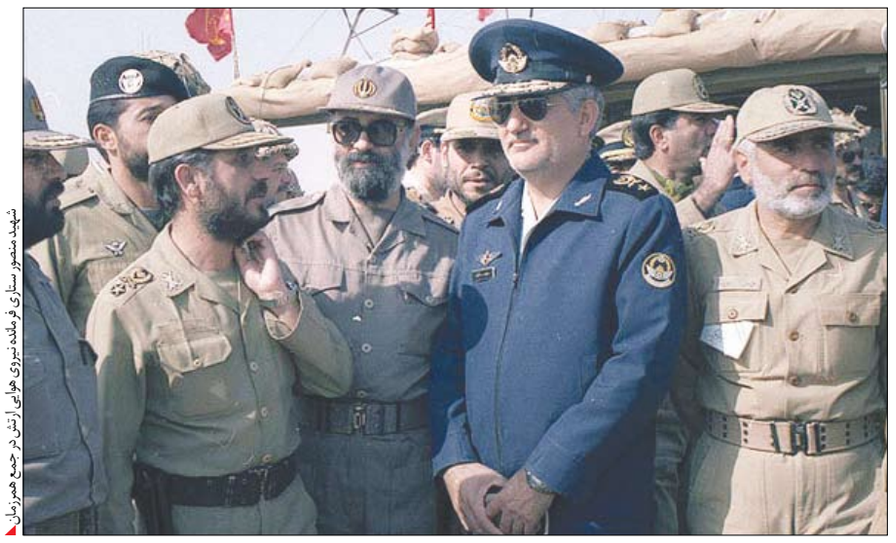
شهید منصور ستاری فرمانده نیروی هوایی ارتش در جمع همرزمان

به مناسبت سالروز حادثه غم‌انگیز سقوط جت استار فرماندهان نیروی هوایی

پایان تلخ یک پرواز

علی غفوری

۱۵ دی سالروز اتفاق غم انگیزی است که منجر به از دست رفتن چند تن از بهترین فرماندهان نیروی هوایی ارتش شد. در این روز تعداد دیگری از نخبگان جنگ دیده نهاجا از این دنیای خاکی پر کشیده و رفتند. حادثه سقوط جت استار فرماندهان نهاجا در سال ۱۳۷۳ تنها شهادت تعدادی فرمانده و خلبان نبود. حداقل سه تن از این شهیدان اسطوره‌های نهاجا بودند. سرتیپ منصور ستاری یکی از بهترین‌های پدافند هوایی کشور، سرتیپ خلبان مصطفی اردستانی قهرمان بی‌بدیل اف ۵ و سرتیپ علیرضا یاسینی از بهترین‌های اف ٤ در پروازی که خود خلبانش نبودند به شهادت رسیدند. اما این مردان که بودند؟ آیا در بیان توانایی آنها می‌توان به چند جمله شعاری بسنده کرد؟ پاسخ منفی است. این سه نفر نیروهایی کاملا حرفه‌ای و عملیاتی بودند و اگر بخواهیم آنها را بشناسیم باید توانایی عملیاتی آنها را بررسی کنیم.

■ **منصور ستاری که بود؟**

منصور ستاری در سال ۱۳٤٦ وارد دانشکده افسری شد و در سال ۱۳۵۰ برای گذراندن دوره کنترل رادار به امریکا اعزام شد و پس از گذراندن دوره یکساله، در ۱۳۵۱ به ایران بازگشت و به عنوان افسر کنترل شکاری نیروی هوایی مشغول به کار شد. مشکل نیروی هوایی در ابتدای جنگ، نبود فرماندهان عالیرتبه داخلی و خارجی بود. در حقیقت با خروج ژنرال‌های امریکایی و بازنشستگی یا اخراج فرماندهان داخلی، ارتش در بخش فرماندهی با کمبود جدی مواجه بود. نیروی هوایی نیز از این قاعده مستثنی نبود. اما پیشروی ارتش عراق این نکته را به همه گوشزد کرد که ارتش با فرمانده یا بی‌فرمانده باید پایداری کند.

یکی از کسانی که در آن روزهای سخت، بی نظمی در پدافندها را کاهش داد و از پدافند پر قدرت هاوک بیشترین بهره را گرفت، شهید ستاری بود. طرح‌های خوب او سبب شد تا بسرعت مدارج ترقی را در جنگ طی کند و درسال ۱۳٦۲ به سمت معاون عملیات فرماندهی پدافند نیروی هوایی منصوب شود. بی ادعایی، کم صحبتی و پرکاری او زبانزد همه بود. گفته می‌شود در عملیات خیبر وقتی نیروهای ایران در محاصره بمباران شیمیایی بودند او ماسک خود را تقدیم به پیرمردی کرد که راننده لودر بود. این اقدام او اگرچه جان رزمنده مسن بسیجی را نجات داد اما براثر این اقدام، وی تا زمان شهادت از شامه بویایی بی‌بهره شد اگرچه سعی کرد این موضوع را مخفی نگه دارد. طرح‌ها و برنامه‌هایی که شهید ستاری ارائه می‌داد بسیار منطقی، عملی، کاربردی و مؤثر بود. از این رو در سال ۱۳٦٤ به عنوان معاونت طرح و برنامه نیروی هوایی برگزیده شد و به علت لیاقت و کاردانی و شایستگی که از خود نشان داد، در بهمن ماه سال ۱۳٦۵ با درجه سرهنگی به سمت فرماندهی نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران منصوب و تا هنگام شهادت عهده دار این مسئولیت بود.

شاهکار ستاری در نبرد فاو بود. شاید کمترکسی بداند که عملیات فاو جدای از پیروزی بزرگ زمینی، شاهکار پدافندی ایران بود. ستاری و تیمش در این نبرد نفسگیر، نزدیک ۷۰ جنگنده عراقی را ساقط کردند. موشک‌های پرهیبت هاوک هر پرنده‌ای را می‌زدند تا آنجا که حتی شکاری‌های خودی هم اجازه نزدیک شدن به منطقه را نداشتند. صدام که از بیرون راندن رزمندگان مأیوس شده بود با روزی ۳۰۰ تا ۴۰۰ سورتی پرواز سعی کرد به زور بمب شیمیایی و بمباران گسترده، لشکرهای سپاه را زمینگیر کند اما تدابیر ستاری او را مأیوس کرد. در میانه نبرد با از کار افتادن رادارهای موشکی، ناگهان آنقدر حملات هوایی افزایش یافت که محسن رضایی، فرمانده وقت سپاه پاسداران شخصا با نگرانی از ستاری توضیح خواست. ستاری با ظاهری خسته و خاک آلود به او گفت: مشکل حل شد آنها (هواپیماهای دشمن) دیگر نمی‌آیند. از سال ۱۳۶۵ با کاهش توان هوایی ایران و بالعکس افزایش بی‌سابقه قدرت هوایی عراق، ایران مجبور به گسترش یگان‌های پدافندی خود به مراکز نفتی، بنادر و پتروشیمی‌ها شد. نیروی هوایی با جنگ و دندان از این آب و خاک دفاع کرد تا ایران وارد دوران صلح با عزت شود.

■ **اقدام‌های شهید ستاری در سال‌های پس از جنگ**

ستاری در سال‌های پس از جنگ آنچه از آموخته‌های خود داشت را صرف توسعه کیفی نهاجا کرد. تأسیس دانشکده پرواز (خلبانی) این آرزوی دیرینه هر ایرانی وطن پرست و پرسنل نیروی هوایی از جمله کارهای او بود. اولین سری دانشجویان خلبانی در مهرماه سال ۱۳٦۷ وارد دانشکده پرواز شدند.

تأسیس دانشگاه هوافضا با ۸ گرایش تحصیلی و مبتنی بر برنامه‌های آموزشی - مجموعه‌های کارشناسی و مصوبات وزارت فرهنگ و آموزش عالی، تأسیس دانشکده پرستاری و راه‌اندازی مرکز تحقیقات و آموزش پزشکی (پاتولوژی) نیروی هوایی و ایجاد شبکه دیده بانی به منظور تقویت سیستم پدافندی کشور - ایجاد شبکه دیده بانی بصری - ایجاد موانع هوایی بر فراز دره ها، گذرگاه‌ها و ارتفاعات از دیگر اقدامات این مرد بزرگ بود. او سعی کرد تا کمبود منابع مالی نیرو را با بومی‌سازی صنعت هوایی جبران کند. ستاری اگرچه به مانند بسیاری از فرماندهان نیروهای هوایی جهان، خلبان نبود اما به تصدیق کارشناسان، نهاجا در آن سال‌ها دورانی طلایی را تجربه کرد. این مرد بزرگوار در روز ۱۵ دی ۱۳۷۳ در پروازی که به همراه سایر فرماندهان بزرگ نهاجا انجام شد به دلیل نقص فنی هواپیما به شهادت رسید.

■ **شهید یاسینی**

در بین خلبانان اف ۴ (فانتوم) نام‌های بزرگی به چشم می‌خورد؛ عباس دوران، محمود اسکندری، فرج اله براتپور و... اما جفا است اگر نام علیرضا یاسینی را فراموش کنیم. مرد خونسرد و آرام نهاجا که بارها سخت‌ترین مأموریت‌های برون مرزی را بدون هراس انجام داد.

شهید یاسینی سال ۱۳۳۰ در آبادان به دنیا آمد و در ۱۳۴۸ در ۱۸ سالگی به نیروی هوایی وارد شد. فرماندهان وقت نیروی هوایی در آن سال‌ها خلبانان را برای دوره فانتوم به امریکا می‌فرستادند و یاسینی نیز از این قاعده مستثنی نبود. او پس از به پایان رساندن دوره خلبانی فانتوم به پایگاه بوشهر باز می گردد و به مانند صدها خلبان دیگر، دوره‌های مختلف آمادگی پروازی را طی کرده و جزو خلبانان موفق محسوب می‌شود. آغاز جنگ تحمیلی برای یاسینی فرصتی بود تا توانایی‌های خود را نشان دهد و از آنجا که اف ۴ بیشتر نقش بمب افکن را برای ارتش ایران بازی می کرد متوقف ساختن ستون‌های زرهی ارتش عراق و همزمان نابودی تأسیسات حیاتی پشتیبانی کننده این کشور به خلبانان این هواپیما سپرده شد.

خلبانانی نظیر شهیدان دوران و خلعتبری و خلبانانی دیگر نظیر عتیقه چی به همراه یاسینی روزگار اقتصاد و ارتش عراق را سیاه کردند. یاسینی در پروازها هم مراقب افراد دسته بود هم بهترین شلیک‌ها را انجام می‌داد. در یکی از پروازها او و کمکش هدف موشک یک میگ ۲۳ قرار می‌گیرند و دو خلبان هواپیمای صدمه دیده را به زحمت فرود می‌آورند. یاسینی نیز مانند دوران و اسکندری از اسطوره‌های نهاجا بود و جان سختی و مهارتش سبب شد تا آخر جنگ فعال بماند. بیش از ۲۷۰۰ ساعت پرواز با فانتوم داشت که دومین رکورد پروازی در اف ۴ محسوب می‌شود.

خلبانانی نظیر یاسینی روزگار اقتصاد و ارتش عراق را سیاه کردند. یاسینی مانند دوران و اسکندری از اسطوره‌های نهاجا بود و جان سختی و مهارتش سبب شد تا آخر جنگ فعال بماند. یاسینی در پروازها هم مراقب افراد دسته بود هم بهترین شلیک‌ها را انجام می‌داد تا آخر جنگ فعال بماند. بیش از ۲۷۰۰ ساعت پرواز با فانتوم داشت که دومین رکورد پروازی در اف ۴ محسوب می‌شود.

اردستانی به هیچ مأموریتی نه نمی‌گفت و با اف ۵ در هیچ مأموریتی ناکام نماند. بهترین خلبانان ایران در ماه‌های اول جنگ به شهادت رسیدند اما اردستانی در همان روزهای تنهایی و نبود نیروهای کافی به تنهایی به‌اندازه یک اسکادران، پرواز انجام می‌داد و هیچ گلوله توپی به او نرسید

■ **شهید اردستانی**

در بین خلبانان زمان جنگ، افراد شجاع، سریع الانتقال، سخت کوش و با انرژی کم نبودند اما سرعت بسیار بالای موشک‌ها و حجم بالای آتش توپ‌های پدافند بسیاری از آنها را به شهادت رساند. اما براستی اردستانی چیز دیگری بود. او به هیچ مأموریتی نه نمی‌گفت و با اف ۵ (که جنگنده‌ای ساده تر و کوچکتر از اف ۱۴ و اف ۴ است) در هیچ مأموریتی ناکام نماند. بهترین خلبانان ایران در ماه‌های اول جنگ به شهادت رسیدند اما اردستانی در همان روزهای تنهایی و نبود نیروهای کافی به تنهایی به‌اندازه یک اسکادران، پرواز انجام می‌داد و هیچ گلوله توپی به او نرسید.

اردستانی در همان سال‌های ابتدایی گذراندن دوره‌های خلبانی، به دلیل توان انجام مانورهای سنگین و ارتفاع پایین به شهرتی قابل توجه دست یافت. خلبانی جنگنده، کاری بشدت سخت و خسته کننده است آن هم با هواپیمای بدون امکاناتی نظیر اف ۵. آن روزها کم نبودند خلبانانی که نه به دلیل ضعف اعتقاد بلکه به دلیل تحلیل رفتن قوای بدنی قادر به انجام دو تا سه پرواز در روز نبودند اما گویی مصطفی از گوشت بوجود نیامده بود. او به همراه حدود ۱۰۰ خلبان از پایگاه‌های تبریز (اعزامی به وحدتی) و چهارم شکاری، یک تنه مقابل لشکرهای شمالی سپاه سوم ایستادو مانع سقوط دزفول و شمال خوزستان شد. نیمی از آن خلبان‌ها حتی ماه دوم جنگ را ندیدند. شب‌های گرفته مهر ۵۹ اردستانی و اردستانی‌ها روزها مأموریت انجام می‌دادند و شب‌ها در پایگاه دزفول کف سالن‌ها می‌خوابیدند در حالیکه توپخانه سپاه سوم به آنها اجازه استراحت کامل را نمی‌داد. در سال ۱۳۶۰ به درجه سرهنگ دومی ارتقایافت و بلافاصله به عنوان فرمانده پایگاه پنجم شکاری امیدیه اهواز منصوب شد.

در عملیات فاو نقل است که برادران سپاه از شهید بابایی، زدن هدفی بسیار سخت در عقبه دشمن را درخواست می کنند. بابایی (فرمانده عملیات نهاجا) می‌داند شهادت خلبان عمل کننده قطعی است و مردد است که چه کند. اردستانی پا پیش می‌گذارد، به آرامی به فرمانده می‌گوید می‌دانم قرار نیست در جنگ شهید شوم، بگذار من بروم. بابایی نمی‌خواهد قبول کند اما خون خلبانان رنگین تر از خون بسیجیان نبود... مصطفی می‌رود و بابایی زیر باران دو زانو بر زمین به انتظار می‌نشیند. نبرد فاو نبردی بیرحمانه بود که به دلیل فشردگی خطوط طرفین، حتی توپ‌های خودی هر جنبنده‌ای در زمین و هوا را می‌زدند، تازه رهگیرهای عراقی، موشک‌های سام و هوای بسیار بد هم باید اضافه می‌شد. اصلا مگر امکان بازگشت هست؟ ۲۰ دقیقه بعد از زیر ابرهای فشرده جنگنده‌ای کوچک نمایان می‌شود و همه نفسی به آسودگی می‌کشند. گفته می‌شود او با ۴۰۰ پرواز برون مرزی رکورد دار در بین خلبانان است. شهید اردستانی هنگام شهادت، ۴۶ سال سن داشت و از وی دو فرزند پسر و دو فرزند دختر به یادگار مانده است.

■ **روز سقوط**

سرانجام روز موعود فرا رسید و تقدیر برای مردان بزرگ نهاجا چنین رقم خورد که در پروازی عادی و ۶ سال پس از پایان جنگ شهید شوند. ۱۵ دی ۱۳۷۳ ساعت ۸ شب، خلبان سرهنگ جمشیدی به همراه کمک خود سرهنگ دوم خلبان جم منش هواپیمای جت استار را برای پرواز به سمت تهران آماده می‌کردند. تیمسار ستاری به همراه تیمسار اردستانی، شجاعی، یاسینی و دیگر همراهان به پای هواپیما آمده و پس از خداحافظی سوار بر هواپیما شدند. مهندس پرواز سروان سنایی مشغول چک‌های قبل از پرواز است. بعد از سوار شدن در هواپیما بسته می‌شود. ساعت تقریبا ۲۰:۱۰ کمک خلبان از برج اصفهان اجازه استارت می‌خواهد که داده می‌شود. هواپیما برمی‌خیزد اما بروز مشکل در هواپیما باعث می‌شود خلبانان درخواست بازگشت کنند. ساعت ۲۰:۴۲ در آخرین تماس، موقعیت هواپیما خواسته می‌شود. این گونه جواب می‌آید: در حال گردش برای فاینال هستیم و ناگهان ارتباط با برج مراقبت قطع می‌شود. هواپیمای جت استار نیروی هوایی به شماره ثبت ۹۰۰۱-۵ در فاصله ۶۴ کیلومتری فرودگاه در جاده نایین – یزد سقوط کرده و سرنشینانش به شهادت می‌رسند.

آگهی مناقصه
سازمان صنایع دفاع

فرماندهی گروه قرارگاه‌های پشتیبانی سازمان صنایع دفاع در نظر دارد موارد مشروحه ذیل را از طریق مناقصه عمومی به پیمانکاران واجد شرایط واگذار نماید.
۱- کلیه‌ی امور مربوط به تالار و رستوران پذیرایی سامد
۲- کلیه‌ی امور مربوطه به مجتمع شهید همت واقع در صلاح الدین کلا (استان مازندران) شامل:
الف) کلیه‌ی امور مربوطه به تهیه‌ی مواد، طبخ و توزیع و پذیرایی رستوران
ب) کلیه‌ی امور مربوطه به نگهداری فضای سبز، نظافت، تأسیسات مکانیکی و برق مجتمع
متقاضیان می‌توانند ضمن تماس با شماره تلفن‌های ۲۶۰۲۵۲۷ و ۲۶۰۳۳۳۴ همه‌روزه به‌جز ایام تعطیل جهت بازدید و دریافت برگ شرایط و مشخصات مراجعه و پیشنهاد خود را حداکثر تا پایان وقت اداری مورخ ۹۴/۱۰/۲۷ (یکشنبه) ارایه نمایند. پیشنهادهای رسیده در کمیسیون باز و قرائت خواهدشد و سازمان در رد یا قبول یک یا کلیه پیشنهادات مختار است.
نشانی: تهران، میدان نوبنیاد، خیابان لنگری، خیابان صنایع، روبروی بیمارستان شهید چمران، مجموعه تربیت بدنی سامد (مدیریت بازرگانی)

آگهی مزایده
شرکت پرس سیلندر در نظر دارد مقدار حدود ۵۳۰ تن انواع ضایعات بدنه سیلندر، طوقه، تسمه، گوشه ورق و ضایعات متفرقه خود را از طریق مزایده به فروش برساند.
متقاضیان می‌توانند از تاریخ نشر این آگهی به مدت یک هفته در ساعات اداری برای بازدید و دریافت اوراق شرایط شرکت در مزایده و همچنین تحویل پاکت پیشنهادی به آدرس قزوین، شهرصنعتی البرز، ابن‌سینا، حکمت پنجم مراجعه و یا برای کسب اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۰۲۸-۳۲۲۲۳۶۴۰-۱ تماس حاصل فرمایند.
روابط عمومی شرکت پرسی ایران گاز
م الف/۳۱۸۹ ۱۰/۵

آگهی مزایده
نوبت دوم
شرکت ایران سیلندر در نظر دارد مقدار حدود ۱۶۰ تن ضایعات سرو ته حاصل از برش سیلندرهای از رده خارج گاز مایع خود را از طریق مزایده به‌فروش برساند.
متقاضیان می‌توانند از تاریخ نشر این آگهی به مدت یک هفته در ساعات اداری برای بازدید و دریافت اوراق شرایط شرکت در مزایده و همچنین تحویل پاکت پیشنهادی به آدرس شهرری، جاده قدیم قم، سه راه خیرآباد، بلوار پژوهشگاه، جنب شرکت نفت بهران مراجعه و یا برای کسب اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۵۵۲۰۹۶۷۳-۵۵۲۰۲۰۹۷ تماس حاصل فرمایند.
روابط عمومی شرکت پرسی ایران گاز
م الف/۳۱۸۷ ۱۰/۶

تجدید مناقصه عمومی (همراه با ارزیابی کیفی)
نوبت دوم
شماره ۱-۱۰۱
شرکت عمران شهر جدید پرند، به آدرس کیلومتر ۳۰ اتوبان تهران- ساوه، فاز دو شهر جدید پرند در نظر دارد نسبت به تجدید آگهی شماره (۲-۸)، پروژه تکمیل آماده‌سازی معابر عمومی فاز ۳ مسکونی، در قبال تهاتر اراضی و مستحدثات در شهر جدید پرند، حسب مشخصات ذیل را به پیمانکار واجد شرایط که دارای حداقل رتبه ۵ راه و باند و ظرفیت آزاد، بر اساس بخش‌نامه شماره ۴۰۴/۱۱ مورخ ۹۰/۱۱/۲۵ از سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور می‌باشند، واگذار نماید:
◀ جمع کل برآورد: ۷۷۰ ، ۴۶۴ ، ۲۱ ، ۸۱ ریال (بر اساس فهرست‌بهای راه و باند و ابنیه سال ۹۴)
◀ نوع مناقصه: عمومی یک مرحله‌ای (با ارزیابی کیفی)
◀ نوع و تضمین شرکت در مناقصه: ضمانت‌نامه بانکی به مبلغ ۳ ، ۴۵۸ ، ۳۳۰ ، ۰۰۰ ریال حسب بخشنامه شماره ۱۲۳۴۰۲/ت ۵۰۶۵۹ هـ مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ هیئت محترم وزیران که در مشخصات مناقصه قید گردیده است.
الف) مهلت فروش اسناد از تاریخ ۹۴/۱۰/۱۵ تا پایان وقت اداری ۹۴/۱۰/۲۱
ب) آخرین مهلت تحویل اسناد: تا پایان ساعت ۱۵، مورخ ۹۴/۱۱/۰۷
پ) محل تحویل اسناد: دبیرخانه شرکت عمران شهر جدید پرند (به آدرس فوق‌الاشاره)
ت) تاریخ بازگشایی اسناد ارزیابی کیفی ۹۴/۱۱/۱۰ (حداقل امتیاز ارزیابی کیفی جهت بازگشایی قیمت، ۶۰ امتیاز می‌باشد).
ث) تاریخ بازگشایی پیشنهادها ۹۴/۱۱/۱۳، ساعت ۱۰ صبح (اتاق جلسات)
متقاضیان می‌بایستی مبلغ ۷۰۰ ، ۰۰۰/- ریال برای خرید اسناد ارزیابی کیفی و مناقصه، به‌حساب جاری ۲۱۷۳۶۹۲۰۵۰۰۳ بانک ملی ایران شعبه شهر جدید پرند کد ۲۶۰۶ به نام این شرکت واریز و نماینده فنی و مطلع، همراه با فیش مربوطه و معرفی‌نامه برای دریافت اسناد به اداره امور پیمان و رسیدگی شرکت به آدرس فوق‌الاشاره، مراجعه نمایند.
(تلفن تماس: ۸-۵۶۷۹۰۰۳۶-۰۲۱)
** هزینه درج آگهی (طی دو نوبت)، در روزنامه ایران و هزینه روزنامه مناقصه - مزایده، بر عهده برنده مناقصه می‌باشد. الف/۹۴
شرکت عمران شهر جدید پرند
۱۰۱