

افغانستان آزاد – آزاد افغانستان

AA-AA

چو کشور نپاشد تن من مباد بدین بوم و بر زنده یک تن مباد
همه سر به سر تن به کشتن دهیم از آن به که کشور به دشمن دهیم

www.afgazad.com

afgazad@gmail.com

Political

سیاسی

نویسنده: پیتر هایزنکو
برگردان: سعید عطاپور
فرستنده: علی مشرف
۰۷ مارچ ۲۰۲۳

جتهای جنگی ناتو برای اوکراین؟ گرجستان سلام می رساند!

ناتو در جنگ اوکراین شکست خواهد خورد. هر کسی که عقلش سر جایش باشد بخوبی این را می داند، اما با تحویل تانک ها و احتمالاً هواپیماها، چیز بسیار بدتری آشکار خواهد شد. سیستم های تسلیحاتی ناتو بیشتر شبیه سیستم های به درد بخور برای نمایش در ویتترین هستند. زمانی که ابهت و هیبت آنها شکسته نشده و از آنها ابهام زدانی نشده است، می توانند به عنوان یک عامل خوف آور بازدارنده عمل می کنند. اما آنها پس از ورود به کارزار اوکراین هیمنه خوف آور خود از دست خواهند داد.

توضیح مترجم:

پیتر هایزنکو فرزند یک زوج روسی-آلمانی، نویسنده کتب و مقالات فنی سیاسی و خلبان بازنشسته آلمانی ساکن مونیخ است. لیه تیز انتقادات وی به عنوان یک محافظه کار مدافع منافع آلمان متوجه مراکز قدرت آنگلو ساکسون است که وی آن ها را مسبب اصلی آغاز جنگ جهانی اول و قرارداد اسارتبار ورسای و به این ترتیب عامل اصلی نازیسم و ظهور هیتلر در آلمان به شمار می آورد. تقریباً تمام مقالات و کتب پیتر هایزنکو در نقد میلیتاریسم ناتو، سیاستهای نئوکولونیالیستی آنگلو ساکسونها و کنسرنهای بزرگ بین المللی آنان برای سودآوری بیشتر از بحرانهای گوناگون جهانی است.

در جریان سقوط هواپیمای با شماره پرواز MH17 700-200 آبی از مالزی در سال ۲۰۱۴ در جنگ داخلی اوکراین نیز هایزنکو در شمار معدود کسانی در غرب بود که فرضیه سرنگونی هواپیما در نتیجه شلیک راکت توسط نیروهای طرفدار روسیه را رد کرده و به انتقاد از آن پرداخت. هایزنکو با طرح سؤالاتی جدی و کارشناسی با انگشت گذاشتن بر تناقضات آن ادعاها، گفتمان رایج در مدیای فضای غرب را به نبرد جدی فراخواند. ترجمه مقاله حاضر نه به خاطر موافقت یا مخالفت با نظرگاه سیاسی هایزنکو، بلکه به دلیل مباحث در خور تأمل وی در زمینه علل نظامی تعلل غرب در ارسال هواپیماهای پیشرفته به اوکراین صورت می گیرد.

بسختی می توان گفت که تا کنون یک زور آزمائی واقعی و مستقیم بین سیستم های تسلیحاتی ناتو و شوروی/روسیه به وقوع پیوسته باشد. موافقی هم که این سیستمها در مقابل هم دیگر قرار گرفتند، این اتفاق در کشورهای ثالثی صورت گرفت که عمدتاً نیز به وسیله پرسنل بومی به کار گرفته شده اند. اما حتی در آن زمان نیز سلاح های شوروی می توانستند مشکلات عدیده و جدی را برای رقبای غرب خود ایجاد کنند. حال سؤال این است، آیا این حقیقت دلیل واقعی تعلق و امتناع رئیس جمهور امریکا از تحویل جت های اف-۱۶ به اوکراین است؟

کابوس جنگ گرجستان

جنگ سال ۲۰۰۸ در گرجستان بشدت جنگ سالاران ناتو را به وحشت انداخت. در اینجا باید موكداً یادآوری کنم که بعد از این جنگ دیوان عالی حقوقی اروپا پس از بررسی عوامل شروع این جنگ به این نتیجه رسید که این روسیه نبوده که شروع این جنگ را تحریک کرده یا مقصر آن بوده است. بلکه دستهای کثیف "سیا" در آنجا در کار بود. تازه آنموقع هم مدت مدیدی بود که گرجستان جت های جنگنده اف ۱۶ امریکائی را در اختیار داشت.

این جنگنده ها هم طبیعتاً در این جنگ بهکار گرفته شدند. نتیجه این شد که خلبانان جنگنده روسی با جت های روسی خود اف-۱۶های امریکائی را بدون تحمل هر گونه خسارتی در آسمان گرجستان پودر و پاکسازی کردند. خب حالا شاید فکر کرد و یا گفت که خلبانان گرجی به اندازه کافی از مهارت حرفه ئی برخوردار نبودند. در حالی که من از یک منبع موثق اطلاع دارم، که خلبانان زبده امریکائی هم پشت فرمان این اف ۱۶های گرجستانی نشسته و آنها را هدایت می کردند. حتی آنها نیز نتوانستند جنگنده های روسی را شکست دهند. حتی یکی از آنها را.

هر چند که رسانه های غربی در این مورد کاملاً سکوت اختیار کردند، در مقر ناتو اما چادرهای فرماندهان ارتش در حال سوختن بود. این امر به هیچ وجه در تصور نمی گنجید که جنگنده های های ناتو که تا عرش اعلی در مورد آنها حماسه سرائی می شود و از سوی همه مورد ستایش قرار می گرفتند، تا این حد در برابر جت های روسی بی ارزش باشند. حالا در حالی که ۱۵ سال بعد از آن جنگ روسیه به طور وقفه ناپذیری به توسعه هواپیماهای جنگی خود ادامه داده است، ایالات متحده تقریباً تنها یک F 35 را به عنوان جدیدترین تجهیزات وارد نیروی هوایی خود کرده است، که تازه آنهم از نظر تکنیکی آنقدر پیچیده بارگذاری شده است که آشکارا به عنوان یک مشکل جدی از آن نام برده می شود که نمی توان به طور قابل اعتمادی آن را به گار گرفت.

هنگامی که میگ ۲۹ شوروی در سال ۱۹۹۰ (بعد از سقوط المان شرقی) وارد لوفت وافه (نیروی هوایی المان) شد، یک افسر لوفت وافه که از خدمت با فانتوم آمده بود به من گفت، که هیچ جت جنگنده غربی را نمی شناسد که بتواند به طور جدی با این هواپیما رقابت کند. میگ ۲۹ هنوز هم یکی از جت های مورد علاقه کشورهای بلوک شرق سابق است. میگ ۳۱ سریع ترین هواپیمای جنگی حاضر در حال خدمت در بین نیروهای هوایی جهان است.

سیستمهای برتر پدافند هوایی روسیه

دستگاه دافع هوایی اس ۴۰۰ روسیه قدرتمندترین دستگاه موجود حال حاضر در سطح جهان است. هیچ مهاجمی که در محدوده برد آن قرار بگیرد، نمی تواند از دست آن جان سالم به در ببرد. هرچند اس ۴۰۰ روسی هنوز در درگیری اوکراین مورد استفاده قرار نگرفته است، اما روسیه گزارش می دهد که بیش از ۲۰۰ جت جنگنده اوکراینی تا کنون سرنگون شده اند. از جمله میگ های ۲۹ اوکراینی. این به این دلیل نیست که خلبانان اوکراینی غیرحرفه ئی هستند،

بلکه به خاطر آنست که روسیه خیلی ساده خیلی بهتر است. قسماً به این خاطر که نسخه های روسی به طور مداوم توسعه یافته اند و این مزیت مرا متوجه برتری قابل توجه صنعت هواپیماسازی روسیه نسبت به رقبای غرب خود می سازد.

در غرب وقتی یک هواپیما به ثبت رسیده و تأیید می شود، چه نظامی و چه غیرنظامی، دیگر چیزی در آن تغییر نمی کند. زیرا بسته به میزان تغییر، ثبت (رجیستر) مجدد کامل الزامی است. روسیه اما فلسفه متفاوتی دارد. در روسیه می گویند، چرا مثلاً یک موتور ارتقاء یافته را در یک مدل هواپیمای قدیمی تر به کار نگیریم در حالی که مابقی آن را بدون تغییر به کار گیریم؟ آیا واقعاً باید برای این کار یک روند کامل ثبت و تأیید رسمی را طی شود؟ در غرب جواب این سؤال مثبت است، اما در روسیه نه. این به روسیه اجازه می دهد بدون هزینه غیر ضروری (ناوگان) هواپیماهای خود را مدرنیزه کند. اما تفاوت ها بسیار فراتر از اینها می روند.

مشکلات باز آموزی

هر سازنده هواپیما "فلسفه" خاص خود را دارد. داگلاس متفاوت از بوئینگ یا لاکهید یا ایرباس می سازد. با این حال، تفاوت اساسی بین هواپیماهای شوروی و غربی در «افق مصنوعی» بود. آنها به عکس ما (غرب) آن را کاملاً متفاوت شکل می دادند. در حالی که (در هواپیماهای غربی) افق ما همیشه موازی با افق واقعی نشان داده می شد، در نزد روسها اینطور بود که خلبان هواپیمای خود را از پشت در مقابل افق می بیند. این به این معنی است که واکنشهای پایه ئی خلبانان در هنگام پرواز کور [طی مسافتی طولانی بدون مشاهده زمین، به طور مثال در ابرها] کاملاً در شرایطی معکوس تبیین می شدند. پس از سال ۱۹۹۰، زمانی که هواپیماهای غیرنظامی غربی (بعد از تصرف بازار روسیه) در روسیه مستقر شدند، در کنار همه مشکلات دیگر ناشی از رویکردهای متفاوت تکنیکی، این امر نیز مشکلات بزرگی را به وجود آورد. مشکل خدمه نیز به جای خود. خدمه کابین هواپیماهای شوروی معمولاً چهار تا پنج نفر بودند. کاپیتان، کمک خلبان، مهندس، ناوبر و اپراتور رادیو. برای این خلبانانی که هر کدام در کار خود عالی هم عمل می کردند، تغییر ناگهانی وظایف و ادغام آنها در حوزه عمل تنها دو خلبان امری دشوار بود.

همه خلبانان نظامی اوکراینی هم با فن آوری شوروی آموزش دیده و به آن تعلیم دیده و آشنا هستند که افق های پروازی "وارونه" نشان داده می شوند. حال احمقانه ناوارد به امور کارشناسی فکر می کنند که می توانند این خلبان ها را ظرف چند ماه به نحوی دیگر برنامه ریزی کرده در کابین هواپیماهای جنگنده غربی بنشانند.

تا اینجا من حتی به تفاوت های پایه ئی از نظر طراحی فناوری و فلسفه کلی آن هم نپرداختم. آنها حالا باید به طور ناگهانی در عرصه های تاکتیک و مانور هم "امریکائی" پرواز کنند. در هوانوردی غیرنظامی، تغییر پرواز و آموزش یک خلبان از یک مدل به مدل (مشابه) دیگر حدود سه ماه طول می کشد. آموزش جزئیات فنی مدل جدید، نحوه استفاده از شبیه ساز (سیمولاتور) و کابین مجازی پرواز. تازه تمام اینها در صورتی است که شما اگر فقط از یک مدل بوئینگ به مدل دیگر تغییر شغل دهید. اما حالا قرار است در همان مدت زمانی یک خلبان اوکراینی از فناوری شوروی به F-16 تغییر ریل دهد؟ یا این که قرار است خلبانان ناتو با F-16 های اهدائی در اوکراین پرواز کنند؟ اما قضیه از این هم پر مخاطره تر و ریسک آمیزتر می شود.

رفلکس های اولیه به سختی قابل تغییرند

به طور کلی، و نه فقط برای خلبانان، در موقعیت های استرس زا، شخص به طور ناخودآگاه به الگوهای رفتاری که در ابتدا آموخته است باز می گردد. هر چه سطح استرس بیشتر و بالاتر باشد، انسان بیشتر به اولین و پایه ئی ترین آموخته های خود رجعت می کند و خلبانان هواپیماهای جنگی در طول عملیات نظامی نیز در معرض بیشترین لحظات استرس هستند. لحظه ای تصور کنید، حال اگر در این فی مابین افق پروازی نیز وارونه به خلبان نمایش داده شود چه اتفاقی برای این خلبان خواهد افتاد؟

این عملاً به معنای وقوع اشتباهات مرگبار از پیش برنامه ریزی شده است. حتی پس از سال ها استفاده از سیستمهای جدید. تقریباً می توان برای این بازآموزان اوکراینی متأسف شد. آنها قرار است با یک دستگاه جدید با استفاده از فناوری بیگانه و ناآشنا، با خلبانان مجرب روسی رودرو شوند، خلبانانی که رفلکس آنها به هیچ وجه مختل نمی شود. برای این خلبانان راحتتر است که فوری به خودشان تیر خلاص بزنند.

این مشکل در مورد تانک های غربی نیز صادق است، البته نه بشدتی که در مورد هواپیماها هست. اما واقعاً چه کاری از دستشان بر می آید؟ بسختی کسی می تواند جوابی برای آن ارائه کند. تانک های لئوپارد المانی هم هرگز در شرایط جنگی با تانک های روسی روبه رو نشده اند. اما تجربه سوریه بخوبی نشان داده است که حتی جنگجویانی با حداقل آموزش های نظامی و تجربه به کارگیری سیستمهای پیشرفته نیز قادر به ترکاندن لئوهای المانی آنها با ضد تانکهای ارزان قیمت هستند. بنابراین لئو ها به هیچ وجه قلعه های متحرک تخریب ناپذیری بر روی زنجیر نیستند.

حال وقتی لئوهای المانی با تکنیک بسیار پیشرفته و جا افتاده روسی مواجه شوند، چه بلایی بر سر آنها خواهد آمد؟ کسی جوابی برای این سؤال ندارد، زیرا این تقابل هرگز در میدان امتحان نشده است. در مورد خود قضیه تحویل تانک ها هم که با توجه به تعداد (بسیار قلیل آنها) بیشتر آن را می توان را یک برگ انجیر مسخره توصیف کرد. آنها هیچ تأثیر تعیین کننده ای بر آنچه در اوکراین اتفاق می افتد نخواهند داشت.

گرجستان الگو و سرمشقی برای اوکراین؟

بیانید یک بار دیگر مروری بر جنگ گرجستان در ۱۵ سال پیش داشته باشیم. شخص بروشنی می تواند شباهت هائی و همسانی های را با درگیری کنونی اوکراین مشاهده کند. ایالات متحده به طور فعال از گرجستان در زمینه آموزش، حمل و نقل نیروها و ماتریال حمایت کرد. اما این سیاستها کاربرد دیگری نداشت غیر از این که تعداد زیادی از مردم به طور غیر ضروری جان خود را از دست دادند.

اما نکته مهم و کلیدی در این است که جنگنده های F-16 گرجستانی-امریکائی نتوانستند خود را حتی در هیچ سطحی همتراز با هواپیماهای جنگنده روسی نشان دهند. با وجود آن که گرجستان حدود پنج سال آنها را در اختیار داشت و نیروی هوائی گرجستان در این مدت تعلیمات لازمه را دریافت کرده بود. سایر جت های جنگنده دیگر ارتش های ناتو هم هرگز در مصافی رودرو و مستقیم با هواپیماهای روسی قرار نگرفته اند تا آزمایش خود را پس بدهند. حال در صورتی که اگر اینها واقعاً به اوکراین تحویل داده شوند، با وجود تمام مشکلاتی که توصیف شد، به اضافه مشکلات در مورد تعمیر، نگهداری و اورهال آنها، محصولات برتر غربی در معرض خطر از دست دادن هاله مقدس شکست ناپذیر خود قرار دارند. همانطور که به طور نمونه در مورد توپ هویتزر خودکششی Panzerhaubitze 2000 المانی اتفاق افتاد، که با از دست دادن ابهت خود به عنوان توپخانه ای غیرقابل اعتماد و با نیاز به تعمیر بالا اعتبار خود را از دست داده است.

تجربیات جنگ سوریه چیز های دیگری را نیز اثبات کرده اند. به عنوان مثال، جت های تورنادوی المانی بعد از هر یک ساعت پرواز به حدود هشت ساعت تعمیر، نگهداری و سرویس برای آماده شدن برای پرواز بعدی نیاز دارند. در نتیجه، شما در طول روز می توانید فقط دو ماموریت را انجام دهید. در سوی دیگر، جت های روسی می توانند تقریباً مانند هواپیماهای مسافربری غیرنظامی عمل کنند. آنها روزی پنج تا شش سورتی پرواز داشتند. فرود بیاورید، سوخت گیری کنید، اسلحه را بارگیری کنید و دوباره پرواز کنید. جمیع این عوامل باعث می شود که همه بازی ها پیرامون اعداد و آمار تعداد هواپیماها تبدیل به نمایش سطحی شود. از آن گذشته اصلاً چه تعداد از سلاح های غربی در حال حاضر عملیاتی هستند؟

بیشتر یک بازدارندگی مبتنی بر خوف تا قابلیت های عملی

ناتو در جنگ اوکراین شکست خواهد خورد. هر کسی که عقلش سر جایش باشد بخوبی این را می داند، اما با تحویل تانک ها و احتمالاً هواپیماها، چیز بسیار بدتری آشکار خواهد شد. سیستم های تسلیحاتی ناتو بیشتر شبیه سیستم های به درد بخور برای نمایش در ویتن هستند. زمانی که ابهت و هیبت آنها شکسته نشده و از آنها ابهام زدائی نشده است، می توانند به عنوان یک عامل خوف آور بازدارنده عمل می کنند. اما آنها پس از ورود به کارزار اوکراین هیمنه خوف آور خود از دست خواهند داد.

از این زاویه تصمیم رئیس جمهور ایالات متحده بایدن برای تحویل ندادن F-16 نه از روی خودداری عاقلانه، بلکه تلاشی برای جلوگیری از آشکار شدن این حقیقت است که این محصولات بسیار تحسین شده تنها برای حمله به کشورهای ضعیف و بی دفاع مناسب هستند. جنگ اوکراین برای غرب محکی برای سنجش آن است که سیستم های تسلیحاتی آن تا چه حد به درد واقعیت های میدانی می خورند. آنها به قیمت جان تعداد بی شماری از اوکراینی ها و روس ها. اما به مجردی که ناتو در این جنگ شکست بخورد، برگهای بازی بزرگ پوکر غرب تغییر خواهند کرد و دسته جدید کارتهایی که پخش می شوند برای ناتو به هیچ وجه خوشایند نخواهد بود. این دقیقاً همان چیزی است که وضعیت را بسیار بغر ج و خطرناک می کند، زیرا روانپیشان و سایکوپاتهای در سطوح رهبری ناتو وقتی متوجه شکست خود شوند، چه خواهند کرد.

مثل همان انگیزه انگلیس قبل از جنگ جهانی اول: اگر ما قرار است به اعماق سقوط کنیم، بقیه دنیا را هم با خود خواهیم برد!

نویسنده پتر هایزنکو، اول فبروری ۲۰۲۳

برگردان: سعید عطاپور

پی نوشت:

همین الان، پس از نوشتن آخرین سطور پیامی از یک افسر سابق نیروی هوایی دریافت کرده ام، که می خواهم آن را با شما در میان بگذارم:

آقای هایزنکوی عزیز،

من پس از بازنشستگی به عنوان افسر کادر فنی نیروی هوایی، درگیر ترجمه مقررات فنی از زبان روسی به المانی بودم. این ترجمه ها پس از در اختیار گذاشتن ۲۴ فروند MIG-29 از نیروی هوایی منحل شده المان شرقی NVA به نیروی هوایی (غرب) ضروری شده بودند.

در آن زمان مطرح شده بود، که هواپیمای تورنادو بعد از هر ۶۰۰ ساعت پرواز نیاز به تعویض موتور دارد. اما ظاهراً مکانیک‌های هواپیمای روسی و ارتش المان شرقی NVA حتی نمی‌دانستند چگونه می‌توانند موتور یک هواپیما را تعویض کنند، زیرا که این مورد اتفاق نیفتاد بود و ضرورت نداشت.

یادداشت پیتر هایزنکو:

برای مقایسه: موتورهای جت هواپیمهای مسافربری بعد از حدوداً ۲۰.۰۰۰ ساعت پرواز نیاز به تعمیر و سرویس کامل دارند.

<https://www.anderweltonline.com/klartext/klartext-20231/nato-kampfjets-fuer-die-ukraine-georgien-laesst-gruessen/>