

پژوهشنامه تمدن ایرانی

دانشکده ادبیات و علوم انسانی

دانشگاه شهید باهنر کرمان

سال اول، شماره اول، پاییز و زمستان ۱۳۹۷

شکل گیری قوای سه گانه ارتش ایران در دوره پهلوی اول

محمدجعفر چمنکار^۱

چکیده

بررسی دوره تاریخی مابین سالهای ۱۳۰۰ تا ۱۳۲۰ ش، نشانگر آن است که سازمان ارتش و تشکیلات نظامی ایران، دگرگونی‌های عمده‌ای را تجربه نموده است. بر اساس سیاست‌های دولت پهلوی اول، نظامی گری با ایجاد امنیت، موجب پیشرفت کشور در ابعاد گوناگون سیاسی، اقتصادی و روابط خارجی می شد. در نتیجه بخش مهمی از آنچه اصلاحات دوره پهلوی اول خوانده می شود، در بعد نظامی انجام گرفت. ارتش نوین ایران در دوره پهلوی اول با تاکید بر ارکان و قوای سه گانه، چگونگی شکل گرفته است و آیا در یک مطالعه تطبیقی با قشون عصر قاجاریه، شکوفایی و بالندگی در آن به وجود آمده است؟ در انتها پژوهش نتیجه می گیرد که فرایند نوسازی نیروی های مسلح نسبت به دوره قاجاریه نقطه عطف محسوب شده و در این مقطع زمانی به پیدایش دگرگونی های ساختاری، تأسیس ارکان حرب کل قشون، شکل گیری لشکرهای چندگانه، تأسیس قوای سه گانه زمینی و هوایی و دریایی، لباس مشخص، تفکیک درجات، سازمان مدون مالی، آموزش نیروی انسانی، تجهیز به تسلیحات جدید، آموزش نیروی انسانی در داخل و خارج از کشور، در ارتش ایران منجر گردید.

واژه های کلیدی: پهلوی اول، ایران، ارتش، اصلاحات، قوای سه گانه

southstar_boy@yahoo.com

^۱. دانشیار گروه تاریخ دانشگاه ارومیه.

تاریخ پذیرش نهایی: ۹۷-۷-۲

تاریخ دریافت مقاله: ۹۷-۳-۲۶

The Formation of the Triple Forces of the Iranian Army during the First Pahlavi Period

Abstract

To study the historical period between the years 1300 to 1320 or years of Pahlavi dynasty of Iran indicate that the army and the military establishments have experienced major changes. Based on Pahlavi government policies, militarism with providing security caused the country's progress in different dimensions such as military, economic and international relationships. As a result, an important part of what is called the first Pahlavi era's formation was in military. How Iran's new army in the first Pahlavi period with emphasis on the triple forces is formed? And in a comparative study with the troops of Qajar era, is there any flourishing? At the end the current study concludes that the process of modernization of the armed forces is considered as apex in comparison to Qajar era and this period of time led to changes in the structure, to the establishment of the whole troops, to the formation of multiple troops and of the triple forces of ground, air and sea, specific clothing, separation of degrees, financial management organization, training human resources inside and outside of the country, equipping to new warfare in Iran's army.

Key word: the first Pahlavi period, Iran, military, reformation, three branches

مقدمه

در دوره پهلوی اول تلاش‌های فراوانی برای افزایش تمرکز سیاسی و اداری داخلی و نقش آفرینی منطقه ایی صورت گرفت. الحاق به قراردادهای بین المللی، انعقاد پیمان نامه‌های بازرگانی با کشورهای گوناگون جهان، توجه به فعالیتهای عمرانی، تعامل و تقابل با دولت انگلستان در مورد جزایر تنب کوچک و بزرگ و ابوموسی و به ویژه بازسازی ارتش با تاکید نیروی دریایی، نمونه‌هایی از این گونه تحولات بود. بررسی جایگاه استراتژیک تحولات نظامی در دوره پهلوی اول به معنای شناخت بخش عمده‌ای از تحولات تاریخی این دوران می‌باشد. دل‌بستگی شدید رضا شاه به ارتش که بخش راهبردی از سیاست داخلی و خارجی ایران را تشکیل می‌داد و در حقیقت دوران جدیدی از نقش آفرینی و دیپلماسی فعال را برای کشورمان به ارمغان آورد، سبب می‌گردد تا با بازشناسی تحولات و اصلاحات نظامی،، زوایای پنهان و آشکار فراوانی از تاریخ این دوران را بر ما عیان سازد. این اهمیت هنگامی افزایش می‌یابد که با مطالعه جایگاه ارتش در دوره پهلوی اول، ابعاد سیاسی، نظامی و اقتصادی ایران نیز بیشتر روشن می‌گردد. این شناخت می‌تواند ما را در چگونگی رفتار سیاسی، اقتصادی و نظامی امروزین در این منطقه و پرهیز از اشتباهات گذشته و درک حقیقی از اوضاع آن یاری دهد. پژوهشگر با تاکید بر منابع مستند دست اول از جمله اسناد و نشریات، سعی نموده است به این سؤال پاسخ دهد:

- ساختار ارتش ایران نسبت به ادوار گذشته چگونه تحولاتی را تجربه نموده است و این

فرایند چه تاثیری در سازمان آن داشته است؟.

در فرجام پژوهش، نگارنده بر این اعتقاد است که ساختار ارتش ایران در دوره پهلوی اول با شکل گیری قوای سه گانه مجزا، چینش جدید لشکرها، تأمین تجهیزات، سازمان دهی نوین، توجه به نیروی دریایی، تشکیل نیروی نوپای هوایی، آموزش نیروی انسانی و تاکید بر بومی سازی جنگ افزارهای مورد نیاز، دوره ایی از بالندگی را پس از انقلاب مشروطیت و فترت و رکود طولانی نشان می‌دهد.

الف- ارتش ایران در اواخر دوره قاجاریه

مقارن با تشکیل حکومت پهلوی، ایران در بعد نظامی در بدترین شرایط خود به سر می برد. بحران های پس از انقلاب مشروطیت، وقوع جنگ جهانی اول و نادیده گرفتن بی طرفی و اشغال ایران، حضور گسترده عناصر انگلیسی در سرحدات جنوبی و ناکارآمدی دولت احمد شاه قاجار در ایجاد تمرکز سیاسی، اداری، اقتصادی و نظامی از علل تأثیر گذار بر این فرآیند بود. (مریخ، چهارشنبه ۲۱ محرم الحرام ۱۲۹۶، ژانویه ۱۸۴۹، نمره دوم: ۱)، (دولت علیه ایران، ۲۹ ذی القعدة ۱۲۹۳، ش ۱: ۱)، (نفیسی، ۱۳۴۵: ۲۰) چنانکه بر اساس گزارش روزنامه کاوه در شعبان ۱۳۳۸/اردیبهشت ۱۲۹۹ / مه ۱۹۲۰، تمامی توانایی نظامی نیروی زمینی ایران در یک دیویزیون قزاق با هدایت افسران روسی، تعدادی ژاندارم یا قراسواران و یک بریگاد مرکزی تحت نظارت افسران سوئدی و واحدهای جنوب به فرماندهی انگلیسی ها بود. (کاوه، ۱۴ شعبان ۱۳۳۸، ش ۷: ۸-۹) قراسوران که وظیفه ایجاد امنیت در جاده های کشور را بر عهده داشتند، از سر استیصال و فقر شدید خود به لخت کردن کاروانیان و راهزنی می پرداختند. (بابن و هوسه، ۱۳۶۳: ۱۳۰۰) ، (چهره نما، ۱۳۳۲ق، ش ۱۰: ۱۳۳۲، ۱۵ق، ش ۱۴: ۱۴) یکی از بهترین توصیفات از استعداد نازل نیروی زمینی قشون ایران در حدود سال ۱۳۰۰ ش را روزنامه طوفان با سلسله نوشتاری با عنوان «پیشنهاد کمیسیون مطالعات نظام انگلیسی و ایرانی» ، و سپس روزنامه ستاره شرق انجام داده است. ۱. (طوفان، ۱۱ ذی الحرام ۱۳۲۹ق، ۲ سنبله ش ۱۳۰۰: ۲ ، ۱۰ صفرا المظفر ۱۳۴۰، ۲۴ میزان ۱۳۰۰، ش ۱۰، س اول: ۲) مقارن با دولت قاجاریه، نیروی دریایی ایران، متشکل از چند کشتی فرسوده عهد نادری و زندیه که بدون نیروی مجرب آموزش دیده، نظارت و بازسازی در آب های خلیج فارس رها شده و عملاً فاقد هر گونه توانمندی عملیاتی بود. (دیولافوا، ۱۳۶۹: ۸-۱۸۷)، (کرزن، ۱۳۶۲، ج ۱: ۶۱، ج ۲: ۶۴۸)، (هدایت، ۱۳۸۰، ج ۲: ۱۴۹-۳۰). سیاستمداران ایران بر این ضعف بزرگ که از عمده ترین دلایل ناکارآمدی در منطقه خلیج فارس و دریای عمان بود،

آگاهی داشتند و تلاش‌های پراکنده‌ای را نیز با هدف رفع این ضعف انجام دادند. فریدون میرزا (برادر محمد شاه قاجار که از سال ۱۲۵۲ تا ۱۲۵۵ ه. والی فارس بود)، در نامه‌ای به حاجی میرزا آقاسی صدراعظم محمد شاه قاجار می‌نویسد:

«کل دولت‌ها کشتی جنگی دارند، حتی امام مسقط و محمد علی پاشا، اما شما حتی یک بلعه و ماشویه (انواعی از کشتی‌های کوچک و متوسط که در خلیج فارس و دریای عمان کاربرد داشت). در دریای عمان ندارید. اسمش بحر العجم است و لیکن به هیچ وجه به شما مدخلیت ندارد. پارسال دو سه کشتی خوب می‌فروختند هرچه نوشتم اذن ندادند حالا کشتی هست، هفت هزار تومان می‌فروشند چه می‌فرمایند. بندر و سرحدات اسباب لازم دارد، باید پول مصرف کرد و قشون آماده نمود تا طمع نکنند» (صفایی، ۱۳۵۲: ۸-۳۷)، (رائین، ۱۳۵۶، ج ۲: ۷۲۳).

۱- برای اطلاعات بیشتر در مورد این موضوع و روزنامه می‌توان رک: ۱۶ صفرالمظفر ۱۳۴۰، ۲۸ میزان ۱۳۰۰ ش، ۱۶ س اول: ۲، ۲۲ صفرالمظفر ۱۳۴۰، ۱۳۰۰ ش، ۱۷ س اول: ۲، ۲۶ صفرالمظفر ۱۳۴۰، ۵ عقرب ۱۳۰۰ ش، ۱۸ س اول: ۲)، (ستاره شرق، ۲۷ ربیع الاول ۱۳۴۰، ۶ قوس ۱۳۰۰ ش، ۱: ۲)

۲- برای اطلاعات بیشتر در مورد این ضعف نیرو دریایی ایران می‌توان رک: برای اطلاعات بیشتر در مورد این موضوع و روزنامه می‌توان رک: (معمدی، ۱۳۴۸: ۲۶۸)، (قائم مقامی، ۱۳۴۱: ۱۶۲-۹۷-۹۶-۴).

میرزا تقی خان حکیم باشی در سفری که به دستور ظل السلطان، حکمران فارس و فرزند ناصرالدین شاه به بنادر خلیج فارس انجام داده است، در گزارشی به تاریخ ۲۳ صفر ۱۲۹۹ ه. بندر بوشهر را اینگونه توصیف می‌کند:

«در برابر این سربازخانه و سربازها، دولت علیه نه سربازخانه برای سرباز خود دارد و نه مریض‌خانه و نه یک نفر طبیب، آیا چقدر جای شرمندگی است که در سرحد ما طبیب چند نفر سرباز انگلیسی سرباز ما را معالجه کند و دواى مجانی از دولت انگلیس به آنها بدهد. برج‌ها و باستانها

و استحکامات سر حدیه اینجا بالمره خراب و نابودند» (صفائی، ۱۳۴۹: ۱۱۰-۱۰۹-۱۰۵). ژان دیولافوا فرانسوی و لرد کرزن انگلیسی نیز ضعف نیروی دریایی ایران را با تمسخر توصیف نموده اند (دیولافوا، ۱۳۶۹: ۸-۱۸۷)، (کرزن، ۱۳۶۲، ج ۱: ۶۱، ج ۲: ۶۴۸).
سدید السلطنه بندرعباسی در جریان سفر به بندر خرمشهر در سال ۱۹۱۳ م. / ۱۳۳۱ ه. ظرفیت نازل نیروی دریایی ایران را به بهترین شکل توصیف نموده است (سدید السلطنه بندرعباسی، ۱۳۷۱: ۱۵۶). بر این اساس، تأسیس ناوگان نظامی ایران در کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان به صورت رؤیا و آرزویی دست نیافتنی باقی ماند و بدرستی گوینو فرانسوی در این مورد می‌گوید که نیروی دریایی ایران قاجاریه، تنها جنبه تخیلی داشت. (گوینو، ۱۳۶۷: ۱۱۶)
رضاخان وزیر جنگ در دوم برج حوت ۱۳۰۰ شمسی، در نوشتاری، وضعیت ارتش ایران را اینگونه توصیف کرده است:
« کلمه قشون جزء تضعیف صاحبان آن رسم دیگری را متضمن نبوده و در مقابل تمام صنوف و طبقات مسلوب الاعتبار شده بودند.»
(مجله قشون، ش ۲، ۹ برج حوت ۱۳۰۰: ۲)

ب- ساختار و قوای سه گانه:

۱- نیروی زمینی:

تأسیس ارتش سه گانه و منظم از مهمترین عوامل مؤثر در اجرای نقش آفرینی نوین ایران دوره پهلوی اول بود. سردار سپه در ۲۶ آبان ۱۳۰۰ ش. / ۱۷ نوامبر ۱۹۲۱ م. با ادغام دیویزیون قزاق، ژاندارمری دولتی، بریگاد مرکزی و سایر قوای پراکنده نظامی، ارتش جدید ایران را پایه ریزی کرد. (مجله قشون، شماره دوم، ۹ حوت ۱۳۰۰).

پس از تأسیس ارکان حرب کل قشون یا ستاد مشترک ارتش در سال ۱۳۰۱ ش و پس از بررسی‌های دقیق از وضعیت کشور، چگونگی مسائل امنیتی، مرزها و توانایی مالی و انسانی، ایران

به پنج ناحیه امنیتی-نظامی تقسیم بندی گردید، که هر ناحیه دارای یک لشکر می گشت که شامل لشکر مرکز، شمال غرب، شرق، غرب و جنوب می گشت. (هوشنگ مهدوی، ۱۳۶۹: ۳۷۵)، (مجله قشون، ش ۱، برج حوت ۱۳۰۰)

استعداد قشون لشکرهای پنجگانه به این شرح بود:

۱- لشکر مرکز به فرماندهی رضا خان وزیر جنگ: ۸۹۶ صاحب منصب، ۱۳، ۳۶۳ سرباز و ۳۹۹۶ رأس دو آب (چارپایان سواری و بارکش)

۲- لشکر شمال غرب به فرماندهی سرتیپ اسمعیل آقا (اسماعیل امیرفضلی) و ریاست ستاد سرهنگ محمد حسین فیروز: ۲۱۱ صاحب منصب، ۳۷۹۹ سرباز و تعداد ۱۰۴۵ رأس دو آب.

۳- لشکر شرق به مرکزیت مشهد به فرماندهی میر پنج حسین آقا (حسین خزاعی) و ریاست ستاد سرهنگ محمد حسین میرزا (محمدحسین جهانبانی): ۱۳۷ صاحب منصب، ۳۳۷۷ سرباز و ۱۱۱۹ رأس دو آب.

۴- لشکر جنوب به مرکزیت اصفهان تحت فرمان میر پنج محمود خان آیرم و ریاست ستاد نایب سرهنگ حیدرقلی (حیدرقلی پسیان): ۱۸۸ صاحب منصب، ۲۷۲۱ سرباز و ۶۵۱ رأس دو آب.

۵- لشکر غرب به مرکزیت همدان تحت فرمان به فرماندهی میر پنج احمد آقا خان احمدی و ریاست ارکان حرب نایب سرهنگ فرج الله آقا اولی: ۵۵۱ صاحب منصب، ۴۰۶۵ سرباز و ۱۱۵۱ رأس دو آب. (کرونین، ۱۳۸۲: ۶۶-۶)، (مجله قشون، ش ۲، ۹ برج حوت ۱۳۰۰)

لشکر مهم جنوب که به تأمین امنیت در سواحل خلیج فارس و دریای عمان مرتبط می شد، با مرکزیت اصفهان، حوزه استحفاظی اصفهان، کاشان، کرمان، بلوچستان و بنادر جنوب را اداره می نمود. در سال ۱۳۰۵ ش، پس از یک سلسله مطالعات، تجدید نظر در سازمان کل قشون و لشکرهای آن ضروری گشت. از جمله لشکر جنوب به یک تیپ مختلط در فارس، یک هنگ مختلط در خوزستان که در همین سال به تیپ تبدیل شد و پنج گردان مختلط به ترتیب در اصفهان، یزد، بهبهان، بوشهر و بندر عباس مجهز شد. پس از تشکیل تیپ مستقل در شمال کشور،

هنگام‌های مسقر در کرمان و خوزستان نیز هر یک به تیپ مستقل ارتقاء داده شدند. در مرداد ۱۳۰۷ ش، لشکر جنوب منحل و یگان‌های تابعه آن از جمله تیپ‌های مختلط مستقل فارس، کرمان، خوزستان و اصفهان، استقلال یافته و مستقیماً با مرکز مربوط شدند. (کاظمی و البرز، ۱۳۵۵: ۱۵۲-۱۱۸)، (مجله قشون، ۱۶ برج حوت ۱۳۰۰: ۴-۳). این توزیع نیروها، سواحل خلیج فارس در جنوب و دریای عمان در جنوب شرقی را پوشش امنیتی می‌داد. (نفیسی، ۱۳۴۵: ۴۶)

اخراج عناصر بیکانه از ارتش، افزایش تدریجی نیروهای مسلح و تطبیق آن اوضاع جغرافیایی، مرزهای کشور و احتیاجات داخلی از دیگر برنامه‌های مؤثر در اصلاح امور نظامی ایران بود. در سال ۱۳۱۴ ش، درجات نظامی نیز تعیین و اعلام گردید. مقارن با این تحولات، مدارس گوناگون نظامی مانند مدرسه دیویزیون (مخصوص دیویزیون قزاق)، مدرسه نظام مشیرالدوله (برای بریگاد مرکزی)، مدارس افسیه و سوزافسیه (برای ژاندارمری و کلاس‌های بیطاری) که در زمان قاجاریه تشکیل شده بودند، درهم آمیخته شده و برای اولین بار مؤسسه‌ای به نام مدارس نظام کل قشون ایجاد گشت. (مجله قشون، ش ۲، ۱ برج حوت ۱۳۰۰) در ادامه، این مدارس به سه مدرسه جداگانه مدرسه ابتدایی نظام، مدرسه متوسطه نظام و مدرسه عالی نظام تبدیل شدند که نام این سه مدرسه نیز در سال ۱۳۱۴ به ترتیب به دبستان نظام، دبیرستان نظام و دانشکده افسری تغییر یافت.

(یکرنگیان، ۱۳۳۶: ۲۵۶-۲۵۴) نیروی زمینی ایران مقارن با شهریور ۱۳۲۰ ش. / ۱۹۴۱ م. دارای ۱۸ لشکر و یک تیپ مستقل سازمان یافته و مجهز از جمله لشکر ششم خوزستان، لشکر هفتم فارس، لشکر هشتم کرمان و لشکر چهاردهم مکران بود. (قدیمی، ۱۳۲۶: ۱۱۲) نیروی زمینی از ۱۰۰ دستگاه تانک و ۲۸ خودروی زرهی پیشرفته استفاده می‌کرد. (آبراهامیان، ۱۳۸۹: ۱۳۴)

۲- نیروی هوایی:

الف- شکل گیری

مقارن باتشکیل ارتش نوین ایران (۱۳۰۰ شمسی) و تأسیس سازمانی برای وزارت جنگ و ارکان حرب کل قشون، در شعبه تنسیقات از دایره عملیات دفتری به نام دفتر هواپیمایی پیش بینی گردید و بدین ترتیب نخستین بار در ارتش ایران نام هواپیمایی جزو سازمان درآمد و در حقیقت هسته مرکزی نیروی هوایی ایران گردید. در سال ۱۳۰۱ ش. / ۱۹۲۲ م. نیروی هوایی ایران به صورت ابتدایی و با بهره مندی از حداقل امکانات، با خرید یک فروند هواپیمای یونکرس اف-۱۳ شکل گرفت. (نفیسی، ۱۳۴۵: ۹)، (طلوعی، ۱۳۵۵: ۲۹) بدین منظور در سال ۱۳۰۳ ش. / ۱۹۲۴ م. تعداد ۷ فروند هواپیما از فرانسه خریداری و به بندر بوشهر منتقل گردید، تا سال ۱۳۰۵ ش. / ۱۹۲۶ م. ۱۲ فروند هواپیمای ساخت روسیه و فرانسه به نیروی هوایی ایران تحویل داده شد (محبوبی اردکانی، ۱۳۷۶، ج ۳: ۲۵-۳). ۲ فروند هواپیمای «اسپاد» و ۲ فروند «برگه» و ۳ فروند «پوتز» ساخت فرانسه و ۵ فروند هواپیمای «دوهاویلاندا» از روسیه از جمله این هواپیماها بودند. مجموعه هواپیماهای قابل پرواز و عملیاتی ایران در این سال ۱۷ فروند بود. (لوکونین، ۱۳۸۲: ۶۷) هم زمان با این تحولات، آموزش نیروی انسانی نیز مورد توجه قرار گرفت. در سال ۱۹۲۴ م. (۱۳۰۳ ش.) اولین گروه از دانشجویان دوره خلبانی و تکنسین پرواز به روسیه و فرانسه فرستاده شدند. در ۲۵ فوریه ۱۹۲۵ م. / ۵ اسفند ۱۳۰۴ ش. نخستین هوانورد ایرانی به نام سرهنگ احمد نخجوان با ۲۶ سال سن، یک هواپیمای برژت ۱۹ (برگه ۱۹) را با پرچم و نشان ایران از مبدأ فرانسه و طی مسافت طولانی از شهرهای ایستر، مکدار، اکسی شهر، حلب و بغداد، در فرودگاه قلعه مرغی تهران فرود آورد. بدین ترتیب در این تاریخ اولین هواپیمای نیروی هوایی با خلبانی یک ایرانی مرزهای بین المللی را درنوردید و به فضای پروازی ایران رسید. عیسی خان اشتوداخ دیگر خلبان ایرانی بود که در آسمان ایران پرواز کرد. این پرواز در تاریخ ششم بهمن ۱۳۰۴ ش. از شهر باکو آغاز شد. عیسی اشتوداخ با گذشتن از مرز وارد ایران شده و به علت کمبود سوخت در نزدیکی قزوین

فرود آمد و سرانجام در تاریخ هشتم اسفند ۱۳۰۴ ش. به سوی تهران پرواز کرد (گروه نویسندگان، ۱۳۷۲: ۹۳-۸۹). در همین سال برای نخستین بار «اداره هواپیمایی کل قشون» با سازمانی معین، رسماً تشکیل شد. (همان منبع: ۱۳۱) سرهنگ احمدخان نخجوان در ۱۳۰۷ ش. به درجه سرتیپی رسید و نخستین رئیس نیروی هوایی ایران گشت و تا سال ۱۳۱۵ ش. ریاست هواپیمایی با او بود. در این زمان دیگر خلبانان ایرانی تحت نظارت یک استاد خلبان آلمانی به نام «شفر» در ایران آموزش می‌دیدند. در سال ۱۹۲۹ م. (۱۳۰۸ ش.) ایران ۱۵ خلبان داشت که شش نفر از آنها در مدرسه پرواز ایستر فرانسه و ۹ نفر دیگر در مدرسه پرواز سباستوپول روسیه آموزش خلبانی دیده بودند. نایب سوم علی اصغر ملک نخستین کسی بود که فن خلبانی را در ایران فراگرفت. او در تاریخ یکم تیر ۱۳۰۹ ش. دوره خلبانی خود را در ایران به پایان رساند و به عنوان خلبان مشغول خدمت گردید (همان: ۱۶۰). نخستین ایرانی نیز که یک هواپیما را تعمیر اساسی نمود ستوان دوم سیاوش سیاهپوش بود. او در سال ۱۳۰۹ ش. یک بدنه کامل از هواپیمای نوع دی هاویلند ۱۹ را در تعمیرگاه قلعه مرغی تعمیر و با استفاده از بال‌های یدکی به یک هواپیمای کامل تبدیل و آمده پرواز گردانید. این هواپیما به خلبانی ستوان یکم مهدی سپه پور و سرنشینی ستوان دوم سیاه پوش پرواز آزمایشی موفق را انجام داد و با موفقیت فرود آمد (همان: ۱۶۳). در سال ۱۳۱۰ ش، تعدادی از هواپیماهای مشقی (آموزشی) نوع «تایگرموس» (De Havilland Tiger Moth DH-82A) خریداری شده از انگلیس به خدمت نیروی هوایی ایران در آمد، تایگر موس ساخت کارخانه دوهاویلند بود که در فوریه ۱۹۲۵ م. آغاز به پرواز نمود. این هواپیما برای آموزش مقدماتی خلبانان طراحی شده و سرعت آن در موقع نشستن از ۴۵ مایل معادل ۷۲ کیلومتر در ساعت تجاوز نمی‌کرد و احتیاج به تعمیرات گران و نگهداری در شرایط مخصوص نداشت. دولت ایران در سال ۱۳۱۱ ش. بیست فروند و در ۱۳۱۲ ش. ده فروند دیگر از این هواپیما را خریداری کرد (جکسون، ۱۹۶۶: ۴-۵). در مهرماه ۱۳۱۰ ش، آموزشگاه خلبانی در مهرآباد تأسیس و برای اولین بار ۱۹ نفر داوطلب غیر نظامی و یک نفر افسر به سرهنر آموزگاری یک خلبان سوئدی و

هنر آموزگاری خلبانان ایرانی مشغول فراگرفتن فن خلبانی گردیدند. در ۲۵ دی ماه ۱۳۱۴ ش. طبق ماده یک حکم شماره ۲۳۶۶، عنوان هواپیمایی نظامی ایران از قوای هوایی به نیروی هوایی تغییر یافت و به طور رسمی ابلاغ شد. در فروردین ۱۳۱۵ ش.، دانشکده فنی هوایی جهت آموزش عده‌ای افسر فنی در دوشان تپه بوجود آمد. داوطلبان این دانشکده با دیپلم علمی ششم متوسطه نام نویسی و پس از دو سال تحصیل با درجه ستوان دومی در مشاغل فنی نیروی هوایی مشغول به خدمت می‌شدند. دوره اول این دانشکده شامل ۲۷ دانشجو بود که در فروردین ۱۳۱۷ ش. فارغ التحصیل گشتند. در تاریخ یکم اردیبهشت ۱۳۱۷ ش. محمود خسروانی به عنوان نخستین رئیس ایرانی ستاد نیروی هوایی به این سمت گمارده شد. پیش از او سرهنگ بلژیکی ویکتور بیور این سمت را به عهده داشت. (گروه نویسندگان، ۱۳۷۲: ۱۹۷) در اسفند ۱۳۱۵ ش. دو فروند هواپیمای دراگون رایپد انگلیسی در بندر خرمشهر به خدمت نیروی هوایی ایران در آمد (معتضد، ۱۳۷۷: ۷۱). ویژگی این هواپیمای ساخت کارخانه دهاویلاند (de Havilland Aircraft Company)، به پنجره‌های بزرگ، ظرفیت ۱۰ حمل نفر، ارتفاع و برد پروازی و دوموتوره بودن آن مربوط بود (1: Flugzeug info net. 2015). سپس هنگ هوایی مشهد و هنگ هوایی اهواز به ترتیب در سال‌های ۱۳۱۵ و ۱۳۱۶ ش. تأسیس گردید. به تدریج برخی امکانات ساخت و تعمیرات هواپیمای ایران در کارخانه شهباز شکل گرفت. ماشین‌الات این کارخانه در سال ۱۳۱۲ ش. به آلمان و انگلستان از جمله کارخانه پرات اند ویتنی سفارش داده شد و در ۲۱ شهریور ۱۳۱۵ ش. در دوشان تپه تهران افتتاح گردید. مهندس لارسون سوئدی از آگوست ۱۹۳۳ م. در زمینه طراحی و تأسیس این کارخانه نقش مهمی را ایفاء نمود. مجموعه‌ای از کارشناسان نصب، نقشه کش و طراح، مکانیک و نجار از نوامبر ۱۹۳۵ م. در مونتاژ ماشین‌الات شرکت نموده و کارخانه در سال ۱۹۳۶ م. آماده گردید. ۴۱ ایرانی، ۲ انگلیسی و ۱ ایتالیایی بر اساس صورت حساب مالی و اداره حقوق، رسماً در کارخانه هواپیما سازی شهباز خدمت می‌کردند. کاپیتان واکر و همکار او فرانک نایت مدیریت کارخانه را به جای لارسون

سوئدی عهده دار گشتند. تا اکتبر ۱۹۳۷ م. ۵ فروند هواپیمای تایگر موس تولید و در سال ۱۹۳۸ به وسیله سرخلبان ازمایش افخمی با موفقیت به پرواز در آمدند. در همین سال ۵ فروند هواپیمای دیگر از نوع ادوکس نیز ساخته شد. (Andersson.2017:6-1) دسته اول هواپیماهای ساخت این واحد در مراسم سان و رژه روز سوم اسفند ۱۳۱۶/۱۹۳۷ برای نخستین بار در آسمان تهران پرواز نمودند. دومین دسته از تولیدات این کارخانه نیز در مرداد ۱۳۱۷/۱۹۳۸ آماده تحویل گشت. این کارخانه به عنوان نخستین تولید کننده هواپیما در منطقه خلیج فارس و خاورمیانه، تا سال ۱۳۲۰ ش موفق به ساخت و تحویل ۱۰ فروند هواپیمای جنگی هوکر هاریکن و سی فروند هواپیمای آموزشی به ایران شد. (معتضد، ۱۳۷۷:۸۷)، (گروه نویسندگان، ۱۳۷۲: ۱۹۱) هواپیماهای نظامی دوهاویلاند در مدل‌های شماره ۴ و ۹ و آورو ساخت روسیه با موتور و طراحی انگلستان، هواپیمای R-O ساخت روسیه، هواپیمای یونکرس A-20 و f-12 و W-33 و L-20 ساخت المان، هواپیماهای فرانسوی اسپاد ۴۲، پوتر ۸، بر گه ۱۴، بر گه ۱۹، هواپیماهای انگلیسی تایگر موس، اداکس پکازوبی، آداکس هورنت، فیوری، هایند، دراگن رایید و آکسفورد هوکر هاریکن از مهمترین تجهیزات پرنده‌ای بودند که در آسمان ایران فعالیت می نمودند (معتضد، ۱۳۷۷: ۸۶-۷۷). یکی از بهترین و شاید نادرترین توصیفات از هواپیماهای ایران در دوره پهلوی اول را غلامعلی مقتدر در جریان یک مأموریت پروازی، از هواپیمای دو باله اسپاد ۴۲ ساخت فرانسه با سرعت ۲۱۵ کیلومتر و ۴۰۰ اسب بخار، انجام داده است. (مجله قشون، آبان ۱۳۰۴، ش ۱۱، سال ۴: ۴۸۳-۴۸۱)

ایران در سال ۱۳۱۸ ش. /۱۹۳۹ م. برای خرید ۳۰ فروند بمب افکن بلتهایم، ۳۰ فروند بمب افکن ولینگتن، ۳۱ فروند چنگنده هاریکن و ۳۰ فروند جنگنده امریکایی کریس با مقامات انگلستان وارد مذاکره گردید. (آبراهامیان، ۱۳۴۴: ۱۳۸۹) همچنین ایران در حدود سال ۱۳۱۹ ش. /۱۹۴۰ م. خواستار خرید ۵۰ فروند هواپیماهای بمب افکن و شکاری‌های پرسویت (pursuit) یا تعقیب کننده از امریکا شد. (آوری، ۱۳۶۸، ج ۲: ۱۸۱-۱۸۰) نیروی هوایی ایران تا شهریور

۱۳۲۰ش. دارای ۲۸۳ فروند هواپیما، فرماندهی و ستاد نیرو و منضمات آن، سازمان واحدهای هوایی شامل پنج هنگ (تبریز، مشهد، هنگ بمباران تهران، هنگ قلعه مرغی تهران و اهواز) و آموزشگاه خلبانی به ترتیب زیر بود:

الف) فرماندهی و ستاد نیرو و منضمات آن شامل: ستاد نیرو دانشکده دیده بانی افسری دانشکده افسری فنی آموزشگاه خلبانی آموزشگاه فنی آموزشگاه افزار مندی پارک مرکزی و کارخانه‌های شهباز.

ب) سازمان واحدهای هوایی شامل ۵ هنگ

۱- هنگ یک هوایی در مرکز (قلعه مرغی) شامل سه گردان: ۴ گروه اکتشافی هر گروه مرکب از ۷ هواپیمای جنگی و ۳ هواپیمای مشقی ۲ گروه شکاری هر گروه مرکب از ۷ هواپیمای جنگی و ۳ هواپیمای مشقی روی هم رفته با ۱۸ هواپیمای تایگر موس و مجموعاً ۷۰ فروند هواپیما

۲- هنگ دوم هوایی در تبریز شامل ۲ گردان: ۳ گروه اکتشافی و یک گروه مستقل شکاری روی هم رفته شامل ۲۱ هواپیما

۳- هنگ سوم هوایی در اهواز شامل دو گردان: سه گروه اکتشافی و یک گروه شکاری روی هم رفته دارای ۲۷ هواپیما

۴- هنگ چهارم هوایی در مشهد شامل دو گردان: سه گروه اکتشافی و یک گروه مستقل شکاری دارای ۱۹ هواپیما

۵- هنگ پنجم در تهران موسوم به هنگ بمب باران مرکب از: شش گروه بمب باران سنگین دارای ۳۱ هواپیما.

آموزشگاه خلبانی نیز خود دارای ۸۰ فروند هواپیما از انواع مختلف بود. (ستاد بزرگ ارتشتاران، ج ۱، ۱۳۴۶: ۱۰۰-۸۹)

استوار جعفر دربندی نخستین خلبانی ایرانی بود که از چتر نجات استفاده کرد. در تاریخ ۲۰ مهر ۱۳۱۵-۱۰/۱/۱۹۳۶ او در حالی که با هواپیمای آداکس مشغول پرواز بود، هواپیمایش آتش

گرفت و ناچار گردید هواپیما بیرون پریده و از چتر نجات استفاده کند. (گروه نویسندگان، ۱۳۷۲: ۱۴۴)

ب- پدافند هوایی:

در سال ۱۲۹۷ ش، پس از ظهور هواپیما با قدرت آتش و احساس خطر از سوی آسمان در جنگ اول جهانی فکر دفاع هوایی در ایران نیز به وجود آمده است. حکم عمومی قشونی (فرمان همگانی ارتش) نمره ۱۸۲۵ ماده یک، نخستین دلیل و نشانگر این است که در سال ۱۳۱۲ ش. حداقل دو آتشبار بنام " آتشبار ضد طیاره " در نیروی زمینی ارتش ایران، مجهز به توپ ۷۵ میلی متری ساخت کارخانه بوفرس سوئد وجود داشته است. بررسی نمودار ساختار سازمانی یگان‌های زمینی ارتش مستقر در تهران در سال ۱۳۱۲ ش نشان می‌دهد که تیپ مستقل توپخانه صحرائی، در کنار لشکرهای ۱ و ۲ مرکز سازماندهی گردیده و این تیپ علاوه بر ۲ هنگ توپخانه ۱۰۵ م.م، دارای آتشبارهای شماره ۱ و ۲ ضد طیاره بوده است. آتشبارهای ضد طیاره بعدی به ترتیب در سال ۱۳۱۵ ش. در لشکر ۶ خوزستان، در اوایل بهار سال ۱۳۱۶ در لشکر ۴ شمال غرب و در تابستان سال ۱۳۱۶ ش. در لشکر ۹ شرق تشکیل گردیدند و تعداد آتشبارهای تهران نیز به ۴ آتشبار افزایش یافته و عنوان «آتشبار ضد هواپیما» جایگزین «آتشبار ضد طیاره» گردید. نخستین آتشبار ضد طیاره در تهران و بعد به ترتیب در لشکر ۶ خوزستان در مورخه ۱۳۱۵/۱۲/۱۹ و در مورخه ۱۳۱۶/۱/۱ در لشکر ۴ شمال غرب تشکیل گردید. در سال ۱۳۱۷ ش. به هر یک از لشکرهای ۱ و ۲ مرکز یک گروهان ضد هوایی اختصاص یافته و توسعه آتشبارهای ضد هواپیما ادامه یافت. در سال ۱۳۲۰ ش. سازمان ضد هوایی در قالب هنگ و متشکل از گردان‌های ضد هوایی شکل گرفته که یکی از گردان‌ها، گردان نورا فکن ضد هوایی و یک گردان مستقل شامل ۴ گردان مسلسل ضد هوایی بوده است. در بعد آموزش‌های یگان‌های ضد طیاره، نخستین دانشجوی خارج از کشور تقی خان ریاحی بود، که پس از دوره سه ساله ریاضیات عالی و دوره

دو ساله مدرسه دارالفنون فرانسه و دیدن دوره عملی دو ساله در یگان‌های ضد طیاره فرانسه، در تاریخ ۶ مهر ماه ۱۳۱۳ ش. با درجه ستوان دومی به خدمت آتشبارهای مزبور درآمد. در تاریخ ۱۳۱۴/۲/۷ چهار نفر محصل نیز برای آموزش توپ ضد طیاره به کشور آلمان اعزام گردیدند، لذا آموزش خارج از کشور برای این رسته تدریجاً رواج پیدا کرد. نخستین فرمانده آتشبار ضد طیاره ایران، یاور (سرگرد) ابراهیم خان ارفع بوده است. وی در تاریخ ۱۳۲۱/۱۰/۲۸ با درجه سرتیپی و فرمانده لشکر ۲ مرکز، در بازدید از جبهه متفقین در مصر در سانحه هوایی کشته شد. با سرایت آتش جنگ جهانی به ایران (سوم شهریور ۱۳۲۰ ش.)، بمباران شهر تهران و چند شهر دیگر آغاز گردید. بر مبنای اعلامیه شماره یک ستاد ارتش، یک فروند هواپیمای مهاجم شوروی در ناحیه تبریز بر اثر تیراندازی توپخانه ضد هوایی سرنگون گردید. (پایگاه اطلاع رسانی ارتش جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۵/۳/۵: ۱-۳)، (یکرنگیان، ۱۳۳۶: ۲۷۶-۲۷۲)

ج- پست هوایی:

پیرو برنامه تشکیل نیروی هوایی، با همکاری شرکت هوپیمایی یونکرس آلمان، پست هوایی شکل گرفت (اطلاعات، ۱۳۰۵/۱۱/۱۰: ۲). بر اساس قانون مصوب ۲۰ بهمن ۱۳۰۴ ش. / ۱۹۲۵ م.، حق انحصاری هواپیمایی در سه خط از جمله تهران به بندر بوشهر به مدت ۵ سال به این شرکت واگذار شد. همچنین در صورت وجود امکانات تأسیس خطوط دیگر از جمله بوشهر به بندر محمره مورد بررسی قرار می‌گرفت. بر اساس قرارداد منعقد، شرکت یونکرس می‌بایست امکان اتصال این خطوط داخلی را به اروپا بوجود آورد. حمل بسته‌ها و مرسولات پستی بوسیله این شرکت انجام می‌گرفت. (مجموعه قوانین مجلس شورای ملی، قانون مصوب ۲۰ بهمن ۱۳۰۴ ش) دولت ایران در سال ۱۳۱۵ ش / ۱۹۳۶ م، با کمپانی ارفرانس و باندونگ هلند مذاکراتی را انجام داد که بر اساس آن هواپیماهای این شرکت به طور موقت امکان فرود در جنوب ایران

را داشتند و در مقابل مراسلات خارجی ایران را حمل می نمودند (محبوبی اردکانی، ۱۳۷۶، ج ۲: ۲۷۵).

۳- نیروی دریایی

مهم ترین بخش نوآرپهای نظامی ایران در دوره پهلوی اول، دگرگونی ساختار نیروی دریایی بود که به طور مشخص، قاطع و مستقیم بر نقش آفرینی ایران در منطقه خلیج فارس و دریای عمان تأثیر گذارد. مصادف با تشکیل دولت پهلوی، نیروی دریایی در میان سایر بخش های ارتش که فعال بودند، ضعیف ترین واحد به شمار می رفت و تنها متشکل از چند کشتی کوچک فرسوده و بدون تجهیزات جنگی لازم باقیمانده از دوره قاجاریه بود. در سال ۱۳۰۳ ش. / ۱۹۲۴ م، سردار سپه نخست وزیر وقت در سفری به خوزستان با مشاهده ناتوانی و ضعف چشمگیر بحریه ایران، تلاش خود را برای نوسازی این واحد آغاز کرد. در روز پنجشنبه ۲۷ اذرماه ۱۳۰۳ ش. کشتی پهلوی خریداری شده از آلمان از طریق دریای مدیترانه و دریای سرخ به بندر عباس وارد گردید. این کشتی با آبخور ۳ متر، ۴۶ متر طول، عرض ۷ متر، ۸۰۰ اسب بخار، ۱۸۰ تن ظرفیت، ۳۶۰ تن وزن کلی و ۱۵ میل دریایی سرعت داشت. این کشتی مجهز به دستگاه های نورافکن، توپخانه، موتور دیزلی و بدنه کاملاً فولادی بود. (حبل المتین، ۲۲/۱۰/۲۱:۱۳۰۳)، (هاشمی، ۱۳۷۴: ۳۵-۳۴)، (قائم مقامی، ۱۳۴۵: ۱۳۴) در اسفند همین سال کشتی مظفری به عنوان اولین بحریه رسمی نیروی دریایی فعال شد و درجات و رتبه بندی ها و یونیفرم رسمی این واحد طراحی گردید (رسایی، بدون تاریخ، ص ۳۷۷). در حقیقت هسته مرکزی نیروی دریایی ایران علاوه بر کشتی مظفری از ناوچه ۶۰ تنی انگلیسی کاملاً فرسوده موسوم به خوزستان، کشتی هما، کشتی خزعلیه، کارون و ناصری تشکیل می گردید که بخش اعظم این توانمندی نیز پس از سرکوب شیخ خزعل حاکم خوزستان و تصرف ناوگان نظامی و تجاری او بدست آمد (یکرنگیان، ۱۳۳۶، صص ۶۹-۲۶۸)، (قدیمی، ۱۳۲۶: ۱۱۹). در سال ۱۳۰۴ ش. / ۱۹۲۵ م. کشتی ۶۰ تنی سفید رود که در شیلات

فعالیت می‌کرد به آن پیوست. با فرمان رضا شاه در سال ۱۳۰۶ ش. / ۱۹۲۷ م، تأسیس نیروی دریایی لازم و ضروری شمرده گشت. در نتیجه، لزوم تأسیس یک نیروی دریایی قدرتمند به منظور پاسداری از حقوق قانونی ایران در سواحل خلیج فارس و دریای عمان مورد توجه بیشتر محافل سیاسی و نظامی کشور قرار گرفت و تشکیل آن به عنوان یکی از مهمترین نیازهای ایران برشمرده شد. روزنامه اطلاعات با اشاره به این مسئله می‌نویسد:

«نکته قابل توجه است که خلیج فارس بحریه ندارد و این اقدامات دولت موقتی، و عیب اصلی را نمی‌پوشاند. خلیج فارس فعلاً استحکاماتی ندارد. گمرک جنوب فوق العاده در زحمتند و از طرفی موقعیت خلیج فارس از حیث که دریای آزاد و مدخل مهم تجارت مملکت است، نهایت درجه اهمیت را دارا و مستلزم توجه خاص دولت می‌باشد. به عقیده ما بهترین مخارج ضروری برای مملکت فعلاً همان اصلاح بحریه خلیج فارس است که هم عایدات گمرک جنوب را چند برابر نموده و دیگر کسی جرأت نمی‌کند امتعه قاچاق وارد کند و از این قبیل شرارت‌ها که برای ساکنین ساحلی فوق العاده ناگوار است جلوگیری می‌شود و هم وضعیت خراب یک عده معتابهی از تجار و کسبه سواحل خلیج فارس که در اثر شیوع همین قاچاق از پای درآمده، از هستی ساقط و یا مجبور به مهاجرت بخ شایر نقاطی که تحت نفوذ دولت ایران نیست کرده‌اند، ترمیم شده و بالاخره از این شکست بزرگی که به تجارت جنوب وارد آمده جلوگیری خواهد شد. بهترین قدمی که کابینه حاضر می‌تواند برای سعادت مملکت بردارد، تهیه لایحه‌هایی برای خرید چندین جهاز و تشکیل اداره بحریه در خلیج و ایجاد استحکامات نظامی است» (اطلاعات ، ۱۳۰۶/۳/۳، ص ۱).

پیرو این شرایط در اواخر اسفند ۱۳۰۶ ش. / ۱۹۲۸ م. مهدیقلی خان رئیس الوزراء و فیروز میرزا وزیر امور مالیه طی نامه‌ای به مجلس شورای ملی خواستار ایجاد نیروی دریایی نظامی منظم ایران در خلیج فارس گردیدند:

«نظر به اینکه حفاظت خلیج و سواحل آن از وظایف دولت است و بایستی توجه بیشتری در آتیه نسبت به این منظور گردد و نظر به اینکه در سواحل خلیج فارس اجناس قاچاق انحصاری روز به روز در تزايد بوده و اداره کل گمرکات با وسایل موجوده فعلی قادر نیست که از قاچاق اجناس مزبور کاملاً جلوگیری کند و از این حیث همه ساله مبالغ کلی خسارت متوجه خزانه دولت و تجار صحیح العمل می گردد و نظر به اینکه دولت برای اداره کردن و نگاهداری کشتی هائی که اکنون در خلیج ایران دارد و یا ممکن است در آتیه خریداری شود، متخصص کافی ندارد و شاید تا چندی هم تربیت چنین متخصص در داخله ایران فراهم نگردد، لذا لازم است که از یک طرف بر عهده کشتی های موجود فعلی افزوده و از طرف دیگر متخصصین ماهری از خارجه استخدام شوند» (اطلاعات، ۱۳۰۶/۱۲/۲۸ : ۱).

به منظور خرید کشتی های جدید و نوسازی نیروی دریایی ایران، هیئت وزیران با همکاری مجلس شورای ملی مبلغ ۲۰۰ هزار تومان از عواید سال ۱۳۰۷ ش. / ۱۹۲۸ م. را اختصاص داد. همچنین به دولت اجازه داده شد تا یک صاحب منصب امور بحری و یک مهندس از اتباع ایتالیا را با حقوق جمعاً ۱۵۰ هزار قران به استخدام ارتش درآورد (همان، ص ۱). بر این اساس سرهنگ دلپراتو به عنوان فرمانده و کلنل دزدان به عنوان مهندس به ایران وارد گشتند. با تصویب این بودجه روند اعزام دانشجویان نظامی ایرانی به اروپا که از سال ۱۳۰۵ ش. / ۱۹۲۶ م. آغاز شده بود، تشدید گشت.

در مهرماه ۱۳۰۵ ش. تعداد ۵۷ نفر از دانشجویان به سرپرستی سرهنگ سیف الله خان به اروپا اعزام شدند که ۹ نفر از آنان در رشته امور دریایی و ۱۰ نفر در بخش سواره نظام و توپخانه بودند (اطلاعات، ۱۳۰۵/۷/۴، ص ۱). بر اساس تصویب مجلس شورای ملی در بهمن ماه ۱۳۰۶ ش. / ۱۹۲۷ م. به منظور تأمین نیروی انسانی متخصص سالیانه ۱۰۰ دانشجو به اروپا اعزام می گردیدند که به مدت ۵ سال انجام می شد (اطلاعات، ۱۳۰۶/۱۱/۲۳، ص ۱). بر این اساس در سال ۱۳۰۷ ش. / ۱۹۲۸ م. مبلغ ۱۰۰ هزار تومان، ۱۳۰۸ ش. / ۱۹۲۹ م. ۲۰۰ هزار تومان، ۱۳۰۹ ش. / ۱۹۳۰ م. ۳۰۰

هزار تومان، ۱۳۱۰ ش. / ۱۹۳۱ م. ۴۰۰ هزار تومان، ۱۳۱۱ ش. / ۱۹۳۲ م. ۵۰۰ هزار تومان و ۱۳۱۲ ش. / ۱۹۳۳ م. و سنوات بعد مبلغ ۶۰۰ هزار تومان بودجه برای اعزام دانشجویان نظامی اختصاص یافت (اطلاعات، ۱۳۰۶/۱۱/۲۶، ص ۲). ایران بر اساس پیشنهاد کارشناسان ایتالیایی که در استخدام نیروی دریایی بودند، ساخت ۲ فروند ناو توپ دار به ظرفیت ۹۵۰ تن و ۴ ناو توپدار به ظرفیت ۳۲۰ تن را برای خدمات ساحلی و پاسداری از منافع خود در خلیج فارس به کارخانه‌های کشتی سازی ایتالیا سفارش داد (مدنی، ۱۳۴۱، ص ۸۰). در سال ۱۳۰۷ ش. / ۱۹۲۸ م. تعدادی از افسران از جمله دریادار شاهین و ناخدا نقدی به منظور آشنایی با اینگونه تجهیزات و تحصیل به ایتالیا اعزام گردیدند (یکرنگیان، ۱۳۳۶، ص ۲۶۹) و هم زمان با ساخت تدریجی ناوگان سفارشی به آموزش پرداختند (مجموعه قوانین مجلس شورای ملی، قانون مصوب ۲۵ مهر ۱۳۱۰). در سال ۱۳۱۱ ش. / ۱۹۳۲ م. دانشجویان ایرانی به ریاست اولین فرمانده نیروی دریایی جنوب، سرگرد توپخانه غلامعلی بایندر به همراه ۶ فروند ناو ببر، پلنگ، شهناز، سیمرخ، کرکس و شاهرخ پس از عبور از کانال سوئز، دریای سرخ، اقیانوس هند، دریای عمان و خلیج فارس ناوها به آبهای بندر بوشهر وارد گردیدند و ایران به صورت واقعی دارای توانمندی بحری نظامی شد (سازمان اسناد ملی، سند شماره ۳۹۰/۶۱۵، ۱۳۱۴ ش.)، (نشأت، ۱۳۴۴، ص ۶۶۶). ناوهای پلنگ و ببر دارای مشخصات نسبتاً یکسانی بودند. این ناوگان دارای ظرفیت ۹۵۰ تن و مسلح به دو توپ ۱۰۴ میلی متری، دو توپ ۷۶ میلی متری ضد هوایی، دو مسلسل سنگین ۷/۸ میلی متری و شعاع عملیات دریایی به مسافت ۴ هزار میل دریایی بود که می توانست تا ۹ هزار میل ارتقاء یابد. ناوگان شهباز، کرکس، سیمرخ و شاهین هریک دارای ۳۲۰ تن ظرفیت، مسلح به دو توپ ۷۶ میلی متری دریایی، دو قبضه مسلسل سنگین ۷/۶ میلی متری، بی سیم، نورافکن، قایق نجات و تجهیزات دیگر بودند. (رائین، ۱۳۵۶: ۷۸۹). در همین ایام تأسیسات دریای جدیدی در بندر بوشهر، بندر خرمشهر و بندر شاهپور ساخته شد و این بنادر به عنوان پایگاههای عمده دریایی ایران در خلیج فارس به فعالیت پرداختند (سازمان اسناد ملی، سند شماره ۲۹۳/۱۲۲۴۸۳، ۱۳۱۸ ش.)، (نفیسی، ۱۳۴۵، ص ۴۷). با

تصویب مجلس شورای ملی در سال ۱۳۱۱ش. هزینه‌های حفظ و نگهداری این امکانات و ناوگان قدیمی و جدید ایران در این سرحدات دریایی تأمین گردید (سازمان اسناد ملی، سند شماره ۱۳۱۱، ۵۵۰۰ش). پیرو این اقدامات، سازمان نیروی دریایی جنوب با مرکزیت در بندر خرمشهر و با فرماندهی غلامعلی بایندر شروع به فعالیت نمود. پس از تشکیل این سازمان، شعبه نیروی دریایی جنوب منحل شده و باقیمانده واحدهای قدیمی آن متشکل از سه ناوچه اذربایجان، گیلان و مازندران، کشتی چلچله و هفت کرجی موتوری دیگر برابر تصویب نامه هیات وزیران به وزارت جنگ انتقال یافت. سپس ناوچه‌های هما و شاهین که در خرمشهر در اختیار لشکر سابق جنوب بود به سازمان جدید التاسیس دریایی تحویل گشت. سازمان مزبور با واحدهای مشخص در سه گروه جداگانه عملیات خود را در منطقه خلیج فارس و دریای عمان آغاز کردند:

دسته یکم: شامل ناوگان ببر، شهباز و سیمرخ

دسته دوم: ناوگان پلنک، شاهرخ و کرکس

دسته سوم یا دسته ساحلی: شامل ناو یدک کش ۴۰۰ تنی، ناو شاهین، ده کرجی موتوری نظامی، کرجی تدارکاتی کارون، قایق موتوری چلچله، دو مخزن شناور و سه کرجی بندری. (رائین، ۱۳۵۶: ۷۹۵)، (یکرنگیان، ۱۳۳۶: ۲۷۱-۲۶۸)

پس از شکل گیری نخستین پایگاه نیروی دریایی ارتش ایران در خرمشهر، ایجاد یک حوضچه شناور تعمیر کشتی و تأسیس سازمان چراغ‌های دریایی ایران در منطقه خلیج فارس مورد توجه قرار گرفت. خرمشهر علاوه بر حضور دو گروهان دریایی، محل استقرار ساختمان ستاد و انبار مخازن نیز بود. سازمان نیروی دریایی نوین ایران به منظور تقویت کادر درجه داری مهندسی، آموزشگاه مهندسی را در ناو قدیمی هما به وجود آورد و دانشجویان در رسته‌های سکان داری، موتور، دیگ بخار، مخابرات، برق، توپخانه، مکانیک و ملوانی مشغول به تحصیل گردیدند. از ابتدای سال ۱۳۱۲ش. ۱۹۳۱م. شعبه‌هایی از نیروی دریایی در بوشهر و بندر عباس نیز تأسیس شد. در بندر شاهپور، خرمشهر، خسرو آباد اداره موسوم به بندری شکل گرفت. در بندر بوشهر و

جزیره کیش دو دستگاه فانوس دریایی و هوایی نصب گردید. بوشهر مرکز اصلی اداره فانوس‌های دریایی کرانه‌های جنوبی ایران محسوب می‌گردید. مقدمات تأسیس یک پایگاه دریایی نظامی در بندر شاهپور از سال ۱۳۱۹ ش. آغاز شد. در محدوده ابهای بندر بوشهر تا شاهپور چند موتور دریایی، ناوگان کرکس و شهباز و یک حوض شناور ۷ هزار تنی مخصوص تعمیرات کشتی انجام وظیفه می‌نمودند. آبادان مرکز تاسیسات نفتی و محل سوخت‌گیری کلیه ناوهای ایران بود که به وسیله رزم ناو پلنگ به فرماندهی ناخدا سوم میلانین محافظت می‌گردید. در جزایر هنگام، قشم و کیش نیز پادگان‌هایی ساخته شده بود. (همان منبع: ۷۹۷-۷۹۶)

رضاشاه در اواسط آبان ۱۳۱۱ ش. از بنادر جنوب از جمله بوشهر و بندر شاهپور (اطلاعات، ۱۳۱۱/۸/۱۵، ص ۲) و ناصری (اهواز) (اطلاعات، ۱۳۱۱/۸/۱۶، ص ۲) دیدار نمود و ناوگان جدید ایران را مورد بررسی قرار داد. وی در بوشهر ضمن اشاره به ضعف‌های شدید گذشته ایران در زمینه نیروی دریایی، عنوان نمود «ما خود دارای کشتی جنگی شدیم. ما خود می‌توانیم بی کمک دیگران سواحل خلیج فارس را محافظت کنیم. حالا صاحب اصلی کشور به ایران حکومت می‌کند. حالا ایرانی می‌تواند در کشور خود آقا باشد و به خارجی‌ها صاحب صاحب نگوید. می‌تواند سربلند باشد.» (رائین، ۱۳۵۶: ۷۹۲) او در سالهای ۱۳۱۶ ش. / ۱۹۳۷ م. و ۱۳۱۷ ش. / ۱۹۳۸ م. نیز از امکانات دریایی ایران در بنادر جنوب (کتابخانه ملی، سند شماره ۲۸۶۹-۲۵، ۱۳۱۷ ش.)، بوشهر (همان منبع، سند شماره ۱۸۱۱-۲۵، ۱۳۱۷ ش.) و پایگاه دریایی بندر خرمشهر (همان، سند شماره ۱۸۱۲-۲۵، ۱۳۱۷ ش.) بازدید نمود. ساخت راه آهن شمال به جنوب یکی از بزرگترین طرح‌های نظامی و اقتصادی ایران دوره پهلوی اول، دوران جدیدی از پیشرفت و رونق برای بنادر و جزایر خلیج فارس و دریای عمان را به وجود آورد. رضا شاه بر ساخت این خطوط مواصلاتی که دو سوی ایران و دو دریای شمال و جنوب را به یکدیگر متصل می‌کرد، تاکید و نظارت مستقیم داشت (اطلاعات، ۱۳۰۵/۱۱/۲۲: ۱). بر اساس مذاکرات مجلس شورای ملی در مورخه سه شنبه ۱۲ اسفند ۱۳۰۵ ش. / ۱۹۲۶ م. طرح‌ها و جوانب این کار بررسی گردید (اطلاعات،

۱۳۰۵/۱۲/۲: ۱) و در ۱۴ اسفند با تأمین ۴/۵ میلیون تومان سرمایه که از طریق عایدات انحصار قند و شکر و چای فراهم می‌شد به تصویب نهایی رسید (مجموعه قوانین مجلس شورای ملی، قانون مصوب ۴ اسفند ۱۳۰۵ ش.). بر این اساس دسته اول کارشناسان در جنوب به مطالعه محل بندرگاه و تعیین عمق خورموسی و محمره و نقشه برداری پرداختند. در این مدت بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر مربع اراضی مجاور خلیج فارس مورد مطالعه و نقشه کشی قرار گرفت. آب‌های خلیج فارس نیز برای ریل سازی و زمین شناسی تعیین عمق گردید (محبوبی اردکانی، ۱۳۷۶، ج ۲: ۴۶-۳۴۲). دسته دوم کارشناسان نیز مسیر خط آهن از خورموسی تا اهواز و صالح آباد (اندریشک کنونی) را مساحی نمودند (همان منبع: ۳۴۷). استفاده از بخش‌هایی از خطوط آهن جنوب در ۱۶ دی ماه ۱۳۰۷ ش. عملی شد اما بهره برداری رسمی از کل راه آهن شمال به جنوب از ۱۵ خرداد ۱۳۱۶ ش. / ۱۹۳۷ م. آغاز گردید (همان منبع: ۵۶-۳۵۵). بدین ترتیب بنادر خلیج فارس در خوزستان به خصوص بندر شاهپور به لرستان، جلگه اراک و قم، تهران، جلگه ورامین، گرمسار، فیروز کوه، مازندران و سرانجام در غرب گرگان به بندرشاه (بندر ترکمن فعلی) ارتباط یافت (همان منبع: ۳۷۹). بندر شاهپور به عنوان مبداء و مقصد بسیاری از کشتی‌های تجاری و نظامی و کاروان‌های زمینی با استفاده از اسکله پیشرفته و امکانات مناسب برای باراندازی و بارگیری کالا و امکان انتقال آسان مالالتجاره بازرگانان بوسیله راه آهن، به تدریج به یکی از مهمترین بنادر جنوب ایران تبدیل گشت (اطلاعات، ۱۳۱۷/۸/۲۶: ۱). در کنار ساخت راه آهن اصلی، خطوط فرعی در برخی مناطق خوزستان احداث شد، چنانکه از اواسط آبان ۱۳۰۶ ش. / ۱۹۲۷ م. تلاش‌هایی برای ساخت یک خط امن بین محمره و عبادان انجام گرفت. این منطقه به علت باتلاقی گشتن اراضی در فصول بارانی زمستان غیر قابل رفت و آمد بود (اطلاعات، ۱۳۰۶/۸/۱۵: ۱). ایران بر اساس قانون مصوب ۲۰ خرداد ۱۳۱۶ ش. / ۱۹۳۷ م. به موافقت نامه بین المللی متحدالشکل کردن طرز علامت گذاری دریایی و علائم دریایی مورخ ۱۳ مه ۱۹۳۶ م. / ۱۳۱۵ ش، که مشتمل بر ۱۱ ماده بود، پیوست (مجموعه قوانین مجلس شورای ملی، قانون مصوب ۲۰

خرداد ۱۳۱۶ ش.). در ۱۱ دی ماه ۱۳۱۷ ش. / ۱۹۳۸ م. قانون اجازه الحاق ایران به مقررات مربوط به عملیات زیردریائیها به هنگام جنگ به تصویب مجلس شورای ملی ریاست حسن اسفندیاری رسید. مجموعه دستورات و مواد این مقررات در کنگره‌ای که در ۶ نوامبر ۱۹۳۶ / ۱۵ آبان ۱۳۱۵، در لندن تشکیل گردیده و اساس آن ایمنی کشتی‌های بازرگانی در برخورد با زیر دریائیها بود، تصویب شده بود (همان منبع، قانون مصوب ۱۱ دی ۱۳۱۷). در کنار تشکیل قوای سه گانه، خدمت اجباری نظامی، نقش مهمی در تأمین نیروی انسانی ارتش ایران ایفا نمود که از آبان ماه ۱۳۰۵ ش. / ۱۹۲۶ م، به صورت رسمی آغاز گردید (آرشیو سازمان اسناد ملی، سند شماره ۲۹۳/۶۵۲۴، ۱۳۱۷)، (اطلاعات، ۱۳۰۵/۸/۱۶: ۱).

در آغاز قدرت گیری رضاشاه در سال ۱۳۰۰ ش. / ۱۹۲۱ م. بودجه ارتش ایران ۹۰ میلیون ریال بود که در سال ۱۳۲۰ ش. / ۱۹۴۱ م. به ۵۹۳ میلیون و ۱۲۱ هزار و ۵۲۴ ریال افزایش یافت. (نفیسی، ۱۳۴۵: ۱۰۳)، (عاقلی، ۱۳۷۷: ۴۸۷ - ۴۸۶).

بدین ترتیب بودجه دفاعی سالانه ایران از سال ۱۳۰۴ تا ۱۳۲۰ ش بیش از پنج برابر افزایش پیدا کرد. (آبراهامیان، ۱۳۸۳: ۱۶۹). در دهه ۱۹۲۰ م. / ۱۳۱۰ ش. ۲۵٪ کل بودجه کشور در امور دفاعی هزینه گردید. علاوه بر بودجه عادی، ۳۰ تا ۳۵٪ از بودجه اختصاصی که منبع تأمین آن عواید نفت، عوارض قند و شکر و چای و عوارض راهداری بود، صرف خرید تجهیزات نظامی می شد (جونز، ۱۳۸۶: ۱۴). در اواخر حکومت پهلوی اول هزینه‌های وزارت جنگ بیش از ۴۰٪ کل بودجه کشور را پوشش می داد. (کاتوزیان، ۱۳۷۲: ۱۵۸) در مقابل مجموعه نفقات ارتش ایران از ۲۲۸۰۰ نفر در سال ۱۳۰۰ ش با افزایش ۸ برابری به ۱۸۳۸۶۳ نفر در سال ۱۳۲۰ ش / ۱۹۴۱ م رسید (قدیمی، ۱۳۲۶: ۱۱۳)، که قابلیت بسیج نیروهای ذخیره تا ۴۰۰ هزار نفر را نیز داشت. (فوران، ۱۳۸۳: ۳۳۱)، (عاقلی، ۱۳۷۷: ۵۱۳)

نتیجه گیری

پس از تأسیس ارکان حرب کل قشون یا ستاد مشترک ارتش، ایران به پنج ناحیه امنیتی-نظامی تقسیم بندی گردید. اخراج عناصر بیگانه از ارتش، افزایش تدریجی نیروهای مسلح و تطبیق آن اوضاع جغرافیایی، مرزهای کشور و احتیاجات داخلی از دیگر برنامه‌های مؤثر در اصلاح امور نظامی ایران بود. در سال ۱۳۱۴ ش. درجات نظامی نیز تعیین و اعلام گردید. مقارن با این تحولات، مدارس گوناگون نظامی که در زمان قاجاریه تشکیل شده بودند، امتزاج یافته و مدارس نظام کل قشون ایجاد گشت. پیرو این فرایند، دانشکده افسری تأسیس شد. برای نخستین بار در ارتش ایران نام هواپیمایی جزو سازمان درآمد و در حقیقت هسته مرکزی نیروی هوایی ایران گردید. در سال ۱۳۰۱ ش نیروی هوایی ایران به صورت ابتدایی و با بهره مندی از حداقل امکانات، شکل گرفت. نیروی هوایی ایران تا شهریور ۱۳۲۰ ش دارای ۲۸۳ فروند هواپیما گردید. مهم ترین بخش نوآوریهای نظامی ایران در دوره پهلوی اول، دگرگونی ساختار نیروی دریایی بود. پیامد کوتاه مدت شکل گیری ارتش نوپای ایران، تحکیم قدرت تهران در داخل و معادلات منطقه‌ای بود. بر این اساس پاره‌ای از حرکت‌های تجزیه طلبانه که به خصوص در جنوب کشور صورت می‌پذیرفت و تمرکز سیاسی، اداری و نظامی دولت مرکزی را دچار ضعف می‌ساخت، سرکوب گردید. قبایل بلوچ در سواحل دریای عمان، طوایف قشقایی، ممسنی، کوه گیلویه، دشتی و دشتستان و تنگستان، ایلات خمسه و عشایر بختیاری از این نمونه بودند. شیخ خزئل حکمران خوزستان نمونه‌ای از این دسته بودند که در وضعیتی نیمه مستقل به حاکمیت در بنادر جنوب ایران می‌پرداخت. با شکست شیخ خزئل ناوگان او به نیروی دریایی ایران ضمیمه گشت و ایران پس از ۳۰ سال فترت توانست در خوزستان به اعاده حیثیت و قدرت پردازد. شکست قبایل لرستان در سال ۱۳۰۷ ش که همواره خوزستان را مورد تعرض قرار می‌دادند، سرکوب دوست محمد خان بلوچ در بهمن ماه ۱۳۰۷ ش که عملاً قدرت ایران را در سواحل دریای عمان دچار تضعیف کامل نموده بود و شکست طوایف بهارلو، قبایل لرستان و ایل قشقایی تا خرداد

۱۳۰۸ ش. / ۱۹۲۸ م. در استان فارس که به علت مجاورت با کرانه‌های خلیج فارس در تحولات نظامی و اقتصادی جنوب نقش عمده‌ای را ایفا می‌نمود و ثبات آن به منزله ایجاد آرامش در بخش وسیعی از سرزمین‌های بحری و پسابندر شمرده می‌شد، از دیگر تحرکات نظامی عصر رضاشاه در ارتباط با حاکمیت سیاسی و نظامی در این خطه به شمار می‌رود. دولت ایران در سالهای ۱۳۰۲، ۱۳۰۵ و ۱۳۰۷ ش. حق حاکمیت و مالکیت خود را بر تنب کوچک و تنب بزرگ و ابوموسی اعلام کرد. بازدید رزمناوهای ایران نیز از جزایر و بندرهای خلیج فارس افزایش یافت. در شهریور ۱۳۰۷ ش تلاش‌هایی برای حاکمیت بر جزیره باسعیدو که در اشغال نیروی دریایی انگلیس بود انجام گرفت. دولت ایران به طور رسمی نسبت به تردد غیر مجاز بحریه نظامی بریتانیا به بنادر خود اعتراض نمود و در نوامبر همین سال خواستار تبادل اطلاعات بین دو کشور در مورد چگونگی آمد و شد ناوگان مزبور در نیمه شمالی خلیج فارس و خروج سریع آن از آب‌های ساحلی خود شد. توجه دولت‌های وقت به امر مبارزه با قاچاق کالا به عنوان یکی از معضلات اقتصادی مناطق جنوبی، سبب تحرکات عملی متعددی گردید. ایجاد گارد ساحلی برای مبارزه با قاچاقچیان، اعطای سلاح و پاره‌ای تسلیحات نظامی و دفاعی به مأموران گمرکات جنوب، انتصاب فرماندهان با تجربه و کاردان برای گردان امنیه بنادر جنوب، افزایش تعداد نیروهای نظامی در این مناطق و عزیمت به نواحی پرحادثه، خرید شناورهای نظامی از ایتالیا و استخدام ملوانان برای جلوگیری از حمل و نقل اجناس قاچاق و تجهیز گارد ساحلی علاوه بر نیروی پیاده و دریایی به واحدهای سواره نظام، از این گونه اقدامات بود. تأسیس یک نیروی دریایی قدرتمند نظامی در خلیج فارس از مهمترین عوامل در مبارزه با امر قاچاق کالا در جزایر و بنادر جنوب ایران در این زمان می‌باشد. با تسلیح نیروهای مرزی دریایی به کشتی‌های نظامی، توانمندی ایران در توسعه فعالیت‌های اقتصادی در کرانه‌های جنوبی در مقیاسات وسیعی گسترش یافت و حتی قاچاق کالا در دریا و مناطق دور از سواحل و خشکی نیز به شدت محدود گشت. دگرگونی در ساختار ارتش ایران، نسبت به ادوار گذشته معاصر ایران نقطه عطفی محسوب می‌گردد. با این حال با وجود

توانایی دفاع و مقابله به مثل در برابر همسایگان و یا بحران های محدود منطقه ایی، قابلیت درگیری گسترده در یک نبرد کلاسیک با قدرت های بزرگ جهانی را نداشت. جنگ جهانی دوم، اشغال سریع ایران و درهم شکستن خطوط تدافعی، این مسئله را اثبات نمود.

فهرست منابع

- آبراهامیان، یرواند. ۱۳۷۷. ایران بین دو انقلاب، درآمدی بر جامعه شناسی سیاسی ایران معاصر. احمد گل محمدی فتاحی ولی لایی، چ دوم، تهران، نشرنی.
- بابن و هوسه، (۱۳۶۳)، سفرنامه جنوب ایران، ترجمه و تعلیقات از محمد حسن خان اعتماد السلطنه، به اهتمام میر هاشم محدث، تهران، دنیای کتاب.
- راثین، اسماعیل. ۱۳۵۶. دریانوردی ایرانیان از عصر استعمار تا امروز. چ اول. تهران. جاویدان.
- رسایی، فرج الله. بی تا. دو هزار و پانصد سال بر روی دریاها. چ اول. تهران. بدون ناشر.
- عاقلی، باقر؛ ۱۳۷۷، رضا شاه و قشون متحد الشکل، تهران، انتشارات نامک،.
- طلوعی، مرتضی. ۱۳۵۵. تاریخ ۵۰ ساله نیروی هوایی شاهنشاهی ایران. چ اول. تهران. انتشاران نیروی هوایی شاهنشاهی.
- فوران، جان. ۱۳۸۳. مقاومت شکننده. احمد تدین. چ سوم. تهران رسا.
- قائم مقامی، جهانگیر. ۱۳۴۵. تاریخ ارتش نوین ایران. جا. چاپ اول. تهران. انتشارات ارتش.
- قدیمی، ذبیح الله. ۱۳۲۶. تاریخ ۲۵ ساله ارتش شاهنشاهی ایران. چ اول. تهران آریان.
- کاتوزیان، محمد علی. ۱۳۶۸. اقتصاد سیاسی ایران. محمد رضا نفیسی، کامبیز عزیزی. چ اول. تهران. پایپروس، ۱۳۶۸.

- کاظمی، محمد. البرز، منوچهر. ۱۳۵۵. تاریخ پنجاه ساله نیروی زمینی شاهنشاهی ایران. چ اول. تهران. آیین ملی بزرگداشت پنجاه سال شاهنشاهی پهلوی.
- گروه نویسندگان، (۱۳۷۲)، *پیشگامان پرواز در ایران*، تهران، انتشارات ارتش جمهوری اسلامی ایران، سازمان عقیدتی و سیاسی.
- محبوبی اردکانی، حسین. ۱۳۷۶. تاریخ مؤسسات تمدنی جدید در ایران، ج دوم و سوم، چ دوم. تهران. دانشگاه تهران.
- مدنی، احمد. ۱۳۴۱. دریانوردی خلیج فارس و پیشینه‌های تاریخی آن. چ اول. تهران. اداره کل انتشارات و رادیو.
- معتضد، خسرو. ۱۳۷۷. تنش بزرگ، روابط خارجی ایران در دوران رضاشاه از ۱۳۰۰ تا ۱۳۲۰ ش. تهران. پیکان.
- نفیسی، سعید. ۱۳۴۵. تاریخ معاصر ایران از کودتای سوم اسفند ۱۲۹۹ تا بیست و چهارم شهریور. چ اول. تهران. فروغی.
- هاشمی، عامر. ۱۳۷۴. برگی از تاریخ جنوب ایران. چاپ الکترونیک به صورت ای بوک.
- هوشنگ مهدوی، عبدالرضا. ۱۳۶۹. تاریخ روابط خارجی ایران از ابتدای دوره صفویه تا پایان جنگ جهانی دوم. چ چهارم. تهران. امیر کبیر.
- یکرنگیان، میرحسین. ۱۳۳۶. گلگون کفنان، گوشه‌ای از تاریخ نظامی معاصر از عصر درخشان صفوی تا حادثه ناگوار شهریور ۱۳۲۰. چ اول. تهران. کتابفروشی محمد علی علمی

-اسناد:

-آرشیو سازمان اسناد ملی ایران. سند شماره ۵۹۸۳، ۱۳۰۷ ش

- آرشیو سازمان اسناد ملی ایران. سند شماره ۲۴۰۰۰۸۷۰، ۱۳۰۸ ش
- آرشیو سازمان اسناد ملی ایران. سند شماره ۲۴۰۰۰۱۴۶۰، ۱۳۱۸ ش
- آرشیو سازمان اسناد ملی ایران. سند شماره ۲۴۰۰۰۲۵۱۱، ۱۳۰۷ ش
- آرشیو سازمان اسناد ملی ایران. سند شماره ۲۴۰۰۰۲۹۲، ۱۳۲۰ ش
- آرشیو سازمان اسناد ملی ایران. سند شماره ۲۴۰۰۰۱۱۳۸، ۱۳۰۸ ش
- آرشیو سازمان اسناد ملی ایران. سند شماره ۲۴۰۰۰۲۷۶، ۱۳۰۹ ش
- آرشیو سازمان اسناد ملی ایران. سند شماره ۲۴۰۰۰۱۵۳، ۱۳۰۹ ش
- آرشیو سازمان اسناد ملی ایران. سند شماره ۳۱۳۰، ۱۳۱۴ ش
- آرشیو سازمان اسناد ملی ایران. سند شماره ۸۳۶۸، ۱۳۰۸ ش
- آرشیو سازمان اسناد ملی ایران. سند شماره ۳۰۴۲، ۱۳۱۷ ش
- آرشیو سازمان اسناد ملی ایران. سند شماره ۷۵۵۹، ۱۳۱۷ ش
- آرشیو سازمان اسناد ملی ایران. سند شماره ۸۰۵۱، ۱۳۱۸ ش
- آرشیو سازمان اسناد ملی ایران. سند شماره ۹۲۰۸، ۱۳۱۷ ش
- آرشیو سازمان اسناد ملی ایران. سند شماره ۴۲۶۷، ۱۳۱۵ ش
- آرشیو سازمان اسناد ملی ایران. سند شماره ۴۷۱۹، ۱۳۰۲ ش
- آرشیو سازمان اسناد ملی ایران. سند شماره ۵۳۷۶، ۱۳۰۴ ش
- آرشیو سازمان اسناد ملی ایران. سند شماره ۳۸۳۱، ۱۳۰۶ ش
- آرشیو سازمان اسناد ملی ایران. سند شماره ۴۲۷۸، ۱۳۱۵ ش
- آرشیو سازمان اسناد ملی ایران. سند شماره ۴۲۷۹، ۱۳۱۴ ش

- آرشیو سازمان اسناد ملی ایران. سند شماره ۲۴۰۰۰۲۷۲۱، ۱۳۰۲ ش
- آرشیو سازمان اسناد ملی ایران. سند شماره ۲۴۰۰۰۱۷۰۱، ۱۳۱۶ ش
- آرشیو سازمان اسناد ملی ایران. سند شماره ۵۷۵۶، ۱۳۰۳ ش
- مجموعه قوانین مجلس شورای ملی، قانون مصوب ۲۰ بهمن ۱۳۰۴.
- مجموعه قوانین مجلس شورای ملی، قانون مصوب ۴ اسفند ۱۳۰۵.
- مجموعه قوانین مجلس شورای ملی، قانون مصوب ۲۰ خرداد ۱۳۱۶.
- مجموعه قوانین مجلس شورای ملی، قانون مصوب ۱۱ دی ۱۳۱۷.

نشریات:

- اطلاعات، ۱۳۰۶/۳/۳ ش.
- ؛ ۱۳۰۶/۱۲/۲۸ ش.
- ؛ ۱۳۰۵/۷/۴ ش.
- ؛ ۱۳۰۶/۱۱/۲۳ ش.
- ؛ ۱۳۰۶/۱۱/۲۶ ش.
- ؛ ۱۳۱۱/۸/۱۵ ش.
- ؛ ۱۳۱۱/۸/۱۶ ش.
- ؛ ۱۳۰۵/۱۱/۲۲ ش.
- ؛ ۱۳۰۵/۱۲/۲۴ ش.
- ؛ ۱۳۱۷/۸/۲۶ ش.

- ۱۳۰۶/۸/۱۵؛ ش.
- ۱۳۰۵/۸/۱۶؛ ش.
- چهره نما، ۱۳۳۲ق، ش ۱۰.
- ۱۳۳۲ق، ش ۱۴.
- **حبل المتین**، ۱۳۰۲/۱۰/۲، ش ۱.
- **دولت علیّه ایران**، ۲۹ ذی القعدة ۱۲۹۳، ش ۱.
- **ستاره ایران**، ۱۳۰۱ش، ۱۹۲۲م، ش ۳.
- **ستاره شرق**، ۲۷ ربيع الاول ۱۳۴۰ق، ۶ قوس ۱۳۰۰ش، ش ۱.
- **طوفان**، ۱۱ ذی الحرام ۱۳۲۹ق، ۲ سنبله ش ۱۳۰۰.
- ؛ ۱۰ صفرالمظفر ۱۳۴۰، ۲۴ میزان ۱۳۰۰، ش ۱۰، س اول.
- ؛ ۲۲ صفرالمظفر ۱۳۴۰، اعقرب ۱۳۰۰ ش، ش ۱۷، س اول.
- ؛ ۲۶ صفرالمظفر ۱۳۴۰، ۵ عقرب ۱۳۰۰ش، ش ۱۸، س اول.
- **قشون**، ش ۱، برج حوت ۱۳۰۰
- ؛ ش ۲، ۹ برج حوت ۱۳۰۰ ش ۰
- ؛ ش ۱۱، سال ۴، آبان ۱۳۰۴ ش.
- ؛ ۱۶ برج حوت ۱۳۰۰ شماره ۳، سه شنبه ۷ رجب ۱۳۴۰.
- **کاوّه**، ۱۴ شعبان ۱۳۳۸، ش ۷.
- **مریخ**، چهارشنبه ۲۱ محرم الحرام ۱۲۹۶، ژانویه ۱۸۴۹، نمره دوم.
- **نوبهار**، ۱۶ میزان ۱۳۰۱.

References

- Jackson, A.J. (1966) The de Havilland Tiger Moth: Aircraft Profile No. 132. Leatherhead, Surrey, UK: Profile Publications Ltd.
- Flugzeug info net. (2015). The web portal. Aircraft Encyclopedia.