



وَلَا تَحْسَبَنَّ الَّذِينَ قُتِلُوا فِي سَبِيلِ اللَّهِ أَمْوَاتًا بَلْ أَحْيَاءُ عِنْدَ رَبِّهِمْ يُرْزَقُونَ

هرگز کسانی را که در راه خدا کشته شده اند، مرده مپندار،

بلکه زنده اند که نزد پروردگارشان روزی داده می شوند.

سوره مبارکه آل عمران _ آیه ۱۶۹



پروازی به بلندای ابدیت

پانزدهم دی ماه سالروز اتفاق غم انگیزی است که منجر به شهادت 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 ۴ 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 کاملاً حرفه‌ای و عملیاتی بودند و اگر بخواهیم آنها را بشناسیم باید توانایی عملیاتی آنها را بررسی کنیم.



سرلشگر شهید منصور ستاری

۱۵ دی سال ۱۳۷۳ شهیدی از میان ما رفت که «تابغه»، «مبتکر»، «متخصص»، «دلیر»، «سختکوش» و «وطن پرست» بود و نصر و نصرت نصیبش شد در این دنیا و آن دنیا و «منصور» شد. منصور ستاری در روستای ولی آباد قرچک در ۲۹ اردیبهشت سال ۱۳۲۷ دیده به جهان گشود. پدرش حسن ستاری، شاعر بود. منصور در ۹ سالگی، پدرش را از دست داد. از دیگر فعالیت های پدرش می توان به تاسیس مدرسه و حسینیه اشاره کرد.

منصور ستاری در سال ۱۳۴۶ 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 ژنرال های 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 بی فرمانده 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. طرح های خوب او سبب شد تا بسرعت مدارج ترقی را در جنگ طی کند و در سال ۱۳۶۲ 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 اگر چه جان رزمنده بسیجی را نجات داد اما بر اثر این اقدام، وی تا زمان شهادت از شامه بویایی بی‌بهره شد اگر چه 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 ۱۳۶۴ 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 ۱۳۶۵ 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 کمتر کسی 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 پر هیبت 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 زمین گیر 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 شخصاً با نگرانی از ستاری توضیح خواست. ستاری با ظاهری خسته و خاک آلود به او گفت: مشکل حل شد آنها (هوایماهای 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.

اسکورت ناوگان تجاری کشتی‌های نفتکش ایران در خلیج فارس و دریای عمان تا خروج آنها، از مهمترین فعالیت‌های شهید منصور ستاری از سال ۱۳۶۶ خورشیدی تا پایان جنگ تحمیلی به شمار می‌رفت. با توجه به حجم عملیات جنگی، انجام عملیات همراهی و حفاظت، بسیار دشوار بود. نیروی هوایی با چنگ و دندان از این آب و خاک دفاع کرد تا ایران وارد دوران صلح با عزت شود.

معمار سیستم پدافندی ایران

ویژگی مهم ستاری این بود که با تکیه بر توانمندی‌های داخلی بر خودکفایی در حوزه صنایع هوایی و دفاعی تأکید داشت و معتقد بود: «ایرانی علاوه بر آنکه نسبت به ملل غربی و دنیای پیشرفته، هیچ کم و کسری از نظر استعداد و نبوغ ندارد بلکه در بسیاری از موارد باهوش‌تر و با استعدادتر نیز هست». هر کاری هم کرد بر همین اساس بود؛ از اجرای پروژه‌هایی مانند پروژه اوج تا راه‌اندازی مرکز پژوهش، تحقیقات و آموزش نیروی هوایی و تأسیس دانشگاه علوم و فنون هوایی و ایجاد شبکه دیده‌بانی و ایجاد محیط مناسب برای تفکر و نوآوری برای تعمیرات و نگهداری تجهیزات پیشرفته نیروی هوایی و افزایش امکانات نوسازی و بهسازی مهندسی نیروی هوایی ارتش. همه این‌ها باعث شد امروزه او را «معمار آینده‌نگر سیستم پدافندی هوایی ایران» بنامند؛ همان سیستم پدافندی که حالا مبتنی بر دانش بومی ایرانی است و حریم هوایی ایران را امن نگه داشته است.

اولین‌های شهید ستاری

شهید ستاری اولین کسی در تاریخ ایران بود که به فکر تولید یک هواپیمای جنگنده ایرانی افتاد و باور کرد که ما می‌توانیم و کار را در سال ۱۳۶۶ شروع کرد؛ نامش پروژه «اوج ۱۱۰» بود و این جنگنده‌های ایرانی «آذرخش» و «صاعقه» که در سال‌های اخیر به‌تناوب رونمایی می‌شود و مشهور است که برقشان دشمن را می‌گیرد! از آنجا کلید خورده است. همان‌موقع در سال ۱۳۶۷ نیز نخستین هواپیمای ساخت ایران را رونمایی کردند و پرواز دادند و چشم‌های خیلی‌ها پر از اشک شوق شد؛ نامش «پرستو» بود و یک هواپیمای سبک ۴ نفره بود.

فقط هواپیما نبود؛ ستاری اولین کسی بود که باور کرد که می‌توانیم خودرو ایرانی بسازیم و با ایده اولیه یک سرباز مبتکر، کار را شروع کرد. ستاری می‌خواست تکمیل و تولید انبوه این خودرو را پیگیری کند که دست حادثه نگذاشت.

اقدامات 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 این آرزوی دیرینه هر ایرانی وطن پرست و پرسنل نیروی هوایی از جمله کارهای او بود. اولین سری دانشجویان خلبانی در مهرماه سال ۱۳۶۷ وارد دانشکده پرواز شدند.

تأسیس دانشگاه هوافضا با ۸ گرایش تحصیلی، تأسیس دانشکده پرستاری و راهاندازی مرکز تحقیقات و آموزش پزشکی نیروی هوایی و ایجاد شبکه دیده بانی به منظور تقویت سیستم پدافندی کشور، ایجاد شبکه دیده بانی بصری، ایجاد موانع هوایی بر فراز دره‌ها، گذرگاه‌ها و ارتفاعات از دیگر اقدامات این مرد بزرگ بود.

شهید منصور ستاری، اقدامات دیگری از جمله طراحی و ساخت خودرو شمس، افزایش کارایی و استخراج از معادن تحت پوشش، ایجاد خطوط هوایی سه‌ها، شرکت در پروژه‌های دولتی در راستای امور مهندسی و تاسیساتی، ازدیاد بازده صنایع فلزی و دریافت سفارش به منظور رفع نیازمندی‌های دولتی، نظامی و خصوصی انجام داده است.

او به آموزش کارا (حین خدمت) و آموزش پرسنل رده میانی توجه نشان میداد. به همین منظور در مرکز آموزشهای هوایی، هنرستان کار و دانش - فنی و حرفه‌ای را به وجود آورد و برای افرادی که حداکثر با سن شانزده سال در نهاجا استخدام شده بودند؛ برنامه‌های آموزش و پرورش را اجرا میکرد تا بتوانند همانند دانش آموزان دبیرستان تحصیل کنند و دیپلم رسمی کشور را بگیرند.

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.



سرلشکر خلبان شهید سید علیرضا یاسینی

در بین خلبانان اف ۴ (فانتوم) نام‌های بزرگی به چشم می‌خورد؛ عباس دوران، محمود اسکندری، فرج اله براتیپور 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.

یاسینی در ۱۵ فروردین سال ۱۳۳۰ در شهرستان آبادان دیده به جهان گشود. در ۱۸ سالگی وارد دانشگاه خلبانی نیروی هوایی شد و پس از گذراندن دوره مقدماتی پرواز با هواپیمای اف-۳۳ برای گذراندن دوره تکمیلی به آمریکا رفت. او پس از به پایان رساندن دوره خلبانی فانتوم به پایگاه بوشهر باز می‌گردد.

سال ۱۳۵۷ با اوج گیری حرکت انقلابی مردم، شهید یاسینی هم علیرغم فشارهای همه جانبه رژیم، با پخش اعلامیه در بین پرسنل متعهد دست به افشاگری زد و جزو خلبانانی بود که با انتقال هواپیماهای این پایگاه به پایگاه چابهار، مخالفت کرد. زیرا طبق اطلاعاتی که به پایگاه بوشهر رسیده بود، قرار بود اگر اوضاع کشور بدتر شد هواپیماها به روی ناوهای آمریکایی انتقال پیدا کنند که تعدادی از خلبانان شجاع این پایگاه از جمله شهید یاسینی و شهید "طالب مهر" با عنوان کردن این نکته که این هواپیماها اموال بیت المال است، از این کار سرپیچی کردند که در نهایت هم با مقاومت خلبانان این طرح منتفی شد.

سرانجام ۳۱ شهریور سال ۱۳۵۹ ساعت ۱۳/۴۵ دقیقه بعدازظهر، نیروی هوایی عراق با حمله همه جانبه به پایگاه های هوایی ایران، جنگ را آغاز نمود و اکثر پایگاه های هوایی ایران را بمباران کرد که خوشبختانه خسارت وارده به آن شکل که عراق فکر می کرد، نبود. در آن زمان شهید یاسینی

در پایگاه هوایی بوشهر مشغول به خدمت بود. بلافاصله بعد از بمباران پایگاه ها در بوشهر، غوغایی به پا بود و هرکس شایعه ای را عنوان می کرد. یکی می گفت آمریکا حمله کرده است دیگری عنوان می کرد که کودتا شده و دیگری هم می گفت رادیو همه چیز را مشخص می کند.

شهید یاسینی بلافاصله بعد از این ماجرا، با مراجعه به گردان پرواز پایگاه به همراه تنی چند از خلبانان این پایگاه، مشغول طرح ریزی یک پاسخ مناسب می شوند و در بعداز ظهر همین روز به همراه تعدادی از خلبانان تیزپرواز پایگاه ششم شکاری، پاسخی دندان شکن به عراق می دهند تا آنها متوجه این نکته شوند که نیروی هوایی ایران همیشه یک نیروی قدرتمند است.

در روز اول جنگ (یکم مهرماه ۱۳۵۹) با توجه به دستوری که از قبل برای انجام عملیاتی گسترده داده شده بود، تعداد زیادی جنگنده بمب افکن "اف ۴" از پایگاه ششم شکاری به پرواز در می آیند. شهید یاسینی به همراه سرتیپ خلبان "مسعود اقدام" هدایت یکی از فانتوم ها شرکت کننده در این عملیات را برعهده می گیرد. آنها در این عملیات در آسمان شهر بغداد با مانورهای زیبا، هواپیما را از لابه لای ساختمان ها عبور می دادند.

روز بعد خبرنگاران خارجی گزارش دادند که خلبانان ایرانی با مهارت خاصی هواپیما را از بین ساختمان ها عبور می دادند.

در تاریخ هفتم آذر سال ۱۳۵۹ شهید یاسینی به همراه سرلشکر خلبان شهید "عباس دوران"، سرلشکر خلبان شهید "حسین خلتعبری" و سرگرد خلبان شهید "حسن طالب مهر"، در عملیاتی مشترک با نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران به نام "عملیات مروارید" توانستند نیروی دریایی عراق را نابود کنند. در این عملیات بزرگ، شهید یاسینی به تنهایی ۸ سورتی پرواز داشت.

خلبانانی نظیر شهیدان دوران، خلعتبری و عتیقه چی به همراه یاسینی روزگار اقتصاد و ارتش عراق را سیاه کردند. از آنجا که اف ۴ بیشتر نقش بمب افکن را برای ارتش ایران بازی می کرد متوقف ساختن ستون های زرهی ارتش عراق و همزمان نابودی تأسیسات حیاتی پشتیبانی کننده این کشور به خلبانان این هواپیما سپرده شد.

یاسینی در پروازها هم مراقب افراد دسته بود هم بهترین شلیک ها را انجام می داد. در یکی از پروازها او و کمکش هدف موشک یک میگ ۲۳ قرار می گیرند و دو خلبان هواپیمای صدمه دیده را به زحمت فرود می آورند. یاسینی نیز مانند دوران و اسکندری از اسطوره های نهاجا بود و جان سختی و مهارتش سبب شد تا آخر جنگ فعال بماند.

وی بیش از ۲۷۰۰ ساعت پرواز با فانتوم داشت که دومین رکورد پروازی در اف ۴ محسوب می‌شود. رکورد اول مربوط به امیر سرتیپ محقق با ۲۷۵۹ ساعت پرواز است.

شهید یاسینی مهارت خاصی در هدایت هواپیمای اف ۴ داشت. در یکی از ماموریت‌ها هواپیمای وی در هنگام بازگشت از عملیاتی برون مرزی مورد تعقیب یک فروند میگ ۲۳ عراقی قرار می‌گیرد که در ارون‌دروود مورد اصابت موشک قرار می‌گیرد. به محض برخورد، سیستم اجکت خلبان خود به خود فعال می‌شود و خلبان اجکت می‌کند ولی شهید یاسینی که به عنوان افسر کابین عقب در این پرواز بود، با مهارت خاصی هواپیما را درحالی که تقریباً سیستم هیدرولیک خود را از دست داده بود، در پایگاه ششم به زمین می‌نشانند.

جانباز بود ولی کسی نمی‌دانست

شهید یاسینی با این که چند بار به دلایل مختلف از هواپیما اجکت (خارج شدن اضطراری از هواپیما) داشت و از ناحیه کمر جانباز ۵۵ درصد بود، ولی هیچ‌گاه درد کمر و مسئولیت‌های فراوانی که داشت مانع از پروازهای جنگی او نمی‌شد. به قدری متواضع بود که حتی برادرش خبر نداشت که او جانباز می‌باشد.

راه‌اندازی زورخانه در پایگاه‌های هوایی

شهید یاسینی به ورزش‌های باستانی علاقه زیادی داشت، فضای زورخانه را دوست داشت و شیفته حضرت امیرالمؤمنین (ع) بود. او این قدر به این ورزش علاقه داشت که در چندین پایگاه هوایی پایگاه همچون پایگاه شهید نوژه همدان، پایگاه هوایی شیراز و پایگاه هوایی بوشهر زورخانه راه‌اندازی کرد. از اینکه در هنگام این ورزش نام امیرالمؤمنین برده می‌شد، لذت می‌برد.

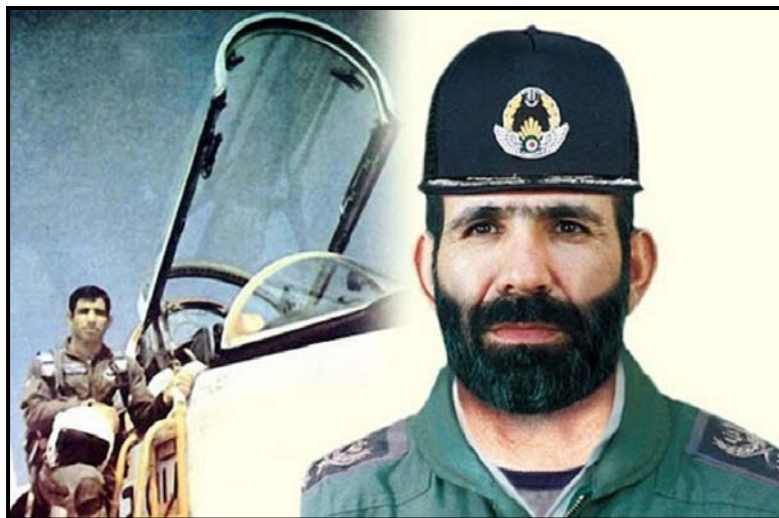
شهید یاسینی می‌گفت ورزش باستانی، ورزش اصیلی است که دارد به فراموشی سپرده می‌شود، از طرفی هم ورزشی است که بر مرام مردانگی و وفاداری و جوانمردی امیرالمؤمنین بسیار تکیه دارد.

شهید یاسینی عاشق پرواز بود. او با انواع مختلف هواپیما از جمله اف ۴، اف ۵، میگ ۲۹، سوخو ۲۴ و پی ۳ اف پرواز کرد که از این حیث، از خود یک رکورد بجای گذاشت. ولی هواپیمای محبوب شهید یاسینی، اف ۴ (فانتوم) بود.

یاسینی تا زمان شهادت با این که به عنوان یکی از فرماندهان نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی بود و تمام فعالیت های ستادی را انجام می داد در کنار آن به عنوان یکی از استادان خلبان مشغول آموزش دانشجویان خلبانی بود.

این شهید بزرگوار در طول دوران حیات خود بجز این که همواره به عنوان افسر خلبان کابین جلو اف ۴ خدمت می کرد، مسئولیت های فروانی هم داشت از جمله موارد زیر :

- فرمانده عملیات پایگاه سوم شکاری همدان
 - فرمانده پایگاه های شکاری همدان و چابهار از سال های ۱۳۶۳ تا ۱۳۶۵
 - افسر هماهنگ کننده آموزش خلبانان ایرانی در پاکستان در سال ۱۳۶۴
 - فرمانده پایگاه ششم شکاری بوشهر در سال ۱۳۶۷
 - مدیریت جنگ الکترونیک و معاون عملیاتی نهجا (اواخر سال ۱۳۶۹)
 - فرمانده منطقه هوایی شیراز در سال ۱۳۷۱
 - معاون هماهنگ کننده و رئیس ستاد نیروی هوایی ارتش از ۱۳۷۲/۱۰/۱۰ تا زمان شهادت
- پروازهای متعدد جنگی او در نیمه دوم سال ۱۳۵۹ و نیمه اول سال ۱۳۶۰، باعث ترفیع درجه نظامی از سروانی به سرگردی شد.
- همچنین ۷ مورد تشویق در دستور، ۵ مورد ارشدیت جمعی به مدت ۶۰ ماه و اعطاء ۲ مورد نشان درجه ۲ فتح (از دست مقام معظم رهبری) در دوران حضور درخشان در صحنه های سرنوشت ساز جنگ تحمیلی دریافت نمودند.



سر لشکر خلبان شهید مصطفی اردستانی

مصطفی اردستانی در سال ۱۳۲۸ در روستای قاسم آباد از توابع شهرستان ورامین دیده به جهان گشود. تحصیلات ابتدایی و متوسطه را در شهرستان ورامین گذراند. پس از اخذ دیپلم در سال ۱۳۴۸ به خدمت سربازی اعزام شد. خدمت سربازی را به عنوان سپاه دانش در یکی از روستاهای اسفراین انجام داد. شرایط جغرافیایی منطقه در آن زمان برای کشت خشخاش مساعد بود و اهالی روستا به صورت فراگیر مبادرت به کشت آن می کردند. شهید اردستانی تا جایی که می توانست آن ها را از این کار باز می داشت.

پس از انجام خدمت سربازی، در سال ۱۳۵۰ وارد دانشکده خلبانی نیروی هوایی شد. پس از گذراندن مقدمات آموزش پرواز در ایران، به منظور تکمیل دوره خلبانی به کشور آمریکا اعزام شد و پس از اخذ دانشنامه خلبانی به ایران بازگشت و با درجه ستوان دومی در پایگاه چهارم شکاری دزفول به عنوان خلبان هواپیمای "اف ۵" مشغول به خدمت شد. با اوج گیری انقلاب شکوهمند اسلامی و حتی قبل از آن جزء نخستین خلبانان حزب الهی بود که در به ثمر رسیدن انقلاب اسلامی و آگاه کردن سایر قشرهای پرسنل نیروی هوایی نقش بسزایی داشت.

پس از انقلاب با جمعی از همکاران نشریه درون گروهی "مخلصین" که حاوی مطالب اعتقادی و فرهنگی بود منتشر کرد. علی رغم تیراژ محدود، بسیار جالب توجه و در آگاه سازی پرسنل مؤثر بود.

شهید اردستانی در سال ۱۳۵۹ به عنوان افسر خلبان شکاری در پایگاه شکاری تبریز مشغول به خدمت بود که جنگ تحمیلی عراق علیه ایران آغاز شد، علی رغم اینکه در روز حمله هوایی دشمن

به خاک میهن اسلامی در مرخصی به سر می‌برد، ولی بلافاصله خود را به پایگاه رساند و از روز بعد پروازهای جنگی خود را شروع کرد.

در بین خلبانان زمان جنگ، افراد شجاع، سریع‌الانتقال، سخت‌کوش و با انرژی کم نبودند اما سرعت بسیار بالای موشک‌ها و حجم بالای آتش توپ‌های پدافند بسیاری از آنها را به شهادت رساند. اما برآستی اردستانی چیز دیگری بود. او به هیچ مأموریتی نه نمی‌گفت و با اف ۵ (که جنگنده‌ای ساده‌تر 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 خسته‌کننده 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 و چهارم شکاری، یک تنه مقابل لشکرهای شمالی سپاه سوم ایستاد و 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 ارتقا یافت و بلافاصله به عنوان فرمانده پایگاه پنجم شکاری امیدیه منصوب شد. علاوه بر مسئولیت سخت فرماندهی، خود نیز شخصاً در پروازهای جنگی شرکت می‌جست و نسبت به خدمات جانبی از جمله رسیدگی به امکانات زیستی و فضای سبز و... پایگاه پنجم همت می‌گمارد.

در سال ۱۳۶۳ به سمت معاون عملیاتی پایگاه دوم شکاری منصوب شد. پس از ۳ سال انجام وظیفه در این مسئولیت، در سال ۱۳۶۶ به‌عنوان مدیریت آموزش عملیات نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران منصوب شد.

در عملیات فاو نقل است که برادران سپاه از شهید بابایی، زدن هدفی بسیار سخت در عقبه دشمن را درخواست می‌کنند. 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. ۲۰ دقیقه بعد از زیر ابرهای فشرده جنگنده‌ای کوچک نمایان می‌شود و همه نفسی به آسودگی می‌کشند.

پس از شهادت سرلشکر خلبان عباس بابایی، که معاونت عملیات نیروی هوایی را عهده‌دار بود، شهید اردستانی به این سمت (معاونت عملیات نیروی هوایی) برگزیده شد و تا زمان شهادت عهده‌دار این مسئولیت مهم بود.

سرلشکر خلبان، شهید اردستانی، در طول جنگ تحمیلی همواره داوطلب مأموریت‌های مشکل بود و بارها اتفاق می‌افتاد که در یک روز هفت بار به خاک دشمن حمله می‌برد و بدون شک او با انجام دادن ۴۰۰ پرواز برون مرزی بر فراز خاک دشمن و ۱۷۲۴ ساعت پروازهای مختلف در خاک میهن اسلامی یکی از قهرمانان جنگ به حساب می‌آید که چندین بار تا مرز شهادت پیش رفت.

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.

سرلشکر خلبان شهید اردستانی، در طول جنگ تحمیلی همواره داوطلب مأموریت‌های مشکل بود و بارها اتفاق می‌افتاد که در یک روز هفت بار به خاک دشمن حمله می‌برد. شهید اردستانی دارای ۱۷۲۴ ساعت پروازهای مختلف در خاک میهن اسلامی و همچنین با ۴۰۰ پرواز برون مرزی بر فراز خاک دشمن، رکورد دار در بین خلبانان است.

اجرای تاکتیک لاوبمبینگ برای جنگنده اف ۵

یکی از ابتکار عمل‌های شهید اردستانی در حملات هوایی که ناشی از نبوغ نظامی اوست، طراحی یک تاکتیک جدید جنگی است. بر اساس آموزش‌هایی که شهید اردستانی و هم‌زمانش دیده بودند بمباران از ارتفاع بالا، با نوع خاصی از بمب‌ها قابل انجام است؛ یعنی ابتدا باید اوج می‌گرفتند و سپس برای انهدام هدف اقدام می‌کردند. این تاکتیک باعث می‌شد که به وضوح در دید رادارهای زمینی دشمن قرار بگیرند و هواپیماهای آنان طعمه خوبی برای موشک‌های سام ۶ عراق باشند، بر سر این موضوع و حوادث ناگواری که اتفاق می‌افتد، بین خلبانان بحث و بررسی رخ می‌دهد و سرانجام شهید اردستانی تاکتیک جدیدی را به افراد آموزش داده و اجرا می‌کند.

به این صورت که خلبانان در حملات خود برای دور ماندن از تیررس موشک‌های سام ۶ عراق که برد زیادی داشته و هواپیماها در ارتفاع بالا به راحتی مورد هدف قرار می‌دادند، ارتفاع پایین را انتخاب کنند تا در برد رادار دشمن قرار نگیرند.

در رمضان ۱۳۶۵، مأموریتی برای بمباران سد و نیروگاه برق استان دوکان عراق از سوی ستاد نیرو به اردستانی و هم‌زمانش ابلاغ می‌شود که نوع بمباران در این مأموریت مختص جنگنده اف ۴ بوده است. زیرا باید از روش «لاوبمبینگ» یا بمباران از ارتفاع پایین استفاده می‌کردند در زمانی که شهید اردستانی و هم‌زمانش جنگنده اف ۵ داشتند و استفاده از این روش در کتاب راهنمای هواپیما ذکر نشده بود. در واقع روش «لاوبمبینگ» با جنگنده اف ۵ بدلیل ریسک بالای خطر آن، یک روش غیر مجاز بود. با به کارگیری این روش، موفقیت و افتخار بزرگی به کارنامه زرین هشت سال دفاع مقدس تاریخ ملت ایران اضافه شد.

روز سقوط

سرانجام روز موعود فرا رسید و تقدیر برای مردان بزرگ نه‌جا 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 تقریباً 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. این‌گونه 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.

اسامی شهدای حادثه ۱۵ دیماه سال ۱۳۷۳:

- ۱- سرلشکر شهید منصور ستاری
- ۲- سرلشکر خلبان شهید مصطفی اردستانی
- ۳- سرلشکر خلبان شهید علیرضا یاسینی
- ۴- امیر سرتیپ شهید حسن رزاقی
- ۵- سرلشکر شهید مهندس احمد شجاعی
- ۶- امیر سرتیپ شهید امیر حسین جمشیدی
- ۷- امیر سرتیپ دوم شهید بهرام شریفی ریاحی
- ۸- امیر سرتیپ خلبان رضا جم منش
- ۹- امیر سرتیپ فنی احمد رضا سنایی
- ۱۰- سرگرد شهید یوسف پورزادی
- ۱۱- سرگرد شهید عباسعلی محتشمی
- ۱۲- سرگرد شهید محمدرضا محسنی