



نقش ارتش در عملیات خیبر

دکتر حسین علایی*

	<p>اکثر عملیات‌های طراحی شده و انجام گرفته در دوران جنگ تحمیلی به ویژه پس از سال اول جنگ، با همکاری و هماهنگی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و ارتش جمهوری اسلامی ایران به مرحله‌ی اجرا در آمده است. در ماه‌های اول تهاجم ارتش عراق به ایران، ارتش جمهوری اسلامی، سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و نیروهای مردمی به منظور جلوگیری از پیشروی قوای دشمن در سرزمین‌های ایران، تمام سعی خود را کردند. اما دشمن بخش‌های وسیعی از نوار مرزی ایران و بعضی از شهرهای مهم مثل خرمشهر را در استان‌های جنوبی و غربی کشور به اشغال خود در آورد. اما از اوایل سال دوم جنگ، ارتش و سپاه با همکاری یکدیگر قرارگاه مشترک کربلا را تشکیل دادند و با به کارگیری قوای آزاد و توسعه‌ی توان رزمی خود برای بیرون راندن ارتش متجاوز عراق از خاک ایران، دست به عملیات‌های مشترک زدند. این شیوه‌ی اداره‌ی جنگ برای دو سال ادامه یافت و ایران موفق شد اکثر اراضی خود را از دست ارتش متجاوز عراق آزاد کند. در سال‌های بعد نیز همکاری‌های ارتش و سپاه در قالب‌های دیگری و به منظور پایان دادن به جنگ تحمیلی و در تعقیب قوای ارتش بعثی عراق ادامه یافت. در اواخر نیمه‌ی اول سال چهارم جنگ، عملیات بزرگ خیبر که یکی از معروف‌ترین عملیات‌های دوران دفاع مقدس بود، انجام شد. در عملیات خیبر، سپاه پاسداران انقلاب اسلامی عملاً نقش اصلی را در محور هورالهوریزه بر عهده داشت و توانست به عمق مواضع ارتش عراق تا کنار رودخانه دجله در مسیر جاده‌ی بصره - بغداد پیشروی کند و دو جزیره‌ی مجنون را در آب‌های هور به تصرف در آورد. در این عملیات، ارتش جمهوری اسلامی ایران نیز علاوه بر اجرای تک در محور زید، از عملیات سپاه به ویژه در حوزه‌ی ترابری و تأمین پوشش هوایی پشتیبانی کرد. در این مقاله با روشی توصیفی - تحلیلی به نقش و کارکرد قوای سه‌گانه‌ی ارتش جمهوری اسلامی ایران در جریان انجام عملیات خیبر پرداخته می‌شود. واژگان کلیدی: ارتش جمهوری اسلامی ایران، عملیات خیبر، جنگ تحمیلی، عراق، سپاه پاسداران انقلاب اسلامی</p>	<p>چکیده</p>
--	--	--------------

مقدمه

خیبر اولین عملیات آبی - خاکی انجام شده در جریان جنگ تحمیلی می‌باشد که در سوم اسفند ۱۳۶۲ در مناطق هورالهوریزه و زید واقع در منطقه‌ی مرزی استان خوزستان به مرحله‌ی اجرا در آمده است. هدف مهم و اصلی این عملیات، استقرار قوای ایران در ساحل شرقی دجله و قطع راه بصره به بغداد بود تا در آن صورت اهرم لازم برای گرفتن خواسته‌های حق ایران و ختم جنگ به دست آید. هدف دوم هم تسلط بر منطقه‌ی نفتی مهم جزایر

مجنون بود که می‌توانست ضامن غرامت جنگ باشد. {هاشمی رفسنجانی، ۱۳۸۱: ۵، ۱} بنابراین می‌توان گفت که هدف کلی از انجام این عملیات گسترده، تصرف مواضع ارتش عراق در شمال شهر بصره با به کارگیری تمام توان رزمی جمهوری اسلامی ایران اعم از ارتش و سپاه در آن مقطع زمانی بوده است. در عملیات خیبر به منظور هماهنگی‌های بیشتر و استفاده مؤثرتر از ظرفیت‌های نیروهای مسلح، با تدبیر قرارگاه مرکزی خاتم الانبیا (ص)

* دانشیار دانشگاه امام حسین (ع) و فرمانده نیروی دریایی سپاه در دوران دفاع مقدس.

شد. بنابراین می‌توان گفت که عملیات خیبر، طرح ویژه و ابتکار عمل جدیدی بود که ارتش عراق در آن غافل‌گیر شد. رزمندگان سپاه پاسداران انقلاب اسلامی برای انجام این عملیات بزرگ، با استفاده از بلم و قایق و بهره‌گیری محدود از بالگردهای نظامی در شب، از نزارهای وسیع هورالهوریزه و هورالعظیم عبور کردند و خود را به دو جزیره‌ی مجنون شمالی و جنوبی رساندند و به سمت جاده‌ی مهم بصره - بغداد پیشروی کردند و بخشی از رودخانه‌ی دجله را در اختیار گرفتند. با این خصوصیات، می‌توان گفت خیبر عملیاتی است که شبیه و مانند آن - به جز عملیات بدر که باید آن را تکرار عملیات خیبر نامید- در دوران جنگ تحمیلی انجام نشده است. با توجه به توضیحات فوق و از آنجا که بخشی از توان ارتش جمهوری اسلامی ایران در عملیات خیبر به کار گرفته شده است، هدف از نگارش این مقاله بیان و تشریح نقش و تأثیر حضور قوای ارتش در نتایج به دست آمده در این عملیات است.

نگاهی به عملیات خیبر

ایران پس از انجام چند عملیات گسترده‌ی ناموفق از جمله عملیات‌های رمضان، والفجر مقدماتی و والفجر ۱، به دنبال طرح‌ریزی عملیات بزرگی بود تا بتواند با موفقیت حاصل از آن، فشار قابل توجهی را بر حکومت عراق وارد کند تا شرایط امکان خاتمه‌ی جنگ فراهم شود. از آنجا که شیوه‌ی پدافندی و تاکتیک‌های دفاعی ارتش عراق در برابر رزمندگان پیاده، مانع اصلی رسیدن به پیروزی در عملیات‌های ذکر شده بود، بنابراین فرماندهان جبهه‌ها به دنبال یافتن راهکارهای جدیدی برای غلبه بر راهبرد و تاکتیک‌های دشمن بودند. در آن دوره از جنگ، ارتش عراق برای جلوگیری از پیشروی قوای ایران، علاوه بر ایجاد استحکامات زیاد و به هم پیوسته در خطوط اول خود، واحدهای آزادی را برای پاتک‌های

هرکدام از دو سازمان ارتش و سپاه در منطقه‌ی جداگانه‌ای در جبهه‌ی جنوب اقدام به طرح‌ریزی و برنامه‌ریزی عملیات کردند. آن‌ها با به کارگیری یگان‌های سازمانی خود و در کمک به همدیگر سعی کردند تا در دو محور مستقل از هم، عملیات مورد نظر خود را در مناطق هم‌جوار با یکدیگر انجام دهند. بنابراین عملیات خیبر، در دو محور اصلی و در دو منطقه‌ی زید و هورالهوریزه طرح‌ریزی شد. مأموریت سپاه پاسداران انقلاب اسلامی در جریان عملیات خیبر، تصرف بخشی از جاده‌ی بصره - عماره در کنار رودخانه‌ی دجله و تسلط بر هورالهوریزه و تأمین جزایر مجنون در محدوده‌ی نیروهای سپاه سوم ارتش عراق بود. هدف واحدهای نیروی زمینی ارتش هم پیشروی از منطقه‌ی زید در شمال شلمچه به سوی نشوه در نزدیکی جاده‌ی بصره بود. دو قرارگاه کربلا (ارتش) و نجف (سپاه) در صورت موفقیت باید در منطقه‌ی نشوه

با هم الحاق می‌کردند و مواضع ارتش عراق را در اطراف شهر بصره در تهدید قرار می‌دادند. از آنجا که نیروی زمینی ارتش جمهوری اسلامی ایران نتوانست در منطقه‌ی زید از موانع گسترده و خط دفاعی مستحکم ارتش عراق عبور کرده و به سمت هدف خود پیشروی کند، بنابراین پس از موفقیت نسبی عملیات در محور هور که در سه مرحله انجام شد، عملیات خیبر از آن پس، به این منطقه‌ی جغرافیایی اطلاق شده است. عملیات خیبر از آغاز در محدوده‌ی غرب هورالهوریزه در خفا و با رعایت کامل حفاظت اطلاعات برنامه‌ریزی شد و در زمان مقرر در منطقه‌ای دور از انتظار ارتش عراق اجرا

امام خمینی^(ره) ۳ بار در طول دفاع مقدس فرمان مستقیم صادر فرمودند که اولین آن برای شکستن حصر آبادان بود و دومین آن نیز در عملیات خیبر و برای حفظ جزایر مجنون صورت گرفت.



یک فروند بالگرد هوانیروز ارتش جمهوری اسلامی لحظاتی پس از نشستن در منطقه هورالهویزه و پیاده شدن تعدادی از نیروها از داخل آن؛ ۱۳۶۲/۱۲/۰۵

فوری، سازمان داده بود که علاوه بر قوای احتیاط محلی بلافاصله علیه قوای نفوذ کرده در مواضع یگان‌های پدافندی خود، وارد عمل می‌شدند. با این شیوه، قوای ارتش عراق با کمک آتش انبوه توپخانه و به کارگیری انبوه تانک‌ها و قوای زرهی، دست به پاتک می‌زدند

غرب دشت آزادگان با طول حدود ۷۵ کیلومتر و عرض تقریبی ۴۰ کیلومتر بود که حدود ۳۰۰۰ کیلومتر مربع وسعت داشت. {رضایی، ۱۳۰: ۱۳۹۰} آب رودخانه‌های کرخه، کرخه کور، طیب، دویرج، دجله و نیز باران‌های فصلی و همچنین آب‌های دیگری که از محور فکه به هور می‌ریخت و نیزارهای وسیعی را به وجود می‌آورد. در واقع بخشی از دشت بزرگ عراق و قسمتی از دشت جنوب ایران را آب گرفتگی‌های بزرگی به نام هور تشکیل می‌داد که در آن به میزان دریاچه‌ای وسیع، آب و نیزار وجود داشت. فرق هور با دریاچه این است که عمق آب در هور از حداقل ۳۰ سانتی‌متر شروع می‌شد و تا حداکثر به سه و در بعضی از نقاط به چهار متر هم می‌رسید.

متأسفانه در حال حاضر حدود ۷۰ درصد هور از پلائیه تا نزدیکی‌های بستان خشک شده است و از آن آب گرفتگی‌های زیبا دیگر خبری نیست و بخش اعظم هورها به دلیل اقداماتی که صدام حسین انجام داد و نیز به علت کاهش بارندگی‌های سالانه از بین رفته است. در حال حاضر خشک شدن هورها یک فاجعه‌ی زیست محیطی را در جنوب ایران و عراق به وجود

و مواضع تصرف شده را باز پس می‌گرفتند و در نهایت عملیات رزمندگان اسلام را ناکام می‌گذاشتند. برای فائق آمدن بر این مشکلات، نیروی زمینی ارتش جمهوری اسلامی ایران، راهکار مناسب را با توجه به تاکتیک‌های جنگی و نوع واحدها و یگان‌های خود، ایجاد تمرکز قوا و استفاده از حجم آتش انبوه توپخانه و تهاجم از نزدیک‌ترین مسیر به سوی هدف اصلی با تکیه بر خطوط مواصلاتی مطمئن می‌دانست. اما سپاه پاسداران راهکار درست را، جنگیدن در منطقه‌ای می‌دانست که نقاط قوت ارتش عراق از جمله موانع و استحکامات، قدرت زرهی و حجم انبوه آتش‌های پشتیبانی به کارش نیاید و رزمندگان اسلام بتوانند به عمق مواضع ارتش عراق دست یابند. با چنین دیدگاهی بود که ارتش منطقه‌ی مناسب عملیات را ناحیه‌ی شمال شلمچه می‌دانست و سپاه پاسداران با مطالعه‌ای که از یک سال قبل با تشکیل قرارگاه نصرت بر روی آب گرفتگی وسیع هورالهویزه انجام داده بود، این منطقه را برای انجام عملیات بزرگ در پایان سال ۱۳۶۲ پیشنهاد می‌کرد. در زمان طرح‌ریزی عملیات خیبر، هور منقطه‌ای در

۱۴ گردان آن از طلائییه تا کوشک استقرار یافته بودند. سپاه پاسداران برای مقابله با این نیروها و یگان‌های پانک‌کننده‌ی ارتش عراق پس از شروع عملیات، بیش از ۸۰ گردان را آماده اجرای عملیات نمود. لشکرهای ۵ نصر، ۸ نجف اشرف، ۳۱ عاشورا، ۱۹ فجر، ۴۱ ثارالله، ۱۷ علی‌ابن‌ابیطالب^(ع)، ۱۴ امام حسین^(ع)، ۲۷ محمدرسول‌الله^(ص) و ۷ ولی‌عصر^(عج)، تیپ‌های مستقل ۱۵ امام حسن^(ع)، ۱۰ سیدالشهدا^(ع)، ۴۴ قمر بنی‌هاشم^(ع)، ۳۳ المهدی^(عج)، ۱۸ الغدیر و ۲۱ امام رضا^(ع) و تیپ‌های زرهی ۷۲ محرم، ۲۰ رمضان و ۲۸ صفر از سپاه پاسداران در عملیات خیبر شرکت داشتند. عملیات در ساعت ۲۱:۳۰ روز ۳ اسفند ۱۳۶۲ با رمز یا رسول‌الله^(ص) آغاز شد. طراحی عملیات به گونه‌ای بود که نیروهای رزمنده بتوانند با رعایت غافل‌گیری وارد هور شده و ۲۰ کیلومتر آب‌های هورالهوریزه را پشت سر بگذارند و جاده بغداد - بصره را قطع کنند و جزایر شمالی و جنوبی مجنون از جمله مراکز نفتی عراق، را تصرف کنند. گفته می‌شد که در این دو جزیره تا ۷ میلیارد بشکه نفت وجود داشت و تعدادی چاه نفتی نیز در این جزایر حفر شده بود.

در مرحله‌ی اول عملیات، نیروهای قرارگاه نجف موفق شدند به سرعت با عبور از هور بدون هیچ مانعی به مسیر خود ادامه داده و خود را به ساحل شرقی رودخانه دجله برسانند و در مناطق اطراف جاده‌ی بصره - العماره و نیز جزایر شمالی و جنوبی مجنون مستقر شوند. در این ناحیه، دو منطقه قرنیه و العزیر حکم، دو گلوگاه و دو تنگه‌ی تعیین‌کننده را برای عملیات خیبر داشت. برای اولین بار در طول جنگ، رزمندگان سپاه و بسیج خود را به رودخانه‌ی دجله رساندند و توانستند پل‌های العزیر و القرنه را تصرف کرده و جاده‌ی اصلی بصره - العماره را برای مدت سه روز قطع کنند. {رضایی، ۱۳۹۰: ۱۳۲} در مرحله‌ی دوم عملیات، دو تلاش اصلی در

آورده است و زیستگاه‌های انواع پرندها و ماهی‌ها از بین رفته است و موجب تولید ریزگردها شده است. در اواخر سال سوم جنگ، منطقه‌ی هورالعظیم به عنوان یک مانع طبیعی در طرح پدافندی ارتش عراق در مقابل تهاجم احتمالی نیروهای ایرانی تلقی می‌شد. بر همین اساس بود که دشمن هیچ‌گونه استحکامات و موانعی را برای ایجاد پدافند در غرب این منطقه در نظر نگرفته بود و با یک گردان در آنجا به کنترل منطقه می‌پرداخت و آرایش دفاعی مناسبی در این ناحیه نداشت. ارتش عراق هرگز فکر نمی‌کرد که آب‌گرفتگی وسیع هورالعظیم برای نیروهای پیاده ایران قابل عبور باشد و گمان نمی‌کرد قوای مسلح ایران بتوانند تلاش اصلی تک خود را در این منطقه که فاقد خطوط مواصلاتی است، قرار دهند. راکد بودن نسبی آب هور و نیزارها و بردی‌ها و چولان‌های موجود در آن، امکان تردد با قایق‌های دراز چوبی را برای افراد محلی در آبراه‌های معینی ایجاد کرده بود. بنابراین برای عملیات رزمندگان از قایق‌های سبک موتوری استفاده شد. البته وسعت زیاد هور و عرض حدود ۴۰ کیلومتری آن تا نزدیکی دجله، موجب طولانی شدن عقبه‌های نیروهای ایرانی می‌شد که نیاز به انواع قایق را افزایش می‌داد.

ارتش عراق نسبت به دو جزیره‌ی نفتی مجنون که در میان هور قرار داشتند نیز احساس خطر نمی‌کرد و همین تصور باعث گردیده بود که ارتش عراق، از جزایر مجنون شمالی و جنوبی تنها با یک گردان پدافند نماید و به عملیات حفاری چاه‌های نفت ادامه دهد. به هر حال منطقه عملیات سپاه از شمال شط‌علی در هورالهوریزه تا کوشک، در نظر گرفته شده بود. محدوده‌ی منطقه‌ی عملیات خیبر در شمال جاده‌ی بصره به البیضه و العزیر و در جنوب به آب‌گرفتگی شرق بصره محدود می‌شد. در مجموع ۱۶ گردان از نیروهای ارتش عراق در منطقه‌ی عمل قرارگاه نجف (سپاه) مستقر بودند که

که تا پیش از آن سابقه نداشت، انجام گرفت. طی یکی از این حملات، حداقل چهار منطقه نسبتاً نزدیک به هم به وسیله هشت فروند هواپیمای عراقی مورد بمباران شیمیایی قرار گرفت. ابری از دودهای سفید و زرد و تیره، منطقه را پوشانید و بوهای مختلفی مانند بوی سیر و سبزی تازه به مشام می‌رسید. مدت کوتاهی پس از بمباران شیمیایی عقبه‌های خودی، بمباران عادی مواضع نیروهای رزمنده نیز صورت گرفت. در ۴۸ ساعت اول حملات شیمیایی، انفجار بیش از صد بمب خردل، باعث پخش حدود ۵ تن گاز سمی شد و در نتیجه‌ی آن ۱۱۰۰ نفر مصدوم شدند که حال ۱۵۰ نفر از آنان وخیم بود. ارتش عراق برای باز پس‌گیری جزایر مجنون حدود یک میلیون گلوله بر زمین‌های آن ریخت. تانک‌های دشمن نیز در یک ستون و به صورت متراکم از پل شهید باکری به سمت جزیره‌ی جنوبی می‌آمدند. یگان پاتک‌کننده به محض آتش گرفتن تانک جلویی، تانک قبلی را به کنار می‌زد و به آب می‌انداخت و با سایر تانک‌های خود به طرف جلو حرکت می‌کرد، اما در نهایت عراقی‌ها نتوانستند جزایر مجنون را تصرف کنند. تعداد حدود ۷۰۰ نفر در جزایر اسیر شدند و در حدود همین تعداد یا بیشتر نیز زخمی شدند. در این دو جزیره تعداد ۳۰ تا ۴۰ دستگاه خودروی عراق منهدم شد و بیش از یک صد دستگاه خودروهای معمولی و کمپرسی و همچنین ادوات مهندسی که عمدتاً مربوط به شرکت نفت عراق بود به غنیمت گرفته شد. نیروهای مدافع جزایر مجنون بلافاصله از امکانات غنیمتی برای مقابله با قوای دشمن استفاده کردند. در مجموع، عملیات خیبر منجر به آزادسازی منطقه‌ای به وسعت ۱۰۰۰ کیلومتر مربع در هور، ۱۴۰ کیلومتر مربع در جزایر مجنون و ۴۰ کیلومتر مربع در مرز طلائیه شد و ۱۱۴۰ نفر از نیروهای دشمن اسیر شدند و ۱۵۰ دستگاه تانک و نفربر و ۲۰۰ خودروی دشمن

محور جزایر مجنون و طلائیه به منظور الحاق و سپس پیشروی به سمت نشوه در نظر گرفته شده بود. قرارگاه فتح که قرار بود از محور کوشک- طلائیه عبور کند، با ۵ لشکر ارتش عراق مواجه شد. {بختیاری مسعود، ۱۳۸۹} در هر صورت فضای تاکتیکی میان تک اصلی و تک پشتیبانی در عملیات خیبر، هماهنگی نداشت و به میزانی که تک اصلی سپاه پیشروی می‌کرد، تک پشتیبانی به سختی جلو می‌رفت و در نهایت هم به سرعت متوقف شد. نبود موفقیت در محور طلائیه، موجب شد تا هیچگاه راه مواصلاتی به جزیره‌ی جنوبی باز نشود و در نتیجه، پیشروی به عمق مواضع دشمن میسر نگردید. در مقابل، دشمن به تدریج خود را پیدا کرد و پس از کشف اهداف عملیات و محورهای اصلی تک، تمرکز قوا و تلاش اصلی خود را ابتدا روی بازپس‌گیری جاده بصره - العماره گذاشت و سپس روی جبهه‌ی طلائیه متمرکز شد و در نهایت هم برای باز پس‌گیری جزایر از سمت پل شحیطاط فشار خود را افزایش داد. این وضعیت موجب عقب‌نشینی نیروهای خودی از اطراف جاده‌ی بصره- عماره شد و تمام تلاش‌ها برای حفظ دو جزیره‌ی مجنون متمرکز شد. البته حفظ جزایر مجنون با فداکاری‌های بسیار امکان‌پذیر شد و افراد بزرگی مثل ابراهیم همت، حمید باکری، اکبر زجاجی و مرتضی یاغچیان برای از دست ندادن آن‌ها به شهادت رسیدند.

عملیات خیبر یکی از ابتکارات متکی به فکر و ایمان رزمندگان اسلام بود. امام خمینی^(ره) سه بار در طول دفاع مقدس فرمان مستقیم صادر فرمودند که اولین آن برای شکستن حصر آبادان بود و دومین آن نیز در عملیات خیبر و برای حفظ جزایر مجنون صورت گرفت. {صفوی، ۱۳۸۶} در جریان عملیات خیبر، عراق برای اولین بار در طول جنگ، استفاده از سلاح‌های شیمیایی را آغاز کرد. چهار روز پس از عملیات، اولین حمله‌ی گسترده‌ی شیمیایی عراق

هم منهدم شدند. {موسوی، ۱۳۸۲: ۱۲۹} البته سپاه و بسیج هم در این عملیات حدود ۱۸۰۰ نفر شهید، حدود ۵۰۰۰ نفر مفقود و نزدیک به ۱۵۰۰۰ نفر مجروح دادند که جراحات ۹۰ درصد آنها سطحی بود. {هاشمی رفسنجانی، ۱۳۸۱: ۵۳۴}

نقش نیروی زمینی ارتش در عملیات خیبر

به دلیل اختلافات پدید آمده بین ارتش و سپاه پس از عملیات رمضان، در اواخر آذر ۱۳۶۲ قرارگاه خاتم الانبیاء^(ص) به عنوان ستادی مافوق ارتش و سپاه و برای هماهنگی بین نیروهای مسلح در تهران تشکیل شد. در این ستاد که از ۳۰ بهمن ۱۳۶۲

حجت الاسلام و المسلمین اکبر هاشمی رفسنجانی، رئیس مجلس شورای اسلامی، فرماندهی آن را بر عهده داشت، {صحیفه‌ی امام، جلد ۱۸: ۳۵۵}، تصمیم گرفته شد که با توجه به تفاوت‌های ساختاری، فرهنگی و تاکتیکی ارتش و سپاه، این دو سازمان در مناطق جداگانه‌ای که خود تمایل دارند و برای آن طرح‌ریزی می‌کنند، عمل کنند.

با این سیاست، نیروی زمینی ارتش دو نقش متفاوت و مکمل را در عملیات خیبر به شرح ذیل ایفا کرد. طرح ریزی و انجام عملیات در منطقه‌ی زید با کمک یگان‌هایی از سپاه پاسداران انقلاب اسلامی. به کارگیری بخشی از توان هوایی برای انتقال نیروهای عمل کننده در هورالهویزه و در راستای کمک به عملیات طرح‌ریزی شده توسط سپاه.

از آنجا که نیروهای ارتش فاقد قابلیت و توانایی جنگیدن در مناطق باتلاقی و هور بودند، بنابراین در مراحل طرح‌ریزی عملیات سپاه در هور، فرماندهان ارتش حضور نداشتند. پس از آن که قرارگاه مقدم

نیروی زمینی ارتش، در جریان عملیات سپاه در هور قرار گرفت، بعضی از فرماندهان نیروی زمینی ارتش معتقد بودند که امکان تدارک و تأمین آتش توپخانه برای نیروهای سپاه در عملیات خیبر وجود ندارد و اصولاً می‌توان گفت که نزاجا این گونه عملیات را قبول نداشت. همزمان با برنامه‌ریزی برای انجام عملیات در هور، نیروی زمینی ارتش نیز در منطقه‌ی زید عملیات دیگری را طرح‌ریزی کرد که با فرماندهی مستقل قرارگاه کربلا و به فرماندهی سرهنگ صیاد شیرازی فرمانده نیروی زمینی ارتش قرار بود آن را به مرحله‌ی اجرا در آورد. نیروی زمینی ارتش معتقد بود که واحدهایش توانایی شکستن خطوط مستحکم ارتش عراق را ندارند و نمی‌توانند از موانع وسیع و گسترده‌ی ارتش عراق در این ناحیه عبور کنند. بنابراین واحدهایی از سپاه که دارای رزمندگان داوطلب بسیجی هستند باید به ارتش مأمور شده و انجام این امر مهم را بر عهده بگیرند. با این استدلال بود که سپاه پاسداران به منظور کمک به نیروی زمینی ارتش برای انجام عملیات موفق در زید، لشکرهای قوی ۱۴ امام حسین^(ع) و ۷ ولی عصر^(ع) و تیپ ۷۲ زرهی محرم را در اختیار قرارگاه مقدم ارتش در جنوب قرار داد. البته یگان‌هایی از لشکر ۹۲ زرهی ارتش نیز که در خط طلائی-کوشک پدافند می‌کردند هم به سپاه مأمور شدند. {رضایی، ۱۳۹۰: ۱۳۱} خط حد قرارگاه‌های کربلا و نجف، خط کوشک - الزریجی تعیین شده بود و قرار بود این دو قرارگاه، منطقه‌ی شمال بصره تا نشوه و از آنجا تا شرق رودخانه‌ی دجله و بخشی از جاده عماره - بصره در محدوده‌ی دو روستای العزیر تا القرنه را به تصرف در آورند. در عملیات خیبر، در هر دو منطقه‌ی هور و زید، ۹ لشکر و ۶ تیپ پیاده و ۲ لشکر و ۳ تیپ زرهی پای کار آمدند. نیروی زمینی ارتش به موفقیت در محور زید امید نداشت و معتقد بود که ناکامی در محور زید پیشروی قرارگاه نجف در هور را نیز ناپایدار خواهد کرد. {معین وزیری، ۱۳۸۳: ۲۷} هدف از عملیات

ارتش عراق برای باز پس‌گیری جزایر مجنون حدود ۱ میلیون گلوله بر زمین‌های آن ریخت

از سوی دیگر به تدریج تمرکز قوای ارتش عراق در جاده‌ی بصره- عماره، جزیره‌ی مجنون جنوبی و طلائییه قرار گرفت. اگر عملیات در محور زید برای چند روز ادامه می‌یافت تمرکز قوای ارتش عراق در محور هور از بین می‌رفت و نیروهای عراقی مجبور می‌شدند در دو جبهه‌ی متفاوت با قوای ایران درگیر شوند که این خود زمان و فرصت ذی‌قیمتی را برای یگان‌هایی که جاده‌ی بصره- عماره را گرفته بودند، به وجود می‌آورد. پس از آن که عملیات در محور زید با ناکامی مواجه شد، لشکر ۱۴ امام حسین (ع) که تحت امر قرارگاه کربلا (ارتش) بود، آزاد شد و به همراه لشکر ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) مأموریت انجام عملیات در طلائییه را بر عهده گرفت.

آفندی در محور زید، پیشروی برای کنترل پل نشوه واقع در غرب نهر کتیبان در شمال کانال ماهیگیری، عنوان شده بود که در آنجا باید واحدهای ارتش به یگان‌های سپاه ملحق می‌شدند. کانال ماهیگیری به طول ۲۸ کیلومتر و عرض ۱ کیلومتر به موازات رودخانه‌ی شط‌العرب قرار داشت و مانع بسیار مهمی برای تصرف شهر بصره به شمار می‌رفت. قرارگاه کربلا باید با عمل از محور زید و چسبیدن به نهر کتیبان به منظور مسدود کردن منطقه‌ی ورودی قوای دشمن در دو عیجی اقدام می‌کرد. در محور زید، دو لشکر ۱۴ و ۷، عملیات خط‌شکنی را برای نیروهای ارتش بر عهده داشتند و لشکرهای پیاده ۷۷ خراسان و ۲۱ حمزه نیز از ارتش، در طرح عملیات محور زید به کار گرفته شدند. در مجموع ۲۸ گردان ارتشی و ۲۴ گردان مانوری سپاه پاسداران در مقابل ۴۳ گردان پیاده، ۱۱ گردان تانک و ۷ گردان مکانیزه‌ی درگیر ارتش عراق برای عملیات پیش‌بینی شده بود. (زمین‌نویسی، ۱۳۸۳: ۱۷)

با شروع عملیات، ارتش عراق خیال می‌کرد که سمت تلاش اصلی عملیات خیبر در محور زید است. (رضایی، ۱۳۹۰: ۱۴۷) ارتش عراق عملیات در هور را فریب تلقی می‌کرد که هدف نهایی آن آشفته ساختن قرارگاه‌های فرماندهی عراق بود. (فرمانده اسیر عراقی، ۱۳۷۰: ۱۰) پس از آغاز تک در محور زید، خیلی زود مشخص گردید که امکان نفوذ به مواضع دشمن در محور قرارگاه کربلا وجود ندارد و به قرارگاه خاتم‌الانبیاء خبر از تلفات سنگین در قرارگاه کربلا می‌رسید. (هاشمی‌رفسنجانی، ۱۳۸۱: ۵۰۸) بنابراین درگیری‌ها در جبهه‌ی زید به سرعت متوقف شد و عملاً هیچ یک از یگان‌های نیروی زمینی ارتش با واحدهای ارتش عراق درگیر نشدند. با شکست عملیات در محور زید، فرماندهان نیروی زمینی ارتش جمهوری اسلامی روحیه خود را از دست دادند. (هاشمی‌رفسنجانی، ۱۳۸۱: ۵۱۲)

در اواخر آذر ۱۳۶۲ قرارگاه خاتم‌الانبیاء (ص) به عنوان ستاد مافوق ارتش و سپاه و جهت هماهنگی بین نیروهای مسلح در تهران تشکیل شد

و ما نتوانستیم به اهداف از پیش تعیین شده در این عملیات برسیم». وی گفت: «یکی از دلایلی که ما در این عملیات نتوانستیم به اهداف از پیش تعیین شده برسیم ناهماهنگی‌هایی بود که به خاطر چگونگی و محل انجام این عملیات پیش آمد.» (ذاکری، ۱۳۸۹)

سرهنگ ستاد سورنا کیانی، استاد دافوس ارتش، نیز در تشریح نحوه‌ی طرح‌ریزی و اجرای عملیات در محور زید و نقاط قوت و ضعف‌های تاکتیکی و عملیاتی خیبر چنین اظهار نظر کرده است که: «زمین عملیات خیبر بسیار نامناسب بود و به همین

منطقه‌ای ناامن کار ساده‌ای نبود و فداکاری‌های زیادی صورت گرفت.^(۱) رضایی، ۱۳۸۶: تابناک} در طرح مانور این عملیات، انتقال بخشی از نیروهای تهاجمی از طریق ۸۰ فروند بالگرد هوانیروز و نیروهای هوایی و دریایی ارتش پیش‌بینی شده بود که فقط ۲۳ فروند بالگرد ترابری پای کار آمد. از سوی دیگر خلبان‌های شینوک و ۲۱۴ هوانیروز و خلبانان بالگردهای نیروی دریایی، به مدت ۱۰ شب در باتلاق گاوخونی اصفهان تمرین‌های پرواز در شب را انجام دادند. بدین منظور سرهنگ داوود روحی‌پور، مسئولیت آموزش خلبان‌ها را بر عهده گرفت و هوانیروز هم برای انجام تمرینات بودجه‌ای خاص دریافت کرده بود. {جلالی، ۱۳۸۶: ۷۵} در شب آخر پروازی، مسیر اصفهان به اهواز در دستور کار قرار گرفت و تعداد ۱۵۰ فروند بالگرد در ساعت ۲۳ به سمت جنوب پرواز کردند و در فرودگاه اهواز فرود آمدند و در آنجا مستقر گردیدند. {جلالی، ۱۳۸۶: ۷۵} مشکل بالگردها این بود که مجهز به دوربین‌های دید در شب نبودند و باید با تمرین، به پرواز در شب عادت می‌کردند. محل عمومی استقرار پایگاه عملیاتی هوانیروز در جفیر انتخاب شده بود و بالگردهای هوانیروز در بعد از ظهر روز سوم اسفند ۱۳۶۲ در محل‌های تعیین شده در جفیر بر زمین نشستند. برای شب اول شش فروند بالگرد شینوک در نظر گرفته شده بود که هر کدام باید ۶۰ رزمنده را با ۱۴ دقیقه پرواز به جزیره مجنون شمالی می‌رساندند. در جزیره مجنون شمالی از جاده‌ای به طول ۲ کیلومتر برای نشست و برخاست بالگردها استفاده شد. پیش‌بینی شده بود که از بالگردهای شینوک و ۲۱۴ هوانیروز برای انتقال ۱۸ گردان نیرو به جزیره‌ی مجنون استفاده شود. حتی مجموعه‌ی رزمندگان تیپ ۳۳ المهدی^(۲) تمرین‌هایی را برای چگونگی سوار و پیاده شدن از بالگردهای شینوک و ۲۱۴ انجام داده بودند تا اگر لازم شد به سرعت به

دلیل بخش اعظم توان رزمی نیروهای خودی صرف غلبه بر موانع طبیعی منطقه گردید.^(۳) {کیانی، ۱۳۸۹} به هر حال با متوقف شدن عملیات در محور زید، قسمت اعظم نیروهای ارتش عملاً راکد و برای قرارگاه خاتم‌الانبیاء^(ص) مقداری وقت گیر شده بودند. {هاشمی‌رفسنجانی، ۱۳۸۱: ۵۱۳} از سوی دیگر امکان به کارگیری مؤثر گروه‌های توپخانه‌ی نیروی زمینی ارتش هم در عملیات خیبر فراهم نشد و بعضی از یگان‌های ارتش مثل لشکر ۲۱ از توپخانه‌ی لشکری در پشتیبانی از عملیات در محور زید به صورت محدود استفاده کردند.

نقش هوانیروز در عملیات خیبر

در طرح عملیاتی عبور از منطقه‌ی هورالهویزه و رسیدن واحدهای رزمی به کنار رودخانه‌ی دجله، بر روی توان و ظرفیت هوانیروز و مجموعه‌ی بالگردهای ارتش حساب زیادی شده بود. تا آن زمان هوانیروز پروازی در شب نداشت زیرا بالگردها نیاز به تجهیزات و دستگاه‌های خاصی داشتند که در اختیار نبود. {جلالی، ۱۳۸۶: ۷۵}

خلبان‌های بالگردها از غروب آفتاب به بعد پروازی انجام نمی‌دادند و آن را پرواز کور می‌نامیدند. سردار محسن رضایی، فرمانده‌ی سپاه پاسداران، می‌گوید: «وقتی با کمبود قایق مواجه شدیم، برادران هوانیروز ارتش را خواستیم که سردار جلالی، فرمانده وقت هوانیروز، بسیار فعال بودند و می‌خواستیم با پشتیبانی و ترابری هوایی، کمبود قایق‌ها را حل کنیم که این موضوع نخست برای آن‌ها کاملاً ناشناخته بود و پرواز در ارتفاعات پایین روی نیزارها و در

دو نقش مکمل و متفاوت ارتش در عملیات خیبر:

۱. طرح ریزی و انجام عملیات در منطقه‌ی زید با کمک یگان‌هایی از سپاه پاسداران انقلاب اسلامی.
۲. به کارگیری بخشی از توان هوانیروز در جهت انتقال نیروهای عمل کننده در هورالهویزه و در کمک به عملیات طرح ریزی شده توسط سپاه.

۲:۳۰ بامداد به هوانیروز اعلام شد که وارد عمل شود. دو بالگرد پیش‌قراول پرواز کردند ولی پس از یک ربع پرواز، بالگرد اول نتوانست مسیر را پیدا کند و برگشت. بالگرد دوم هم گم شد و نتوانست مسیر پروازی روی آب محل مورد نظر را پیدا کند. {جلالی، ۱۳۸۶: ۷۵}

در آن زمان، فرمانده هوانیروز سرهنگ دوم محمدحسین جلالی بود که برای روحیه دادن به خلبان‌ها، خود اولین پرواز را به همراه احمد کاظمی فرمانده لشکر ۸ نجف سپاه در ساعت ۳:۳۰ بامداد همان شب اول عملیات، به سمت جزیره‌ی مجنون شمالی در برمائیه‌ی جدید انجام داد. برای راهنمایی این بالگرد، یکی از رزمندگان لشکر نجف یک جیب آهو را آتش زد تا بالگرد به سمت آن پرواز کند و در اطراف آن فرود آید. {جلالی، ۱۳۸۶: ۷۵}

در شب نخست عملیات، طبق طرح قرار بود هوانیروز ۶ گردان نیروی رزمنده را با انواع بالگرد به جزیره‌ی مجنون شمالی منتقل کند. اما به دلیل زمان بردن پاک‌سازی جزیره‌ی مجنون شمالی و نیز نگرانی خلبان‌ها از وضعیت محل نشستن بالگردها، علیرغم تلاش‌های فراوان، در شب و روز اول کم‌تر از هزار نفر از این طریق به جزیره‌ی شمالی منتقل شدند. بنابراین هوانیروز در شب نخست عملیات نتوانست از حداکثر امکاناتش استفاده کند و سقوط یک فروند بالگرد شینوک در هور بر روحیه‌ی خلبانان بالگردها تأثیر منفی گذاشت. بنابراین مشکل اصلی در شب اول عملیات چگونگی رساندن نیروهای تازه نفس و امکانات لازم برای رزمندگان خط مقدم بود. از طرف دیگر، به دلیل قطع شدن ارتباط بی‌سیم‌ها، رابطه‌ی آن‌ها از جزیره با عقبه قطع شده بود. در نتیجه به رغم مناسب بودن وضعیت هوای منطقه، عملیات هلی‌بُرد در صبح روز عملیات ادامه نیافت.

آقای هاشمی‌رفسنجانی، فرمانده‌ی جنگ، در صبح روز عملیات ۴ اسفند ۱۳۶۲ در این باره

منطقه‌ی عملیاتی ترابری هوایی شوند، زیرا در طرح اولیه‌ی عملیات خیبر قرار بود رزمندگان این تیپ به جزیره‌ی مجنون شمالی هلی‌بُرن شوند. {اسدی، ۱۳۹۱} به هر حال هوانیروز اولین عملیات هلی‌بُرن شبانه در جنگ را با به کارگیری بالگردهایی از نیروهای هوایی و دریایی در عملیات خیبر انجام داد. در عملیات خیبر حدود ۸۰ فروند بالگرد شناسایی، ترابری و شکاری از گروه پشتیبانی عمومی اصفهان و پایگاه رزمی کرمان و پایگاه هوانیروز مسجد سلیمان به کار گرفته شدند. {کریم‌زاده، ۱۳۹۰: ۱۰} بیشترین تعداد بالگردها از نوع ۲۱۴ بود که ۴۴ فروند از آن‌ها برای عملیات پیش‌بینی شده بود. مهم‌ترین بالگردهای مؤثر هوانیروز برای انتقال رزمندگان، بالگردهای ترابری شینوک بودند که ۱۲ فروند از آن‌ها از پایگاه پشتیبانی اصفهان در عملیات خیبر به کار گرفته شدند. {کریم‌زاده و پایخان صفر، ۱۳۸۸: ۹۶}

برای پرواز بالگردها، جهادگران مهندسی جنگ، شب پیش از عملیات دو طرف جاده‌ی مورد استفاده‌ی بالگردها را خاکریز زدند و سر و ته آن را بستند. سپس، اطرافش را قیرپاشی کردند تا هنگام برخاستن بالگردها خاک بلند نشود. از آنجا که پرواز بالگردها بایستی در تاریکی شب صورت می‌گرفت، مسیر حرکت بالگردها به سمت هور علامت‌گذاری شده بود و از باند پروازی تا هور، لاستیک‌هایی به آتش کشیده شدند تا به عنوان چراغ راهنما عمل کنند. در هور به فاصله‌ی هر یک کیلومتر، یک دکل به ارتفاع ۹ متر (بلندتر از نی‌ها) که سر آن چراغ قرمزی نصب شده بود، قرار داشت و بالگردها همیشه از سمت راست آن چراغ‌ها حرکت می‌کردند. پس از تصرف جزیره‌ی مجنون شمالی توسط لشکر ۱۷ علی‌بن‌ابیطالب^(ع) و نیروهایی از لشکر ۸ نجف، سردار احمد سیاف‌زاده، فضای لازم را برای فرود بالگردها در جزیره‌ی مجنون شمالی فراهم کرد. در ساعت

یک بالگرد ۲۱۴ به جزیره مجنون جنوبی آمدند و به سمت پل شحیطاط رفتند و طی چندبار رفت و برگشت، شش دستگاه تانک عراقی را منهدم کردند. در این هنگام، آتش گرفتن تانک‌ها و بلند شدن دود آن‌ها نیرو و قوتی در رزمندگان ایجاد کرد و روحیه آن‌ها را بالا برد. {موسوی، ۱۳۸۲: ۱۲۱} اگر این حرکت بالگردهای کبری که بسیار به جا و مؤثر بود، تداوم می‌یافت، نیروهای آر.پی.جی. زن پیاده بهتر می‌توانستند با انبوه تانک‌های دشمن مقابله کنند. از روز ۲۰ اسفند ۱۳۶۲ که بالگرد دیگر هوانیروز ساقط شد قرار شد که دیگر در روشنایی روز پرواز نکنند. {هاشمی‌رفسنجانی، ۱۳۸۱: ۵۳۴}

در مجموع هوانیروز در عملیات خیبر با انجام ۱۲۹۱ ساعت پرواز شبانه‌روزی، ۱۹۴۰۰ رزمنده و شهید و مجروح را به مناطق عملیاتی ترابری و ۷۰۰ تن آذوقه و مهمات را حمل کرد و ۲۶۹۱ مجروح را به بیمارستان‌های اهواز و ماهشهر رساند. در جریان عملیات خیبر یک خلبان و یکی از افراد فنی هوانیروز هم به شهادت رسیدند. {کریم‌زاده، ۱۳۹۰: ۱۰۰}

سرتیپ دوم محمد انصاری می‌گوید: «هوانیروز به نام پشتیبانی در این نبرد حضور داشت. اما در واقع، به مشابه یک یگان رزمی می‌جنگید. اصل‌های غافل‌گیری و سرعت عمل، مبنای اقدام هوانیروز را شکل داده بودند. سپاه پاسداران از عملیات رمضان تا والفجر ۴، در هورالعظیم کار کرده و بر این ناحیه مسلط شده بود. اما امکان تدارکات و پشتیبانی این منطقه دشوار به نظر می‌رسید.» {انصاری، ۱۳۸۹} بالگرد شینوک خلبان انصاری در خلال پرواز در عملیات خیبر مورد اصابت قرار گرفت و ایشان زخمی شد. در این بالگرد یکی از فرماندهان سپاه به نام کریم نصر اصفهانی نیز حضور داشت که بر اثر جراحت ناشی از اصابت به بالگرد قطع نخاع شد. وی شاهد حماسه‌ها و فداکاری‌های افراد هوانیروز در زمینه‌ی جابه‌جایی نیروهای رزمی و پشتیبانی از عملیات بود. {جلالی، ۱۳۸۶: ۷۶}

می‌گوید: «سحر بلند شدم، اخبار را از اتاق عملیات گرفتم. قرارگاه کربلا ناموفق و قرارگاه نجف موفق بود ولی از عملکرد هلی‌کوپترهای هوانیروز ناراضی بودند. قرار بود هوانیروز هزاران نفر نیرو را به آن طرف آب منتقل کند اما کم‌تر از هزار نفر را برده بود.» {هاشمی‌رفسنجانی، ۱۳۸۱: ۵۰۸} بنابراین به دلیل مشکلات ترابری برای رساندن نیرو و تدارکات به نیروهای خطوط مقدم، تثبیت مواضع تصرف شده با مشکل مواجه شد و ادامه‌ی عملیات برای رسیدن به هدف‌های مورد نظر دچار اختلال شد. ۵۰۰ قایق فعال در عملیات و نیز بالگردهایی که با خود، نیروهای رزمنده، غذا

و مهمات را به جزایر منتقل می‌کردند، در برگشت به پایگاه‌های خود، پیکر شهیدان و مجروحان را به عقبه انتقال می‌دادند. وسعت و عظمت کار هوانیروز، فرماندهی جنگ را به هنگام بازدید از محل استقرار آن‌ها در روز ۶ اسفند ۱۳۶۲ تحت تأثیر قرار داده بود و موجب تحسین سرهنگ جلالی شد. {هاشمی‌رفسنجانی،

۱۳۸۱: ۵۱۵} در عملیات خیبر سه فروند از بالگردهای شینوک آسیب دیده و منهدم گردیدند. یکی از بالگردهای شینوک مورد حمله یک جنگنده میگ عراقی قرار گرفت که بر اثر آن ۳۳ رزمنده بسیجی سرنشین آن که قرار بود به جزیره منتقل شوند، به شهادت رسیدند. از بالگردهای کبری هم به صورت محدودی برای مقابله با پاتک‌های ارتش عراق در جزیره مجنون جنوبی استفاده شد. از جمله در روز ۷ اسفند ۱۳۶۲ که قوای زرهی ارتش عراق حمله به جزیره مجنون جنوبی را آغاز کردند، یک تیم آتش شامل دو فروند بالگرد کبری تحت فرماندهی

نیروی زمینی ارتش به موفقیت در محور زید امیدی نداشت و معتقد بود که عدم موفقیت در محور زید پیشروی قرارگاه نجف [سپاه] در هورالهوریزه را نیز ناپایدار خواهد کرد.

ایران در عملیات خیبر می‌پردازیم. به دلیل برتری نیروی هوایی عراق و استقرار انواع سامانه‌های پدافند هوایی در جبهه‌ها، نیروی هوایی ارتش نتوانست قبل از عملیات خیبر، عکس هوایی مورد نیاز را برای شناخت کافی از زمین عملیات و چگونگی گسترش دشمن برای طراحی عملیات تهیه کند و آخرین عکس هوایی تهیه شده از محور زید هم مربوط به سه ماه قبل از عملیات و مروط به مورخ ۱۴ آبان ۱۳۶۲ بود. {معین‌وزیری، ۱۳۸۳: ۱۶۰}

نیروی هوایی در عملیات خیبر یک سایت هاگ به نام پیروزی را در منطقه‌ی بین کوشک و طلائی

مستقر کرد. این سایت دارای سه سکوی پرتاب بود و هر سکو نیز سه موشک هاگ در اختیار داشت. به خاطر کمبود قطعات یدکی، نیروی هوایی مجبور شد که سه روز پس از شروع عملیات در روز شنبه ۶ اسفند ۱۳۶۲ یک سایت هاگ را برای فعال کردن سایت دیگر تعطیل کند. {هاشمی‌رفسنجانی، ۱۳۸۱: ۵۱۴} علاوه بر آن با شدت گرفتن بمباران جزایر

توسط هواپیماهای عراقی، از نیروی هوایی که دارای توپ‌های ضد هوایی اورلیکن بود، خواسته شد که تعدادی از این توپ‌ها را به جزیره مجنون منتقل کند. برای تأمین پوشش هوایی منطقه عملیاتی خیبر، نیروی هوایی از هواپیماهای F۱۴ استفاده می‌کرد که بسیار مؤثر بود و از فعالیت‌های جنگنده‌های دشمن می‌کاست. {هاشمی‌رفسنجانی، ۱۳۸۱: ۵۱۳} در عملیات خیبر، هواپیماهای F۱۴ به صورت دو فروندی در ارتفاع ۵۰۰ پایی و در سطح زمین پرواز می‌کردند و صدای زیادی ایجاد می‌کردند. {هاشمی‌رفسنجانی، ۱۳۸۱: ۵۱۸} این تاکتیک

البته گاهی در جریان انتقال نیروها به جزایر، کوتاهی‌ها یا تمردهایی هم از سوی بعضی از خلبان‌های هوانیزوز اتفاق می‌افتاد که گزارشی هم در این باره توسط فرمانده هوانیزوز در روز ۱۱ اسفند ۱۳۶۲ تهیه شد و به اطلاع فرمانده جنگ رسید. {هاشمی‌رفسنجانی، ۱۳۸۱: ۵۲۲} در مجموع می‌توان گفت که علی‌رغم تلاش‌های بسیار هوانیزوز و یگان‌های دریایی واحدهای مختلف سپاه پاسداران، مشکل حمل و نقل و تدارک نیروها حتی پس از عقب‌نشینی به جزایر همچنان باقی بود {هاشمی‌رفسنجانی، ۱۳۸۱: ۵۲۷ و ۵۲۹ و ۵۳۱} و تا زمان نصب پل خیبری این مسأله حل نشد.

نیروی هوایی در عملیات خیبر

در ۴ آذر ۱۳۶۲ یعنی حدود سه ماه قبل از عملیات خیبر، سرهنگ هوشنگ صدیق به جای سرهنگ معینی پور که بیمار بود به فرماندهی نیروی هوایی منصوب شد. {صحیفه‌ی امام، جلد ۱۸: ۲۳۰} و سرهنگ عباس بابایی هم به معاونت عملیات نیروی هوایی برگزیده شد. از این زمان انتظار فعالیت و تحرک بیشتری از نیروی هوایی می‌رفت. {هاشمی‌رفسنجانی، ۱۳۸۱: ۳۸۸} برای ارزیابی نقش نیروی هوایی در عملیات خیبر باید توجه داشت که اصولاً نیروی هوایی می‌تواند کمک‌های

ذیل را به هر نوع عملیات زمینی انجام دهد:

۱. گرفتن عکس هوایی از منطقه برنامه‌ریزی شده برای انجام عملیات
 ۲. برقراری پوشش هوایی و خنثی‌سازی تهاجمات هوایی دشمن
 ۳. به کارگیری سامانه‌های پدافند هوایی
 ۴. انجام عملیات بمباران در حمایت از واحدهای درگیر نیروی زمینی
- حال با توجه به مؤلفه‌های فوق، به تشریح فعالیت‌های نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی

در طرح مانور عملیات، انتقال بخشی از نیروهای تهاجمی از طریق ۸۰ فروند بالگرد هوانیزوز و نیروهای هوایی دریایی ارتش پیش‌بینی شده بود که فقط ۲۳ فروند بالگرد ترابری پای کار آمد

آسمان منطقه روشن شود. تنها گزارشی که از هدف قرار گرفتن جنگنده‌های عراقی دریافت شده مربوط به گزارش سایت هاگ در مورد شلیک به یک جنگنده سوخوی عراقی در ۱۷ اسفند ۱۳۶۲ می‌باشد. امیر سرتیپ بازنشسته خلبان علیرضا نمکی معتقد است که: «وقتی دستور عملیات خیبر به ما رسید ما قبلاً در جریان آن قرار نگرفته بودیم و به همین منظور از منطقه شناسایی به عمل نیامده بود». {نمکی، ۱۳۸۹}

امیر سرتیپ محمود خورند، مسئول پدافند هوایی عملیات خیبر، در بیان تجربیات خود از عملیات خیبر برای دانشجویان دافوس ارتش می‌گوید: «هوایماهای جنگی دشمن در روز اول عملیات خیلی فعال نبودند». {خورند، ۱۳۸۹} ساعت ۱۶:۰۵ بعدازظهر روز ۳ اسفند ۱۳۶۲ دو هوایمای عراقی از بین پاسگاه شهید بقایی و باقری عبور کردند، اما آن قدر در هوا شن پراکنده بود که چیزی دیده نمی‌شد. ساعت ۱۷:۴۵، هوایماهای عراقی مقر تیپ المهدی (عج) را بمباران کردند که طی آن، تعدادی از افراد شهید و مجروح شدند. {موسوی، ۱۳۸۲: ۱۰۶} از طرفی، هر روز به ویژه در روز ۶ اسفند هوایماهای عراقی مرتب در ارتفاع پایین، روی دو جزیره مجنون پرواز می‌کردند و عقبه یگان‌ها را نیز بمباران می‌کردند که باعث کاهش روحیه رزمندگان شده بود. {موسوی، ۱۳۸۲: ۱۱۸} با گذشت ۸ روز از عملیات، فعالیت‌های نیروی هوایی عراق افزایش یافت و در روز پنج‌شنبه ۱۱ اسفند ۱۳۶۲ تا نزدیک ظهر چندین بار هوایماهای عراقی به اطراف قرارگاه نجف نفوذ کردند که پدافند قرارگاه عمل کرد. این اقدامات جنگنده‌های عراقی، فرمانده جنگ را مجبور کرد تا به قرارگاه خاتم‌الانبیاء (ص) که از تیر رس دشمن دورتر بود، برود. {هاشمی‌رفسنجانی، ۱۳۸۱: ۵۲۲} به هر حال تا روزهای پایانی عملیات خیبر، فشار نیروی هوایی عراق و ایداء بمب‌های شیمیایی وجود داشت. {هاشمی‌رفسنجانی، ۱۳۸۱: ۵۲۳} و پوشش

م تفاوت از تاکتیک قبلی به کارگیری این هوایماها در ارتفاع ۲۴ هزار پایی بود و به نظر بعضی از خلبان‌های نیروی هوایی پرواز این هوایماها در ارتفاع پایین، تاکتیک غلطی بود، زیرا رادار هوایما نمی‌توانست در ارتفاع پست هوایماهای دشمن را ببیند. {نمکی، ۱۳۹۱}

به هر حال علی‌رغم وجود پوشش هوایی و سایت هاگ، هوایماهای توپولف عراقی با سرعت آهسته و به راحتی در منطقه عملیاتی حضور می‌یافتند و اقدام به بمباران مواضع رزمندگان اسلام می‌کردند. گاهی این هوایماها با احساس امنیت و با باز کردن

درب‌هایشان، مصالح فرسوده ساختمانی مثل آهن قراضه را در فضای هور پرتاب می‌کردند که موجب تعجب بود. همچنین عراق به صورت بی‌سابقه‌ای از هوایماهای سبک ملخی PCV که با سرعت پایین حرکت می‌کردند برای حمله به قایق‌ها در آبراه‌های هور استفاده می‌کرد و گزارشی هم از آسیب دیدن آن‌ها نمی‌رسید که حکایت از ناکامی پوشش هوایی ایران

داشت. ارتش عراق از این هوایماها برای حمله به بالگردهای هوانیروز که در هور پرواز می‌کردند نیز استفاده می‌کرد. به عنوان مثال دو فروند از این هوایماها به یک تیم سه فروندی آتش هوانیروز در هور حمله کردند که توانستند یک فروند بالگرد کبری را مورد هدف قرار دهند و ساقط کنند که خوشبختانه دو خلبان آن به اسامی رضا مقدمی و محمد خیری یزدی نجات یافتند. {قضاوت، ۱۳۸۸: ۱۰۱}

در حوالی صبح روز اول عملیات، هوا هنوز تاریک بود که هوایماهای عراقی در فضای منطقه‌ی عملیات پرواز می‌کردند و مرتباً منور می‌ریختند تا

فرمانده هوانیروز سرهنگ دوم محمدحسین جلالی، برای روحیه دادن به خلبان‌ها، خود اولین پرواز را به همراه احمد کاظمی فرمانده لشکر ۸ نجف سپاه در ساعت ۳:۳۰ بامداد همان شب اول عملیات، به سمت جزیره‌ی مجنون شمالی در برمائیه‌ی جدید انجام داد

هوایی و سامانه‌های پدافند هوایی ایران نتوانست مانع فعالیت جنگنده‌های عراقی شود. از عملکرد تهاجمی نیروی هوایی ارتش در عملیات خیبر اطلاع زیادی در دست نیست. فقط پس از آن که نیروهای ایران از کنار رودخانه دجله عقب‌نشینی کردند، فرمانده نیروی هوایی در روز چهارشنبه ۱۰ اسفند ۱۳۶۲ اطلاع داد که منطقه شرق دجله را بمباران کرده است. {هاشمی‌رفسنجانی، ۱۳۸۱: ۵۲۱}

نقش نیروی دریایی ارتش در عملیات خیبر

در عملیات خیبر تعدادی از تکاوران نیروی دریایی ارتش به همراه تعدادی قایق‌های سبک و و نیز یک تیم تعمیر و نگهداری فنی و واحدهایی از هوادریا و هاورکرافت در پشتیبانی از عملیات حضور داشتند. {سید قریشی، ۱۳۸۹} یک فروند بالگرد

RH، دو فروند SH و شش فروند AB۲۱۲ به همراه دو فروند هواناو BHV نیز در ترابری عملیات خیبر شرکت نمودند. البته تا روز ۵ اسفند ۱۳۶۲ فرمانده نیروی دریایی ارتش، ناخدا اسفندیار حسینی، معتقد بود که هاورکرفت‌ها را نمی‌شود از خلیج فارس به هور آورد. {هاشمی‌رفسنجانی، ۱۳۸۱: ۵۱۲} اما از روز سوم عملیات، فرماندهی نیروی

در مجموع هوانیروز در عملیات خیبر با انجام ۱۲۹۱ ساعت پرواز شبانه‌روزی، ۱۹۴۰۰ رزمنده و شهید و مجروح را به مناطق عملیاتی ترابری و ۷۰۰ تن آذوقه و مهمات را حمل کرد و ۲۶۹۱ مجروح را به بیمارستان‌های اهواز و ماهشهر تخلیه نمود

دریایی امکاناتی را برای کمک در هور در اختیار گذاشت. {هاشمی‌رفسنجانی، ۱۳۸۱: ۵۱۵} در مجموع نیروی دریایی ارتش با این امکانات تعدادی رزمنده، مهمات و خودرو را در جریان عملیات خیبر جابه‌جا نمود و تعدادی از شهدا و مجروحین را نیز به عقبه منتقل کرد. {اخگر، ۱۳۹۱/۱۲/۲۷} خلبانان نیروی دریایی قبل از عملیات خیبر به همراه هوانیروز آموزش‌های پرواز در شب را دیدند و بسیار عالی کار کردند و حماسه‌های بسیاری آفریدند. {جلالی، ۱۳۸۶: ۷۶} اما هواناوها برای اولین بار بود که در جایی دور از دریا و ساحل حرکت می‌کردند و یکی

بنابراین می‌توان گفت که نیروی هوایی در جریان عملیات خیبر گاهی اوقات مواضع ارتش عراق را بمباران می‌کرده است که در جریان این اقدامات، یک فروند جنگنده F۵ نیروی هوایی با توپ ۲۳ م.م خودی مورد هدف قرار گرفت و در هور سقوط کرد. البته خلبان آن به نام آقای موسوی از هواپیما بیرون پرید و نجات یافت. در دوران عملیات خیبر بین فرمانده و معاون عملیات نیروی هوایی اختلاف وجود داشت و همین اختلاف مانع تحرک لازم نیروی هوایی بود که باعث گلایه فرمانده قرارگاه نجف در جبهه می‌شد. {هاشمی‌رفسنجانی، ۱۳۸۵: ۵۵} فرمانده عراقی که در جریان عملیات خیبر به اسارت سپاه پاسداران در آمد در ارزیابی عملیات خیبر بیان کرده است که در طی این نبرد، نیروی هوایی ارتش ایران بر عکس نیروی هوایی عراق، نقش مؤثری نداشت. {فرمانده اسیر عراقی، ۱۳۷۰: ۲۲}

علاوه بر اقدامات فوق، تعدادی از بالگردهای شینوک و ۲۱۴ نیروی هوایی هم در عملیات خیبر شرکت داشتند. اولین شینوک نیروی هوایی به محض برخاستن از زمین تعادل خود را از دست داد و به زمین خورد و آتش گرفت و کاملاً سوخت و چند نفر را نیز سوزاند. {جلالی، ۱۳۸۶: ۷۶} لازم به ذکر است که نیروی هوایی قبول نکرد که خلبانانش به همراه هوانیروز آموزش‌های پرواز در شب را ببینند و مسئولیت آموزش و تمرین خلبان‌های خود را قبول کردند. اما بین آموزش در وضعیت جنگی و

یونولیت فشرده در درون آنها جای گرفت. با پیوند این جعبه‌ها به یکدیگر پلی به طول ۱۳ کیلومتر و عرض ۴ متر برای عبور خودروهای سبک، در حین عملیات خیبر احداث گردید که توانست مشکل تردد رزمندگان اسلام را پس از پایان عملیات خیبر حل نماید. نصب این پل بین جزیره شمالی مجنون و ساحل هورالهویزه در روز جمعه ۲۶ اسفند ۱۳۶۲ به پایان رسید و استفاده از آن آغاز گردید. {علائی، ۱۳۹۱: ۵۶} مزیت این پل آن بود که با بالا و پایین رفتن آب هور، بالا و پایین می‌رفت. از سوی دیگر چنانچه هر قسمت از پل به وسیله هواپیماها و یا آتش دشمن منهدم می‌گردید بلافاصله توسط رزمندگان جهاد سازندگی بازسازی می‌شد. این پل ظرف ۸ ماه در کارخانجات مختلف کشور ساخته و ظرف چند روز نصب گردید. انتقال قطعات پیش ساخته این پل عظیم از کارخانه‌های وزارت صنایع به منطقه عملیاتی، خود یک عملیات حمل و نقل عظیم بود. نصب این پل موجب شد تا راه ارتباطی به جزیره مجنون شمالی برقرار گردد و نیاز به بالگردهای ترابری به طور کامل مرتفع گردد و مأموریت هوانیروز برای جابه‌جایی رزمندگان خاتمه یابد. جنگنده‌های ارتش عراق بارها به این پل حمله کردند ولی استفاده از این پل هیچ‌گاه متوقف نشد و پل خیبری نقش مهمی را در حفظ جزایر مجنون ایفا کرد.

ارتش و پدافند در جزایر مجنون

پس از آن که قرارگاه خاتم‌الانبیاء^(ص) در ۱۱ اسفند ۱۳۶۲ به این نتیجه رسید که امکان پیشروی در محورهای زید و طلائی و وجود ندارد، توجه خود را به حفظ جزایر مجنون معطوف ساخت و تصمیم گرفت تا واحدهایی از ارتش در پدافند جزایر به یگان‌های سپاه کمک کنند. بر همین اساس واحدهایی از تیپ ۱ لشکر ۲۱ حمزه از روز ۱۴ اسفند ۱۳۶۲ در بخشی از پد مرکزی جزیره‌ی جنوبی مجنون مستقر شدند. {معین

از مشکلات هواناوها در حرکت از مسیر هور، پاره شدن بالشتک‌های لاستیکی آن‌ها در نزارها بود که توان این وسیله ترابری را به شدت کاهش می‌داد.

نصب پل شناور و پایان نیاز به ترابری هوایی

جهاد سازندگی در عملیات خیبر نقش مهمی را بر عهده گرفته بود. واحدهای مهندسی جنگ جهاد از حدود یک سال پیش از انجام عملیات خیبر، اقدامات خود را برای آماده‌سازی عقبه‌های منطقه شروع کرده بودند. بدین منظور گردان‌های پشتیبانی مهندسی جنگ جهاد با نام‌های امام علی^(ع)، حر، حمزه، سید الشهداء^(ع)، موسی ابن جعفر^(ع)، امام رضا^(ع) و مالک اشتر جاده‌ها و خاکریزهایی را بین منطقه طلائی تا شط‌علی، احداث کردند. فرمانده قرارگاه مهندسی جنگ جهاد، مهندس تقی رضوی بود که مدتی بعد در جبهه‌های جنگ شهید شد. علاوه بر آن، کار طراحی و ساخت یک پل شناور به طول ۱۳ کیلومتر با عرض ۳ متر و ۲ متر بال محافظ به جهاد سازندگی واگذار گردید تا بتوان ارتباط بین جزیره مجنون و ساحل خودی را برقرار کرد. مهندس بهروز پورشریفی با ارائه طرحی، از طریق فشرده کردن یونولیت‌ها و انداختن یک ورق فلزی عاج‌دار بر روی آن‌ها، احداث پل معلق را که بتواند به صورت سریع نصب شود، پیشنهاد کرد. این پل با کمک قرارگاه صراط‌المستقیم وابسته به وزارت سپاه در کارخانه‌های کشور ساخته شد. {رفیق‌دوست، ۱۳۸۶: ۸۳} به این طریق، جعبه‌هایی از نبشی به شکل قوطی کبریت و به طول ۲/۵ متر و عرض ۲ متر و ارتفاع ۴۰ سانتی متر طراحی گردید و

سرتیپ دوم محمد انصاری می‌گوید: "هوانیروز به نام پشتیبانی در این نبرد حضور داشت، اما در واقع، به مشابه یک یگان رزمی می‌جنگید. اصل‌های غافل‌گیری و سرعت عمل، مبنای اقدام هوانیروز را شکل داده بودند

بنماید. به کارگیری سلاح‌های شیمیایی به ویژه گازهای خردل در عقبه‌ی نیروهای خودی از سوی ارتش عراق، موجب شد تا پدیده‌ی جدیدی در جنگ به وجود آید و موجب تضعیف قوای خودی گردد. نتیجه‌ی عملیات خیبر، پیروزی نظامی پر هزینه‌ی ای بود که زمینه و ارزش اقتصادی هم داشت. این عملیات نشان داد که علاوه بر فداکاری و شجاعت رزمندگان اسلام و داشتن ابتکار عمل در طرح ریزی عملیات، نیاز به تسلیحات و تجهیزات و پشتیبانی قوی به ویژه وسایل و امکانات حمل و نقل رزمندگان از طریق آب (قایق) و هوا (بالگرد) از عوامل اصلی تداوم پیروزی است. به هر حال عملیات خیبر و حوادث رخ داده در خصوص آن، تجربه‌ی بزرگی از موفقیت‌ها و ناکامی‌ها در دوران جنگ تحمیلی است که سرمایه‌ی بزرگی برای تصمیم‌گیرندگان در آینده است. عملیات خیبر بار دیگر اختلاف نظرهای جدی بین فرماندهان ارتش و سپاه را آشکار ساخت. شیوه‌ها و تاکتیک‌های رزمی مورد استفاده سپاه و ارتش کاملاً از هم متمایز و نوع نگاه به جنگ و صحنه‌ی عملیات از عوامل اصلی اختلاف بود که در شرایط سخت، خود را بیشتر نشان می‌داد. نقش ارتش در این عملیات بسیار مهم، برنامه‌ریزی شده بود و گرچه ارتش بخش مهمی از توان خود را برای به ثمر رسیدن عملیات خیبر به کار گرفت ولی عملاً ظرفیت و توانمندی‌های ارتش نتوانست به نیازهای این عملیات پاسخ لازم را بدهد و ارتش نتوانست انتظاراتی را که از وی در زمینه‌ی تأمین پوشش هوایی و ترابری رزمندگان وجود داشت، برآورده سازد. به هر حال در بررسی عملیات‌ها به هیچ‌وجه قصد تضعیف و تکریم بیش از حد نیست، بلکه باید ابهامات شکافته شود تا از آن‌ها درس بگیریم و اگر خدای ناکرده در آینده وضعیتی پیش آید بتوانیم با شناسایی نقاط ضعف و قوت به خوبی تصمیم بگیریم. {منصوری، ۱۳۸۹}

وزیری، ۱۳۸۳: ۶۵} پس از اتمام پاتک‌های ارتش عراق و مایوس شدن دشمن از بازپس‌گیری جزایر مجنون، عملیات خیبر پایان یافت. از این زمان تصمیم گرفته شد تا مسئولیت پدافند از جزایر مجنون شمالی و جنوبی به ارتش واگذار شود. {هاشمی‌رفسنجانی، ۱۳۸۱: ۵۳۹} بنابراین از روز ۵ فروردین ۱۳۶۳ مسئولیت پدافند از جزایر بر عهده قرارگاه کربلا دو ارتش متشکل از لشکر ۲۱ حمزه ارتش و لشکر ۱۷ علی‌بن ابیطالب سپاه قرار گرفت. لازم به ذکر است که به علت قرار گرفتن جزایر مجنون در هور و مشخص بودن فضای منطقه‌ی پدافندی برای دشمن، ارتش و سپاه در نگهداری از جزایر، متحمل خسارات و ضایعات زیادی شدند. پس از گذشت ۱۱ روز از حضور یک تیپ از لشکر ۲۱ حمزه در پدافند جزیره مجنون جنوبی، فرماندهی نیروی زمینی در دیداری با فرماندهی جنگ در تهران، خواهان خروج ارتش از جزیره‌ی مجنون جنوبی شد که در همان جلسه که رئیس‌جمهور هم در آن شرکت داشت، فرماندهی سپاه با آن مخالف کرد. رئیس‌جمهور و رئیس‌مجلس هم با خروج نیروهای ارتش از جزیره‌ی جنوبی مخالف بودند. {هاشمی‌رفسنجانی، ۱۳۸۵: ۵۷} به این ترتیب حضور واحدهایی از نیروی زمینی ارتش در پدافند جزایر مجنون ادامه یافت.

نتیجه‌گیری

عملیات خیبر یکی از ابتکارات نظامی و خلاقیت‌های دوران جنگ بود. این عملیات در مرحله‌ی اول در قطع کردن جاده بصره-العماره موفق بود. اما نبود امکان پشتیبانی سریع و به موقع از رزمندگانی که با ۴۰ کیلومتر پیشروی خود را به عمق مواضع دشمن رسانده بودند، موجب شد تا ارتش عراق بتواند با پای کار آوردن قوای زرهی و سازمان دادن آتش‌های توپخانه، آن‌ها را وادار به عقب‌نشینی تا جزایر مجنون

ارجاعات:

۱. اخگر، دریادار، مصاحبه با نگارنده در روز یکشنبه مورخ ۱۳۹۱/۱۲/۲۷ در باغ موزه دفاع مقدس
۲. اسدی، محمد جعفر، فرماندهی تیپ ۳۳ المهدی^(ع)، مصاحبه با نگارنده، در باغ موزه دفاع مقدس، اسفند ماه ۱۳۹۱
۳. انصاری، محمد، سرتیپ ۲ خلبان، از فرماندهان هوانیروز در زمان عملیات خیبر، اظهارات نامبرده در نشست ۱۳۸۹/۱۰/۲۰
۴. بختیاری، مسعود، سرتیپ ۲، یکی از فرماندهان و نویسندگان نیروی زمینی ارتش، اظهارات نامبرده در نشست ۱۳۸۹/۱۰/۲۰
۵. جلالی، محمدحسین، پرواز در شب، مجله خیبر شکنان، شماره دوم، اسفند ماه ۱۳۸۶، تهران، بنیاد حفظ آثار و نشر ارزش‌های دفاع مقدس.
۶. خورند، محمود، سرتیپ ۲، مسئول پدافند هوایی عملیات خیبر، اظهارات نامبرده در نشست ۱۳۸۹/۱۰/۲۰.
۷. ذاکری تراب، سرتیپ ۲، افسر عملیات قرارگاه کربلا، اظهارات نامبرده در نشست ۱۳۸۹/۱۰/۲۰.
۸. رضایی، محسن، جنگ به روایت فرمانده، تهران: بنیاد حفظ آثار و نشر ارزش‌های دفاع مقدس، ۱۳۹۰.
۹. رضایی، محسن، سرلشکر، سایت تابناک، کد خبر: ۶۹۹۸، تاریخ انتشار: ۰۵ اسفند ۱۳۸۶ - ۲۲:۲۹.
۱۰. رفیق دوست، محسن، در جنگ به اوج خودباوری رسیدیم؛ مجله خیبر شکنان، شماره دوم، اسفند ماه ۱۳۸۶، تهران: بنیاد حفظ آثار و نشر ارزش‌های دفاع مقدس.
۱۱. سیدقزیشی، محمود، ناخداایکم ستاد، فرمانده هواناو در عملیات خیبر، اظهارات نامبرده در نشست ۱۳۸۹/۱۰/۲۰.
۱۲. صحیفه امام، مجموعه آثار امام خمینی، جلد ۱۸، تهران: موسسه تنظیم و نشر آثار امام خمینی، ۱۳۷۸.
۱۳. صفوی، سیدرحیم، سرلشکر، خبرگزاری فارس، شنبه چهارم اسفند ۱۳۸۶ ساعت ۱۲:۲۰.
۱۴. علایی، حسین، تاریخ تحلیلی جنگ ایران و عراق، جلد دوم، تهران: نشر مرز و بوم، ۱۳۹۱.
۱۵. فرمانده اسیر عراقی، تحلیل عملیات خیبر، فصلنامه
- بررسی‌های نظامی، سال دوم، شماره ۸، تهران: دفتر مطالعات دانشکده فرماندهی و ستاد سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، زمستان ۱۳۷۰.
۱۶. قضاوت، رحمان، حماسه‌های ماندگار هوانیروز در دفاع مقدس، تهران: ایرانچاپ، ۱۳۸۸.
۱۷. کریم‌زاده، اردشیر و پایخان، صفر، هوانیروز و دفاع مقدس، جزوه ویژه دانشجویان دانشگاه افسری آجا، تهران: ۱۳۹۰.
۱۸. کریم‌زاده، اردشیر و پایخان، صفر، حماسه‌های ماندگار هوانیروز در دفاع مقدس، چاپ دوم، تهران: ایرانچاپ، ۱۳۸۸.
۱۹. کیانی، سورنا، سرهنگ ستاد، محقق و نویسنده تاریخ دفاع مقدس (استاد دافوس)، اظهارات نامبرده در نشست ۱۳۸۹/۱۰/۲۰.
۲۰. معین وزیری، نصرت الله، سرتیپ ۲ ستاد، تحلیلی بر عملیات خیبر، تهران: سازمان حفظ آثار و نشر ارزش‌های دفاع مقدس آجا، ۱۳۸۳.
۲۱. منصوری، عباسعلی، فرمانده دانشکده فرماندهی و ستاد ارتش جمهوری اسلامی ایران، چهاردهمین نشست تحلیلی عملیات‌های دوران دفاع مقدس در دانشکده فرماندهی و ستاد ارتش، صبح روز بیستم دی ۱۳۸۹.
۲۲. موسوی، سیدابوالفضل، گزارش عملیات خیبر، فصلنامه نگین ایران، تهران: مرکز مطالعات و تحقیقات جنگ سپاه، سال دوم ریال شماره ۷، زمستان ۱۳۸۲.
۲۳. نمکی، علیرضا، سرتیپ ۲ خلبان، از خلبانان نیروی هوایی حاضر در عملیات خیبر، اظهارات نامبرده در نشست ۱۳۸۹/۱۰/۲۰.
۲۴. نمکی، علیرضا، گفت‌وگوی نگارنده با سرتیپ ۲ خلبان علیرضا نمکی، تهران، باغ موزه دفاع مقدس، اسفند ماه ۱۳۹۱.
۲۵. هاشمی رفسنجانی، اکبر، آرامش و چالش، کارنامه و خاطرات سال ۱۳۶۲، تهران: دفتر نشر معارف انقلاب، ۱۳۸۱.
۲۶. هاشمی رفسنجانی، اکبر، به سوی سرنوشت، کارنامه و خاطرات سال ۱۳۶۳، تهران: دفتر نشر معارف انقلاب، ۱۳۸۵.