

پیش‌خوان

به بهانه باز نشر «زندگینامه سیاسی شهید رجایی»

کارنامه سیاسی «دولتمرد تراز»

■ محمد رضا کاتبینی



اثری که هم اینک به بهانه چاپ سوم، در معرفی آن سخن می‌رود، باز خوانسی حیات سیاسی شهید محمد علی رجایی را و چهره همت خویش قرار داده است. نام آن بزرگ

با سپری شدن بیش از چهار دهه از شهادتش، همچنان بلند آوزه و نیک است و همچنان به عنوان دولتمرد تراز جمهوری اسلامی قلمداد می‌شود. این پژوهش توسط سجاد رامی گلوچه انجام شده و مرکز اسناد انقلاب اسلامی، به انتشار آن اهتمام ورزیده است. تاز نمای ناشر در معرفی موضوع این پژوهش، در اشارتی کوتاه آورده است: «شهید محمدعلی رجایی یکی از مؤثرترین رجال صدر اول انقلاب اسلامی و الگوی مثالی دولتمردان انقلابی و اسلامی به شمار می‌رود. او ضمن دست‌یابی به عالی‌ترین مقامات سیاسی کشور – پس از مقام رهبری – در عمل نشان داد که نظریه مردم سالاری دینی و مردمی بودن دولتمردان در حکومت اسلامی، موضوعی قابل تحقق می‌باشد. این کتاب زندگی سیاسی و مبارزات شهید رجایی را در دوران قبل از انقلاب اسلامی، عملکرد سیاسی و اجرایی او را پس از پیروزی انقلاب اسلامی، به صورت مستند تبیین می‌کند. شهید رجایی در زمان تصدی وزارت آموزش و پرورش، تمام تلاش خود را برای تغییر نظام تعلیم و تربیت بر جا مانده از رژیم پهلوی، به سوی یک نظام اسلامی و توحید محور به کار گرفت و در دوران نمایندگی مجلس شورای اسلامی، نخست‌وزیری و ریاست جمهوری

■ **شاداب عسگری امرضیه یادگاری**

در سالیان اخیر بوق اسطوره‌سازی سلطنت طلبان، بارها در فضایل و مناقب ژنرال چشم آبی به صدا درآمده است!! این در حالی است که داعیه‌های این جماعت درباره نادر جهانبانی، سخت نارس است و معوج می‌نماید. در مقال بی‌آمنه – که برشی از یک پژوهش بلند به نام «ژنرال چشم آبی» است– یارهای از این ادعاها مورد طرح و طرد قرار گرفته‌اند. امید آنکه تاریخ پژوهان معاصر و عموم علاقمندان را مفید و مقبول آید.

■ ■ ■

■ **در طرد ادعاهای عمومی درباره نادر جهانبانی**
درباره مجموعه موضوعات پایه عبارتی دقیق تر، شبهاتی که در ارتباط با سپهبد خلیان نادر جهانبانی مطرح شده است، بررسی‌های جامع، کامل و مستند، نتایج زیر را نشان می‌دهند:
اول، همیشه از جهانبانی به‌عنوان ژنرال چشم‌آبی یاد می‌شود. این در شریاطی است که «ژنرال»، معادل امریکایی در‌جه ارتشیدی است. به عبارتی امریکاییان به هر چه از تشبید، ژنرال اطلاق می‌کنند. در حالی که جهانبانی سپهبد بود. بنابراین انتساب این درجه به وی، اشتباه محض و یک غلط مصطلح است.
دوم، نادر جهانبانی دارای قد ۱۷۷ سانتی‌متری و چشمانی سبزرنگ بود، لیکن همیشه از او به‌عنوان ژنرال چشم‌آبی یاد می‌شود که همین موضوع ساده، می‌تواند دلیل روشنی در راستای این واقعیت باشد که بسیاری از مطالب مطرح‌په پیرامون وی، هیچ پایه و اساس واقعی ندارد و چون در آنها به ساده‌ترین موارد هم توجه نشده، قابل اثبات نیستند.

سوم، جهانبانی نادر هیچ‌گاه به‌عنوان عضو هیئت رئیسه نیروی هوایی، یا به عبارتی صریح و واضح، جزو چهار نفر اول حاضر در بین مقامات نیروی هوایی شاهنشاهی، منصوب نشده‌است.

چهارم، در ارتباط با معرفی وی به‌عنوان بهترین خلیان مناققین به شهادت رسید. وی به عنوان یکی از مدیران بلندپایه نظام جمهوری اسلامی، دارای خط مشی خاص مدیریتی بود که در آن برپه حساس کشور در دهه ۶۰ و او را از دیگر مسئولان متمایز می‌کرد. خط مشی شهید رجایی در کسوت مسئول انقلاب اسلامی که گذشت سال‌ها از شهادت وی، همواره الگو و سرمنتقی مؤثر برای مسئولان نظام به حساب می‌آید. بنابر اظهارات دستا و اطرافیان وی، یکی از مهم‌ترین دستاوردهای نظام به‌عنوان «ژنرال چشم‌آبی» نهفته‌است، این امکان میسر خواهد شد تا سایر ادعاهای مطرح‌شده درباره وی را مورد عیارسنجی و محک قرار داد.

■ **درباره شایعه «کتک زدن سرهنگ امریکایی توسط جهانبانی»**

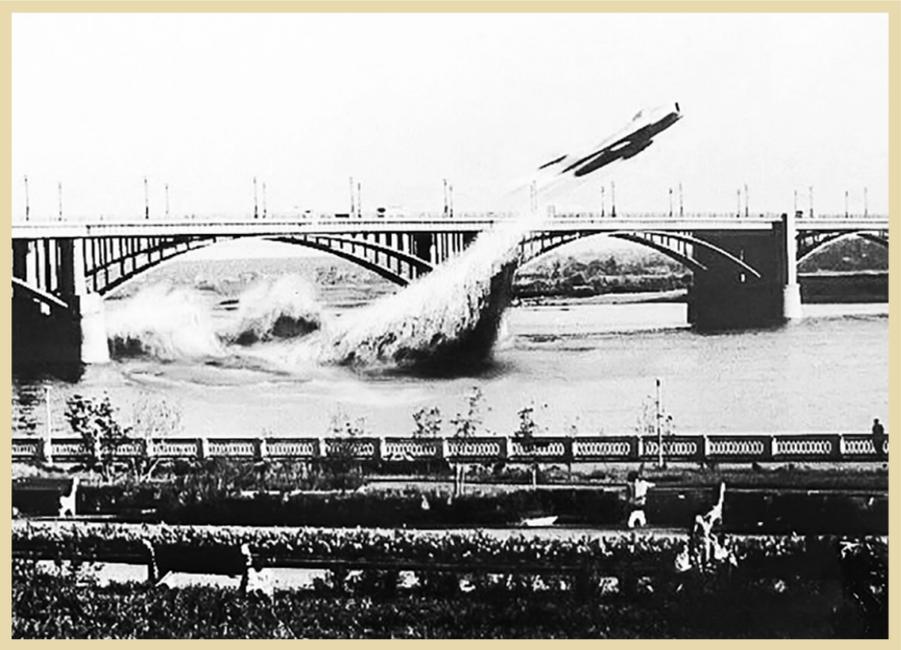
عده‌ای در سالیان اخیر ادعا کرده‌اند که نادر جهانبانی سرهنگ امریکایی را به دلیل عدم احترام به خود، زیر مش ت لگد گرفته است. این در حالی است که نامبرده، خلیان اف‌۵ بود. امریکایی‌هانیز از قانون کاپیتولاسیون برخوردار بودند. اضافه بر آن، این موضوع تاکنون از طرف حتی یک نفر از نظامیانی که در نیروی هوایی حکومت پهلوی خدمت کرده‌اند، بیان نشده است. جالب‌تر آنکه این افسانه به‌روزنامه‌ها اشاره دارد، اما هیچ روزنامه‌ای با این خبر، وجود خارجی ندارد! بنابراین با حداقل منطقی می‌توان فهمید که محال بود که یک سرهنگ امریکایی در دوران پهلوی کتک بخورد و جنجال سیاسی به پا نشود.

■ **درباره شایعه «عبور از زیر پل اهواز»**

یکی از جالب‌ترین اقدامات منتسب به نادر جهانبانی، عبور محیرالعقول هواپیمای حامل او از زیر پل سفید

تاریخ

تاریخ ۸۸۶۹۸۴۳۷



«ژنرال چشم آبی سلطنت طلبان»، در هاله‌ای از توهم و خیال!

جازدن تصویر پرواز ویژه خلیان روس به نام نادر جهانبانی!

تصویر پرواز والتین پیر اولوف خلیان روسی در هاله مرکزی آیر رودخانه اوب در شهر نووسیبیرسک

۴ژوئن ۱۹۶۵، یک فروند میگ ۱۷ را در دهانه مرکزی پُل واقع در رودخانه «اوب» در شهر «نوسیبیرسک» پرواز داد. روزی گرم و آفتابی بود. ساحل مملو از مسافران بود و افسران ستاد منطقه در میان آنان بودند. ناگهان هواپیمای مانند یک پیکان ترقه‌ای، به سمت دهانه جلوی پل هجوم آورد و در ادامه، به سمت بالا و آسمان صعود کرد. فاصله نیکه پیک‌های پل ۱۲۰ متر و ارتفاع دهلی ۲۰ متر است. هواپیما با سرعت ۷۰۰ کیلومتر در ساعت، وارد این «پنجره» شد. با این سرعت، حتی کمی لمس به ده کمه کنترل، ارتفاع هواپما را بر اساس متر تغییر می‌دهد. هواپیما فقط یک متر بالاتر از سطح آب پرواز کرد در شرایط وقتی پیچیده‌تر می‌نمود که در فاصله ۹۵۰ متری پاتین پل مشترک پل رام‌هن بزرگراه «زایسب» قرار داشته و قطار از آن عبور می‌کرده است! خلیان فقط یک پنجه فرصت داشت، تا بدون برخورد به این پل ارتفاع بگیرد. این اقدام به مذاق فرماندهان عالی‌رتبه نظامی شوروی خوش نیامد و این خلیان از خدمت معلق شد. با این حال، مدتی بعد با درخواست مردم و همکارانش، مجدد به خدمت بازگشت.

■ **درباره شایعه «فروداضطرابی شکاری در جاده تهران –ساوه»**

دیگر استگاره مربوط به جهانبانی، به پرواز درآوردن این پرویدان اتفاقی ساده نبوده است و بر حسب آنچه او در تهران و فرود آوردن سالم آن در مهرآباد است. این موضوع نیز یکی از موضوعات عجیبی است که به هیچ وجه ظرفیت پذیرش ندارد، زیرا:
۱. بر فرض صحت این موضوع، چرا هیچ مطلبی پیرامون خلیانی که تا این اندازه جسارت و شہامت داشته و در مرحله اول هواپما را به‌سلامت در جاده ساوه فرود آورده است، منتشر نشده و اسمی از آن بیان نمی‌شود؟!
۲. این دانشتند، بدون هیچ تردیدی و مستند به شهادت تمامی کارکنان نیروی هوایی، در آن مقطع زمانی هیچ اقدامی بدون کسب نظر و جلب موافقت آنان انجام نمی‌شده است.

۳. در دوره حکومت پهلوی جاده تهران –ساوه، ترانزیت دو طرفه با عرض ۱۰ متر بوده است که به‌واسطه تردد مکرر خودروهای سنگین، دارای آسفالتی بسیار نامناسب بود و به دلیل قرار داشتن در مسیر ترانزیت تهران به جنوب و جنوب شرقی کشور، در تمامی ساعات شبانه‌روز، ازدحامی دائمی و قابل توجه داشت.

۴. در سطح کشور، از ۱۰ بانده اضطراری برای فرود جنگنده‌ها ساخته شده بود. دو مورد از این باندهای اضطراری، در نزدیکی اسلام‌آباد و جاده دهلران به اندیشک، بعد از پل مستقر روی رودخانه کرخه قرار دارند. عرض این باندها بیش از ۲۲ متر است و تیرهای چراغ‌قوی نیز در فاصله بیشتری از جاده یا بانده اضطراری قرار گرفته است. شایان ذکر است که در تمامی جاده‌های منتهی به تهران، به دلیل داشتن فرودگاه‌های متعدد، هیچ بانده اضطراری ساخته نشده بود.
۵. جهانبانی از منظر شغلی و جایگاه تصمیم‌گیری، در حدی نبود که بتواند به صورت شخصی در این ارتباط تصمیم‌گیری کند. رئیس تربیت‌بدنی یا معاون مرکز آموزش‌های نیروی هوایی و حتی معاون طرح و برنامه نیز نمی‌تواند در این خصوص تصمیم‌گیری مستقلی داشته باشد.
۶. افرادی که اظهار می‌کنند جهانبانی بر خلاف نظر مستشاران نظامی امریکایی، اقدام به پرواز دادن این هواپیما از جاده ساوه کرده است، مشخص است که به‌طور مطلق در ارتباط با شأن، منزلت و به‌خصوص جایگاه مستشاران امریکایی در حکومت پهلوی و خاصه در نزد محمدرضا پهلوی، هیچ گونه اطلاعی ندارند. در

درباره شایعه «ایجاد گروه پروازی – نمایش تاج طلایی»

تمامی افراد و سایت‌هایی که تشکیل تیم پروازی آکروبا تیک تاج طلایی را منتسب به جهانبانی کرده‌اند، این گونه طرح موضوع می‌کنند: «هنگامی که در سال ۱۳۳۷، تعدادی از خلیانان که برای آموزش هواپیماهای جت به پایگاه نظامی امریکا در آلمان غربی رفته بودند، همزمان با ورود هواپیمای اف ۸۴، به ایران بازگشتند، تعدادی از خلیبان همچون: سرتیپ محمد خاتمی، سرهنگ سایمک جهان‌بینی، سرگرد نادر جهانبانی، سروان امیرحسین ربیعی و سرتوان یکم عبدالحسین مینوسپهر، در آنجا باقی ماندند. ایده تشکیل یک تیم آکروجت هوایی، از همان ابتدا نزد نادر جهانبانی شکل گرفت. با موافقت شخص شاه، این گروه شروع به انجام تمرینات تخصصی کرد و پس از ۷۲ جلسه تمرین، در تیر ماه ۱۳۳۷ اولین نمایش خصوصی را عرضه کردند که با استقبال شاه و مقامات حکومتی روبه‌رو شد. بعد از ۱۴۷ جلسه تمرین، اولین نمایش عمومی در ۸ آبان ۱۳۳۷ در فرودگاه مهرآباد، توسط اف ۴ فرود اف ۸۴ انجام گرفت. در همان زمان، نام تاج طلایی برای این تیم انتخاب شد…» قسمت قابل توجهی از اطلاعات ارائه شده، در ارتباط با افراد و تاریخ‌ها صحت دارد. اما آنان با نادیده فرض کردن و گذشتن از کنار چند موضوع مهم و تعیین‌کننده، واقعیت و اصل ماجرا را به‌طور کامل مخدوش کرده‌اند:

الف) سرتیپ محمد خاتمی معاون وقت نیروی هوایی شاهنشاهی که فردی بسیار جاه‌طلب و از اولین خلیبان ایرانی است که پرواز با هواپیمای جت را در دهه ۱۳۲۰ در انگلستان سپری کرده بود، در آلمان حضور داشت و سرپرستی تیم اعزامی و سایر افراد باقی‌مانده در این کشور را عهده‌دار بود.
ب) نادر جهانبانی دارای درجه سرگردی بود و برای اولین بار جهت فراگیری دوره پرواز با هواپیمای جت، به آلمان اعزام شده بود.
پ) با جاه‌طلبی‌های شخصی خاتمی، علاوه بر اینکه وی به‌تازگی با فاطمه سومین خواهر شاه ازدواج کرده و در شرف انتصاب در پست فرماندهی نیروی هوایی نیز بود و همچنین از لحاظ جسارت و مهارت پروازی و البته قدمت ساعات پروازی با انواع هواپیماها و به‌طور مشخص هواپیماهای جت، سر آمد همه ایرانیان حاضر در آن پایگاه بود، هیچ منطقی وجود ندارد که حتی به صورت فرضی نیز سرگرد جهانبانی به عنوان مؤسس تیم آکروجت منظور گردد. وانگهی بر فرض محال، اگر سرگرد جهانبانی پیشنهاد تشکیل تیم را داد، ولی سرتیپ خاتمی قبول نمی‌کرد، او آیمیی تشکیل می‌شد؟! بنابراین تردیدی وجود ندارد که پیشنهاد دهنده و مؤسس تیم آکروجت پروازی، سرتیپ محمد خاتمی است. اما چون یادشده مسئولیت بالایی در نیروی هوایی داشت و از طرفی به دنبال توسعه آن نیرو نیز بود، لیدری اولین تیم متشکل، به مدت سه سال به سرگرد جهانبانی واگذار می‌شود و از سال ۱۳۴۲ به بعد، هیچ سابقه‌ای مبنی بر ادامه حضور وی در نادر جهانبانی در تیم پروازی آکروجت ایران وجود ندارد. آخرین مطلب در این خصوص، آنکه به استناد مطالب مندرج در دفترچه راهنمایی که نیروی هوایی شاهنشاهی پیرامون تیم آکروجت ایران تهیه و منتشر کرده‌است، هیچ سابقه‌ای نمایشی بین تیم آکروجت ایران و سایر کشورها بر گزار شده و فقط به چندین اجرای برنامه همزمان با یکدیگر پرداخته‌اند که به تمامی آنان اشاره شده‌است.

■ **درباره چهره سازی‌های مستند به «اظهارات خلیبان رژیم شاهنشاهی»**

سه تن از خلیانانی که تاکنون درباره جهانبانی صحبت کرده‌اند، در حکومت پهلوی استخدام و در جمهوری اسلامی بازداشت شده‌اند. این نفرات در دهه ۱۳۶۰، از کشور خارج و در امریکا و کشورهای اروپایی ساکن شده‌اند. مسن‌ترین این اروایان، سرهنگ ایزدستا، ۸۲ سال سن دارد. به عبارتی، متولد ۱۳۱۹ ش/ ۱۹۴۰م است. اگر جنبان ایزدستا، ۱۸ سالگی به استخدام نیروی هوایی درآمده باشد، در سال ۱۳۳۷ وارد ارتش شده‌است. برابر روال مرسوم در نیروی هوایی، او می‌بایست همانند تمامی داوطلبان خلیانی، مدت دو سال را در مرکز آموزش‌های نیروی هوایی برای آشنایی با اصول اولیه نظامی و آشنایی و تقویت زبان انگلیسی، سپری کرده باشد. همچنین به مدت تقریبی ۶۸ تا ۷۶ هفته نیز، برای آشنایی با فنون خلیانی به امریکا اعزام می‌شدند. اگر این دو مدت را با در نظر گرفتن حداقل چهار ماه مرخصی – که به دانشجویان واگذار می‌شد – جمع ببندیم، سرهنگ ایزدستا در اواخر سال ۱۳۴۱ به خط پروازی وارد شده‌است. ضمن آنکه او برای پرواز با اف ۴ آموزش دیده بود. از سویی دیگر برابر اسناد موجود، جهانبانی از سال ۱۳۴۴ از مشاغل فرماندهی و پروازی بر کنار شد. یعنی ایزدستا حداکثر سه سال می‌توانست به‌عملکرد پروازی جهانبانی که خلیان اف ۵ بود، اطلاع یافته باشد. آیا تنها در همین سه سال، جهانبانی برای ایشان اسطوره شده‌است؟! آن دو نفر دیگر نیز از لحاظ سنی در زمانی وارد خدمت شده‌اند که جهانبانی در مرکز آموزش‌های نیروی هوایی مشغول به کار شده بود. اضافه بر این مطلب، جهانبانی ژنرال نبود و فقط نیمساز سه ستاره محسوب می‌شد و از طرفی، حتی یک روز هم در معاونت بازرسی و امنیت پرواز حضور نداشت.

تاریخ جوان

سالم به ایران بازگردد؟! قابل ذکر است که در تمامی دنیا، به خلیبان دارای درجات بالا و مناصبی که جزو مشاغل حساس محسوب می‌شوند، به هیچ وجه اجازه پرواز بدون مرزی داده نمی‌شود، چراکه اسارت یا کشته شدن آنان، اطلاعات زیادی را در معرض افشا قرار خواهد داد و آبروی کشور اعزام‌کننده خواهد رفت.

■ **درباره شایعه «ایجاد گروه پروازی – نمایش تاج طلایی»**

تمامی افراد و سایت‌هایی که تشکیل تیم پروازی آکروبا تیک تاج طلایی را منتسب به جهانبانی کرده‌اند، این گونه طرح موضوع می‌کنند: «هنگامی که در سال ۱۳۳۷، تعدادی از خلیانان که برای آموزش هواپیماهای جت به پایگاه نظامی امریکا در آلمان غربی رفته بودند، همزمان با ورود هواپیمای اف ۸۴، به ایران بازگشتند، تعدادی از خلیبان همچون: سرتیپ محمد خاتمی، سرهنگ سایمک جهان‌بینی، سرگرد نادر جهانبانی، سروان امیرحسین ربیعی و سرتوان یکم عبدالحسین مینوسپهر، در آنجا باقی ماندند. ایده تشکیل یک تیم آکروجت هوایی، از همان ابتدا نزد نادر جهانبانی شکل گرفت. با موافقت شخص شاه، این گروه شروع به انجام تمرینات تخصصی کرد و پس از ۷۲ جلسه تمرین، در تیر ماه ۱۳۳۷ اولین نمایش خصوصی را عرضه کردند که با استقبال شاه و مقامات حکومتی روبه‌رو شد. بعد از ۱۴۷ جلسه تمرین، اولین نمایش عمومی در ۸ آبان ۱۳۳۷ در فرودگاه مهرآباد، توسط اف ۴ فرود اف ۸۴ انجام گرفت. در همان زمان، نام تاج طلایی برای این تیم انتخاب شد…» قسمت قابل توجهی از اطلاعات ارائه شده، در ارتباط با افراد و تاریخ‌ها صحت دارد. اما آنان با نادیده فرض کردن و گذشتن از کنار چند موضوع مهم و تعیین‌کننده، واقعیت و اصل ماجرا را به‌طور کامل مخدوش کرده‌اند:

الف) سرتیپ محمد خاتمی معاون وقت نیروی هوایی شاهنشاهی که فردی بسیار جاه‌طلب و از اولین خلیبان ایرانی است که پرواز با هواپیمای جت را در دهه ۱۳۲۰ در انگلستان سپری کرده بود، در آلمان حضور داشت و سرپرستی تیم اعزامی و سایر افراد باقی‌مانده در این کشور را عهده‌دار بود.

ب) نادر جهانبانی دارای درجه سرگردی بود و برای اولین بار جهت فراگیری دوره پرواز با هواپیمای جت، به آلمان اعزام شده بود.

پ) با جاه‌طلبی‌های شخصی خاتمی، علاوه بر اینکه وی به‌تازگی با فاطمه سومین خواهر شاه ازدواج کرده و در شرف انتصاب در پست فرماندهی نیروی هوایی نیز بود و همچنین از لحاظ جسارت و مهارت پروازی و البته قدمت ساعات پروازی با انواع هواپیماها و به‌طور مشخص هواپیماهای جت، سر آمد همه ایرانیان حاضر در آن پایگاه بود، هیچ منطقی وجود ندارد که حتی به صورت فرضی نیز سرگرد جهانبانی به عنوان مؤسس تیم آکروجت منظور گردد. وانگهی بر فرض محال، اگر سرگرد جهانبانی پیشنهاد تشکیل تیم را داد، ولی سرتیپ خاتمی قبول نمی‌کرد، او آیمیی تشکیل می‌شد؟! بنابراین تردیدی وجود ندارد که پیشنهاد دهنده و مؤسس تیم آکروجت پروازی، سرتیپ محمد خاتمی است. اما چون یادشده مسئولیت بالایی در نیروی هوایی داشت و از طرفی به دنبال توسعه آن نیرو نیز بود، لیدری اولین تیم متشکل، به مدت سه سال به سرگرد جهانبانی واگذار می‌شود و از سال ۱۳۴۲ به بعد، هیچ سابقه‌ای مبنی بر ادامه حضور وی در نادر جهانبانی در تیم پروازی آکروجت ایران وجود ندارد. آخرین مطلب در این خصوص، آنکه به استناد مطالب مندرج در دفترچه راهنمایی که نیروی هوایی شاهنشاهی پیرامون تیم آکروجت ایران تهیه و منتشر کرده‌است، هیچ سابقه‌ای نمایشی بین تیم آکروجت ایران و سایر کشورها بر گزار شده و فقط به چندین اجرای برنامه همزمان با یکدیگر پرداخته‌اند که به تمامی آنان اشاره شده‌است.

■ **درباره چهره سازی‌های مستند به «اظهارات خلیبان رژیم شاهنشاهی»**

سه تن از خلیانانی که تاکنون درباره جهانبانی صحبت کرده‌اند، در حکومت پهلوی استخدام و در جمهوری اسلامی بازداشت شده‌اند. این نفرات در دهه ۱۳۶۰، از کشور خارج و در امریکا و کشورهای اروپایی ساکن شده‌اند. مسن‌ترین این اروایان، سرهنگ ایزدستا، ۸۲ سال سن دارد. به عبارتی، متولد ۱۳۱۹ ش/ ۱۹۴۰م است. اگر جنبان ایزدستا، ۱۸ سالگی به استخدام نیروی هوایی درآمده باشد، در سال ۱۳۳۷ وارد ارتش شده‌است. برابر روال مرسوم در نیروی هوایی، او می‌بایست همانند تمامی داوطلبان خلیانی، مدت دو سال را در مرکز آموزش‌های نیروی هوایی برای آشنایی با اصول اولیه نظامی و آشنایی و تقویت زبان انگلیسی، سپری کرده باشد. همچنین به مدت تقریبی ۶۸ تا ۷۶ هفته نیز، برای آشنایی با فنون خلیانی به امریکا اعزام می‌شدند. اگر این دو مدت را با در نظر گرفتن حداقل چهار ماه مرخصی – که به دانشجویان واگذار می‌شد – جمع ببندیم، سرهنگ ایزدستا در اواخر سال ۱۳۴۱ به خط پروازی وارد شده‌است. ضمن آنکه او برای پرواز با اف ۴ آموزش دیده بود. از سویی دیگر برابر اسناد موجود، جهانبانی از سال ۱۳۴۴ از مشاغل فرماندهی و پروازی بر کنار شد. یعنی ایزدستا حداکثر سه سال می‌توانست به‌عملکرد پروازی جهانبانی که خلیان اف ۵ بود، اطلاع یافته باشد. آیا تنها در همین سه سال، جهانبانی برای ایشان اسطوره شده‌است؟! آن دو نفر دیگر نیز از لحاظ سنی در زمانی وارد خدمت شده‌اند که جهانبانی در مرکز آموزش‌های نیروی هوایی مشغول به کار شده بود. اضافه بر این مطلب، جهانبانی ژنرال نبود و فقط نیمساز سه ستاره محسوب می‌شد و از طرفی، حتی یک روز هم در معاونت بازرسی و امنیت پرواز حضور نداشت.