

حسن شاه‌صفی



■ از ۱۰ شهریور ۱۳۸۷
■ تا ۲۸ مرداد ۱۳۹۷

اوپس از اتمام تحصیلات متوسطه در سال ۱۳۶۱ در نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران استخدام و پس از گذراندن دوره‌های مربوطه، فعالیت رسمی در نهجا را آغاز کرد. حسن شاه‌صفی سپس به‌عنوان خلبان هواپیمای شکاری اف-۵ در پایگاه‌های نیروی هوایی ارتش مشغول به فعالیت شد. شاه‌صفی در سال ۱۳۷۵ دوره عالی رسته‌ای و در سال ۱۳۷۸ دوره دافوس را در دانشگاه فرماندهی و ستاد آجا به اتمام رساند.

عزیز نصیرزاده



■ از ۲۸ مرداد ۱۳۹۷
■ تا ۲۸ شهریور ۱۴۰۰

او خلبان اف-۱۴ تام‌کت نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و فرمانده پیشین این نیرو از ۲۸ مرداد ۱۳۹۷ تا ۲۸ شهریور ۱۴۰۰ است. عزیز نصیرزاده فعالیت نظامی را از سال ۱۳۶۱ آغاز کرد و در جنگ ایران و عراق از خلبانان نیروی هوایی ارتش بود. او در فاصله سال‌های ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۶ ریاست ستاد نهجا را بر عهده داشت و از ۱۳۹۶ تا ۱۳۹۷ جانشین فرمانده نیروی هوایی ارتش بود.

حمید واحدی



■ از ۲۸ شهریور ۱۴۰۰
■ تا به امروز

او در سال ۱۳۶۳ به عضویت ارتش جمهوری اسلامی ایران درآمد و پس از فارغ‌التحصیلی از دانشکده خلبانی نهجا، از سال ۱۳۶۷ فعالیت به‌عنوان خلبان هواپیمای شکاری را آغاز کرد. حمید واحدی در فاصله سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۶ به‌عنوان فرمانده پایگاه دوم شکاری تبریز فعالیت می‌کرد. او فرماندهی نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران را از تاریخ ۲۸ شهریور ۱۴۰۰ بر عهده دارد. واحدی همچنین از ۲۵ شهریور ۱۳۹۷ تا ۲۷ شهریور ۱۴۰۰ جانشین فرمانده نیروی هوایی ارتش بود.

که ایده‌ای برای کار سخت ولی شیرین است و رمزی هم دارد کار سخت و جانکاه ولی شیرین که «تعهد» است؛ به‌فرمایش رهبر انقلاب: «در دوران دفاع مقدس و قبل و بعد از آن - به‌خصوص در آن مواقع حساس - نیروی هوایی چه در آسمان، چه روی زمین، چه در داخل صفوف نزدیک به صفوف مقدم، چه در پشت جبهه‌ها و چه در داخل پایگاه‌ها، حامل افتخار بود. هزاران ساعت پرواز افتخارآمیز در پرونده نیروی هوایی ثبت است.

ساخت وسایل زمینی - رادارها و وسایل هدایت‌شونده زمینی - و به‌کارگیری بسیار دشوار و پیچیده آن‌ها جزو افتخارات نیروی هوایی است، که شهید ستاری قبل از آن که فرمانده نیروی هوایی شود، یکی از قهرمان‌های این میدان بود. او و بسیاری دیگر که امروز در بین شما هستند و من آن‌ها را می‌شناسم، از همان زمان و بعد از آن زمان، در داخل جبهه‌ها لحظه‌به‌لحظه مشغول تحرک و فعالیت جانکاه، اما شیرین برای یک انسان متعهد بودند. «

دریافت بالاترین نشان نظامی از رئیس‌جمهور پاکستان

ستاری که برای شرکت در مراسم سالروز استقلال پاکستان و بازدید از پایگاه‌های نظامی، اواخر دهه ۸۰ میلادی به این کشور سفر کرده بود، از سوی غلام اسحاق خان، رئیس‌جمهوری وقت پاکستان، بالاترین نشان نظامی را دریافت کرد. یکی از هم‌زمان او در این باره می‌گوید: برای شرکت در مراسم سالروز استقلال پاکستان، همراه ستاری به آن کشور سفر کردیم. در کنار این مراسم، برنامه‌هایی را برای هیات ایرانی تدارک دیدند، تا از مراکز نظامی پاکستان دیدن کنیم. ژنرال حکیم‌الله، فرمانده نیروی هوایی پاکستان، مشغول ارائه اطلاعاتی کلی درباره روش کار آن سیستم بود که تیمسار ستاری سولاتی را درباره نحوه عملکرد سیستم و مسایل فنی هواپیما پرسید. پس از پایان این بازدید، ژنرال حکیم‌الله به خانم بی‌نظیر بوتو، نخست‌وزیر وقت پاکستان، گفت: فرماندهان نیروی هوایی زیادی را ملاقات کرده‌ام، ولی تا این لحظه فرماندهی را به دانایی، دانشمندی و باهوشی تیمسار ستاری که در مسائل غیر از تخصص خود تبحر داشته باشد، ندیده‌ام. روز بعد غلام اسحاق خان، رئیس‌جمهور پاکستان، در مراسمی بالاترین نشان نظامی پاکستان را به او اعطا کرد.



ایجاد شبکه‌ای منسجم و هماهنگ از رادارها که صدها رادار کوچک و بزرگ را شامل می‌شد، ایده نوآورانه‌ای از شهید ستاری بود که کاهش هزینه‌ها، روند دفاع هوایی کشور دچار خلل نشود. در عملیات بزرگی مانند فتح‌المبین و بیت‌المقدس استفاده از سامانه پدافند هوایی هاگ، برای نخستین بار و به ابتکار شهید ستاری به‌صورت مستقل عملیاتی شد

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؛ این جنگنده‌های ایرانی «آذرخش» و «صاعقه» که در سال‌های اخیر به‌تناوب رونمایی می‌شود و مشهور است که برافشان دشمن را می‌گیرد! از آنجا کلید خورده است. همان موقع 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 چهار نفره بود.

فقط هواپیما نبود؛ ستاری اولین کسی بود که باور کرد می‌توانیم خودروی ایرانی بسازیم و با ایده اولیه یک سرباز مبتکر، کار را شروع کرد. ماجرا این طوری روایت شده است: «تیمسار [ستاری] در اندیشه ساخت یک خودروی سواری در نیروی هوایی بودند. به‌نظر می‌رسید ایشان می‌خواستند با این عمل به کارخانجات خودروسازی کشور... ثابت کنند که در این کشور می‌شود خودرو تولید کرد و هر سال هم مدل آن را عوض کرد... تیمسار، مقداری [با سرباز ارائه‌دهنده ایده ساخت خودرو] صحبت کردند و همان جا با گچ روی زمین طرحی را کشیدند و نظرات خود را درباره ساخت خودرو به او اطلاع دادند.

همان‌روز پروفیل لازم خریداری و کار ساخت شاسی آغاز شد. فردا صبح که تیمسار به کارگاه آمدند، شاسی آماده شده بود. بسیار خوشحال شدند... با راهنمایی تیمسار، تغییرات انجام گرفت و چند روز بعد موتوروی که برای شاسی در نظر گرفته شده بود، روی آن نصب و به‌تدریج اکسل‌های جلو و عقب و چرخ‌ها آماده شد. صندلی هم به آن افزوده شد. در این زمان که مصادف با برگزاری نمایشگاه دستاوردهای نیروی هوایی در دانشگاه هوایی بود، تیمسار دستور دادند خودرو با همان وضعیت در نمایشگاه شرکت داده شود. «

بعد هم ستاری می‌خواست تکمیل و تولید انبوه این خودرو را پیگیری کند که دست حادثه نگذاشت؛ ۱۵ دی سال ۱۳۷۳ هواپیمای «جت استار» حامل فرماندهان نیروی هوایی سقوط کرد و منصور ایرانی‌ها نصرت آن دنیایی یافت و در کنار یارانش شهید شد.

ایرانی‌ها می‌توانند

روش و منش زندگی شهید ستاری یک الگو و یک ایده بود؛ ایده منصور «ایرانی‌ها می‌توانند»

