

**ایزدستا، فریدون،** (۱۳۱۹) از خلبانان و طراحان عملیاتی نیروی هوایی ارتش و طراح اجرای عملیات اچ ۳. پنجم آذر، در تهران به دنیا آمد. دوران ابتدایی و دبیرستان را در زادگاهش طی کرد و در خرداد ۱۳۳۸ دیپلم طبیعی گرفت. در هفدهم اردیبهشت 1340، به استخدام نیروی هوایی درآمد. آموزش‌های اولیه نظامی و زبان تخصصی را همراه با آموزش ابتدایی پرواز با هواپیمای تی 6 یا هارواد، در فرودگاه قلعه‌مرغی طی کرد و در شانزدهم خرداد ۱۳۴۱ به آمریکا اعزام شد (رمضانی، 1399: 181). دیپلم زبان پیشرفته تخصصی را از مرکز آموزش لکلند گرفت و در پایگاه‌های نِلیس در ایالت نوادا و کِرِگ در آلاباما، پروازهای آموزشی مقدماتی و پایه را با هواپیماهای آموزشی تی 37 و تی 33 در شانزدهم بهمن ۱۳۴۲ به پایان رساند و به دریافت نشان خلبانی و درجه ستوان‏دومی نائل آمد و دوره پیشرفته و تمرینات جدی‌تر خود را با هواپیمای جت آموزشی تی ۳۳ در همان پایگاه ادامه داد و با دریافت گواهی‏نامه جت، در هشتم تیر ۱۳۴۳ به ایران بازگشت (مهرنیا، 1395: 131). پس از بازگشت، به پایگاه دوم شکاری تاکتیکی دزفول (چهارم کنونی) منتقل شد و پرواز با هواپیماهای شکاری اف 86 را هم پشت سر گذاشت. در اول اسفند 1345، به درجه ستوان‌یکمی نائل آمد. دوره معلم‌خلبانی هواپیمای تی 33 را در ۲۳ فروردین 1347 و دوره معلم‌خلبانی هواپیمای اف 86 را هم در اول اردیبهشت 1347 طی کرد. سپس مسئولیت بخشِ آموزش، ارزیابی و یکنواختی پرواز گردان را به عهده گرفت. مدتی بعد به ریاست دایره آموزش و یکنواختی معاونت عملیات پایگاه انتخاب شد. از اواسط ۱۳۴۷، به عضویت گروه آکروجت در آمد. به‌منظور پرواز با هواپیمای اف 4، در هفدهم آبان ۱۳۴۸ به پایگاه یکم شکاری مهرآباد منتقل شد. در اول اسفند ۱۳۴۸ با دریافت یک سال ترفیع قبل از موعد، به درجه سروانی نائل آمد (پرونده خدمتی). دوره معلم‌خلبانی کابین عقب اف 4 را در 21 تیر 1349 و دوره معلم‌خلبانی کابین جلوی این هواپیما را در شانزدهم آذر ۱۳۴۹ با موفقیت پشت سر گذاشت. هم‌زمان با چهار نوع هواپیماهای تی 33، اف 86، اف 4 و اف 33 (بونانزا) پرواز می‌کرد. برای فراگیری دوره پیشرفته رزمی، در هجدهم اسفند ۱۳۵۱ عازم پایگاه لوک در آریزونا شد و این دوره را هم که شصت ساعت کلاس زمینی و ۵۲ ساعت پرواز داشت، در ۲۶ خرداد ۱۳۵۲ طی کرد و به کشور بازگشت و آموزه‏های اکتسابی را در ایران، به خلبان‌های گردان منتقل کرد. در مهر ۱۳۵۲، با سرکار خانم پری‌سیما انوری‌پور ازدواج کرد که ثمره آن، دو دختر و یک پسر است. او چند روز پس از مراسم ازدواج، برای طی دوره فرماندهی گردان یا عالی رسته‏ای، برای شش ماه از ۲۴ مهر ۱۳۵۲ با همسرش عازم آمریکا شد و این دوره فرماندهی را در پایگاه مَکسوِل در مونتگمری واقع ایالت آلاباما گذراند و به کشور بازگشت (مهرنیا، 1395: 133). سرگرد ایزدستا از ۲۴ آذر 1353، به‌عنوان افسر عملیات گردان ۱۱ شکاری و از اول اردیبهشت ۱۳۵۴، به فرماندهی گردان ۱۰۲ شکاری مهرآباد منصوب شد. کارکنان این گردان از اول مرداد ۱۳۵۴، با تجهیزات کامل ابتدا به‌صورت مأمور به پایگاه هوایی بوشهر گسترش یافتند و سپس سازمان گردان اف ۴ در آن پایگاه شکل گرفت و ماندگار شد. او در خلال این ایام، گاهی با هواپیمای بونانزا و چند پرانه نیز با هواپیمای اف ۵ پرواز کرد. در این یگان ابتدا به سِمت فرماندهی گردان ۶۱ شکاری و در ۱۳۵۵ به سِمت معاون عملیاتی پایگاه انتصاب یافت. در اول اسفند ۱۳۵۶، به درجه سرهنگ‌دومی نائل آمد و تا اواخر ۱۳۵۷ در این سِمت انجام ‌وظیفه کرد و در همان یگان به جلوداری طبقه 1 و خلبان‌فرماندهی رسید (پرونده عملیاتی). سرهنگ‌دوم ایزدستا پس از پیروزی انقلاب اسلامی، به ریاست دایره عملیات تاکتیکی در معاونت عملیاتی نیروی هوایی ارتش منصوب شد. از اول مهر ۱۳۵۸، برای یک هفته سرپرست پشتیبانی پایگاه هوایی خلبان شهید محمد نوژه و بعد جانشینی فرماندهی پایگاه را بر عهده گرفت. از دوم آبان همین سال، مدتی سرپرستی پایگاه را نیز به‌ عهده داشت. پس از مدت کوتاهی در اول اسفند ۱۳۵۸، بار دیگر به معاونت عملیاتی ستاد فرماندهی نیروی هوایی ارتش که سکان‏دار آن سرتیپ کیمیاگر بود، منتقل شد (مهرنیا، 1395: 135). با گزینش سرهنگ خلبان جواد فکوری به فرماندهی نیروی هوایی، در هفدهم خرداد ۱۳۵۹ با انگیزه تأسیس و استقلال دانشکده خلبانی، به سِمت فرماندهی این دانشکده مستقر در قلعه‏مرغی منصوب شد. با وجود این با شروع جنگ تحمیلی به دلیل توانایی و نبوغ در طراحی، طرح‏ریزی بیشتر عملیات‏های سال اول دفاع مقدس را همراه با دیگر همکارانش انجام می‌داد و در طراحی عملیات‌هایی نظیر کمان 99 در اول مهر 1359 (خلیلی و دیگران، 1398، ج 6: 11)، نصر در دی 1359 (موسوی و دیگران، 1397، ج 7: 164)، عملیات تک به مجموعه پایگاهی اچ ۳ یا الولید در پانزدهم فروردین ۱۳۶۰ مشارکت فعال داشت؛ به گونه‏ای که سرهنگ ایزدستا و دیگر طراحان، برای طراحی و اجرای عملیات اچ 3 مدت شش ماه تلاش کردند. در هر سه مرحله تلاش برای اجرا در کابین هواپیمای مادر سوخت‌رسان، در حکم فرمانده صحنه نبرد حضور داشت و دو مرحله آن را به خاطر لورفتن و نامطلوب‌بودن شرایط جوّی لغو کرد و در نهایت مرحله سوم با هدایتِ مطلوب لحظه‏ای عملیات از داخل هواپیمای سوخت‌رسان فرامرزی توسط ایشان، در پانزدهم فروردین ۱۳۶۰ با موفقیت انجام شد (نمکی عراقی و دیگران، 1398، ج 8: 98). **مآخذ:**پرونده خدمتی، معاونت عملیات، ستاد نیروی هوایی ارتش؛ خلیلی، حسین و دیگران، اطلس نیروی هوایی ارتش در انقلاب اسلامی و دفاع مقدس، ج ۶، تهران: مرکز راهبردی نیروی هوایی ارتش، ۱۳۹۸؛ رمضانی، رضا و دیگران، 110 شهاب ثاقب، تهران: دفتر مطالعات و تحقیقات نیروی هوایی ارتش، ۱۳۹۹؛ موسوی، سیداسماعیل و دیگران، تقویم مستند عملکرد نیروی هوایی ارتش، ج 7، تهران: مرکز راهبردی نیروی هوایی ارتش، ۱۳۹7؛ مهرنیا، احمد، ستاره‌های نبردهای هوایی، ج ۳، تهران: سوره مهر، ۱۳۹۵؛ نمکی‌ عراقی، علی‌رضا و دیگران، تاریخ نبردهای هوایی دفاع مقدس، ج ۸، تهران: مرکز راهبردی نیروی هوایی ارتش، ۱۳۹۸.