

آسیب ها و الزام های استفاده از تاریخ شفاهی

محققان ومراکز دانشگاهی برای تدوین پایان نامه‌های پژوهشی درموضوع تاریخ توسعه کشور، با فقرمنابع دست اول، حتی دست دوم، بویژه برای دهه ۶۰ مواجه اند؛ درمراجعه به منابع موجود هم که تعدادشان معدود است، ملاحظه می‌شود که آنها هم به شیوه تاریخ شفاهی تنظیم وتدوین شده‌اند. تاریخ شفاهی تعریف وجایگاه خاص خود را دارد وبه لحاظ سندیت نازل‌ترین درجه اعتبار را در گونه‌های تاریخ نگاری داراست.

البته من قصد بی‌ای کردن زندگینامه‌های خودنوشت یا دیگر نوشت را ندارم بلکه می‌خواهم به مشکلات اجتناب‌ناپذیر تاریخ شفاهی اشاره کنم؛ مهم‌ترین مشکل تاریخ شفاهی ارائه تصویری ناقص از رخدادهای تاریخی است که به هیچ وجه نمی‌تواند جای تاریخ نگاری متکی بر اسناد را بگیرد. متأسفانه درفضای بازآفرینی‌های تاریخی، اغلب تاریخ شفاهی رواج داشته واین شیوه به پایان نامه‌های پژوهشی نیز راه یافته است. براین اساس وبه دلیل داستان سرایی وتصویر بعضاً نادرستی که از رخدادهای تاریخی ترسیم شده راهی به گذشته نداریم.

تأسف برانگیزتر آنکه برمبنای این شیوه تاریخ نگاری، تفاسیر و تحلیل‌هایی بنیان گرفته که ازین و اساس واقعیت ندارد و این خود یکی از آسیب‌های تاریخ شفاهی است؛ در تبیین نقش و مسئولیت تاریخی دولت جنگ این موضوع کاملاً به چشم می‌آید، حتی دولت شهید رجایی را هم که قریب یک سال متولی جنگ بود، در برمی‌گیرد که بی‌توجهی به تداوم تاریخی را می‌توان منشأ این وضعیت دانست؛ در ارتباط با هویت ایرانی عدم توجه به تداوم تاریخی یک مشکل بنیادین است که به عینه خود را در موضوع توسعه نشان می‌دهد. بدرستی گفته شده: هرگاه ملتی از هویت تاریخی خود بی‌خبر باشد براحتی دچار استبداد داخلی یا خارجی می‌شود.

این واقعیت درهمه جای دنیا تجربه شده است. از همین رواست وقتی سلسله‌ای بر سرکار می‌آید سعی می‌کند هیچ نام و نشانی از قبلی‌ها باقی نگذارد. این وضعیت در تاریخ کشورمان وضوح دارد و موجب وارد آمدن لطماتی به هویت ملی شده است. پهلوی پس از تسلط بر ارکان قدرت سعی نمود تا نام نیکی از قاجاریه نباشد و تمامی جلوه‌های تمدنی در آستانه ورود به مدرنیسم را به خود نسبت دهد. قاجارها هم همین رفتار را با قبلی‌های خود داشتند، قبلی‌ها نیز با قبل‌تر از خود چنین کردند؛ بعد از انقلاب هم کم وبیش این فرهنگ استمرار یافت و هردولتی، دولت قبل از خود را تخطئه و خود را از تجربیات و دستاوردهای دولت پیشین بی‌نیاز دانست. غافل از آنکه برنامهریزی‌ها باید بردوش تجربیات موفق و ناموفق پیشینیان استوار باشد. این موضوع زمینه ساز تحریف واقعیت‌ها وعدم شکل‌گیری یک روند تاریخی شده است؛ این است که با رفتن دولتی و آمدن دولتی دیگر تو گویی انقلابی رخ داده وباید همه چیز زیر و رو شود! این پدیده مانع از مستندسازی‌های تاریخی و اسنادی دستگاه‌های اجرایی و درنتیجه وارد آمدن لطمه‌های فراوانی به تاریخ نگاری دفاع ۸ ساله به شیوه علمی و درس آموز شده است. مجموعه این دلایل موجب شد تا تکاپویی از دوسال پیش برای فراهم آمدن اثری که حاصل فکر و زحمت چهره‌هایی صاحب نظر و اندیشه است، شکل گیرد وبه‌عنوان قدم اول تقدیم عرصه علم وپژوهش شود؛ گرچه نمی‌توان گفت کار ایده‌آلی ارائه شده است، بلکه این کار را باید قدم اول دانسته و چشم به همت‌های بعدی داشت تا قدم‌های بلندتر و اساسی‌تر برداشته شود، البته درپدید آمدن این اثر به‌منظور رعایت اصول علمی در تاریخ نگاری مستند نهایت سعی به کار گرفته شده است؛ از این‌رو هرجا نقدی به چشم آمده بدون درنظر گرفتن علایق شخصی، واقعیت‌ها آنگونه که بوده، چه تلخ و چه شیرین انعکاس یافته است؛ در تاریخ نگاری با هرشیوه و روشی باید همواره به این نکته توجه داشت که عرصه تاریخ محکمه نبوده و هدف از تاریخ نگاری نیز محاکمه گشتگان نیست. بنابراین نباید در تاریخ به‌دنبال مقصر بگردیم، بلکه باید به تاریخ به مثابه چراغ راه آینده نگریسته واز حوادث تاریخی عبرت بگیریم تا درعمل از میزان اشتباهاتمان بکاهیم. همان چیزی که متون دینی هم بدان دعوت می‌کنند. اساساً ویژگی علم تاریخ دفاع مقدس به این وضع درآمده، این است که جامعه دانشگاهی ما به‌هردلیلی با پیش نگذاشته و درغیبت آنان کار تاریخ نگاری جنگ توسط کسانی انجام می‌گیرد که به روش و دانش این شعبه از علم مجهز نیستند؛ از این‌رو سطح تاریخ نگاری تاحد واقعہ نگاری ژورنالیستی پایین آمده است.



دکتر سید علیرضا بهشتی
استاد دانشگاه



مروری بردست نوشته های صابر عبد الرزاق، خلبان سرمتخصص سوخت رسان که بر اثر کرونا ناتمام ماند

آنچه بعثی ها نداشتند

علی نوروزی
گزارش نویسن

بیش از ۳ دهه از پایان جنگ ۸ ساله ایران و عراق می‌گذرد و هنوز بسیاری از قهرمانان این نبرد کمتر شناخته شده «مانده‌اند. یکی از بخش‌هایی که نقش بسیار زیادی در بمباران‌های برون مرزی نیروی هوایی با بالعکس حفاظت از تجهیزات، شهرها و تأسیسات اقتصادی کشور داشت واحدهای عظیم سوخت رسانی هوایی بودند.

پیش از انقلاب، نیروی هوایی ایران با خرید تعدادی سوخت رسان ۷۰۷ و ۷۴۷ به یکی از بزرگ‌ترین کشورهای دارای قابلیت سوخت رسانی هوایی در جهان تبدیل شد. طبیعتاً این واحدهای عظیم هوایی نیازمند نیروهای متخصص وشجاعی نیز بود تا بتوانند بدون اشتباه از این ابزار گران‌و معدرن استفاده کنند. یکی از این نیروهای توانمند مرحوم سرمتخصص سوخت رسان صابر عبد الرزاق بود.

وی متأسفانه اسفند ماه گذشته در گیر بیماری کرونا شد و در شرایط ویژه این بیماری بدون آنکه شرایط برای یک خاکسپاری سزاوار آن مرد بزرگ فراهم باشد به خاک سپرده شد. آنچه می‌خوانید برگرفته از دست‌نوشته‌های وی است که قرار بود در زمان حیاتش منتشر شود.

نیروهای همه‌فن حریف

صابر عبد الرزاق در سال ۱۳۴۹ وارد ارتش شد و تا سال ۱۳۷۹ در این نیرو باقی ماند. وی ۵ سال روی هواپیماهای c-۱۳۰ دوره‌های مختلف بارگیری، چترپازی و بارریزی از هوا مثل توپ، تانک و ماشین‌های مختلف به وسیله چتر از هوا را گذراند و سپس در بدو ورود هواپیما بونیگ ۷۰۷ تانکر سوخت رسان بنا به تشخیص فرمانده مربوطه به گردان ۷۰۷ سوخت رسان منتقل شد. در واقع این هواپیما چون سفارش مخصوص بود چندین مأموریت انجام می‌داد نظیر سوخت رسانی به هواپیماهای شکاری در حین پرواز، مسافری، باربری و شندو الکترونیک که این تخصص‌ها زیر نظر استادان خارجی تدریس می‌شد.

وی می‌گوید: بعد از گرفتن مدارک مربوطه، شروع به تمرین با هواپیماها جهت سوخت‌گیری از آسمان کردیم. چون در آن موقع هواپیماهای زیادی خریداری شده بود کار بسیار سنگینی برعهده ما بود. هم کار مسافری و باری ومهم‌تر از آن آموزش به خلبانان شکاری جهت سوختگیری در هوا بود. به گفته یکی از خلبانان شجاع شکاری، سوختگیری هوایی یکی از ارزش‌ترین توانایی‌های نیروی هوایی بشمار می‌آید و کمک قابل توجهی به افزایش توان رزمی کرده چرا که برای اجرای مأموریت‌های گوناگون قابلیت انعطاف فوق‌العاده‌ای به هواپیماهای شکاری می‌بخشد. هواپیماهای شکاری بمب افکن مثل اف ۱۴ و اف ۴ که مأموریت رهگیری و بمباران خاک دشمن و ادوات رزمی و اقتصادی آن را دارند قادر به سوختگیری در هوا هستند. در طول جنگ تحمیلی با استفاده از سوختگیری در تمام مدت شبانه روز این امکان فراهم شد که هواپیماهای شکاری، بمب افکن بویژه هواپیماهای اف ۱۴ و فانتوم بتوانند برای مدت‌های طولانی در آسمان باقی مانده وبه حفاظت از آسمان کشور در مقابل حملات دشمن بپردازند. مرحوم عبد الرزاق در یادداشتی آورده: «البته چون در ۳ سال اول جنگ مجرد بودم و پروازهای بسیار زیادی در طول شبانه روز داشتم، با بیشتر این خلبانان شجاع نیروی هوایی آشنا بودم. این عزیزان رکورد پرواز در شب و رکورد پرواز در عمق خاک عراق یعنی طولانی‌ترین مدت پرواز از پایگاه مربوطه تا مرز غربی عراق با اردن با ۴ مرحله سوختگیری هوایی در خاک دشمن را دارند که در دنیا سابقه ندارد.

طولانی‌ترین رکورد در پرواز شکاری در جهان ۶ الی ۷ ساعت است ولی خلبانان شجاع نیروی هوایی این رکورد را شکستند و تا ۱۲ ساعت متوالی البته به وسیله سوختگیری هوایی در مرز هوایی گشت می‌زدند».

عملیات بسیار سخت

اجرای عملیات سوختگیری هوایی خصوصاً در شرایطی که دید کم باشد بسیار مشکل است. برای مثال سوختگیری در شب و در تاریکی مطلق در حالی که چراغ‌های راهنمای هواپیماها تانکر نیز خاموش باشد باید با دقت عمل و مهارت بسیار زیاد صورت پذیرد. پرواز در چنین شرایطی همراه با وضعیت جوی نامناسب و ابرهای خطرناک

هواپیما ۷۰۷ تانکر در مناطق مختلف مرزی، خلبانان قهرمان اف ۵ و اف ۴ ایران با آرامش خاطر ادوات رزمی دشمن را در دشت‌های هموار خوزستان هدف قرار می‌دادند و مانع از پیشروی دشمن به سوی اهداف خود می‌شدند. با این شجاعت کم نظیر پایگاه هوایی دزفول و شهر اهواز از خطر محاصره و اشغال رهایی یافت و دشمن تا رسیدن نیروهای زمینی و مریمی ایران در مواضع اشغالی خود تثبیت شد، از سوی دیگر با حملات شدید به پایگاه‌های مواد سوختی دشمن و کاروان‌های حامل سوخت که از سوی کویت و عربستان به عراق می‌رسید نیروهای رزمی دشمن با کمبود شدید مواد سوختی مواجه شدند و بدون تحرک در دشت خوزستان باقی ماندند.

سوختگیری لازم پروازهای بزرگ برون مرزی

در طول دفاع مقدس پروازهای بسیار زیادی انجام دادم. بیشتر پروازها جهت بمباران منابع مختلف دشمن مثل پتروشیمی، منابع نفتی واقتصادی ونظامی برای اینکه در دید دشمن نباشد سوختگیری در ارتفاع بسیار پایین انجام می‌شد و بعضی از آنها بسیار مهم بود، در ۷ و ۱۵ آبان ۱۳۵۹ مأموریت‌های حساسی انجام شد. البته این مأموریت‌ها سری بود و حتی خود ما از تلویزیون متوجه می‌شدیم که چه حمله مهمی شده است؛ بله صبح زود پرواز انجام شد و بعد از صحبت با هواپیماهای شکاری و اف ۱۴ درخواست شد. معمولاً همه چیز به شکل اشاره و رادیو خاموش انجام می‌شد. در یک کلمه به‌صورت رمز بود و برخلاف کلیه مقررات حتی موقع



“

سوختگیری هوایی یکی از ارزش‌ترین توانایی‌های نیروی هوایی بشمار می‌آید و کمک قابل توجهی به افزایش توان رزمی کرده چرا که برای اجرای مأموریت‌های گوناگون قابلیت انعطاف فوق‌العاده‌ای به هواپیماهای شکاری می‌بخشد. هواپیماهای شکاری بمب افکن مثل اف ۱۴ و اف ۴ که مأموریت رهگیری و بمباران خاک دشمن و ادوات رزمی و اقتصادی آن را دارند قادر به سوختگیری در هوا هستند. در طول جنگ تحمیلی با استفاده از سوختگیری در تمام مدت شبانه روز این امکان فراهم شد که هواپیماهای شکاری، بمب افکن بویژه هواپیماهای اف ۱۴ و فانتوم بتوانند برای مدت‌های طولانی در آسمان باقی مانده وبه حفاظت از آسمان کشور در مقابل حملات دشمن بپردازند

تداوم حملات به عراق با کمک سوخت رسان‌ها

عبد الرزاق می‌گوید: از روز دوم مهر، هرروز حملات هوایی به پایگاه دشمن ادامه داشت و حملات به تأسیسات نفتی و پتروشیمی، نیروگاهی نیروهای زمینی و رزمی آنقدر شدید بود که نیروهای عراقی زمینگیر شده بودند و فهمیدند فتح ۳ روزه تهران چیزی جز خواب و خیال نبوده وعدم توانایی پوشش هوایی نیروهای زمینی دشمن از سوی نیروی هوایی عراق، بواسطه پوشش هوایی کم نظیر هواپیماهای شکاری رهگیر اف ۱۴ به‌صورت ۲۴ ساعته با کمک

سوختگیری رقیم و آماده شدم برای سوختگیری به هواپیماهای شکاری. حدوداً ساعت ۵ بعد ازظهر بود ۴ فروند هواپیماهای اف ۴ را که زیر بال آنها پراز بمب بود راهنمایی کردم برای سوختگیری و بعد از مدت کوتاهی ۴ فروند دیگر جهت سوختگیری آمدند و عملیات سوختگیری با دقت فراوان به پایان رسید و بعداً شنیدم دو پایگاه عراق به وسیله شکاری‌های ایرانی بمباران شده. بعد از حدود ۳ ساعت اولین پاسخ داده شد و سپس به سمت تهران برگشتیم. از این بابت خیلی خوشحال بودم و حس می‌کردم باید با تمام وجود و غرور از وطن دفاع کرد. به‌گردان برگشتیم دیدم تمامی پرسنل به گردان آمده‌اند و فرمانده دستور داد شب در گردان باشیم و فردا کار مهمی داریم. فردای آن روز در ادامه پاسخ به دشمن متجاوز، نیروی هوایی ارتش با هدف کاهش توان رزمی هوایی دشمن و اجرای اولین مأموریت سازمانی خود در بامداد یکم مهرماه سال ۵۹ بزرگترین حمله هوایی خود را با به کارگیری هواپیماهای شکاری مختلف و رهگیر ۷۰۷ سوخت رسان و شناسایی انجام داد و بعدها به‌نام حمله ۱۴۰ فروندی نامیده شد. در حمله غرور آفرین کلیه پایگاه‌های هوایی دشمن آماج حملات ویرانگر عقابان تیزپرواز نیروی هوایی قرار می‌گیرد که از صبح زود کلیه هواپیماهای ۷۰۷ سوخت رسان در پرواز بودند و از آن به‌بعد هواپیماهای سوخت رسان به‌صورت ۲۴ ساعته در سه منطقه مرزی از شمال تا جنوب در خدمت هواپیماهای شکاری جهت بمباران دشمن و هواپیماهای رهگیر اف ۱۴ جهت درگیری ومقابله با آنان بودند که واقعا شجاعانه فعال بودند.

جبران‌ناپذیری در پی خواهد داشت.

عبد الرزاق درباره توانایی خلبانان ایرانی می‌گوید: در این مدت تمرینات متوالی و اجرای آن در پروازهای دائمی گشت هوایی موجبات مهارت فوق‌العاده خلبانان را فراهم کرد. به‌طور مثال مهارت وتجربه خلبانان تا به آن حد افزایش یافت که توانستند در هر شرایطی از روز یا شب در هوای نامساعد و ابرهای خطرناک مبادرت به سوختگیری هوایی کنند و بر همه مشکلات موجود در این زمینه فائق آیند.

لانش برای تضعیف ارتش

متأسفانه عده‌ای که تعدادشان کم هم نبود خواسته یا ناخواسته ضربات جدی به ارتش در ماه‌های ابتدایی انقلاب زدند و تا آنجا پیش رفتند که حتی متخصصان غیر خلبان نیروی هوایی را کنار گذاشتند یا بی‌اثر کردند اما شروع جنگ ورق را برگرداند. وی درباره اتفاقات آن روزها می‌گوید: ساعت رسمی کشور در ۳۱ شهریور سال ۵۹ حدود ۱۴ رانشان می‌داد که ناگهان غرش هواپیماهای عراق و در پی آن انفجارهای بی‌دری بمب‌ها و راکت‌های پرتاب شده آرامش حاکم را در ۱۵ فرودگاه و پایگاه هوایی ایران در هم شکست. بلافاصله پس از اطلاع از حمله به ایران تقریباً تمامی پرسنل ارتش بویژه پایگاه‌های هوایی به پایگاه‌های خود برگشتند تا آماده پاسخ به دشمن زینون و متجاوز باشند. عبد الرزاق می‌گوید: من وقتی به گردان رسیدم چند نفری قبل از من رسیده بودند. فرمانده گردان بعد از ۶ دقیقه یک گروه پرواز را آماده پرواز کردند و من جزو آنها بودم، فرمودند آماده باشید. گروه پرواز که شامل خلبان، سرمتخصص سوخت رسان در پرواز، مهندس پرواز و مکانیک پرواز است که تشکیل یک گروه پرواز عملیاتی نیروی هوایی را می‌دهد به اتفاق به طرف عملیات جهت گرفتن دستورات پروازی و سپس به‌طرف هواپیما حرکت کردیم و ساعت ۱۵ وارد هواپیما شدیم و بعد از بلند شدن طبق دستورات پرواز به طرف غرب حرکت کردیم و این اولین پرواز جهت پاسخگویی به متجاوز بود. در کابین به گوش بودم که صدای هواپیماهای شکاری و رادار را شنیدم و به طرف کابین مخصوص