبهاترین سرمایه جنبش و انقلاب، یعنی مسعود، می‌بایستی از دروازه یک خطر بسیار بزرگ عبور می‌کرد. او از قلب پایگاه یکم شکاری در فرودگاه مهرآباد تهران، با یک هواپیمای نظامی بوئینگ ۷۴۷ به‌پرواز درآمده بود.

پرسش : این پرواز شامل حماسه‌ها و خاطرات زیادی است اگر امکان دارد چند خاطره خودتان را در این مورد توضیح بدهید؟

جلیل فقیه‌دزفولی : در مسیر همه چیز را طراحی کرده بودیم و جواب را مشخص کرده بودیم. ولی همیشه صحنه نکات جدید دارد و باید آمادگی پاسخ به آنرا داشت. آن شب که می‌خواستیم پرواز کنیم، تقریباً همه چیز تمام شده بود که ناگهان یکی از تکنسین‌های هواپیما که کارش هم تمام شده بود برای اینکه ساعت پرواز بیشتری در پرونده‌اش ثبت شود در همان لحظات آخر تصمیم گرفت که سوار هواپیما شود و همین فرد دنبال باز کردن قسمت عقب هواپیما بود. یکبار وی را ندید گرفتیم و برگشت ولی بار دوم که برگشت بطور واقعی داشت طرح را خراب می‌کرد که مجبور به دستگیر کردن وی شدیم. حالا شما حساب کنید وسط آن هیر و بئر قبل از پرواز، باید موضوع این فرد را نیز حل کنیم. بعد او را نگه داشتیم و از آنجا ببعد در آماده باش ماکزیمم بودیم چون معلوم بود که دنبال این نفر میآیند. و همان هم شد، نفر دوم که دید اولی نیامد دنبال او آمد و دیگر وضعیت طوری نبود که بتوان مخفی کاری کرد و مجبور شدیم وی را هم دستگیر کنیم. بعد مهندس پرواز که بیژن وکیلی بود دید این دو نفر نیامدند دنبال آنها آمد که مجبور شدیم وی را نیز نگاه داریم. بیژن می‌گفت هواپیما می‌خواهد حرکت کند و اگر وی نرود خراب می‌شود که در همین هنگام حرکت هواپیما شروع شد. آن زمان هنوز بیژن نمی‌دانست چه کسانی در هواپیما هستند و تصور می‌کرد که گیر هواپیما ربا افتاده است که بعد سرهنگ معزی به وی توضیح داد.

در مسیری که انتخاب کرده بودیم باید سرعت را افزایش می‌دادیم چون ترسمان از هاگهای تبریز بود. این افزایش سرعت طوری بود که تمام زنگ‌های اعلام خطر می‌زدند. حتی دریک مورد بیژن وکیلی به سرهنگ معزی گفت سرهنگ بال‌ها کنده می‌شود سرهنگ با قاطعیت خاص خودش گفت نگران نباشد و ادامه داد و توانست هواپیما را به حریم هوایی ترکیه برساند. یا موقعی که اف ۱۴ دنبالمان آمده بود، این هم از مواردی بود که درصحنه وارد شده بود. یعنی این اف ۱۴ باید در آن زمان در اهواز می‌بود ولی آنهم بنظر می‌رسید کلک زده و زودتر دور زده بودند نزدیک اصفهان یا شیراز بود. وی دائم هم تهدید زدن با فونیکس را می‌کرد (موشک‌های هوا به هوای پیشرفته آن زمان بود که از فاصله زیاد هدف می‌زد) ما کاری نمی‌توانستیم بکنیم. بعد بیژن وکیلی به مخزن پشت هواپیما رفت و دقیق چک و بررسی کرد و گفت که دارند کلک می‌زنند و ما در دید آنها نیستیم و لذا از آنها خواستیم نزدیک شوند و خودشان را نشان بدهند که ما بترسیم و برگردیم.

پرسش : این عملیات روشن است که بدون همکاری پرسنل نیروی هوایی امکان پذیر نبود؛ در این مورد مقداری توضیح بدهید؟

جلیل فقیه‌دزفولی : بلی این پرواز بدون پرسنل هوایی قابل اجرا نبود. از ورود به پایگاه یکم شکاری گرفته که چه پوشش‌هایی می‌خواست که همه و همه توسط مجاهد شهید فریدون ورمزیاری صورت گرفت. یا سرهنگ معزی که در طراحی عالی کار کرد و همه مسیرها از جنوب و شمال را با تهدیدات و نقاط قوت بررسی کرد و در نهایت مسیر ترکیه را انتخاب کرد. تسلطی که به هواپیما و تضادهای مسیر داشت نقش تعیین کننده‌ای در هدایت و به مقصد رساندن هواپیما داشت. گروه پرواز را خودش مشخص کرد و از سرگرد حسین اسکندریان که در ارتباط بود خیالش راحت بود و بیژن وکیلی که مهندس پرواز بود و ضد رژیم آخوندی بود. یادم است که گفته می‌شد اولین گزارش این پرواز که روی میز افسر کشیک پایگاه یکم رفته بود و اسامی خلبان‌ها را پرسیده بود و گفته بودند که سرهنگ معزی و سرگرد اسکندریان هستند گفته بود که این هواپیما به کوه نخورده پیدایشان کنید!!

پرسش : واکنش رژیم به این پرواز چه بود؟

جلیل فقیه‌دزفولی : رژیم بیش از هر کس دیگری معنای این پرواز را فهمید. بهمین جهت میزان وحشیگریش را زیادتر کرد. در همان ابتدا می‌خواست از آن برای شکستن مقاومت زندانیان مجاهد استفاده کند و تحت عنوان فرار از صحنه و جا گذاشتن نفرات؛ آن‌ها را به شکست بکشاند که بسرعت متوجه شد که خود این خبر و اینکه نفرات می‌دیدند برادر مسعود برای رژیم قابل دسترس نیست و اعلام آلترناتیو شورای ملی مقاومت را نیز کرده است باعث استحکام و خیال راحتی بیشتر زندانیان مجاهد شده است که سریع بساطش را جمع کرد. بعد سراغ دستگیری تعدادی در پایگاه یکم شکاری رفت که تا جایی که گفته شد ۱۲ نفر را دستگیر کرد و تعدادی را نیز اعدام کردند. در حالیکه هیچکس از پرسنل هوایی در جریان اطلاعات این پرواز نبودند.

پرسش : رژیم در واکنش به این پرواز بزرگ تعدادی از پرسنل نیروی هوایی را به شهادت رساند. در این مورد لطفاً خوب است یادی از آنها بکنید؟

جلیل فقیه‌دزفولی : اولین اسمی که در رابطه با پرسنل نیروی هوایی باید بگویم شهید فریدون ورمزیاری است که نقش تعیین کننده‌ای در وارد کردن و ایجاد پوشش‌های لازم برای ما داشت.

مجاهد رضا بزرگانفرد نیز از پرسنل مجاهد بود که در جریان اطلاعات پرواز کار می‌کرد و بعد از ۳۰ خرداد دیگر به پایگاه نمی‌رفت.

به‌جاست که در سی و هفتمین سالگرد آن پرواز بزرگ، از پرسنل دلیر نیروی هوایی و شهیدان گرانقدری که توسط رژیم ددمنش و در انتقامجویی خمینی از مقاومت ایران به شهادت رسیدند تقدیر کنیم، به روان پاک این شهیدان آزادی درود بفرستیم و تأکید کنیم که آن شهیدان بزرگوار دین بزرگی به‌گردن ملت و آینده ایران دارند.

درهمین زمنیه :

گفتگوی اختصاصی شبکه تصویری ایران آزادی با سرهنگ خلبان بهزاد معزی؛ خاطرات و خطرات

۷ مرداد سال ۶۰ پس از ۳۷ سال؛ پرواز از تهران به پاریس