

کاری از انجمن پژوهشی نازی سنتر

[www.nazicenter.com](http://www.nazicenter.com)



خاطرات ژنرال

# آدولف گالاند



گردآورندگان: بابک (Germanizer) / امیرحسین (AmirEfrat) / گرافیس: علی (اروین)

# خاطرات ژنرال گالاند

نویسنده: ژنرال آدولف گالاند

ترجمه: ذبیح الله منصوری

تهیه کنندگان:

بابک (Germanizer)

امیر حسین (AmirEfrit)

کاری از انجمن پژوهشی نازی سنتر

مرجع تخصصی نازی و رایش سوم

[WWW.NaziCenter.Com](http://WWW.NaziCenter.Com)

[WWW.Forum.NaziCenter.Com](http://WWW.Forum.NaziCenter.Com)

Galland, Adolf

گلاند، آدولف، ۱۹۱۲-

خاطرات ژنرال گلاند/ آدولف گلاند. فاجعه لنینگراد/ نوشته آناتول داروف؛ ترجمه ذبیح الله منصوری. - تهران: گلریز، ۱۳۷۳.

ISBN 964-5527-16-3

۲۲۰ص

فهرستویسی براساس اطلاعات فیبا.

Die ersten und die letzten:

عنوان اصلی:

Die jagflieger im zweiten weltkrieg.

۱- جنگ جهانی دوم، ۱۹۳۹-۱۹۴۵ عملیات هوایی آلمان. ۲- جنگ جهانی

دوم، ۱۹۳۹-۱۹۴۵ روسیه شوروی- خاطرات. الف. دارف، آناتولی، ۱۹۲۰-

Daroff, Anatoly. فاجعه لنینگراد ب. منصوری، ذبیح الله ۱۲۸۸ - ۱۳۶۵.

مترجم ج. عنوان و عنوان: فاجعه لنینگراد.

۹۲۰/۵۲۴۹۲۳

ذخ/کتاب ۷۸/۵

۱۳۷۳

۳۱۶۸-۷۵م

کتابخانه ملی ایران



## خاطرات ژنرال گلاند

### فاجعه لنینگراد

نویسنده: آناتول داروف

ترجمه: ذبیح الله منصوری

ناشر: گلریز

چاپ پنجم: ۱۳۹۰

شمارگان: ۱۱۰۰ نسخه

لینوگرافی: اردلان

چاپ: مهارت

شارات: گلریز- تهران، صندوق پستی: ۵۸۶-۱۵۷۴۵ تلفن: ۵۱۲-۶۶۹۷۰۴۲۶۳-۰۹۱۲۱۲۰۴۲۶۳

مرکز پخش: تصویر قلم، تلفن: ۵۵-۶۶۴۸۹۲۵۲

شابک ۹۷۸-۹۶۴-۵۵۲۷-۱۶-۵ ISBN 978-964-5527-16-5

حق چاپ برای ناشر محفوظ است

قیمت: ۹۰۰۰ تومان

## مقدمه ناشر

کتابی که پیش روی دارید مجموعه‌ای است از دو رمان مستقل که با قلم شیوای مرحوم ذبیح‌الله منصوری ترجمه و نگارش گردیده است.

رمان اول، «خاطرات ژنرال گلاند» فرمانده نیردی هوایی شکاری آلمان در زمان جنگ جهانی دوم می باشد. ژنرال گلاند مأموریت داشت که شهرهای آلمان را در مقابل حملات نیردی هوایی متفقین حفظ نماید و از دیگر سوی پشتیبانی از بمب افکنها و لشکرهای پیاده و زرهی ارتش آلمان نیز به او واگذار گردیده بود. خاطرات ژنرال گلاند طوری از طرف او نوشته شده که ضمن سرگرم کردن خواننده، اطلاعات جالب توجهی در رابطه با تاکتیک جنگهای هوایی و بهاران شهرها در زمان جنگ بین‌الملل دوم در اختیار او قرار می دهد.

دومین رمان، خاطرات آناتول داروف یکی از بازماندگان محاصره مخوف

لنینگراد توسط نیروهای آلمان در فاصله سالهای ۱۹۴۰ تا ۱۹۴۳ میلادی می-  
باشد. در طی این محاصره از ۴ میلیون سکنه لنینگراد ۳/۵ میلیون نفر اثر سرما،  
گرسنگی و بیماریهای مختلف از بین رفتند. محاصره ای که سبب گردید تمام اصول  
انسانیت و مدنیت در این شهر به وادی فراموشی سپرده شده و محاصره شدگان با  
اکل گوشت اموات به زندگی پر مشقت خود ادامه دهند. بسا این حال همین مردم  
که هرگز امیدی به طلوع مجدد خورشید سعادت و نیکیفنی در شهرشان نداشتند،  
در مقابل خصم يك قدم پا به عقب نگذاشتند و عاقبت شاهد موفقیت را در آغوش  
کشیدند.

بهر حال همان طور که خوانندگان محترم توجه کرده اند با آنکه این در  
زمان مستقل و جدا از یکدیگر می باشند، ولی زمان وقوعشان با هم همخوانی دارد  
و هر يك جداگانه گوشه هایی از تاریخ جنگ جهانی دوم را به تصویر می کشند.

## خاطرات ژنرال گالاند

(بالای آسمانی)

## مدرسه خلبانی

وقتی تحصیلات متوسطه من تمام شد، پدرم گفت فرزند اگر می خواهی پیوسته از حیث معاش آسوده خاطر باشی رشته طب یا جراحی را پیش بگیر، برای این که یک طبیب یا جراح در هر دوره و هر رژیم، می تواند کار بکند و معاش خود را تأمین نماید.

ولی من می خواستم خلبان بشوم و پرواز کنم و پدرم که شغل خلبانی را تقریباً چون بندبازی و شرکت در سیرک می دانست با اکراه درخواست مرا پذیرفت.

آن موقع (سال ۱۹۳۲ میلادی) آلمان مدرسه هواپیمایی نظامی نداشت و فقط دارای یک آموزشگاه هواپیمایی غیر نظامی بود که فارغ التحصیلان آن بعد از دریافت گواهینامه خلبانی در شرکتهای هواپیمایی

آلمان که بعد همه در يك شركت به نام «لوفت هانزا» متمرکز شد، کار می کردند و در سال ۱۹۳۲ میلادی که من خود را برای ورود به آن آموزشگاه آماده کردم چهار هزار جوان آلمانی داوطلب ورود به آموزشگاه بودند در صورتی که آموزشگاه بیش از بیست نفر شاگرد نمی پذیرفت!

شاید تصور کنید که هجوم جوانان آلمانی برای ورود به آموزشگاه خلبانی ناشی از این بود که خیلی به هواپیمایی عشق داشتند در صورتی که بیشتر بیکاری و گرسنگی آنها را مجذوب آموزشگاه خلبانی می نمود، زیرا جوانانی که بعد از خاتمه دوره متوسطه استطاعت نداشتند که وارد دانشگاه شوند و به تحصیلات ادامه بدهند محکوم بود که بیکار بمانند.

هزارها جوان فارغ التحصیل متوسطه برای تحصیل شغلی که فقط شکم آنها را باستان خالی سیر کند به هر در مراجعه می کردند و جواب منفی می شنیدند.

در سال ۱۹۲۲ میلادی، آلمان شش میلیون کارگر متخصص بیکار داشت و در کشوری که شش میلیون کارگر متخصص صنعتی بیکار وجود داشته باشد کسی به جوانهای تازه کار شغلی رجوع نمی کند.

این بود که چهار هزار جوان آلمانی داوطلب ورود به آموزشگاه خلبانی شدند در صورتی که می دانستند مدرسه مزبور بیش از بیست نفر را نمی پذیرد.

مدتی روز مغایه این چهار هزار نفر طول کشید تا بدانند کدام يك از آنها از لحاظ جسمی برای خلبانی صالح هستند. سپس امتحان شروع شد و انواع سئوالات را از ما کردند و بعد از خاتمه امتحان از چهار هزار نفر داوطلب ورود به آموزشگاه خلبانی هیجده نفر قبول شدند و من یکی از آن هیجده نفر بودم.

پس از این که تحصیلات ما شروع شد به ما اخطار کردند که نباید

تصور کنیم که چون قبول شده ایم بعد از آن کسی بر ما ایراد نخواهد گرفت بلکه اگر در طول مدت تحصیل و فراگرفتن فن خلبانی، برخلاف انضباط رفتار کنیم، یا معلوم شود که با سعی و دقت تحصیل نمی نمایم ما را از مدرسه اخراج خواهند کرد و مبلغ پنجاه مارک بابت هزینه مراجعت به خانه به ما خواهند پرداخت.

تعلیمات خلبانی ما از پرواز با هواپیمای بی موتور شروع شد و بعد از اینکه توانستیم لافل به مدت چهل دقیقه با هواپیمای بی موتور پرواز کنیم آن وقت طرز پرواز با هواپیمای موتوری را به ما آموختند.

امروز در مدارس نظامی به محصلینی که مشغول فراگرفتن فن خلبانی هستند حقوق می دهند ولی در آن موقع کسی به ما که محصل يك مدرسه هواپیمایی بازرگانی بودیم حقوق نمی دادند و برعکس از ما حقوق می گرفتند و پدرم هر ماه مبلغ سیصد و پنجاه مارک بابت هزینه مسکن و غذا و لباس من به مدرسه می پرداخت و از آن مبلغ گاهی پانزده و زمانی بیست مارک به عنوان پول جیبی از طرف مدرسه به من پرداخته می شد و چون پانزده یا بیست مارک هم صرف خرید صابون حمام و صابون ریش تراشی و تیغ اصلاح و جوراب و خمیر دندان و مسواک می گردید برای من هیچ چیز باقی نمی ماند به طوری که من نمی توانستم در روزهای تعطیل از مدرسه خارج شوم و گردش کنم و وارد کافه ای بشوم و به اقتضای فصل، يك بستنی یا يك قهوه گرم صرف نمایم.

چون وسیله خروج از مدرسه را در روزهای تعطیل نداشتیم آن ایام را نیز صرف تحصیل و تمرین هواپیمایی می کردم.

یکی از روزهای یکشنبه که محصلین برای استفاده از روز تعطیل شهر رفته بودند و فرودگاه مدرسه خلوت بود و آموزگار حضور نداشت من سوار يك هواپیمای مشقی شدم و پرواز نمودم.

پرواز با هواپیمای مشفی، روز یکشنبه فذغن نبود ولی پرواز، بدون حضور آموزگار در فرودگاه طبق آیین نامه مدرسه يك خلاف بزرگ محسوب می شد ولی من که می دانستم فرودگاه خلوت است فکر می کردم کسی مطلع نخواهد شد که من پرواز کرده ام.

ولی در موقع مراجعت و فرود آمدن بر فرودگاه یکی از دو چرخ جلوی هواپیما شکست و من از این واقعه، بسیار بیمناک شدم و پیش بینی کردم که مرا از مدرسه بیرون خواهند کرد، چون علاوه بر این که برخلاف انضباط، بدون حضور آموزگار در فرودگاه پرواز نمودم، چرخ يك هواپیمای مشفی را هم شکستم و به مدرسه ضرر زدم.

چون روز یکشنبه، از محصلین مدرسه کسی جز من در آنجا نمی ماند همین که چرخ شکسته هواپیما را می دیدند می فهمیدند که من آن را شکسته ام.

به فرض این که کسی نسبت به من ظنین نمی شد من نمی توانستم تحمل کنم که دیگری به جای من مورد سوء ظن قرار بگیرد، لذا همان روز چگونگی واقعه را به دفتر مدرسه گزارش دادم و گفتم مسئول شکستن چرخ هواپیمای مشفی من هستم.

از آن روز به بعد من منتظر بودم که از طرف فرمانده مدرسه مرا احضار کنند و بگویند که دیگر محصل مدرسه خلبانی نمی باشم، ولی روز بعد و روز پس از آن احضار نشدم.

بعد از يك هفته فرمانده مدرسه که ما جوانها او را مردی بسیار سالخورده می دیدیم در صورتی که بیش از پنجاه سال نداشت مرا احضار کرد و گفت: با این که مستوجب تبعید بودید، ولی چون دارای استعداد هستید من نخواستم با اخراج شما از مدرسه جلوی ترقیات آینده شما را بگیرم و بکوشید که بعد از این از انضباط سربچی ننمایید.

من در آن موقع نفهمیدم که تبعید من همان يك هفته اضطراب و انتظار مجازات بود و فرمانده مدرسه از این جهت مدت يك هفته راجع به آن واقعه با من صحبت نکرد که من بر اثر تشویش درونی و اضطراب دایمی تنبیه شوم.

بعد از این که دوره تحصیلات علمی و عملی ما در آموزشگاه خلبانی خانمہ یسافت، من و چهار نفر از شاگردها را از آن مدرسه به مدرسه دیگر فرستادند. آموزشگاه جدید يك آموزشگاه نظامی بود و ما می دیدیم که آموزگاران ما لباس افسران ارتش آلمان را در بر کرده اند.

در آن موقع آلمان هنوز با مقررات پیمان ورسای می زیست و حق نداشت که بیش از یکصد هزار سرباز داشته باشد و سربازان مزبور داوطلب بودند و پیمان ورسای اجازه نمی داد نظام وظیفه در آلمان برقرار شود.

در آموزشگاه جدید، واقع در منطقه «شلیس هایم»، در آسمان پرواز با هواپیمای شکاری (ولی بدون اسلحه) را به ما آموختند و تأکید کردند که هیچ کس نباید مطلع شود که ما با هواپیمای شکاری پرواز می کنیم زیرا آلمان طبق پیمان ورسای حق ندارد هواپیمای شکاری داشته باشد. در آن مدرسه ما انواع مانورهای هواپیمای شکاری را آموختیم.

هنگامی که ما در مدرسه مزبور، تحت سرپرستی افسران ارتش آلمان تحصیل می کردیم، هیتلر صدراعظم آلمان شد و گورینگ وزیر هواپیمایی گردید.

در آغاز تابستان سال ۱۹۳۳ میلادی، گورینگ به مدرسه ما آمد و من برای اولین مرتبه او را دیدم و مشاهده کردم که مردی است فره دارای صورتی پهن و حیرت کردم چگونه آن مرد چاق، در جنگ اول جهانی یکی از قهرمانان هوایی بزرگ آلمان بوده است.

گورینگ با مهربانی با ما برخورد کرد و بعد شمه‌ای راجع به وضع ملت آلمان صحبت نمود و گفت: دول دیگر از سر تا پا مسلح هستند ولی تا سرروز نمی‌گذاشتند که ملت آلمان مسلح شود لیکن ما زنجیرهای پیمان و رسای را که مانع از مسلح شدن آلمان است پاره خواهیم کرد و آلمان، قدرت گذشته را باز خواهد یافت و نیروی هوایی، در تحصیل قدرت برای آلمان نقشی بزرگ خواهد داشت زیرا دنیای آینده، دنیای هوایمی است. سپس راجع به تعلیم خلبانان نظامی آلمان صحبت کرد و گفت: تا امروز چون دولت آلمان، طبق پیمان و رسای نمی‌توانست که خلبان نظامی تربیت نماید، خلبانان خود را بعد از فرا گرفتن مقدمات هوایمی به روسیه می‌فرستاد تا در آنجا تحت تعلیم قرار بگیرند و با هواپیماهای شکاری و بمباران و اکتشاف پرواز کنند. ولی اینک رییس دولت آلمان يك دوست صمیمی و نیرومند پیدا کرده که همانا موسولینی نخست‌وزیر ایتالیاست و او موافقت نموده تا روزی که زنجیرهای پیمان و رسای پاره نشده خلبانان آلمانی به ایتالیا بروند و در آنجا تعلیمات هوایی را فرا بگیرند و لذا ما شمارا برای تکمیل تحصیلات به ایتالیا خواهیم فرستاد، ولی زنهار که راجع به این موضوع با هیچ کس حتی پسر و مادران صحبت نکنید زیرا اگر شایع شود که خلبانان آلمانی برای تکمیل تحصیلات به ایتالیا می‌روند يك وضع سیاسی وخیم در اروپا به وجود می‌آید و ممکن است دول دیگر آلمان را اشغال نمایند تا این که مانع از تجدید تسلیحات آلمان شوند و رابطه ایتالیا نیز با دول فرانسه و انگلستان تیره خواهد شد زیرا هنوز دولت ایتالیا، روی کاغذ متحد نظامی دول فرانسه و انگلستان است.

يك ماه بعد از این که گورینگ به مدرسه ما آمد، ما شاگردان مدرسه را به عنوان این که محصلین مدرسه هنرهای زیبا هستیم، برای مطالعه در موزه‌های ایتالیا به آن کشور فرستادند.

ما با لباس معمولی خود یعنی نیم تنه و شلوار غیر نظامی وارد ایتالیا شدیم و در شهر «باری» از قطار فرود آمدیم. در آنجا ما را سوار کامیون کردند و با این که راننده کامیون و دو نفر که به استقبال ما آمدند لباس عادی در برداشتند وضع کامیون نشان می‌داد که يك کامیون نظامی است. کامیون راه فرودگاه نظامی را پیش گرفت و بعد از این که وارد فرودگاه شدیم ما را به عمارتی راهنمایی نمودند و اطاقهایی را که محل سکونت ما بود نشان دادند.

چند دقیقه دیگر آن دو نفر که به استقبال ما آمده بودند با لباس نظامی ایتالیایی وارد اطاق ما شدند و از ما دعوت نمودند که لباس خود را عوض کنیم و لباس نظامی ایتالیایی بپوشیم. ما انتظار نداشتیم که لباس نظامی ایتالیا را بر تن ما بپوشانند و سپس از روز بعد، که تعلیمات ما آغاز گردید از روز اول که ما وارد فرودگاه مزبور موسوم به فرودگاه گروناتزیل شدیم دریافتیم که وضع زندگی افسران در آن فرودگاه خوب نیست.

ما قبل از اینکه از آلمان حرکت کنیم راجع به ایتالای موسولینی خبرهایی شنیده بودیم که مشاهدات ما در فرودگاه با آن مغایرت داشت. از اثاث اطاق گذشته (و طبیعی است که از يك مؤسسه نظامی نمی‌توان انتظار داشت دارای اثاث باشکوه باشد) غذا و وسایل بهداشت آنهایی که در فرودگاه می‌زیستند خوب نبود و وضع زندگی افراد و افسران، حکایت از این می‌کرد که فرودگاه، بودجه کافی ندارد و نمی‌تواند غذای سالم و کافی برای افراد و افسران تهیه کند.

ما با این که از کشوری مثل آلمان (با آن بحران اقتصادی شدید) می‌آمدیم نمی‌توانستیم غذای ایتالیاییها را بخوریم و در بین اطعمه آنها فقط غذایی موسوم به اسپاگتی آنها که با ماکارونی تهیه می‌شد مأکول بود. وقتی تعلیمات ما شروع شد حیرت زده دیدیم که با ما طوری رفتار



می‌نماید که گویی ما مبتدی هستیم و برای فراگرفتن فن خلبانی به ایتالیا آمده‌ایم. نه ما زبان ایتالیاییها را می‌دانستیم نه آنها زبان ما را. ایتالیاییها، در زبان فرانسوی تسلط داشتند و تمام ایتالیاییها زبان فرانسوی را می‌دانند، ولی ما جز چند کلمه از آن زبان را نمی‌دانستیم. سه روز، هر بامداد ما را به فرودگاه می‌بردند و ااداران می‌کردند که سوار بک هواپیمای مشقی شویم و بک آموزگار با ما در هواپیما می‌نشست و پرواز می‌کردیم و چند دور اطراف فرودگاه چرخ می‌زدیم و فرود می‌آمدیم. من تصور می‌کنم که با وزارت هواپیمایی آلمان که گورینگ وزیر آن بود نتوانست منظور خود را به ایتالیاییها بفهماند. با این که وقتی دولت ایتالیا خواست که تقاضای دولت آلمان را به نیروی هوایی خود ابلاغ نماید دچار اشتباه شده و در نتیجه نیروی هوایی ایتالیا تصور نمود که ما مبتدی هستیم.

در همان موقع که ما وارد ایتالیا شدیم یکی از خلبانان ایتالیایی مدت سه ربع ساعت روی پشت هواپیما پرواز کرد و رکورد جهانی پرواز روی پشت را شکست. مقصود از پرواز روی پشت این است که در موقع پرواز سر خلبان متوجه زمین باشد و ایتالیاییها مباحث می‌کردند که یکی از خلبانان آنها مدت سه ربع ساعت روی پشت پرواز کرده و رکورد جهانی پرواز روی پشت را شکسته است.

روز چهارم وقتی ما را برای تمرین به فرودگاه بردند، آموزگار سه من امر کرد که تنها سوار شوم و پرواز کنم و من اوج گرفتم و بعد از نیم دقیقه روی پشت شروع به پرواز کردم. به طوری که بعد رفا به من گفتند ایتالیاییها بدو حیرت نمودند زیرا انتظار داشتند که یک مبتدی بتواند روی پشت پرواز کند.<sup>۱</sup>

۱. اصطلاح روی پشت پرواز کردن به طوری که خود خوانندگان ←

وقتی مدت پرواز من روی پشت از نیم ساعت گذشت آثار وحشت در قیافه ایتالیاییها پدیدار شد زیرا می‌دیدند که عنقریب است پرواز من روی پشت به اندازه مدت پرواز قهرمان ایتالیایی خواهد شد و بعید نیست که من موفق بشوم رکورد او را بشکنم، این بود که آموزگار ایتالیایی به من امر کرد که فرود بیایم و من نیز ناگزیر، اطاعت کردم و فرود آمدم. از آن روز به بعد، رفتار ایتالیاییها نسبت به ما عوض شد و دیگر ما را به چشم مبتدی نگاه نمی‌کردند و حاضر شدند که با هواپیماهای شکاری خود به ما تعلیم بدهند و برای اولین بار من توانستم با یک مسلسل که روی هواپیما نصب شده بود شلیک کنم. آنگاه تیراندازی با دو مسلسل را که روی هواپیما نصب شده بود به من آموختند و در روزهای بعد ما هر روز برای نشانه زنی پرواز می‌کردیم.

بدو به طرف بالونهایی که ایتالیاییها هوا می‌کردند تیر می‌انداختیم و به زودی فرود آوردن بالونهای مزبور که به محض اصابت گلوله سوراخ می‌شدند و سقوط می‌کردند برای ما، کاری عادی شد.

سپس ایتالیاییها هدفی را به یک هواپیمای شکاری می‌بستند به طوری که هدف با هواپیما از پنجاه تا یکصد متر فاصله داشت و ما می‌باید به سوی آن هدف تیراندازی نماییم و وقت کنیم که از روی خطا، خود هواپیما هدف نشود.

این نوع تیراندازی قدری مشکل بود زیرا هواپیمای شکاری خط سیر خود را تغییر می‌داد و خط سیر هدف هم تغییر می‌کرد و ما می‌باید در سرعت سیصد چهارصد کیلومتر در ساعت، با توجه به تغییر خط سیر هدف،

→ درمی‌یابند درست افاده مفهوم نمی‌کند، ولی بعضی اصطلاحات در برخی از فنون و اصناف طوری متداول شده که ولو نادرست باشد باید آن را به کار برد و گرنه منظور نویسنده را نخواهیم فهمید و این اصطلاح هم یکی از آنهاست - مترجم.

با مسلسل آن را نشانه بزیم.

تسمی دیگر از تعلیمات ما عبارت بود از جنگ زرگری در هوا با استفاده از مانورهای آکروباسی هوایی تا این که بتوانیم در موقع پیکار خود را از عرصه هدف مسلسل خصم، دور کنیم یا این که حریف را هدف نماییم.

عاقبت دوره تعلیمات ما در ایتالیا خاتمه یافت و آنگاه پانزده روز به ما مرخصی دادند و من از آن مرخصی برای دیدن شهرهای ایتالیا استفاده کردم.

### در يك سانحه چشم چپ من آسیب دید

يك روز در شهر رم مشغول تماشای بنای معروف «کولیزیوم» که از ابنیه باستانی معروف ایتالیاست بودم و يك مرتبه يك زاندارم به من نزدیک شد و گفت: آیا شما ورقه مرخصی دارید؟

گفتم ورقه مرخصی چیست و بعد متوجه شدم چون من اونیفورم خلبانهای ایتالیا را در بر کرده‌ام او تصور می‌کند که من يك خلبان ایتالیایی هستم و بدون مرخصی از محل خدمت خود خارج شده‌ام.

من خواستم به او بگویم که من ایتالیایی نیستم بلکه آلمانی می‌باشم، ولی به خاطر آوردم که حضور خلبانان آلمانی در ایتالیا برای فراگرفتن تعلیمات جزو اسرار نظامی و سیاسی است و نباید افشاء شود.

از طرف دیگر چون زبان ایتالیایی را نمی‌دانستم نمی‌توانستم به طرزی

دیگر آن ژاندارم را متقاعد کنم و او مرا با خود به پاسگاه ژاندارمری برد و مدت سه ساعت مرا در آنجا نگهداشتند تا این که از طرف ستاد ارتش ایتالیا<sup>۱</sup> به وسیله ژاندارمری مرکزی دستور آزادی مرا صادر کردند.

پس از مراجعت به آلمان من لباس سابق یعنی نیم تنه و شلوار پوشیدم. در آن موقع نیروی هوایی نظامی آلمان به وجود آمده بود لیکن به خلبانها اجازه داده نمی شد که لباس نظامی بپوشند و ما با لباس غیر نظامی پرواز می کردیم یعنی لباسها فوقی با لباس خلبانان هواپیماهای بازرگانی آلمان نداشت.

یک روز هنگامی که من مشغول پرواز بودم هواپیمای سقوط کرد و نابلوی راندگی هواپیما که جلوی خلبان است طوری شکست که سرم از نابلوی مزبور خارج شد. مدت چهار ساعت طول کشید تا این که توانستند نابلوی راندگی را اره کنند و سرم را آزاد نمایند و آنگاه مرا به بیمارستان منتقل کردند.

مدت دو ماه در بیمارستان بودم و آنگاه دو ماه دیگر طول کشید تا دوره نقاهت من سپری شد.

در این چهار ماه جراحان بیمارستان، بیش از ده عمل جراحی در سر و صورت و دست و پای من به انجام رسانیدند و پس از یکصد و بیست روز وقتی آینه‌ای به دستم رسید و صورتم را در آن نگریستم خود را نشناختم زیرا بر اثر اعمال جراحی متعدد صورت من بکلی عوض شده بود.

مهاردت جراحان آلمانی مرا که محکوم به مرگ بودم یا لاقط می باید تا پایان عمر زمین گیر باشم جان تازه بخشید و من می توانستم مثل ایام قبل از سانحه، راه بروم و کار بکنم ولی از بینایی چشم چپ من کاسته شد و اطبای آلمانی بعد از معاینه دقیق من اظهار کردند که من دیگر برای

هواپیمایی صلاحیت ندارم و با صدور این رأی مرا که آرزو داشتم روزی در هواپیمایی دارای اسم و رسم شوم نا امید نمودند و یکی از اطباء به من گفت: گالاند، شما باید خوشوقت باشید که با این توفیق اجباری از هواپیمایی کناره گیری می نمایید زیرا هر کس در هواپیمایی کار کند سقوط خواهد کرد و کشته خواهد شد.

مدت سه ماه من با اینکه هر روز در محل خدمت حاضر می شدم اجازه نمی دادند که پرواز کنم و کارهای دفتری را به من محول می کردند، ولی رئیس مستقیم من مرا دلداری می داد و می گفت: گالاند، نا امید نباش و دو نفر از کحالان معروف آلمان را به من معرفی کرد و گفت: نزد آنها برو و چشم چپ خود را نشان بده و بفهم که نظریه آنها در خصوص بینایی چشم چپ تو چیست.

من به آن دو نفر مراجعه کردم و آنها گفتند که عصب چشم شما سالم است ولی بر اثر سانحه هوایی و اینکه مقداری شیشه در چشم شما فرو رفته بود، جهاز چشم آسیب دیده و با این که جراحان ماهر، چشم چپ شما را مورد عمل قرار داده اند، متأسفانه چشم چپ به اندازه چشم راست بینایی ندارد مع الوصف بینایی آن بخصوص با عینک، برای کارهای شما کافی است.<sup>۱</sup>

۱. تعداد کسانی که در پایان جنگ بین المللی اخیر فقط در انگلستان از چشمهای مصنوعی شیشه‌ای استفاده می کردند بالغ بر يك میلیون نفر شد زیرا این چشمها علاوه بر طبیعی بودن شکل ظاهری آن اجازه می دهد که اشک در مجرای اصلی خود حرکت و جاری شود. ساختن چنین چشمهایی از قرن پنجم قبل از میلاد شروع شده است. در آن موقع چشم را از چینی می ساختند و روی آن عکس چشم را می کشیدند و بعد از آن چشمهایی از طلا و نقره و عاج و آلومینیم و شیشه و اخیراً پلاستیک ساخته شد.

ساختن چشمهای شیشه‌ای مدتی موقوف شد تا اینکه «آمبروز بهاری» جراح ←

پرسیدم: آیا می‌توان بینایی چشم چپ را به اندازه چشم راست کرد؟ آنها گفتند: شاید روزی بیاید که علم بتواند هر قسمت از جهاز چشم را که آسیب دیده است تجدید کند ولی در حال حاضر این توانایی را ندارد و از ما برای اینکه بینایی چشم چپ شما را به اندازه چشم راست بکنیم کاری ساخته نیست.

سه ماه دیگر من مشغول کارهای دفتری بودم و کماکان به من اجازه نمی‌دادند که پرواز نمایم و من چنین نشان می‌دادم که مشغول معالجه چشم چپ خود هستم.

پس از سه ماه اظهار کردم که چشم چپ من معالجه شده و اینک می‌توانم با چشم چپ مثل چشم راست بینم در صورتی که این طور نبود و چشم چپ من با قوت و صراحت چشم راست نمی‌دید و من وقتی چشم راست را می‌بستم نمی‌توانستم با چشم چپ اشیاء دور را به خوبی مشاهده نمایم.

وقتی ادعا کردم که چشم چپ من بکلی معالجه شده و مانعی که در راه پرواز من وجود داشت از بین رفت و لذا می‌توانم مثل گذشته پرواز نمایم مرا برای معاینه چشم چپ نزد کمال نیروی هوایی فرستادند و او چشم راست مرا به وسیله يك باند ضخیم بست به طوری که نتوانم با چشم راست چیزی بینم و سپس گفت که با چشم چپ حرفی را که روی نابلوی اطاق کمال نوشته‌اند بخوانم.

من تصور می‌کنم هر کس که برای معاینه چشم و خسرید عینک به يك کمال مراجعه می‌کند نابلوی مزبور را دیده و می‌داند که روی آن

معروف فرانسوی باز دیگر آن را زنده کرد. ساختن چشمهای مزبور اختصاص به آلمان داشت ولی هنگامی که در سال ۱۹۳۳ صدور آن ممنوع گردید کشورهای دیگر از قبیل آمریکا و چند کشور اروپایی آن را از پلاستیک ساختند.

چند ردیف حروف الفباء، بعضی بزرگ و بعضی کوچک، نوشته شده است و شخصی که به کمال مراجعه می‌نماید باید حروف درشت و آنگاه ریز را بخواند.

در حالی که پزشک بهداری نیروی هوایی نیز حضور داشت من اول حروف بزرگ و آنگاه حروف کوچک را خواندم و آن دو پزشک که یکی کمال بود خیلی حیرت کردند و کمال به من گفت که حروف مزبور را معکوس بخوانم یعنی از حروف ریز که پایین تابلو نوشته شده شروع کنم تا به حروف بزرگ برسم و من مرتبه‌ای دیگر از حروف ریز شروع کردم و خواندم تا به حروف بزرگ رسیدم و آن دو پزشک مبهوت شدند و گفتند تردیدی وجود ندارد که چشم چپ شما به خوبی می‌بیند و همان روز گواهی دادند که «گالاند برای خدمت در نیروی هوایی نظامی صالح است» و همان شب من در یکی از رستورانهای برلن به افتخار یکی از همقطارهای خود که يك ماه قبل حروف آن تابلو را نوشته به من داده بود ضیافتی کوچک دادم. من مدت يك ماه حروف نابلوی مزبور را از بالا به پایین و از پایین به بالا و از راست به چپ یعنی برخلاف رسم الخط لائینی حفظ کردم تا این که بتوانم چنین نشان بدهم که چشم چپم می‌بیند و با این خدعه اجازه پرواز را کسب نمودم.

صدور اجازه پرواز من مصادف با موقعی شد که نیروی هوایی آلمان که به وجود آمده بود رسمیت یافت و خلبانان و سایر کارکنان نیروی هوایی توانستند که او نفورم نیروی هوایی را در بر کنند.

تیم ملی فوتبال ایران در بازی با تیم ملی فوتبال اسپانیا در ورزشگاه سانتیاگو برنابئو در مادرید، اسپانیا، در روز شنبه ۱۲ سپتامبر ۲۰۰۸، در دقیقه ۱۱، با گل زین‌الدین زینزده، پیروز شد. این گل، اولین گل تاریخ فوتبال ایران در ورزشگاه سانتیاگو برنابئو بود. زینزده در دقیقه ۱۱، با یک شوت قدرتمند از فاصله ۱۰ متری دروازه، توپ را در تورهای دروازه اسپانیایی زد. این گل، به تیم ایران کمک کرد تا در دقیقه ۱۲، با گل مهدی تاجگردین، پیروز شود. این دو گل، به تیم ایران کمک کرد تا در دقیقه ۱۲، با گل مهدی تاجگردین، پیروز شود. این دو گل، به تیم ایران کمک کرد تا در دقیقه ۱۲، با گل مهدی تاجگردین، پیروز شود.

### شرکت در جنگ داخلی اسپانیا

رسمیت یافتن نیروی هوایی آلمان بیم دولت ما را از بین برد و دیگر مجبور نبود که مثل گذشته خلبانان آلمان را برای فراگرفتن تعلیمات نظامی به روسیه یا ایتالیا بفرستد و ما در خود آلمان برای تکمیل معلومات نظامی شروع به تحصیل و تمرین کردیم.

در بین ما افسرانی وجود داشتند که اطلاعات نظامی آنها بیش از افسران روسیه و ایتالیا بود و بخصوص می توانستند تحولات آینده را پیش بینی نمایند.

در ایتالیا و روسیه، خلبانان ما از تعلیمات غرض کردن روی هدف ورها کردن بمب در حالی که هواپیما در طول يك خط عمودی فرود می آید خبری نشنیدند و این نوع رها کردن بمب را افسران نیروی هوایی متداول

نمودند و وقتی هواپیمای بمباران موسوم به «اشتوکا» برای همین منظور ساخته شد خلبانان ما توانستند که غوص کردن روی هدف را در طول يك خط عمودی کامل تر نمایند.

در روسیه و ایتالیا خلبانان ما از حیث مهمات در مضیقه بودند ولی در آلمان هر قدر مهمات برای تمرین می خواستیم به ما می دادند.

از اینها گذشته، افسران روسی و ایتالیایی، متوجه اهمیت هواپیمایی در جنگهای جدید نبودند و تصور می کردند که وظیفه هواپیما در جنگ آینده همان خواهد بود که در جنگ جهانی اول بوده یعنی سلاحی است فرعی و فقط از لحاظ اکتشاف برای ارتش فایده دارد و می تواند چشم ارتش باشد. ولی افسران آلمانی متوجه شده بودند که نیروی هوایی به تنهایی و بدون کمک پیاده نظام قادر است که در جنگ يك سلاح مؤثر باشد.

ما خلبانان جدید آلمان طبق نظریه های نوین افسران آلمانی تعلیمات استراتژیکی و تاکتیکی را در نیروی هوایی فرا می گرفتیم نسا اینکه روز سیزدهم ماه ژوئیه سال ۱۹۳۶ میلادی آتش جنگ داخلی در اسپانیا مشتعل گردید و يك ژنرال بالنسبه جوان یعنی چهل و سه ساله به نام «فرانکو» که فرماندهی قوای اسپانیا را در سرکوش داشت علیه حکومت دست چپ اسپانیا قیام کرد تا این که حکومت مزبور را سرنگون نماید و چون حکومت دست چپ اسپانیا مقاومت کرد جنگ داخلی شروع شد.

در آغاز جنگ داخلی اسپانیا، وضع ژنرال فرانکو و طرفداران او خوب نبود برای اینکه قسمت اعظم قوای آنها در مراکش (واقع در آفریقا) فرار داشت و آنها نمی توانستند سربازان و ساز و برگ جنگی خویش را از مراکش به اسپانیا برسانند زیرا برای عبور از دریا فاقد کشتی بودند و به فرض اینکه کشتی تهیه می کردند، سفاین آنها هنگام عبور از دریا، برای رسیدن به اسپانیا گرفتار کشتی های جنگی حکومت اسپانیا می شدند. این بود

که موسولینی نخست وزیر ایتالیا و هیتلر صدراعظم آلمان تصمیم گرفتند که قوای ژنرال فرانکو را از راه هوا به اسپانیا برسانند.

در آن موقع دولت آلمان هواپیماهایی داشت دارای سه موتور به اسم «یونکرس - ۵۲» که برای حمل مسافر و بار خیلی قابل استفاده بود و يك عده از هواپیماهای مزبور که خلبانان آلمانی آن را می راندند مأمور شدند که قوای ژنرال فرانکو را از آفریقا به اسپانیا برسانند و این کار را با موفقیت به انجام رسانیدند و ژنرال فرانکو توانست قسمتی از شهرهای جنوب اسپانیا را اشغال کند و خود را به حومه غربی شهر مادرید پایتخت اسپانیا برساند و از آن پس به مدت دو سال و چهار ماه شهر مادرید از طرف قوای ژنرال فرانکو در محاصره بود تا اینکه ملیون اسپانیا به فرماندهی ژنرال فرانکو فاتح شدند و حکومت دست چپ اسپانیا سقوط کرد.

ما خلبانان نظامی آلمان، از روی اخبار جراید و رادیوها می دانستیم که در اسپانیا جنگ شروع شده ولی مطلع نبودیم که هواپیماهای آلمان قوای ژنرال فرانکو را از آفریقا به اسپانیا رسانیده است. بعد با حیرت متوجه می شدیم که برخی از همقطارهای ما ناپدید می شوند بدون اینکه معلوم شود چرا ناپدید شده اند.

چند ماه دیگر، عده ای از آنها که ناپدید شدند مراجعت کردند و ما مشاهده نمودیم که رنگ صورت آنها تغییر کرده و صورشان گندمگون شده است. آن وقت از زبان آنها شنیدیم که در اسپانیا بسر می بردند و تغییر رنگشان ناشی از آفتاب آن کشور است. سپس مطلع شدیم که يك عده از همقطاران ما در اسپانیا برای کمک به ژنرال فرانکو در يك گروه نظامی به اسم «لژیون کوندور» مشغول پیکار هستند.<sup>۱</sup>

۱. لژیون که يك کلمه لاتینی است به معنای گروه، دسته و سپاه می باشد و کوندور عقابی است بزرگ دارای بالهای طویل که در آفریقای جنوبی زندگی می نماید و ←

يك روز فرمانده ما مرا به دفتر خود احضار کرد و گفت: گسالاند، من تصمیم گرفته‌ام که شما را به اسپانیا بفرستم تا در لژیون کوندور برای کمک به ژنرال فرانکو بیکار کنید. ولی قصد من از فرستادن شما به اسپانیا کمک به ژنرال فرانکو نیست بلکه می‌خواهم که شما به آنجا بروید تا اینکه آزمایشهای جنگی تحصیل کنید و تا انسان وارد میدان جنگ نشود نمی‌تواند آزمایش جنگی تحصیل نماید.

اما نباید کسی از رفتن شما به اسپانیا مطلع شود و وقتی از اسپانیا برای خانواده خود نامه می‌نویسید به عنوان يك مؤسسه بازرگانی نامه‌ها را ارسال بدارید (فرمانده آدرس معمول را به من داد) و خانواده شما هم باید به وسیله همین مؤسسه با شما مکاتبه کنند و شما قبل از حرکت به سوی اسپانیا لباس نظامی را از تن بیرون خواهید آورد و با لباس عادی عازم اسپانیا خواهید شد و پس از ورود به آنجا مطیع اوامر فرمانده نظامی لژیون کوندور که يك افسر آلمانی است خواهید بود و در نظر داشته باشید که بیکار شما در اسپانیا فرقی با جنگ برای آلمان ندارد.

روزی که ما از آلمان به راه افتادیم که به اسپانیا برویم سیصد و هفتاد خلبان بودیم و همه لباس عادی در برداشتیم.

آن زمان در آلمان سازمانی بود کشوری (غیر نظامی) به اسم «کار و شادی» که در فصل تابستان کارگران را برای تفریح و رفع خستگی به مسافرت می‌فرستاد و ما هم به ظاهر از طرف سازمان مزبور به مسافرت رفتیم و وسیله مسافرت ما عبارت بود از يك کشتی بازرگانی متعلق به پاناما که می‌باید ما را از آلمان به اسپانیا برساند.

کشتی مزبور در سفر قبل برای حکومت دست چپ اسپانیا اسلحه چون کسانی که از آلمان به اسپانیا رفتند تا به ژنرال فرانکو کمک کنند خلبان بودند گروه آنها را به اسم لژیون کوندور خواندند - مترجم.

حمل کرده بود و در آن سفر ما را می‌برد تا اینکه در اسپانیا به رقیب حکومت دست چپ یعنی ژنرال فرانکو کمک کنیم. وقتی ما وارد کشتی شدیم حیرت زده دریافتیم که جای ما در انبار وسیع کشتی می‌باشد.

سیصد و هفتاد خلبان آلمانی را در انباری که در سفر قبل جای صندوقهای مسلسل و مهمات بود قرار دادند و بعد از این که کشتی به راه افتاد ناخدای کشتی مرا از انبار خارج نمود و به اطاق خود برد و گفت: چون شما از جهت درجه و سابقه ارشد دیگران هستید می‌باید فرماندهی آنها را برعهده بگیرید و وادارشان کنید که مطیع اقباض باشند.

من از ناخدا خواهش کردم که مرا از فرماندهی مزبور معاف کند ولی او گفت: بر طبق دستوری که به من داده‌اند من نباید به شما بگویم که شما تا موقع ورود به اسپانیا فرمانده همقطارهای خود هستید و به آنها بگویید که هنگام روز هیچ کس نباید از انبار خارج شود و به صحنه کشتی بیاید ولی در موقع شب خروج از انبار اشکال ندارد.

من ناگزیر دستور ناخدا را که امر ستاد نیروی هوایی آلمان بود به همقطارها ابلاغ کردم. روز اول و دوم وضع ما در انبار قابل تحمل بود و فقط نمی‌توانستیم در ساعات روز از انبار خارج شویم ولی روز سوم ماشین کشتی خراب شد و سرعت آن سفینه که کم بود تقلیل یافت.

ناخدا که می‌گفت هشت روزه ما را از آلمان به اسپانیا خواهد رسانید اظهار کرد به مناسبت کاهش سرعت کشتی، مسافرت ساده بسا دوازده روز طول خواهد کشید و از جیره غذا و آب آشامیدنی ما کاست که در راه دچار گرسنگی و تشنگی نشویم.

همقطارهای من طوری از این تصمیم خشمگین شدند که می‌خواستند شورش نمایند و کشتی را به تصرف در آورند و من که مسئول حفظ اقباض بودم با کمال ناسف مجبور شدم که شش نفر از آنها را که محرک شورش بودند

از دیگران جدا نمایم و حبس کنم.

من می دانستم که دولت آلمان گرفتار محظوظ شده و گرنه ما را با آن کشتی فرسوده و کثیف و با آن وضع ناگوار به اسپانیا نمی فرستاد و از این جهت دولت آلمان دچار محظوظ شده بود که دول اتحاد جماهیر شوروی و فرانسه به وسیله نمایندگان سیاسی و جاسوسان خویش مراقبت می کردند که از آلمان نظامیها برای کمک به ژنرال فرانکو به اسپانیا نروند و گرنه دولت آلمان ما را با يك کشتی تمیز آلمانی به اسپانیا می فرستاد.

آن موقع در فرانسه، حکومتی زمامدار بود که اکثریت آن را دو حزب کمونیست و سوسیالیست تشکیل می داد و آن دو حزب ائتلاف کرده يك جبهه توده به وجود آورده بودند. جبهه توده به مناسبت این که طرفدار حکومت دست چپ اسپانیا به شمار می آمد خیلی دقت می کرد که نیروی هوایی آلمان برای کمک به ژنرال فرانکو به اسپانیا منتقل نگردد.

اگر در آن سفر که ما با آن کشتی فرسوده و کثیف به اسپانیا می رفتیم طوفان دریا به من کمک نمی کرد من نمی توانستم جلوی همقطارهای خود را بگیرم و آنها می شوریدند و کشتی را تصرف می کردند تا اینکه بتوانند به قدر اشتها و عطش خود غذا بخورند و آب بنوشند. ولی در مغرب فرانسه، طوفانی شدید شروع شد و کشتی بر اثر امواج دریا طوری به طرف چپ و راست و جلو و عقب متمایل می گردید که تمام همقطارهای من گرفتار بیماری دریا شدند و بی انقطاع استفراغ می کردند و بیحال روی بسترهای خود افتاده بودند.

واضح است که وقتی سیصد و شصت و سه نفر (بعد از کسر آن شش نفر و خود من) در يك انبار بیمار شوند و دایم استفراغ کنند و کسی نباشد که از آنها پرستاری نماید و انبار را تمیز کند، آن انبار به چه شکل در می آید.

همه از آن وضع شاک و نالان بودند غیر از من، زیرا می دانستم که اگر بیماری دریا، همقطارهای مرا وادار به رکود نمی نمود، آنها می شوریدند و احتمال داشت که در آن شورش عده ای از جاشوان کشتی (که از ناخدا اطاعت نمی نمودند) و همقطاران من کشته شوند.

عاقبت در هشتم ماه مه سال ۱۹۳۷ میلادی، ما در شمال غربی اسپانیا در يك بندر کوچک که در دست (میلیون طرفداران ژنرال فرانکو) بسود قدم به خشکی نهادیم و شکر کردیم که از بیماری دریا رهایی یافتیم.

\*\*\*

روزی که من وارد اسپانیا شدم ستوان یکم بودم و پس از ورود به لژیون کوندور که اونفورم سبز زیتونی داشت درجه سروانی به من دادند. وظیفه ما در لژیون کوندور سه کار بود: اول سوار کردن هواپیماهایی که به شکل قطعات منفصل از آلمان به اسپانیا می رسید، دوم بمباران مواضع دست چپی ها و سوم کمک به پیاده نظام و قوای موتوریزه ژنرال فرانکو با هواپیماهای شکاری.

بعد از اینکه ما وارد اسپانیا شدیم ژنرال فرانکو برای اشغال شهر «بیلباو» که در تصرف دست چپی ها بود اقدام کرد و روز شانزدهم ماه ژوئن ژنرال فرانکو با کمک نیروی هوایی آلمان موفق شد که شهر بیلباو را اشغال کند.

وقتی آن شهر از طرف میلیون اشغال شد من هنوز در جنگ اسپانیا شرکت نموده یعنی پرواز جنگی نکرده بودم و پس از اینکه با قوای میلیون وارد شهر شدم چشم من به يك منظره خوفناک افتاد، زیرا مشاهده کردم که عده ای از زنها و مردها را از چفت درها حلق آویز کرده اند و وقتی انسان از خیابان عبور می کرد، از طرف چپ و راست، چشم او به منظره ای شبیه به دکانهای قصابی می افتاد و همان طور که در دکانهای قصابی گوسفند و



گاو را از فواره آویزان می‌نمایند کمونستهای اسپانیا هم قبل از عقب‌نشینی از آن شهر، هر يك از سکنه را که متهم به طرفداری از ملیون بودند از چفت درها آویخته بودند.

یکی از مناظر بسیار فجیعی که در آن شهر به چشم ما می‌رسید قتل وحشیانه بعضی از زنهای بود و دیدیم که برخی از زنهای را طوری کشته‌اند که اعضای بدن و امعاء و احشاء آنها متلاشی گردیده است.

سربازان ملیون برای ما حکایت می‌کردند که قاتل زنهای مسز بوریك زن کمونیست است به نام «بازیوناریا» و آن زن، مواد منفجره را در بعضی از اعضای بدن زنهایی که تمايلات دست راستی دارند جا می‌دهد و آنگاه دینامیت را در بدن آنها منفجر می‌نماید.

مشاهده مناظر مزبور مرا به شدت متأثر کرد چون انتظار نداشتم که نوع بشر را آن اندازه وحشی ببینم.

در همان اوقات که بیلپائو مفتوح شد واقعه‌ای اتفاق افتاد که نشان می‌دهد ممکن است که در منظم‌ترین سازمانهای نظامی دنیا هم که نیروی آلمان یکی از آنها بود، فراموشی و غفلت، سبب بروز حوادث ناگوار شود.

يك روز لازم شد که يك گسروهان از آتشبارهای ضد هوایی را بالای کوهی موسوم به کوه «گرددوس» نصب نمایند تا اینکه بتوانند از آنجا جلوی پرواز هواپیماهایی را که از ارتفاعات زیاد عبور می‌کنند بگیرند.

وقتی سربازان آلمانی بالای کوه گرددوس رسیدند، چشم آنها به دو مرد ریشو و زنده‌پوش افتاد و هر دو موهای بلند طلاسی و ریش حنایی داشتند. سربازان ما از مشاهده آن دو نفر حیرت کردند و تصور نمودند که شاید آن دو نفر انسان وحشی می‌باشند ولی با شگفت متوجه شدند که آنها به زبان آلمانی صحبت می‌نمایند.

آن دو مرد ریشو در کوه کلبه‌ای برای خود ساخته، مقداری از درختهای خشک را قطع نموده کنار آن کلبه انباری از هیزم به وجود آورده بودند. سربازان ما از آنها پرسیدند: شما که هستید و اینجا چه می‌کنید؟

آنها جواب دادند که سرباز لژیون کوندور می‌باشند و هفت ماه قبل به آنها مأموریت داده شد که بالای کوه گرددوس دیده‌بانی کنند و گفتند که مدت دیده‌بانی آنها بیست و چهار ساعت است و می‌باید پس از يك شبانه روز دو نفر دیگر بیایند و جای آنها را بگیرند و آنها برای استراحت از کوه پایین بروند. ولی هفت ماه است که کسی سراغ آنها را نگرفته و آنان برای اینکه حساب ایام را از دست ندهند هر روز يك خط به دیوار کلبه خود می‌کشیدند و در آن هفت ماه با شکار بز کوهی که در آن کوه فساوان است و نوشیدن آب چشمه‌های کوهسار زندگی می‌کردند.

وقتی سربازان ما وارد کلبه آن دو نفر شدند دیدند که مقداری زیاد آتش را زیر خاکستر پنهان کرده‌اند و می‌گفتند کبریت آنها در همان دو سه روز اول تمام شد و برای اینکه آتش داشته باشند و بتوانند در شبهای سرد آن کوه خود را گرم کنند و گوشت شکار را کباب نمایند آتش را زیر خاکستر پنهان و ذخیره می‌کردند.

سربازان ما خواستند که آنها را از کوه فرود آورند ولی نیروی انضباط در آنها به قدری قوی بود که بعد از آن همه مشکلات و محرومیتها گفتند: چون کسی نیست که به جای ما در این جا نگهداری کند، ما صبر می‌کنیم که دو نگهبان برای دیده‌بانی بفرستند و بعد ما پایین خواهیم رفت.

سربازان ما بی‌درنگ این خبر را به اطلاع لژیون کوندور رسانیدند و معلوم شد که هفت ماه قبل وقتی آن دو نفر را برای نگهداری به کوه فرستادند واحدی که آن دو نفر جزو آن بودند منتقل به قسمتی دیگر شد و فرماندهی مستقیم آن دو نفر به قتل رسید.

پس از اینکه فرمانده مستقیم آنها کشته شد کسی آن دو نفر را به خاطر نیاورد و متوجه نشدند که باید آنها را عوض کنند. بعد از مدتی که خواستند سان ببینند، دیدند دو نفر کم است و آن دو نفر را جزو کشتگان با اسرای جنگ به حساب آوردند و در نتیجه به طور مطلق فراموش شدند.

اسپانیاییها از انضباط آن دو سرباز آلمانی حیرت کردند و بعد از این که از کوه فرود آمدند و شست و شو و اصلاح نمودند به آنها لباس داده شد و مرخص شدند که به آلمان بروند.

پس از اینکه ملیون، شهر بلبائو را اشغال نمودند کمونیستها در منطقه موسوم به «برونت» آتشبارهای خود را متمرکز کردند.

در آنجا علاوه بر آتشبارهای زمینی، آتشبارهای ضد هوایی متمرکز شده بود و من که شتاب داشتم در جنگ شرکت کنم داوطلب گردیدم که با گروه هواپیماهای شکاری خود به اسم گروه «میکسی موز» (زیرا شکل میکسی-سوز را روی تنه هواپیماهای خود نقش کرده بودیم) آن آتشبار را از کار بیدارم.

برای اینکه فصلی از تاریخ نیروی هوایی روشن شود باید بگویم که تا آن تاریخ اتفاق نفتاده بود که با هواپیماهای شکاری آتشبارهای عادی و ضد هوایی را از کار بیدارند و این آتشبارها را همواره با هواپیماهای بمباران ساکت می کردند. ولی من این کار را برای اولین مرتبه در تاریخ نیروی هوایی برعهده گرفتم و اعتراف می کنم که قبل این وظیفه به نسبت زیاد ناشی از جوانی بود، آن هم با هواپیماهای آن دوره.

هر يك از هواپیماهای شکاری ما دارای دو مسلسل و شش بمب، هر يك به وزن ده کیلوگرم بود و بعد از هر شلیک، ما می باید با دست مسلسلهای خود را پر کنیم در صورتی که امروز در تمام هواپیماهای شکاری و بمب-افکن، مسلسلها به طور اتوماتیک پر می شود.

در آن دوره رادیو برای هواپیما يك شبی لو کس محسوب می شد و رؤسای ما تصور نمی کردند که رادیو در هواپیما ضرورت داشته باشد. به همین جهت در موقع پرواز، خلبانان يك گروه هوایی می باشد طوری پرواز نمایند که یکدیگر را ببینند و بتوانند به وسیله علائم و اشارات به منظور هم پی ببرند.

در يك چنین دوره ای، من داوطلب شدم که با هواپیماهای ابواب جمع خود که همه شکاری بودند توپخانه زمینی و ضد هوایی کمونیستها را ساکت نمایم.

قبل از پرواز به خلبانان خود گفتم که وقتی به هدف رسیدیم شما باید طوری پرواز کنید که با زمین بیش از چند متر فاصله نداشته باشید و در آن فاصله نزدیک توپچی های حریف را به مسلسل ببندید و بعد از اینکه آنها را از بین بردید و با وادارشان کردید که خود را پنهان نمایند بمبهای خود را روی توپها رها کنید.

تاکتیک من این بود که بدو تمام متصدیان آتشبارها را از بین ببریم به طوری که آنها نتوانند برای حفظ توپهای خود دفاع کنند و پس از این که متصدیان آتشبار از بین رفتند و کسی مزاحم بمباران ما نشد با دقت و فرصت بمبها را روی توپها بریزیم و آتشبارهای خصم را از کار بیداریم.

به خلبانان خود سپردم که باید طوری پرواز کنند که حریف فرصت نداشته باشد خود را جمع آوری نماید و اگر آنها دسته جمعی از روی موضع حریف بگذرند و چند لحظه او را به مسلسل ببندند و آنگاه دور شوند حریف که می بیند ما دور شده ایم خود را جمع آوری خواهد نمود. ولی اگر از چهار طرف، یکایک به موضع دشمن حمله کنیم و یکی بعد از دیگری حمله نمایم به طوری که حمله ما طولانی شود حریف دست و پای خود را گم خواهد کرد و نخواهد توانست مقابل ما پایداری نماید.

ناکتیک ما مؤثر واقع شد و گرچه در آن حمله سه نفر از خلبانان ما به قتل رسیدند ولی توانستیم تقریباً تمام آتشبارهای عادی و ضد هوایی دشمن را از کار ببندازیم.

ما از چهار طرف به موضع خصم حمله ور شدیم و آنقدر فرود آمدیم که بیم آن می‌رفت به سوله توپهای ضد هوایی دشمن تصادم نماییم و سرنگون شویم.

در همان حال متصدیان آتشبارها و سربازان خصم را به مسلسل بستیم و همین که يك هواپیمای ما می‌گذشت هواپیمای دیگر جای آن را می‌گرفت و تیراندازی ما چون طولانی بود، سربازان دشمن را منززل کرد و آنهایی که مقتول و مجروح نشدند مجبور گردیدند که دست از شلیک بردارند. آن وقت ما بمبهای خود را روی توپها رها نمودیم و آنها را از کار انداختیم و وقتی گروه هوایی ما از آنجا مراجعت کرد مقاومت پایگاه توپخانه تقریباً بکلی از بین رفت.

ژنرال فرانکو و صاحب منصبان ارتش ملیون اسپانیا از حصول نتیجه خوشوقت شدند و به ما تبریک گفتند و اظهار کردند که شما در ناکتیک جنگ فصلی جدید را آغاز کرده‌اید زیرا تا امروز کسی ندیده و نشنیده بود که يك گروه از هواپیمای شکاری بتوانند يك پایگاه بزرگ توپخانه زمینی و ضد هوایی را معدوم نمایند.

از آن به بعد گروه ما را «گروه حمله» خواندند و این نام که در اسپانیا برای شکاریهای مهاجم و مخرب وضع شد روی این گونه هواپیمای شکاری باقی ماند و در تمام دوره طولانی جنگ دوم جهانی این نوع هواپیمای شکاری را به اسم گروه حمله هوایی می‌خواندند.

ملیون اسپانیا يك اسم دیگر هم روی ما گذاشتند و آن «گروه همه‌کاره» بود، زیرا کارهای گوناگون را به ما واگذار می‌کردند. مثلاً وقتی مبادرت

به حمله می‌نمودند ما را مأمور می‌کردند مانع شویم که خصم مبادرت به حمله متقابل نماید.

با اینکه به ما دستور می‌دادند که نگذاریم از عقب، برای خصم قوای امدادی برسد یا مأمور می‌شدیم که مواضع آتشبارهای حریف را بی‌اثر کنیم، دو مرتبه هم ما را مأمور کردند که فرودگاه دشمن را از کار ببندازیم و ما به وسیله مسلسل و بمب، هواپیمایی را که در آن دو فرودگاه بودند از کار انداختیم.

در جنگ دوم جهانی از بین بردن هواپیمایها در فرودگاه يك مانور نظامی عادی شده بود و این مانور را ما در اسپانیا ابداع کردیم همچنان که «غلطک بمباران» که بعدها از طرف دول انگلستان و امریکا، علیه شهرهای آلمان به کار برده شد از طرف ما در اسپانیا ابداع شد و غلطک بمباران عبارت از این بود که ما بمبهای خود را طوری رها می‌کردیم که هیچ نقطه از موضعی که هدف بمب قرار گرفته، از آسیب مصون نماند و انفجار بمبها تمام توپها را از بین ببرد و سربازان خصم را هم مجبور به تخلیه موضع خود نماید.



باید آن را دور ریخت.

ما این روغن را در یکی از محفظه‌ها می‌ریخیم و مقداری بنزین هم بر آن می‌افزودیم و سپس يك بمب آتش افروز را بر سر محفظه مزبور قرار می‌دادیم و محفظه را که مجهز به بمب آتش افروز شده بود با هواپیما حمل می‌نمودیم و مثل بمب عادی پرتاب می‌کردیم. وقتی محفظه سقوط می‌کرد بمب آتش افروز منفجر می‌گردید و محفظه نیز منفجر می‌شد و فضایی وسیع را مشتعل می‌نمود.

ما این بمب نوظهور را بعد تکمیل نمودیم و محفظه‌های بزرگتر را برای جا دادن روغن و بنزین انتخاب کردیم و وقتی بمب منفجر می‌شد خیلی در روحیه حکومت جمهوریخواهان (حکومت کمونیستها را در اسپانیا جمهوریخواهان می‌نامیدند) مؤثر واقع می‌گردید.

دیگر از ابداعات ما در اسپانیا این بود که برای اولین بار محل دفتر و تعمیرگاه و بهداری و جای خواب فرودگاه خودمان را متحرک نمودیم.

آنچه سبب گردید که ما به این فکر بیفتیم تغییر وضع جبهه بود. هر هفته يك بار و گاهی در هفته دو بار به مناسبت تغییر جبهه ما مجبور می‌شدیم که محل تمام مؤسسات اصلی فرودگاه را تغییر بدهیم. این تغییر مکان خیلی برای ما تولید زحمت می‌کرد و چاره‌ای هم غیر از انتقال مؤسسات فرودگاه از يك نقطه به نقطه دیگر نداشتیم.

يك روز من به همقطارها گفتم: آیا به جای اینکه هفته‌ای يك یا دوبار مکان خود را تغییر بدهیم بهتر این نیست که مؤسسات فرودگاه را به يك قطار آهن متصل نمایم و هر وقت که محتاج شدیم تغییر مکان بدهیم و قطار را از نقطه‌ای به نقطه دیگر ببریم؟

همقطارهای من تصور نمی‌کردند که این نظریه عملی باشد ولی من گفتم که يك مرتبه آزمایش می‌کنیم و اگر دیدیم عملی نیست قطار آهن را

رها می‌نماییم.

رقفا نظریه مرا پسندیدند و ما دفتر فرودگاه و استراحتگاه خودمان و محل تعمیر و آشپزخانه و بهداری را به يك قطار که دارای دوازده واگن بود منتقل نمودیم و از همان روز اول حیرت زده دیدیم که طوری راحت هستیم که گویی در عمارات يك فرودگاه بسر می‌بریم.

از آن به بعد هر وقت می‌خواستیم که از يك نقطه به نقطه دیگر منتقل شویم قطار آهن را که چون خانه ما شده بود به محل جدید منتقل می‌نمودیم و چون در اسپانیا راه آهن بالنسبه زیاد است برای انتقال از نقطه‌ای به نقطه دیگر دچار زحمت نمی‌شدیم و بعد از اینکه ما می‌رفتیم هواپیماها از عقب و از راه هوای آمدند و کنار قطار ما در قطعه زمینی مکان می‌گرفتند. جنگ داخلی اسپانیا به مناسبت پایداری طرفین و کمکی که هر دو طرف از خارج دریافت می‌کردند طولانی شد و زمستان دیگر که زمستان سنوات ۳۸ - ۱۹۳۷ باشد فرا رسید.

در آن زمستان در کشور اسپانیا که تقریباً گرسیر است طوری هوا سرد شد که شبها میزان الحرارة یکصد درجه‌ای، بیست درجه زیر صفر را نشان می‌داد.

سریازان افریقایی ژنرال فرانکو که لباس مناطق سرد سیر را نداشتند در آن زمستان از برودت خیلی رنج بردند و ما خلبانان آلمانی هم از برودت ناراحت بودیم چون در اسپانیا ذغال سنگ یافت نمی‌شد تا بدان وسیله خود را گرم کنیم و هیزم نیز کمیاب بود.

با اینکه برودت شدید زمستان، فعالیت‌های جنگی را متوقف کرده بود ما خلبانانهای آلمانی، به پرواز ادامه می‌دادیم و يك روز که من با هواپیماهای ابوابجمع خود، از روی یکی از مواضع جمهوریخواهان پرواز می‌کردم، دچار يك شلیک ضد هوایی بی‌سابقه شدم و متأسفانه، دو هواپیمای گروه من

بر اثر شلیک مزبور سرنگون گردید و خلبانهای آن به قتل رسیدند.

آن وقت من دریافتیم که جمهوریخواهان دارای آتشبارهای ضد هوایی خودکار بیست میلی متری که چهار لوله دارد شده‌اند، و چهار لوله هریک از آتشبارها در هر دقیقه دو هزار و چهار صد گلوله بیست میلی متری شلیک می‌نماید.

از آن پس هنگامی که ما از روی مواضع جمهوریخواهان پرواز می‌کردیم بیشتر احتیاط می‌نمودیم چون می‌دانستیم که آنها دارای آتشبارهای ضد هوایی خطرناک هستند.

علاوه بر آتشبارهای ضد هوایی بیست میلی متری دارای چهار لوله، تانکهای سنگین هم وارد میدان جنگ اسپانیا شده بود و تانکهای مزبور را دولت شوروی به جمهوریخواهان اسپانیا می‌داد و چون جبهه ملیون آتشبارهای ضد تانک نداشتند بدو از تانکهای روسی آسیب دیدند. ژنرال فرانکو از آلمان و ایتالیا درخواست توپهای ضد تانک کرد و قبل از وصول توپهای مزبور من داوطلب شدم که به تانکها حمله نمایم و آنها را از کار ببرد.

من طرز حمله به تانکها را بدین ترتیب برای همقطارهای خود تعیین کردم:

موقع حمله ما می‌باید از سه جهت به تانکهای خصم حمله کنیم و مثلاً از شمال و مشرق و جنوب به تانکها حمله خواهیم کرد و از مغرب عبور خواهیم نمود و راه مغرب را برای رفتن خود باز می‌گذاریم چون اگر عده‌ای از هوایماهای ما از مغرب نیز حمله کنند بیم آن می‌رود که بهم نصادم نماییم یا یکدیگر را هدف قرار دهیم.

وقتی از سه طرف مبادرت به حمله می‌کنیم باید طوری تانکها را به مسلسل ببندیم که سرنشینان تانک مجبور باشند در پشت حفاظ قرار

بگیرند و نتوانند سر را از برج تانک یا از دریچه‌های آن بیرون بیاورند. بدین ترتیب مسلسل ضد هوایی تانکها بی‌اثر می‌شود زیرا متصدی مسلسل نخواهد توانست نشانه‌گیری نماید و ما را هدف سازد و ما بعد از این که به تانکها رسیدیم باید بمبهای مخرب یا بمبهای ناپالم روی آنها بریزیم و دقت کنیم که بمبهای ما روی تانکها منفجر گردد. با این تاکتیک، بعد از هر پرواز ما موفق می‌شدیم که عده‌ای از تانکهای جمهوریخواهان را از کار ببردیم و پس از هر یکبار من یک گزارشی راجع به تاکتیک جنگی خودمان برای ستاد نیروی هوایی آلمان در برلن می‌فرستادم تا نیروی هوایی آلمان از چگونگی مانورهای جدید ما مطلع باشد و اگر ما کشته شدیم ابداعات و آزمایشهای ما مورد استفاده نیروی هوایی آلمان قرار بگیرد.

قبل از اینکه جنگ داخلی اسپانیا خاتمه یابد دو مرتبه از برلن مرا احضار کردند و هر بار، یک نفر را برای جانشینی من در لژیون کوئندور تعیین نمودند ولی هر دفعه من تقاضا نمودم که تصمیم خود را تغییر بدهند زیرا میل داشتم که در اسپانیا بمانم و کماکان در جنگ شرکت کنم و از آزمایشهای جنگی برخوردار گردم، چون در اسپانیا ما با هر پرواز جنگی تجربه‌ای تازه می‌آموختیم و آزمایش جدید تحصیل می‌کردیم که در آلمان فرآگرفتن آنها امکان نداشت. هر بار هم برلن با درخواست من موافقت می‌نمود و از انتقالی من به آلمان منصرف می‌گردید.

بعد از اینکه زمستان سال ۱۹۳۸ گذشت من مرتبه‌ای دیگر برای مبارزه با تانکهای جمهوری طلبان با گروه خود پرواز کردم و بعد از این که به هدف رسیدیم حمله را آغاز نمودیم.

همان‌طور که ما در میدان جنگ آزمایش تحصیل کرده بودیم و می‌دانستیم چگونه تانکها و ستونهای موتوریزه را از بین ببریم، جمهوریخواهان هم برای مبارزه با ما تجربه به دست آوردند و می‌دانستند که وقتی ما حمله

می‌کشم نیراندازان مسلسل‌های ضد هوایی نباید خود را در برج‌ها پنهان نمایند بلکه باید به طرف ما شلیک کنند چون یگانه شانس مصونیت آنها در این است که بتوانند ما را سرنگون نمایند و گرنه هدف بمب خواهند شد. این بود که ما هنگام حمله به تانک‌های جمهوریخواهان با سرعت بیشتر از روی آنها عبور می‌کردیم و از ارتفاع کمتر بمب‌های خود را می‌انداختیم تا اینکه مطمئن باشیم به هدف اصابت خواهد کرد.

آن روز که من برای آخرین مرتبه در اسپانیا پرواز کردم ارتفاع من نسبت به هدف به قدری کم بود که وقتی بمب من رها شد و روی تانک منفجر گردید انفجار بمب مزبور هواپیمای مرا بشدت تکان داد و سرم طوری به دیوار اتاق هواپیما خورد که تقریباً مجروح شدم و نمی‌دانم چطور توانستم خود را به فرودگاه برسانم.

وقتی هواپیمای من بسرزمین نشست قسمتی از دو سال چپ و راست هواپیما از بین رفته بود و اگر بنزین من تمام نمی‌شد و بمب خود را رها نمی‌کردم و هواپیما سبک نمی‌گردید، با آن بالهای معیوب سقوط می‌نمودم. پس از اینکه روی فرودگاه نشستم توانستم از هواپیما خارج شوم و مرا از آنجا خارج کردند و به فرودگاه (که در قطار آهن بود) بردند و باز بپروم مورد عمل جراحی قرار گرفت.

هنوز بهبود حاصل نکرده بودم که برای سومین مرتبه حکم انتقال من از برلن رسید و این بار حکم مزبور قطعی بود و به من دستور می‌دادند که شغل خود را به خلبانی که در راه است و بسزودی وارد اسپانیا خواهد شد تحویل بدهم و او را در جریان کارها بگذارم و خود به آلمان مراجعت کنم. این مرتبه چاره‌ای جز اطاعت نداشتم ولی نمی‌دانستم نیروی هوایی آلمان به چه مناسبت اصرار دارد که یک سرباز را از میدان جنگ و منطقه‌ای که وجودش در آنجا مفید می‌باشد خارج کند و به برلن برگرداند و در آنجا

وی را مبدل به موجودی عاطل نماید.

من در حالی که هنوز سرم بسته بود آماده شدم که از اسپانیا مراجعت نمایم و هنگام مراجعت برای خداحافظی از هواپیمای خود به فرودگاه رفتم.

با این که می‌دانستم هواپیمای من جان ندارد و فاقد اعصاب و احساسات است وقتی از آن ماشین بی‌جان خداحافظی می‌کردم مثل این بود که با دوستی عزیز وداع می‌نمایم.

در آن هواپیما، هیچ قسمتی نبود که لااقل یک مرتبه تعویض نشده باشد زیرا من نزدیک سیصد مرتبه با آن هواپیما برای به انجام رسانیدن مأموریت‌های جنگی پرواز کرده بودم و هر بار آن ماشین با استقامت مرا به فرودگاه برگردانید و در آخرین پرواز هم با اینکه من تقریباً بی‌هوش بودم، باز ماشین مزبور استقامت به خسر ج داده و مرا به فرودگاه رسانید و وقتی از هواپیما وداع نمودم و به راه افتادم، توگویی آن جسم بی‌جان هم از دوری من متأسف است و ناله می‌کند.

\*\*\*

در نیمه اوت سال ۱۹۳۸ از اسپانیا به آلمان مراجعت کردم و هنگام بازگشت افسرده بودم برای اینکه می‌دانستم پس از رجعت به آلمان می‌باید اوقاتم صرف کارهای دفتری شود و اگر شغلی به من مراجعه نمایند شغل آموزگاری برای تربیت خلبانان جدید است.

ولی مردی که از میدان جنگ مراجعت می‌نماید نمی‌تواند پشت میز بنشیند و کار کند یا آموزگار بشود. منظور من تحقیر شغل‌های دفتری و تربیت خلبان نیست بلکه می‌خواهم بگویم مردی که از میدان جنگ برمی‌گردد دارای روحیه‌ای است که با کارهای ساده و بی‌خطر مباحثت دارد.

وقتی که وارد برلن شدم دیدم که گورینگ وزیر هواپیمایی آلمان یک

عمارت بزرگ و باشکوه برای وزارت هواپیمایی ساخته است و در آن وزارت چهار نوع آسانسور وجود دارد: اول آسانسور مخصوص خدمت-گزاران جزء و درجه‌دارها، دوم آسانسور مخصوص افسرانی که درجه آنها ستوان نسا سرهنگ است، سوم آسانسور کسانی که درجه آنها بالاتر از سرهنگی می‌باشد و چهارم آسانسور خودگورینگ که کسی جز او مجاز نبود با آن بالا برود و فرود بیاید.

من وقتی وارد وزارت هواپیمایی شدم حس کردم که افسران مافوق من، با بروود به من برخورد می‌کنند و مثل این است که نمی‌خواهند با من تکلم نمایند.

چند مرتبه خود را در آینه نگریستم که ببینم چه تغییری در من به وجود آمده که سبب شده دیگران از من نفرت داشته باشند و دیدم که فقط رنگم قدری تیره گردیده و غیر از این، تحولی در من به وجود نیامده است. تا اینکه یکی از افسران جوان که همسالم بود گفت: گالاند، علت سرودت افسران نسبت به تو این است که تو وقتی به افسران مافوق خود می‌رسی باشنه‌های پارا به هم نمی‌کویی و جدی سلام نمی‌دهی و آنها این سهل‌انگاری را دلیل بر بی‌احترامی تو نسبت به خود می‌دانند.

آنچه افسر جوان می‌گفت درست بود و ما در میدان جنگ، مقررات ظاهری ادارات نظامی را فراموش کرده بودیم و دیگر وقتی به یک افسر مافوق می‌رسیدیم باشنه‌های پارا به هم نمی‌کوبیدیم و حتی به او سلام نمی‌دادیم زیرا در میدان جنگ، این تشریفات از بین می‌رود.

من در برلن از بیکاری کسل بودم و حیرت می‌کردم برای چه مرا به پانخت احضار نموده‌اند. تا این که رئیس مستقیم من مرا احضار کرد و گفت: گالاند، گزارشهایی که شما از اسپانیا فرستاده‌اید و همچنین گزارشهایی که فرمانده لژیون کوندور از اسپانیا فرستاده نشان می‌دهد که

شما دارای ابتکار و استعداد تاکتیکی هستید و توانسته‌اید یک نوع تاکتیک بی‌سابقه را در جنگهای هوایی به وجود آورید و در اسپانیا گروه هوایی حمله را تشکیل دادید و اینک نیروی هوایی از شما که در تشکیل گروه هوایی حمله تجربیات بسیار دارید می‌خواهد که یک بخش هوایی در آلمان به وجود بیاورد<sup>۱</sup>.

فرمانده مستقیم من گفت: ناآنجا که ممکن باشد ما وسایل کار را در دسترس شما خواهیم گذاشت. آنگاه به من گفت: بید نیست پیشوای ما تصمیم بگیرد که برای الحاق اراضی چکسلواکی که محل سکونت آلمانیها می‌باشد و به اسم منطقه «سودت» خوانده می‌شود مبادرت به اقدامات نظامی نماید و شما باید خود را آماده کنید تا اگر به چکسلواکی حمله نماید با هواپیماهای خود، نیروی موتوریزه و زره‌پوش چکسلواکی را مفلوج نمایید.

همان روز رئیس ستاد نیروی هوایی آلمان مرا احضار کرد و شمه‌ای از من تمجید نمود و گفت: آزمایشهای جنگی و ابتکارات تاکتیکی شما خیلی جالب توجه است و خود من راجع به شما با گورینگ مذاکره کرده‌ام و شما لیاقت دارید که خود فرمانده بخش هوایی حمله باشید ولی به مناسبت جوانی شما، ما تصمیم گرفته‌ایم که فرمانده شما دارای این سمت باشد و شما به عنوان معاون او، انجام وظیفه کنید. ولی تربیت خلبانان این بخش هوایی و همچنین ابتکارات تاکتیکی برعهده شماست و شما با این که معاون هستید از لحاظ فنی دارای استقلال می‌باشید.

۱. بخش کلمه‌ای است که فرهنگستان ایران برای ترجمه کلمه «اسکادران» لائینی وضع کرد و اسکادران عبارت است از یک گروه بزرگ و مستقل از نیروی دریایی یا هوایی و اسکادران در نیروی هوایی و دریایی تقریباً مثل لشکر در نیروی زمینی است - مترجم.



کاری که به من رجوع کردند در حدود صلاحیت و علاقه من بود و من به زودی يك بخش هوایی حمله به وجود آوردم و خلبانان آن را خود برای حمله به هدفهای زمینی و قوای موتوریزه تسریع کردم و فقط متأسف بودم چرا نمی توانم آنها را به اسپانیا ببرم تا این که از تجربیات میدان جنگ واقعی برخوردار شوند.

هنگامی که من مشغول کار بودم اوضاع سیاسی به نفع آلمان در تحول بود و روزی از ماه سپتامبر ۱۷۳۸ میلادی در شهر مونیخ واقع در آلمان، کنفرانسی با شرکت نخست وزیران ایتالیا و فرانسه و انگلستان و صدراعظم آلمان تشکیل شد و در آن کنفرانس دول سه گانه ایتالیا و فرانسه و انگلستان دعاوی دولت آلمان را نسبت به زمینهایی که محل سکونت نژاد آلمان در چکسلواکی است به رسمیت شناختند و به طوری که گفته اند موافقت سه دولت با نظریه دولت آلمان در کنفرانس مونیخ بزرگترین موفقیت سیاسی هیتلر بود.

بعد بر طبق همان موافقت که بین سه دولت حاصل شد دولت آلمان اول منطقه سودت که محل سکونت آلمانیهای چکسلواکی بود را اشغال نمود و آنگاه در ماه مارس ۱۹۳۹ میلادی تمام چکسلواکی را اشغال کرد.

روزی که چکسلواکی از طرف قوای آلمان اشغال شد به مناسبت بدی هوا، بخش هوایی حمله ما نتوانست پرواز کند. ولسی ارتش آلمان بدون شرکت ما، چکسلواکی را اشغال کرد.

اشغال چکسلواکی از طرف دولت آلمان، دول انگلستان و فرانسه را ترسانید و دولت لهستان متوحش گردید.

در سی و یکم ماه مارس ۱۹۳۹ میلادی دولت انگلستان به دولت لهستان پیشنهاد کرد که استقلال آن کشور را تضمین نماید و دولت شوروی به دول انگلستان و فرانسه پیشنهاد نمود که بین انگلستان و فرانسه و شوروی

پیمان اتحاد نظامی منعقد گردد.

هر کس که تئوریزی عقل داشت می فهمید که فضای اروپا تیره شده و بعید نیست که جنگ آغاز گردد. در آن موقع به مناسبت خاتمه جنگ داخلی اسپانیا و پیروزی ژنرال فرانکو، لژیون کوندور که در آن کشور برای کمک به ژنرال فرانکو با موفقیت پیکار کرده بود به آلمان مراجعت نمود.

هیتلر رئیس دولت آلمان امر کرد که تمام کارکنان لژیون مزبور را از سرباز عادی گرفته تا فرمانده لژیون با کشتی های لوکس به آلمان برگردانند و مثل میهمانان رسمی دولت آلمان، در راه از آنها پذیرایی نمایند.

کارکنان لژیون کوندور سوار سه کشتی لوکس شدند و راه آلمان را پیش گرفتند و در راه طوری از آنها پذیرایی کردند، که حتی برای بعضی از مبلینوزها، آن زندگی میسر نمی شود.

هر بامداد پیشخدمتهای مؤدب صبحانه کارکنان لژیون کوندور را به اطاق آنها می بردند و هر روز کارکنان لژیون، قبل از ظهر و بعد از ظهر، در استخر کشتی ها استحمام می نمودند. غذای ناهار و شام آنها، دارای سه سرویس هر سرویس متشکل از پنج غذا بود و آنها در هر وعده می توانستند بانزده نوع غذای لذیذ با مشروبات میل نمایند.

من وقتی از شرح پذیرایی از کارکنان لژیون کوندور مطلع شدم به یاد مسافرت خودمان به اسپانیا با آن کشتی پانامایی کثیف در درون آن انبار که شرحش گذشت افتادم.

وقتی که افراد لژیون کوندور وارد آلمان شدند ما قرار شد که يك روز در برلن رژه برویم، لیکن ما برای رژه رفتن دارای اونفورم لژیون کوندور نبودیم زیرا من و دیگران وقتی از اسپانیا مراجعت کردیم، اونفورم مخصوص لژیون کوندور را از تن بیرون آوردیم و همانجا گذاشتیم و با لباس عادی (لباس غیر نظامی) به وطن برگشتیم.

رژه آن روز ما زیر آفتاب تابستان با آن لباس ضخیم به اتمام رسید، اکثر بی حال شدیم و قدرت حرکت نداشتیم.

ولسی بعد از رژه به ما اطلاع دادند که هیتلر، آن روز عصر برای صرف چای از شصت نفر از افراد لژیون کوندور دعوت کرده است و آنها کسانی بودند که در جنگ اسپانیا موفق به دریافت صلیب طلای اسپانیا یا صلیب الماس آلمان گردیدند.

بنگاه نفر از آن شصت و دو خلبان نشان صلیب طلای اسپانیا را گرفته بودند و دوازده تن هم نشان صلیب الماس را تحصیل کردند که یکی از آنها من بودم. ما، می باید با همان اوئیفورم ضخیم زمستانی برای صرف چای به کاخ صدارت عظمی برویم.

تا آن روز من کاخ صدراعظم آلمان را ندیده بودم و وقتی وارد کاخ شدم زیبایی ساختمان و بالانحص گالری طولانی آن که مزین به مرمرهای سفید و ارغوانی و سبز و بشمی بود مرا مبهوت کرد.

هیتلر با اوئیفورم معمولی عضو حزب نازی به سوی ما آمد و با یکایک دست داد و به همه تبسم نمود و خواهش کرد که پشت میزهای کوچک، که در گالری نهاده بودند بنشینیم. بعد پیشخدمتهایی که لباس رسمی پیشخدمتهای دربار فرانسه را در قرن هیجدهم پوشیده بودند برای ما چای آوردند.

وقتی ما برای صرف چای وارد کاخ صدارت عظمی شدیم می ترسیدیم زیرا هیتلر را فقط از روی فیلمهای سینما و عکسهایی که از وی در جراید و مجلات دیده بودیم می شناختیم و آن مرد در نظر ما چون یک موجود افسانه‌ای جلوه می کرد که دست سگه خاک به او نخواهد رسید. ولسی در آن روز مشاهده کردیم که هیتلر، مثل ما، یکی از موجودات بشری است و او هم میل دارد صحبت کند و شوخی نماید و بخندد و سر به سر این و آن بگذارد. در حالی که ما پشت میزهای کوچک نشسته چای می نوشیدیم، هیتلر

اگر می خواستند که برای ما اوئیفورم جدید تهیه کنند دوخت لباس طول می کشید و آن لباس هم بیش از یک مرتبه مورد استفاده قرار نمی گرفت و بالاخره به فکر افتادند که ما را با اوئیفورم کارگران (جبهه کار) که رنگ آن شبیه به اوئیفورم لژیون کوندور در اسپانیا بود ملبس نمایند.

جبهه کار عبارت بود از یک سازمان کاری شبیه به سازمانهای نظامی و اعضای جبهه مزبور لباس متحدالشکل می پوشیدند و یک بیل سردوش می نهادند و در رژه‌های بزرگ حزب میلیون سوسیالیست (حزب نازی) یک هیأت باشکوه و تماشایی را به وجود می آوردند.

متأسفانه اداره مباشرت جبهه کار که می باید برای یک روز، اوئیفورم های اعضای آن جبهه را به ما امانت بدهد لباس تابستانی نداشت و لباس زمستانی به ما داد و لباس زمستانی اعضای جبهه کار (که همه کارگر بودند) با یک پارچه ضخیم دوخته شده بود که در رژه‌های فصل زمستان اعضای جبهه کار سرما نخوردند و ما می باید در بچوجه گرمای تابستان با آن لباس ضخیم زمستانی در خیابانهای برلن رژه برویم.

خط سیر رژه ما در خیابانهای برلن شش کیلو متر بود و در حالی که پنج دسته موزیک نظامی (هر دسته متشکل از یکصد نوازنده) در جلو می نواختند ما رژه مزبور را شروع کردیم.

در ارتش آلمان و سایر دسته‌ها از جمله جبهه کار، قدمهای مارش، هنگام رژه، خیلی اهمیت داشت و ما می باید در قسمتی از خط سیر خود، با قدمهای مارش حرکت کنیم. در قدمهای مارش، پاها تا موازات شکم بالا می رود، بدون اینکه قامت خم شود و آن وقت باید پا را هنگام فرود آوردن محکم به زمین کوبید و ما نیز چنین می کردیم.

من هنوز دوپست قدم طی نکرده بودم که عرق از سر و صورتم چکیدن گرفت و آنگاه عرق ریزان و نفس زنان به رژه ادامه دادیم و وقتی

از يك ميز به طرف ميز ديگر مي رفت و طوري با ما صحبت مي نمود كه گويي ده سال است ما را مي شناسد و گاهي با شوخي، كسانسي را كه پشت يك ميز نشسته بودند به خنده درمي آورد.

يك وقت من متوجه شدم كه مي خندم و در آن مجلس كه مي بايد محيط نشريقات رسمي و خشك حكمران ما باشد داراي نشاط هستم و ميل دارم كه آن مجلس ادامه پيدا كند.

من فقط از يك حيث كسل بودم و آن اين كه مي دانستم نبايد سبگار كشيد زيرا هيترلر نه سبگار مي كشيد و نه مي توانست بوي سبگار را تحمل نمايد.

## آغاز جنگ جهاني دوم و حمله دولت آلمان به لهستان

برخورد با هيترلر، در آن ضيافت چاي در من اثری نيكو كرد و من متوجه شدم كه هيترلر بسر خلاف آنچه وزارت انتشارات و نبيغات آلمان و فيلمهاي سينما جلوه مي دهند يك موجود افسانه اي نيست و مردی عادي می باشد. بعد از آن ضيافت، من به كار خود كه اداره بخش هوايي حمله بسود مشغول گرديدم و لسي انعكاس وقايع سياسي به گوش من مي رسيد. از جمله فهميدم كه كنگره هيجدهم حزب كمونيست اتحاد جماهير شوروي در مسكو تشكيل شده و در آن كنگره اسنالين نطقی ايراد كرده كه چكيده نطق او از اين قرار بود كه شوروي حاضري است با همه ملل جهان دوستانه زندگي كند حتي با ملت آلمان.

هيترلر و وزير امور خارجه او «راين تروپ» تصميم گرفتند كه از اين

فرصت برای کنار آمدن با روسیه استفاده نمایند زیرا دولت آلمان از دوره بیسمارک به این طرف، پیوسته از جنگ در دو جهت شرق و غرب می‌ترسید و زمامداران آلمان همواره می‌گفتند محال است آلمان شکست بخورد مگر این که در دو جهت بجنگد.

فن‌رین تروپ بی‌درنگ به مسکو رفت و با دولت شوروی مذاکره کرد و نتیجه مذاکرات او، در روز ۲۳ اوت سال ۱۹۳۹ میلادی به شکل همان معاهده عدم تهاجم شوروی و آلمان آشکار شد.

هیئت از این پیمان خوشوقت شد زیرا دید که اگر با دول مغرب اروپا وارد جنگ شود مجبور نخواهد گردید در دو جهت بجنگد زیرا روسیه بی‌طرف می‌ماند و بعد معلوم شد که روسیه به عنوان حق‌السکوت نیمی از کشور لهستان و سه کشور ساحل دریای بالتیک یعنی استونی، لتونی و لیتوانی و قسمتی از کشور فنلاند و قسمتهایی از اراضی بالکان را تصرف خواهد کرد.

دول انگلستان و فرانسه که می‌خواستند با دولت شوروی پیمان اتحاد نظامی منعقد نمایند بعد از انتشار خبر انعقاد پیمان عدم تهاجم روسیه و آلمان، مقابل امر انجام یافته قرار گرفتند، معهدا دولت انگلستان به دولت لهستان اطمینان داد که هر گاه آن دولت مورد حمله قرار بگیرد دولت انگلستان به کمک وی خواهد شناخت و از استقلال لهستان دفاع خواهد کرد.

روز اول ماه سپتامبر، دولت آلمان به کشور لهستان حمله کرد و با این حمله جنگ جهانی دوم آغاز شد. چند روز قبل از اینکه جنگ شروع شود، دولت آلمان «ریشتون» خلبان معروف را در اسپانیا که فرمانده اژپوز-کوندور و فرمانده من بود به فرماندهی بخش‌های هوایی حمله انتخاب نمود.

قبل از اینکه جنگ لهستان شروع گردد ما موفق شده بودیم که پنج

بخش‌های هوایی حمله را به وجود آوریم و ریشتون که بهر آسانی برای فرماندهی بخش‌های مزبور شایستگی داشت فرمانده آن بخشها گردید. روز بیست و هفتم ماه اوت ۱۹۳۹ میلادی یک کنفرانس با شرکت خلبانان ارشد بخش هوایی حمله تشکیل شد و من هم در آن حضور یافتم. ریشتون در کنفرانس مزبور گفت: جنگ آلمان با لهستان غیر از پیکار ما در اسپانیا است.

در اسپانیا وقتی ما شروع به جنگ کردیم حریف ما خیلی ضعیف بود و نیروی هوایی قابل توجه نداشت و حتی در آخرین ماه‌های جنگ که جمهوریخواهان اسپانیا دارای یک نیروی هوایی قوی شدند باز از ما ضعیف‌تر بودند.

ولی در لهستان با یک نیروی هوایی قوی مواجه خواهیم شد و اگر این نیرو یک هفته وقت به دست بیاورد و به تاکتیکهای ما پی‌برد و از اسلوب پیکارهای جدید هوایی مطلع گردد، بعید نیست که ما را از بین ببرد زیرا لهستانها هم شجاعت دارند و هم دارای ارزشی فنی می‌باشند.

ما باید کاری بکنیم که رازمان پنهان بماند و نیروی هوایی لهستان نفهمد که روش ما در جنگ چگونه است. برای اینکه راز ما پنهان بماند باید در سه روز اول جنگ، هر چه هواپیما در لهستان هست نابود کنیم و تمام فرودگاه‌ها را از کار بیاندازیم تا این که نیروی هوایی لهستان قدرت پرواز و شرکت در جنگ را نداشته باشد.

ریشتون گفت: بهترین وسیله برای از بین بردن هواپیماهای خصم افکندن بمبهای ناپالم و انداختن بمبهای مخرب روی هدف است و شما باید آن قدر فرود بیایید که وقتی بمب را رها کردید مطمئن باشید که روی هدف منفجر خواهد شد.

برنامه‌کار شما در روزهای اول و دوم و سوم جنگ فقط محو نیروی هوایی خصم است و به ایستگاه‌های راه آهن و سربازخانه‌ها و ایستگاه‌های

بی سیم و غیره کاری نداشته باشید، چون وقتی نیروی هوایی خصم از بین رفت، ویران کردن ایستگاه‌های راه آهن و سربازخانه و مراکز ارتباطات لهستان آسان می‌شود زیرا پس از آن ما فرمانروای آسمان لهستان خواهیم شد و هر چه بخواهیم می‌کنیم.

ریشتوف دستور کلی اقدامات نظامی ما را به این ترتیب صادر کرد: در سه روز اول جنگ وظیفه تمام بخشهای هوایی حمله از بین بردن نیروی هوایی خصم است. بعد از اینکه نیروی هوایی دشمن از بین رفت، وظیفه بخشهای هوایی حمله عبارت از نابود کردن قوای موتوریزه و زره پوش خصم برای گشودن راه برای سربازان آلمان می‌باشد.

ریشتوف گفت: لهستانها سربازانی شجاع هستند و یک تانک ممکن است جلوی یک گروهان سرباز آلمانی را بگیرد و شما باید بکوشید که هر چیزی را که موتور دارد و روی چرخ یا زنجیر حرکت می‌کند از بین ببرید تا این که سربازان آلمانی بتوانند با سرعت حرکت کنند.

ضمن اجرای این دستورهای کلی، از روز چهارم ممکن است که مأموریت‌های مخصوص برای محو مواضع توپها و آتشبارها به شما داده شود و در موقع انجام هر مأموریت اول باید از جان بگذرید تا بتوانید موفقیت به دست بیاورید.

بدیهی است که من به خلبانانی که سابقه جنگ در اسپانیا را دارند این توصیه را نمی‌کنم چون آنها دارای آزمایش جنگی می‌باشند و می‌دانند چه باید کرد لیکن به خلبانانی که در جنگ اسپانیا شرکت نکرده‌اند می‌گویم تا انسان حاضر نشود که از جان خود بگذرد در میدان جنگ فاتح نخواهد شد.

آن وقت ما را به سالن نقشه‌ها هدایت کردند و نقشه فرودگاههای لهستان را به ما نشان دادند و ما از آن موقع تا بمباران روز اول سپتامبر ۱۹۳۹

که جنگ لهستان شروع شد اوقات خود را صرف مطالعه نقشه فرودگاهها و مراکز نیروی هوایی لهستان کردیم.

با این که درجه من برای فرماندهی یک بخش کم بود، ریشتوف فرماندهی بخش اول هوایی حمله را به من واگذار کرد و من خلبانان آن بخش را جمع کردم و به آنها گفتم ما برای فورمالیته وارد جنگ نمی‌شویم بلکه برای بدست آوردن نتیجه مثبت و قطعی قدم به میدان کارزار می‌گذاریم. به آنها گفتم که در موقع رها کردن بمب باید آنقدر روی هواپیماها و آشیانه فرودگاهها فرود بیایند که با هدف بیش از ده متر، حتی پنج متر فاصله نداشته باشند و تذکر دادم که خود من با شما پرواز خواهم کرد و در جاهایی که فرودگاه مبداء ما به هدفها نزدیک است، بعد از هر دو پرواز سوخت هواپیما را تجدید خواهیم نمود تا سوخت گیری، مقداری از اوقات ما را تلف ننماید.

من با این که خود مبتکر تاکتیک گروه هوایی حمله شدم در باطن میل نداشتم که فرمانده آن گروه باشم زیرا یک خلبان شکاری بودم و می‌خواستم که در میدان جنگ با شکاریها و هواپیماهای بمباران خصم که در فضا هستند مصاف بدهم. ولی قبل از جنگ لهستان، نه ستاد نیروی هوایی آلمان موافقت کرد که مرا از فرماندهی گروه هوایی حمله برکنار کند و متصل به قسمت شکاری نماید، نه ریشتوف فرمانده مستقیم من.

قبل از این که آفتاب صبح روز اول ماه سپتامبر ۱۹۳۹ میلادی طلوع نماید موتور هواپیماهای ما روشن شد و از عقب موتور شعله‌های آبی جستن کرد و هواپیماهای آلمان برای یک جنگ بزرگ و واقعی، با یک حریف نیرومند مثل ارتش لهستان به پرواز درآمد. وقتی ما به بالای اولین فرودگاه لهستان رسیدیم، مثل این بود که همه در خواب بودند زیرا رسیدن ما به فرودگاه هیچ عکس العملی ایجاد نکرد.

نه آتشبارهای ضد هوایی شلیک کرد و نه شکارهای لهستانی برای پیکار با ما به پرواز درآمدند و ما بدون مواجهه با هیچ خطری فرود آمدیم و بمبهای خود را وسط هواپیماهای لهستانی که در فرودگاه بودند رها کردیم.

بمبهای ناپالم بعد از انفجار، تمام هواپیماها را مبدل به مشعل فروزان نمود و گاهی اثنار سوخت يك هواپیما که بزین داشت منفجر می شد و صدایی چون انفجار بمب از آن بر می خاست و لحظه ای بعد، شعله های حریق، تیزتر می گردید.

طوری کارکنان فرودگاه لهستانی غافلگیر شدند که تا لحظه آخر که ما بالای فرودگاه بودیم يك تیر به طرف ما شلیک نشد و يك هواپیما برای مقابله با ما پرواز نکرد.

از آنجا مراجعت کردیم و بدون تجدید سوخت ولی با تجدید بمبها و مهمات به طرف دومین فرودگاه لهستانی به پرواز درآمدیم و شگفت آنکه در آن فرودگاه هم کسی در صدد دفاع بر نیامد و ما بی پروا از مدافعه حریف فرود آمدیم و با موفقیت کافی، هواپیماها و آشیانه های هواپیما را مبدل به مشعل فروزان نمودیم و چون بمب و مهمات ما تمام شده بود مراجعت کردیم. این دفعه سوخت را هم تجدید نمودیم و وارد آسمان لهستان شدیم و به کار ادامه دادیم.

نزدیک ظهر به من اطلاع دادند که تمام شکارهای ما نیز، وظیفه گزود. های حمله را به انجام می رسانند برای این که شکارهای لهستان پرواز نمی کردند تا این که شکارهای ما با آنها مصادف بدهند و این موضوع سبب تسلای خاطر شد زیرا چون دست من از قسمت هواپیماهای شکاری کوتاه شده بود، رشک می بردم که خلبانان آلمانی، شکارهای دشمن را سرنگون نمایند و نایل به تحصیل افتخار شوند ولی من، گمنام در قسمت هواپیماهای

حمله که مخصوص حمله به هدفهای زمینی است بساقی بمانم و نسامم در هیچ جا برده نشود.

ریشتون رییس هواپیماهای حمله به ما گفته بود که نیروی هوایی لهستان در ظرف سه روز باید از بین برود و ما در ظرف دو روز، آن را از بین بردیم زیرا وقتی سومین روز جنگ شروع شد، نیروی هوایی لهستان وجود نداشت.

ما تمام هواپیماهای دولت لهستان را در زمین نابود کردیم و تمام فرودگاههای آن را از حیز انتفاع انداختیم یعنی آشیانه ها و تأسیسات فرودگاه را از بین بردیم و مزیت ما نسبت به نیروی هوایی لهستان علاوه بر خوبی هواپیماها، این بود که ما از آزمایشهای جنگ اسپانیا استفاده می کردیم ولی نیروی هوایی لهستان از آن آزمایشها برخوردار نبودند.

از روز سوم جنگ، تمام نیروی هوایی آلمان، به مناسبت از بین رفتن نیروی هوایی لهستان، کاری جز این نداشت که راه را به روی نیروی موتوریزه و زره پوش ما بگشاید و با این که نیروی آلمان که به لهستان حمله کرد چهار ارتش بود و لهستانیها، پنج ارتش مقابل آلمان قرار دادند، روز هجدهم ماه سپتامبر، در هجدهمین روز جنگ، «اسمیگلکی ریترز» فرمانده کل قوای لهستان تسلیم شد، ولی ورشو پایتخت لهستان، تا روز بیست و هفتم سپتامبر مقاومت می کرد و در آن روز تسلیم گردید.

شورویها روز هفدهم سپتامبر ۱۹۳۹ میلادی به لهستان حمله کردند و چنین جلوه دادند که بر اثر حمله آنها جنگ لهستان به زودی خاتمه یافت و حال آنکه در روز هفدهم سپتامبر که ارتش شوروی وارد لهستان شد، جنگ لهستان تقریباً خاتمه یافته بود و شوروی هنگامی که به ژاپن حمله کرد نیز همین حرف را زد در صورتی که وقتی دو قسمت اتحاد جماهیر شوروی در تابستان سال ۱۹۴۵ به ژاپن حمله نمود ژاپن از آمریکا شکست خورده بود.

استفاده‌ای که من و رفقایم از جنگ لهستان کردیم این بود که اولاً تاکتیک حمله به هدفهای زمینی را تکمیل نمودیم و ثانیاً در قسمت حمل سربازان به وسیله هواپیما (که بدواً به طوری که گفتم هنگام حمل سربازان ژنرال فرانکو از افریقا به اسپانیا ابداع گردید) تجربیات جدید به دست آوردیم.

بعد از خاتمه جنگ لهستان، من سروان نیروی هوایی آلمان شدم و قبل از آن گرچه در اسپانیا درجه سروانی داشتم لیکن آن درجه را ژنرال فرانکو به من داده بود نه رئیس دولت آلمان.

دیگر اینکه بعد از خاتمه جنگ لهستان، آنقدر اصرار نمودم تا اینکه مرا از قسمت هواپیماهای حمله به قسمت شکاری منتقل کردند یعنی به صنفی که خیلی خواهانش بودم منتقل شدم.

## جنگ هوایی با شکاریهای دول متفق

پس از خاتمه جنگ لهستان، جریان جنگ در جبهه مغرب اروپا، یعنی در جبهه فرانسویها و انگلیسیها (قسمتی از قوای انگلستان به فرانسه آمده بود) متوقف شد و فرانسویها آن دوره از جنگ را که از شکست دولت تا روز دهم ماه مه ۱۹۴۰ میلادی امتداد داشت به اسم «جنگ مضحک» خواندند.

منظور من در این جا ذکر تاریخ جنگ دوم جهانی نیست زیرا آنچه می‌خواهم بگویم بیشتر مربوط به خود من و چیزهایی است که به چشم دیدم، وانگهی تاریخ جنگ جهانی دوم معروف تر از آن است که ناچار باشم در اینجا تکرار کنم.

روز دهم ماه مه سال ۱۹۴۰ میلادی بعد از اینکه چند مرتبه تاریخ

حمله به مغرب اروپا به تأخیر افتاد دولت آلمان مبادرت به تعرض کرد. روز اول من به مناسبت اینکه فرمانده يك گروه شکاری و افسر ستاد بودم نتوانستم در جنگ شرکت کنم، زیرا يك افسر ستاد گرفتار کاغذ بازی است و من مجبور بودم کاغذها را دریافت نمایم و جواب بدهم. ولی روز دوم به فرمانده خود گفتم که من دیگر توانایی کاغذ بازی ندارم و می خواهم بروم و بجنگم.

آن روز با هواپیمای شکاری خود از نوع «سراشیت» اوج گرفتم و در آسمان باژیک به پرواز درآمدم.

ساعت ۹ صبح بود و من تقریباً در ده کیلومتری مغرب منطقه «سیر» پرواز می کردم و يك مرتبه چشم من به هشت هواپیمای شکاری بلژیکی افتاد که به اتفاق پرواز می کردند. در آن موقع انگلیسیها مقداری از هواپیماهای کهنه خود را که از نوع «هریکن» بود به بلژیکی ها داده، متنی بسر سرشان گذاشته بودند که آنها را نیرومند کرده اند.

اما در نیروی هوایی ندادن هواپیمای بمباران یا شکاری به کسی که دوست و متحد شماست بهتر از دادن هواپیمای کهنه و ازمد افتاده است، زیرا اگر دوست و متحد شما هواپیمای نداشته باشد لافیل خلبانهای او کشته نمی شوند ولی اگر شما، هواپیمای کهنه را به او بدهید سبب مرگ خلبانهای وی می شوید و بلژیکی ها دچار همین اشکال گردیده، یعنی هواپیمای کهنه و ازمد افتاده را دریافت کرده بودند.

همین که چشم من به هواپیمای شکاری افتاد از عقب به سوی آنها پرواز کردم. سرعت من نسبت به سرعت شکاریهای بلژیکی به قدری زیاد بود که گویی من اتوموبیل بودم و هر يك از آنها يك ارايه يك اسبی که به اسبی مفلوک بسته شده باشند. هیچ يك از آنها نزدیک شدن مرا ندیدند و من یکی از آنها را نشانه گرفتم.

دستگاهی که در شکاریها وسیله نشانه گیری است به نام «کولیماتور» خوانده می شود. این دستگاه عبارت است از يك عده دواير که یکی بعد از دیگری قرار گرفته و از مراکز دواير مزبور خطوطی به اطراف کشیده شده و هر خط دارای درجه ای مخصوص است.

بین این خطوط و دهانه مسلسلهای يك هواپیما، تناسب و بهتر آنکه بگویم توافق وجود دارد چون وقتی يك هدف و تعداد يك هواپیما روی مرکز کولیماتور یعنی مرکز دایره قرار گرفت گلوله های مسلسل به طور حتم به هدف اصابت خواهد کرد مگر این که هدف، به چابکی خود را از عرصه تیراندازی مسلسلها دور کند.

ولی در آن روز شکاریهای بلژیکی چون متوجه نزدیک شدن من نگردیدند من نتوانستم به سوی یکی از آنها تیراندازی کنم.

اصابت گلوله های من هواپیمای بلژیکی را متوجه نمود که به سوی او تیراندازی می شود و خواست خود را از عرصه هدف من دور نماید. ولی چون هواپیمای بلژیکی سرعت نداشت و مثل هواپیمای ما از سکانها اطاعت نمی کرد نتوانست خود را از عرصه هدف مسلسلهای من دور نماید و من از فاصله نزدیک او را به مسلسل بستم.

من فکر می کردم که رفقای آن خلبان بلژیکی، برای نجات او به من حمله ور خواهند شد. ولی آنها با این که هفت هواپیما بودند متفرق شدند یعنی گریختند.

خلبان بدبخت بلژیکی که دچار يك هواپیمای کهنه و کندرو و نافرمان شده بود خیلی کوشید که بتواند خود را از دست من نجات دهد، ولی نتوانست و مانند يك سنگ از ارتفاع سه هزار متری که ما در آن ارتفاع بودیم سقوط کرد و من ندیدم که خلبان آن توانسته باشد خود را با چتر از مرگ نجات بدهد.



بعد از سقوط آن هواپیما، من به طرف یکی دیگر از بلژیکی‌ها که می‌کوشید از من دور شود، حمله‌ور شدم.

در هواپیمای شکاری سه چیز باید وجود داشته باشد: اول سرعت، دوم فرمانبرداری هواپیماها از سکانها و سوم قدرت آتش. از این رو، اهمیت سرعت و فرمانبرداری از سکانها در بعضی از موقع بیش از قدرت آتش است، چون هواپیمایی که سریع و فرمانبردار باشد می‌تواند خود را نجات بدهد و با قدرت آتش کمتر بر حریف کندرو، غلبه نماید. لیکن هواپیماهای بلژیکی هم از نظر سرعت، مادون هواپیمای من بودند و هم از لحاظ قدرت آتش.

آنها نمی‌توانستند از سرعت خویش استفاده کنند و خود را از من دور نمایند و چون به خوبی از سکانها اطاعت نمی‌کردند قادر نبودند که از عرصه هدف مسلهای من دور شوند.

من در ارتفاع سه هزار و سیصد متری، دومین هواپیمای بلژیکی را روی کانون کولیمانور خود متمرکز کردم و مسلهها را گشودم و هنوز بکصد تیر شلیک نکرده بودم که دیدم هواپیمای بلژیکی تعادل خود را از دست داد و راه سقوط را پیش گرفت و من از وضع خلبان آن فهمیدم که تیر خورده و از حال رفته یا کشته شده است.

با اینکه در مدتی کمتر از پنج دقیقه دو هواپیمای بلژیکی به دست من ساقط شده بود از این پروزی ملول بودم زیرا فکر می‌کردم پروزی من شبیه به آن است که يك مرد بالغ با دو کودک خردسال مبارزه کند و بر آنها غلبه نماید.

همان روز بعد از ظهر باز يك هواپیمای بلژیکی را با همان سهولت سرنگون کردم و لسی در ساعت چهار بعد از ظهر شش هواپیمای شکاری فرانسوی از نوع هواپیماهای موسوم به «موران» نمایان شدند.

من می‌دانستم که فرانسویها خلبانانی برجسته دارند ولی ماشینهای آنان خوب نیست.

هواپیماهای موران از بهترین شکاربهای فرانسوی بود معهذانه سرعت مساشمیت آلمانی را داشت نه فرمانبرداری هواپیمای مرا از سکان. من عزم کردم که به شکاربهای فرانسوی نیز حمله نمایم ولی فرانسویها بعد از اینکه مشاهده کردند که من به آنها نزدیک می‌شوم برخلاف بلژیکی‌ها درصدد فرار برنیامدند و تصمیم گرفتند که از خود دفاع کنند.

من متوجه شدم که فرانسویها بدو تصور می‌کردند که من جلودار دسته‌ای از شکاربهای آلمان هستم و لذا درصدد دفاع برآمدند، ولی بعد از اینکه دیدند که تنها می‌باشم و کسی با من نیست خواستند حمله کنند.

چند لحظه دیگر شکاربهای فرانسوی و من دور هم جرخ می‌زدیم و خلبانان فرانسوی چون زبردست بودند طوری پرواز می‌کردند که مجال نمی‌دادند من به طرف آنها تیراندازی نمایم. بعد يك دسته شکاربهای آلمانی نمایان گردید و فرانسویها همین که دریافتند که برای من کمک آمده است گریختند.

در ساعت بیست و يك همان روز، در آخرین پرواز من، يك دسته از شکاربهای انگلیسی از نوع هریکن (ولی این مرتبه هواپیماهای جدید) را دیدم.

سرعت هریکن‌های انگلیسی زیاد بود و من دریافتم که سرعت آنها از هواپیمای من بیشتر می‌باشد.

گویا مأمورینی خاص به آنها واگذار گردیده بود که بدون اینکه متوجه من شوند از کنارم عبور کردند و مرا ندیدند و اگر چشم آنها به من می‌افتاد شاید تولید مزاحمتی بزرگ می‌نمودند.

پس از آن چون دیگر کسی در آسمان نبود مراجعت کردم تا در فرودگاه

بر زمین بنشینم. مدت بیست دقیقه در حال بازگشت پرواز نمودم و يك مرتبه دریافتم که در باک من فقط برای مدت پنج دقیقه پرواز، بنزین موجود است. چپ و راست را از نظر گذرانیدم و فرودگاه خود را ندیدم ولی يك ایستگاه راه آهن در آن نزدیکی بود. من روی ایستگاه فرود آمدم که اسم آن را بخوانم و بدانم در کدام ایستگاه است ولی با گلوله های مسلسل از من استقبال کردند و ناچار اوج گرفتم و زمین را نگریستم که بدانم در کجا می توانم فرود بیایم چون محقق بود که قادر نیستم خویش را به فرودگاه برسانم.

دامنه يك تپه کم ارتفاع توجهم را جلب کرد و خود را آماده نمودم که روی دامنه مزبور فرود بیایم. دامنه مزبور مزروع بسود و مثل تمام مزارع دست اندازهای زیاد داشت معهذاً من موفق گردیدم که مسراشیت خود را روی آن دامنه فرود بیاورم بدون اینکه آسیب ببیند.

پس از اینکه هواپیما توقف کرد از آن فرود آمدم و مناظر اطراف را نگریستم تا بدانم که در کجا هستم. يك مرتبه دیدم عده ای از روستاییان در حالی که چماق و بیل در دست دارند فریاد زنان به طرف من می آیند.

سلاح من در آن موقع جز يك هفت تیر که بر کمر داشتم چیزی نبود و به فرض اینکه با آن هفت تیر عده ای از دهاقین مزبور را به قتل می رساندم سایرین مرا قطعه قطعه می نمودند.

وقتی هجوم روستاییان را دیدم یقین حاصل کردم که در خاک بلژیک هستم و به خود گفتم دیروز و امروز هواپیماهای آلمانی روی بلژیک بمب فرو ریخته اند و طبیعی است که در هر بمباران عده ای از بمبها خطا می رود و در قراء و مزارع منفجر می گردد.

روستاییان بلژیکی هم بر اثر بمباران آسیب دیده بودند و من که قیافه های خشمگین و فریادهای روستاییان را می دیدم فکر می کردم که

دهاقین بلژیکی هستند که برای قتل من هجوم آورده اند و فریاد می زنند.

لیکن وقتی آنها جلو آمدند و او نیفورم مرا دیدند و متوجه شدند که من يك خلبان آلمانی هستم با حیرت و خجلت سکوت نمودند و یکی از آنها پرسید: آیا شما آلمانی هستید؟

گفتم: بلی، آلمانی هستم ولی شما برای چه وحشت کردید و این طور که من می بینم در صدد حمله بر آمدید؟

روستاییان گفتند: ما در این منطقه عضو گارد کشوری (چریک مخصوص آلمان در جنگ جهانی دوم برای دفاع در قبال چتر بازهای دشمن) هستیم و بعد از این که دیدیم هواپیمای شما فرود آمد و بر زمین نشست تصور کردیم که هواپیمای دشمن است و قصد دارد سربازان هوایی را پیاده کند.

گفتم: ای برادران عزیز، اولاً دشمنان آلمان آنقدر ناتوان هستند که نمی توانند چتر باز یا سرباز هوایی را وارد وطن شما نمایند، ثانیاً سربازان هوایی را با هواپیماهای حمل و نقل بزرگ حمل می کنند نه با هواپیماهای شکاری و شماره هواپیماهای حمل و نقل که حامل سربازان هوایی هستند زیاد است و شما بعد از این که مشاهده کردید که يك هواپیمای شکاری در دامنه این تپه بر زمین نشست می باید بفهمید که هواپیمای حامل سرباز نیست.

القصه، روستاییان وقتی فهمیدند که من بر اثر تمام شدن بنزین مجبور شدم فرود بیایم رفتند و دوحلبی بنزین برای من آوردند. بنزین مزبور گرچه از نوع بنزین عالی هواپیما نبود ولی جهت رسانیدن من به فرودگاه خودمان کفایت می کرد، لیکن تا وقتی روستاییان بنزین آوردند و در باک هواپیمای من ریختند شب فرار سید و من نمی توانستم در تار یکی از دامنه آن تپه مزروع یعنی از وسط مزرعه پرواز کنم.

روستاییان قرار گذاشتند که تا صبح به نوبه کنار هواپیمای من کشبک

بدهند تا اشخاص کنجکاو، دستگاه‌های هواپیما را خراب نکنند و مرا به قریه بردند و یکی از آنها داوطلب شد که شب مرا در خانه خود پنهان کند و روز بعد من با تشکر از مهمان نوازی آن شخص و سایر روستاییان آن قریه را ترک کردم و سوار هواپیمای خود شدم و به فرودگاه مراجعت نمودم. روز بعد، که سومین روز جنگ جبهه مغرب اروپا بود، من چهار هواپیمای بلژیکی را سرنگون کردم و در آن روز، از پروزی خود منفعل گردیدم زیرا مثل این بود که يك دشمن را که وسیله دفاع ندارد محو کرده‌ام. اگر هواپیماهای بلژیکی باعث اذیت ستونهای موتوریزه ما نمی‌شدند و بمب افکنهای آنها، روی ستونهای ما بمب نمی‌ریختند، من به آنها حمله نمی‌کردم.

ولی می‌دانستم که اگر من هواپیماهای بلژیکی را از بین نبرم آنها، سربازان ما را به وسیله بمب یا مسلسل از بین خواهند برد و جان سربازان وطن ما گران‌بها تر از آن بود که من آن را فدای ناتوانی هواپیماهای بلژیکی کنم و بر دشمن زبون رحمت بیاورم.

رو بهمرفته در جبهه مغرب اروپا من با حریف قابل ملاحظه روبرو نشدم مگر در واقعه دونکرک. لابد به خاطر دارید یا شنیده‌اید که انگلیسها در بلژیک و شمال فرانسه بر اثر فشار نیروی آلمان مجبور شدند که تمام ساز و برگ جنگی خود را رها کنند تا این که جان به سلامت بدر ببرند.

یگانه بندری که در دسترس انگلیسها بود و می‌توانستند از آنجا به کشور خود برگردند، بندر دونکرک به شمار می‌آمد.

از طرف نیروی هوایی آلمان به ما امر شد که نگذاریم انگلیسها، از بندر دونکرک جان سالم بدر ببرند و به مملکت خود برگردند لذا هواپیماهای گروه حمله و هواپیماهای بمباران ما، به شدت علیه کشتی‌های انگلیسی که می‌خواستند سربازها را از بندر دونکرک به انگلستان بسرگردانند وارد

فعالیت شدند.

انگلیسها برای جلوگیری از هواپیماهای آلمان، طبارات شکاری خود از نوع «هریکن» و «اسپیت فایر» را وارد کارزار کردند و به ما که شکاربهای آلمان بودیم امر شد که جلوی شکاربهای انگلستان را بگیریم.

روز اول که من با شکاربهای انگلیس از نوع هریکن مواجه شدم تصدیق کردم که حریفانی نیرومند هستند. شکاربهای انگلیس با سرعت زیاد خود مثل این بود که در همه جا حضور دارند و وقتی شماره شکاربهای انگلستان از دو فروند می‌گذشت مبارزه با آنها خطرناک می‌شد.

من معتقدم که اگر شکاربهای انگلستان در دونکرک حمایت از کشتی‌های انگلیسی را برعهده نمی‌گرفتند، يك سرباز انگلیسی از قاره اروپا به انگلستان مراجعت نمی‌کرد چون گورینگ وزیر هواپیمایی و فرمانده کل نیروی هوایی آلمان امر کرده بود که خلبانان بمباران و گروه حمله آلمان نگذارند که حتی يك کشتی انگلیسی از دونکرک خارج شود و سربازان را به انگلستان برساند.

اگر شکاربهای انگلیس نبود خلبانان ما تمام کشتی‌های بریتانیایی را غرق می‌کردند و آتش می‌زدند و مانع از این می‌شدند که سربازان را برگردانند.

خلبانان انگلیس هم با شجاعت می‌جنگیدند و هم هواپیماهایی خوب داشتند و بر اثر همت آنها انگلستان توانست تمام سربازانی را که در قاره اروپا (بعد از، از دست دادن ساز و برگ جنگی) بودند به انگلستان برگرداند.

من در جریان جنگ دونکرک دو گزارش راجع به شکاربهای انگلیس نوشتم و به وسیله فرمانده مستقیم خود جهت ستاد نیروی هوایی آلمان ارسال داشتم.

در آن دو گزارش نظریه خود را راجع به شکاربهای انگلیس نوشتم و

گفتم نیروی شکاری انگلستان حریفی است که باید آن را به حساب آورد. ولی در آن دوره، گورینگ بقیه داشت که با نیروی هوایی آلمان خواهد توانست که بعد از فرانسه و بلژیک، انگلستان را به زانو در آورد و لذا گزارشهای من که يك نوع تکذیب در مورد نظریه رسمی گورینگ بود، در ستاد نیروی هوایی مورد توجه قرار نگرفت.

### شکاریهای انگلستان فریب ما را نخوردند

روز ۲۹ ماه مه ۱۹۴۰ من با هوایمای گروه خود در منطقه دونکرک

پرواز می کردم.

وظیفه من در آن روز عبارت بود از دور کردن هواپیماهای شکاری انگلستان و فرانسه برای اینکه بمب افکنها و هواپیماهای شکاری بتوانند کشتیهای انگلیسی را که هنوز مشغول سوار کردن سربازان برای حمل آنها به انگلستان بودند غرق نمایند.

يك مرتبه در پانصد متر پایین تر از ما، چشم من به يك دسته از بمب-افکنهای دو موتوری انگلستان از نوع «بريستول» افتاد و بيدرنگ فرمان دادم که شکاریهای ما حمله ور شوند.

در بین خلبانان ما يك سرهنگ دوم بود که از خلبانان جنگ اول

بین المللی و دوره‌ای که خلبانان بمبهای هوایما را با دست پایین می‌انداختند محسوب می‌گردید و هر وقت فرصتی به دست می‌آمد، سرگذشت‌های خود را برای ما حکایت می‌کرد.

از جمله می‌گفت: در جنگ بین المللی اول، خلبانانی که به مقام قهرمانی می‌رسیدند مانند شوالیه‌های قرون وسطی که به زین‌های خود رشته‌های ابریشم می‌بستند تا هنگام ناختم آن رشته‌ها به دست باد سپرده شود و يك منظرهٔ با شکوه به وجود بیاید آن خلبانان هم به دم هوایماهای خود روبانهای بلند وصل می‌نمودند و در موقع پرواز، روبان در عقب هوایما موج می‌زد و خلبانان دیگر می‌فهمیدند که يك قهرمان جنگ‌های هوایی آن هوایما را می‌راند.

يك روز من (یعنی سرهنگ دوم) با شکاری خود که يك مسلسل مقابل آن، یعنی جلوی اطاق خلبان نصب شده بود پرواز کردم و بعد از چند دقیقه به يك هوایمای فرانسوی برخورد نمودم و دیدم که روبانهای رنگارنگ هوایمایش موج می‌زند و فهمیدم که يك قهرمان هوایی است.

روی تنهٔ هوایمای آن خلبان فرانسوی چهل و دو نقطهٔ کوچک به نظر می‌رسید و من می‌دانستم که آن نقطه‌ها به شکل هوایما می‌باشد و معلوم می‌شود که خلبان فرانسوی نا آن موقع چهل و دو هوایمای ما را سرنگون کرده است و چون در فرانسه فقط يك خلبان به اسم «گین مر» بود که نا آن تاریخ این رکورد را به دست آورد فهمیدم که خود اوست. من از گین مر که می‌دانستم يك قهرمان هوایی است نترسیدم و به محض دیدن آن مرد، تصمیم به حمله گرفتم.

در آن موقع تا کتیک جنگ‌های هوایی این بود که دو هوایما اطراف یکدیگر چرخ می‌زدند تا موقعی که فرصتی به دست می‌آورد و به سوی دیگری شلیک نمایند و من و گین مر هم شروع به چرخ زدن کردیم و يك

مرتبه من متوجه شدم که گین مر مقابل مسلسل من قرار گرفته و دست را روی ماشهٔ مسلسل نهادم که شلیک کنم ولی مسلسل از کار افتاد زیرا چاشنی اولین فشنگ آتش نگرفت و فشنگ در لوله باقی ماند.

در آن موقع مسله‌ها زود از کار می‌افتاد و خلبان هم نمی‌توانست که چاره آن را بکند، زیرا لازمهٔ به کار انداختن مسلسل این بود که آن را از جلوی اطاق خود بردارند و سپس سنبه‌ای به دست بیاورند و وارد لولهٔ مسلسل بکنند و فشنگ خالی نشده را از لوله خارج نمایند و بعد مسلسل را در جای آن، مقابل اطاق خویش نصب کنند و این کار در حین پرواز، امکان نداشت. خلاصه در همان لحظه که من تصور می‌کردم گین مر را به قتل خواهم رسانید مسلسل من از کار افتاد.

آن وقت خواستم از حریف کناره‌گیری نمایم و از میدان جنگ خارج شوم زیرا پرواز من بعد از این که مسلسل من از کار افتاد خودکشی بود. اما گین مر که متوجه شد من قصد گریختن دارم مانع گردید و راه را بر من بست.

در آن موقع مسلسل هوایما با دست شلیک می‌شد و مثل امروز نبود که مسلسل را با برق هوایما به صدا در آورند و چون مسلسل من از کار افتاده بود، دست را از ماشهٔ آن برداشتم و گین مر این ژست را دید و فهمید که مسلسل من از کار افتاده است.

آن وقت برای این که نشان بدهد مسلسل او کار می‌کند، چند تیر (ولی نه به طرف من) شلیک کرد و بعد با اشارهٔ دست از من خداحافظی نمود و رفت یعنی به من فهمانید که چون مسلسل من از کار افتاده و وسیلهٔ دفاع ندارم او سرا به قتل نخواهد رسانید و در آن دوره این نوع جوانمردیها، بین خلبانان رایج بود.

سرهنگ دوم می‌گفت که «ارنست اوده» قهرمان هوایی آلمان در جنگ

جهانی اول که شصت و چهار هواپیمای فرانسوی و انگلیسی را در جنگ اول بین‌المللی سرنگون کرد نیز چند مرتبه از قتل دشمنی که مسلسل او از کار افتاده بود صرف نظر نمود.

این سرهنگ دوم با این که از حیث درجه مافوق من بود و می‌توانست در ستاد نیروی هوایی آلمان يك شغل خوب و راحت داشته باشد معه‌داً داوطلبانه در پروازهای جنگی شرکت می‌نمود و چون می‌گفت که آزمایشهای فنی من خوب است، در گروه شکاری من می‌جنگید.

من و همقطارانم برای آن مرد قابل به احترام بودیم برای این که می‌دیدیم با این که مسن است سعی کوشید که ارزش خلبانی و جنگی خود را حفظ نماید.

سرهنگ دوم فقط يك عیب داشت و آن اینست که خصم را حقیر می‌شمرد و از او شنیدم که می‌گفت: شکاریهای انگلیس، لقمه كوچك من هستند. باری، آن روز، بعد از این که دستور حمله به هواپیماهای بمباران را صادر کردم سرهنگ دوم مردانه به سوی آنها حمله نمود ولی مواجه با شلیک شدید مسلسل‌های بمب‌افکن‌های انگلیس شد.

با این که هنوز انگلیسها طیارات بزرگ بمباران خود را به مقدار زیاد نساخته بودند و از هواپیماهای چهار موتوری موسوم به «استرلینگ» و «لانگاستر» و «هالیفاکس» جز چند نمونه نداشتند، هواپیماهای دو موتوری بمباران آنها بالنسبه نیرومند بود.

من می‌دانستم که حمله به هواپیماهای بمباران دو موتوری انگلیس موسوم به بریستول از جلو و عقب و چپ و راست خطرناک است زیرا اگر از جلو به هواپیمای انگلیسی حمله کنند گرفتار مسلسل‌های جلوی هواپیما می‌شوند و از عقب و چپ و راست هم گرفتار مسلسل‌های برج دوار هواپیما که بالای آن، روی تنه، قرار دارد خواهند گردید و بهترین زاویه حمله به

این نوع هواپیماها این بود که از زیر هواپیما به آن حمله نمایند و لذا من یکی از هواپیماهای بمباران را در نظر گرفتم و از زیر به آن حمله ور شدم.

چند مرتبه هواپیمای انگلیسی کوشید که مرا از زیر خود دور کند ولی نتوانست و من چون می‌دانستم که انبار بنزین ماشین مزبور در بالهای آن قرار دارد سعی می‌کردم که بالها را هدف سازم.

ضمن مانورهای هوایی من و هواپیمای انگلیسی تا نزدیک آب دریا پایین رفتیم و در آنجا يك مرتبه دیگر من به طرف هواپیمای انگلیسی شلیک کردم و آن هواپیما طوری منفجر گردید که تمام هواپیمای مسن آلوده به روغن طیاره انگلیسی شد.

بعد از این که هواپیمای بمباران انگلیسی از بین رفت من اوج گرفتم تا به همقطارهای خود ملحق شوم و هواپیمای سرهنگ دوم را دیده ولی از بمب‌افکن‌های انگلیسها اثری نبود. من و سرهنگ دوم قدری حرکت کردیم و هنگامی که می‌خواستیم به طرف کشتی‌های انگلیسی برویم، ناگهان يك دسته از هواپیماهای شکاری اسپیت فایر انگلیس نمایان شدند.

سرهنگ دوم که تصدیق می‌کنم که مردی شجاع بود همین که شکاری‌های اسپیت فایر را دید به جای این که به طرف آنها برود به طرف ابر رفت که خود را در آن پنهان نماید. ولی من برای این که به خود ثابت کنم که نمی‌ترسم به طرف شکاریهای انگلیسی رفتم ولی آنها به من توجه نمودند و عقب هواپیمای سرهنگ وارد ابر گردیدند.

سرعت جنگنده‌های اسپیت فایر زیاد بود و من که می‌خواستم برای کمک به سرهنگ، عقب شکاریهای انگلیسی بروم نتوانستم خود را به آنها برسانم.

بعد، به مناسبت این که بنزین من تمام می‌شد مجبور گردیدم که به

فرودگاه مراجعت کنم ولی سرهنگ نیامد. من برای سرهنگ نگران شدم و تصور نمودم که هواپیمای او سرنگون گردیده و به قتل رسیده است، ولی بامداد روز بعد، سرهنگ که تمام راه را پیاده پیموده بود آمد و معلوم شد که توانسته از هواپیمای انگلیس بگریزد و به مناسبت تمام شدن بنزین در نقطه‌ای فرود آمده و آنگاه پیاده برای رسیدن به فرودگاه به راه افتاده و تمام شب را در راه بوده تا رسیده است.

سرهنگ، مثل تمام خلبانان که به تدریج استعداد راه‌پیمایی را از دست می‌دهند وقتی به ما رسید، از فرط خستگی بی‌حال بود و قبل از این که برود و بخوابد گفت: نظریه من راجع به هواپیمای شکاری انگلستان تغییر کرد و فکر می‌کنم که هواپیمای شکاری بریتانیا بقدر هواپیمای شکاری آلمان ارزش دارند.

روز بعد، من يك گزارش راجع به شکاریهای اسپت فایر نوشتم و به وسیله فرمانده مستقیم خود جهت ستاد نیروی هوایی آلمان فرستادم ولی گزارش مزبور هم مثل گزارش سابق مورد توجه قرار نگرفت.

بعد هم دولت فرانسه درخواست متار که کرد و شکست فرانسه طوری در آلمان همه را خوشوقت نمود که موضوع نیروی شکاری انگلستان بکلی فراموش شد.

بعد از چند روز، نیروی هوایی آلمان به هواپیمای شکاری دستور داد که به طور دائم در انگلستان مبادرت به فعالیت نمایند.

تا آن موقع، هر بار که از طرف نیروی هوایی آلمان مأموریتی به ما واگذار می‌شد، هدفی معین داشت.

مثلاً امر می‌شد که کشتی‌ها را غرق کنیم یا يك ستون مسوتوریزه و زره‌پوش را منهدم نماییم یا هواپیمای خصم را از بین ببریم. ولی آن مرتبه، ما را آزاد گذاشتند و مدت مأموریت ما نیز نامحدود شد و فقط

توصیه کردند که تا آنجا که ممکن است هواپیمای شکاری انگلستان را از بین ببرید و بکشید که شکاریهای انگلستان از کشور خود خارج شوند و وارد فرانسه و بلژیک گردند تا نیروی هوایی آلمان بتواند تمام شکاریهای انگلستان را از بین ببرد.

گورینگ وزیر هواپیمایی و فرمانده کل نیروی هوایی آلمان تصمیم داشت که انگلستان را به وسیله بمبارانهای شدید هوایی به زانو در آورد.

گورینگ می‌اندیشید که اگر بنا بر بزرگ و کارخانه‌های انگلستان ویران شود دولت انگلستان مثل دولت فرانسه درخواست متار که جنگ خواهد کرد و نیروی دریایی و ارتش انگلستان تسلیم خواهد گردید و ارتش آلمان از دریا خواهد گذشت و کشور انگلستان را اشغال خواهد نمود و با تسلیم دولت انگلستان و اشغال آن کشور از طرف دولت آلمان، تمام امپراطوری انگلیس به تصرف آلمان در خواهد آمد.

رییس دولت آلمان و تمام افسران ارشد زمینی و دریایی می‌دانستند که دولت انگلستان، دارای يك نیروی دریایی قوی می‌باشد، لیکن دولت آلمان يك نیروی دریایی قابل ملاحظه ندارد، لذا ارتش آلمان نمی‌تواند از دریا عبور کند و در انگلستان پیاده شود مگر روزی که يك نیروی دریایی قوی به وجود آورد و نیروی دریایی قوی هم، در ظرف یکی دو روز به وجود نمی‌آید و ایجاد آن محتاج مرور زمان است.

چون دولت آلمان می‌دانست که نمی‌تواند ارتش خود را از دریا بگذراند و وارد انگلستان کند مصمم شد که با بمبارانهای هوایی انگلستان را طوری به زانو در آورد که دولت بریتانیا درخواست متار که جنگ کند.

بعد از این که دولت انگلستان درخواست متار که جنگ کرد، دولت آلمان قبل از هر کار نیروی دریایی انگلستان را تصرف خواهد نمود و آن

را مبدل به نیروی دریایی آلمان خواهد کرد و امپراتوری انگلستان را در سراسر جهان به تصرف درخواهد آورد زیرا آنچه سبب گردیده که دولت انگلستان دارای يك امپراتوری وسیع شود نیروی دریایی اوست و وقتی آن نیرو، مال دولت آلمان شد، دولت آلمان وارث امپراتوری وسیع انگلستان خواهد گردید.

لیکن برای این که دولت آلمان بتواند انگلستان را با بمبارانهای هوایی از پا در آورد می باید که هواپیماهای شکاری او از بین برود و لذا نیروی هوایی آلمان، ما را مأمور کرد که شکاریهای انگلستان را ازین ببریم تا این که هواپیماهای بمباران آلمان هنگامی که برای ویران کردن شهرها و کارخانه های انگلستان می روند مواجه با مانع نشوند.

روزهای اول بعد از این که اوج می گرفتیم منطقه پرواز ما ارتفاعات پنج و شش هزار متری بود، ولی روزهای بعد در ارتفاعات بیشتر پرواز کردیم تا اینکه بتوانیم مشرف بر هواپیماهای شکاری انگلستان باشیم و چون شکاریهای انگلستان هم سعی می کردند که بر ما مشرف شوند منطقه پرواز ما به ارتفاع هشت هزار و پانصد متری و گاهی ۹ هزار متری می رسید. از روز اول که ما شروع به فعالیت کردیم متوجه شدیم که مدت فعالیت ما بعد از هر پرواز در آسمان انگلستان از بیست دقیقه تجاوز نمی کند، زیرا هر هواپیمای شکاری آلمانی فقط برای مدت هشتاد دقیقه (يك ساعت و بیست دقیقه) پرواز سوخت حمل می کرد و از این مدت، نیم ساعت صرف پرواز از فرودگاه و رسیدن به انگلستان می گردید و نیم ساعت هم در بازگشت به فرودگاه به مصرف می رسید و لذا ما، می توانستیم فقط مدت بیست دقیقه در آسمان انگلستان پرواز کنیم.

به همین مناسبت نیروی شکاری آلمان قادر نبود که از حدود شرقی انگلستان و منطقه لندن تجاوز کند یعنی به طرف شمال یا مغرب انگلستان

برود.

علت اصلی بمباران جنوب شرقی انگلستان و منطقه لندن نیز همین بود. مورخانی که تاریخ جنگ اخیر را نوشته اند می گویند آلمان از این جهت لندن و بنادر جنوب شرقی انگلستان را بمباران می کرد که می خواست پایتخت بریتانیا را نابود نماید.

در این که لندن پایتخت انگلستان با هشت میلیون جمعیت مرکز ثقل امور اقتصادی آن کشور بود و هست، تردیدی وجود ندارد. ولی ما از این جهت پیوسته لندن را بمباران می کردیم که نمی توانستیم شهرهایی را که در شمال و مغرب انگلستان قرار گرفته بمباران کنیم.

زیرا به طوری که خواهیم گفت شکاریهای انگلستان فریب ما را نخوردند و عقب ما به راه نیفتادند و از آسمان انگلستان خارج نشدند و به فرانسه و بلژیک نیامدند تا این که در آنجا به دست شکاریهای ما نابود شوند، و چون نیروی شکاری انگلستان از بین نرفت هواپیماهای بمباران ما در آسمان انگلستان امنیت نداشتند و نمی توانستند بدون حمایت شکاریهای آلمانی به انگلستان بروند.

شکاریهای ما هم به طوری که گفتم وقتی به انگلستان می رسیدند فقط به اندازه بیست دقیقه پرواز مفید بنزین داشتند.

در نتیجه بمب افکنهای ما نیز که می باید تحت حمایت شکاریهای ما انجام وظیفه نمایند نمی توانستند از حدود منطقه لندن تجاوز نمایند و در نتیجه لندن بیش از همه جا بمباران شد، زیرا بمب افکنهای ما قادر نبودند شهرهای دورتر را ویران کنند.



در حالی که نیروی دریایی آلمان در امتداد ساحل شرقی انگلستان دریا را  
تعمیراتی انجام داده و در حال آماده شدن است. در حالی که در  
دریا با کشتیهای آلمانی مواجه شدیم و در حال حاضر در دریای  
دریا با کشتیهای آلمانی مواجه شدیم و در حال حاضر در دریای  
دریا با کشتیهای آلمانی مواجه شدیم و در حال حاضر در دریای

۵

در حالی که نیروی دریایی آلمان در امتداد ساحل شرقی انگلستان دریا را  
تعمیراتی انجام داده و در حال آماده شدن است. در حالی که در  
دریا با کشتیهای آلمانی مواجه شدیم و در حال حاضر در دریای  
دریا با کشتیهای آلمانی مواجه شدیم و در حال حاضر در دریای  
دریا با کشتیهای آلمانی مواجه شدیم و در حال حاضر در دریای

در حالی که نیروی دریایی آلمان در امتداد ساحل شرقی انگلستان دریا را  
تعمیراتی انجام داده و در حال آماده شدن است. در حالی که در  
دریا با کشتیهای آلمانی مواجه شدیم و در حال حاضر در دریای

در حالی که نیروی دریایی آلمان در امتداد ساحل شرقی انگلستان دریا را  
تعمیراتی انجام داده و در حال آماده شدن است. در حالی که در  
دریا با کشتیهای آلمانی مواجه شدیم و در حال حاضر در دریای  
دریا با کشتیهای آلمانی مواجه شدیم و در حال حاضر در دریای  
دریا با کشتیهای آلمانی مواجه شدیم و در حال حاضر در دریای

### چرا نیروی هوایی ما نتوانست انگلستان را به زانو در آورد

انگلیسیها به محض این که دانستند شعاع پرواز شکاریهای آلمان از  
منطقه لندن تجاوز نمی نماید و در نتیجه، هواپیماهای بمباران آلمان نمی-  
توانند از منطقه لندن دورتر بروند - زیرا هرگاه از آن منطقه تجاوز کنند از  
حمایت شکاریهای خود برخوردار نخواهند شد - مراکز صنعتی خود را از  
جنوب شرقی انگلستان به نقاط دیگر (خارج از حدود شعاع پرواز شکاریهای  
آلمان) منتقل نمودند و سکنه شهرها و بنادر جنوب شرقی را هم تخلیه  
کردند و چون دریافتند که مرکز نقل حملات نیروی هوایی آلمان شهر  
لندن است، شکاریهای خود را پیرامون لندن متمرکز نمودند.

ما با هشاد دقیقه پرواز، فقط می توانستیم بیست دقیقه در آسمان

انگلستان پیکار کنیم ولی انگلیسها که از مملکت و حتی منطقه خود خارج نمی شدند گاهی می توانستند که از هشتاد دقیقه پرواز، بیش از هفتاد دقیقه آن را در آسمان مشغول پیکار باشند.

هر قدر ما سعی می کردیم که هواپیماهای شکاری انگلستان را از جزیره بریتانیا خارج کنیم و به اروپا بکشانیم، آنها از کشور خود خارج نمی شدند و از دریا عبور نمی کردند زیرا به آنها دستور اکید داده شده بود که از انگلستان خارج نشوند.

در آغاز که ما به انگلستان حمله ور شدیم انگلیسها هنوز مثل دوره جنگ اول جهانی پرواز می کردند یعنی شکارهای آنها در يك ارتفاع و هر دسته عقب دسته دیگر پرواز می نمودند. ولی ما که در جنگ اسپانیا تجربه آموخته بودیم طوری پرواز می کردیم که هر دسته بالای دسته دیگر قرار بگیرد.

مثلاً اگر پنج دسته شکاری به انگلستان می فرستادیم يك دسته در ارتفاع هفت هزار متری پرواز می کرد و دسته دیگر در ارتفاع هفت هزار و پانصد متری و دسته سوم در ارتفاع هشت هزار متری و قس علیهذا.

فایده این نوع پرواز این بود که شکارهای ما که در فضا روی هم قرار می گرفتند برای آتشبارهای ضد هوایی هدفی کوچکتر بودند و می توانستند از بالا، زودتر شکارهای انگلستان را ببینند و بر آنها هجوم بیاورند.

هر خلبان شکاری می داند که در جنگهای هوایی باید کوشید که خصم را زودتر دید و او را غافلگیر کرد و حتی يك ثانیه هم در غافلگیری ارزش دارد و اگر شما بتوانید يك ثانیه زودتر خصم را ببینید احتمال موفقیت شما بیشتر است.

انگلیسها پس از این که متوجه شدند سیستم پرواز ما بر پرواز آنها

(که دنبال یکدیگر و در يك ارتفاع حرکت می کردند) مزیت دارد از روش ما پیروی نمودند و مثل ما پرواز کردند و آن وقت، مبارزه ما با آنها مشکل تر شد.

ولی از عوامل اصلی رجحان شکارهای انگلستان نسبت به ما همان بود که ما فقط می توانستیم بیست دقیقه در آسمان انگلستان توقف کنیم و قدرت نداشتیم که از منطقه لندن دورتر برویم ولی شکارهای انگلیس در کشور خود، هفتاد دقیقه، در فضا پرواز می کردند و هر جای انگلستان که می خواستند می رفتند.

وضع ما در قبال شکارهای انگلیس شبیه به يك سنگ شده بود که او را با زنجیر ببندند و در عین حال به او بگویند خصمی را که آزاد است و هر جا که میل داشته می رود، پاره نماید.

از این گذشته، انگلیسها از چیزی استفاده می کردند که آن روز خودشان آن را به اسم «نظارت از زمین» می خواندند و امروز نام بین المللی آن «رادار» است.

انگلیسها به وسیله دستگاه رادار به نزدیک شدن هواپیماهای آلمانی پی می بردند و لذا در آخرین دقیقه، برای خلبانان خود فرمان پرواز را صادر می کردند تا اینکه خلبانهای آنها با پروازهای طولانی و بی فایده خسته نشوند و بتوانند در زمین استراحت نمایند، و بعد از این که يك یا چند دسته شکاری انگلیسی پرواز می کرد، رادارهای زمینی دایم آنها را از وضع هواپیماهای آلمانی در فضا مستحضر می نمودند به طوری که هر دسته از شکارهای بریتانیا، بلکه هر خلبان انگلیسی در هر موقع می دانست که هواپیماهای آلمانی در کجاست در صورتی که خلبانان آلمانی از این مزیت برخوردار نبودند و وقتی ما پرواز می کردیم، هیچ وسیله اطلاعاتی غیر از چشم خود نداشتیم و گرچه رادبوی فرماندهی نیروی هوایی آلمان با ما

صحبت می کرد ولی نمی توانست به ما بگوید که هواپیماهای انگلیس کجا هستند.

فرض کنید که پنجاه شکاری آلمانی در پنج دسته ده فروندی وارد انگلستان می شدند و بعد تصمیم می گرفتند که سه دسته از آنها به شمال لندن بروند و در همان لحظه که دسته مزبور به آسمان شمال لندن می رسیدند تمام شکاریهای انگلیس که در منطقه لندن و جنوب شرقی انگلستان بودند به شمال لندن هجوم می آوردند که آن سه دسته شکاری آلمانی را از بین ببرند.

ولی ما که در آسمان انگلستان بودیم نمی توانستیم بفهمیم که چند شکاری خصم در شمال یا جنوب یا شرق و غرب ما پرواز می کند، زیرا رادارهای انگلیس دقیقه به دقیقه از موضع شکاریهای آلمان در فضا مطلع می شدند و موضع آنها را به اطلاع شکاریهای خود می رسانیدند و ما در آسمان انگلستان این وسیله کسب خبر را نداشتیم.

وقتی ما می خواستیم انگلستان را بمباران کنیم شبیه به يك قطار آهن بودیم که روی دو ریل حرکت می کند و چاره ای ندارد جز اینکه همان دو ریل را ادامه بدهد و نمی تواند راهی دیگر را برای وصول به هدف انتخاب نماید در صورتی که در سنوات بعد، وقتی انگلستان و امریکا، شهرهای آلمان را بمباران می کردند مانند يك کشتی بودند که در دریایی وسیع حرکت می نماید و از هر راه که بخواهد می رود و راهی را انتخاب می نماید که خطرش کمتر باشد.

بمب افکنهای ما از این جهت شبیه به قطار آهن بودند و چاره نداشتند جز اینکه از يك راه بروند که ما خلبانان شکاری که می باید از آنها حمایت کنیم ناچار بودیم که فقط بیست دقیقه در آسمان انگلستان باشیم و لامحاله می باید راهی را برای خط سیر بمب افکنهای خودمان انتخاب نماییم که کوتاهتر باشد.

این راه کوتاه هم از منطقه ای می گذشت که قوی ترین و مجهزترین منطقه دفاع انگلستان به شمار می آمد و در آنجا، روز و شب، آتشبارهای ضد هوایی و هواپیماهای شکاری بریتانیا آماده بودند که جلوی ما را بگیرند. ولی در سنوات بعد، وقتی هواپیماهای بمباران انگلستان و امریکا شهرهای آلمان را بمباران می کردند مجبور نبودند که به خط مستقیم (که کوتاهترین فاصله از نقطه ای به نقطه دیگر است) پرواز کنند بلکه گاهی دور می زدند و دایره های بزرگ می پیمودند تا از مناطقی که وسایل دفاع آلمان ضعیف است خود را به شهرهای ما برسانند و آنها را ویران کنند.

اگر ما بمب افکنهای خود را بدون وسیله دفاع یعنی بدون حمایت شکاریها به انگلستان می فرستادیم مثل این بود که آنها را به فلنگاه بفرستیم و همه معدوم می گردیدند و اگر با حمایت شکاریهای آلمان روانه انگلستان می نمودیم اشکال مذکور در فوق پیش آمد و می باید کوتاهترین راه را برای رفتن و مراجعت آنها انتخاب کنیم و در آن راه، پیوسته شکاریهای خصم که از رادارهای زمین کسب اطلاع می نمودند کمین هواپیماهای بمباران ما را می کشیدند و آنها را سرنگون می کردند.

دیگر از عوامل موفقیت هواپیماهای شکاری انگلستان و شکست شکاریهای ما در آن کشور این بود که انگلیسها در کشور خود بیگار می کردند و وقتی يك هواپیمای انگلیسی آسیب می دید به فرودگاه خویش برمی گشت و به زمین می نشست در صورتی که يك هواپیمای آلمانی هرگاه در آسمان انگلستان دچار آسیب می شد محو می گردید.

همچنین يك خلبان انگلیسی، بعد از اینکه هواپیمای خود را در فضا ترك می کرد می توانست با چتر نجات فرود بیاید و روز بعد همان خلبان، اگر مجروح نمی شد باز پرواز می نمود. ولی خلبانان آلمانی پس از این که در انگلستان با چتر فرود می آمدند، اسیر می گردیدند و نمی توانستند

به آلمان برگردند مگر بعد از خاتمه جنگ و تعویض اسیران جنگی.

از همه گذشته، انگلیسیها مردمی هستند که دیر به هبجان می آیند ولی وقتی به هبجان آمدند، دلیر می شوند و در آن موقع، دولت انگلستان توانسته بود که شجاعت ملت از جمله کارکنان و خلبانان نیروی هوایی را تحریک کند و خلبانان انگلیس بدون بیم از سرگ پیکار می کردند و به دفعات دیده شد که وقتی اسلحه خلبان انگلیسی از کار می افتاد وی طوری هوایمای خود را به هوایمای آلمانی می زد که هر دو هوایما متلاشی می شد و خلبان انگلیسی و آلمانی در يك آن جان می سپردند و سقوط می کردند.

بعد از چند هفته که ما در انگلستان جنگیدیم، فرماندهی نیروی هوایی آلمان متوجه شد که نمی تواند در آسمان بریتانیا دارای تسلط و نظارت شود و حتی در يك قسمت از آسمان انگلستان هم دارای تسلط نگردید.

آن وقت ستاد نیروی هوایی آلمان به ما امر کرد که تا كتيك جنگ را عوض نماییم و مبدل به گروه حمله شویم و از ارتفاع عادی به فرودگاههای انگلستان حمله ور گردیم و هوایماهای انگلیسی را در زمین از بین ببریم. این تا كتيك که در کشور لهستان - به طوری که گفتیم - با موفقیت کامل به انجام رسید در انگلستان دچار عدم موفقیت شد و ما نتوانستیم هوایماهای انگلیسی را در فرودگاهها از بین ببریم، زیرا انگلیسیها در فن استوار مهارت داشتند و هوایماهای خود را طوری در فرودگاه مستور می کردند که آنها را نمی دیدیم و هر فرودگاه انگلیسی دارای آتشیبارهای سبک و متوسط برای شلیک به سوی هوایماهای کم ارتفاع بود. وقتی ما برای بمباران فرودگاهها از طبقات عالیة جو فرود می آمدیم و خود را به طبقات نازل می رسانیدیم گرفتار شلیک آتشیبارهای مزبور می شدیم و يك عده از هوایمای ما، هدف گلوله توپهای ضد هوایی فرودگاههای انگلستان

شدند و از بین رفتند.

یکی از سلاحهای تدافعی انگلیسیها برای دفاع از فرودگاهها در قبال هوایماهایی که از طبقات نازل جو حمله ور می شدند نوعی موشک بسود که وقتی که اوج می گرفت يك چتر نجات متصل به يك کابل (مفتول) محکم و طولانی از آن خارج می گردید و آنچه از موشک باقی می ماند مانند يك شاقول که به انتهای ریسمان معمار آویخته شده باشد به انتهای مفتول ناپیده و محکم مزبور می آویخت و در نتیجه يك شاقول بزرگ، متصل به يك کابل محکم و طولانی در فضا به وجود می آمد که يك چتر نجات آن را نگاه می داشت.

این شاقول خیلی آهسته فرود می آمد و مفتول آن که گویی زمین را به آسمان متصل می کرد در طبقات تحتانی فضا، بالای فرودگاه، مانعی مرگه آور برای هوایماهای مهاجم ایجاد می کرد، چون اگر بال هوایما به آن مفتول برمی خورد در دم سقوط می نمود و خلبانان ما از این مفتولهای آسمانی حذر می کردند.

خلبان وقتی در ارتفاع نازل به فرودگاه حمله می کرد این مفتولها را نمی دید (در بعضی از فرودگاهها ده شاقول آسمانی به وجود می آوردند)، زیرا يك کابل باریک که يك سرش نزدیک زمین و سر دیگرش گویی متصل به آسمان است، به چشم خلبان نمی رسد و يك مرتبه بال هوایمای او به کابل اصابت می نمود و در همان لحظه هوایمایش سرعت خود را از دست می داد و سقوط می کرد.

گورینگ فرمانده کل نیروی هوایی آلمان قبل از اینکه حمله هوایی ما به انگلستان شروع شود به وسیله رادیسو و جراید آلمان، به مردم آلمان گفته بود که انگلستان طوری ویران خواهد شد که ناچار خواهد گردید درخواست متار که جنگ کند و تسلیم شود.

لیکن انگلستان تسلیم نشد و هر روز که می گذشت، عده‌ای از همقطاران ما در انگلستان به قتل می رسیدند و هر شب که ما برای صرف شام به اطاق غذاخوری فرودگاه می رفتیم می دیدیم که یکی دو نفر از همقطارهای ما حضور ندارند.

معلوم است که وقتی ما مطلع می شدیم که یکی دو نفر از همقطارهای ما کشته شده‌اند نمی توانستیم با نشاط غذا بخوریم و اشتهای ما کور می شد و کسی جرأت نمی کرد در موقع صرف غذا، چیزی بگوید. زیرا هر نوع صحبت در آن محیط بی مناسبی و به منزله یک توهین بزرگ نسبت به روح رفقای مقتول ما جلوه می کرد.

بعضی از ما، نمی توانستند محیط ناراحت کننده تالار غذاخوری را تحمل نمایند و از جا برمی خاستند و به اطاق خود می رفتند که تنها باشند و آنهایی که باقی می ماندند عزادارانی به شمار می آمدند که نمی توانستند لب به سخن بگشایند.

من به مناسبت اینکه فرمانده قسمت خود بودم، بعد از غیبت هر یک از همقطارها، می باید اثاث خصوصی او را جمع آوری نمایم و برای خانواده اش بفرستم و این وظیفه اداری و صنفی مرا رنج می داد.

طوری رفقای ما یکی بعد از دیگری ناپدید می شدند که همه از ورود به اطاق غذاخوری می ترسیدیم، زیرا همین که وارد آن اطاق می شدیم خواه ناخواه می اندیشیدیم که شب آینده کدام یک از رفقای ما در آنجا حضور نخواهد داشت و جرأت نمی کردیم به صورت هم نظر بیندازیم.

جنگ هوایی انگلستان یک عفریت آدمخوار شده بود که بهترین خلبانان آلمان را از بین می برد و همه می دانستیم که فقدان بعضی از آنها جبران ناپذیر است.

یک روز، به من و مولدرس خلبان آلمانی که از خلبانان برجسته آلمان

بود اطلاع دادند که گورینگ شما را احضار کرده است.

ما از آن احضار غیر منتظره در آن موقع، به مناسبت اینکه می دانستیم گورینگ از عدم موفقیت نیروی هوایی آلمان در انگلستان بسیار خشمگین است، بیمناک شدیم و با نگرانی به برلین رفتیم و گورینگ در عمارت باشکوه وزارت هوایی آلمان ما را پذیرفت و ما برخلاف انتظار دیدیم که گورینگ با نشاط است و با مسرت ما را پذیرفت و یک نشان طلای مخصوص مکمل به الماس را به ما دو نفر داد و گفت: هر دو به درجه سرگردی ارتقاء یافته اید.

از اظهاراتی که گورینگ کرد فهمیدیم که نشان مزبور تا آن تاریخ در نیروی هوایی آلمان سابقه نداشته و آن را برای بهترین خلبانهای آلمان آماده کرده‌اند و قبل از اینکه از گورینگ خداحافظی کنیم و مراجعت نمایم به مولدرس گفت: من میل دارم که شما درخواستی از من بکنید مشروط بر اینکه ایجاب درخواست شما، ممکن باشد و مطمئن باشید که پذیرفته خواهد شد.

مولدرس گفت: درخواست من از شما این است که به مهندسین ما توصیه کنید که موتور هواپیماهای مسراشیت ما را نیرومندتر کنند.

گورینگ دوستانه دستش را بر شانه او زد و گفت: مطمئن باشید که به زودی موتور هواپیماهای مسراشیت شما نیرومندتر خواهد شد، سپس رو به من کرد و سؤال نمود: گالاند، درخواست شما چیست؟

من در جواب فرمانده کسل نیروی هوایی آلمان گفتم: وقتی جنگ جبهه غرب شروع شد، من دو گزارش راجع به هواپیماهای شکاری انگلستان تهیه نمودم و به وسیله مافوق مستقیم خود برای ستاد نیروی هوایی فرستادم ولی حس کردم که توجهی به آن گزارشها نشد، اینک که شما از من می پرسید درخواستم چیست می گویم که درخواستم این است که نیروی هوایی ما

دارای هواپیماهایی مانند هواپیماهای شکاری اسپیت فایر انگلیسی بشود. این گفته بر گورینگ گران آمد و چهره درهم کشید و با اوقاتی تلخ از ما جدا شد.

ولی من منظوری جز ذکر حقیقت نداشتم و فکر می کردم که شاید ستاد نیروی هوایی آلمان گزارشهای مرا دور انداخته و نخواسته به آن توجه کند ولی مردی مثل گورینگ که مسئول نیروی هوایی آلمان است، گوشه‌های شنوا خواهد داشت و به حرف من توجه خواهد نمود.

پس از مراجعت از برلن، من مثل گذشته به پروازهای جنگی ادامه دادم و موفقیت‌هایی نصب من می شد و می توانستم هواپیماهای خصم را سرنگون کنم.

به ما اطلاع دادند که روز هفتم ماه سپتامبر ۱۹۴۰ دوره‌ای جدید از جنگ با انگلستان شروع خواهد شد و در آن روز، برای اولین مرتبه، بزرگترین نیروی بمباران از راه هوا راه انگلستان را پیش خواهد گرفت.

من تحقیق کردم که بدانم نیروی مزبور چه اندازه است و معلوم شد که پانصد هواپیمای بمباران و دویست هواپیمای گروه حمله به حمایت پانصد شکاری برای بمباران انگلستان به راه خواهد افتاد.

امروز این ارقام در نظر ما کوچک جلوه می کند ولی تا آن موقع کسی ندیده و نشنیده بود که در یک حمله هزار و دویست هواپیمای بمباران و شکاری به سوی هدف پرواز نمایند.

در روز هفتم سپتامبر گورینگ برای بازدید هواپیماهایی که می باید به انگلستان بروند به مغرب فرانسه که فرودگاههای ما در آنجا بود آمد و ضمن بازدید هواپیماها گفت: از امروز آتقدر بمب بر انگلستان فرو خواهیم ریخت تا این که تسلیم یا نابود شود.

من با قسمت شکاری خود مأمور بودم که از هشتاد هواپیمای بمباران

حمایت نمایم و هنگامی که هواپیماهای ما برای رفتن به انگلستان به پرواز درآمد رادیوی برلن صدای هواپیماها را منعکس کرد و گوینده رادیو لحظه به لحظه می گفت: این صدای هواپیماهایی است که اکنون برای ویران کردن انگلستان پرواز می کنند و من این نوع پروپاگاندا را نمی پسندیدم زیرا انگلیسیها می فهمیدند که هواپیماهای بمباران آلمانی برای بمباران انگلستان به پرواز در آمدند و جنبه غافلگیری حمله از بین می رفت. در روز هفتم سپتامبر برای اولین مرتبه به هواپیماهای بمباران آلمان امر شد که هدفهایی را که دورتر از منطقه لندن است بمباران کنند و چون رفتن و برگشتن آنها بیشتر طول می کشید ما که نیروی شکاری بودیم می باید پرواز خود را طوری تنظیم کنیم که بتوانیم، دایم با هواپیماهای بمباران باشیم و از آنها حمایت نمایم.

در آن روز از قسمتی که تحت فرماندهی مستقیم من بود دوازده هواپیمای شکاری از دست رفت و دوازده بمب افکن آلمانی، از گروهی که من مأمور حمایت از آنها بودم به مناسبت تمام شدن بنزین نتوانستند به فرودگاه خود برگردند.

از این دوازده هواپیمای بمباران، پنج فروند، با زحمت بسیار در ساحل فرانسه (ولی نه در فرودگاه) بر زمین نشستند و همه به سختی آسیب دیدند و هفت فروند دیگر در آب یعنی در دریای مانش فرود آمدند.

خلبانان بمب افکنهای ما بر اثر آزمایش فهمیده بودند که وقتی وضعی پیش می آید که باید جان را نجات داد همان بهتر که با هواپیمای خود روی آب دریا بنشینند تا بتوانند از قایق لاستیکی که درون هواپیما هست استفاده کنند.

آنها مطلع بودند که اگر بمب افکن را در فضا رها نمایند و با چتر نجات فرود بیابند و در آب بیفتند، وضع بسیار مشکلی خواهند داشت و

بالاحص از پاییز به آن طرف، به مناسبت برودت آب دریای مانس واقع در مغرب فرانسه خیلی رنج خواهند برد.

ولی اگر با هواپیمای بمباران روی آب دریا بنشینند چون مدت پنجاه ثانیه طول می کشد تا هواپیما غرق گردد آنها می توانند از این مدت استفاده کنند و قایق لاستیکی را از هواپیما وارد دریا نمایند و درون قایق بنشینند و کسی که در قایق می نشیند علاوه بر داشتن قدری آب و آذوقه، دارای موشکهای رنگین و ماده شیمیایی برای رنگ کردن آب دریا نیز هست و می تواند هنگام شب به وسیله پر تاب موشک توجه خلبانان را که در فضا پرواز می نمایند جلب کند یا توجه کشتی های کوچک جنگی و گارد ساحلی را که در ساحل فرانسه مشغول گشت هستند جلب نماید و هنگام روز، به وسیله رنگین کردن آب دریا با ماده شیمیایی توجه خلبانان را جلب کند.

این بود که خلبانان بمب افکنهای ما، تا آنجا که می توانستند سعی نمودند که هنگام ضرورت روی آب فرود بیایند تا از قایق لاستیکی استفاده کنند و متأسفانه در آن روز به طوری که گفتیم دوازده هواپیمای بمباران، از گروهی که من مأمور حمایت و حفاظت آنها بودم فقط بر اثر تمام شدن بنزین، در ساحل فرانسه و دریا از بین رفتند یا طوری آسیب دیدند که دیگر نمی توانستند از آنها استفاده کنند.

علاج کار این بود که دولت ما هواپیمای بسزرگ چهار موتور تولید نماید زیرا هواپیمای مزبور اولاً می توانستند به هر نقطه انگلستان بروند و برگردند بدون اینکه سوخت آنها تمام شود و ثانیاً هر هواپیمای بمباران چهار موتور می ماند یک در جنگی به شمار می آمد و می توانست به خوبی از خود دفاع کند و احتیاج به حمایت شکارها نداشت با کمترین محتاج حمایت شکارها بود.

ولی کارخانه های هواپیماسازی ما هنوز نتوانسته بودند که هواپیمای

بمباران چهار موتوری را که برای بمباران انگلستان بسیار ضرورت داشت بیرون بدهند.

در روز هفتم سپتامبر بمب افکنهای ما با تحمل تلفات سنگین، پانصد تن بمب روی انگلستان فرو ریختند و شب هفتم سپتامبر وقتی من وارد تالار غذاخوری شدم جای دوازده خلبان ورزیده قسمت شکاری خود را خالی دیدم و طوری متأثر بودم که نتوانستم غذا بخورم و برای اینکه همقطارها تحت تأثیر اندوده من قرار نگیرند و از غذا خوردن باز نمانند کارهای ضروری اداری را بهانه کردم و از تالار غذاخوری خارج گردیدم و به اطاق خود رفتم.

روز بیست و چهارم ماه سپتامبر ۱۹۴۰ میلادی شماره موفقیتهای هوایی من به چهل رسید یعنی در آن روز چهلمین هواپیمای خصم را (از آغاز جنگ لهستان تا آن روز) سرنگون کردم و به همین مناسبت قرار شد نشان «صلیب شوالیه» مرا با برگ بلوط مزین کنند یعنی یک نشان صلیب شوالیه دارای برگهای بلوط به من بدهند.

در آلمان من سومین سرباز بودم که موفق به دریافت این نشان می شدم و دو نفر که قبل از من این نشان را گرفتند عبارت بودند از: ویتل و مولدرس که هر دو از خلبانان نیروی هوایی به شمار می آمدند.

به من اطلاع دادند که برای دریافت نشان جدید به برلن بروم و هیتلر رییس دولت آلمان را ملاقات نمایم.

در روز و ساعت معین در برلن وارد عمارت صدراعظم آلمان شدم و بدون یک سلسله معطلی مرا نزد هیتلر بردند.

هیتلر لباس همیشگی خود را که او نیفورم حزب نازی بود در برداشت و وقتی من وارد شدم با این که فقط یک سرگرد بودم به پاخاست و چند قدم به استقبال من آمد و با من دست داد و مرا پشت میزی کوچک نشاند.

من قبل از ورود به عمارت صدارت عظمی تصور می کردم که چون وقت مردی چون هیتلر که در آن موقع بزرگترین و مقتدرترین مرد جهان بود تنگ است، او فقط دوسه دقیقه مرا خواهد پذیرفت و نشان جدید را به من خواهد داد و سپس به پا خواهد خاست تا بفهماند که دقیقاً ملاقات تمام شده و من باید بروم. من تقریباً یقین داشتم که در همان چند دقیقه که من نزد هیتلر هستم تلفن زنگ خواهد زد و آجودانهای او، برای کارهای فوری وارد اطاق خواهند گردید و احکامی را به امضای او خواهند رسانید به طوری که صدراعظم آلمان فرصت نخواهد کرد يك دقیقه، به طور متوالی با من صحبت کند.

ولی رئیس دولت آلمان، طوری با من حرف می زد که گویی هیچ کاری ندارد جز این که بداند وضع زندگی چگونه است و نظریه من راجع به جنگ چیست.

آن روز، من برای مرتبه دوم هیتلر را از نزدیک می دیدم و لسی مرتبه اول وقتی نزد او رفتم من به اتفاق عده ای از همقطاران خود بودم و هیتلر نسبت به من توجه خاصی نداشت ولی در آن روز غیر از من، کسی نزد هیتلر نبود و آن مرد به تفصیل با من صحبت کرد و وقتی راجع به جنگ انگلستان از من پرسش نمود گفت: انگلیسها، هم شکاربهای خوبی دارند و هم خلبانان زبر دست و شجاع.

آن وقت حیرت زده از دهان هیتلر شنیدم که وی انگلیسها را تمجید کرد و گفت: انگلیسها ملتی بزرگ هستند و من متأسفم که ما با این ملت می جنگیم. ولی جنگ آلمان و انگلستان جزو احکام قطعی تاریخ بود و جبر تاریخ ما را وادار به این جنگ کرد و ما نمی توانستیم از این جنگ اجتناب نماییم و اگر انگلستان از بین برود هیچ چیز، جای او را پر نخواهد نمود. وقتی که صحبت ما تمام شد و هیتلر نشان جدید را به من داد، من

فهمیدم که باید بروم و قبل از خروج از اطاق هیتلر وی گفت: من دستور می دهم که پس از این، برای شما دستور پرواز صادر نکنند.

گفتم: پیشوای من، خواهش می کنم که از صدور این دستور خودداری فرمایید، زیرا من نمی توانم تحمل نمایم که همقطارانم برای خدمت به وطن پرواز بکنند ولی من از پرواز محروم باشم و هیتلر درخواست مرا پذیرفت.



### اسبی که در میدان اسب دوانی گوی سبقت نمی‌رباید باید بارگشی کند

تا روز بیستم ماه اکتبر ۱۹۴۰ میلادی، نیروی هوایی آلمان روزها انگلستان را بمباران می‌کرد.

در آن روز گورینگ فرمانده کسل نیروی هوایی تصمیم گرفت که بمبارانهای روز را متوقف کند و چون می‌باید يك بز اخفش داشته باشد تا گناه عدم موفقیت خود را متوجه او نماید هواپیماهای شکاری آلمان را مسئول عدم موفقیت خویش قلمداد نمود و گفت: چون خلبانان هواپیماهای شکاری آلمان وظیفه خود را به خوبی انجام ندادند هواپیماهای بمباران توانستند انگلستان را از پا در آورند.

این گفته يك اتهام ناروا بود زیرا تمام خلبانان شکاری آلمان، با صمیمیت

و جسارت خود با تمام توان خود در برابر دشمن ایستادند و با وجود اینکه در آن روزها بمبارانهای بسیار شدیدی انجام می‌گرفت و خسارت‌های زیادی به خاک و خون کشیده می‌شد، اما خلبانان شکاری آلمان هیچ‌گونه تردیدی در انجام وظیفه خود نداشتند و با شجاعت و دلیری خود در برابر دشمن ایستادند و تا آخرین لحظه از آسمان آلمان دفاع کردند. این عمل شجاعانه خلبانان شکاری آلمان، نمونه‌ای از روحیه شجاعت و ایستادگی در برابر دشمن است که در تاریخ نظامی جهان ثبت شده است.

در این مورد، گورینگ که در ابتدا تصمیم گرفته بود تا بمبارانهای روز را متوقف کند، پس از مشاهده عملکرد خلبانان شکاری آلمان، مجبور شد تا از این تصمیم خود پشیمان شود و دستور داد تا بمبارانهای روز مجدداً ادامه یابد. این تغییر موضع گورینگ، نشان‌دهنده اهمیت روحیه شجاعت و ایستادگی خلبانان شکاری آلمان در برابر دشمن است. این عمل شجاعانه خلبانان شکاری آلمان، نمونه‌ای از روحیه شجاعت و ایستادگی در برابر دشمن است که در تاریخ نظامی جهان ثبت شده است.

اسبی که در میدان اسب دوانی... \* ۹۷

به شما کمک می کند یا نه؟ گفتم: پیشوای من، از وقتی که جنگ انگلستان شروع شده ما در لندن مه ندیدیم و وجود مه به جای اینکه به نفع ما باشد به ضرر ماست زیرا مانع از این می شود که هواپیماهای بمباران ما، هدفهای خود را ببینند.

نکته دیگر که من همان روز به هیتلر گفتم و باعث تعجب او گردید وضع هوا بود. به او گفتم که در مغرب فرانسه و دریای مانش، بالاخص در فصل پاییز، تغییرات هوا از غروب شروع می شود و به طرف شرق پیش می رود و چون انگلستان در مغرب دریای مانش واقع شده هواشناسان انگلیسی بهتر از هواشناسان آلمانی، وضع آینده هوا را که در هواپیمایی اهمیت دارد پیش بینی می کنند و به همین جهت به دفعات اتفاق افتاده که وقتی ما به آسمان انگلستان رسیدیم با وضعی مواجه شدیم که اداره هواشناسی آلمان پیش بینی نکرده بود.

هیتلر گفت: این موضوع برای من تازگی دارد و من نشنیده بودم که انگلیسها چون در مغرب دریای مانش هستند هوا را بهتر از ما پیش بینی می کنند.

در مدت شش هفته که ما هنگام روز انگلستان را بمباران می کردیم سی و پنج درصد از هواپیماهای بمباران و بیست و پنج درصد از شکارهای ما از دست رفت.

انگلیسها ادعا کردند که کمر نیروی هوایی آلمان را شکستند در صورتی که کمر ما نشکست و ما هنوز يك نیروی با ارزش به شمار می آمدیم ولی متوقف شدن بمبارانهای روز، برای انگلستان يك موفقیت غیر قابل تردید بود و چرچیل نخست وزیر انگلستان، از این موفقیت يك استفاده سیاسی بزرگ کرد و به دنیا نشان داد که دیگر آلمان حریف انگلستان نمی شود.

از پایان ماه اکتبر سال ۱۹۴۰ میلادی، بمبارانهای شبانه شروع شد و

و فداکاری جنگیدند ولی نمی توانستند بر مشکلاتی که شرح دادم غلبه کنند. گورینگ گفت: وقتی يك اسب نتواند در مسابقه اسب دوانی فاتح شود باید بارکشی نماید و شکارهای آلمان هم که نتوانستند وظیفه خود را به خوبی انجام بدهند باید بارکشی کنند و بمب حمل نمایند.

حمل بمب از طرف ما یعنی خلبانان هواپیمای شکاری کاری بود بی فایده و جز ایجاد مزاحمت سودی نداشت.

از وقتی که جنگ انگلستان شروع شد ما تقریباً هرروز از دولت تقاضا می کردیم که به ما انبارهای اختصاصی بدهد که بتوانیم زیاده تر بنزین حمل کنیم و شعاع پرواز ما توسعه یابد و در آسمان انگلستان بیشتر بجنگیم، ولی نیروی هوایی آلمان به ما انبار اختصاصی نمی داد و من هنوز نتوانستم به علت این موضوع پی ببرم زیرا این کار زحمت نداشت و برای نیروی هوایی آلمان مفید بود.

ولی گورینگ که به ما انبار اختصاصی نمی داد امر کرد که شکارهای ما را قدری تغییر بدهند که بتوانیم يك بمب دوپست و پنجاه کیلوگرمی حمل کنیم و روی انگلستان بیندازیم.

حمل بمب مزبور، شکاری ما را سنگین می کرد و از فرمانبرداری هواپیما و سرعت ما می کاست و لذا ارزش جنگی ما در انگلستان کم می شد بدون این که زبانی بزرگ به انگلستان بزند.

ما با دارا بودن يك بمب ۲۵۰ کیلوگرمی وقتی به شکارهای انگلیسی برخورد می کردیم نمی توانستیم به خوبی بجنگیم و به پسراندهای شباهت داشتیم که وزنه ای به بال او بسته باشند و گورینگ به ما گفت: نظر به این که بعد از این هوای لندن مه آلود خواهد شد و شکارهای انگلیس شما را نخواهند دید، بهتر خواهید توانست انجام وظیفه کنید.

روزی که من برای دریافت نشان نزد هیتلر رفتم از من پرسید: آیا مه

من مثل گذشته، مأمور حفاظت از هواپیماهای بمباران گردیدم. خلبانان بمب افکنهای ما دلیر و جدی و با اطلاع بودند ولی در موقع شب نمی توانستند هدف را ببینند.

انگلیسیها که به وسیله رادارهای خود از نزدیک شدن بمب افکنهای ما مطلع می شدند سراسر جنوب انگلستان را خاموش می کردند و رادیوهای انگلیس ساکت می شدند که ما نتوانیم به وسیله دستگاه «راديو گونیومتر» مرکز ایستگاه راديو را کشف کنیم و از روی آن نشانی هدف را بیابیم. هنوز برای روشن کردن هدف مشعل فضایی که آهسته با چتر نجات فرود می آمد اختراع نشده بود و لذا وسیله کشف هدف بعد از اینکه به انگلستان می رسیدیم دو چیز به شمار می آمد: یکی مبداء نور افکنهایی که به طرف هواپیماها نور افشانی می کردند و دیگری روشنایی توپهای ضد هواپیما و انفجار خمپاره ها.

در آن شبها گاهی ما در يك شب هزار تن بمب روی هدف فرو می ریختیم که در آن دوره، خیلی زیاد جلوه می کرد و در سه شب متوالی که شهر «کاونتری» را در انگلستان بمباران کردیم سه هزار تن بمب روی آن ریختیم.

وقتی بمباران شبانه شروع شد شکارهای انگلیسی به مناسبت این که مواجه با يك تاکتیک غیر منتظره شده بودند، نتوانستند بدو جلوی بمب افکنهای ما را بگیرند. ولسی بعد از چند شب، نیروی شکاری انگلستان با وضع جدید کنار آمد و پرواز شبانه بمب افکنهای ما مشکل گردید.

گورینگ گفته بود که اگر هواپیماهای بمباران آلمان، هنگام شب به دست شکارهای انگلیسی سقوط کنند، افسرانی که فرمانده گروه هستند مورد توبیخ قرار خواهند گرفت یعنی مجازات آنها بدتر از اعدام خواهد بود.

۱. در ارتش و نیروی هوایی آلمان، مسئله توبیخ افسران بسیار اهمیت داشت ←

در تمام مدتی که بمبارانهای شبانه ادامه داشت هیچ شکاری انگلیسی نتوانست که هواپیماهای بمبارانی که حفاظت از آنها به من سپرده شده بود را سرنگون کند، ولی آتشبارهای ضد هوایی انگلیسیها که از رادار هم استفاده می کردند چند هواپیماهای بمباران ابواب جمع مرا سرنگون نمود. رفته رفته انگلیسیها، در مبارزه با هواپیماهای ما هنگام شب ورزیده شدند و توانستند که به وسیله شکارهای خود به بمب افکنهای ما آسیب وارد آورند و نیروی هوایی آلمان متوجه گردید که بمبارانهای شبانه برای او گران تمام می شود بدون این که به انگلیسیها آسیبی محسوس وارد بیاورد. این بود که بمبارانهای شبانه که تا آوریل سال ۱۹۴۱ ادامه داشت قطع گردید.

\*\*\*

قبل از اینکه بمبارانهای شبانه قطع شود نیروی هوایی آلمان منطقه مأموریت مرا تغییر داد و مرا به منطقه برست - واقع در فرانسه - منتقل نمودند تا در آنجا محافظ کشتیهای جنگی و زیردریاییهای آلمان باشم. برست يك بندر نظامی بزرگ است که در آن موقع يك عده از کشتیهای جنگی آلمان به طور دائم آنجا بود و حوضچههایی برای زیر دریایی در آن می ساختند و من مأمور بودم که نگذارم هواپیماهای انگلیسی به برست بیایند و کشتیهای جنگی و زیردریاییهای ما را غرق کنند.

بعد از چند روز که از توقف من در برست گذشت، چون هواپیماهای انگلیسی نیامدند من از بیکاری خیلی کسل شدم.

خلبان شکاری عادت می کند که هر روز چند مرتبه حصداعلای انرژی

→ و افسران آلمانی مرگ را بر آن ترجیح می دادند که مورد نکوهش قرار بگیرند و نکوهش مزبور در پر و نده آنها ثبت شود - مترجم.

خود را به کار بیندازد و روزی چند بار چهره مرگ را از نزدیک ببیند و لذا اگر او را به يك كار عادی و بدون خطر بگمارند خیلی كسل می شود.

معروف است كه در قدیم وقتی جنگ تمام می شد سربازان قدیمی و كار كشته پس از مراجعت از میدان كارزار مبتلا به عادت نوشیدن شراب می شدند زیرا نمی توانستند بیکاری را تحمل نمایند و دست روی دست بگذارند.

خلبانان شکاری هم در این دوره مثل سربازان قدیم هستند و اگر مجبور شوند كه اوقات را به بیکاری بگذرانند بسیار كسل خواهند شد.

يكی از چیزهایی كه در آن دوره مرا ناراحت می كرد این بود كه می دیدم خلبانان شکاری دیگر مثل مولدرس به طور مرتب، ركورد خود را جلو می بردند و تعداد بیشتری از هواپیماهای خصم را سرنگون می نمایند لیكن من باید در بندر پرست بیکار بمانم و توانم ركورد خود را جلو ببرم.

روز پانزدهم آوریل سال ۱۹۴۱ میلادی ژنرال «اوستركامپ» كه در آن موقع بازرس نیروی هوایی آلمان بود جشن تولد خود را می گرفت و از عدهای از خلبانها از جمله من، دعوت كرد كه در آن جشن حضور به هم برسائیم.

محل انعقاد جشن شهر كوچك «توكه» واقع در فرانسه بود و من يك زنبیل پر از خرچنگ دریایی و يك صندوق شامپانی در هواپیمای خود گذاشتم و به طرف توكه پرواز كردم و می خواستم كه خرچنگ و شامپانی را به عنوان هدیه روز عید تولد ژنرال اوستركامپ تقدیم كنم.

عقب من يك ستوان جوان كه معاون من بود با يك شکاری پرواز می كرد و او هم می آمد تا در جشن تولد بازرس نیروی هوایی شركت كند. من وقتی پرواز كردم دیدم نمی توانم خودداری كنم و مجبورم كه

خود را به انگلستان برسانم و با شكارپهای انگلیس دست و پنجه نرم نمایم. بعد از این كه وارد آسمان انگلستان شدم چشم من به يك شکاری انگلیسی از نوع اسپیت فایر افتاد و تا او را دیدم به وی حمله نمودم و اولین شلیك من در شکاری حریف تولید حریق كرد و من با مسلسلهای خود باز به طرف او شلیك نمودم و اسپیت فایر در حالی كه شعله های آتش از آن زبانه می كشید سقوط كرد.

چند لحظه بعد يك دسته از هواپیماهای اسپیت فایر كه به طرف فرانسه می رفتند نمایان شدند و من دیدم كه يكی از آنها از دیگران عقب افتاده و از عقب ماندگی وی استفاده كردم و بعد از چند ثانیه، شلیك مسلسلهای من يك بال اسپیت فایر را از آن جدا كرد و آن هواپیمای انگلیسی نیز سقوط نمود. ولسی شكارپهای خصم مرا دیدند و به من حمله ور شدند و من با حداعلائی نیروی موتور، در امتداد يك خط قائم به طرف پایین رفتم و در آنجا توانستم خود را از چنگال آنها نجات بدهم.

در این پيكار معاون من به مناسبت اینکه مسلسلهایش از كار افتاده بود نتوانست كمکی به من بکند و من به طرف فرودگاه «تسركیه» رفتم و خواستم فرود بیایم.

همه می دانند كه هواپیما بخصوص اگر شکاری باشد بعد از این كه اوج گرفت چرخهای خود را بلند می كند و در تنه جا می دهد و هنگام فرود آمدن، چرخها را بیرون می آورد و من نیز خواستم چرخهای هواپیما را بیرون بیاورم و بر زمین بنشینم ولی وقتی اهرم آزاد كردن چرخ را به حرکت در آوردم حس نمودم كه عكس العملی به وجود نیامد و چرخها از جای خود خارج نشد.

يك وقت دیدم كه مكانیسنهایی كه در فرودگاه هستند به طرف من اشاراتی می نمایند و بالاخره دریافتم كه آنها می خواهند به من بگویند كه

من چرخ ندارم.

معلوم شد وقتی با شکاریهای انگلیسی می جنگیدم بی اراده اهرم چرخها را به حرکت در آوردم یعنی زانوی من به اهرم مزبور خورد و چرخها، از جای آن خارج گردید و بعد بر اثر شلیک مسلسلهای انگلیسی هر دو چرخ هواپیمای من از تنه جدا شد و سقوط کرد و در آن موقع که من می خواستم در فرودگاه ترکیه بنشینم چرخ نداشتم و چتر نجات هم با من نبود که هواپیما را در آسمان ترك نمایم و با چتر نجات پایین بروم.

نه چتر نجات داشتم که هواپیما را رها کنم و با چتر فرود بیایم و نه در آن نزدیکی، دریاچه ای بود که بتوانم روی آب فرار بگیرم.

وقتی دو چرخ هواپیمای شکاری از بین می رود دو خطر خلبان را تهدید می کند: اول اینکه چون مجبور است روی شکم هواپیما فرود بیاید تنه هواپیما درهم می شکند و دیگر این که بر اثر فرود آمدن روی شکم هواپیما، ملخ طیاره او خرد می شود. زیرا ملخ هواپیما بزرگ است و بعضی از ملخها بیش از سه متر طول دارند و به طوری که می دانیم ملخ هواپیما بر دماغه آن نصب شده و از این جهت در فرودگاه می چرخد که هواپیما چرخهای مرتفع دارد و اگر دو چرخ هواپیما از بین برود ملخ در اولین گردشها به زمین اصابت خواهد کرد و درهم خواهد شکست و طبیعی است که وقتی يك هواپیمای بی چرخ از آسمان فرود می آید و می باید روی شکم بنشیند، ملخ هواپیما بر اثر اصابت به زمین درهم خواهد شکست.

اگر بنزین می داشتم مراجعت می کردم و روی آب دریا می نشستم زیرا خطر تصادم با آب، کمتر از تصادم با خاک است. ولی بنزین من برای این که خورد را به دریا برسانم کفایت نمی کرد و اگر برمی گشتم، ناگزیر بودم که باز به زمین فرود بیایم آن هم در نقطه ای از صحرا که وسایل يك فرودگاه مجهز را ندارد.

لذا تصمیم گرفتم که در میان فرودگاه به زمین بنشینم و علامت دادم که عازم فرود آمدن می باشم و وسایل مبارزه با حریق و بهداشت که در فرودگاه بود آماده شد که اگر هواپیما آتش گرفت حریق آن را خاموش کنند و هرگاه من مجروح شدم به زودی مرا به بهداری منتقل نمایند.

من همین قدر به یاد دارم که هواپیمای من با زمین تماس حاصل کرد و دیگر چیزی به یادم نمی آید برای این که ضربتی که بر من وارد آمد طوری شدید بود که از حال رفتم و وقتی چشم گشودم خود را روی بستر در يك بیمارستان مشاهده کردم.

ولی به طوری که بعد شنیدم زنیل بر از خرچنگ دریایی و صندوق کوچک پر از بطریهای شامپانی عیب نکرد ولی میزبان من و مدعوین او طوری از حادثه ای که برای من پیش آمد متأثر بودند که کسی از شامپانی لذت نبرد. پانزده روز در بیمارستان بودم و پس از خروج از آنجا باز مرا به بندر برست فرستادند و مأمور محافظت از کشتی های جنگی نمودند.

روز بیستم ماه مه ۱۹۴۰ میلادی نیروی هوایی آلمان، مبادرت به عملی کرد که تا آن موقع نظیر نداشت و وقتی آن عمل انجام گرفت دوست و دشمن آن را یکی از شاهکارهای جنگ دانستند.

عمل مزبور این بود که آلمان تصمیم گرفت به وسیله نیروی که از راه هوا وارد جزیره کرت (واقع در دریای مدیترانه) می نماید آن جزیره را از دست انگلیسها بیرون بیاورد.

جنگ جزیره کرت تقریباً دوازده روز (از بیستم ماه مه تا دوم ماه ژوئن) طول کشید و در آن مدت سه مرتبه من درخواست کردم که مرا به کرت منتقل نمایند تا در جنگ آنجا شرکت کنم و هر سه بار درخواستم رد شد و مرتبه سوم ستاد نیروی هوایی آلمان به من جواب داد که رفتن شما به کرت ضروری نیست چون در آنجا، از هواپیمای شکاری استفاده زیاد نمی شود.

از طرف دیگر، جنگ در ایران و عراق به گونه‌ای پیش رفت که...  
در این جنگ، نیروهای ایران و عراق در مناطق مختلف درگیر شدند...  
این جنگ به مدت طولانی ادامه داشت و باعث تلفات زیادی شد...  
در نهایت، این جنگ به صلح انجامید و مرزهای ایران و عراق تعیین شد...  
این جنگ یکی از بزرگترین جنگ‌های تاریخ ایران است...

در این جنگ، نیروهای ایران و عراق در مناطق مختلف درگیر شدند...  
این جنگ به مدت طولانی ادامه داشت و باعث تلفات زیادی شد...  
در نهایت، این جنگ به صلح انجامید و مرزهای ایران و عراق تعیین شد...  
این جنگ یکی از بزرگترین جنگ‌های تاریخ ایران است...

### حمله به روسیه

بعد از این که جزیره کرت از طرف ما اشغال شد، دولت آلمان اظهار داشت که حمله قوای ما، از راه هوا به جزیره کرت تمرین حمله به انگلستان بود و عنقریب نیروی آلمان به همین ترتیب از راه هوا در انگلستان پیاده خواهد شد و آن کشور را اشغال خواهد کرد.

پس از این که چند مرتبه این موضوع به وسیله رادیوهای آلمان تکرار شد، گورینگ از رؤسای واحدهای آلمان که در مغرب اروپا بودند خواست تا در یک کنفرانس که به ریاست او در فرانسه تشکیل خواهد شد شرکت کنند.

در روز معین من در کنفرانس حضور یافتم و گورینگ پشت میز خطابه قرار گرفت و پس از مقدمه‌ای تشریح کرد که جنگ کرت به منزله تمرین

جنگ انگلستان بوده و قوای آلمان به همان ترتیب از راه هوا در بریتانیا پیاده خواهند شد و آنجا را اشغال خواهند کرد.

من فکر می‌کردم که وضع انگلستان غیر از وضع جزیره کورت است زیرا انگلیسها در جزیره کورت هواپیماهای شکاری قابل توجه نداشتند و لذا هواپیماهای ما که حامل چتربازان و سربازان بودند توانستند چتربازها را در کورت پیاده کنند یا در سواحل کورت بر زمین بنشینند و سربازان را پیاده نمایند.

ولی در انگلستان يك نیروی شکاری قوی وجود دارد که جلوی هواپیما-های ما را که حامل چتر باز هستند یا سرباز حمل می‌کنند خواهند گرفت و آنها را سرنگون خواهند کرد.

با این وصف گورینگ طوری با حرارت صحبت می‌کرد که من یقین داشتم به زودی نیروی هوایی آلمان مأمور خواهد گردید که در انگلستان چتر باز و سرباز پیاده کند.

پس از این که کنفرانس خاتمه یافت، گورینگ، من و مولدرس را که هر دو فرمانده بخش هوایی بودیم به کناری کشید و گفت: من می‌خواهم موضوعی را به شما دو نفر بگویم که هیچ يك از رؤسای نیروی هوایی از آن آگاه نیست ولی مشروط بر اینکه شما آنچه از من می‌شنوید برای خود نگاه دارید و بدانید که نباید کسی از آن مستحضر شود.

ما گفتیم: اطاعت می‌کنیم و هر چه از شما بشنویم به دیگران ابراز نخواهیم کرد.

گورینگ گفت: تمام خبرهایی که تا امروز از رادبو راجع به حمله نزدیک ما به انگلستان شنیدید و همچنین کنفرانس امروز راجع به این که به زودی ما از راه هوا در انگلستان نیرو پیاده خواهیم کرد تظاهری بود برای فریب دادن دیگران زیرا ما برخلاف آنچه شما از رادبو شنیدید و

امروز من در اینجا گفتم به این زودی از راه هوا، در انگلستان نیرو پیاده نخواهیم کرد بلکه می‌خواهیم بدین وسیله دولت شوروی را غافلگیر کنیم تا این که آسوده خاطر شود و به فکر دفاع از خویش نباشد زیرا پیشوای ما تصمیم گرفته که به روسیه حمله نماید و تاریخ حمله خیلی نزدیک است.

این حرف را گورینگ چند روز قبل از این که دولت آلمان به روسیه حمله‌ور شود به ما گفت و من خیلی حیرت کردم. زیرا مابین خلبانان نیروی هوایی آلمان کوچکترین اطلاعی از وضع روسیه غیر از چیزهایی که در کتاب جغرافیای مدرسه خوانده بودیم نداشتیم و من حتی از محل واقعی يك فرودگاه روسی مطلع نبودم و به خود می‌گفتم دولت آلمان که خلبانان خود را مأمور مطالعه در وضع جبهه روسیه نکرده چگونه می‌خواهد به آن آن کشور حمله نماید.

دیگر این که آن روز که برای دریافت نشان نزد هیتلر رفتم از صحبت‌های او فهمیدم که نمی‌خواهد خط جنگ اول جهانی تکرار شود و آلمان در دو جبهه شرق و غرب اروپا بجنگد و در شگفت بودم هیتلر که خواهان جنگ در دو جبهه نبود، چگونه حاضر شده است قبل از خاتمه جنگ انگلستان با روسیه پیکار کند.

گورینگ گفت: در حال حاضر به مناسبت این که مجبوریم همواره قسمتی از قوای خود را در مشرق اروپا نگاه داریم (زیرا به روسیه مطمئن نیستیم) نمی‌توانیم تمام قوای خویش را بر علیه انگلستان به کار بیندازیم ولی سه ماه بعد از شروع جنگ روسیه، دولت شوروی از پا در خواهد آمد و خیال ما از جبهه مشرق بکلی آسوده خواهد شد و آن وقت می‌توانیم تمام قوای خود را مأمور حمله به انگلستان نماییم.

از گورینگ پرسیدم: بعد از شروع جنگ وظیفه من چیست؟  
گورینگ گفت: شما کماکان در مغرب اروپا جلسوی انگلیسها را

خواهید گرفت و مولدرس چند هفته در روسیه خواهد جنگید و پس از آن، از روسیه به مغرب اروپا منتقل خواهد گردید و آن وقت شما جای وی را خواهید گرفت و هفته‌های آخر جنگ را در روسیه بسر خواهید بسر یعنی شش هفته مولدرس در روسیه خواهد جنگید و شش هفته شما.

در نیمه شب بیست و یکم ژوئن ۱۹۴۱ ارتش آلمان در جبهه‌ای به طول سه هزار کیلومتر به روسیه حمله کرد.

من چون آن موقع در مغرب اروپا بودم خود آغاز جنگ روسیه را ندیدم ولی می‌شنیدم که ارتش آلمان با سرعت در خاک روسیه پیش می‌رود. تمام نیروی هوایی آلمان از مغرب اروپا به مشرق یعنی به جبهه روسیه منتقل شده بود و در مغرب اروپا برای جلوگیری از هواپیماهای انگلیسی پیش از دو بخش باقی نماند که فرماندهی یکی از آنها را من سرعهده داشتم.

انگلیسها به محض این که از خبر حمله آلمان به روسیه مطلع شدند در همان روز بیست و یکم ژوئن یک دسته بمب افکنهای خود را به حمایت یک دسته شکاری برای بمباران مواضع ما فرستادند و من به قسمتی از بخش خود دستور دادم برای جلوگیری از آنها پرواز کنند و خود نیز پرواز کردم.

دو دقیقه بعد از پرواز توانستم یک بمب افکن دو موتوری انگلستان را سرنگون نمایم و هواپیمای مزبور در حالی که شعله و دود از آن خارج می‌شد به طرف زمین رفت.

در حالی که من به تماشای آن هواپیما مشغول بودم یک ضربت شدید را بر سر و ضربتی دیگر را روی بازوی خود احساس نمودم.

همین که آن دو ضربت بر من وارد آمد، به یاد نوشته‌ای افتادم که در همه اطاقتها به دیوار نصب شده بود و آن نوشته این مضمون را داشت:

«هواپیمای تو به دست کسی ساقط خواهد شد که تو او را ندیده‌ای».

زیر این نوشته نیز این جمله را نوشته بودند: «یک لحظه غفلت چشم تو مساوی است با مرگ».

من در آن موقع چون چند لحظه غفلت کردم مورد حمله یک شکاری انگلیسی واقع شدم و یک گلوله آن شکاری که لابد از نوع گلوله‌های بیست میلی متری بود یک طرف تنه هواپیمای مرا برد به طوری که من از آن طرف حفاظ نداشتم و مثل این بود که در هوای آزاد بسر می‌برم.

بعد بوی تند بنزین به مشام رسید و حدس زدم که باک هواپیما شکافته و موتور را خاموش نمودم تا اینکه هواپیما آتش نگیرد اما دیر شده بود و حریق آغاز گردید.

از سرم یک مایع گرم که می‌دانستم خون است روی گردنم می‌ریخت و وارد پیراهنم می‌شد و دست راستم، رفته رفته بی حس می‌گردید.

من می‌دانستم که هر گاه تأخیر کنم و انبار بنزین منفجر گردد من قطعه قطعه خواهم شد و در صدد بر آمدم که خود را از اطاق هواپیما خارج نمایم و به خارج پرتاب کنم و چتر نجات را بکشایم و پایین بروم.

نازه در هواپیماهای شکاری آلمان، صندلسی خلبان را طوری ساخته بودند که بتوان به وسیله انفجار یک فشنگ که زیر صندلی قرار داشت آن را به خارج پرتاب کرد به طوری که خلبان که روی صندلسی فرار گرفته به خارج پرتاب گردد. چون در سرعتهای زیاد یا در طبقات غالیه جو هنگامی که باد با سرعت می‌وزد خلبان نمی‌تواند خود را از هواپیما خارج کند.

این بود که صندلی قابل پرتاب کردن را اختراع نمودند تا خلبان بتواند به وسیله پرتاب کردن صندلسی مزبور به خارج از هواپیما خود را نجات بدهد. ولی با اینکه من فشنگی را که زیر صندلی بود، محترق نمودم صندلی تکان نخورد و مرا از هواپیما بیرون نینداخت و شعله‌های حریق هم



لحظه به لحظه به اطاق من نزدیک می شد.

چون نمی توانستم بیش از آن تأخیر نمایم، مصمم شدم که خود را بیرون بیندازم ولی زورم به دریچه سف اطاق که می باید آن را بلند نمایم نمی رسید، چون فشار باد در خارج بیش از زور من بود و نمی گذاشت که من آن را بگشایم.

عاقبت آنقدر دریچه را فشار دادم تا باز شد و خواستم خود را بیرون بیندازم ولی در آخرین لحظه تسمه چتر نجات دوم من (زیرا هر خلبان دو چتر نجات با خود برمی داشت که اگر یکی باز نشود از دیگری استفاده نماید) به جایی گیر کرد و در حالی که نیمی از تنه من از اطاق خارج شده بود نمی گذاشت من خارج گردم.

کاردی را که هر خلبان در ساق نیم چکمه خود دارد کشیدم و تسمه دومین چتر نجات را بریدم و خود را آزاد کردم و وارد فضا شدم و چند لحظه بعد انبار بنزین هواپیما منفجر گردید.

بعد از ایسن که وارد فضا شدم چشمهایم سیاه شد و حس نمودم که عنقریب به حال اغماء خواهم افتاد و قبل از این که بی هوش شوم دستم چتر نجات را گرفتم و کشیدم و چتر باز گردید و از آن پس آهسته به زمین نزدیک شدم.

با این که سر و بازویم مجروح شده بود دکتر نظامی گفت لزومی ندارد که من در بیمارستان بستری شوم و دو روز بعد، پروازهای خود را از سر گرفتم.

انگلیسها چون فهمیدند که نیروی هوایی ما در مغرب اروپا ضعیف است جری شدند و هر روز بمب افکنها و شکاریهای آنها وارد فرانسه می شد.

روز بیست و چهارم ژوئن ۱۹۴۱ میلادی، يك دسته از هواپیماهای

بمباران انگلیس در آسمان فرانسه پدیدار شدند و من باز به قسمتی از بخش خود فرمان دفاع دادم و خود پرواز نمودم.

در آن روز، هواپیمایی جدید را که تازه از کارخانه خارج شده بود می راندم و آن هواپیما نسبت به شکاریهای سابق دارای يك مزیت بود و آن این که عقب جایگاه خلبان را با يك طبقه پولاد پوشانیده و به اصطلاح زره پوش کرده بودند تا خلبان از عقب هدف تیر قرار نگیرد.

در آن روز من با هواپیماهای خود بی محابا به هواپیماهای بمباران انگلیس حمله کردم و گلوله مسلسلهای سنگین بیست میلی متری من در ظرف دو دقیقه دو فروند بمب افکن دو موتوری از نوع «بلان هیم» را پایین فرستاد و چون از گروه خود فاصله گرفته بودم يك مرتبه خود را محاط از شکاریهای اسپیت فایر انگلیس دیدم.

يك رگبار مسلسل از طرف جلو روپوش اطاق مرا که از شبشه با مقاومت و نشکن بود خرد کرد و ذرات شیشه در صورتم جا گرفت و يك رگبار دیگر قسمتی از بال چپ هواپیمای مرا برد و در همان موقع ضربات شدید اصابت گلوله را عقب خود شنیدم و اگر جایگاه من از عقب زره پوش نبود بی شك سرم از بدن جدا می شد.

من در آن مسوق وسط هواپیماهای اسپیت فایر انگلیس مرگ را به چشم دیدم ولی از مرگ خود اندوهگین نبودم زیرا از روز آغاز جنگ لهستان، تا آن موقع نتوانسته بودم با دو هواپیمایی که آن روز ساقط کردم، هفتاد هواپیمای خصم را اعم از بلژیکی و فرانسوی و انگلیسی نابود نمایم و فکر می کردم که اگر بعیرم، تا اندازه ای وظیفه خود را نسبت به میهن به انجام رسانیده ام.

اگر رفقای من، چند لحظه دیرتر به کمک من رسیده بودند، به دست خلبانان انگلیس کشته می شدم و شاید شلیک شدید آنها هواپیمای مرا در

فضا منفجر می کرد، ولی در قفا مرا دریافتند و از سرگت نجات دادند و من توانستم روی بساند فرودگاه بر زمین بنشینم و يك مرتبه دیگر به بهداری فرودگاه رفتم و جراح نظامی، شبیه‌ها را از صورتم بیرون آورد و زخمها را بست و آن شب همقطارها به مناسبت این که من هفتادمین هواپیمای خصم را سرنگون کرده بودم به افتخارم جشنی اقامه کردند و بطریهای شامپانی را گشودند.

روزهای بیست و پنجم و بیست و ششم ماه ژوئن، من چون مجروح بودم نتوانستم پرواز کنم و غروب روز بیست و ششم از مرکز ستاد هیتلر واقع در مشرق اروپا به وسیله ستاد نیروی هوایی به من تلگراف شد که فرماندهی بخش هوایی را به معاون خود تحویل بدهم و فوری نزد پیشوا بروم.

روز بعد، پس از تحویل فرماندهی بخش هوایی خود، عازم مشرق اروپا شدم و در ایالت پروس شرقی خویش را به ستاد پیشوای آلمان معرفی نمودم.

ستاد هیتلر در جنگلی از درختهای صنوبر قرار داشت و عبارت بود از يك عده سرپوشیده که اطراف آنها سیمهای خاردار کشیده بودند و پیرامون آن منطقه در فواصل پنجاه متری برجهای چوبی به نظر می رسید که بالای آنها نگهبانان روز و شب کشیک می دادند.

وقتی به آنجا رسیدم، مثل این بود که در يك روز عید ملی و سلام عمومی وارد عمارت صدارت عظمی در پایتخت آلمان شده‌ام زیرا قدم به قدم به افسران ستاد ارتش آلمان بر می خوردم که سردوشی‌های زرین و بقیه‌های پهن ارغوانی داشتند با دیپلماتهایی را مشاهده می کردم که ژاکت در بر و کلاه استوانه‌ای شکل به سرشان دیده می شد و من در وسط آن گروه باشکوه مانند يك خویشاوند فقیر بودم که به يك مبهمانی خانوادگی برود و

مشاهده کند همه لباسهای گران بها و زیبا دارند و فقط اوست که دارای لباس کهنه و فرسوده می باشد.

با این که من از حیث لباس و وضع ظاهر، از تمام افسران و دیپلماتهایی که در ستاد پیشوای آلمان دیده می شدند مفلوکتر بودم همین که اسم خود را به افسر کشیک گفتم، او پیشخدمتی را صدا زد و به او گفت که مرا نزد پیشوا ببرد و چند لحظه بعد من وارد اطاق هیتلر شدم.

هیتلر بعد از این که مرا دید از جا برخاست و چند قدم به استقبال من آمد و مرا کنار خود نشاند. وقتی نشستیم راجع به وضع جبهه مغرب اروپا پرسش نمود و گفت: من خود می دانم که امروز در مغرب اروپا يك وظیفه سنگین بر عهده شما گذاشته شده و می باید با دو بخش هوایی جلوی انگلیسیها را بگیرید ولی من به شما قول می دهم که وضع بدین منوال نمی ماند زیرا جنگ روسیه قبل از فصل زمستان تمام می شود و موفقتهای ما در روسیه طوری جالب توجه است که من دستور داده‌ام سی در صد از تولید مهمات بکاهند و به محض این که جنگ روسیه خاتمه یافت ما پنجاه لشکر از قوای خود را مرخص خواهیم کرد و به همین نسبت تولید اسلحه و مهمات برای واحدهای زمینی تعطیل خواهد شد و در عوض تولیدات هواپیما، خیلی افزایش پیدا می کند و ما آن قدر هواپیماهای بمباران چهار موتوری و شکاری و بمب برای بمباران انگلستان تولید خواهیم کرد که در سراسر بریتانیا يك قریه آباد باقی نخواهد ماند و چنان انگلستان را ویران خواهیم نمود و روز و شب خواهیم کویید که آنها نتوانند در هیچ نقطه مبادرت به تولید اسلحه و مهمات بکنند.

پیشوا گفت: پس از شکست دولت فرانسه چون ما می دانستیم که جنگ روسیه را در پیش داریم، مجبور بودیم که برای این جنگ اسلحه و مهمات فراهم نماییم و لذا از ساختمان هواپیما بازماندیم.

ما روسیه را قوی تصور می کردیم و برای از پا در آوردن او، تا آنجا که ممکن بود بر تولید اسلحه و مهمات جهت بسیج واحدهای زمینی کوشیدیم و اگر می دانستیم که روسیه ضعیف است آن قدر برای تولید اسلحه و مهمات به خود زحمت نمی دادیم.

اینک خیال ما از جهت روسیه آسوده است و می دانیم قبل از زمستان جنگ روسیه خاتمه خواهد یافت و سراسر روسیه تا شرق اقصی تحت اشغال دولت آلمان قرار خواهد گرفت و ما برای نگاهداری اراضی وسیع سبیری، چندین واحد سریع السیر در آن مناطق نگاهداری می کنیم تا هر موقع بتوانند خود را به قاطی که حضورشان در آنجا ضروری است برسانند.

و اما در مورد انگلستان ما تصمیم داریم دو ضربت قاطع بر آن وارد بیاوریم، یکی از این دو ضربت را در خاورمیانه بر انگلستان وارد خواهیم آورد و ارتش آلمان از راه مصر و قفقازیه وارد خاورمیانه خواهد شد و با کشورهای عراق و ایران را اشغال خواهیم کرد تا این که دست انگلستان از منابع نفت آنها کوتاه شود.

پس از این که خاورمیانه از طرف ما اشغال شد، انگلستان مجبور است که از هندوستان و جنوب آسیا برود و آنوقت آلمان فرمانروای اروپا و آسیا خواهد گردید و برای این که انگلستان بداند که اگر تسلیم نشود نابود خواهد شد هواپیماهای ما که به مقدار زیاد از کارخانه های بیرون خواهد آمد روز و شب انگلستان را هدف بمب قرار خواهند داد تا انگلستان تسلیم یا نابود شود.

پس از این صحبتها، هیتلر راجع به خود من صحبت کرد و به من درجه سرهنگی و نشان جدید شوالیه را که دارای شمشیر و مکلل به الماس بود داد و گفت: گالاند، آزمایشهای جنگی شما گران بها تر از آن است که

بر اثر پرواز شما از بین برود و شما باید زنده بمانید تا خلبانان جدید را تربیت کنید و آنها را از تجربیات خود برخوردار نمایید.

آلمان عنقریب فرمانروای دو قاره آسیا و اروپا و پس از آن، فرمانروای سه قاره آسیا و اروپا و آفریقا خواهد گردید و برای اداره کردن این سرزمینهای پهناور ما احتیاج به مردانی لایق چون شما داریم، دیگر این که میل دارم شما که در به وجود آمدن آلمان بزرگ شجاعت و فداکاری کرده اید زنده بمانید تا این که حاصل فداکاریهای خود را ببیند و مشاهده کنید که پرچم آلمان در سه قاره جهان در اهتزاز است.

اظهارات هیتلر مرا به هیجان آورد و گفتم: پیشوای من، آنچه اهمیت دارد این است که بر نامه شما بطور کامل اجرا شود و آلمان فرمانروای مطلق سه قاره آسیا و اروپا و آفریقا گردد و زنده ماندن من قابل اهمیت نیست و عمده این است که ملت و نژاد آلمان که برترین ملت و نژاد جهان است به هدف نهایی خود که آقایی بر دنیا می باشد برسد و در آن روز اگر من نباشم خوشبختانه ملت آلمان هست و قدرت و عظمت خویش را خواهد دید.

هیتلر گفت: با این وضعیت من میل دارم شما زنده بمانید و امیدوارم که بعد از این از پروازهای جنگی خودداری نمایید.



پرواز ادامه بدهم.

در همان اوقات واقعه‌ای اداری برای من اتفاق افتاد که اگر حمایت هیتلر نبود مرا مورد توبیخ قرار می‌دادند و خلاصه واقعه مزبور از این قرار است:

يك روزيكي از خلبانهای بخش هوایی من، به يك هواپیمای انگلیسی حمله‌ور شد و چون سقوط آن هواپیما حتمی بود خلبانی که آن را می‌راند با چتر نجات فرود آمد و ما او را دستگیر کردیم و با حیرت هر چه تمامتر متوجه شدیم که خلبان مزبور همان خلبان معروف انگلیس موسوم به «بدر» است که دو پا ندارد، با این وصف از قهرمانان بزرگ نیروی شکاری انگلستان می‌باشد.

بدر با دو پای چوبی راه می‌رفت و اتوموبیل و هواپیما می‌راند و وقتی ما او را دستگیر کردیم دیدیم که بیش از يك پای چوبی ندارد و وقتی از او پرسیدیم که پای چوبی دیگر شما چه شد جواب داد: وقتی می‌خواستم از هواپیما خارج شوم يك پای چوبی من به تنه هواپیما گیر کرد و نتوانستم پای مصنوعی خود را آزاد کنم و ناچار آن را در هواپیما رها نمودم و شاید هنوز آنجا باشد.

هواپیمای بدر سابقاً و متلاشی شده بود ولی ما دومین پای مصنوعی وی را در هواپیما پیدا کردیم و برایش آوردیم و معلوم شد که بر اثر سقوط هواپیما دومین پای مصنوعی معیوب شده و بدر نمی‌تواند از آن استفاده کند.

چون دومین پای مصنوعی بدر معیوب بود او نمی‌توانست با يك پای چوبی راه برود و ما پسای دوم او را به دکان يك متخصص ساختمان پای مصنوعی فرستادیم که مرمت نماید.

بعد از مرمت، بدر توانست که با دو پای چوبی راه برود ولی می‌گفت

که در انگلستان، پای مصنوعی را بهتر می‌سازند و مرمت می‌کنند.

وقتی ما دانستیم که بدر دارای دو پا شده، يك روز، به طرزی باشکوه از او پذیرایی کردیم و در حالی که فرمانده تمام گروههای بخش من حضور داشتند، ما اتوموبیلی فرستادیم که بدر را بیاورند و وقتی بدر وارد شد همه قیام کردیم و سلام دادیم و به راستی آن دشمن دلیر و با استقامت، درخور احترام بود.

ضمن پذیرایی از او، من دقت داشتم که سئوالات همقطاران ما از حدود صحبت‌های عادی تجاوز نکنند و وارد مسایل جسدی نشود و در صدد بر نیایند که از بدر راجع به اسرار نظامی انگلستان پرسش بکنند.

بعد، از خلبان انگلیسی دعوت نمودم که پایگاه هوایی ما را بازدید کند و او با مسرت دعوت مرا پذیرفت و پیاده به راه افتادیم و هنگام قدم برداشتن یکی از دو پای مصنوعی بدر طوری صدا می‌داد که موهای تن انسان راست می‌شد.

معهذا او بدون شکایت یا ابراز خستگی به راه ادامه می‌داد تا اینکه بازدید پایگاه هوایی ما تمام شد و بدر ابراز رضایت کرد و گفت: پایگاه شما مرتب است و توانسته‌اید به خوبی اینجا را مستور نمایید به طوری که از بالا این پایگاه هوایی به نظر خلبانان انگلیسی نمی‌رسد.

پس از اینکه بدر از بازدید پایگاه هوایی فارغ گردید به مشاهده یکی از هواپیماهای مسراشمیت ما پرداخت و من کمک کردم تا این که وارد هواپیما شد و پشت فرمان نشست و از من پرسید آیا موافقت می‌کنم که او اوج بگیرد و قدری با هواپیمای ما پرواز کند.

من گفتم با پرواز او موافق نیستم زیرا اگر اوج گرفت و خواست بگریزد نمی‌توانم جلوی او را بگیرم.

بدر از هواپیما خارج شد و هنگام مراجعت گفت درخواستی از من

دارد و آن اینست که خلبانان ما وقتی به انگلستان می‌روند پیامی را پایین بیندازند و در آن اطلاع بدهند که از زنده است و دیگر اینست که به زنش بگویند که يك جفت پای مصنوعی را که در خانه هست به وسیله نیروی هوایی انگلستان برایش بفرستند.

چون فرستادن پیام مزبور به منزله تماس گرفتن با دشمن بود من نمی‌توانستم بدون موافقت گورینگ پیام مزبور را بفرستم و از وی کسب دستور کردم و گورینگ موافقت نمود که پیام مزبور ابلاغ شود.

پانزده روز بعد، بدر با این که می‌گفت یکی از دوپسای مصنوعی او را درست مرمت نکرده‌اند از طبقه سوم عمارتی که در آن سکونت داشت گریخت.

آن مرد عجیب، ملحفه‌های تخت خواب خود را مثل طناب به هم بست و از طبقه سوم فرود آمد و فرار نمود و همان روز که وی گریخت انگلیسها دوبای مصنوعی او را که در صندوقی بود با يك چتر نجات پایین فرستادند.

سه روز بعد ما توانستیم بدر را دستگیر کنیم و او را برگردانیم و سپس وی را تحت مراقبت قرار دادیم که نتواند بگریزد و لسی آن مرد حیرت‌انگیز باز گریخت.

وقتی مرتبه اول بدر فرار کرد چون من پاسگاه هوایی خودمان را به او نشان داده بودم و بر اثر آن عمل او به اصطلاح راه و چاه را یاد گرفت و توانست بگریزد، از ستاد نیروی هوایی از من توضیح خواستند که برای چه پایگاه هوایی آلمان را به يك افسر اسیر دشمن نشان داده‌ام و فرار او را تسهیل کردم.

من در جواب گفتم که این اسیر عادی نبود و دوپا نداشت و من فکر کردم که با نشان دادن پایگاه هوایی به بدر آن مرد را تجلیل خواهم کرد.

ستاد نیروی هوایی برای من نوشت که توضیح شما کامل نیست و بعد پرونده مربوط به این موضوع را به نظر هیتلر رسانیدند.

هیتلر رئیس دولت آلمان دستور داد که چون اسیر فراری دستگیر گردیده، آن موضوع مسکوت بماند و این مساعدت هیتلر سبب گردید که ستاد نیروی هوایی دست از من برداشت و گرنه ممکن بود که مرا مورد توبیخ قرار بدهند.

در آغاز سال ۱۹۴۲ میلادی رئیس دولت آلمان به من درجه سرتیپی داد ولی درجه من به نام «ژنرال شکاری» خوانده می‌شد.

در نیروی هوایی آلمان تا آن تاریخ این درجه را به کسی نداده بودند و طبق حکمی که برای من صادر گردید من فرمانده مستقل واحد شکاری خود بودم و فقط دو نفر مافوق من محسوب می‌گردیدند یکی گورینگ فرمانده کل نیروی هوایی و دیگری هیتلر رئیس دولت آلمان.

اولین مرتبه که من بعد از دریافت درجه جدید به ستاد نیروی هوایی آلمان رفتم با برودت مواجه شدم.

ژنرالها که می‌دانستند من جزو ابواب جمع هیچ يك از آنها نیستم، با برخورد خشک و رسمی خود به من می‌فهمانیدند میل ندارند مردی را که دارای استقلال است ببینند و من خوب حس می‌کردم که بی‌اعتنایی افسران ستاد نیروی هوایی نسبت به من ناشی از حسادت است زیرا علاوه بر اینکه رئیس دولت آلمان، مخصوص من، يك درجه بی سابقه ابتکار کرده بود، من جوان‌ترین ژنرال ارتش و نیروی هوایی و نیروی دریایی آلمان به شمار می‌آمدم و ژنرالهای سالخورده رشک می‌بردند چرا من باید با آن جوانی به درجه سرتیپی برسم.

من که از برودت و بی‌اعتنایی افسران ستاد نیروی هوایی آلمان متأثر بودم، مدت توقف خود را در برلن کوتاه کردم و به پایگاه هوایی خویش

آنگاه گورینگ دوازده الماس را که هیتلر به من داده بود در جیب نهاد و صلیب را به من مسترد داشت و گفت: گالاند، من به جای این دوازده شیشه، دوازده الماس واقعی به تو خواهم داد.

چند روز دیگر، هنگامی که من در مغرب اروپا بودم گورینگ مرا به برلین احضار کرد. من با يك هواپیمای شکاری عازم برلن شدم و وارد عمارت وزارت هواپیمایی آلمان گردیدم و گورینگ از جیب خود دوازده الماس خردش آب و رنگ و درشت را که روی دوازده گیره از طلای سفید نصب شده بود بیرون آورد و مقابل من نهاد.

آنگاه الماسهایی را که هیتلر به من داد کنار الماسهای مزبور گذاشت و گفت: گالاند، نگاه کن، آیا الماسهایی که من به تو می‌دهم بهتر و زیباتر است یا الماسهایی که پیشوا به تو داده بود؟

مین تصدیق کردم که الماسهای گورینگ بزرگتر و درخشانتر از الماسهای هیتلر است و وقتی آنها را به صلیب خود نصب نمودم مثل این بود که دوازده نورافکن روی صلیب من پرتو افشانی می‌کند.

گورینگ در حالی که الماسهای هیتلر را در دست داشت گفت: من راجع به این الماسها با پیشوا مذاکره خواهم کرد و به او خواهم گفت که وقتی رئیس دولت و فرمانده کتل قوای مسلح آلمان بزرگ می‌خواهد هدیه‌ای به کسی بدهد نباید این شیشه‌ها را به عنوان الماس به او اعطاء نماید.

سپس طوری مشغول انجام وظیفه و جنگ بودم که موضوع الماسها را فراموش کردم تا این که روزی از ستاد رئیس دولت آلمان مرا احضار کردند و به من گفتند که پیشوای آلمان می‌گوید صلیب الماس که به شما داده شده يك صلیب موقتی بوده و اینک پیشوا قصد دارد که صلیبی دیگر به شما بدهد و بروید و صلیب جدید خود را دریافت نمایید.

برگشتم و لسی از ستاد رئیس دولت آلمان به من اطلاع دادند که روز بیست و هشتم ژانویه ۱۹۴۲ هیتلر را در ستاد او در «اوکرانی» ملاقات کنم. در روز معین من نزد هیتلر رفتم و او يك صلیب آلمانی به من داد و گفت: شنبه‌ام که شما باز پرواز می‌کنید و این عمل شما پسندیده نیست زیرا شما به قتل خواهید رسید و نیروی هوایی آلمان از يك افسر دلیر و با تجربه محروم خواهد گردید و بعد يك نشان جدید که صلیب الماس بود به من داد و من از ستاد هیتلر خارج شدم و در حالی که نشان مزبور بر سینه‌ام آویخته بود، سوار قطار آهن گردیدم.

موقع صرف ناهار وقتی به واگون رستوران قطار رفتم دیدم که گورینگ فرمانده نیروی هوایی و عده‌ای از افسران در آنجا مشغول صرف غذا هستند.

گورینگ مرا فرا خواند و گفت که پشت میز او بنشینم و بعد از این که مشغول خوردن غذا شدم گورینگ نظری به صلیب الماس من انداخت و گفت: گالاند، آیا صلیب الماسی که پیشوا به تو داده همین است؟

گفتم: بلی. صلیب مزبور طوری بود که دوازده الماس که روی آن نصب کرده بودند از آن جدا می‌گردید و گورینگ که از این موضوع اطلاع داشت گفت: صلیب خود را به من نشان بده تا من الماسهای آن را ببینم. من صلیب را از سینه باز کردم و به گورینگ دادم و او گیره‌های طلای سفید را که الماس روی آنها سوار بود گشود و الماسها را به دقت نگریست و گفت: گالاند، این الماسها که پیشوا به تو داده شیشه است.

من با تعجب گفتم: چگونه ممکن است این الماسها شیشه باشد؟ گورینگ گفت: در حسن نیت پیشوا تردیدی وجود ندارد و او مطمئن بوده که به تو الماس داده ولی آلهایی که این شیشه‌ها را به عنوان الماس به پیشوا دادند او را فریفته‌اند.

فهمیدم که گورینگ موضوع الماسها را به هیتلر گفته و تذکر داده که شأن دولت آلمان بیش از آن است که آن الماسهای کوچک و تیره را به من بدهد و من باید بروم و صلیب خود را به وی بدهم و صلیبی دیگر (بالماسهای دیگر) از او بگیرم.

این فکر خیلی سبب اضطراب من شد زیرا پیش بینی می کردم به محض این که چشم هیتلر به الماسها افتاد می فهمد که تعویض شده زیرا بی شک آن مرد الماسهای خود را می شناسد و متوجه می شود که من الماسها را عوض کرده ام و این موضوع يك توهین بزرگ نسبت به رئیس دولت آلمان و به منزله کفران نعمت است.

خود من اگر هدیه ای به يك نفر می دادم و بعد می فهمیدم که آن شخص هدیه مرا به مناسبت این که حقیر می شمرده عوض کرده و هدیه ای دیگر را انتخاب نموده بسیار از وی می رنجیدم زیرا هدیه هر قدر کوچک و از لحاظ مادی کم ارزش باشد چون نماینده دوستی و توجه هدیه دهنده است نباید محترم شمرده شود.

من فکر می کردم که هیتلر هر قدر جوانمرد و بلند همت و دارای سعه صدر باشد وقتی بفهمد که من هدیه او را با هدیه دیگری عوض کرده ام تا اینکه الماسهایی بهتر داشته باشم مکدر خواهد شد و اگر این موضوع را حمل بر توهین نسبت به خود نماید نظریه وی نسبت به من تغییر خواهد کرد.

من وقتی با هواپیمای خود به ده شکاری خصم حمله می کردم بیم نداشتم ولی هنگامی که وارد ستاد هیتلر شدم تا به ملاقات او بروم می ترسیدم و نمی دانستم برای تغییر الماسها چه توضیح بدهم.

اگر حقیقت را به هیتلر می گفتم و اظهار می کردم که گورینگ الماسهای او را عوض کرد، گفته من چون سخن چینی بود و من نمی خواستم در نظر

هیتلر و گورینگ که دو دوست قدیمی بودند و با هم کنار می آمدند مردی سخن چین جلوه نمایم و اگر می گفتم که الماسها را عوض کرده ام توهین به رئیس دولت آلمان محسوب می شد.

بالاخره وارد اتاق هیتلر شدم و او کشوی میز خود را گشود و يك صلیب که دوازده الماس روی آن نصب شده بود، از کشوی خویش بیرون آورد و به من گفت: گالاند، صلیبی که من به شما دادم يك نشان موقتی بود و نشان اصلی شما این است و آیا صلیب خود را دارید یا نه؟

من صلیب خویش را به او دادم و هیتلر دو صلیب را کنار هم نهاد و گفت: نگاه کنید و ببینید که الماسهای جدید که به شما می دهم نسبت به الماسهای سابق مرغوبتر است.

من الماسهای جدید را از نظر گذرانیدم و متوجه شدم که هیتلر اشتباه می کند و الماسهایی که می خواهد به من بدهد از الماسهایی که گورینگ به من داده بسود نامرغوبتر است و الماسهای هیتلر در قبال الماسهای گورینگ تیره می نماید. معینا هیتلر متوجه نبود که الماسهای او نسبت به الماس من (با گورینگ) خوب نیست و دیگر این که نفهمید صلیب اول که به من داده بسود عوض شده و الماسهایی درشت تر جای آن را گرفته است.

من از اینکه هیتلر متوجه تعویض الماسها نگردید بسیار خوشحال شدم ولی حیرت می کردم چگونه مردی مثل رئیس دولت آلمان آنقدر فراموشکار است که نمی داند الماسهایی که به من داده بود عوض شده و آنقدر از جواهر بی اطلاع می باشد که نمی تواند استنباط کند که الماسهای گورینگ بهتر از الماسهای اوست.

هیتلر صلیب جدید را به من داد و صلیب سابق را از من گرفت یعنی الماسهای جدید را ارزانی داشت و الماسهای گورینگ را دریافت نمود



و چون من می‌خواستم بروم گفت: قدری صبر کنید. آنگاه يك جعبه ظریف را باز كرد و از درون جعبه چیزی مانند يك آلبوم را بیرون آورد و اظهار نمود: این هم فرمان مربوط به این صلیب است که به شما داده می‌شود و من خود گفتم برای این فرمان این جلد را بسازند و یکی از بهترین هنرمندان آلمان عهده‌دار ساختن این جلد شد.

من جعبه مزبور را از هیتلر گرفتم و دیدم از بهترین چرم ظریف که ممکن است در آلمان یافت شود ساخته شده و روی آن جلد، يك عقاب آلمان از طلای سنگین و درخشنده نصب گردیده و هنگامی که جلد را گشودم چشمهای من از زیبایی آنچه می‌دیدم خیره شد زیرا مشاهده کردم که شکل صلیب الماس من، از طلا به وجود آمده و دوازده الماس درخشنده روی صلیب نصب کرده‌اند و فرمان اعطای آن نشان زیر صلیب نصب گردیده و به طرزی فوق‌العاده فشنگ مذهب گردیده است.

هیتلر که متوجه شد من از زیبایی و شکوه آن فرمان حیرت کرده‌ام گفت: گالاند، هر چه تو در این فرمان می‌بینی کار دستي است و حتی این هم کار دستي می‌باشد.

من می‌خواستم بفهمم که منظور هیتلر از «این هم» چه می‌باشد و بعد دهم دست به قلم برد و پای فرمان را امضاء کرد و آن وقت فهمیدم مقصودش از این هم همانا امضای اوست که به دست خود نوشت.

وقتی از ستاد هیتلر خارج شدم به گورینگ برخوردم و فرمان مرا دید و گفت: فرمان زیبای تو نسخه دوم فرمان درجه مارشالی من است با این تفاوت که فرمان تو، الماس دارد و فرمان من فاقد الماس می‌باشد. بسا این که گورینگ این کلمات را با لحن شوخی ادا کرد من در گفته او اثر حسد را احساس نمودم و سپس گورینگ اظهار کرد: فرمان تو از نظر هنری یکی از اشیاء گرانبهاست و من تصور نمی‌کنم که در آینده، بتواند يك

چنین شاهکار هنری بسازند زیرا در آن به همه چیز ماشینی می‌شود و کارهای دستی از بین می‌رود و فرمان تو علاوه بر اینکه از لحاظ هنری قیمت دارد از نظر مادی نیز دارای ارزش است و حیف می‌باشد که از بین برود و من در پناهگاه زیرزمینی کاخ وزارت هواپیمایی يك گاو صندوق دارم که بعضی از اشیاء نفیس را در آنجا گذاشته‌ام و این فرمان را هم به من بده تا برای تو در آنجا حفظ کنم.

من نمی‌خواستم فرمان زیبا و باشکوه خود را به دست گورینگ بسپارم و آن را گرانبها تر از آن می‌دانستم که به دست دیگری سپرده شود ولی چون گورینگ فرمانده من بود نتوانستم جواب منفی بدهم و او فرمان مرا برد و در گاو صندوق خود جا داد.

اندکی قبل از اینکه جنگ آلمان خاتمه پیدا کند من خواستم فرمانم را از گورینگ بگیرم ولی دو نفر از دوستان مرا از آن کار منع کردند و گفتند که تو اگر در صدد گرفتن فرمان خود بر آیی گورینگ تصور خواهد کرد که تو به پیروزی آلمان ایمان نداری و گرچه امروز (یعنی در پایان جنگ) گورینگ نفوذ سابق را ندارد مع هذا اگر این موضوع را به هیتلر بگویند ممکن است باعث نابودی تو شود.

این بود که من اقدامی برای گرفتن فرمان خود نکردم تا اینکه برلن از طرف روسها اشغال شد و من هم به طوری که در جای آن خواهم گفت اسیر گردیدم و مرا از آلمان به انگلستان منتقل کردند و مدتی گذشت و من به امریکای جنوبی رفتم و چندی در آرژانتین بودم و در سال ۱۹۵۲ میلادی به آلمان مراجعت کردم و در صدد برآمدم که بدانم آیا می‌توانم فرمان خود را به دست بیاورم یا نه.

بعد از چند تفحص و انتشار آگهی در روزنامه‌ها، روزی نامه‌ای به دستم رسید که در آن شخصی که میل نداشت نامش فاش شود به من گفت

فرمان من نزد او می‌باشد و اگر به وی مراجعه نمایم، آن را دریافت خواهم کرد.

من بی‌درنگ به او مراجعه کردم و معلوم شد که وی مسردی است سمسار که بعد از جنگ، اشیای زاید اردوگاه‌ها و ادارات دول متفق را خریداری می‌کرد و فرمان مرا، در اشیاء بی‌مصرفی که از يك اداره روسی خریداری کرده بود یافت و معلوم شد که روسها بعد از اشغال برلن و دست یافتن به گاو صندوق پناهگاه کاخ وزارت هواپیمایی، فرمان مرا به دست آوردند و طلا و الماس آن را ضبط نمودند و جلد چرمی را که فرمان در آن بود و مصرفی نداشت در گوشه‌ای انداختند و آن جلد عاید سمسار مسزبور شد و به دست من رسید و در هر حال اینک من فرمان مسزبور را در آن جلد دارم ولی عقاب طلا و صلیب مرصع آن از بین رفته است.

### پدیدار شدن غوئهای بزرگ در آسمان آلمان

در سال ۱۹۴۲ میلادی انگلیسها که تا آن موقع در هوا از خود دفاع می‌کردند در صدد تعرض هوایی برآمدند.

در جنگ اول بین المللی و آنگاه در جنگ دوم جهانی دولت انگلستان فهمیده بود که هرگز نخواهد توانست به تنهایی، در قاره اروپا نیرو پیاده کند و با دولتی چون آلمان نبرد نماید.

تجربیات ایسن دو جنگ و بالاخره شکست و عقب نشینی قوای انگلستان در ماه مه سال ۱۹۴۰ میلادی در شمال فرانسه و بلژیک و فرار سربازان انگلیسی از بندر دونکرك طوری انگلستان را از آلمان ترسانید که دانست اگر به تنهایی در اروپا نیرو پیاده کند، عمل او فرقی با خودکشی ندارد.

نیروی شکاری آلمان در آن موقع دوازده بخش (دوازده اسکادران) بود. پنج بخش شکاری در روسیه می‌جنگید و سه بخش دیگر در افریقا و بعد در جزیره سیسیل پیکار می‌نمود و ما برای جلوگیری از هواپیماهای انگلیس در سراسر اروپا از شمال نروژ گرفته تا جنوب فرانسه و از مغرب فرانسه گرفته تا جبهه روسیه فقط چهار بخش هوایی از هواپیماهای شکاری داشتیم. وضع ما در آن موقع از لحاظ نیروی شکاری شبیه به مسردی بود که می‌خواهد زیر یک لحاف کوچک بخوابد و وقتی لحاف را به سر می‌کشد دوپای او از زیر لحاف بیرون می‌آید و چون احساس برودت می‌کند خوابش نمی‌برد. بعد لحاف را روی دوپای خود می‌اندازد و سر و سینه‌اش از زیر لحاف خارج می‌شود و باز بر اثر برودت نمی‌تواند بخوابد.

همین که ما یک بخش شکاری را از جبهه روسیه یا جبهه افریقا به اروپا منتقل می‌کردیم جای آن بخش در جبهه‌های مزبور خالی می‌ماند و اثر آن بلافاصله در جبهه نمایان می‌شد و سربازان ما در فشار قرار می‌گرفتند.

وقتی دولت آلمان در یک جبهه در فشار قرار می‌گرفت از جبهه دیگر مقداری از هواپیماهای شکاری را به جبهه مزبور منتقل می‌کرد و پس از اینکه در همان جبهه (که از آنجا نیرو آورده بود) دچار مضیقه می‌شد نیروی منتقل شده را به جای اول برمی‌گردانید. دولت آلمان چون یک مرد دست به دهان شده بود که فقط می‌توانست پولی برای هزینه امروز خود به دست بیاورد و این بمباران طوری فرانسویها را متفر کرد که حتی کسانی که در فرانسه طرفدار انگلستان بودند دچار نفرت شدند زیرا می‌اندیشیدند که انگلیسها می‌توانند قدری دقت کنند و بمبهای خود را روی خانه‌های مردم نریزند و سبب اتلاف نفوس نشوند.

آن شب که انگلیسها کارخانه اتوموبیل سازی رنو را بمباران کردند، چون هواپیماهای انگلیسی در منطقه‌ای که تحت مراقبت من بود پرواز

دو مرتبه انگلستان برای آزمایش، به بنادر اروپا که تحت اشغال آلمان بود قشون کشید و هر دو بار ما عده‌ای کثیر از سربازان انگلیسی را کشتیم و دولت انگلستان بعد از آن دو تجربه بکلی از اعزام قوا، به تنهایی، به اروپا منصرف شد و در عوض درصدد برآمد که آلمان را با بمبارانهای هوایی از پا در آورد.

فکر بمباران آلمان بعد از شکست قوای انگلستان در قاره اروپا در ماه مه ۱۹۴۰ به وجود آمد و بعد از این که ما لندن و شهرهای جنوب شرقی انگلستان را بمباران کردیم این فکر قوت گرفت.

قبل از جنگ جهانی دوم انگلستان چند هواپیمای بمباران چهار موتوری ساخته بود ولی به شکل نمونه. در آن موقع رسم این بود که وقتی هواپیمایی جدید اختراع یا ساخته می‌شد آن را به طور سری یعنی به مقدار زیاد نمی‌ساختند بلکه نمونه هواپیما را حفظ می‌نمودند که در موقع ضرورت از روی آن، بقدر احتیاج هواپیما بسازند.

گفتم که ما نتوانستیم شهرها و بنادر و کارخانه‌های شمال انگلستان را بمباران کنیم زیرا شکارپه‌ای ما نمی‌توانستند برای حمایت هواپیماهای بمباران تا آنجا پرواز کنند.

در نتیجه تمام کارخانه‌های هواپیما سازی انگلستان در مرکز و شمال آن کشور بدون این که دچار تأخیر شوند به کار ادامه می‌دادند.

در سال ۱۹۴۰ و ۱۹۴۱ میلادی دولت انگلستان برای جلوگیری از هواپیماهای ما از کارخانه‌های خود بیشتر شکاری بیرون می‌داد ولی از نیمه سال ۱۹۴۱ میلادی تولیدات هواپیماهای بمباران در کارخانه‌های انگلیس افزایش یافت به طوری که در نیمه سال ۱۹۴۲ میلادی هواپیماهای انگلیس برای ما یک خطر بزرگ شد زیرا جهت جلوگیری از آنها به قدر کافی شکاری نداشتیم.

می نمودند، من می باید جلوی آنها را بگیرم و به تمام هواپیماهای بخش خود دستور دادم که پرواز کنند.

وقتی هواپیماهای شکاری هنگام شب برای جلوگیری از بمب افکنها پرواز می کنند چراغهای خود را روشن نمی نمایند.

فایده روشن نکردن چراغ این است که خصم آنها را نمی بیند و صدای موتورشان را به مناسبت غرش موتورهای خود نمی شنود.

ولی خودداری از روشن نکردن چراغ يك خطر دارد و آن این که ممکن است دو یا چند شکاری در آسمان به هم تصادم نمایند و این تصادم بدون استثناء مرگ آور است.

بمب افکنهای خصم هم چراغهای خود را روشن نمی کردند ولی ما از نوری که از مجرای گاز خارج می شد آنها را مشاهده می کردیم و هواپیماهای چهار موتوری دارای چهار شعله بودند زیرا روشنایی از چهار مجرای خروج گاز خارج می گردید.

با این که من فرمانده بخش هوایی و ژنرال بودم معاون خود را مأمور اداره بخش کردم و پرواز نمودم برای اینکه می خواستم از نزدیک، میدان جنگ را اداره کنم و در آن شب برای اولین مرتبه به دژهای پرنده امریکایی که از طرف خابانان انگلیسی رانده می شد برخوردیم.

امریکاییها يك هواپیمای بمباران ساخته بودند که اسم رسمی آن بی-۱۷ بود (بی که دومین حرف الفبای انگلیسی می باشد حرف اول کارخانه هواپیماسازی بوئینگ در امریکا است و هواپیمایی که در آن کارخانه ساخته می شود موسوم به هواپیمای بی می باشد و يك شماره هم دارد - مترجم) و آن را دژ پرنده می خواندند.

در آن شب که من به دژ پرنده برخوردیم آن را خطرناک تر از هواپیماهای بمباران انگلستان نیافتم و بعد فهمیدم علت این که هواپیمای مزبور در نظر

پدیدار شدن شولهای بزرگ در آسمان آلمان \* ۱۳۳

من خطرناک جلوه نکرد این بود که انگلیسها نمی دانستند که طرز استفاده از دژ پرنده چگونه است و تا سال ۱۹۴۳ میلادی هم در نادانی باقی ماندند و فقط از آن سال که خود امریکاییان عهده دار راندن دژ پرنده بر فراز آلمان شدند، من دریافتم که هواپیمای مزبور به چه مناسبت به اسم دژ پرنده خوانده می شود.

به راستی از سال ۱۹۴۳ میلادی هواپیمای بمباران چهار موتوری امریکایی موسوم به بی-۱۷ و ملقب به دژ پرنده برای ما «بلائی آسمانی» شد.

و اما نادانی انگلیسها این بود که امریکاییان دژ پرنده را برای این ساخته بودند که يك دسته بزرگ از هواپیماهای مزبور با هم پرواز نمایند در صورتی که انگلیسها، دژ پرنده را با دسته های کوچک سه فروندی به حرکت در می آوردند.

سه دژ پرنده که با هم پرواز می کردند نمی توانستند برای هواپیماهای شکاری ما تولید خطر کنند ولی پنجاه دژ پرنده وقتی با هم پرواز می نمودند چون يك دژ خطرناک می شدند که از هر طرف آنها یعنی از جلو و عقب و چپ و راست و زیر و بالا، گلوله خارج می شد.

هر دژ پرنده دارای سیزده مسلسل سنگین بود و وقتی بکصد دژ پرنده با هم پرواز می نمودند هزار و سیصد مسلسل سنگین داشتند که از شش جهت شلیک می کرد و بنابراین بکصد دژ پرنده در هر دقیقه يك میلیون و سیصد هزار گلوله در شش جهت شلیک می نمود و هیچ شکاری نمی توانست به دسته مزبور نزدیک شود زیرا چون پروانه ای که به خرمنی از آتش نزدیک گردد، در دم، نابود می شد.

ولی انگلیسها تا سال ۱۹۴۳ میلادی از این تاکتیک بی اطلاع بودند و دژهای پرنده را با دسته های سه فروندی یا پنج فروندی به حرکت در

می آوردند و نمی توانستند از نیروی این هواپیمای بزرگ به خوبی استفاده نمایند.

در آن شب وقتی من به جنگ هواپیمای بزرگ و چهار موتور انگلستان رفتم، حس کردم که مانند کسی هستم که به جنگ «عوج» می رود. آن هواپیماها نسبت به شکاری من آنقدر بزرگ بود که هواپیمای من در يك بال آنها جا می گرفت، ولی من می دانستم که آن غولهای آسمانی يك نقطه ضعف دارند و آن، بال آنهاست و اگر من از بالا یا از زیر هواپیما، يك رگبار مسلسل به طرف بال آنها بفرستم انبار بنزین هواپیما که در جوف بال است آتش خواهد گرفت و منفجر خواهد گردید و هواپیما در آسمان منلاشی می شود و یا سقوط می نماید.

مانور من این بود که از جلو و عقب به هواپیمای انگلیسی نزدیک نشوم زیرا آنها می توانستند از جلو و عقب به راحتی شلیک کنند ولی با این که يك برج در بالا و برجی دیگر در پایین داشتند، تیراندازی هواپیماهای چهار موتوری انگلیسی از بالا و پایین کم نتیجه بود و شکارهای ما به مناسبت این که زیاد سرعت داشتند می توانستند طوری اطراف بمب افکنها بگردند که هدف برجهای بالا و پایین نشوند.

در آن شب، خلبانان بخش من، با رشادت جنگیدند و توانستیم که بیست و هفت هواپیمای بمباران انگلیسیها را ساقط نماییم و نیز در آن شب من برای اولین بار يك هواپیمای بزرگ چهار موتوری را ساقط کردم و وقتی آن ماشین، در حالی که شعله های آتش از آن می جست پایین می رفت من از بزرگی آن حیرت می نمودم.

هواپیمای بمباران شعله ور، در شب، خیلی بزرگ جلوه می نماید و وقتی ساقط می شود تو گویی که یکی از پرندگان عظیم افسانه های دیوان و ساحران است که بالهایش شعله ور گردیده دیگر قدرت پرواز ندارد و راه

نابودی را پیش می گیرد.

در آن شب، ما خلبانان شکاری آلمان، دانستیم که هواپیمای چهار موتوری و بزرگ انگلستان، مثل جانوران علفخوار ماقبل تاریخی هستند و جهای عظیم و به ظاهر وحشت آور دارند ولی زود سرنگون می شوند. انگلیسیها هم در آن شب آزمایش جدیدی تحصیل کردند و آن این که هواپیمای بزرگ بمباران آنها برای شکارهای چابک و سریع السیر ما هدفیابی بسیار خوب می باشند و آنها برای این که از خطر شکارهای ما ایمن شوند می باید به طبقات عالی جو پناه ببرند و بمب خود را از ارتفاعات زیاده ها نمایند.

اوج گرفتن هواپیمای بزرگ بمباران انگلیس، برای ما شکارها تولید زحمت می کرد زیرا وقتی ما در ارتفاعات زیاد آنها را تعقیب می کردیم موتور هواپیمای ما، به مناسبت کم شدن فشار هوا، دچار تنگی نفس می شد و سرعت ماشین تقلیل می یافت و معلوم است که خود ما هم می باید ماسک اکسیژن بر صورت بگذاریم زیرا در ارتفاعات زیاد نمی توان بدون ماسک اکسیژن تنفس کرد.

یکی از اشتباهات انگلیسیها در مورد دژهای پرنده امریکایی که به وسیله خلبانان انگلیسی رانده می شد همین بود که در بمبارانهای دیگر، آنها را تا ارتفاع سیزده هزار متر بالا می بردند و در آن ارتفاع زیاد، موتورهای دژ پرنده گرفتار تنگی نفس می گردید.

امریکیها دژ پرنده را طوری ساخته بودند که حداکثر تا ارتفاع ۹ هزار متر اوج بگیرد و در ارتفاع سیزده هزار متری علاوه بر تنگی نفس موتورها، دژ پرنده امریکایی می لرزید و بر اثر لرزه مزبور متصدیان بمباران، نمی توانستند به دقت نشانه گیری نمایند و بمب را رها کنند.

کمی بعد در بمباران کارخانه اتوموبیل سازی رنو، دو بیست و پنج زن

و مرد و کودک فرانسوی به قتل رسیدند ولی چون به کارخانه آسیب نرسید و ما تلفاتی سنگین بر خصم وارد آوردیم، من از نتیجه عمل راضی بودم و گزارش برای ستاد نیروی هوایی آلمان فرستادم و در آن گزارش گفتم من تصور می‌کنم که بمباران امشب طبعاً بمبارانهای دیگر می‌باشد و باز یادآوری می‌نمایم که بهتر آن است نسبت به تقویت نیروی شکاری ما توجه بیشتر شود. در شب بیست و هشتم و بیست و نهم ماه مارس انگلیسها با دویست و پنجاه هواپیمای چهار مسوتوری شهر «لوبک» واقع در آلمان را بمباران کردند و چون آن شهر در منطقه تحت مراقبت من نبود، من برای دفاع از آن پرواز نکردم و هواپیمای انگلیسی هنگام رفتن به لوبک و مراجعت از آنجا، از راهی عبور نکردند که من بتوانم جلوی آنها را بگیرم.

ولی شنیدم که آن شب شکاریهای ما نتوانسته‌اند که ضربتی سخت به هواپیمای بمباران انگلیس بزنند و علتش این بود که انگلیسها در ارتفاع زیاد پرواز می‌کردند.

آن شب اولین شبی بود که مردم آلمان، خطر بلای جنگ را احساس کردند زیرا در شهر لوبک بازده هزار نفر مقتول و مجروح گردیدند.

در شب سی‌ام و سی و یکم ماه مه سال ۱۹۴۲ میلادی، انگلیسها برای نخستین بار هزار هواپیمای چهار مسوتوری را مأمور بمباران یک هدف آلمانی (شهر کولونی) نمودند.

در آن شب این هواپیماها از چند راه مختلف خود را به «کولونی» رسانیدند و یک دسته آنها از منطقه‌ای که تحت مراقبت من بود عبور کردند و خلبانان من، دو هواپیمای بمباران انگلیس را قبل از این که به آلمان برسند سرنگون کردند.

بمباران کولونی از طرف هزار هواپیمای انگلیسی، اولین بمباران مخوف آلمان از طرف خصم بود. در آن شب هواپیماهای بمباران انگلیسی

سی و سه هزار خانه را در شهر کولونی بکلی ویران کردند و سی و شش کارخانه از مؤسسات صنعتی آن شهر از بین رفت و یکصد و پنجاه هزار نفر بی‌خانمان گردیدند ولی به مناسبت این که کولونی دارای پناهگاههای متین بود شمارهٔ مقتولین از ۴۶۰ نفر تجاوز نکرد.

در همان موقع امریکاییان خبر دادند که عنقریب تولیدات کارخانه‌های هواپیماسازی امریکا به ماهی پنج هزار و پانصد هواپیما خواهد رسید و بعد تولیدات هواپیما از این رقم نیز تجاوز خواهد کرد.

وقتی گورینگ این خبر را شنید فاشه خندید و گفت: این گفته هم صدای مرغابی‌های امریکا است!

بعد از بمباران شهر کولونی من منتظر بودم که دولت آلمان برای توسعهٔ نیروی شکاری اقدامات جدید بکند ولی باز از طرف گورینگ و هیتلر، اقدامی نشد.

امریکاییها هنوز وارد میدان نشده شروع به بمباران آلمان نکرده بودند ولی ما به وسیلهٔ سرویسهای اطلاعات خود می‌دانستیم که بین امریکاییان و انگلیسها راجع به موقع بمباران اختلاف نظر پیدا شده است. امریکاییها می‌گفتند که هدفهای آلمان را نباید هنگام روز بمباران کرد

و صورتی از یکصد و پنجاه و چهار مرکز صنعتی آلمان، مقابل انگلیسها نهاده بودند تا یکی بعد از دیگری هدفهای مزبور با بمباران هوایی از بین برود. امریکاییان می‌گفتند اگر ما هنگام روز، با دستگاههای نشانه‌گیری

هدفهای آلمان را بمباران کنیم، بمبها به هدف اصابت می‌نماید و خانه‌های

۱. مرغابیها که هنگام شب مهاجرت می‌نمایند در آسمان، قارقار می‌کنند (اگر بتوان صدای مرغابی را قارقار نامید) و این صدا در کشورهایی که کنار دریا هستند از جمله در گیلان و مازندران و استرآباد خودمان معروف است و امریکاییان و اروپاییان وقتی یک خبر دروغ، بالاخص دروغ بزرگ را می‌شنوند می‌گویند صدای مرغابی می‌باشد - مترجم.

مردم ویران نمی‌شود و زن و بچه‌ها به قتل نمی‌رسند و لسی انگلیسها عقیده داشتند که باید شبها آلمان را بمباران کرد و می‌گفتند که هنگام روز تلفات هواپیماهای بمباران ما زیاد می‌شود ولی در شب، تلفات هواپیماهای بمباران کم است و مسئله ویران شدن خانه‌های مردم در آلمان مهم نیست و آلمانیها که خانه انگلیسها را ویران کردند و زن و بچه آنها را به قتل رسانیدند نباید گله کنند که چرا خانه‌های آنان ویران می‌گردد.

انگلیسها ضمن اینکه هدفهای نظامی و صنعتی آلمان را بمباران می‌کردند فکر گرفتن انتقام را هم داشتند و لسی امریکاییها نمی‌خواستند از آلمانیها انتقام بگیرند.

باید بگویم که اختلاف انگلیسها و امریکاییها راجع به اینکه آیا آلمان را باید هنگام شب بمباران کرد یا در موقع روز، تا پایان جنگ ادامه داشت. نه انگلیسها حاضر بودند که نظریه امریکاییان را بپذیرند و نه امریکاییان زیر بار حرف انگلیسها می‌رفتند.

با نهایت تأسف باید گفت که این اختلاف نظر، برای ملت ما خیلی گران تمام شد زیرا چون دول امریکا و انگلستان نتوانستند راجع به موقع بمباران آلمان، توافق نظر حاصل نمایند هر يك از آنها، مطابق سلیقه و استنباط خود شهرهای آلمان را بمباران می‌کردند، بدین ترتیب که انگلیسها از وقتی که هوا تاریک می‌شد و شب فرا می‌رسید، بمباران خود را شروع می‌نمودند و تا صبح ادامه می‌دادند و در ساعت روز استراحت می‌نمودند و در عوض امریکاییان از طلوع صبح تا غروب آفتاب به بمباران شهرهای آلمان ادامه می‌دادند و در نتیجه ملت آلمان، نه شب می‌توانست استراحت کند نه روز و بر همین قیاس خلبانان ما در تمام ساعات شبانه روز، می‌باید پرواز نمایند و در این صورت حیرت نکند چرا چند نفر از خلبانان شکاری آلمان خودکشی کردند.

زیرا از يك طرف غیرت و حمیت آنها اجازه نمی‌داد که از زیر بار انجام وظیفه شانه خالی کنند و از طرف دیگر فرصت نداشتند استراحت نمایند و اعصاب آنها طوری در فشار قرار می‌گرفت که مبادرت به خودکشی می‌کردند تا اینکه خود را از رنج دایمی نجات بدهند.

به رتبه برسانند و در این راه با دشمنان خود مبارزه کنند و در این راه با دشمنان خود مبارزه کنند و در این راه با دشمنان خود مبارزه کنند...

در این راه با دشمنان خود مبارزه کنند و در این راه با دشمنان خود مبارزه کنند و در این راه با دشمنان خود مبارزه کنند...

### نصب رادار بر سر راه عبور هواپیماهای دشمن

ما در صدد بر آمدیم که به وسیله بمباران شهر «کانتربوری» در انگلستان انتقام بمباران شهر کولونسی را بگیریم ولسی نتوانستیم که ضربتی بزرگ به آن شهر بزنیم زیرا شکاریهای انگلستان قوی بودند و برای هواپیماهای بمباران ما تولید اشکال کردند.

آنگاه انگلیسها به حملات خود علیه شهرهای ما ادامه دادند و شهرهای برم، مایانس، کاسل و دوسلدورف را به شدت بمباران کردند. هر دفعه که انگلستان یکی از شهرهای ما را بمباران می کرد هزارها خانه ویران می شد و دهها هزار تن بی خانمان می گردیدند و وقتی مساه سپتامبر ۱۹۴۲ میلادی خاتمه یافت بیست و پنج شهر از بلاد آلمان بر اثر بمباران هوایی انگلیسها ویران شده بود.



دولت آلمان وقتی دید نمی‌تواند با شکاریهای خود جلوی هواپیماهای بمباران انگلیسی را بگیرد در صدد برآمد که با توسل به اصول اخلاقی انگلیسها را دچار محذور کند تا آنها بدانند که نباید با بمباران شهرهای آلمان سبب مرگ نفوس شوند ولی انگلیسها، اعتنایی به اندرزهای اخلاقی دولت آلمان نمی‌کردند و همچنان به بمباران ادامه می‌دادند.

دولت آلمان وقتی دریافت که بمباران هواپیماهای انگلیس طوری وسعت پیدا کرده که لطمه به تولیدات جنگی می‌زند در صدد برآمد که کارخانه‌های آلمان را از مغرب وطن ما به مناطق شرقی و جنوبی منتقل نماید که دور از شعاع پرواز هواپیماهای انگلیس باشد.

ولی هواپیماهای بمباران انگلیس به طوری که گفتم چهار مسووری بودند و مسافرت از انگلستان به مشرق و جنوب آلمان و مراجعت از آنجا، برایشان اشکال نداشت و کفایت می‌کرد که در هر پرواز کمتر بمب حمل کنند و بیشتر سوخت حمل نمایند تا اینکه بتوانند خود را به جنوب و مشرق آلمان برسانند.

با این که مهندسين و استادکارها و کارگران ما برای افزایش تولیدات جنگی و غیر جنگی سعی بسیار می‌کردند و زیر بمباران نمی‌گذاشتند که کار تعطیل شود مع هذا محسوس بود که بمباران انگلیسها رفته رفته شدیدتر می‌شود و آنها از ضعف نیروی شکاری ما در مغرب اروپا استفاده می‌نمایند که شهرهای ما را بکوبند و اگر دولت آلمان، تا کتبك جنگی خود را تغییر ندهد تمام شهرها و بنادر آلمان ویران خواهد گردید. ولی دولت آلمان تا کتبك جنگی خود را تغییر نمی‌داد.

من با اینکه می‌دانستم که با موجودیت نظامی خود بازی می‌کنم در پایان ماه سپتامبر سال ۱۹۴۲ میلادی که بیست و پنج شهر از بلاد آلمان به دست انگلیسها ویران شده بود گزارشی برای ستاد نیروی هوایی آلمان

فرستادم که رئوس آن از این قرار بود:

۱- با چهار بخش نیروی شکاری که مخصوص دفاع از سراسر آلمان و مناطق اشغالی ما یعنی تقریباً سراسر اروپا غیر از اسپانیا و پرتغال و ایتالیا و روسیه است نمی‌توان جلوی هواپیماهای بمباران خصم را گرفت.

۲- چون در حال حاضر برای دولت ما امکان ندارد که طبق پیشنهاد سابق من بیست بخش نیروی شکاری به وجود آورد بگانه راه چاره مؤثر این است که تمام نیروی شکاری موجود در جبهه روسیه و افریقا را به اروپا منتقل کنند تا بتوان جلوی هواپیماهای بمباران دشمن را گرفت.

من نمی‌توانستم صریح بگویم که برای نجات آلمان، از جنگ روسیه و افریقا صرف نظر کنید و هر دو منطقه را تخلیه نمایید زیرا دادن این پیشنهاد، خارج از حدود صلاحیت من بود.

من يك خلبان شکاری بودم و فقط می‌توانستم در حدود مسایلی مربوط به وظیفه خویش اظهار نظر کنم و پیشنهاد بدهم و به همین جهت گفتم که تمام نیروی شکاری آلمان را که در جبهه‌های روسیه و افریقا می‌باشد به اروپا منتقل کنند تا این که ما بتوانیم جلوی هواپیماهای بمباران دشمن را بگیریم. ولی معنای ضمنی پیشنهاد من این بود که دولت آلمان، به جنگ روسیه و افریقا خاتمه بدهد و خود را از دردسر آن دو جنگ آسوده نماید و حواس و قوای خود را صرف دفاع از آلمان و اروپای غربی کند.

من به طوری که از هیتلر شنیده بودم می‌دانستم که هیتلر و گوربنگ از این جهت نسبت به مسئله دفاع هوایی آلمان توجه نکردند که فکر می‌نمودند جنگ روسیه زود تمام می‌شود و بعد از خاتمه جنگ مزبور که به تصور آنها سه ماه بیشتر طول نمی‌کشد می‌توانند از يك طرف پنجاه لشکر از ارتش آلمان را مرخص کنند و وسایلی را که صرف تهیه اسلحه و مهمات جهت آنها می‌شود به مصرف تولید هواپیماهای شکاری و بمباران برسانند و

دولت آلمان وقتی دید نمی تواند با شکارپهای خود جلوی هواپیماهای بمباران انگلیسی را بگیرد در صدد برآمد که با توسل به اصول اخلاقی انگلیسها را دچار محذور کند تا آنها بدانند که نباید با بمباران شهرهای آلمان سبب مرگ نفوس شوند ولی انگلیسها، اعتنایی به اندرزهای اخلاقی دولت آلمان نمی کردند و همچنان به بمباران ادامه می دادند.

دولت آلمان وقتی دریافت که بمباران هواپیماهای انگلیس طوری وسعت پیدا کرده که لطمه به تولیدات جنگی می زند در صدد برآمد که کارخانه های آلمان را از مغرب وطن ما به مناطق شرقی و جنوبی منتقل نماید که دور از شعاع پرواز هواپیماهای انگلیس باشد.

ولی هواپیماهای بمباران انگلیس به طوری که گفتم چهار موتور بود و مسافت از انگلستان به مشرق و جنوب آلمان و مراجعت از آنجا، برایشان اشکال نداشت و کفایت می کرد که در هر پرواز کمتر بمب حمل کنند و بیشتر سوخت حمل نمایند تا اینکه بتوانند خود را به جنوب و مشرق آلمان برسانند.

با این که مهندسین و استادکارها و کارگران ما برای افزایش تولیدات جنگی و غیر جنگی سعی بسیار می کردند و زیر بمباران نمی گذاشتند که کار تعطیل شود معیناً محسوس بود که بمباران انگلیسها رفته رفته شدیدتر می شود و آنها از ضعف نیروی شکاری ما در مغرب اروپا استفاده می نمایند که شهرهای ما را بکوبند و اگر دولت آلمان، تاکتیک جنگی خود را تغییر ندهد تمام شهرها و بنادر آلمان ویران خواهد گردید. ولی دولت آلمان تاکتیک جنگی خود را تغییر نمی داد.

من با اینکه می دانستم که با موجودیت نظامی خود بازی می کنم در پایان ماه سپتامبر سال ۱۹۴۲ میلادی که بیست و پنج شهر از بلاد آلمان به دست انگلیسها ویران شده بود گزارشی برای ستاد نیروی هوایی آلمان

فرستادم که رئیس آن از این قرار بود:

۱- با چهار بخش نیروی شکاری که مخصوص دفاع از سراسر آلمان و مناطق اشغالی ما یعنی تقریباً سراسر اروپا غیر از اسپانیا و پرتغال و ایتالیا و روسیه است نمی توان جلوی هواپیماهای بمباران خصم را گرفت.

۲- چون در حال حاضر برای دولت ما امکان ندارد که طبق پیشنهاد سابق من بیست بخش نیروی شکاری به وجود آورد یگانه راه چاره مؤثر این است که تمام نیروی شکاری موجود در جبهه روسیه و افریقا را به اروپا منتقل کنند تا بتوان جلوی هواپیماهای بمباران دشمن را گرفت.

من نمی توانستم صریح بگویم که برای نجات آلمان، از جنگ روسیه و افریقا صرف نظر کنید و هر دو منطقه را نخبه نمایید زیرا دادن ایسن پیشنهاد، خارج از حدود صلاحیت من بود.

من يك خلبان شکاری بودم و فقط می توانستم در حدود مسایل مربوط به وظیفه خویش اظهار نظر کنم و پیشنهاد بدهم و به همین جهت گفتم که تمام نیروی شکاری آلمان را که در جبهه های روسیه و افریقا می باشد به اروپا منتقل کنند تا این که ما بتوانیم جلوی هواپیماهای بمباران دشمن را بگیریم. ولی معنای ضمنی پیشنهاد من این بود که دولت آلمان، به جنگ روسیه و افریقا خاتمه بدهد و خود را از دردسر آن دو جنگ آسوده نماید و حواس و قوای خود را صرف دفاع از آلمان و اروپای غربی کند.

من به طوری که از هیتلر شنیده بودم می دانستم که هیتلر و گورینگ از این جهت نسبت به مسئله دفاع هوایی آلمان توجه نکردند که فکر می نمودند جنگ روسیه زود تمام می شود و بعد از خاتمه جنگ مزبور که به تصور آنها سه ماه بیشتر طول نمی کشد می توانند از يك طرف پنجاه لشکر از ارتش آلمان را مرخص کنند و وسایلی را که صرف تهیه اسلحه و مهمات جهت آنها می شود به مصرف تولید هواپیماهای شکاری و بمباران برسانند و

از طرف دیگر مجموع نیروی هوایی آلمان را در آلمان و مغرب اروپا متمرکز نمایند و جلوی بمب افکنهای دشمن را بگیرند.

ولی پیش‌بینی آنها به وقوع نپیوست و جنگ روسیه طولانی شد و چاره در این بود که برای نجات آلمان از جنگ روسیه و افریقا صرف نظر نمایند ولی دولت آلمان شاید به علل سیاسی نمی‌توانست این کار را بکند و می‌اندیشید که اگر روسیه و افریقا را تخلیه نماید حیثیت خود را از دست نخواهد داد و آنگاه قادر به دوام نخواهد بود.

یکی از چیزهایی که سبب حیرت من شد این بود که چرا زمامداران آلمان از تجربه انگلیسها استفاده نمی‌کنند و برای جلوگیری از هواپیماهای بمباران خصم، هواپیماهای شکاری به مقدار زیاد تولید نمی‌نمایند. اگر انگلیسها در سنوات ۱۹۴۰ و ۱۹۴۱ میلادی و هنگامی که ما شهرهای انگلستان را بمباران می‌کردیم هواپیماهای شکاری را به مقدار زیاد تولید نمی‌کردند تا جلوی هواپیماهای ما را بگیرند انگلستان از پا درآمده، محو شده بود.

انگلیسها در آن موقع عزم نمی‌کردند که شهرهای ما را بمباران کنند چون می‌دانستند که در آن وقت باید فکر انتقام را از سر بدر کرد و در عوض تمام قوای خود را صرف تولید هواپیماهای شکاری نمود تا بتوان جلوی هواپیماهای بمباران ما را گرفت.

ما نیز وقتی دچار حملات پیاپی هواپیماهای بمباران انگلستان شدیم همان وظیفه را داشتیم و می‌باید هم خود را صرف تولید هواپیماهای شکاری نماییم تا این که جلوی هواپیماهای بمباران انگلیسی را بگیریم و وقتی خطر رفع شد می‌توانستیم برای ویران کردن انگلستان هواپیمای بمباران سنگین بسازیم.

دولت آلمان در آن موقع از يك اصل که در استراتژی و تاکتیک جزو

اصول بدیهی است و هر محصل يك دانشکده نظامی آن را می‌داند غافل بود و اصل مزبور این است: «کسی که می‌خواهد تمام نقاط يك جبهه وسیع را محکم نگاه دارد قادر به نگاه داشتن هیچ نقطه‌ای نیست».

و آلمان می‌خواست که با نیروی هوایی خود تمام يك جبهه وسیع را که فقط سه هزار کیلومتر آن در روسیه فرار داشت محکم نگاه دارد و به همین جهت نه جبهه روسیه محکم بود و نه جبهه افریقا و نه جبهه اروپای غربی.

در تمام جنگهایی که در يك جبهه وسیع در می‌گیرد باید چند نقطه از آن جبهه را محکم کرد و بقیه نقاط را به حال آماده باش یا خبردار نگاه داشت و همین که خصم به نقاط ضعیف حمله نمود از نقاط دیگر به آنجا نیروی امدادی رسانید، اما دولت آلمان طوری نیروی هوایی را در جبهه متفرق و منشعب کرده بود که در هیچ نقطه نمی‌توانست يك نیروی هوایی مؤثر را متمرکز نماید.

توسعه جنگهای هوایی و پروازهای غیر مترقبه هواپیماهای خصم و وفور هواپیماها در فضا و این که می‌باید در يك مدت بسیار کم ده‌ها هواپیما از يك فرودگاه پرواز نمایند یا به يك فرودگاه بیایند ما فرماندهان واحدهای هوایی را مواجه با اشکالاتی کرد که مجبور شدیم که برای رفع آنها، جهت اداره فرودگاه‌ها روشهای نوین به وجود بیاوریم.

در جنگ جهانی اول سرعت هواپیماها ساعتی نود تا یکصد و بیست کیلومتر بود ولی در جنگ دوم بین المللی، سرعت شکاریها از ساعتی پانصد، ششصد و هفتصد کیلومتر می‌گذشت. تمام شکاریهای يك فرودگاه نظامی می‌باید در ظرف دو سه دقیقه پرواز کنند و بعد از مراجعت از مأموریت جنگی، اکثر بنزین نداشته‌اند و نمی‌توانستند مدتی در آسمان پرواز نمایند و دور بزنند تا موقع نشستن آنها به زمین برسد.

این بود که ما برای مراجعت هواپیماها به فرودگاه طبقاتی معین را در فضا در نظر گرفتیم تا این که هر هواپیما بعد از این که بالای فرودگاه رسید در ارتفاعی معین پرواز کند، مثلاً یکی در ارتفاع چهار هزار متری پرواز نماید و دیگری در ارتفاع سه هزار و هفتصد متری و دیگری در ارتفاع سه هزار و سیصد متری و قس علیهذا، چون در غیر این صورت شکارها یا هواپیماهای بمباران که از مأموریت جنگی بر می گشتند هنگام فرود آمدن با هم تصادم می نمودند و خلبانان ما کشته می شدند.

وجود رادبو که در جنگ جهانی اول در هواپیماها نبود ولی در جنگ جهانی دوم عمومی شد و در تمام هواپیماها وجود داشت خیلی به اداره کردن هواپیماها هنگام مراجعت از مأموریتهای جنگی کمک می کرد و هر خلبان می توانست مستقیماً با فرودگاه تماس بگیرد و کسب دستور نماید.

سرعت هواپیماهای شکاری از يك طرف و ضيق وقت هنگام فرود آمدن هواپیماها از طرف دیگر سبب شده که ما نمی توانستیم با خلبانهای خود صحبت کنیم و ناچار شدیم که برای مذاکره با خلبانها، کد (بروزن مد) تهیه نماییم که بتوان مطالب طولانی را با یکی دو کلمه بر زبان آورد و ما هم بتوانیم دستورهای طولانی را با یکی دو کلمه به خلبانها ابلاغ کنیم و این روشی است که امروز در تمام فرودگاهها از جمله فرودگاههای بازرگانی متداول است و امروز بیش از زمان جنگ جهانی دوم وقت ضیق می باشد زیرا در آن موقع هواپیماهای جت وجود نداشت ولی امروز اکثر هواپیماهایی که به فرودگاه می رسند از نوع جت است و جتها با سرعتهای زیاد حرکت می کنند و اگر فقط نیم دقیقه صرف صحبت بین خلبان و فرماندهی فرودگاه شود ممکن است يك فاجعه به وجود بیاید، لذا خلبان به وسیله کد با فرودگاه صحبت می کند و يك گفته طولانی را با يك یا دو کلمه ادا می نماید و فرودگاه هم بی درنگ با يك یا دو کلمه به او جواب

می دهد و گفت و شنود بین خلبانان و فرودگاه بین دو تا سه ثانیه طول نمی کشد.

ولی سازمان فرماندهی فرودگاه باید طوری مسلط بر اوضاع باشد که به محض این که حرف خلبان را شنید بی لحظه ای تأمل تصمیم بگیرد و تصمیم خود را به وسیله کد به خلبان ابلاغ کند. در جنگ جهانی دوم ما برای اخذ تصمیم فرصتی بیشتر داشتیم معیناً در آن موقع هم فرمانده فرودگاه می باید بدون معطلی دستور خود را با توجه به تمام جهات برای خلبانی که منتظر دریافت دستور بود صادر نماید و گرنه شاید سبب نابودی وی می گردید.

در هر حال وسایلی که امروز در فرودگاهها برای پرواز هواپیماهای جت و پذیرفتن آنها به کار افتاده و حرف زدن بین خلبان جت و فرماندهی فرودگاه از بین رفته و به جای آن کد مبادله می شود، بدو از طرف ما در موقع جنگ ابداع گردید، متنها امروز آن وسایل را تکمیل کرده اند و چاره ای هم نداشته اند جز این که حرف زدن بین خلبان و فرماندهی فرودگاه را حذف کنند و دستگاههای الکترونیك را جانشین آن نمایند.

در فرودگاههای امروز گاهی اتفاق می افتد که در فاصله شصت ثانیه پنجاه هواپیمای جت روی يك فرودگاه پدیدار می شوند و همه می خواهند فرود بیایند و اگر فرماندهی فرودگاه با هر يك از آنها صحبت کند و مشورت نماید قطع نظر از اینکه حمل و نقل هوایی فلج خواهد شد بیم آن می رود که در ظرف چند دقیقه چندین فاجعه بزرگ روی بدهد.

این است که به جای گفت و شنود بین خلبان هواپیمای جت و فرودگاه، ماشینهای الکترونیك وسیله ارتباط می شوند و این ماشینها در فاصله ای کمتر از يك هزارم ثانیه به جای فرماندهی و فرودگاه تصمیم می گیرند و آن تصمیم را به خلبان جت ابلاغ می کنند و خلبان هم دستوری را که دریافت کرده به

موقع اجرایی گذارد و پنجاه هواپیمای جت که در آن واحد، بالای يك فرودگاه نمایان شده اند ولی هربك در ارتفاع معین پرواز می نمایند تكلیف خود را می فهمند و می دانند که چگونه و در کجا باید بر زمین بنشینند.

ما در آن موقع دستگاههای الکترونیکی و خودکار امروزی را برای برقراری ارتباط فوری بین فرماندهی فرودگاه و خلبان نداشتیم ولی توانسیم که به وسیله کد گفتگوی مفصل بین فرماندهی فرودگاه و خلبان را از بین ببریم و برای اداره فرودگاهها يك روش جدید را به کار بیندازیم که تجربه های بعد نشان داد که مقرون به صواب است.

علاوه بر این که دولت آلمان تصور می کرد که جنگ روسیه زود تمام خواهد شد و خواهد توانست تمام قوای هوایی خود را در مغرب اروپا متمرکز کند و جلوی هواپیمای خصم را بگیرد، يك موضوع دیگر سبب گردید که آلمان نتوانست با هواپیمای شکاری به طور مؤثر جلوی هواپیمای بمباران انگلستان و امریکا را بگیرد و آن این که فرماندهی نیروی هوایی و دولت آلمان در آغاز جنگ، به هواپیمای شکاری از لحاظ جلوگیری از هواپیمای بمباران دشمن ایمان نداشت.

با این که دولت آلمان دید و فهمید که انگلستان با هواپیمای شکاری خود جلوی هواپیمای بمباران ما را گرفت، معتقد بود که سلاح اصلی و مؤثر علیه هواپیمای بمباران خصم، همانا توپهای ضد هواپیما می باشد و هواپیماهای شکاری يك سلاح فنی و لو کس است که مانند تمام اشیا تجملی برای فنن باید از آن استفاده نمود.

دولت آلمان می اندیشید که توپهای ضد هواپیما که لوله هایشان به طرف آسمان دراز شده می توانند جلوی هواپیمای بمباران خصم را بگیرند و فرماندهی دفاع ضد هوایی را به يك افسر آتشبار ضد هوایی واگذار کرده بودند.

حتی در آغاز جنگ که فعالیت هواپیمای بمباران انگلیسی تقریباً هیچ بود من می گفتم که توپهای ضد هواپیما برای دفاع از سراسر کشور در قبال خطر هواپیمای دشمن مؤثر نیست، در صورتی که آن موقع هواپیمای بمباران انگلیسی در ارتفاع پنج یا شش هزار متری (حد اکثر) پرواز می کردند یعنی ارتفاع آنها به قدری نبود که خمپاره آتشبارهای ضد هوایی ما به آنها آسیب برساند.

من در همان موقع می گفتم که آتشبارهای ضد هوایی فقط برای دفاع از يك منطقه مخصوص در قبال خطر بمباران هوایی مفید است نه برای دفاع از يك کشور وسیع.

من اظهار می کردم که اگر ما بخواهیم يك ساختاری نظامی با يك کارخانه یا يك شهر را در قبال خطر هواپیما حفظ کنیم می توانیم از آتشبارهای ضد هواپیما نتیجه نیکو بگیریم زیرا شلیک شدید توپهای ضد هوایی، هواپیمای بمباران را از بالای ساختاری نظامی یا کارخانه یا شهر دور می کند.

لیکن اگر ما بخواهیم که يك کشور را در قبال خطر بمباران هوایی حفظ نماییم باید تمام آن کشور را از شرق تا غرب و از شمال تا جنوب پایگاه آتشبارهای ضد هوایی کنیم و این کار ممکن نیست، زیرا به فرض محال اگر صنایع کشور بتواند آن قدر سوپ و خمپاره تولید کند که تمام کشور را مبدل به پایگاه آتشبار ضد هوایی بکند آنقدر آدم نداریم که توپهای مزبور را اداره نمایند.

آتشبار ضد هوایی با این شرط مفید بود که بدانیم دشمن فقط هدفی مخصوص را بمباران خواهد کرد و به شهرها و بناها و کارخانه های غیر جنگی کاری نخواهد داشت که در این صورت می توانسیم آتشبارهای ضد هوایی خود را فقط اطراف آن هدفها متمرکز کنیم و هواپیمای بمباران دشمن را

مجبور به رجعت نمایم.

مثلاً امریکاییها - به طوری که گفتم - در آلمان فقط یکصد و پنجاه و چهار هدف نظامی و جنگی را در نظر گرفته بودند و می گفتند که فقط آن یکصد و پنجاه و چهار هدف باید بمباران شود لاغیر.

اگر این پیشنهاد مورد تصویب انگلستان قرار می گرفت ما می توانستیم با تمرکز تمام آتشبارهای ضد هوایی خود در این یکصد و پنجاه و چهار هدف مانع از این شویم که هواپیماهای بمباران خصم، آنها را نابود کنند. ولی انگلیسها پیشنهاد امریکارا نپذیرفتند و گفتند هر جای آلمان که بمباران شود برای ضعیف کردن او مفید می باشد و لذا نباید از بمباران شهرهایی که جنبه نظامی ندارند خودداری کرد.

بنابر این اگر ما توپهای ضد هوایی خود را در این یکصد و پنجاه و چهار هدف متمرکز می کردیم، نمی توانستیم از ویران شدن سایر شهرها و کارخانه های آلمان جلوگیری نمایم. در عین حال محال بود که بتوانیم آن قدر توپ و خمپاره تولید کنیم و آدم به کار بیندازیم که سراسر آلمان مبدل به یک پایگاه آتشبار ضد هوایی شود.

حتی اگر این کار را که از نظر عقلایی و منطقی محال است می کردیم، باز موقعی که هواپیماهای بمباران دشمن بلند پرواز شد و از ارتفاعات زیاد بمب خود را رها می کرد نمی توانستیم مانع از بمباران آنها شویم و شهرها و بنادر و کارخانه های خود را حفظ نمایم.

علاج مؤثر خطر هوایی، هواپیماهای شکاری بود چون هواپیماهای شکاری مانند آتشبارهای ضد هوایی هستند که در منطقه ای مخصوص، قرار بگیرند و نتوانند از آنجا تکان بخورند و مجبور باشند آن قدر توقف نمایند تا خصم به سراغشان بیاید.

هواپیمای شکاری به محض این که مطلع شد بمب افکنهای خصم

نزدیک می شود، پرواز می کند و اوج می گیرد و قبل از این که هواپیماهای بمباران دشمن به هدف برسند آنها را سرنگون می نماید یا وادار به رجعت می کند.

آتشبار ضد هوایی سلاحی است بی حرکت و بی بال که فقط در یک موضع می تواند اثر داشته باشد. ولی هواپیمای شکاری سلاحی است متحرک که با سرعت ساعتی ششصد تا هفتصد کیلومتر پرواز می کند و به استقبال خصم می رود و نه فقط مانع از وصول هواپیمای بمباران دشمن به بالای هدف می شود، بلکه حتی نمی گذارد که هواپیماهای بمباران دشمن از مرز کشور عبور کنند و وارد آسمان مملکت گردد.

اگر پیشنهاد من برای ایجاد بیست بخش هوایی (بیست اسکادران هوایی) جهت دفاع از آلمان پذیرفته می شد ما خلبانان شکاری نمی گذاشتیم که هواپیماهای بمباران خصم، شهرهای ما را یکی بعد از دیگری ویران کنند و صدها هزار مرد و زن و کودک را به قتل برسانند.

حتی در تابستان سال ۱۹۴۲ میلادی که ماه به ماه خطر بمبارانهای هوایی شدیدتر می شد، هنوز زمامداران ما تصور می کردند که با توپ ضد هوایی می توان جلوی هواپیماهای چهار موتوری و بمباران خصم را که از ارتفاع ده هزار متری بمبهای خود را می انداختند گرفت.

خواننده فکر می کند اینک که مدتی از مرگ زمامداران آلمان می گذرد و آنها رفته اند و من زنده مانده ام فرصتی به دستم افتاده که آنها را مورد انتقاد قرار بدهم زیرا اطمینان دارم که نمی توانند از خویش دفاع کنند و جواب مرا بدهند چون مرده قدرت دفاع ندارد.

من برای همه آنها و به ویژه آنهایی که مردانه جان فدا کردند و تسلیم نشدند قابل به احترام هستم و نمی خواهم این توهم پیدا شود من که روزی فرمانده نیروی شکاری آلمان شدم و نمی توانستم جلوی هواپیماهای بمباران

خصم را بگیرم، می‌خواهم با منتم کردن دیگران خود را تبرئه نمایم. لیکن من که تذکره خسود و نیروی هوایی آلمان را می‌نویسم می‌باید حقیقت را بگویم و اگر حقیقت را طوری دیگر جلوه بدهم، خیانت کرده‌ام.

ما می‌توانستیم جلوی نیروی هوایی خصم را بگیریم ولی وسیله کار یعنی هواپیما و خلبان نداشتیم و با وجود نقصان وسیله کار، ما خلبانان شکاری آلمان، تا ماه مارس سال ۱۹۴۳ میلادی، آنهم در شب، دو هزار هواپیمای خصم را سرنگون کردیم که از این عده هزار و هشتصد هواپیمای آن هواپیماهای چهار موتوری و بزرگ بودند.

ما همین که دریافتیم که انگلیسها بمباران شبانه را بر بمباران روزانه ترجیح می‌دهند، طوری بنا وضع جدید کنار آمدیم که وقتی بگداشته از بمب افکنهای خصم در آسمان تاریک شب پرواز می‌کردند، برای ما خلبانان شکاری با روز فرقی نداشت و گوردینگ فرمانده کل نیروی هوایی نمی‌دانست که ما چگونه با وضع جدید کنار آمدیم.

آن سرد معتقد به تاکتیک جنگ شبانه بین هواپیماهای شکاری و بمب افکنهای مهاجم نبود و بگداشته من راجع به تاکتیک جنگ شبانه با وی صحبت کردم اظهار نمود: گالاند، تا ما بخوایم اساسی برای جنگ شبانه به وجود بیاوریم جنگ تمام خواهد شد و ما فاتح خواهیم گردید و محتاج نخواهیم بود که مبادرت به جنگهای شبانه نمایم.

تا اینکه حملات پیاپی هواپیماهای انگلیسی در موقع شب، دولت آلمان را مجبور کرد که فکری برای تاکتیک بیکارهای شبانه بگند و آنوقت در صدد برآمدند با روش قدیم با هواپیماهای دشمن بجنگند. بدین ترتیب که نورافکن‌های متعدد ستون روشنایی خود را متوجه آسمان نمایند و هواپیماهای خصم را روشن کنند و آنها را به نظر خلبانان شکاری دوست برسانند تا خلبانان ما آنها را سرنگون کنند.

من گزارشی برای ستاد نیروی هوایی تهیه کردم و در آن گفتم دیگر نمی‌توان با نورافکن به جنگ هواپیماهای بمباران رفت زیرا ارتفاع آنها بقدری زیاد است که روشنایی نورافکن آنها را مجسم نمی‌کند و همین که قدری هوا ابر آلود باشد، نورافکن بکلی بدون فایده است و ما باید به وسیله رادار هواپیماهای دشمن را پیدا کنیم.

با این که لحن گزارش من قدری زننده بود آن مرتبه، ستاد نیروی هوایی آلمان به گزارش من ترتیب اثر داد و قرار شد که در تمام مناطقی که راه عبور هواپیماهای خصم می‌باشد رادار نصب شود که ما قبل از این که دشمن به آسمان آلمان برسد از نزدیک شدن وی مطلع شویم و پنج مرکز به وجود آوریم تا اینکه تمام اطلاعاتی که به وسیله رادارها می‌رسد در آن مراکز جمع شود و مراکز مزبور برای خلبانها در فضا، جهت مبارزه با هواپیماهای خصم دستور صادر نمایند.

ما نظامیها این مراکز را به اسم تئاتر (تماشاخانه) می‌خواندیم و وقتی که انسان وارد یکی از این مراکز می‌شد بسی درنگ تحت تأثیر فعالیت شکفت انگیز آنجا قرار می‌گرفت.

در آنجا عده‌ای روز و شب، در روشنایی چراغهای نورانی مشغول کار بودند و پیوسته صدای ماشین اخبار که خبرهای مربوط به پرواز هواپیماها را مخابره می‌کرد به گوش می‌رسید و در فصل تابستان صدای ماشین تهویه که هوا را خنک می‌کرد مسموع می‌شد.

در وسط اطاق مزبور بگداشته طولانی و عریض بود که آن را به اصطلاح سراپا نگاه داشته بودند و آن شیشه به بگداشته شهابت به صفحه تلویزیونهای امروزی، ولی بگداشته خیلی بزرگ داشت.

در آن صفحه، هواپیماهای دوست و دشمن، به شکل نقطه‌ای کوچک مشاهده می‌شد و هر لحظه که انسان نظر به صفحه مزبور می‌انداخت

می فهمید که يك دقیقه قبل مکان هواپیمای دوست و دشمن، در فضا، کجا بوده زیرا اطلاعاتی که صفحه مزبور به چشم بینندگان می رسانید يك دقیقه با زمان وقوع آنها فرق داشت و در آن مدت يك دقیقه، اطلاعات مزبور از اطراف می رسید و طبقه بندی می شد و روی صفحه موصوف منعکس می گردید. معلوم است که هر يك از آن مراکز با تماشاخانهها اختصاص به تمرکز اطلاعات يك منطقه داشت.

چند نفر از افسران عالی رتبه هم در تماشاخانه حضور داشتند که از روی اطلاعات منعکس در صفحه مزبور برای رؤسای گروه هوایی دستور صادر می کردند و طوری در آن مرکز اطلاعات مربوط به پیکارهای هوایی به سرعت واصل می شد که حتی برای خود ما که اهل کار بودیم و نباید حیرت کنیم سبب تعجب می گردید.

این مراکز با تشکیلات وسیع و جالب توجه برای راهنمایی هواپیماهای ما هنگام شب به وجود آمده بود ولی پس از این که امریکاییها برای بمباران آلمان به انگلیسیها ملحق شدند و روزها، امریکاییان ما را بمباران می کردند و شبها نیروی هوایی انگلستان، ما از این مراکز برای اداره کردن هواپیماهای شکاری هنگام روز نیز استفاده کردیم.

## شجاعت و فداکاری خلبانان شکاری شبگرد آلمان

چون مرکز فعالیت من بیشتر جبهه مغرب اروپا بود و نتوانستم جز مدتی کوتاه در جبهه مشرق اروپا (در جبهه روسیه) انجام وظیفه کنم لذا راجع به جبهه مشرق اروپا زیاد صحبت نمی نمایم.

ولی اگر من بحث جبهه مشرق اروپا را به میان نمی آورم دلیل بر آن نیست که در آن جبهه خلبانان ما فداکاری نکردند بلکه در جبهه روسیه هم از طرف خلبانان آلمان، شجاعتهای برجسته به ظهور رسید و یکی از آنها «هانز اولر بیخ رودل» که خاطر ایش اینک موجود است توانست با گروه هوایی خود (که بعد توسعه یافت و مبدل به بخش هوایی شد) دو هزار تانک خصم را در میدان کارزار از کار ببرد.

یکی دیگر از خلبانان آلمانی که در جبهه مشرق اروپا توانست قهرمان



به همین جهت ما درخواست کردیم بعد از این که شکاریها برای جلوگیری از هواپیماهای بمباران پرواز نمودند آتشبارهای ما دست از شلیک بردارند مگر در نقاطی که محقق شود که شکاریهای ما در آسمان نیستند.

در نیمه شب وقتی آژیر اطلاع می داد که هواپیماهای بمباران انگلیسی نزدیک می شوند شکاریهای ما به پرواز در می آمدند. آنها می باید در اندک مدت با استفاده از راهنمایی و دستورهای تماشاخانه به استقبال هواپیماهای بمباران دشمن بروند و حتی القوه نگذارند که آنها وارد آسمان کشورهایی که تحت اشغال آلمان می باشد یا خود آلمان بشوند.

اگر هواپیماهای دشمن در ارتفاعات بلند و بیش از ۹ هزار متر پرواز می کردند خلبانان ما مجبور بودند که خود را با دستگاه تنفس مصنوعی معروف به دستگاه اکسیژن به آن ارتفاع برسانند.

در سال ۱۹۴۲ میلادی هنوز شکاریهای ما برای پرواز در ارتفاعات ما فوق ده هزار متر آماده نبودند و وقتی به آن ارتفاع می رسیدند موتور شکاری دچار تنگی نفس می شد.

در همان حال با اینکه خلبانان ما دستگاه تنفس مصنوعی داشت، اثر کمی فشار هوا در وجود و مزاجش آشکار می گردید.

این اثر که در ارتفاعات زیاد عارض می شود فقط ناشی از کمی اکسیژن هوا نیست بلکه کمی فشار هوا نیز باعث ایجاد عارضه مزبور می گردد و در آن موقع اطاق هواپیماهای شکاری ما طوری نبود که بتواند اثر مزبور را خنثی کند و خلبان گرفتار عارضه نشود.

هواپیماهای بمباران انگلیسی که برای پرواز در ارتفاعات زیاد مجهز بودند، بخصوص بعد از تحصیل آزمایشهای جنگی، با صفوف چند فروندی عبور می کردند و حرکت ملخهای آنها که فضا را می لرزاند اطاق هواپیما شکاری را مرتعش می نمود.

هوایی شود «هارتمان» آلمانی است و او از لحاظ سرنگون کردن هواپیما. های خصم بر تمام خلبانهای جهان مزیت دارد زیرا توانست در طول جنگ جهانی دوم، سیصد و چهل و شش هواپیمای خصم را سرنگون نماید و در جهان خلبانی نبوده و نیست که به این رکورد رسیده باشد و شاید در آینده نیز هیچ کس نتواند این رکورد را بشکند.

این را هم باید گفت که قسمتی از هواپیماهایی که در جبهه شرق اروپا به دست هارتمان سرنگون شد از بمب افکنهای کندروی روسی بود که شبها پرواز می کردند و حداکثر سرعت آنها از ساعتی یکصد و شصت کیلومتر تجاوز نمی نمود و هارتمان که در جنگهای شبانه تخصص داشت بدون اشکال هواپیماهای مزبور را سرنگون می کرد.

در مغرب اروپا ما هنگام شب با هواپیماهایی پیکاری کردیم که سرعت داشتند و می توانستند در ارتفاعات زیاد پرواز کنند و بعضی از آنها (از نوع دژ پرنده ساخت آمریکا) سیزده مسلسل سنگین داشتند که از شش جهت شلیک می نمودند.

موتور این هواپیماها رفته رفته طوری قوی شد که اگر یک شکاری عقب یک دسته از هواپیماهای بمباران چهار موتوری قرار می گرفت، طوفان ناشی از گردش ملخ آنها پیشرفت شکاری را طوری به تأخیر می انداخت که حرکت سریع هواپیمای شکاری مبدل به حرکت مورچه می شد مگر اینکه شکاری خود را از خط سیر باد ملخهای هواپیما خارج می کرد و آن وقت می توانست با سرعت پرواز کند و از بالا یا پایین بمب افکنها را هدف قرار دهد.

آتشبارهای ضد هوایی که قبل از سال ۱۹۴۲ میلادی - به طوری که ذکر شد - بگانه امیدواری دولت آلمان برای جلوگیری از هواپیماهای خصم بود، برای ما خلبانان شکاری، یک مشکل خطرناک گردید زیرا آتشبارهای ضد هوایی آلمان، از روی سهو، ما را سرنگون می کردند.

خلبان ما اگر از طرف جلو به هواپیماهای خصم حمله می نمود هدف مسلسل های آن فرار می گرفت و اگر از عقب به هواپیماهای دشمن نزدیک می شد باد ناشی از حرکت ملخ آن مانع از این بود که به هواپیماهای دشمن نزدیک شود و به طرزی موثر آنها را هدف گلوله نماید.

بهترین زاویه برای حمله به بمب افکنها از بالا یا پایین آنها بود مشروط بر اینکه شکارهای خصم از هواپیماهای بمباران حمایت نکنند که در این صورت شکارهای ما می باید با شکارهای دشمن بیکار نمایند.

معلوم است که پس از به وجود آمدن نماشاخانه ها از زمین خیلی به هواپیماهای شکاری ماکمک می شد و آنها را راهنمایی می نمودند ولی چون نیروی بمباران خصم هر دفعه قوی تر از دفعه سابق می گردید شکارهای ما برای این که بین بمب افکنها تفرقه بیندازند و آنها را طوری جدا کنند که بتوانند هر يك از هواپیماهای بمباران را جداگانه مورد حمله قرار بدهند، بی محابا خود را به صف هواپیماهای خصم می زدند و تعصب آنها به قدری زیاد بود که برای این که هواپیمای بمباران دشمن را از بین ببرند هواپیمای خود را منلاشی می کردند.

من به خلبانان خود تأکید کردم که از این کار خودداری نمایند و گفتم که آلمان به وجود آنها احتیاج دارد و تصادم شدید بسا هواپیماهای خصم خودکشی می باشد.

من گفتم اگر آنها در آسمان خود را به هواپیمای دشمن بزنند فقط می توانند يك هواپیمای او را از بین ببرند لیکن هر گاه زنده بمانند خواهند توانست که دهها هواپیمای بمباران دشمن را نابود کنند.

خلبانان وطن پرست و غیور آلمان می گفتند که ما نمی توانیم زنده بمانیم و ببینیم که هواپیماهای بمباران دشمن شهرهای ما را ویران کنند و زنها و کودکان را به قتل برسانند و من مجبور شدم که با يك حکم رسمی،

خلبانان آلمانی را از آن عمل باز بدارم و به آنها گفتم که اگر خود را به هواپیماهای خصم بزنند با آنها مانند مردی که مبادرت به خودکشی کرده رفتار خواهد شد یعنی از افتخاراتی که عاید شهید راه میهن می شود محروم خواهند گردید و خانواده آنها هم از مزایای شهدا محروم می شوند.

من طبق تجربه ای که در ابواب جمع خود داشتم می توانم بگویم در تمام مسدتی که متفقین شب و روز شهرهای ما را بمباران می کردند، هیچ خلبان آلمانی از انجام وظیفه قصور نکرد و اگر ما نتوانستیم جلوی هواپیماهای بمباران دشمن را بگیریم به مناسبت نداشتن وسایل کار بود نه قصور خلبانان آلمانی، و در سنوات ۱۹۴۲ و ۱۹۴۳ میلادی ما می باید قبل از هر پرواز جنگی به خلبانان خود سفارش کنیم که خود را عمدی به کشتن ندهند و وجود خویش را برای میهن نگاه دارند.

در آغاز جنگ، نیروی هوایی انگلستان نسبت به نیروی هوایی آلمان طوری ضعیف بود که در قبال هر دوازده تن بمب که انگلیسها روی هدف های ما می انداختند ما يك هواپیمای انگلیسی را سرنگون می کردیم. در سال ۱۹۴۱ میلادی این تناسب به هم خورد و طوری انگلیسها و امریکاییها در آسمان آلمان قدرت به هم رسانیدند که در قبال هر پانصد تن بمب که روی هدفهای ما می ریختند ما می توانستیم فقط يك هواپیمای آنها را سرنگون نماییم و در ماه آخر جنگ، این نسبت هم از بین رفت و هواپیماهای متفقین بدون مانع در آسمان آلمان پرواز می نمودند.

به طور کلی در حملات هوایی صرفه در این است که هواپیماهایی زیاد مبادرت به حمله نمایند و هر قدر شماره هواپیماها بیشتر باشد میزان تلفات کمتر است.

انگلیسها بعد از این که به این موضوع پی بردند کوشیدند که در هر حمله، هواپیماهای بیشتری را وارد فضای آلمان نمایند.

آنها از این کار دو نتیجه تاکیکی می گرفتند: اول این که وسایل دفاع مسا را گیج می نمودند و دوم این که از لحاظ تناسب چند درصد، متحمل تلفاتی کمتر می گردیدند.

مثلاً اگر دو هواپیمای بمباران، مبادرت به حمله کنند و یکی از آنها سرنگون شود پنجاه درصد یعنی نصف يك گروه كوچك هوایی از بین رفته است. ولی اگر هزار هواپیما مبادرت به حمله نمایند و ۲۵ تایش از بین برود، دو و نیم درصد از هواپیماها از بین رفته است.

این هزار هواپیما نمی توانند با هم پرواز کنند و مجبورند که با گروه های بیست، سی، چهل و پنجاه فروندی پرواز نمایند. معهذ گروه های آنها به مناسبت اینکه یکی بعد از دیگری می آیند طوری هواپیماهای شکاری را گیج می کنند که بعید نیست که تمام گروه ها هنگام رفتن و برگشتن، سالم عبور نمایند.

من به خلبانان خود می گفتم که دستپاچه نشوید و وقتی می بینید چندین گروه بزرگ از هواپیماهای خصم نمایان شد فکر نکنید که باید همه را از بین ببرید زیرا اگر این تصمیم را بگیریید نخواهید توانست حتی يك هواپیما را نابود کنید.

در این گونه مواقع به گروهی که نزدیک تر به شماست حمله کنید و این طور تصور نمایید که در فضا بیش از ده یا بیست بمب افکن نیست و بکشید که آنها را سرنگون سازید.

وقتی دژهای پرنده امریکایی در آسمان آلمان نمایان شدند من به خلبانان خود گفتم دیگر دوره حملات انفرادی گذشت و خلبان اگر هر کول، پهلوان افسانه ای هم باشد نمی تواند به تنهایی با يك گروه از دژهای پرنده مصاف بدهد و هنگام حمله به دژهای پرنده باید شکاریها يك مرتبه از بالا و پایین مبادرت به حمله نمایند تا اینکه دژهای پرنده را گیج و مضطرب کنند و بین

آنها تفرقه بیندازند و همین که دژهای بالدار از هم جدا شدند و تنها ماندند سرنگون کردن آنها آسان می شود زیرا دژ پرنده هواپیمایی است بزرگ و سنگین، و نه دارای سرعت يك شکاری می باشد و نه می تواند مثل شکاری در يك چشم بر هم زدن به چپ و راست و پایین و بالا متوجه شود.

شکاری چون سبک و سریع السیر و فرمانبردار است با سرعت برق گاهی از زیر و زمانی از بالا و لحظه ای در چپ و راست دژ پرنده پدیدار می شود و هر دفعه بسالهای او را که محل انبارهای بنزین است به مسلسل می بندد تا این که بنزین منفجر گردد و هواپیما سرنگون شود.

دژهای پرنده چون می دانستند که نقطه ضعف آنها این است که منفرد باشند پیوسته به هیئت اجتماع پرواز می کردند و به مناسبت اعتمادی که به قدرت خود داشتند روزها پرواز می نمودند.

امر یکایان پس از این که متوجه شدند که بالهای دژ پرنده خیلی هدف مسلسلهای ما قرار می گیرد آن رازره پوش کردند ولی گلوله مسلسلهای سنگین شکاری زره را سوراخ می کرد و به انبار بنزین می رسید و آن را منفجر می نمود و امریکاییان نمی توانستند زره دژ پرنده را قطورتر نمایند زیرا هواپیما سنگین می گردید و از سرعت و نیروی تسلیحات آن کاسته می شد.

شبه هواپیماهای بمباران انگلیسی با این که رادار داشتند نمی توانستند که شکاریهای شبگرد ما را درست ببینند.

خلبانان شبگرد ما طوری پرواز می کردند که نور لوله خروج گاز موتور آنها به چشم هواپیماهای انگلیسی نرسد و در ظلمت شب، انگلیسیها فقط به وسیله نور مزبور و رادار می توانستند که شکاریهای ما را ببینند.

هر دفعه که یکی از خلبانان شبگرد ما به قتل می رسید من می فهمیدم که دچار ضایعه ای بزرگ شده ایم زیرا شماره خلبانان شبگرد ما زیاد نبود. به طوری که من استنباط کرده بودم يك خلبان شبگرد خوب علاوه بر

علم و عمل و مهارت، احتیاج به چیزی دارد که باید آن را حس ششم نامید و حس ششم در خلبان و به طور کلی در هر کس به وجود نمی آید مگر این که عاشق کار خود باشد، آن وقت استعدادش در آن کار زیاد می شود به طوری که حتی موقع مرگ خود را پیش بینی می نماید.

خلبانی داشتیم که در سال ۱۹۴۱ میلادی وارد قسمت من شد و تمرین کرد و یک خلبان شبگرد گردید و هر شب که پرواز می نمود به فرمانده گروه خود می گفت: من اطمینان دارم که امشب نخواهم مرد و هر شب، سالم به فرودگاه مراجعت می کرد.

یک شب وقتی دستور پرواز را از فرمانده گروه خود دریافت کرد گفت: امشب من مراجعت نخواهم نمود.

فرمانده گروه برای اینکه روحیه آن جوان منزلزل نشود گفت: از این حرفها زن و از جوانی مثل تو پسندیده نیست که معتقد به خرافات باشد.

ولی خود فرمانده گروه منزلزل بسود و حس می کرد که آن جوان مراجعت نخواهد نمود و همان طور هم شد و هواپیمای شکاری مسراشمنت وی در فضا منفجر گردید و طوری اعضای بدنش پراکنده شد که ما هیچ چیز از جسد جوان را به دست نیاوردیم.

یکی از فواید حمله شکاریهای ما به بمب افکنهای شبگرد انگلیس این بود که نمی گذاشتیم آنها به دقت نشانه گیری نمایند و بمبهای خود را رها کنند.

مناسفانه به مناسبت اینکه در ماههای بعد یعنی در ماههای ۱۹۴۳ و ۱۹۴۴ میلادی هواپیما و خلبان به قدر کافی نداشتیم نتوانستیم که به آن روش ادامه دهیم.

خلبانان ما با تأثر می گفتند «وسایل دفاع ضد هوایی آلمان عقب سوراخهای بمب می دود» و در سالهای ۱۹۴۳ و ۱۹۴۴ به راستی همین طور

هم بود و وسایل دفاع ضد هوایی ما عقب بمب افکنها می دیدند و نور افکنها و آتش بارهای ضد هواپیما را از شهری که نیم ساعت قبل بمباران شده بود به شهر دیگر که احتمال می دادند بمباران شود منتقل می کردند و معلوم است که وقتی بخوانند با این طرز جلوی هواپیماهای خصم را بگیرند نتیجه چه می شود.

تا موقعی که وسایل دفاع ضد هوایی ما بالنسبه خوب بود و بالانحص هواپیماهای شکاری داشتیم نمی گذاشتیم که خصم به دقت نشانه گیری کند و بمبهای خود را روی هدفهای مخصوص بیندازد. ولی بعد از اینکه شکاریهای ما کم شد و خلبانان برجسته آلمان به قتل رسیدند انگلیسیها طوری به دقت نشانه می گرفتند و بمب می انداختند که گاهی حتی یک بمب آنها در خارج از محوطه هدف منفجر نمی شد.

یک شب هواپیماهای انگلیسی در برلن مرکز ارتباطات نیروی هوایی آلمان را بمباران کردند و یکصد بمب روی مرکز مزبور انداختند و تمام آن بمبها در محوطه آن مرکز منفجر گردید به طوری که از مرکز ارتباطات نیروی هوایی آلمان در برلن هیچ چیز باقی نماند.

انگلیسیها کارخانه های زیر دریایی سازی ما در بندر لوبک، دانزیک و گدین گن را نیز همین طور بمباران کردند و آن سه کارخانه را به مناسبت اینکه تمام بمبها روی هدف منفجر گردید از بین بردند.

انهدام سدهای بزرگ «او در» و «موهر» واقع در منطقه روهر نیز ناشی از این بود که ما شکاری نداشتیم تا اینکه جلوی هواپیماهای انگلیسی را بگیریم و حواسشان را پرت کنیم و آنها، پس از اینکه بسالای سدها رسیدند طوری با دقت نشانه گرفتند که گویی مشغول تمرین هستند.

ویران کردن این دو سد از طرف انگلیسیها خیلی به آلمان لطمه زد. در پشت سد موهر یکصد و سی میلیون متر مکعب آب بود و در پشت سد

اودر دو یست و بیست میلیون متر مکعب آب.

وقتی بمبهای انگلیس سد اودر را شکافت، دو یست و بیست میلیون متر مکعب آب، از شکافی که به وجود آمده بود وارد جلگه‌ای وسیع گردید که در آن ده‌ها قصبه و قسریه و صدها مزرعه و چهار صد و پنجاه کارخانه بزرگ و کوچک وجود داشت.

آب مثل يك سيل عظیم قصبات و قسرا و مزارع و کارخانه‌ها و راه‌آنها را از بین برد و در ظلمت شب، هزارها نفر در آب خفه شدند بدون اینکه بتوانند بفهمند چه بر سرشان آمده است و تا دو ماه بعد در قسمت پایین سیل، جنازه مردها و زنها و کودکان را جمع‌آوری می‌کردند و دفن می‌نمودند.

من تصور نمی‌کنم که از آغاز تاریخ کشور آلمان هیچ سیل طبیعی يك چنان آسیبی به ملت آلمان وارد آورده، آن همه باعث اتلاف نفوس شده باشد.

انهدام سد اودر علاوه بر اینکه تمام قصبات و قسرا و مزارع و کارخانه‌ها و راه‌آنها را در آن منطقه از بین برد، سبب قطع جریان آب و تولید برق در قسمتی وسیع از منطقه صنعتی روهر (دژ صنایع آلمان) گردید و بر اثر این واقعه و هکذا انهدام سد موهر، سی و پنج درصد از تولیدات صنعتی منطقه روهر کاهش یافت و انگلیسها برای انهدام سد اودر بیش از هشت هواپیمای چهار موتوری «لانکاستر» از دست ندادند.

## دژهای پرنده

گنتم وقتی نیروی هوایی آمریکا وارد صحنه‌های جنگ اروپا شد، شبها انگلیسها ما را بمباران می‌کردند و روزها آمریکاییان. هواپیماهای آمریکاییان از نوع طیارات چهار موتوری «بی - ۱۷» ملقب به دژ پرنده بود که هر يك سیزده مسلسل سنگین داشت. اولین مرتبه که هنگام روز شکارهای ما به آن غولهای آسمانی برخورد کردند وضع آنها شبیه به سربازان پیاده جنگ بین‌المللی اول بود که به تانک برخورد نمودند.

سربازان پیاده جنگ جهانی اول وقتی حمله تانکها را دیدند تصور کردند که نمی‌توان در قبال سلاح مزبور مقاومت کرد تا روزی که متوجه شدند تانک نیز دارای نقاط ضعف می‌باشد و می‌توان آن را از کار انداخت.

شلیک کنیم که سی چهل گلوله به يك موضع مخصوص اصابت نماید تا این که زره را سوراخ کند و گلوله‌ها وارد انبار بنزین هواپیما شوند و آن را منفجر کنند و این کار تقریباً غیر ممکن بود زیرا هم دژها در حال پرواز بودند و هم ما نمی‌توانستیم برای چند ثانیه فرصتی به دست بیاوریم که لولهٔ مسلسل‌های ما مقابل يك موضع مخصوص و بدون تغییر از هدف قرار بگیرد.

يك وقت ما متوجه شدیم که در مقابل دزهای پرنده که به هیأت اجتماع پرواز می‌کنند وسیلهٔ دفاع نداریم و نمی‌توانیم از عبور آنها ممانعت و آنان را سرنگون کنیم. هیتلر رئیس دولت آلمان برای مشاوره در این خصوص مرا به برلن احضار کرد و من نزد او رفتم و از من پرسید: گالاند، چه باید کرد؟

گفتم پیشوای من، اینک مسلسل هواپیماهای ما فقط به درد يك کار می‌خورد و آن این که در شبهای عید و جشن با این مسلسلها آتش‌بازی کنیم و برای این که بتوان دزهای پرندهٔ امریکایی را سرنگون کرد ما احتیاج به توپ داریم و باید روی هواپیماهای شکاری ما توپ نصب شود و بهترین مکان برای نصب توپ، جلوی اطاق خلبان و بالای موتور می‌باشد، زیرا اگر توپ را در این نقطه نصب نمایند، خلبان می‌تواند با شانس بیشتر، دژ پرنده را هدف قرار بدهد.

هیتلر نظریهٔ مرا پسندید و قرار شد که بی‌درنگ شکاریهای «مراشمیت - ۱۰۹» را مسلح به يك توپ خودکار که جلوی اطاق خلبان بالای موتور نصب بشود نمایند.

از آن روز به بعد سلاح هواپیمای شکاری مسراشمیت - ۱۰۹ يك توپ خودکار شد که جلوی اطاق خلبان نصب می‌کردند و دو مسلسل که جلوی دو بال هواپیما قرار داشت، زیرا ستاد نیروی هوایی آلمان

ما نیز در اولین برخورد با دزهای پرنده به مناسبت تلفاتی سنگین که دادیم عقب‌نشینی کردیم تا این که متوجه شدیم نقطه ضعف دزهای مزبور بال آنهاست و اگر بال دژها را هدف گلوله‌های مسلسل قرار بدهیم آنها را سرنگون خواهیم کرد.

ولی دزهای پرنده هم تاكنيك جنگ خود را بهتر کردند و در موقع حمله، از هم جدا نمی‌شدند و پرواز دسته جمعی آنها مانع از این بود که ما بتوانیم در گروه آنها رخنه کنیم و دژها را سرنگون نماییم.

تا این که ما نیز دسته جمعی به آنها حمله نمودیم و يك مرتبه، بیست تا سی شکاری آلمان از شش جهت به دژها حمله می‌نمودند و بین آنها تفرقه می‌انداختند و آن وقت سرنگون کردن غولهای آسمانی آسان می‌شد.

آمریکاییان وقتی متوجه شدند که نقطه ضعف دزهای پرنده بال آنها می‌باشد در صدد برآمدند که بال هواپیما را زره‌پوش نمایند.

این اقدام از سرعت سیر دژها می‌کاست و آنها را مجبور می‌کرد که در هر پرواز کمتر سوخت حمل کنند و لسی در عوض امنیت دزهای پرنده زیاد شد و دیگر ما نمی‌توانستیم هنگام روز آنها را سرنگون نماییم.

برای این که بتوان يك دژ پرنده را سرنگون کرد، ما می‌باید لافل بنوانیم سی چهل گلولهٔ مسلسل را به طرف يك موضع مخصوص از بال دژها شلیک نماییم تا موفق به سوراخ کردن آن بشویم.

وضع ما نسبت به بال دژها مثل کسی بود که بخواهد يك میخ را روی يك ورقه از آهن بکوبد و در ضرب اول و دوم میخ در ورقه آهنی فرو نمی‌رود و باید چند ضربت چکش بر میخ فرود آورد تا این که در ورقه آهنی فرو برود لیکن يك شرط دارد و آن این که جای نوك میخ، روی ورقه آهنی، عوض نشود که در این صورت میخ در آن فرو نخواهد رفت.

ما هم در موقع تیراندازی به طرف بال دزهای پرنده می‌باید طوری

نمی توانست از مسلسل صرف نظر کند و می گفت که برای مبارزه با شکاربهای خصم، مسلسل ضرورت دارد و من نیز با این نظریه موافقت داشتم.

ولی به زودی معلوم شد که استفاده از توپ خودکار که جلوی اطاق خلبان بالای موتور نصب می شود ورزیدگی و مهارت می خواهد و خلبانان تازه کار نمی توانند از این توپ به خوبی استفاده نمایند و برای آنها، دو توپ خودکار که جلوی دو بال هواپیما نصب شود و با فشار يك دکمه الکتریکی شلیک کند بهتر است.

برای این که موضوع برای کسانی که خلبان نیستند روشن شود، مثالی می زنم.

اگر شما يك تیرانداز ماهر باشید و دست شما نلرزد و بینایی شما خوب باشد می توانید تفنگی را به دست بگیرید و در تیر اول یا دوم، دشمن را که به طرف شما می آید از پا در آورید، و اگر پشت رل اتوموبیل باشید چون در عین حال باید رانندگی هم بکنید، از پا در آوردن دشمن مزبور در تیر اول و دوم شاید ممکن نباشد ولی در تیر سوم و چهارم و پنجم او را از پا در خواهید آورد.

اما اگر تیرانداز نباشید و در عین حال اتوموبیل هم برانید و دشمن به شما حمله ور شود، همان بهتر که دو تفنگ خودکار روی دو رکاب اتوموبیل شما باشد و شما با فشار دادن به يك دکمه الکتریکی آن تفنگها را به صدا در آورید تا این که تفنگهای خودکار خصم شما را نابود نمایند.

در هواپیمای شکاری نیز چنین بود و يك خلبان ماهر و تیرانداز چون می توانست نشانه گیری کند از توپ خودکاری که مقابل اطاق او قرار داشت حد اعلاى استفاده را می کرد و با شلیک چند خمپاره خصم را از پا در می آورد لیکن اگر خلبانی تازه کار به شمار می آمد و نمی توانست به خوبی نشانه گیری نماید همان بهتر که جلوی دو بال هواپیمای او دو توپ خودکار

قرار دهند که با فشار دادن به يك دکمه الکتریکی شلیک نماید و آن توپها دشمن را نابود کنند.

بمناسبت ادامه جنگ و تلافاتی که بر نیروی هوایی آلمان وارد می آمد عده ای کثیر از خلبانان ورزیده و تیرانداز خود را از دست داده بودیم و اجبار داشتیم که خلبانان جوان را با سرعت تربیت کنیم و به میدان جنگ بفرستیم و با این که در فواید تعلیمات آموزگار تردیدی وجود ندارد و يك آموزگار وظیفه شناس می تواند خیلی چیزها به خلبان تازه کار بیاموزد، معهذاً در پیکارهای هوایی نکاتی وجود دارد که جز به وسیله تجربه نمی توان بدانها پی برد.

يك خلبان تازه کار از آن تجربه ها برخوردار نیست و مثل يك خلبان ورزیده از ریزه کاریهای حرفه خود اطلاع ندارد و به همین جهت خلبانان آلمان که تازه به میدان جنگ می رفتند نمی توانستند به خوبی از توپ خودکاری که مقابل اطاق خلبان بالای موتور نصب می شد استفاده نمایند، لذا توپ مزبور را از آنجا برداشتند و به جای آن دو توپ مقابل دو بال هواپیما نصب نمودند و خلبان به وسیله جریان الکتریکی آن دو توپ را به کار می انداخت.

بین سرعت تربیت خلبانان ما و افزایش توپهای خودکار مستقر در هواپیمای شکاری نسبت مستقیم برقرار شد. یعنی هر قدر که ما مجبور شدیم خلبانهای تازه کار را زودتر به میدان جنگ بفرستیم توپهای خودکار هواپیمای آنها را که در بالها نصب می شد زیادتر نمودیم تا این که بتوانند بهتر با هواپیمای خصم و بالاحص دزهای پرنده پیکار کنند.

دو آن دوره که ما با شاب خلبان تربیت می کردیم و آنها را به جنگ دزهای پرنده می فرستادیم بهترین شکاری ما «فوک وولف - ۱۹۰» بود که بدو توپ خودکار و دو مسلسل داشت و بعد دارای چهار توپ خودکار

و دو مسلسل در بالها شد.

این چهار توپ خودکار، بیست میلی متری بودند و گلوله آنها زره بالهای دژها را منجر می کرد و متأسفانه ما نتوانستیم از این هواپیماهای شکاری جالب توجه، به مقدار زیاد بسازیم.

اگر شکاری فوک وولف - ۱۹۰ به تعداد زیاد ساخته می شد ما جلوی دژهای پرنده را می گرفتیم و نمی گذاشتم که آنها در تمام ساعات روز آسمان آلمان را خانه خود فرض کنند و بدون بیم هر جا را که خواستند بمباران نمایند.

شکاری فوک وولف - ۱۹۰ طوری آمریکاییان را متوحش کرد که برای دژهای پرنده خود محافظ تعیین کردند و آنها را به حمایت شکاریها به آلمان می فرستادند در صورتی که قبل از آن، دژهای پرنده بدون محافظ وارد آسمان وطن ما می شدند.

بگانه عیب فوک وولف - ۱۹۰ این بود که از ارتفاع هفت هزار متری به بالا از نفس می افتاد و به خوبی از سکانها اطاعت نمی کرد، با این وصف این شکاریها اگر به مقدار زیاد تولید می گردیدند از خطر دژهای پرنده برای کارخانهها و بنادر و مراکز ارتباطات آلمان جلوگیری می نمود.

دژهای پرنده بعد از این که از کارخانههای امریکا خسار می شدند شش هزار کیلومتر عرض اقیانوس اطلس را بین آمریکا و اروپا می پیمودند و وارد اسکاتلند در شمال انگلستان می گردیدند و از آنجا به طرف آلمان پرواز می نمودند و پس از خاتمه بمباران به فرودگاههای اسکاتلند بر می گشتند.

اگر دژهای پرنده از سال ۱۹۴۲ میلادی شروع به بمباران آلمان می نمودند بیشتر آسیب وارد می آوردند، ولی جنگ افریقا مانع از این شد که دژهای مسزبور در سال ۱۹۴۲ میلادی آلمان را هنگام روز بمباران کنند زیرا پس از این که امریکا برای انگلستان شروع به فرستادن دژ پرنده کرد

چرچیل نخست وزیر انگلستان تمام دژها را به افریقا می فرستاد که جلوی قشون آلمان را در شمال افریقا بگیرند.

نویسنده از افسران ارشد انگلیسی و آمریکایی که رؤسای نظامی جنگ بودند شنیدم که چرچیل نخست وزیر انگلستان به روزولت رئیس جمهور آمریکا التماس کرد که دژهای پرنده ای را که برای بمباران آلمان فرستاده بود اختصاص به افریقا بدهد تا جلوی قشون آلمان به فرماندهی مارشال رومل در افریقا گرفته شود و نیز اطلاع موثق دارم که آمریکا قصد داشت که در سال ۱۹۴۲ میلادی در اروپا نیرو پیاده نماید ولی چرچیل نخست وزیر انگلستان، روزولت رئیس جمهوری آمریکا را از آن تصمیم منصرف کرد و به او گفت قوایی را که برای پیاده شدن در اروپا آماده کرده اید در افریقا پیاده نمایید و روزولت تسلیم نظریه نخست وزیر انگلستان شد و قوای امریکا - به طوری که می دانیم - در پاییز سال ۱۹۴۲ میلادی در شمال غربی افریقا پیاده شد.

منظور چرچیل این بود که قوای آمریکا در شمال غربی افریقا پیاده شود تا قوای مارشال رومل آلمانی بین دو ارتش قرار بگیرد و نابود گردد و همین طور هم شد و جریان جنگ نشان داد که نظریه و پیش بینی چرچیل درست بوده و بعد از این که قوای دولت امریکا در قاره افریقا پیاده گردید، انگلیسیها از مشرق افریقا یعنی از مصر و امریکاییها از مغرب افریقا حمله کردند و قوای رومل را بین دو آتش قرار دادند و ارتش آلمان را در افریقا وادار به تسلیم نمودند.

نصب توپهای خودکار روی هواپیماهای شکاری و ساختن هواپیماهای فوک وولف - ۱۹۰ که متأسفانه به قدر کافی ساخته نشد وضع ما را نسبت به دژهای پرنده بهتر کرد و تا چندی که امریکاییها احساس خطر کردند هواپیماهای شکاری خود را مأمور حفاظت از دژهای پرنده کردند.



ما چون توپ داشتیم دیگر از دژهای پرنده بیمنانک نبودیم و دسته‌جمعی به آنها حمله‌ور می‌شدیم و نمی‌گذاشتیم که بدون تلفات سنگین هدفهای آلمان را بمباران کنند.

در بجنوحه پیکارهای ما با دژهای پرنده، دولت آلمان مسرا از جبهه مغرب اروپا به تونس (در افریقا) فرستاد و من فرمانده هوایمهای شکاری آلمان در شمال افریقا شدم.

در آنجا ما دو اسکادران هوایمهای شکاری داشتیم که فرماندهی آنها به من واگذار شد و به من گفتند که وظیفه اصلی تودر شمال افریقا این است که هوایمهای حمل و نقل آلمان را که در شمال آفریقا آذوقه و اسلحه و چیزهای دیگر حمل می‌نمایند سالم به مقصد برسانی.

نصورت می‌کنم که در اینجا چند کلمه توضیح، برای فهم مطلب زاید نیست.

در آن موقع که ماه آوریل سال ۱۹۴۳ میلادی بود انگلیسها در دریای مدیترانه تسلط داشتند و نمی‌گذاشتند که کشتی‌های حامل آذوقه و اسلحه و مهمات از بنادر ایتالیا و بخصوص بنادر جزیره سبیل به راه افتاده و خود را به تونس برسانند.

گرچه گاهی بک کشتی با استفاده از تاریکی یا مه دریا خود را به تونس می‌رسانید اما بین جزیره سبیل و کشور تونس رابطه دائمی به وسیله کشتی برقرار نبود و انگلیسها نمی‌گذاشتند که کشتی‌های ایتالیایی و آلمانی از دریا عبور کنند و به قشون آلمان آذوقه و وسایل جنگ و سوخت برسانند.

لذا دولت آلمان برای رسانیدن آذوقه و وسایل جنگ به قشون آلمان در شمال افریقا متوسل به هوایمهای حمل و نقل شد و علاوه بر هوایمهای حمل و نقل سابق، ما بک نوع هوایمهای حمل و نقل جدید اختراع کردیم که شش موتور داشت و زیر تنه هوایمها دوازده چرخ نصب کرده بودند و

با آن می‌توانستیم که تانک حمل کنیم.

هریک از آن هوایمها اگر تانک حمل نمی‌کردند می‌توانستند دو بست سرباز را با ساز و برگ آن حمل نمایند و موتور آن هوایمها به وسیله بک کارخانه هوایمسازی فرانسوی برای ما ساخته می‌شد.

این هوایمهای بزرگ و شش موتوری برای شکاریهای خصم بک شکار بسیار خوب به‌شمار می‌آمد و ما می‌باید از جزیره سبیل با آنها راه بیفتیم و هوایمهای بزرگ حمل و نقل را سالم به تونس برسانیم و بعد از این که بارشان خالی شد آنها را مشایعت کنیم تا اینکه به فرودگاه مبداء واقع در جزیره سبیل برسند و باز بار کنند و راه افریقا را پیش بگیرند.

وقتی من وارد تونس شدم متوجه گردیدم که نیروی هوایی خصم در شمال آفریقا حداقل سه برابر نیروی ماست معهذا به اتکای شهامت و وطن‌پرستی خلبانان آلمانی، حمایت از هوایمهای حمل و نقل خودمان را به عهده گرفتیم.



ارتش آلمان و ایتالیا در افریقا برای همه چیز از بنزین و روغن گرفته تا بند کفش، محتاج اروپا بود و در سال ۱۹۴۳ میلادی وضعی برای ارتش آلمان و ایتالیا در افریقا پیش آمد که نمی توانست حتی در محل يك تخم مرغ فراهم کند.

همه چیز می باید به وسیله کشتی یا هواپیما از ایتالیا بیاید و دولت ما ساز و برگ ارتش را از آلمان به ایتالیا می فرستاد و در آنجا و بخصوص در جزیره سسیل (که جزو خاک ایتالیا است) احتیاجات ارتش را از خواربار و لباس گرفته تا اسلحه و مهمات و تانک و اتوموبیل بار کشتی ها یا هواپیماها می کردند و ما سفاین و هواپیماهای حمل و نقل را به تونس می رسانیدیم. نه کسانی که در تونس مأمور رسانیدن اسلحه و مهمات و آذوقه به ارتش آلمان بودند فرصت استراحت داشتند و نه ما.

گاهی نیروی هوایی امریکا و انگلستان طوری به شدت به مراکز تجمع اسلحه و مهمات و خواربار ما در ایتالیا حمله ور می شدند که ذخیره موجود را از بین می بردند و از جمله يك مرتبه در فرودگاه باری در ایتالیا نزدیک پانصد هواپیماي شکاری ما که از کارخانه بیرون آمده بود و می باید در جبهه افریقا مورد استفاده قرار بگیرد بر اثر بمباران متفقین از بین رفت. نیروی هوایی آلمان در شمال افریقا که من عهده دار فرماندهی آن بودم مثل برف در مقابل آفتاب ذوب می شد معذرا ما از هیچ نوع فداکاری مضایقه نمی کردیم و تمام خلبانان ما در جبهه افریقا بی دریغ جان خود را به خطر می انداختند و گاهی من مجبور می شدم که با اوامر نظامی ممانع از پرواز خلبانان خسته شوم زیرا می دانستم خلبانی که از فرط خستگی قادر به کنترل اعصاب خود نیست نمی تواند در قبال حملات يك خصم قوی از خود دفاع کند و کشته خواهد شد و فرستادن او به میدان جنگ بدان می ماند که او را به قتلگاه بفرستند.

در آغاز ماه ژوئن سال ۱۹۴۳ میلادی ارتش آلمان در افریقا تسلیم شد و من بازمانده هواپیماها و خلبانان خود را برداشتم و عازم سسیل واقع در جنوب ایتالیا شدم.

من تا روز دهم ماه ژوئیه در سسیل بودم تا اینکه ابواب جمع خود را سرو صورتی بدهم و بعد راه آلمان را پیش گرفتم تا اینکه با يك گزارش شفاهی و مفصل وضع ابواب جمع خود را به اطلاع گوربنگ فرمانده نیروی هوایی آلمان برسانم.

همین که وارد اطاق گوربنگ شدم و دهان گشودم که حرف بزنم وی گفت: گالاند، فوری به سسیل مراجعت کنبد و جلوی متفقین را بگیرد زیرا امریکا و انگلستان در سسیل نیرو پیاده کرده اند.

با این که آسمان مستور از ابر بود من به اتفاق سرهنگ «ویسک» آجودان خود سوار هواپیما شدیم و مراجعت کردیم و چون شب قبل نخواهید بودیم پس از این که هواپیما اوج گرفت، من و او هر يك پتویی به خود پیچیدیم و در هواپیما خوابیدیم تا این که هنگام ورود به جزیره سسیل برای جنگ آماده باشیم و بیخوابی مانع از کار ما نشود.

بعد از دو ساعت بر اثر سردرد و حال تهوع من از خواب بیدار شدم و نظری به اطراف انداختم و دیدم که ما از وسط ابرها عبور می نمایم و زیر پای ما و اطراف هیچ چیز دیده نمی شود و عقربه ارتفاع سنج نشان می دهد که ما در ارتفاع هشت هزار متری پرواز می نمایم.

در آن ارتفاع بدون دستگاه تنفس نمی توان نفس کشید و من دریافتم که حال تهوع و سردرد من ناشی از کمی اکسیژن هوا می باشد و خلبان ما بدون این که توجه کند که دو نفر در هواپیماي اوفالند دستگاه اکسیژن هستند مرتب بالا می رفت.

من متوجه شدم که اگر يك لحظه درنگ نمایم بی هوش خواهیم شد و

پتو را به يك طرف انداختم و دویدم و ماسك دستگاه تنفس مصنوعی را از صورت خلبان برداشتم و به صورت خود نهادم و چند نفس عمیق کشیدم و بعد از این که حالم به جا آمد، چون می دانستم که آجودان من نیز دچار نهوع و سر درد شده ماسك را روی صورت او نهادم و سپس از خلبان پرسیدم: برای چه این قدر اوج گرفتید؟

از توضیحاتی که خلبان داد معلوم شد که راه را گم کرده و چون آنجا، منطقه کوهستانی شمال ایتالیا بود بیم داشت که به کوه تصادم نماید و لذا خیلی صعود نمود تا از خطر تصادم به کوه مصون باشد.

من از خلبان درخواست کردم که از پشت فرمان برخیزد و خود شروع به راندن کردم و چند دقیقه بعد يك شكاف در ابر پیدا شد و من دیدم که زیر پای ما کوه نیست و توانستم با سرعت فرود بیایم تا این که از کمی اکسیژن نجات پیدا کنیم و اگر در آن روز، من زود از خواب بیدار نشده بودم هم من بر اثر کمی اکسیژن هوا تلف می شدم و هم آجودانم سرهنگك ویک.

پس از این که وارد جزیره سبیل شدیم من حیرت زده دیدم با این که نیروی دریایی انگلستان و امریکا، مرتب، در جزیره سبیل سرباز پیاده می نمایند نیروی دریایی ایتالیا از بنادر کشور مزبور تکان نمی خورد و جلوی کشتی های جنگی امریکا و انگلستان را نمی گیرد.

من از رکود نیروی دریایی ایتالیا متحیر بودم و نمی توانستم بفهمم که چرا کشتی های جنگی ایتالیایی از جا تکان نمی خورند و برای چه اکنون که خاک وطن آنها مورد تهاجم قرار گرفته از جا نمی جنبند.

نیروی دریایی را برای این سه وجود می آورند که اگر روزی يك دشمن بخواهد با سفاین خود خاک وطن را مورد تهاجم قرار بدهد جلوی کشتی های وی را بگیرند.

ممکن بود که عذر ایتالیاییها این باشد که نیروی دریایی امریکا و انگلستان

قوی است و اگر به جنگ سفاین جنگی آنها بروند غرق و نابود خواهند شد، ولی این عذر قایل قبول نبود زیرا وقتی دشمن به خاک وطن تعرض می کند، انسان چه قوی باشد چه ضعیف باید جلوی خصم را بگیرد و او را محو کند یا خویش محو گردد.

ما آلمانیها هم از حیث نیروی هوایی خیلی از امریکا و انگلستان ضعیف تر بودیم معذرا هرگز فکر نکردیم که اگر به جنگ آنها برویم کشته خواهیم شد و خلبانهای دلیر ما طوری برای کشتن و کشته شدن هیجان داشتند که ما با احکام نظامی جلوی آنان را می گرفتیم که خود را مفت به کشتن ندهند.

پس از این که وارد جزیره سبیل شدم، رئیس دولت آلمان فرماندهی کل قوای هوایی منطقه سبیل را به من واگذار کرد و در تلگرافی که سه ساعت بعد از ورودم از طرف هیتلر به عنوان من مخابره شد رئیس دولت آلمان گفت: «گالاند، از اروپا و آلمان دفاع کن».

می گویند در تاریخ جنگ جهانی اخیر اولین ملتی که به فکر افتاد در صحنه کارزار از خلبانان داوطلب مرگ استفاده کند، ژاپنی ها بودند ولی بدون این که منکر ارزش فداکاری ژاپنی ها باشم می گویم اولین ملتی که به فکر افتاد که از خلبانان داوطلب مرگ استفاده نماید، ما آلمانیها بودیم.

من بعد از این که دیدم کشتیهای جنگی ایتالیا از بنادر خارج نمی شوند و جلوی سفاین جنگی امریکا و انگلستان را نمی گیرند و از آن کشتی ها، بی انتفاع سرباز و اسلحه و مهمات به سواحل سبیل منتقل می شود فهمیدم برای این که تهاجم متفقین به جزیره سبیل منتهی به عدم موفقیت شود باید کشتی های جنگی و بازرگانی آنها را نابود کرد.

متفقین از سه طرف در جزیره سبیل (مشرق، جنوب و مغرب) نیرو پیاده می کردند ولی شمال آن جزیره تحت کنترل ما بود.

خواهید بکنید؟

جواب دادم: برای مبارزه با کشتی های حامل هوایما و نبرد ناوها، گورینگ گفت: سعی می کنم که برای شما بفرستم ولی تا وقتی که قوای آلمان در جزیره سبیل شکست خورد نه برای ما هوایمای بمباران فرستادند و نه بمبهای سنگین.

حماسه سربازی در مورد عملی که انجام نگرفته حماقت است، ولی من اطمینان دارم که اگر برای ما هوایمای بمباران و بمبهای سنگین می فرستادند خلبانان ما بدون هیچ تردید، با بمبهایی که به وسیله بمب افکنهای خود حمل می نمودند خویش را روی ناوهای امریکا و انگلستان می انداختند و آنها را نابود می نمودند و شاید بعد از غرق سفاین آمریکا و انگلستان در آبهای جزیره سبیل تاریخ جنگ طوری دیگر نوشته می شد و متفقین دیگر جرأت نمی نمودند که در سال ۱۹۴۴ میلادی در مغرب اروپا (در فرانسه) نیرو پیاده کنند.

از این جهت من می گویم یقین دارم که خلبانان ما بی دریغ جان خود را در راه نجات اروپا و آلمان فدا می کردند و سفاین خصم را غرق می نمودند که بعضی از روزها، در جنگ سبیل، مقابل هر شکاری آلمانی از سی تا چهل شکاری آمریکایی و انگلیسی وجود داشت، معیناً به محض اینکه دستور پرواز صادر می شد خلبانان ما بدون تردید و عدم رضایت با عذر آوردن اوج می گرفتند در صورتی که تقریباً مطمئن بودند که کشته می شوند و لذا برای آنها فرق نمی کرد که در فضا مورد حمله سی یا چهل شکاری خصم قرار بگیرند و کشته شوند یا اینکه روی صحنه ناوهای دشمن سقوط نمایند و از بین بروند.

سربازان ارتش آلمان هم در جزیره سبیل مانند خلبانان آلمانی فداکاری می کردند و اگر عقب می نشستند بر حسب امر رؤسا بود که می خواستند

ما نمی توانستیم به وسیله توپ کشتی های جنگی و بازرگانی خصم را از سواحل سبیل دور کنیم برای این که نوار ساحلی در مشرق و جنوب و مغرب آن جزیره در معرض هدف آتشبارهای سفاین جنگی دشمن بود و هوایماهای سنگین بمباران آنها که از افریقا پرواز می کردند سواحل مزبور را می کوبیدند.

فقط به يك ترتیب می توانستیم که کشتی های جنگی و بازرگانی خصم را نابود نماییم و آن اینکه خلبانان ما با هوایماهای حامل بمب خود روی سفاین جنگی و بازرگانی دشمن سقوط کنند و با فدا کردن جان، کشتی های آنان را به قعر دریا بفرستند.

وقتی این موضوع را با خلبانان خود در بین گذاشتم همه داوطلب شدند که روی کشتی ها سقوط نمایند و من گفتم در درجه اول باید ناوهای هوایما بر و در درجه دوم نبرد ناوها و رزم ناوها و نساوشکن ها و در درجه سوم سفاین بازرگانی را غرق نمود.

به طوری که گفتم من فرمانده هوایماهای شکاری بودم و هوایماهای ابوابجمع من نمی توانستند بمبهای سنگین حمل نمایند و با بمبهای دوست و پنجاه کیلو گرمی که به وسیله شکاریهای ما حمل می شد، نمی توانستیم که سفاین حامل هوایما و نبرد ناوها را غرق کنیم.

بعد از اینکه فرماندهی کل قوای هوایی ما در جزیره سبیل به من واگذار شد من دیدم که در آنجا هوایمای بمباران نداریم و ایتالیاها هوایمای بمباران داشتند ولی فاقد بمب بودند.

من تلگرافی برای گورینگ مخابره کردم و گفتم: فوری برای ما هوایماهای بمباران و بمبهای سنگین که وزن آنها لااقل يك تن باشد بفرستید.

گورینگ پرسید: هوایماهای بمباران و بمبهای سنگین را چه می-

در مورد جان سربازان آلمانی صرفه‌جویی نمایند.

ولی نه فداکاری ارتش آلمان در آن جنگ مؤثر واقع شد و نه جان‌نثاری خلبانان ما و قوای جنگی انگلستان و آمریکا آنقدر نسبت به ما مزیت داشتند که دولت آلمان فهمید فدا کردن جان سربازان آلمانی يك قربانی بدون نتیجه است و فرمان عقب‌نشینی و تخلیه جزیره سسیل را صادر نمود.

هنگام تخلیه جزیره سسیل وضع ما شبیه به وضع سربازان انگلیسی در سال ۱۹۴۰ میلادی در عقب‌نشینی معروف دو نکرک گردید و همان‌طور که انگلیسها در آن سال، هر چه ساز و برگ داشتند در قاره اروپا رها کردند و گریختند ما نیز هر چه ساز و برگ داشتیم در جزیره سسیل رها کردیم که بتوانیم خود را نجات بدهیم.

سربازان ما می‌باید که از شمال جزیره سسیل سوار کشتی شوند و از تنگه‌ای به اسم «مسین» عبور نمایند و خود را به ایتالیا برسانند و وقتی فرمان تخلیه سسیل صادر شد من برای حمایت کشتی‌هایی که می‌باید سربازان ما را به ایتالیا برسانند هوایمای شکاری نداشتم و در عوض تمام آتشبارهای ضد هوایی را در جنوب ایتالیا و شمال جزیره سسیل یعنی در دو طرف تنگه مسین متمرکز کردم تا اینکه هوایمهای خصم را مجبور نمایم که بمبهای خود را از طبقات عالی‌ه جو رها کنند.

هوایمهای آمریکا و انگلستان تصمیم داشتند نگذارند که سربازان ما از جزیره سسیل خود را به ایتالیا برسانند و می‌خواستند سفاین حامل سرباز را غرق کنند ولی شلیک آتشبارهای ضد هوایی ما آنها را وادار می‌داشت که به طبقات عالی‌ه هوا پناه ببرند و بمبهای خود را از همانجا بیندازند و در نتیجه بمبها خطا می‌کرد و سفاین ما بدون آسیب از تنگه مسین می‌گذشتند. اگر رجحان نیروی هوایی و ساز و برگ جنگی متفقین نبود ما در جزیره

سیسیل شکست نمی‌خوردیم و من که خسود در آن جنگ حضور داشتم می‌گویم که فقط وفور اسلحه و مهمات متفقین و فزونی شماره سربازان و ماشینهای جنگی آنها سبب گردید که ما جزیره سسیل را تخلیه نمایم و روزی که من از جزیره سسیل مراجعت کردم فقط بیست و پنج هوایما داشتم که دو ثلث آنها از جنگ آسیب دیده معیوب شده بود.

هیتر رئیس دولت آلمان در سال ۱۹۴۳ میلادی کماکان عقیده به «دژ اروپا» و بالاخص «دژ آلمان» داشت.

معنای گفته هیتر این بود که متفقین نخواهند توانست اروپا را بگیرند و اگر اروپا را هم اشغال بکنند قادر به اشغال آلمان نخواهند بود.

روزولت رئیس جمهوری وقت آمریکا گفته هیتر را این‌طور تصحیح کرد که آلمان يك دژ جنگی است ولی سف ندارد و می‌توان از هر طرف وارد آسمان آن شد.

دولت آلمان فکر سف آن دژ جنگی را کرده بود اما جنگ روسیه آن سف را از بین برد و دولت آلمان نیروی هوایی خسود را در جنگ روسیه از دست داد.

از ژانویه سال ۱۹۴۳ میلادی آمریکاییان هنگام روز شروع به بمباران آلمان کردند.

هنوز گورینگ مدعی بود که خصم نمی‌تواند هنگام روز آلمان را بمباران کند و وقتی اولین بار امریکاییان در روز ۲۷ ژانویه ۱۹۴۳ آلمان را بمباران کردند گورینگ این واقعه را جدی تلقی نکرد.

در آن موقع من نازه فرمانده نیروی شکاری سراسر آلمان و مغرب اروپا شده بودم و گورینگ مرا مسئول بمباران آلمان از طرف هوایمهای امریکایی هنگام روز می‌دانست و وقتی من گفتم که نه هوایمهای کافی دارم نه خلبان، گورینگ گفت: شما پیوسته ناله می‌کنید و اوضاع ما را بدتر از

آنچه هست جلوه می‌دهید.

لیکن من نه بدین بودم و نه ابراز یأس می‌کردم و فقط به او می‌گفتم که با این نیروی هوایی که آلمان دارد نمی‌توان جلوی هواپیماهای متفقین را گرفت خاصه آنکه پیش‌بینی می‌شود که نیروی هوایی آنها ماه به ماه قویتر خواهد شد.

در ماه‌های فوریه و مارس و آوریل و مه سال ۱۹۴۳ میلادی هواپیماهای امریکایی از نوع دژ پرنده به هدفهای آلمان حمله‌ور می‌شدند و ما هر دفعه که آنها مبادرت به حمله می‌نمودند نمی‌توانستیم بیش از ۲۵ و یا ۲۰ هواپیمای شکاری جهت جلوگیری از آنها بفرستیم.

شکاریهای ما گرچه دژهای پرنده را تعقیب می‌کردند و آنها را رها نمی‌نمودند ولی نمی‌توانستند که آسیب مؤثری به آنها وارد آورند.

تمام اوقات شبانه‌روزی من صرف این می‌شد که بتوانم شکاریهای خودمان را از يك طرف به طرف دیگر منتقل نمایم و گاهی در بحبوحه پیکار يك دسته از شکاریها با هواپیماهای خصم مجبور می‌شدم که آنها را به سوی دسته‌ای از هواپیماهای بمباران دشمن که در آخرین دقیقه وارد آلمان شده بودند بفرستم.

کسی که این سطور را می‌خواند متوجه نیست که در آن موقع من دچار چه مسئولیت و عذاب وجدان بزرگی بودم، زیرا همین که يك دسته از بمب‌افکنهای خصم (هنگام روز یا شب) وارد آلمان می‌شد من می‌دانستم که فرو ریختن بمبهای هواپیماهای مزبور مساوی است با قتل صدها بلکه هزارها مرد و زن و کودک آلمانی.

وظیفه جنگی و وجدان من مرا مجبور می‌کرد که جلوی هواپیماهای مزبور را که مثلاً به طرف شهر «برم» می‌رفتند بگیرم ولی در همان لحظه يك دسته دیگر از هواپیماهای خصم وارد آسمان آلمان می‌شدند که

می‌خواستند فی‌المثل به سوی «فرانکفورت» بروند.

من می‌دانستم که اگر آن هواپیماها به فرانکفورت برسند و بمبهای خود را فرو بریزند حاصل عمل آنها عبارت خواهد شد از قتل صدها یا هزارها زن و مرد و کودک آلمانی.

ولی نمی‌دانستم آیا باید جلوی هواپیماهایی که به طرف برم می‌روند را گرفت یا این که مانع از گریز هواپیماهایی که عازم فرانکفورت هستند گردید.

اگر می‌خواستم جلوی هر دو دسته را بگیرم مجبور بودم که شکاریهای خود را تقسیم به دو دسته کنم و آن وقت نه می‌توانستم جلوی دسته‌ای را که به سوی فرانکفورت می‌رفتند بگیرم و نه جلوی دسته‌ای را که عازم برم بودند. اگر دسته‌هایی که به سوی این دو شهر می‌رفتند متشکل از تعدادی محدود هواپیما بودند جلوگیری از هر دو دسته اشکال نداشت ولی خصم بر اثر آزمایشهایی که در جنگ به دست آورده بود می‌دانست که برای تحصیل موفقیت بیشتر باید دو کار بکند.

یکی اینکه با هواپیماهای زیاد، يك منطقه بخصوص را بمباران نماید و دیگر اینکه در آن واحد، چند دسته هواپیما به آلمان بفرستد و هر يك از آنها مأمور بمباران يك منطقه باشند و بدین ترتیب شکاریهای ما را ضعیف و گیج خواهد کرد، چون ما مجبور می‌شویم که شکاریهای خود را به چند دسته تقسیم نمایم و هر دسته از آنها را به جنگ يك گروه از بمب‌افکنها بفرستیم و در نتیجه شکاریهای ما در تمام جبهه‌ها ضعیف خواهد شد.

در آنروز تنها کسی که حاضر بود اظهارات مرا بشنود «اشپر» وزیر تولیدات اسلحه آلمان به شمار می‌آمد و وقتی به او می‌گفتم که فقط نیروی شکاری می‌تواند شهرها و کارخانه‌های آلمان را از انهدام نجات بدهد این حرف را می‌پذیرفت.

ولی گورینگ فرمانده کل نیروی هوایی آلمان به خشم در می آمد و يك روز فریاد زد: گالاند، چگونه ممکن است جایی که من شکست خوردم امریکاییان و انگلیسیها فتح کنند و منظورش این بود که بگوید او هنگام بمباران انگلستان به وسیله نیروی هوایی آلمان شکست خورد و لذا نیروی امریکا و انگلستان هم هنگام بمباران آلمان شکست خواهند خورد.

غافل از این که وقتی ما در آسمان انگلستان شکست خوردیم بمب افکنهای بلند پرواز نداشتیم و نمی توانستیم جز لندن و شهرهای جنوب شرقی انگلستان را بمباران کنیم ولی امریکاییها و انگلیسیها دارای بمب افکنهای بزرگ بودند و از بهار سال ۱۹۴۳ میلادی در سراسر مناطق اشغالی آلمان در اروپا (غیر از روسیه) منطقه ای نبود که در دسترس هواپیماهای بمباران امریکا و انگلستان نباشد.

اشپر وزیر تسلیحات آلمان هر دفعه که می خواست تولید هواپیماهای شکاری درجه اول مثل فوکه وولف - ۱۹۰ را توسعه بدهد گرفتار ایرادهای عجیب و غیر منطقی گورینگ می شد یا این که ارتش آلمان او را در فشار می گذاشت که تانک بیشتر تولید نماید یا خود هیتلر دستور می داد که تولید هواپیماهای شکاری به حداقل محدود شود و در عوض اسلحه انتقام گرفتن مثل «موشک بالدار» و موشک موسوم به «و ۲» را تولید نمایند و از طرف دیگر «دونی تز» فرمانده نیروی زیر دریایی که بعد فرمانده کل نیروی دریایی آلمان گردید زیر دریایی می خواست و می گفت ساختمان زیر دریایی باید مقدم بر کارهای دیگر باشد.

يك روز که سردارم و بلهلم افسر نیروی هوایی آلمان در آسمان هلند به قتل رسید، من با اوقاتی تلخ نزد گورینگ رفتم. قبل از آن، بعد از مشاجرات زیاد گورینگ موافقت کرده بود که هر ماه هزار شکاری از کارخانه های آلمان بیرون بیاید و آنها را اختصاص به دفاع از آلمان و منطقه

اشغالی آن بدهند.

ولی در ماه اول بعد از این که شکاریها از کارخانه خارج شد فقط چهار صد فروند آن را به من دادند و ششصد فروند شکاری راه جبهه روسیه را پیش گرفت و آن روز من می رفتم از گورینگ پرسیم که برای چه به وعده خود عمل نکرد و در همراه هزار شکاری برای دفاع از آلمان و منطقه اشغالی آن به من نداد.

من چون به مناسبت مرگ برادرم متأثر بودم، گورینگ را منتهم به بدقولی کردم و او بانگ زد: گالاند، آیا متوجه هستی با که حرف می زنی؟ شما طوری با من صحبت می نمایند که گویی مدعی خصوصی من می باشید. من تصور می کنم که اگر در آن موقع ژنرال «میلخ» بازرس نیروی هوایی آلمان وارد اطاق نشده بود من و گورینگ نزاع می کردیم.

در آن دوره برای این که مشکلات ما زیادتر شود انگلیسیها يك نوع شکاری دو موتوری از کارخانه های خسود بیرون داده بودند که به اسم «موسکیتو» یعنی حشره یا مگس خوانده می شد و آن هواپیما برای ما، به راستی مانند حشره آزار دهنده بود.

موسکیتو از بهترین شکاریهای ما سریع تر پرواز می کرد و بیش از تمام شکاریهای ما اوج می گرفت و در فرمانبرداری بر شکاریهای ما رجحان داشت.

هنگام روز آن هواپیمای دو موتوری شکاری از طبقات عالی هوا و مناطقی که شکاریهای ما نمی توانستند وارد آن منطقه ها گردند از هدفهای نظامی و صنعتی آلمان عکس برداشت و در شب با بمبهای پانصد یا دویست و پنجاه کیلو گرمی هدفهای ما را بمباران می کرد.

موسکیتو آقدر به سرعت و بلند پروازی خود اطمینان داشت که گاهی به تنهایی وارد آسمان ما می شد و ده فروند هواپیمای موسکیتو انگلیس که



به طرف ده شهر آلمان می رفت کافی بود که سکنه ده شهر را بی خواب نماید. ما در قبال آن هواپیما که با چوب ساخته می شد عاجز شدیم زیرا هیچ نوع وسیله دفاع در قبال آن هواپیمای چوبی نداشتیم تا روزی که من دولت آلمان را در فشار گذاشتم که هواپیماهای جت را به طور سری از کارخانه بیرون بدهد و اولین هواپیمای جت آلمان را هم من خود راندم (به طوری که شرح آن خواهد آمد).

موسکیتو علاوه بر این که سریع تر از شکارهای ما بود به نظر رادارهای آلمان نمی رسید زیرا رادارهای ما نمی توانست هواپیمای مزبور را که با چوب ساخته می شد در آسمان کشف نماید و تا مدتی هواپیمای انگلیسی موسکیتو برای ما چون بلا شد.

هنگام شب ما نمی دانستیم چه موقع آن هواپیما وارد آسمان آلمان می شود و يك وقت صدای انفجار بمبهای آن به گوش می رسید و گوردینگ مرا در فشار می گذاشت و می گفت چگونه شما نمی توانید علاج این حشره را بکنید.

البته هواپیمای مزبور از لحاظ نظامی به ما ضرر فاحشی نمی زد ولی از نظر روانشناسی، بسیار مودی بود و بعضی از شبها سکنه بیست تا سی شهر آلمان بر اثر آمدن موسکیتوهای انگلیس از بسترهای خویش خارج می شدند و به پناهگاه می رفتند و صبح با حال خستگی و بسی خوابی از پناهگاه خارج می گردیدند و اجبار داشتند که بر سر کار خود بروند.

خصم که به وسیله جاسوسان خود از زبانهای روحی که موسکیتو وارد می آورد اطلاع داشت هر شب عمل خود را تکرار می نمود و بدون اینکه متحمل تلفات شود سکنه شهرهای آلمان را محکوم به خروج از منزل و رفتن به پناهگاه و تحمل بی خوابی تا صبح می نمود.

من برای مبارزه با دژهای پرنده امریکایی و هواپیماهای موسکیتو يك

کمپسیون از خلبانان و سازندگان هواپیما و مخترعین تشکیل دادم تا چاره بیندیشیم و علاج آنها را بکنیم.

اولین نتیجه ای که از این کمپسیون گرفته شد نصب موشک اندازهای بزرگ روی هواپیماهای شکاری آلمان برای مبارزه با دژهای پرنده امریکایی و موسکیتوهای انگلیسی بود.

من بی درنگ برای تکمیل اختراع مزبور اقدام کردم و بعد از سه هفته خود با يك دستگاه موشک انداز که ده موشک را در آن واحد یا به تدریج (یکی بعد از دیگری) پرتاب می نمود پرواز نمودم.

چند هدف را به دنبال چند هواپیمای شکاری بسته بودیم و من که يك شکاری حامل دستگاه موشک انداز را می راندم با مسرت متوجه شدم که اگر نتوانم هدفی را در موشک اول نابود کنم در موشک دوم و سوم آن را محو خواهم کرد.

آزمایش مربوط به پرتاب موشک از هواپیمای شکاری جهت مبارزه با بمب افکنها یا شکارهای خصم با موفقیت کامل قرین شد و در آنروز، من نفسی به راحتی کشیدم زیرا متوجه گردیدم که «دژ آلمان دارای سقف شده است».

از آنروز به بعد ما با شکارهایی که مجهز به موشک بود به جان دژهای پرنده امریکایی و هواپیماهای موسکیتوی انگلیس افتادیم و تا مدت چندروز آنها را قتل عام کردیم.

دیگر تنه و بالهای مخوف دژهای پرنده امریکایی با سبزه مسلسل آن ما را نمی ترسانید و ما قبل از اینکه به مسلسلهای دژ پرنده برسیم موشکهای خود را رها می کردیم و آن غولهای آسمانی را در موشک اول و دوم و سوم (اگر موشک اول و دوم به هدف نمی خورد) سرنگون می نمودیم.

موفقیت ما تا روزی که خصم بر هواپیماهای خود دستگاه موشک انداز

نصب نکرده بود ادامه داشت اما انگلیسیها و امریکاییها این تاکتیک را از ما فرا گرفتند و بسر هواپیماهای شکاری خود که هواپیماهای بمباران را مورد حمایت قرار می دادند دستگاه موشک انداز نصب کردند و آنوقت موفقیتهای ما کمتر شد.

### بمباران بندر هامبورگ

در بهار سال ۱۹۴۳ میلادی نمونه اولین هواپیمای جت از کارخانه هواپیماسازی آلمان (مراشویت) بیرون آمد و آن را به نام «مراشویت ۲۶۲» خواندند و رانندگی هواپیمای مزبور را به من واگذار کردند. آن هواپیما ملخ نداشت و به وسیله گازی که از عقب آن خارج می گردید پرواز می کرد.

در آن تاریخ هواپیمای مزبور يك اختراع عجیب به شمار می آمد و بدو دولت آلمان نمی خواست هواپیمای جت بسازد بلکه مخترعین و مهندسین آلمانی روی بمب بالدار معروف به «سلاح انتقام شماره يك» و موشك بزرگ موسوم به «سلاح انتقام شماره ۲» کار می کردند. ضمن این که مخترعین و مهندسین ما روی دو اختراع مزبور کار

می کردند متوجه شدند که اگر در هواپیما به جای موتور معمولی و ملخ، موتور جت نصب نمایند سرعت هواپیمای شکاری ساعتی هزار کیلومتر خواهد شد و با تکمیل موتور جت ممکن است که سرعت آن از ساعتی هزار کیلومتر هم تجاوز کند.

این بود که کارخانه مسر اشویت به ساختن نمونه‌ای از آن هواپیما نمود.

من بدو برای مشاهده طرز کار موتور جت به کارخانه مسر اشویت رفتم و از فشار گاز موتور جت که از عقب آن خارج می شد حیرت کردم و مهندس کارخانه به من نشان داد که فشار گاز موتور مزبور دو هزار کیلوگرم می باشد و اظهار می کرد که می توانیم در آینده موتورهای بسازیم که فشار گاز آن خیلی زیادتر شود.

قبل از اینکه پرواز کنم هواپیمای جت را در آزمایشات به من سپردند و من پشت فرمانهای آن نشستم و موتور را روشن کردم و همین که حرارت موتور به حد نصاب رسید و گاز به مقدار زیاد از عقب موتور خارج شد، برای امتحان فرمانها را تکان دادم و با تعجب دریافتم که هواپیمای جت خیلی بهتر و سریع تر از هواپیمای ملخی از فرمانها اطاعت می کند.

در روز چند جلسه اوقات من صرف آشنا شدن با فرمانهای هواپیما شد.

فرمانهای هواپیمای جت تفاوتی با فرمانهای يك هواپیمای ملخی نداشت ولی عکس العمل آن سریع تر بود و من که خلبان هواپیمای ملخی بودم می باید با سرعت عکس العمل فرمانهای مزبور آشنا شوم.

بعد از آن، هواپیما را به میدان آزمایش کارخانه مسر اشویت منتقل کردند و من پشت فرمان نشستم و قبل از این که موتور را روشن کنم مهندسی که راهنمای من بود گفت: عقربه تعیین میزان سوخت را فراموش

نکنید و لحظه به لحظه نظر به آن بیندازید.

هواپیمای جت بدون هیچ سانحه ناگهانی و پیش بینی نشده اوج گرفت و من وقتی در جو به حرکت در آمدم، مثل این بود که بال در آورده‌ام و با سرعتی مثل سرعت سیر نور حرکت می کنم و چیزی که این فرض را تقویت می کرد این بود که صدایی از هواپیمای خود نمی شنیدم زیرا آن قدر سریع می رفتم که صدای خروج گاز از عقب هواپیما به گوشم نمی رسد و طوری مجذوب سرعت خود و سکوت هواپیما بودم که بادم رفت توصیه مهندس را به کار بندم و لحظه به لحظه نظر به عقربه تعیین میزان سوخت بیندازم و يك وقت متوجه شدم که فقط برای مدت سه دقیقه سوخت دارم و ناچار عزم مراجعت کردم و بدون سانحه در فرودگاه نشستم.

آن آزمایش طوری مسرا به وجد آورد که بی درنگ نزد رییس دولت آلمان رفتم و نتایج آزمایش خود که خلاصه آن به قرار زیر است را به اطلاع او رسانیدم:

۱- سرعت مسر اشویت ۲۶۲ در طبقات تحتانی هوا بین ساعتی هزار و هزار و یکصد کیلومتر است و در طبقات فوقانی که مقاومت هوا، در قبال هواپیما کمتر می شود و خلبان باید با دستگاه نفس بکشد بعید نیست که سرعت این هواپیما از هزار و سیصد و چهار صد کیلومتر تجاوز نماید.

۲- هواپیما چنان فرمانبردار است که پنداری عضوی از اعضای بدن خلبان می باشد و به محض این که خلبان به فرمانها اشاره کند، هواپیما به چپ یا راست متوجه می شود و بالا یا پایین می رود.

۳- چون هواپیما جلوی خلبان ملخ ندارد نشانه گیری و تیر اندازی از طرف خلبان خیلی تسهیل می شود.

۴- به مناسبت این که هواپیمای جت فاقد ملخ است می توان چرخهای کوتاه زیر بالها و دم هواپیما نصب نمود و این موضوع هنگام اوج گرفتن

خارج نماییم، زیرا بدو می باید برای تولید این هواپیماها کارخانه‌هایی جدید بسازیم و آنگاه از اینها تولید کنیم.

من متوجه شدم آنچه پیشوای آلمان می گوید منطقی است و ایجاد هواپیماهایی از يك سیستم جدید نیازمند احداث کارخانه‌هایی جدید است و این موضوع به زودی امکان پذیر نمی باشد.

معهذا هیتر به من وعده داد که تا آنجا که ممکن باشد سعی خواهد شد که بتوانیم زودتر، هواپیماهای جدید جت را به شکل سری از کارخانه بیرون بیاوریم.

من از نزد پیشوا مراجعت کردم و به کار همیشگی خود که دفاع از آلمان در قبال حملات هوایی متفقین بود مشغول گردیدم.

روز پانزدهم ماه ژوئیه سال ۱۹۴۳ میلادی هیچ يك از هواپیماهای انگلیسی و امریکایی در آسمان آلمان پرواز نکردند و روز شانزدهم ماه ژوئیه آن سال نیز نیروی هوایی انگلستان و امریکا هواپیماهای خود را به آسمان وطن ما نفرستادند.

روزهای هفدهم و هیجدهم و روزهای بعد هم اثری از هواپیماهای انگلستان و امریکا در آسمان آلمان نمایان نگردید و این موضوع سبب نگرانی من شد و اضطراب خود را به نیروی هوایی آلمان و گورینگ اطلاع دادم و گفتم: تصور می کنم که سکوت خصم برای این است که مشغول تهیه وسایل برای مبادرت به يك حمله شدید می باشد.

سکوت نیروی هوایی انگلستان و آمریکا تا نیمه شب بیست و چهارم و بیست و پنجم ماه ژوئیه ادامه داشت و مدت ده شبانه روز متفقین يك بمب روی آلمان نینداختند.

ولی در نیمه شب بیست و چهارم و بیست و پنجم ماه ژوئیه اولین دسته هواپیماهای بمباران آنها که مأمور بمباران بندر هامبورگ متشکل از

و فرود آمدن سبب مزید ثبات و تعادل هواپیما می شود.

۵- هیچ هواپیمای شکاری در حال حاضر حریف هواپیمای شکاری جت نیست و تنها عیب این هواپیما که ممکن است در آینده رفع گردد این است که زیاد سوخت مصرف می نماید و برای پانزده دقیقه پرواز دو هزار لیتر سوخت مصرف می کند.

من به رییس دولت آلمان گفتم که اگر از این هواپیما به مقدار زیاد از کارخانه خارج شود پیروزی ما در جنگ هوایی با انگلستان و امریکا حتمی است و اگر ما به قدر کافی جت شکاری داشته باشیم يك هواپیمای بمباران انگلیسی و امریکایی قدرت تجاوز به فضای آلمان را نخواهد داشت.

ولی چون مدت پرواز این هواپیما در آلمان کوتاه است و از پانزده دقیقه تجاوز نمی کند و نمی تواند در حال حاضر مسافتات بعید را پیماید ما برای جلوگیری از هواپیماهای بمباران متفقین باید تعداد زیادی از این هواپیماها داشته باشیم که در سراسر اروپای غربی و آلمان منطقه به منطقه، در حال آماده باش نگاه داریم تا به محض این که رادارهای ما نزدیک شدن هواپیماهای بمباران خصم را اطلاع دادند هواپیماهای جت به پرواز در آیند.

رییس دولت آلمان به من گفت: متأسفانه در این موقع ما نمی توانیم از این هواپیما به تعداد زیاد بسازیم زیرا علاوه بر هواپیماهای عادی که در دست ساختمان است ما مشغول ساختن اسلحه‌ای مرموز هستیم و اگر بخواهیم از این هواپیماها به تعداد زیاد تولید کنیم باید ساختمان هواپیماهای ملخی و اسلحه مرموز خود را متوقف نماییم، ولی به فرض این که ساختمان هواپیماها و اسلحه مرموز متوقف شود قبل از نیمه سال آینده (سال ۱۹۴۴ میلادی) نمی توانیم هواپیماهای جدید را که دارای موتور جت هستند (پیشوای آلمان می گفت که دارای موتور موشکی هستند) به تعداد زیاد از کارخانه

هشصد فروند هواپیماهای چهار موتوری انگلیسی بود وارد آلمان گردیدند و برای اغفال بدو راه لوبک را پیش گرفتند به طوری که ما فکر کردیم که قصد دارند لوبک را بمباران نمایند و بعد عازم بندر هامبورگ شده و بمبهای خود را که بیشتر بمب آتش افروز بود روی هامبورگ فرو ریختند.

رادارهای ما عبور هواپیماهای انگلیسی را تا شهر لوبک گزارش دادند ولی وقتی بمب افکنهای انگلیسی از لوبک گذشتند سوگویی که يك مرتبه دود شدند و در فضا ناپدید گردیدند.

معلوم است که ناپدید شدن هواپیماهای انگلیسی در من که مسئول دفاع آلمان بودم چه اثری کرد.

من اطمینان داشتم که هواپیماهای بمباران خصم بعد از اینکه به لوبک رسیدند ناپدید نشوند زیرا هشصد بمب افکن چهار موتوری يك مرتبه ناپدید نمی شوند و به طور حتم در آسمان کشور ما می باشند ولی نمی فهمیدم برای چه رادارهای ما خط سیر هواپیماهای دشمن را تعقیب نمی نمایند، تا این که يك مرتبه خبر بمباران بندر هامبورگ رسید.

درحالی که من نیروی شکاری خودمان را از هر نقطه (که از نظر فنی و شعاع پرواز امکان داشت) به طرف هامبورگ می فرستادم خبر رسید که دسته ای دیگر از هواپیماهای بمباران خصم وارد آسمان وطن ما شده اند و رادارهای ما خط سیر آن دسته را تا منطقه «روهر» تعقیب کردند ولی در آنجا باز دسته دوم هم مثل دسته اول يك مرتبه ناپدید شدند و بعد معلوم گردید که دسته ای جدید از هواپیماهای بمباران خصم در آسمان هامبورگ نمایان گردیده اند.

من تردیدی نداشتم که مقابل يك تاکتیک بی سابقه قرار گرفته ام و خصم با اسلوبي که بر ما معلوم نیست يك مرتبه خود را ناپدید می کند و از جایی دیگر (و آن شب از هامبورگ) سر بدر می آورد.

روز بعد هم وقتی دژهای پرنده آمریکایی وارد آسمان آلمان شدند همین واقعه تجدید شد و رادارهای ما يك مرتبه رد آنها را گم کردند و دیگر این که گزارش خلبانهای شکاری من نشان می داد که رادارهای هواپیماهای شکاری نیز ناگهان کور شدند و نتوانستند چیزی را در فضا ببینند.

خلاصه وضع ما نسبت به هواپیماهای خصم مانند موقعی گردید که هنوز رادار اختراع نشده بود و ما نمی توانستیم در تاریکی هواپیماهای خصم را ببینیم.

چیزی که سبب کنجکاو من و افسران ستادم می گردید این بود که برای چه هواپیماهای انگلیسی و آمریکایی مدتی در آسمان کشور ما به نظر رادارها می رسند و بعد ناپدید می شوند یعنی چرا نماند دارند که بدو خود را نشان بدهند و آنگاه رد خویش را گم می نمایند.

تا وقتی که بمباران بندر هامبورگ ادامه داشت ما نتوانستیم بفهمیم که به چه مناسبت هواپیماهای خصم يك مرتبه ناپدید می گردند لیکن بعد از خاتمه بمباران بندر هامبورگ از روی گزارش خلبانان شکاری خودمان فهمیدیم که انگلیسیها حبله ای به کار می برند که خود آنها نامش را پنجره گذاشتند و ما به نام سقف آسمانی خواندیم.

سقف آسمانی و به قول انگلیسیها پنجره عبارت بود از اوراق بسیار نازک فلزی از نوع اوراقی که اگر سیصد عدد از آنها را روی هم می نهادند قطر اوراق مزبور به يك میلی متر نمی رسد و هواپیماهای انگلیسی و بعد از آنها هواپیماهای آمریکایی قبل از اینکه به هامبورگ برسند اوراق مزبور را در فضا پخش می کردند و آن اوراق نازک مانند يك مسه انبوه و فلزی طوری فضا را در طبقات بالا مستور می کرد که امواج رادار نمی توانست از آن بگذرد و هواپیماهای خصم را در ماورای سقف مزبور ببیند.

هم چنین امواج رادار هواپیماهای شکاری ما که در فضا پرواز

می کردند بر اثر برخورد با مه فلزی مزبور نمی توانستند از آن بگذرند و هواپیماهای خصم را در ماوراء مه مشاهده نمایند.

به همین جهت در شب بمباران بندر هامبورگ شکارهای ما نتوانستند پیش بینی کنند که هامبورگ هدف بمبهای بمب افکنهای خصم خواهد شد و هنگامی از این موضوع مطلع شدند که بمباران آغاز گردیده بود.

و اما علت این که در آن شب هواپیماهای بمباران انگلیسی مدتی نمایان بودند و بعد يك مرتبه ناپدید می شدند این بود که در آن شب انگلیسیها برای حمله به بندر هامبورگ يك تاکتیک جدید را به کار بستند از این قرار:

تا آن شب وقتی انگلیسیها می خواستند هدفی را بمباران کنند امواج بمب افکنهای آنها یکی بعد از دیگری به هدف می رسید و مثلاً سیصد هواپیمای بمباران خصم منقسم به شش فوج پنجاه فروندی می شد و نیروی بمباران با شش گروه و در فواصل معین خود را به هدف می رساندند.

ولی در آن شب، هواپیماهای بمباران انگلستان پس از این که به منطقه لوبک رسیدند در آنجا مجتمع شدند و يك مسوج عظیم متشکل از هشتصد فروند هواپیمای چهار مسو توری تشکیل دادند و این فوج در يك جبهه به وسعت ده کیلومتر به طرف بندر هامبورگ رفت.

تا وقتی که انگلیسیها جبهه بزرگ خود را در آسمان لوبک تشکیل نداده بودند، اوراق فلزی را در فضا پخش نکردند و به همین جهت رادارهای ما می توانستند هواپیماهای دشمن را ببینند.

انگلیسیها از این جهت اوراق فلزی خود را تا آنجا پخش نکردند که برای دیدن خودشان و تشکیل يك جبهه بزرگ احتیاج به رادارهای خویش داشتند و اگر اوراق فلزی را در فضا پخش می کردند رادارهای هواپیماهای خودشان کور می شد و نمی توانستند یکدیگر را ببینند تا این که جبهه بزرگ

خویش را تشکیل بدهند.

این بود که بعد از اینکه جبهه خود را تشکیل دادند مبادرت به پخش اوراق فلزی در فضا کردند و از آن پس رادارهای ما در منطقه ای که خط سیر هواپیماهای انگلیسی بود کور شد.

و اما تشکیل يك جبهه بزرگ از طرف انگلیسیها در آن شب برای این بود که کمتر از هواپیماهای شکاری ما آسیب ببینند و آزمایش آن شب و شبهای بعد نشان داد که تاکتیک آنها مفید است. زیرا وقتی يك گروه عظیم از بمب افکنهای متشکل از هشتصد هواپیما در يك جبهه ده کیلومتری به سوی هدف پرواز کنند آسیب هواپیماهای شکاری به آنها به حداقل تنزل می کند.

این تاکتیک علاوه بر این که سبب می شد که عده ای کمتر از هواپیماهای بمباران انگلیسیها از بین برود باعث می شد که در مدت بمباران هم صرفه جویی نمایند.

قبل از آن تاکتیک، بمباران هشتصد هواپیمای انگلیسی يك ساعت ونیم طول می کشید و پس از این که تاکتیک مزبور را به کار بردند هشتصد هواپیما در مدت بیست دقیقه بمبهای خود را فرو می ریختند.

انگلیسیها آن شب تا صبح هامبورگ را بمباران کردند و بعد از این که بماداد فسر رسید دژهای پرنده امریکا شروع به بمباران هامبورگ نمودند و بمباران شهر از طرف آنها تا عصر ادامه داشت.

وقتی بیست و پنجم و بیست و ششم ماه ژوئیه فرارسید باز هواپیماهای انگلیسی با استفاده از تاکتیک شب قبل هامبورگ را بمباران کردند و روز بعد دژهای پرنده امریکایی مبادرت به بمباران بندر هامبورگ نمودند و این بمباران شبانه روزی تا بیست و نهم ژوئیه ادامه یافت.

انگلیسیها آن گونه بمباران را به اسم «بمباران بی انقطاع» می خواندند

و اولین مرتبه، شهر هامبورگ قربانی ناکتیک مزبور شد.

شدت بمباران به قدری بود که آتشبارهای ضد هوابی و سازمانهای دفاع کشوری و کمک به مجروحین و آوارگان در همان بیست و چهار ساعت اول بکلی فلج شد و شدت حوادث مانع از این می شد که از اطراف کسی بتواند به کمک سکته شهر برود و در بعضی از مناطق شرق و غرب هامبورگ شعله حریق از فاصله دو بیست و پنجاه کیلومتری دیده می شد.

بمباران هامبورگ طسوری شدید بسود که ما نتوانستیم کسوجکترین اقدامی برای خاموش کردن حریق آن بندر بنماییم.

بمباران بندر هامبورگ يك بمباران جنگی نبود بلکه يك بلای عظیم به شمار می آمد و همانطور که گفته اند، هرگز اتفاق نیفتاد که سکته يك شهر بر اثر يك بلای طبیعی، با آن طرز فجیع زنده بسوزند و حریق شهر آنقدر طول کشید تا اینکه بعد از ده روز به خودی خود خاموش شد.

در جنگ هوایی هامبورگ دول انگلستان و آمریکا به موفقیت کامل رسیدند و توانستند یکی از شهرها و بنادر بزرگ آلمان را برای مدتی مدید از کار ببندازند.

انهدام هامبورگ علاوه بر اثر مادی يك اثر معنوی زبان بخش در ملت آلمان داشت و آن تولید وحشت بود.

وحشت مثل يك میکروب ساری به تمام شهرها و قصبات آلمان سرایت کرد و در همه جا مردم فکر کردند آنچه امروز بر سر هامبورگ آمد فردا ممکن است بر سر آنها بیاید. آنهایی که موفق شده بسودند در دفاع اولیه بمباران خود را از هامبورگ با حومه آن نجات بدهند و به جاهای دیگر بروند راجع به بمباران آن شهر چیزهایی می گفتند که وحشت مردم را بیشتر می کرد.

در پایتخت آلمان طسوری وحشت حکمفرما گردید که دولت آلمان

مجبور شد که قسمتی از سکنه را تخلیه نماید و به قصبات و قرا بفرستد، زیرا دولت و ملت آلمان تصور می کردند که فقط شهرها و بناوری که اسم و رسم دارند مورد بمباران قرار خواهند گرفت و قرای گمنام امنیت خواهند داشت.

همین طور هم بود و متفقین قصبات و قرا را بمباران نمی کردند مگر قصباتی که مراکز صنعتی در مجاورت آنها قرار داشت.

در سال ۱۹۴۳ میلادی چند حادثه ناگوار دیگر برای آلمان اتفاق افتاد. یکی از آنها تسلیم قسوی آلمان در افریقا و دیگری تسلیم قسوی آلمان در «استالینگراد» بود.

ولی هیچ يك از آنها مثل واقعه بمباران هامبورگ در مردم اثر سوء نکرد، زیرا حوادث افریقا و استالینگراد در نقاطی اتفاق افتاد که از آلمان هزارها کیلومتر دور بود و مردم آن حوادث را نمی دیدند و اخبار حوادث مزبور هم که از طرف مأمورین سانسور تغییر می کرد طوری به مردم می رسید که نمی توانستند به وخامت آنها پی ببرند.

اما واقعه بمباران هامبورگ در خود آلمان اتفاق افتاد و مردم آن را دیدند و من یقین دارم که اولین ضربت مهلك که به روجه ملت آلمان زده شد همان بمباران هامبورگ بود.

تا آن موقع مردم از انگلستان و آمریکا نمی ترسیدند و فکر می نمودند که چون در موقع بمباران به پناهگاه می روند دچار خطر نخواهند شد. ولی در بندر هامبورگ تمام آنهایی که در پناهگاهها بسودند کباب شدند و در بعضی از پناهگاهها مردم با مواد مذب ناشی از ذوب آجر و فلزات ترکیب گردیدند و يك قشر سیاه مثل قیر در کف پناهگاهها به وجود آمد.

در واقعه هامبورگ معلوم شد که وقتی نیروی هوایی مهاجم خیلی قوی باشد از نیروی مدافع کاری ساخته نیست و سکته آلمان فکر نمودند که

پس از آن، هربک از بلاد آلمان که مسورد بمباران متفقین قرار بگیرد مثل هامبورگ خواهد شد.

تا روزی که هامبورگ بمباران نشده بود رؤسای نظامی امیدوار بودند که آلمان در جنگ دوم جهانی فاتح شود، زیرا در سال ۱۹۴۳ میلادی هنوز آلمان چند ارتش نیرومند در شرق و غرب اروپا داشت و از کشورهای که آنها را اشغال نموده بود استفاده مادی زیاد می نمود.

رؤسای نظامی فکر می کردند که اگر آلمان بتواند دو سه سال دیگر خود را نگاه دارد و وضع جبهه های جنگ به صورت سال ۱۹۴۳ باقی بماند به طور حتم آلمان فاتح جنگ دوم جهانی خواهد گردید.

زیرا هنوز ارتشهای آلمان در نقاطی می جنگیدند که با مرز آلمان صدها کیلومتر فاصله داشت، یا در نقاطی ننگه بانی می کردند که صدها کیلومتر آن طرف مرز آلمان فرار گرفته بود (مثل سواحل نروژ و هلند و بلژیک و فرانسه)، لذا می توانستند امیدوار باشند که آلمان فاتح خواهد شد.

لیکن بعد از اینکه هامبورگ با آن طرز فجیع و بدون سابقه بمباران شد امیدواری رؤسای نظامی از بین رفت زیرا دریافتند که اگر متفقین تصمیم بگیرند هربک از شهرها و بنادر آلمان را آن گونه بمباران کنند آلمان بدون تردید شکست خواهد خورد و ملت آلمان هم نابود خواهد شد.

حتی گورینگ که تا آن موقع به یادآورهای و گزارشهای من راجع به خطر هوایی متفقین برای آلمان وقع نمی گذاشت به وحشت درآمد چون فهمید بزرگترین خطری که آلمان را تهدید می کند خطر نیروی هوایی متفقین است.

گورینگ گرچه گزارشهای مربوط به نتایج بمباران هامبورگ را دریافت کرد ولی خود به آن بندر نرفت تا اینکه ببیند انفجار بمبهای

مخرب و آتش افروز با آن شهر چه کرده است بلکه بک پیام تسلیم و دلداری جهت سکته شهر فرستاد ولی شورای ایالتی بندر هامبورگ که مجلس شورای محلی محسوب می گردید صلاح ندانست که پیام گورینگ برای بازمانده سکته شهر خوانده شود زیرا گورینگ گفته بود مهال است که خصم بتواند بک بمب روی خاک آلمان بیندازد و مردم می دیند که دشمن طوری جری و قوی است که شهری چون هامبورگ را نابود می نماید.





توانستیم جلوی هواپیماهای بمباران متفقین را در آسمان آلمان بگیریم. معهذ من تقبل می‌کنم که اگر نیروی شکاری که در حال حاضر موجود است از تمام جبهه‌ها جمع‌آوری شود و در مغرب اروپا متمرکز شود ما خواهیم توانست که جلوی هواپیماهای متفقین را بگیریم.

من گفتم که این برای آلمان و شهرهای آن ضرورت حیاتی می‌باشد زیرا از جان سکنه شهرها گذشته اگر شهرهای آلمان این طور بمباران شود چرخ صنایع جنگی ما بکلی متوقف خواهد گردید و یک تانک از کارخانه‌های ما خارج نخواهد شد.

بعد گورینگ گفت: من این حرف شما را تصدیق می‌کنم زیرا اگر مراکز صنعتی ما همین طور بمباران شود نیروی آلمان از پا در می‌آید.

آنگاه آن سرد اظهار کرد: من موافق هستم که تمام نیروی شکاری موجود در آلمان و جبهه‌های مختلف برای جلوگیری از نیروی بمباران متفقین به کار بیفتد و امیدوارم که نیروی هوایی آلمان بتواند ثابت کند که کماکان دارای ارزش جنگی است.

ولی قبل از اینکه من مجموع نیروی شکاری خردمان را برای دفاع از آلمان اختصاص بدهم باید بروم و موافقت پیشوای آلمان را جلب نمایم و از شما خواهش می‌کنم نزدیک ده دقیقه در اینجا منتظر مراجعت من باشید تا من از نزد هیتلر برگردم.

بعد از این که گورینگ رفت، در کنفرانس مسزبور سکوت حکمفرما شد.

همه می‌دانستیم که سرنوشت کنفرانس ما و هم چنین سرنوشت آلمان بسته به همان چند دقیقه است که گورینگ رفته با هیتلر مذاکره کند.

اگر پیشوای آلمان موافقت کند که تمام نیروی شکاری ما، چه نیرویی که هست و چه هواپیماهایی که از کارخانه‌ها بیرون می‌آید صرف جلوگیری

از نیروی هوایی متفقین شود آلمان نجات خواهد یافت و گرنه ما محو خواهیم شد.

یک ربع ساعت گذشت و بعد درب اطاق کنفرانس باز شد و گورینگ وارد گردید و ما متوجه شدیم که آن مرد فربه خیلی ناراحت است و آجودان وی که عقبش وارد اطاق شد رنگ بر صورت ندارد.

گورینگ بدون اینکه یک کلمه حرف با ما بزند طول اطاق کنفرانس را طی کرد و از درب دیگر خارج شد ولی ما جلوی آجودان او را گرفتیم و گفتیم که باید به ما بگوید برای چه حال گورینگ تغییر کرده بود. وی گفت: برای اینکه هیتلر بکلی پیشنهاد ما را برای تجمع تمام هواپیماهای شکاری رد کرد و اظهار نمود که نسبت به نیروی هوایی آلمان اعتماد ندارد.

\*\*\*

نیم ساعت دیگر گورینگ گماشته خود را فرستاد و از من و ژنرال «پلتز» که از افسران ارشد نیروی هوایی و متخصص بمباران بسود دعوت نمود که نزد وی برویم.

وقتی ما وارد اطاق گورینگ شدیم دیدیم که با کسالت پشت میز خود نشسته و به ما گفت بنشینیم و اظهار کرد: آقایان، امروز پس از این که من از اطاق کنفرانس خارج شدم و نزد پیشوارفتم به من گفت که دیگر به نیروی هوایی آلمان اعتقاد ندارد زیرا نیروی هوایی آلمان نتوانسته است که مانع از بمباران شهرهای ما شود.

گورینگ بعد گفت: پیشوا اظهار می‌کند که تمرکز تمام هواپیماهای شکاری ما در داخل آلمان بدون فایده است زیرا آلمان باید حمله کند نه دفاع و ما فقط به یک ترتیب می‌توانیم که انگلستان را تنبیه کنیم و آن اینست که شهرهای آن کشور را مثل هامبورگ از بین ببریم و اگر نیروی هوایی آلمان بخواهد که نزد من (یعنی نزد پیشوا) منزلتی پیدا کند باید انگلستان را

ویران نماید.

من حیرت‌زده گورینگ و ژنرال پلنز را نگرستم زیرا ویران کردن انگلستان مستلزم این بود که ما بتوانیم در آسمان آن کشور دارای قدرت شویم و نیروی شکاری انگلستان و آمریکا در آن موقع قوی‌تر از آن بود که ما در آسمان انگلستان سیادت به دست بیاوریم.

گورینگ گفت: من به پیشوا قبول دادم که انتقام هامبورگ را از انگلیسها بگیریم و طوری شهرهای انگلستان را ویران کنیم که دیگر انگلیسها به فکر نینتند که يك هامبورگ جدید به وجود آورند و من شما را (خطاب به ژنرال پلنز) برای فرماندهی هواپیماهایی که باید انگلستان را بمباران کنند انتخاب کرده‌ام و شما هم گالاند (خطاب به من) بساید با شکاریهای خود هواپیماهای بمباران ما را که به انگلستان می‌روند مورد محافظت قرار بدهید.

من خواستم بگویم که شکاریهای ما نمی‌توانند به طور مؤثر از هواپیماهای بمباران آلمان که به انگلستان می‌روند حمایت کنند.

ولی گورینگ که متوجه گردید من می‌خواهم اصرار بگیرم گفت: پیشوای آلمان امر کرده است که انگلستان باید ویران شود و شما می‌دانید که امر پیشوا باید اجرا شود.

و ما بعد از شنیدن این جمله از اطاق گورینگ خارج شدیم و از مرکز سناد پیشوا مراجعت کردیم.

دستوری که هیتلر برای بمباران انگلستان در آن موقع صادر کرد گرچه اجرا می‌شد ولی من می‌دانستم که در آن بمباران، ما بیش از انگلیسها آسیب خواهیم دید.

من می‌توانستم از سمت خود استعفاء بدهم ولی می‌فهمیدم که استعفاء از فرماندهی نیروی شکاری آلمان در آن وقت شانه از زیر بار مسئولیت

خالی کردن است و يك آلمانی هنگامی که وطنش در خطر باشد نباید شانه از زیر بار مسئولیت خالی کند ولو قدر زحمت وی را ندانند.

این بود که با شکاریهای خود حفاظت هواپیماهای بمباران آلمان را که به انگلستان می‌رفتند به عهده گرفتم و گرچه توانستیم ضربات سختی به انگلستان بزنیم ولی تلفات هواپیماهای بمباران و شکاری ما طوری شدید بود که ناگزیر دست از بمباران برداشتیم.

بعد واقعه مربوط به نصب توپهای پنجاه میلی متری در هواپیماهای شکاری آلمان پیش آمد و این موضوع چنین شروع شد:

پیشوای آلمان می‌دانست که در جنگ جهانی دوم تاکتیک بعضی از انواع سلاحها پیشرفت کرد و قرین تکامل گردید.

در جنگ اول جهانی، کشتیهای جنگی از فاصله پنج شش کیلومتری به طرف هم تیراندازی می‌کردند و در جنگ دوم بین المللی کشتیهای نظامی از فاصله بیست کیلومتری یکدیگر را به توپ می‌بستند.

وقتی جنگ دوم جهانی شروع شد تانکهای ما می‌توانستند حداکثر از فاصله هشتصد متری به طرف تانکهای خصم شلیک کنند و آنها را از بین ببرند، ولی در سال ۱۹۴۳ میلادی تانکهای آلمانی از فاصله دو کیلومتر و نیم و حتی سه کیلومتر به طرف تانکهای دشمن شلیک می‌نمودند و آنها را معدوم می‌کردند.

فقط هواپیماهای شکاری هنوز مثل روزهای اول جنگ مجبور بودند که خود را به فاصله چهار صد متری هدف برسانند تا بتوانند به طرزی مؤثر شلیک کنند.

این بود که متخصصین نظامی در صدر برآمدند که در هواپیما، توپ بالنسبه سنگین نصب کنند تا این که هواپیماهای شکاری ما مجبور نشوند که خود را به فاصله چهار صد متری دژهای پرنده آمریکا و بمب افکنهای

هوایی اصرار دارند که همواره کاری بکنند که مخالف با مصالح نیروی هوایی آلمان باشد و برای اینکه معایب نصب توپ پنجاه میلی متری را در هواپیماهای شکاری به گورینگ بفهمانم نزد او رفتم.

گورینگ در آن موقع در کاخ «ولتن اشتین» که یکی از کاخها و قلاع قدیم آلمان و ملک او بود، بسر می‌برد و روزی که من نزد وی رفتم گورینگ در باغ آن کاخ قدم می‌زد و در حالی که من و او راه می‌رفتم اظهارات مرا می‌شنید.

من به محض این که وارد باغ شدم دریافتیم که گورینگ از دیدار من ناراضی است زیرا من در نظر او، یک مرد مزاحم شده بودم و او هر بار که مرا می‌دید پیش بینی می‌کرد که آمده‌ام انتقاد کنم و ایراد بگیرم و همین که من موضوع توپهای ۵۰ میلی متری را پیش کشیدم چین بر جبین افکند و گفت: گالاند، شما هیچوقت راضی نیستید و پوسته ایراد می‌گیرید و اظهار عدم رضایت می‌کنید.

گفتم: من از این جهت ناراضی هستم که می‌بینم شما کارهایی را که به صلاح نیروی هوایی آلمان است نمی‌کنید و در عوض دست به کارهایی می‌زنید که یا بدون فایده است یا به ضرر نیروی هوایی آلمان می‌باشد.

مثلاً شما هواپیمای جت که یگانه وسیله برتری ما نسبت به نیروی هوایی امریکا و انگلستان است نمی‌سازید و موشک برای هواپیماهای شکاری ما تولید نمی‌کنید و در عوض، ما را و ما می‌دارید که توپ پنجاه میلی متری با خود حمل نماییم و شما اگر قبل از نصب این توپ در هواپیماهای شکاری با من مشورت می‌کردید من به شما می‌گفتم که این کار بدون فایده است.

گورینگ که نسبت به من خشمگین بود گفت: آقا، من احتیاج ندارم که با شما مشورت کنم.

سنگین انگلیسی برساند و هدف مسلسل سنگین آنها فرار بگیرند.

یک هواپیمای شکاری با یک توپ پنجاه میلی متری می‌توانست از فاصله یک کیلومتری و بیشتر، دزهای پرنده امریکایی و هواپیماهای بمباران سنگین انگلیسی را سرنگون نماید و لذا، بر حسب امر پیشوای آلمان، در هواپیماهای شکاری ما، توپ پنجاه میلی متری نصب کردند.

روزی که توپ مزبور در شکارهای ما نصب شد من می‌دانستم که از لحاظ تاکتیک پیکارهای هوایی فایده ندارد، زیرا وزن توپ هشتصد و پنجاه کیلو گرم بود و پانزده خمپاره هم داشت که به طور خودکار شلیک می‌شد و هر ثانیه یک خمپاره شلیک می‌گردید و وزن توپ و خمپاره‌ها، هواپیمای شکاری را سنگین می‌کرد و از سرعت فرمانبرداری سکانها می‌کاست و به طور معمول بعد از شلیک خمپاره چهارم یا پنجم، توپ پنجاه میلی متری بر اثر گرم شدن از کار می‌افتاد و مکانیسم خودکار آن مثل یک مسلسل که گل کند متوقف می‌شد.

خلبانان من می‌گفتند گرچه با این توپ می‌توان حتی از فاصله دو کیلومتری به طرف هدف شلیک کرد، ولی چون خمپاره توپ، بعد از انفجار پخش می‌شود اگر از فاصله دو کیلومتری شلیک نمایند به احتمال زیاد آسیبی به خصم نخواهد رسانید و باید تا فاصله چهار صد متر به هدف نزدیک شوند تا بتوانند از توپ مزبور استفاده نمایند.

نتیجه نصب توپ پنجاه میلی متری در هواپیماهای شکاری این شد که مسلسلهای ما که در دقیقه چند هزار گلوله شلیک می‌کرد از بین رفت و به جای آن توپی نصب نمودند که در خمپاره پنجم از کار می‌افتاد بدون اینکه خلبانان ما بتوانند از دور خصم را نابود کنند و باز اجبار داشتند که خود را به فاصله چهار صد متری هدف برسانند.

من مبهوت بودم چرا پیشوای آلمان و گورینگ فرمانده کل نیروی

گفتم: تصدیق می‌کنم که شما دوم شخص آلمان هستید و دارای مقامی منبع می‌باشید ولی در کاری که مربوط به من است باید از من کسب نظریه کنید.

گورینگ گفت: آقا، من خواهان ژنرالی هستم که مطیع و مثبت باشد نه اینکه پیوسته غرغر کند و عذر بتراشد و موانع به وجود بیاورد.

من که به خشم آمده بودم گفتم: اگر از من خسته شده‌اید خواهش می‌کنم که استعفا مرا بپذیرید. گورینگ گفت: بسیار خوب آقا، من استعفا می‌دهم و شما را می‌پذیرم و سپس سه من پشت کرد و با قدمهای سریع به طرف عمارت به راه افتاد و من هم از باغ خارج شدم و با سوار شدن به اتوموبیل خود راه شهر مجاور (شهر نورنبرگ) را پیش گرفتم.

قبل از این که من به نورنبرگ برسم گورینگ به آنجا تلفن کرد و دستور داد که من، با این که استعفاء داده‌ام وظایف مربوط به فرماندهی نیروی شکاری را به انجام برسانم تا این که جانشین من تعیین شود.

پانزده روز من به انجام وظیفه ادامه دادم و به وسیله ستاد نیروی هوایی آلمان از گورینگ پرسیدم: جانشین من کیست؟

ولی او گفت: هنوز قائم مقام شما معین نشده است و بعد از پانزده روز دیگر از من معذرت خواست و مرا در شغل خود ابقا کرد.

پس از این که در شغل خود ابقا گردیدم متوجه شدم که گورینگ که بر اثر بمباران شهرهای آلمان محبوبیت خود را از دست داده بود کسب محبوبیت می‌کند.

من که از این موضوع حیرت کردم در صدد برآمدم که بدانم علت تجدید محبوبیت گورینگ چیست و بعد متوجه شدم که تجدید محبوبیت آن مرد هیچ علتی جز این ندارد که هر روز، يك مرتبه، در یکی از شهرهای آلمان که هدف بمب قرار گرفته، بدون تشریفات بین مردم می‌رود و با

عابرین خیابانها و کسبه و مشتریان بازارهای بزرگ، گفتگو می‌نماید. دو مرتبه من در برلین و فرانکفورت، گورینگ را در بازارهای بزرگ بین مردم دیدم و مشاهده کردم چگونه آن مرد با کسبه و مشنریها، می‌گوید و می‌خندد و بعضی از کسبه دست به پشت گورینگ می‌زدند و او را به عنوان دوست قدیمی و وفادار ملت آلمان می‌خواندند.

وقتی جنگ جهانی دوم شروع شد، گورینگ به ملت آلمان گفته بود که هرگز خصم نخواهد توانست از راه هوا، يك بمب روی شهرهای آلمان بیندازد و قبل از این که هواپیماهای دشمن، خود را به شهرهای آلمان برسانند نابود می‌شوند یا مجبور به بازگشت خواهند شد.

ولی بعد ملت آلمان فهمید که گورینگ ادعایی بی‌اساس کرده و خصم، هر شب یا روز، از راه هوا به شهرهای آلمان حمله نمود و بمب فرو ریخت و مردم وزن و کودك را به قتل رسانید.

به همین جهت مردم نسبت به گورینگ کینه به هم رسانیدند و او را یکی از مسئولین بزرگ بدبختی ملت آلمان دانستند.

ولی همین که گورینگ که دوم شخص سیاسی کشور بود از پایگاه رفیع خود فرود آمد و قدم بین مردم گذاشت، مردم کینه خود را نسبت به آن مرد فراموش کردند و آن مرد منفور، به زودی محبوبیت گذشته را بازیافت و من از آن موقع دریافته‌ام که يك زمامدار هر قدر ناصالح باشد همین که از کرسی کبریايي خود فرود یابد و قدم بین مردم بگذارد و با عابرین خیابانها و مشتریان و سوداگران بازار گرم بگیرد سه طور حتم دارای محبوبیت خواهد گردید.

ولی گورینگ که يك عوام فربس ماهر بود نمی‌توانست از عهده فرماندهی نیروی هوایی برآید و هر دفعه که در صدد برمی‌آمد خود فرماندهی نیروی هوایی را بر عهده بگیرد برای ما تولید زحمت می‌کرد.

يك روز يك دسته از هواپیماهای بمباران امریکایی از نوع دژ پرنده شهر دورن واقع در منطقه رن - در مغرب آلمان - را بمباران کردند. آنها قبل از بمباران يك سقف آسمانی که شرحش گذشت به وجود آوردند و در تمام مدت بمباران دژهای پرنده امریکایی بالای ابرها پرواز می نمودند.

ولی وزش باد سقف آسمانی را به طرف مشرق برد و رادارهای ما اطلاع دادند که يك دسته از هواپیماهای خصم از مغرب به سوی مشرق پرواز می نمایند.

معلوم است که رادار نمی توانست بین سقف آسمانی و يك گروه از هواپیماها تمیز بدهد ولی ما در ستاد فرماندهی نیروی شکاری می فهمیدیم آنچه از مغرب به سوی مشرق می آید سقف آسمانی (و به قول انگلیسیها پنجره) می باشد نه هواپیماهای خصم.

گورینگ که آن روز به فکر فرماندهی افتاده بود اندیشید که هواپیماهای دشمن به طرف مشرق می روند تا این که در ولایت «فرانکونی» کارخانه بزرگ ساختمان کاسه ساچمه را بمباران نمایند و به تمام شکاریهای ما که در آسمان بودند امر کرد که به طرف فرانکونی بروند و از کارخانه کاسه ساچمه واقع در شهر «شونین فورت» حفاظت کنند.

طولی نکشید که در فسرانکونی صدای مسوتور عدهای از هواپیماها به گوش متصدیان دفاع ضد هوایی رسید بدون اینکه آنها را ببینند زیرا ابر مانع از بینایی بود.

وقتی گورینگ مطلع شد که صدای مسوتور زیاد در فرانکونی شنیده شد یقین حاصل کرد که صدای مزبور ناشی از عبور دژهای پرنده امریکایی می باشد در صورتی که صدای مزبور ناشی از پرواز شکاریهای خود ما بود که بر حسب امر گورینگ به فرانکونی رفته بودند.

اما چون گورینگ تصور کرد که دژهای پرنده امریکایی هستند اندیشید که هواپیماهای امریکایی از فرانکونی می گذرند تا این که خود را به چکسلواکی برسانند و کارخانه «اشکودا» را در آنجا بمباران نمایند، این بود که دستور داد شکاریهای ما به طرف چکسلواکی بروند و از کارخانه اشکودا حفاظت نمایند.

لیکن شکاریهای ما در چکسلواکی هم، دژهای پرنده امریکایی را نیافتند و چون هوا ابر بود جایی را نمی دیدند تا این که ابر متفرق شد و آسمان صاف گردید و آن وقت دیدند که آسمان خالی از هواپیماهای خصم می باشد و آن وقت گورینگ به اشتباه خود پی برد و به جای این که متأثر و خجل شود قاه قاه خندید.

این را هم باید گفت که رادارهای ما (و همچنین رادارهای انگلیسی) نمی توانستند در تاریکی شب، با هنگامی که هوا ابر بود، هواپیماهای دوست و دشمن را در نظر اول تشخیص بدهند مگر وقتی که سکوت راديوها می شکست.

چون، هواپیماهای خصم وقتی وارد خاک آلمان می شدند برای این که ما آنها را با هواپیماهای خودمان اشتباه کنیم حرف نمی زدند.

ما هم وقتی به انگلستان می رفتیم سکوت می کردیم و گاهی در آسمان وطن خودمان نیز سکوت می نمودیم.

ولی وقتی سکوت راديو می شکست کشف هواپیماهای دوست یا دشمن آسان می شد زیرا خلبانان ما به زبان آلمانی صحبت می کردند و خلبانان انگلیسی و امریکایی به زبان انگلیسی.

ولی ما که کارمان راندن هواپیماهای شکاری و تکلیفمان مبارزه با هواپیماهای بمباران امریکا و انگلستان بود از روی قرائن می توانستیم هواپیماهای خصم را بشناسیم و حتی قادر بودیم که بین هواپیماهای واقعی

و سقف هوایی تمیز بدسیم و همین که رادار به ما اطلاع می داد که در آسمان هواپیمایی پدیدار شده ما درمی یافتیم که آیا هواپیمای خودمان است یا طیارات خصم.

### پرواز مجدد من و عصبانیت گورینگ

ریس دولت آلمان و گورینگ فرمانده نیروی هوایی فدغن کرده بودند که من پرواز نکم و در زمین، امور مربوط به نیروی شکاری را اداره نمایم.

من متوجه شدم که این فدغن علاوه بر اینکه مرا از افتخارات جنگی محروم می کند سبب عقب افتادگی من در فنون جنگی می شود و من اگر پرواز نکم و در پیکارهای هوایی شرکت ننمایم عنقریب از يك خلبان مبتدی عقب تر خواهم افتاد و خلبانی که از دو هفته به این طرف در جنگ شرکت نماید بیش از من دارای اطلاعات جنگی خواهد شد.

فن هواپیمایی آن هم در جنگ جهانی دوم، ماه به ماه فرین تحول می شد و يك فرمانده شکاری اجبار داشت که پیوسته در جریان تحولات و

بودم که هشت شکاری مسا که موشک دارند بتوانند عده‌ای از دژهای پرنده را سرنگون کنند.

ولی با حیرت و تأثر دیدم که خلبانان هواپیماهای مزبور، موشکهای خود را از فواصلی پرتاب کردند که دو برابر برد مؤثر موشک بود و پرتاب موشکها، حتی يك هواپیمای امریکایی را سرنگون نکرد.

همچنین متوجه شدم که سایر خلبانان ما، برای مبارزه با دژهای پرنده آمریکایی جسارت به خرج نمی‌دهند و مانورها و تیراندازی آنها شبیه به کسانی است که قصد دارند فقط فورسالیته را به انجام برسانند و این طور نشان بدهند که وظیفه خویش را به انجام رسانیده‌اند.

من از رفتار خلبانان خودمان در آن روز مبهور شدم، زیرا در گذشته خلبانان ما طوری برای پیکار با خصم حرارت داشتند که مجبور بودم با اوامر نظامی مانع از این شوم که آنها خود را به هواپیماهای بزرگ خصم بزنند یا روی کشتی‌های جنگی دشمن فرود بیایند و خودکشی نمایند و چه شده که آن خلبانان رشید و وطن پرست که مناسفانه اکثر آنها کشته شدند جای خود را به کسانی واگذار کرده‌اند که هنگام حمله به خصم خیلی احتیاط و محافظه‌کاری می‌کنند.

وقتی محافظه‌کاری خلبانان خودمان را دیدم متوجه شدم که انتقادهایی که گورینگ از نیروی هوایی آلمان می‌کند بی‌اساس نیست لیکن گورینگ فقط موضوع فتور نیروی هوایی ما را از يك جهت مورد توجه قرار می‌داد نه از تمام جهات.

او فکر نمی‌کرد که يك خلبان هر قدر مبهن پرست و شجاع و فداکار باشد يك انسان است و خسته می‌شود و احتیاج به استراحت دارد آنهم دو نوع استراحت، یکی چند ساعت خواب در هر شبانه‌روز و یکی هم مرخصی‌های چند روزه برای تمدد اعصاب و تازه کردن دماغ.

پیشرفتهای جنگ هوایی باشد تا اینکه بتواند ابواب جمع خود را به خوبی اداره کند و من نمی‌توانستم فقط از روی گزارش خلبانهای خود تصمیم بگیرم و می‌باید خود از وضع واقعی میدان جنگ مستحضر شوم. اولین روزی که تصمیم گرفتم پرواز کنم روزی بود که يك دسته از دژهای پرنده امریکایی کارخانه سوار کردن هواپیماهای شکاری «فوک-وولف» واقع در نزدیکی دریای بالتیک را بمباران کردند.

در آن روز، من در برلین بودم و بعد از اینکه بمباران کارخانه مزبور شروع شد با يك هواپیما خود را به يك فرودگاه واقع در شمال آلمان رسانیدم و بعد با هواپیماهای شکاری فوک-وولف - ۱۹۰ به اتفاق يك سرگرد هوایی که يك هواپیمای شکاری را می‌رانند به طرف منطقه بمباران رفتم.

وقتی من به آنجا رسیدم بمباران تمام شده بود و من و سرگرد مزبور، دژهای پرنده امریکایی را تعقیب کردیم و در ضمن به خلبانان خود گفتیم هر کس که می‌تواند خود را به ما برساند.

قبل از اینکه دژهای پرنده امریکایی قاره اروپا را ترك کنند ما خود را به آنها رسانیدیم و من متوجه شدم که دژهای پرنده تقریباً سبصد فروند هستند در صورتی که من و آن سرگرد نیروی هوایی دو هواپیما داشتیم.

ولی عده‌ای از شکارهای ما که شماره آنها از پسانزده فروند تجاوز نمی‌نمود به ما ملحق شدند و ما که هفده هواپیما بودیم تصمیم گرفتیم که با سبصد دژ پرنده امریکایی بجنگیم.

از هفده هواپیمای شکاری که در آنجا مجتمع شدیم هشت شکاری مجهز به موشک بودند و بقیه از جمله هواپیماهای شکاری مسن، مسلسل‌های قدیمی ولی نیرومند داشتند.

هواپیمای من دارای چهار مسلسل بیست میلی‌متری بود و من امیدوار



وقتی خلبان مجبور بود که در تمام ایام، بیست و چهار ساعت آماده پرواز می‌باشد، خستگی از قدرت مادی و معنوی جنگی او می‌کاهد به ویژه آنکه می‌داند که ابزار کار کافی هم ندارد و باید با وسایل ناقص با خصمی که دارای وسایل کامل است بجنگد.

طوری از مشاهده آن منظره متأثر شدم که تصمیم گرفتم از جلو به دژهای پرنده آمریکایی حمله کنم و حمله کردن از جلو (یعنی مقابل ملخهای دژهای پرنده) يك نوع خودکشی است زیرا دژهای پرنده برای تیراندازی به سوی شکارهایی که از جلو به آنها حمله می‌کنند بیشتر توانایی دارند.

با طی يك نیم دایره وسیع خود را مقابل دژهای پرنده رسانیدم و به خط مستقیم به طرف آنها رفتم و یکی از دژها را هدف قرار دادم و مسلسل‌های من شلیک کرد.

تمام دژها به طرف من تیراندازی کردند و من با حرکت دادن سکان عمودی بالا رفتم یعنی مسافرت دژها قرار گرفتم زیرا اگر باز مقابل دژهای پرنده توقف می‌کردم با یکی از آنها تصادم می‌نمودم.

با این که تمام دژها به سوی من شلیک کرده بودند من سالم ماندم و وقتی بالای آنها قرار گرفتم عقب یکی از دژها که دیدم قدری از دیگران دور افتاده، پرواز کردم.

این سرنه وقتی شلیک نمودم دود از دژ پرنده برخاست و قطعاتی از بال و تپه آن جدا شد و به اطراف پراکنده گردید و بعد غول آسمانی سرنگون شد و راه پایین یعنی دریای شمال را پیش گرفت و در دریا سقوط کرد.

روز چهاردهم اکتبر سال ۱۹۴۳ میلادی، آمریکاییها مرتبه‌ای دیگر در صدد برآمدند که کارخانه ساختمان کاسه ساچمه را در فرانکونی مورد بمباران قرار بدهند.

در آن روز، از بس من اصرار کرده بودم گورینگ موافقت کرد که تمام هواپیماهای شکاری موجود در آلمان را به جنگ دژهای پرنده آمریکایی بفرستیم.

من روز ۱۴ اکتبر سال ۱۹۴۳ میلادی را یکی از روزهای خوب نیروی هوایی آلمان می‌دانم چون در آن روز ما موفق شدیم شصت و يك دژ پرنده آمریکایی را سرنگون کنیم و به یکصد و چهل دژ پرنده آمریکایی آسیب برسانیم و اگر توجه شود که هواپیماهای مزبور همگی چهار موتوری و جزو برجسته‌ترین هواپیماهای بمباران آمریکا بودند فهمیده خواهد شد که موفقیت ما در آن روز جالب توجه بوده است.

ما از این جهت در آن روز موفق شدیم، که آمریکاییان به مناسبت بعد مسافت بین پایگاه آنها در انگلستان و ایالت فرانکونی در کشور آلمان نتوانستند که هواپیماهای بمباران خود را تا بالای هدف تحت حمایت هواپیماهای شکاری قرار بدهند.

ولی از واقعه آن روز آمریکاییان پند گرفتند و هواپیماهای شکاری خود را مجهز به انبارهای اضافی بنزین نمودند و از آن پس توانستند که پیوسته هواپیماهای بمباران خود را تحت محافظت هواپیماهای شکاری قرار بدهند معهذ این امریکاییان تصدیق نمودند که ما تا پایان سال ۱۹۴۳ میلادی هفتصد و بیست و هفت هواپیمای چهار موتوری بمباران آنها را سرنگون کرده‌ایم.

ولی دعوی آنها مربوط به اینکه در آن سال سه هزار و پانصد شکاری آلمان را سرنگون کرده‌اند صحیح نبود و گویا اشتباه مزبور از اینجا ناشی شد که گاهی اتفاق می‌افتاد که بیست یا سی دژ پرنده به طرف يك شکاری آلمانی تیراندازی می‌کردند و اگر شکاری سرنگون می‌شد تمام هواپیماهایی که به طرف آن تیراندازی کرده بودند سرنگون کردن هواپیما را به حساب خود می‌گذاشتند.

ما بسا نداشتن وسایل کافی در سال ۱۹۴۳ میلادی وظیفه خود را انجام دادیم ولی در پایان آن سال گورینگ از کار ما بسیار ناراضی بود.

یک روز، کنفرانسی از افسران ارشد نیروی هوایی تشکیل گردید و گورینگ در آن کنفرانس گفت: روز قبل هواپیماهای امریکایی که وارد جنوب آلمان شدند بدون تلفات مراجعت کردند و این برای نیروی هوایی آلمان ننگ است.

چون من که فرمانده نیروی شکاری بودم مورد توهین قرار گرفتم بسا ارقام به گورینگ فهمانیدم که روز قبل از این جهت تلفاتی بر نیروی هوایی امریکا وارد نیامد که ما هواپیمایی نداشتیم.

گورینگ بر آشفت و بسا ننگ زد: از روزی که نیروی هوایی آلمان به وجود آمد من کوشیدم که وسایل ترقی شما را فراهم نمایم و از هر دستاویز، جهت دادن درجه و نشان و مدال و انعام و پادشاهی دیگر به شما استفاده کردم و لسی اکنون می فهمم که شما افسران شکاری آلمان لایق آن ترقیات و مزایا نبودید و باید بگویم که درجات و ترفیعاتی که به شما داده شده است حرامتان باد.

تا آن موقع گورینگ با آن لحن با ما حرف نزده بود و رنگ چندتن از افسران ستاد من که در کنفرانس حضور داشتند تغییر کرد و من صلیب آهنین از درجه شوالیه را که روی سینه داشتم گشودم و مقابل گورینگ نهادم و گفتم: چسبون می گوید که ما نشانها و مدالهای خود را بدون استحقاق گرفته ایم من این صلیب آهنین را به شما مسترد می کنم.

دیگر گورینگ راجع به موضوعی که سبب خشم من شده بود حرف نزد و وارد موضوعهای فنی شد و بعد از این که کنفرانس خاتمه یافت، گورینگ از ما معذرت خواست و گفت: این روزها وضع نامطلوب نیروی هوایی ما طوری اعصاب مرا ناراحت کرده که امروز، خود متوجه نبودم چه

می گویم و بعد از اینکه وی از ما پوزش خواست من صلیب آهنین را که روی میز بود برداشتم و در جیب گذاشتم ولی تا هشت ماه از آویختن صلیب مزبور به گردن خودداری می کردم.



و هفتصد و هشتاد هزار تن از سکنه شهر کولونی متواری شدند و تمام صنایع شهر کولونی از کار افتاد.

یکی دیگر از شهرهای آلمان که بر اثر بمباران بکلی ویران شد، شهر کاسل بود.

این شهر قبل از جنگ جهانی دوم دویست و چهل هزار تن جمعیت داشت و در اولین شب که هدف بمبهای نیروی هوایی انگلستان قرار گرفت ۱۲ هزار تن یعنی پنج درصد از سکنه شهر به قتل رسیدند.

پس از آن شش مرتبه دیگر شهر کاسل هدف بمبهای انگلیسی (در شب) و بمبهای امریکایی (در روز) قرار گرفت و آنهایی که زنده ماندند از آن شهر گریختند و طوری شهر کاسل متروک گردید که در شبهای زمستان جانوران صحرا در آن بسر می بردند.

در ماه اول و دوم زمستان سال ۱۹۴۳-۱۹۴۴ میلادی شهر برلن شش مرتبه شدت هنگام شب از طرف انگلیسها بمباران شد و هر بار هزار هواپیمای بمب افکن چهار موتوری سه هزار تن بمب روی برلن فرو ریختند.

روز سوم ماه مارس ۱۹۴۴ میلادی از طرف نیروی هوایی انگلستان اعلامیه ای راجع به بمباران برلن منتشر گردید و در آن دولت انگلستان گفت که در سال جاری (یعنی سال ۱۹۴۴) که در آن موقع دو ماه و سه روز از آن می گذشت نیروی هوایی امریکا و انگلستان در بمبارانهای روزانه و شبانه چهل و پنج هزار تن بمب روی برلن ریخته اند.

پس از اینکه اعلامیه مزبور از طرف دولت انگلستان منتشر گردید من گزارشی برای هینلر رئیس دولت آلمان نوشتم و در آن گفتم: «در سه ماه اخیر نیروی شکاری آلمان هزار خلبان از دست داد و با ادامه این وضع روزی خواهد آمد که نیروی شکاری ما نه خلبان خواهد داشت و نه هواپیمای

و من پیشنهاد می کنم که دستور بدهید تولید هواپیمای شکاری و تربیت خلبانان جدید، تا آنجا که ممکن است توسعه پیدا کند تا بتوانیم تلفاتی را که بر نیروی شکاری وارد می آید جبران کنیم».

ولی پیشوای آلمان به این گزارش ترتیب اثر نداد.

بخش سوم نیروی هوایی در فرانسه ساخلو داشت و دارای سیصد و نوزده هواپیمای گوناگون بود و از این عده فقط یکصد فروند جزو هواپیمای شکاری به شمار می آمد.

به طوری که می دانیم در شب پنجم و ششم ماه ژوئن سال ۱۹۴۴ میلادی قوای نظامی دول امریکا و انگلستان به مغرب فرانسه حمله کردند و جبهه دوم را که مدتی از آن صحبت می شد گشودند.

از بسامداد روز بعد، سی هزار هواپیمای گوناگون دول امریکا و انگلستان که اکثر آنها شکاری و بمب افکن بودند در آسمان فرانسه و مغرب اروپا به فعالیت پرداختند.

بعضی از آنها پلها و جاده های عقب جبهه را ویران می کردند تا اینکه دولت آلمان نتواند قوای امدادی به منطقه مورد تهاجم برساند.

دسته ای هم مستقیم به نیروی آلمان حمله ور می شدند و ما می باید با یکصد شکاری جلوی سی هزار هواپیمای شکاری و بمباران و مخرب خصم را بگیریم یعنی يك به سیصد بجنگیم.

از بامداد روز ششم ژوئن سلطه نیروی هوایی امریکا و انگلستان بر آسمان فرانسه و مغرب اروپا طوری مسلم شد که شکاریها و بمب افکنهای ما که در فرانسه بودند وقتی پرواز می کردند در بین آنها گم می شدند.

نیروی هوایی متفقین دایم به واحدهای نظامی ما در زمین حمله می کرد و بی انقطاع پلها و جادهها را عقب سربازان ما ویران می نمود و سربازان و افسران آلمانی حیرت زده آسمان را می نگریستند و می گفتند

پس نیروی هوایی آلمان کجاست که جلوی هواپیماهای آمریکا و انگلستان را بگیرد.

سربازان و افسران ما نمی‌دانستند که نیروی شکاری آلمان حتی برای دفاع از خود آلمان کافی نبود چه رسد به این که یک نیروی شکاری قوی را در فرانسه متمرکز کنند تا در موقع تهاجم دول آمریکا و انگلستان جلوی نیروی هوایی آنها را بگیرند.

چون دولت آلمان قادر نبود که در خود آلمان جلوی نیروی هوایی خصم را بگیرد نمی‌توانست شکاریهایی را که در آلمان بسود قبل از تهاجم متفقین به فرانسه بفرستد.

بعد از تهاجم متفقین، وقتی خواستند که قسمتی از نیروی شکاری آلمان را به مغرب فرانسه بفرستد دچار محذور نداشتن فرودگاه و مؤسسات وابسته به آن شدند زیرا هواپیماهای متفقین هر چه فرودگاه و مؤسسات نظامی در مغرب فرانسه وجود داشت ویران کردند.

دول آمریکا و انگلستان پیش بینی می‌کردند که بعد از اینکه در مغرب فرانسه نیرو پیاده کردند مواجه با سی لشکر آلمانی خواهند شد.

لیکن بعد از پیاده کردن نیرو بیش از پانزده لشکر آلمانی را مقابل خود ندیدند زیرا فرماندهی قوای آلمان نمی‌دانست که متفقین در چه منطقه بخصوصی پیاده خواهند شد و نمی‌توانست که نیروی آلمان را در منطقه‌ای مثل سواحل نورماندی یا سواحل باژیک متمرکز نماید.

ولی می‌اندیشید بعد از اینکه متفقین پیاده شدند خواهد توانست که به سرعت نیروی آلمان را به مناطقی که میدان اصلی جنگ است منتقل نماید.

پس از این که متفقین در ساحل نورماندی پیاده شدند، فرماندهی قوای آلمان در سه روز اول دچار تردید بود و می‌اندیشید که منظور متفقین

از پیاده کردن نیروی خود در ساحل نورماندی (واقع در مغرب فرانسه) این است که آلمان را فریب بدهند و بسا آن نظاره‌گرهای آلمانی را به طرف آن منطقه جلب کنند و بعد در نقطه‌ای دیگر نیرو پیاده نمایند و بی‌برخورد به مقاومت در مغرب اروپا پیشرفت کنند.

پس از اینکه به فرماندهی قوای آلمان مسلم شد که منطقه نورماندی واقع در مغرب فرانسه میدان اصلی جنگ است در صدد برآمد که قسمتی از لشکرهای زره‌پوش و موتوریزه آلمان را به مغرب فرانسه منتقل کند.

ولی متفقین طوری جاده و پل‌ها را ویران کرده بودند که بعضی از واحدهای امدادی آلمان به میدان جنگ مغرب اروپا نرسیدند مگر بعد از سی یا شصت یا هفتاد و پنج روز!

مثلاً لشکر نهم زره‌پوش (گروه حمله) روز هفتم ماه ژوئن و یک‌روز بعد از اینکه متفقین در مغرب اروپا پیاده شدند از آلمان به راه افتاد که خود را به مغرب فرانسه برسانند.

این لشکر بعد از اینکه به پاریس رسید می‌باید سیصد و پنجاه کیلومتر راه را طی کند تا به جبهه مغرب فرانسه برسد.

ولی بعد از حرکت از پاریس از هر جاده که عبور می‌کرد مواجه با مانع می‌شد و چون نیروی هوایی خصم جاده‌ها و پل‌ها را ویران کرده بود می‌باید از راه دیگر برود و بالاخره بعد از یک ماه راه پیمایی و معطلی‌های زیاد به جبهه جنگ رسید.

لشکر دهم زره‌پوش (گروه حمله) دچار وضعی بدتر گردید و فاصله بین پاریس و منطقه جنگ واقع در مغرب فرانسه را در ظرف شصت روز طی کرد و از معطلی‌ها گذشته این لشکر دو هزار و پانصد کیلومتر راه طی نمود تا توانست خود را به مغرب فرانسه برساند و یک واحد نظامی دیگر هفتاد و پنج روزه خود را به جبهه جنگ رسانید.

گزارشی که فرمانده لشکر دوم زره‌پوش و موتوریزه ارتش آلمان در همان ایام برای ستاد ارتش فرستاد و من از مضمون آن مطلع شدم نشان می‌دهد که ضعف نیروی شکاری ما چگونه به ضرر ارتش آلمان تمام شد. فرمانده مزبور در گزارش خود نوشت:

«هنگام روز عبور ما از جاده‌ها غیر ممکن است برای این که هواپیماهای خصم دایم بالای جاده‌ها پرواز می‌کنند و هر وسیله نقلیه حتی یک اتوموبیل و کامیون را مورد حمله قرار می‌دهند و از بین می‌برند و ما مجبوریم که در موقع شب از جاده عبور نماییم ولی در شب هم وسایل نقلیه ما، در معرض خطر هستند و هواپیماهای دشمن به وسیله مشعلهایی که به چتر آویخته شده جاده‌ها را روشن می‌نمایند و در مناطقی که مشعل وجود ندارد ما مجبوریم آهسته حرکت کنیم زیرا نمی‌توانیم چراغ‌های وسایل نقلیه را که به نظر خلبانان خصم می‌رسد روشن نماییم و اگر تند برویم چون چراغ نداریم بین وسایل نقلیه ما تصادمهای مرگ آور روی خواهد داد.»

و اما خلبانهای ما در مغرب فرانسه طوری در مضیقه بودند که به محض این که یک هواپیمای شکاری یا بمباران در یک فرودگاه بر زمین می‌نست آن فرودگاه بر اثر بمباران هواپیماهای خصم ویران می‌شد و هواپیمای مزبور از بین می‌رفت و ما مجبور بودیم که هواپیماهای خود را زیر درختهای جنگل پنهان کنیم و اگر یک واحد نیروی هوایی آلمان نمی‌توانست از فن استار استفاده کند و هواپیماهای خود را مستور نماید نابود می‌گردید.

روز هجدهم ماه ژوئیه ۱۹۴۴ میلادی دو هزار هواپیمای بمباران امریکایی و انگلیسی، هفت هزار و هفتصد تن بمب روی واحدهای نظامی آلمان در منطقه «سن لو» در مغرب فرانسه ریختند و هفتاد درصد از تانکها و وسایل نقلیه دو لشکر زره‌پوش آلمان از بین رفت و «فن کلوک» فرمانده

جبهه مغرب فرانسه بعد از بمباران مزبور گزارشی برای پیشوای آلمان فرستاد و در آن گفت: این نوع بمبارانها خیلی برای روحیه سربازان ما زیان دارد و اگر خصم، با همین ترتیب به بمباران مواضع نظامی ما در مغرب فرانسه ادامه بدهد برای حفظ جان سربازان آلمان و حفظ ساز و برگ نظامی چاره‌ای غیر از عقب‌نشینی ندارم.

روز بعد، باز هواپیماهای بمباران امریکا و انگلستان روی جبهه آلمان در همان منطقه سن لو هشت‌هزار تن بمب فرو ریختند و «فن‌روشتندت» فرمانده کل جبهه مغرب اروپا بعد از بمباران دوم برای هیتلر نوشت که من هرگز ندیده‌ام این طور روحیه سربازان بر اثر بمباران شدید متزلزل شود. بعد از دومین بمباران سن لو، از طرف ستاد نیروی هوایی آلمان به من امر شد که تمام هواپیماهای شکاری خود را که هفتصد فروند بود به مغرب فرانسه منتقل کنم و جلوی هواپیماهای بمباران خصم را بگیرم.

من آن هفتصد فروند هواپیما را برای دفاع از شهرهای آلمان با زحمت در خود کشور گرد آورده بودم و در حالی که سربازان ما در مغرب فرانسه می‌جنگیدند نیروی هوایی دشمن کمافی‌السابق شهرهای آلمان را بمباران می‌کرد ولی نمی‌گذاشتیم که هواپیماهای بمباران دشمن بدون تلفات به پایگاههای خود مراجعت نمایند.

ولی اگر من هفتصد فروند شکاری خود را در جبهه مغرب فرانسه به کار می‌انداختم قادر نبودم که جلوی نیروی هوایی امریکا و انگلستان را بگیرم و سراسر آلمان هم بی‌دفاع می‌ماند و آن وقت هواپیماهای بمباران دشمن، با خاطری آسوده، یکی بعد از دیگری شهرهای ما را از صفحه روزگار محو می‌کردند.

خواستم به گورینگ فرمانده نیروی هوایی بگویم که امر مزبور باعث از بین رفتن تمام شکاریهای ما خواهد شد و سراسر آلمان بدون دفاع

خواهد ماند ولی گورینگ را پیدا نکردم و خود را نشان نداد.  
این بود که به «اشپر» وزیر تسلیحات که سردی واقع بین بود و در  
هیتلر هم نفوذ داشت مراجعه کردم و از او درخواست کردم که بسا من نزد  
هیتلر بیاید و هنگامی که من توضیح می‌دهم، او نیز نظریه خود را بگوید و  
پیشوای آلمان رأی خویش را راجع به اینکه هفتصد شکاری من وارد جنگ  
مغرب فرانسه شود تغییر بدهد.

بعد از اینکه وارد اطاق هیتلر شدیم من توضیحاتی دادم که خلاصه  
این بود که هر گاه این هفتصد شکاری که من برای دفاع از آلمان گرد آورده‌ام  
از بین برود نه فقط تمام شهرهای آلمان معدوم خواهد شد بلکه تمام صنایع  
جنگی ما تعطیل خواهد گردید زیرا نیروی هوایی خصم که دیگر مانع و  
مزاحمی نمی‌بیند با خیال آسوده و مجال کافی تمام مراکز صنعتی و کارخانه‌های  
ما را از بین خواهد برد.

اشپر که وزیر تولیدات جنگی بود نظریه مرا تأیید کرد و گفت بهتر  
این است که این نیروی شکاری در خود آلمان بماند و به مغرب فرانسه  
فرستاده نشود.

هیتلر به وزیر تولیدات جنگی گفت: خواهش می‌کنم که شما در اداره  
امور جنگ دخالت نکنید زیرا وظیفه شما تولیدات جنگی می‌باشد و  
صلاحیت ندارید که در اداره امور جنگ مداخله کنید.

آنگاه به من گفت: گالاند، بروید و امری را که صادر شده است اجرا  
کنید و من بیش از این وقت ندارم که بسا شما صحبت کنم و بدین ترتیب  
اشپر و مرا تقریباً از اطاق خود بیرون کرد.

## در ژانویه سال ۱۹۴۵ میلادی مرا از فرماندهی نیروی شکاری آلمان معزول کردند

نتیجه انتقال شکاربهای ما به مغرب فرانسه سه چیز شد:

اول اینکه طبق پیش‌بینی من تلفاتسی سنگین بر نیروی شکاری ما وارد  
آمد بدون اینکه بتوانیم در آسمان فرانسه تسلط پیدا کنیم.  
دوم این که خود کشور آلمان بدون وسیله دفاع ماند و هواپیماهای  
بمباران دشمن هر جا را که می‌خواستند بمباران می‌کردند بدون اینکه ما  
توانیم از آنها جلوگیری نمایم و سوم اینکه بر اثر پیشرفت قوای خصم در  
مغرب فرانسه و اشغال پاریس از طرف نیروی دشمن، تمام ساز و برگ  
سنگین نیروی هوایی آلمان در فرانسه به دست خصم افتاد و ما با بازمانده  
شکاربهای خود مجبور شدیم که از فرانسه به آلمان برگردیم و در واقع  
گریختیم.

اسیر کردند و تمام اسلحه و مهمات و ساز و برگ آنها به دست ما افتاد. دول آمریکا و انگلستان بعد از این شکست در هلند برای جبران شکست مزبور، بمباران شهرهای آلمان را شدیدتر کردند و در ماههای اکتبر و نوامبر و دسامبر میلادی عده کثیری از سکنه آلمان بر اثر بمبارانهای هوایی کشته شدند و یکصد و سی هزار عمارت چند طبقه طوری ویران شد که دیگر قابل استفاده نبود.

ولی در حالی که نیروی هوایی دشمن سکنه شهرهای آلمان را قتل عام می کرد و ما نمی توانستیم به طرز مؤثر جلوهای هواپیمای او را بگیریم، من در ماههای زمستان سال ۱۹۴۴ میلادی با کمک اشر وزیر تولیدات جنگی خودمان توانستم رفته رفته به شماره هواپیمای شکاری بیفزایم به طوری که در روز دوازدهم ماه نوامبر سال مزبور من به رییس دولت آلمان اطلاع دادم که از امروز، می توانم به شما قول بدهم که جلوی هواپیمای بمباران خصم را خواهیم گرفت زیرا نیروی شکاری آلمان در حال حاضر دارای سه هزار و هفتصد شکاری است.

من در برنامه ای که برای رؤسای قسمتها تدوین کردم این طور دستور دادم:

۱- دوهزار شکاری باید مأمور معدوم کردن هواپیمای بمباران آمریکایی و انگلیسی پس از ورود به آلمان شوند.

۲- هزار شکاری باید مأمور گردند که بمب افکنهای خصم را بعد از فرو ریختن بمب، تعقیب نمایند و تا آنجا که ممکن است آنها را معدوم کنند.

۳- هفتصد شکاری باید در مرز کشورهای بی طرف سوئد و سوئیس گشت بدهند تا بمب افکنهای خصم، نتوانند پس از فرو ریختن بمب از راه آسمان کشورهای بی طرف جان بدر برند.

از اینها گذشته دشمن وقتی فهمید که ما از حیث نیروی شکاری خیلی ضعیف شده ایم در شب شانزدهم و هفدهم ماه سپتامبر همان سال ۱۹۴۴ میلادی قوای خود را از راه هوا وارد هلند (در منطقه آرنهیم) کرد.

در آن شب، خصم که می دانست نیروی شکاری ما به قدری ناتوان شده که نمی تواند جلوی کاروان هوایی او را بگیرد با سه هزار هواپیمای حمل و نقل در حالی که هزارها شکاری از آنها حمایت می کردند سی و پنج هزار سرباز و یک هزار و نهصد و بیست و هفت وسیله نقلیه و پانصد و شصت و هفت توپ و پنج هزار تن مهمات و ساز و برگ جنگی در هلند پیاده کرد و روز بعد هم شکاریهای دشمن طوری بر آسمان هلند مسلط بودند که ما نتوانستیم از راه هوا خود را به محلی که قوای خصم در آنجا پیاده شده بود برسانیم و پایگاه دشمن را بمباران کنیم.

ولی خوشبختانه این ۳۵ هزار سرباز در منطقه ای پیاده شدند که بر حسب اتفاق دو لشکر از لشکرهای گروه حمله در آنجا بودند و این دو لشکر، به حرکت در آمدند و تصمیم گرفتند سربازانی را که از راه هوا پیاده شده بودند محاصره کنند و نابود نمایند.

نقشه دشمن این بود که این سی و پنج هزار نفر بعد از پیاده شدن در هلند مبادرت به حمله کنند و در همان موقع نیروی ماسزاشال موننگمری انگلیسی هم در مغرب اروپا حمله کند و تمام قوای آلمان را در هلند از بین ببرند.

اگر این نقشه عملی می شد و نیروی ماسزاشال موننگمری به این سی و پنج هزار نفر می پیوست تمام قوای آلمان در کشور هلند نابود می گردید و قوای خصم وارد خاک آلمان می شد و آلمان شکست می خورد. ولی در آن موقع اقبال با آلمان مساعدت کرد و آن ۳۵ هزار نفر گرفتار دو لشکر گروه گردیدند و عده ای به قتل رسیدند و سربازان ما بقیه را



با این که از شب سیزدهم نوامبر هوا خراب شد و بیشتر ابر آلود بود و شکاربهای ما در هوای مزبور برای معدوم کردن هواپیماهای بمباران دشمن، دچار اشکال می شدند و روزها هم جهت مبارزه با دژهای پرنده، خیلی ناسراحت بودند (زیرا دژهای پرنده کاری نداشتند جز این که بمبهای خود را فرو بریزند و بروند ولی شکاربهای ما می باید آنها را وسط ابر پیدا کنند و نسابود نمایند) باز طوری تلفات سنگین بر نیروی بمباران دشمن وارد آوردیم که در آخر ماه نوامبر خصم که تا آن موقع جری بود از شدت حملات هوایی خود کاست.

من در گزارشی که روز بیست و پنجم نوامبر برای هیتر فرستادم گفتم: «اگر توسعه نیروی شکاری ما به همین نسبت جلو برود می توانم قول بدهم که تا نیمه سال ۱۹۴۵ به قدری قوی خواهیم شد که خصم نخواهد توانست هواپیماهای بمباران خود را وارد آسمان آلمان بنماید.»

ولی در پایان ماه نوامبر آن سال، یک حکم هیتر، برنامه و نقشه مرا راجع به نیروی شکاری بر هم زد و پیشوای آلمان امر نمود که چون ارتش آلمان تصمیم دارد که در جهت مغرب اروپا، مبادرت به یک حمله بزرگ و قطعی بنماید و با آن حمله، پیروزی آلمان را تأمین کند تمام هواپیماهای شکاری می باید هنگام حمله، پشتیبان ارتش آلمان باشند.»

مفهوم فرمان مزبور این بود که در تمام مدتی که حمله ارتش ما در مغرب اروپا ادامه دارد شهرهای آلمان از دارا بودن وسیله دفاع محروم خواهند گردید.

با این که پیش بینی می کردم که اگر ایراد بگیریم هیتر خشمگین خواهد گردید، خود را مکلف دانستم که مرتبه ای دیگر به رئیس دولت آلمان تذکر بدهم که دستور جدید او سبب ضعف نیروی شکاری آلمان خواهد شد بدون این که به نیروی هوایی خصم در مغرب اروپا لطمه ای مؤثر برزند و در تمام

مدت حمله ارتش آلمان در مغرب اروپا، شهرهای ما بدون وسیله دفاع خواهند ماند.

هیتر بعد از دریافت آن گزارش به وسیله تلفن با من تماس گرفت و گفت: گالاند، حمله ای که ما در مغرب اروپا شروع می کنیم ضامن پیروزی ماست و هرگاه در مدت حمله شهرهای آلمان بدون وسیله دفاع بمانند عیب ندارد.

حمله ارتش آلمان در مغرب اروپا و در منطقه آردن معروف تر از آن است که احتیاج به تذکر و بحث داشته باشد و همه می دانند که حمله مزبور آخرین حمله ارتش ما در مغرب اروپا بود و بعد از آن، قوای ما، مقابل نیروهای امریکایی و انگلیسی، آنتدر عقب نشینی کردند تا این که تمام مغرب و جنوب آلمان را خصم اشغال کرد.

ارتش آلمان در منطقه آردن بعد از قدری پیشرفت بر اثر مقاومت شدید نیروی خصم و رجحان نیروی هوایی او متوقف شد.

در آن جنگ نیروی شکاری ما طوری لطمه دید که بعد از خاتمه حمله آردن من مجبور شدم که واحدهای شکاری را به مناسبت تلفاتی سنگین که بر آنها وارد آمده بود در هم بریزم و واحدهایی جدید تشکیل بدهم.

در ماه ژانویه سال ۱۹۴۵ میلادی گورینگ فرمانده کل نیروی هوایی آلمان وقتی حس کرد که عنقریب سازمان جنگی آلمان اعم از نیروی هوایی و قسمتهای دیگر از پا درمی آید خواست که از نظر هیتر و ملت آلمان خود را تبرئه کند و برای برائت خویش مرا فدا نمود.

گورینگ قبل از این که مرا از فرماندهی نیروی شکاری معزول کند کنفرانسی از رؤسای نیروی هوایی تشکیل داد و در آن کنفرانس گفت: نیروی شکاری آلمان نتوانست وظیفه خود را به انجام برساند و مسئول وضع کنونی خلبانان شکاری آلمان هستند.

در ژانویه سال ۱۹۴۵ میلادی... \* ۲۳۹

بعد وابسته نیروی هوایی گفتم: هیتلر نمی‌تواند در هر حال حاضر شغل سابق را به شما ارجاع نماید زیرا گورینگ نسبت به شما خشمگین است ولی میل دارد که شغلی دیگر به شما رجوع کند و هر کار که میل دارید بگویید تا به شما رجوع گردد.

گفتم: درخواست من از پیشوای آلمان این است که به من اجازه پرواز بدهد تا بتوانم در جنگ شرکت کنم.

وابسته نیروی هوایی گفتم: درخواست شما را به اطلاع پیشوا می‌رسانم و جوابش را به شما خواهم گفتم.

روز بعد گورینگ مرا احضار کرد و برخلاف انتظار دیدم که نسبت به من ابراز محبت می‌کند و دستش را روی شانه‌ام نهاد و با لحن دلسوزی و توأم با شوخی گفتم: گالاند، تو یک مرد لایق هستی و مناسبانه یک عیب داری و آن اینکه مثل قاطر چموش می‌باشی و درخواست تو هم از طرف پیشوا پذیرفته شد و تو بعد از این اجازه داری که پرواز کنی و چون تو اولین کسی هستی که هوایم‌های موشکی را آزمایش کرده‌ای پیشوا موافقت کرده است که فرماندهی بخش هوایم‌های موشکی ما که عنقریب از کارخانه بیرون می‌آید به تو واگذار شود. تو دارای استقلال کامل خواهی بود و پیشوا امر کرده که نه ستاد نیروی هوایی در کارهای تو دخالت کند و نه خود من.

روزی که این کنفرانس تشکیل شد فردای شبی بود که در همان شب سی و یک تن از خلبانهای شکاری ما برای جلوگیری از هوایم‌های خصم جان سپرده بسودند و آن شب از شبهایی به شمار می‌آمد که تلفات ما کمتر بود.

روز بعد از آن کنفرانس، من از طرف رییس کارگزینی وزارت نیروی هوایی دعوت شدم و او به من گفت: گورینگ می‌گوید که شما خلبانان نیروی هوایی را عصبی کرده‌اید؟

حیرت زده پرسیدم: چطور آنها را عصبی کرده‌ام؟

رییس کارگزینی گفتم: شما آنها را داشته‌اید که اظهار عدم رضایت کنند و این موضوع سبب شده است که انضباط در نیروی شکاری سست گردد و خلاصه گورینگ شما را مسئول فساد نیروی شکاری می‌داند و شما را از فرماندهی نیروی شکاری برکنار کرده و همین امروز باید از برلن خارج شوید و در نقطه‌ای دیگر سکونت کنید و اگر آدرس خود را تغییر دهید گورینگ را از تغییر آدرس خود مطلع نمایید.

گفتم: بسیار خوب و از قول من به گورینگ بگویید که اطاعت می‌کنم.

همان روز من از برلن خارج شدم و چند روز در آلمان مسافرت کردم و به هر نقطه که می‌رفتم آدرس خود را به اطلاع وزارت نیروی هوایی آلمان می‌رسانیدم.

یک هفته بعد، از دفتر حوادث خطری آلمان مرا احضار کردند و وابسته هوایی هیتلر با نزاکت و محبت مرا پذیرفت و گفتم: پیشوای آلمان مرا مأمور کرده به شما بگویم که او می‌داند که برکناری من از فرماندهی نیروی شکاری آلمان ناشی از این است که گورینگ می‌خواهد دیگری را به جای خود مسئول قلمداد کند.



مغرب فرانسه نیرو پیاده کرده بودند، يك روز هیتلر از مسراشمیت مدیر کارخانه هواپیماسازی به همین نام پرسیده بود: آیا هواپیمای موشکی شما می‌تواند بمب نیز حمل کند یا نه؟

مسراشمیت با احتیاط گفت: پیشوای من، هواپیمای موشکی مسافر است تا دو هزار و پانصد کیلو گرم را حمل نماید.

يك مهندس وقتی این جواب را می‌شنود می‌فهمد که منظور گوینده این است که هواپیمای جت قادر می‌باشد که دو هزار و پانصد کیلو گرم سوخت و چیزهای دیگر را حمل نماید.

بنابر این سوخت هواپیمای جت هم جزو این دو هزار و پانصد کیلو گرم است ولی هیتلر تصور کرد مدیر کارخانه هواپیماسازی می‌گوید که هواپیمای جت می‌تواند دو هزار و پانصد کیلو گرم بمب حمل نماید و خطاب به اشخاصی که اطراف او بودند گفت: چهار سال است که من انتظار دارم هواپیمایی ساخته شود که بتواند سریعتر از شکاری حرکت کند و بدون بیم از شکاری، مواضع دشمن را بمباران نماید و هیچ کس به فکر نیفتاد که به من بگوید هواپیمای جدید ما برای این کار مناسب است و بالاخره خود من به این موضوع پی‌بردم.

اشخاصی که طرف خطاب هیتلر قرار گرفتند سکوت کردند و هیتلر امر نمود که هواپیمای جدید موشکی به طور سری ساخته شود.

چندی بعد پیشوای آلمان از ژنرال «میلخ» بازرس نیروی هوایی آلمان پرسید: آیا دستگاه پرتاب بمب در هواپیمای موشکی نصب گردید؟

ژنرال میلخ جواب داد: نه پیشوای من، زیرا این هواپیما شکاری است و نمی‌تواند بمب حمل کند.

وقتی هیتلر فهمید که هواپیمای موشکی قادر به حمل بمب نیست

طوری فریاد زد که افسران ستاد او در اطرافهای اطراف از جا جستند و تصور کردند که باز هم علیه هیتلر سوء قصد شده است.

هیتلر به تصور اینکه مسراشمیت به او دروغ گفته و قصد خیانت داشته خواست دستور توقیف و محاکمه آن مرد را صادر نماید ولی میلخ توضیح داد که آن مرد دروغ نگفته بلکه می‌خواسته بگوید که حداکثر باری که يك هواپیمای موشکی می‌تواند حمل کند دو هزار و پانصد کیلو گرم است ولی از این بار، دو هزار کیلو گرم وزن سوخت موتور هواپیمای موشکی می‌باشد.

هیتلر وقتی شنید که هواپیمای موشکی قادر به حمل بمب نیست دستور داد که ساختمان همه هواپیمای مزبور را هر طور هست مبدل به هواپیمای بمباران نمایند و صدور این دستور شبیه به آن بود که پیشوا، امر کند که يك گاو نر را مبدل به يك گاو ماده نمایند تا بتواند شیر بدهد.

ولی بالاخره پیشوای ما با ساختمان هواپیمای موشکی موافقت کرد و به طوری که گفته شد فرماندهی اولین بخش هواپیمای جت را به من واگذار کردند.

یکی از شرایط هواپیمای بمباران که می‌باید به انگلستان برود و آن کشور را ویران کند این بود که شعاع پرواز طولانی داشته باشد و جتهای ما در آن دوره فقط می‌توانستند هشتاد کیلو متر از فرودگاه خود دور شوند و به درد بمباران انگلستان نمی‌خوردند.

ولی همان هواپیمای ناقص از لحاظ مبارزه با بمب افکنهای خصم بسیار مفید و مؤثر بود و من روز اول که برای پیکار با يك دسته از هواپیمای بمباران خصم، هواپیمای جت مسراشمیت ۲۶۲ را راندم متوجه شدم که يك هواپیمای جت بهتر از پنج شکاری سابق است.

طرز عمل ما این طور بود که صبر میکردیم تا این که هواپیمای

آلمان هم گروهی از جوانان شانزده و هفده ساله را وارد خدمت نیروی هوایی کند و هواپیماهای جت را به آنها بسپارد تا پرواز کنند و هواپیماهای آمریکا و انگلستان را نابود نمایند.

غافل از این که هواپیماهای کامبکازه در ژاپن، هیچ وظیفه‌ای نداشتند جز این که پرواز کنند و روی ناوهای آمریکا فرود بیابند تا این که انفجار بمب آنها، ناو را غرق نماید.

ولی شکاریهای جت می‌باید با هواپیماهای بمباران و شکاری آمریکا و انگلستان مصاف بدهند.

کسی که می‌باید برود و روی ناو خصم سقوط کند محتاج فرا گرفتن فن جنگ نیست، اما یک خلبان شکاری که باید با هواپیمای بمباران و شکاری دشمن دست و پنجه نرم نماید، نیازمند طی یک دوره تعلیمات مخصوص است و بعد از خاتمه تعلیم می‌باید تجربه آموخته شود و به دست آوردن تجربه، در نیروی شکاری مستلزم مرور زمان می‌باشد و همان‌طور که نمی‌توان در ظرف دو هفته یک مرد نادان و عامی را مبدل به یک دانشمند کرد، نمی‌توان در دو هفته یک جوان شانزده یا هفده ساله را مبدل به یک خلبان شکاری نمود.

من که می‌دانستم اجرای طرح مزبور به منزله قتل عام جوانهای شانزده و هفده ساله آلمانی می‌باشد با آن مخالفت کردم و در آخرین روزهای جنگ اروپا، مخالفت من مؤثر واقع شد و از قتل عام عده‌ای از جوانهای آلمان جلوگیری گردید.

\*\*\*

قصدم خودستایی نیست ولی برای روشن شدن گوشه‌ای از تاریخ جنگ باید بگویم از روزی که فرماندهی بخش مستقل شکاریهای جت به من واگذار شد تا روز ۲۶ آوریل ۱۹۴۵ میلادی که در آن روز من برای آخرین

بمباران خصم وارد منطقه‌ای شوندم که جتهای ما می‌توانستند در آن منطقه پرواز کنند و همین که رادار ورود هواپیماهای خصم را به آن منطقه اطلاع می‌داد ما پرواز می‌کردیم و چون نیروی جت برای صعود به طبقات بالایی فضا زیاد است، در اندک مدت ما خود را به هواپیماهای مهاجم می‌رسانیدیم و آنها را مورد حمله قرار می‌دادیم و نظر به این که سرعت جتهای ما زیاد بود شکاریهای خصم که از هواپیماهای بمباران خود حمایت می‌کردند نمی‌توانستند ما را سرنگون کنند.

زیرا همین که می‌دیدیم که شکاریهای دشمن ما را احاطه کرده‌اند از سرعت زیاد خود استفاده می‌نمودیم و ناپدید می‌شدیم.

متأسفانه پیشوای آلمان، دیر به فکر ساختن هواپیماهای جت افتاد و حتی در آن موقع احداث بمب افکنهای جت را به نیروی هوایی تحمیل کرد در صورتی که در آن موقع جتهای ما بیش از یک موتور نداشتند و شعاع پروازشان خیلی محدود بود و ساختن هواپیمای بمباران جت هیچ فایده نظامی نداشت.

وقتی اولین بخش هواپیماهای شکاری جت به فرماندهی من تکمیل شد (با توجه به شعاع پرواز کوتاه هواپیماهای مزبور) نیروی هوایی آمریکا و انگلستان خیلی قوی شده بود و ما نمی‌توانستیم با یک بخش هوایی متشکل از دوست هواپیمای جت جلوی هواپیماهای آمریکا و انگلستان را که برای ما بالای آسمانی شده بودند بگیریم.

ما از حیث خلبان هم دچار مضیقهای زیاد شدیم زیرا خلبانان خوب ما تلف شدند و ما نمی‌توانستیم که با سرعت خلبانان را طوری تربیت نمایم که ورزیده و لایق گردند.

آن موقع دوره‌ای بود که در ژاپن خلبانان داوطلب مرگ به اسم خلبان «کامبکازه» شروع به خدمت کردند و پیشوای آلمان به فکر افتاد که در

مرتبه پرواز جنگی کردم، هفده هواپیمای خصم را سرنگون نمودم و بخش مستقل شکاریهای جت من تا روز ۲۶ آوریل ۱۹۴۵ میلادی، چهار صد و هفتاد و دو هواپیمای خصم را سرنگون کرد در صورتی که گفتم جنهای ما نمی‌توانستند بیش از چندین دقیقه در فضا بمانند و مجبور بودند که زود به فرودگاه برگردند.

طوری بيم از جنها در دل امريكايها و انگلېسها جا گرفته بود كه با اين كه سانسور نظامي دول امريكا و انگلستان مانع از اين مي شد كه پروزي جنهاي ما به اطلاع مردم برسد باز جرايد و مجلات انگلستان عكس جنهاي ما را چاپ كردند و من همان موقع عكسهاي مزبور را در مجلات انگليسي و امريكايي كه از كشورهاي بي طرف به ما مي رسيد ديدم.

در آن موقع نه انگلستان داراي جت بود و نه امريكا، و گرچه بعد از جنگ اخير انگلېسها مدعي شدند كه يك هواپيماي جت هم در انگلستان اختراع شده و به مخترع آن يكصدهزار ليره پاداش دادند ولي قدر مسلم اين است كه تا آخرين روز جنگ جهاني دوم در اروپا، نه انگلستان يك هواپيماي جت وارد صحنه كارزار نمود نه امريكا و من عقیده دارم كه اگر رئيس دولت آلمان، به گزارشي كه من در سال ۱۹۴۳ میلادی راجع به هواپیمای جت تهیه کردم و فرستادم ترتیب اثر می‌داد آلمان با آن وضع شکست نمی‌خورد و ما جلوی هواپیمای انگلیسی و امریکایی را در آسمان می‌گرفتیم.

ولی رئیس دولت آلمان و گوربنگ فرمانده نیروی هوایی، مردانی بودند دارای استبداد رأی و گزارش مرا مورد توجه قرار ندادند و وقتی هیتلر درصدد ایجاد نیروی شکاری جت برآمد که فرصت از دست رفته بود و نیروی هوایی خصم مراکز صنعتی ما را ویران می‌کرد و کارخانه‌های هواپیماسازی ما، بر اثر بمبارانهای شدید هواپیمای دشمن، نابود می‌گردید

و شهرهای ما که کارگران کارخانه‌ها در آن سکونت داشتند از بین می‌رفت. روز سوم فوریه سال ۱۹۴۵ میلادی برلن از طرف هواپیمای دول متفق بمباران شد و در آن روز چهل و پنج هزار زن و بچه در پایتخت آلمان به قتل رسیدند.

من در آن موقع فرمانده نیروی شکاری نبودم و اگر هم بودم نمی‌توانستم جلوی بمباران برلن را بگیرم.

از روز سیزدهم فوریه بمباران شهر «درسدن» از طرف نیروی هوایی آمریکا و انگلستان شروع شد که چند شبانه‌روز شهر مزبور را بمباران کردند و هنوز هم کسی نمی‌داند که در آن بمباران چند هزار نفر از سکنه درسدن به قتل رسیدند ولی شهر مزبور بکلی از بین رفت.

علت بمباران شهر درسدن از طرف قوای آمریکا و انگلستان این بود که درسدن محور ارتش آلمان به فرماندهی «شروئر» که مقابل ارتش سرخ شوروی پایداری می‌کرد بود و دول آمریکا و انگلستان با محو درسدن و راه‌آهنهای آن، راه پیشرفت ارتش روسیه را باز کردند.

آخرین مرتبه که من در آلمان پرواز جنگی کردم روز ۲۶ آوریل ۱۹۴۵ میلادی بود.

آن هنگام ساخلوی من و خلبانانم فرودگاه نظامی و بزرگ «سالتزبورگ» بود و روز ۲۶ آوریل به مناسبت اینس که يك دسته از هواپيماهاي دژ پرنده آمريكايي به فرودگاه ما نزديك مي شدند من و عده‌اي از خلبانان با جت پرواز كرديم. نيم دقيقه بعد از اين كه وارد منطقه عمليات شدم يك هواپيماي شكري آمريكايي را سرنگون كردم و قصد داشتم كه به يك شكري ديگر آمريكايي حمله‌ور شوم.

ولی در آن موقع شکاریهای آمریکایی از عقب مرا مورد حمله قرار دادند و بر اثر شلیک آنها تا بلوی فرماندهی هواپیمای من در هم شکست و توربین

موتور جت من نیز متوقف گردید، یعنی موتور جت از کار افتاد و من مجبور شدم که فرود بیایم.

يك خلبان آزموده بعد از وقفه در کار موتور شکاری می تواند هواپیمای خود را فرود بیاورد، ولی وقتی من به فرودگاه سالتزبورگ رسیدم و خواستم بر زمین بنشینم دژهای پرنده آمریکایی که ما برای جلوگیری از آنها پرواز کرده بودیم بشدت فرودگاه ما را بمباران می کردند.

من نمی دانم زیر باران بمب، چگونه بسر زمین نشستم و همین قدر می دیدم که اطراف من انفجارها به قدری زیاد است که حتی به طور تخمین هم نمی توان شماره انفجارها را نگاه داشت و ناچار از هواپیمای بیرون جستم و روی زمین خوابیدم.

ولی بمباران قطع نمی شد و دژهای پرنده دسته ای بعد از دسته دیگر می رسیدند و فرودگاه را بمباران می کردند.

يك مرتبه، کنار خود صدای يك موتورسیکلت را شنیدم و دیدم که یکی از سربازان فرودگاه که دارای موتورسیکلت بود جان خود را به خطر انداخته و آمده که مرا نجات بدهد و من پشت موتورسیکلت او جا گرفتم و وی با سرعت مرا از وسط فرودگاه دور کرد و هر گاه در آن ساعت آن مرد رشید به کمک من نمی رسید ممکن بود که بر اثر انفجار یکی از بمبها کشته شوم.

پانزده روز بعد یعنی در سوم ماه مه ۱۹۴۵ میلادی آنچه از هواپیمای جت ما که باقی مسانده بود در فرودگاه ویران سالتزبورگ در يك ردیف قرار گرفتند، زیرا ستاد نیروی هوایی آلمان به ما امر کرده بود که هواپیمای جت را به قوای آمریکا و انگلستان که به سالتزبورگ نزدیک می شدند تسلیم نماییم.

هیتلر وجود نداشت و «فن دونینز» فرمانده سابق نیروی زیر دریایی آلمان رییس دولت آلمان شده بود و او به وسیله ستاد نیروی هوایی به من

امر می کرد که جت های خودمان را به آمریکاییها تحویل بدهیم.

آن روز در آسمان، شکاریهای آمریکایی بالای فرودگاه سالتزبورگ دور می زدند ولی به طرف ما تیراندازی نمی کردند زیرا می خواستند که جت های ما را بدون عیب به دست بیاورند و ببینند که راز ساختمان هواپیمای جدید ما در چیست.

ولی به محض این که اولین تانک دشمن وارد فرودگاه شد من اشاره ای کردم و فهمانیدم که باید دستور العمل مرا به موقع اجرا بگذارند و يك مرتبه چند انفجار بین جت ها روی داد و هواپیمای آتش گرفت و آمریکاییها نتوانستند که جت های ما را سالم به دست بیاورند. پس از آن، من اسیر شدم و مسدتی در بازداشتگاه های افسران اسیر بسر بردم تا این که مرا آزاد نمودند.

پایان

لاجه لیکنراد