

اميريِ ‌دربان، مسعود، (۱۳۲۳- ۱۳۵۹) شهید جاوید‌الاثر خلبان نیروی هوایی ارتش. نخستين روز فروردين، در مشهد به دنیا آمد. پدرش علي‏اكبر، مردي متدين بود و از همان اوان كودكي، فرزندش را با احكام حيات‏بخش اسلام آشنا کرد. تحصيلات ابتدایي و متوسطه را در زادگاهش گذراند و در هجدهم بهمن 1343، وارد دانشکده خلبانی نیروی هوایی شد (هادیان، 1399: 109). دروس علمی، زبان و پروازهای مقدماتي را در ايران گذراند و براي گذراندن دوره تكميلي خلبانی جت‌، در چهارم اسفند 1344 به مدت 68 هفته به آمریکا عزیمت کرد. ابتدا به مرکز آموزش زبان لکلند در تکزاس و سپس پایگاه هوایی کِرِگ در آلاباما اعزام شد و پس از طی موفقیت‌آمیز دوره و پرواز با هواپیماهای تی 41، تی 37 و تی 38، به اخذ نشان خلبانی و درجه ستوان‌دومی نائل آمد و در ششم تیر 1346 به ایران بازگشت. ابتدا جهت ادامه آموزش رزمی با هواپیمای اف 5، به پایگاه یکم شکاری مهرآباد و پس از پایان دوره، از دوم شهریور 1347 به پایگاه سوم شکاری همدان منتقل شد (پرونده خدمتی). ستوان‏یکم امیری در پانزدهم دی 1349 جهت طی دوره آموزش رزمی کابین جلوی هواپیمای اف 4، گزینش و به پایگاه یکم مستقل شکاری مهرآباد اعزام شد و پس از طی موفقیت‌آمیز دوره، از دوم خرداد 1350 به پایگاه هفتم شکاری شیراز انتقال یافت. دوره هنرآموزگاری کابین عقب هواپیمای اف 4 را در پانزدهم اردیبهشت 1353 و دوره هنرآموزگاری کابین جلوی اف 4 را در پنجم اسفند 1353 طی کرد و از اول مرداد 1354، به گردان 11 آموزشی اف 4 در پایگاه یکم شکاری مهرآباد منتقل شد (نمکی عراقی و دیگران، 1398، ج 7: 378). در سال 1354 ازدواج کرد که حاصل آن، یک فرزند پسر فارغ‏التحصیل رشته فيزيك اتمي در كشور نروژ است (قاضی‏‌میرسعید و دیگران، 1399: 363). سروان امیری جهت طی دوره فرماندهی گردان، در هجدهم مهر 1356 به مدت پنج ماه به کشور آمریکا اعزام شد و پس از گذراندن موفقیت‌آمیز دوره، در 28 فروردین 1357 به ایران بازگشت و به سِمت افسر عملیات گردان 91 شکاری پایگاه نهم شکاری بندر عباس انتصاب یافت. سرگرد امیری از اول سال 1358، به سِمت افسر ستاد عملیات هوایی شعبه آموزش‏های پروازی مقدماتی در معاونت عملیات نیروی هوایی منصوب شد (پرونده خدمتی). این معلم‌خلبان با شروع جنگ تحمیلی، داوطلبانه به یاری هم‌رزمانش شتافت و بي‌درنگ خود را به پايگاه سوم شکاری شهید نوژه همدان معرفی کرد و در آنجا به انجام مأموريت‏هاي پروازي عليه دشمن پرداخت. در عملیات کمان 99 در اول مهر 1359، به‌عنوان جلودار (لیدر) یکی از دسته‌های پروازی اجرای مأموریت کرد و در روزهای بعد نیز تا دوازدهم مهرماه، به‌عنوان جلودار یا لیدر دسته‏های پروازی چهار فروندی هواپیمای شکاری- بمب‌افکن اف 4، اهدافی در عمق خاک دشمن را به‌تواتر بمباران نمود؛ به‌طوری‌که در خاطراتش آمده است: «در دوم مهر 1359، در يك پرواز چهار فروندي مأموريت يافتيم تأسيسات نظامي- اقتصادي العماره را منهدم کنیم. جلودار گروه پرواز در جلسه توجيه پروازي، قبل از تشريح مأموریت خاطرنشان کرد كه بايد در اين برهه تاریخی و سرنوشت‌ساز، دِين خود را به اسلام و ملت مظلوم ايران ادا كنيم. توجيه به نحو احسن انجام گرفت و برابر آن، یکی پس از دیگری از زمین برخاستیم و به‌سمت هدف پرواز کردیم. حمله علیه نقاط مختلف را برروي نقشه پروازي از قبل مشخص نموده، آن‏ها را يكي پس از ديگري پشت سر گذاشتيم و هرلحظه بررسي‏هاي لازم را انجام مي‌داديم تا اینکه سرانجام به هدف برون‌مرزی العماره در داخل خاک عراق نزدیک شدیم. به‌سرعت به بررسي كليدها و نشان‌دهنده‌ها پرداختیم، لحظاتی بعد بايد عمل اوج‌گيري براي بمباران و قرارگرفتن برروي هدف را يكي پس از ديگري انجام مي‏داديم. بنابراین با رسیدن بر روی نقطه شروع، گروه پروازي يكي پس از ديگري اوج گرفته در وضعيت بمباران قرار گرفتيم و ده‏ها تُن بمب را بر قلب سياه دشمن فرو ریختیم. شعله‌هاي سركش آتش بمب، وجدانمان را در دفاع مشروع از ایران عزیز تسلي بخشيد. بلافاصله به‌سمت شرق گردش کرده و به‌طرف ميهن اسلامي ادامه مسير داديم؛ اما در مسير بازگشت، با ناباوری باخبر شدیم که يكي از پرندگان آهنين‌بال همراه ما به خلبانی سرگرد مسیح‌الله دین‌محمدی کابین جلو و سروان غفور رامین‏فر مورد اصابت موشک دشمن واقع ‌شده و نزدیک شهر العماره در خاك دشمن سقوط كرده‏اند. با شنیدن خبر سانحه همکاران خلبانم، شادی لحظات قبل به غمی جانکاه مبدل شد. هرچند این روند، همه‌روزه ادامه داشت. همکاری که لحظاتی قبل در بال هم پرواز می‏کردیم، وقتی خبر سانحه‏اش را می‏شنوی چقدر تلخ و ... است؛ اما این ذات هر جنگی است و از آن گریزی نیست. آن روز علی‌رغم پیگیری‏های مختلف، از سرنوشت آنان اطلاعی به دست نیامد» (قاضی‌میرسعید و دیگران، 1399: 365). سرانجام چند روز بعد سرگرد اميريِ دربان در آخرين مأموريت خود در ۰۶:۱۰ شنبه دوازدهم مهر 1359 به همراه ستوان‌يكم خسرو جعفـري در موقعیت شماره 1 دسته پروازی با شناسه طوفان اِف به پالايشگاه الدوره در جوار بغداد تک کردند و پس از بمباران هدف، براثر اصابت موشك زمين‌به‌هواي پدافند هوايي بغداد، فرصت بيـرون‌پريدن از هواپيما را نيافتند و هر دو خلبان به شهادت رسیدند. خلبانان هواپیمای شماره 2 این دسته پروازی، سروان علی‌اصغر هاشمیان و ستوان‌یکم سیاوش مشیری با اندوه و تأسف بسیار مراتب سانحه را گزارش کردند (نمکی عراقی و دیگران، 1398، ج 4: 38). البته ازطرف نيروي هوايي ارتش تا مدتي او را مفقودالاثر اعلام ‌كردند تا اينكه در 1370 با ارائه مدارك مستند، ثابت شد كه هم‌زمان با سقوط هواپيما، این خلبان به شهادت رسيده است (نمکی عراقی و دیگران، 1399، ج 7: 378 و خلیلی و دیگران، 1398: 68). او یکی از قدیمی‏ترین و با تجربه‏ترین خلبانان اف 4 بود که در همان نبردهای هوایی دو هفته اول جنگ به شهادت رسید و مجموع آخرین ساعت پرواز نامبرده تا زمان شهادت، برابر 3043 ساعت بوده است (سوابق خدمتی). **مآخذ:** پرونده خدمتی، معاونت عملیاتی، ستاد نیروی هوایی ارتش؛ خلیلی، حسین و دیگران، اطلس نیروی هوایی ارتش در انقلاب اسلامی و دفاع مقدس، ج 8، تهران: مرکز راهبردی نیروی هوایی ارتش، ۱۳۹۸؛ قاضی‏‌میرسعید، سیدحکمت، مردان آسمان، تهران: مرکز راهبردی نیروی هوایی ارتش، ۱۳۹۹؛ نمکی ‌عراقی، علی‌رضا و دیگران، تاریخ نبردهای هوایی دفاع مقدس، ج ۴، تهران: مرکز راهبردی نیروی هوایی ارتش، ۱۳۹۸.