



حرف‌های جامانده



مادر، همسر، خلبان

برای آموزشگاه‌های خلبانی فرقی نمی‌کند شما در دبیرستان در چه رشته‌ای تحصیل کرده‌اید. اما چیزی که خیلی اهمیت دارد، یاد گرفتن زبان انگلیسی است. چرا که تمام دروس به زبان انگلیسی است و یک خلبان خوب باید به این زبان مسلط باشد. از طرفی وقتی کسی وارد رشته هوافضا می‌شود، به خصوص خلبانی هلیکوپتر، انگار در تمام رشته‌ها تحصیل می‌کند. شما به عنوان یک خلبان باید بیماری‌ها را بشناسید، هواشناسی بلد باشید و ابرها را بشناسید. آبیرو دینامیک، شناخت موتور و... تمام دروسی است که باید برای خلبان شدن با موفقیت بگذرانید که به این دوره‌ها اصطلاحاً «دوره زمینی» گفته می‌شود.

وقتی کسی به عنوان خلبان اولین پروازش را انجام می‌دهد یا به اصطلاح سولو می‌شود، یعنی دیگر از پس پرواز و چند و چون کار برمی‌آید. این ربطی به جنسیت فرد ندارد. اگر خانمی در این رشته تحصیل و تک‌نفره پرواز کند، نشان‌دهنده این است که می‌تواند در هر شرکت هواپیمایی مشغول به کار شود. در کشورهای دیگر، خانم‌ها خیلی راحت جذب مشاغل مربوط با این رشته می‌شوند، اما در کشور ما چون هنوز این موضوع جا نیفتاده فرصت‌های شغلی برای یک خانم خلبان هلیکوپتر کمتر از مردان است و شاید بشود گفت این تناسب، چهار به یک است. یعنی ممکن است چهار شرکت به یک خلبان آقا پیشنهاد کار بدهند در حالی که شاید یک خانم تنها یک پیشنهاد کاری داشته باشد که البته این فقط مختص رشته مانپست.

این‌طور نیست؟

خیلی‌ها این‌طور فکر می‌کنند، ولی واقعیت این است که شروع کار با هلیکوپتر بسیار سخت است. هلیکوپتر می‌تواند در آسمان متوقف شود و امداد رسانی کند. همچنین هلیکوپتر توانایی تردد در مناطق صعب‌العبور را داشته و چند برابر بیشتر از هواپیما مانور دارد. شما به عنوان خلبان یک هلیکوپتر در دوره آموزشی یاد می‌گیری که روی شیب تند، روی قله، روی سطوح ناهموار، روی آب و... بنشین و یاد گرفتن هر کدام از اینها سختی‌های خاص خودش را دارد. علاوه بر این در هواپیما خلبان می‌تواند در مواقع نیاز هواپیما را روی حالت Autopilot بگذارد، اما در هلیکوپتر چنین گزینه‌ای وجود ندارد. خلبان هلیکوپتر باید تمام حواسش به پرواز باشد و بتواند دودست و دو پایش را با هم هماهنگ کند و انجام این هماهنگی به قدری سخت و نیازمند تمرکز است که اصلاً نمی‌شود حین پرواز به چیز دیگری فکر کرد.

احتمالاً خیلی‌ها با شنیدن این خبر که شما اولین خلبان هلیکوپتر

ایران هستید چشم‌هایشان گرد می‌شود. واقعاً خلبان شدن یک زن همین قدر تعجب برانگیز است؟

برخورد‌ها متفاوت است. خیلی‌ها از شنیدن این خبر خوشحال می‌شوند، از طرف دیگر هم هستند کسانی که فکر می‌کنند من با پول و پارتی توانسته‌ام وارد این رشته شوم. بعضی‌ها می‌گویند احتمالاً پدرش پارتی‌اش شده در حالی که من حدود ده سال است پدرم را از دست داده‌ام و از نظر مالی در حد متوسط بوده‌ایم. شاید اوایل برای این که به مردم بقبولانم فکرهایی که در مورد نحوه ورود من به این رشته می‌کنند درست نیست و من تنها با اراده و پشتکار خودم توانسته‌ام به هدفم برسم، اما حالا دیگر خیلی تلاشی برای این قضیه نمی‌کنم و سعی می‌کنم انرژی و وقتم را برای چیزهای مهم‌تر بگذارم. من هم همیشه سعی کرده‌ام از حاشیه‌ها دور باشم. چه حالا، چه وقتی درصدد تحقیق رویایم بودم. خیلی‌ها می‌گویند چرا در فضای مجازی فعال نیستی؟ پاسخ من این است که اولاً دوست ندارم زندگی شخصی‌ام وارد حاشیه شود و از طرفی دوست دارم زمانی که از کار و آموزش فارغ می‌شوم تنها و تنها وقتم را با پسر سه ساله‌ام بگذرانم.

قرار گرفتن در یک محیط و کار مردانه را چطور دیدید؟ لحظه‌ای پشیمان نشدید؟

وقتی وارد این رشته شدم کاپیتان ارگاسی به من گفت «وقتی وارد این رشته شدی باید روحیات هم تغییر کند». ایشان شاید چیزی حدود چهارصد پانصد خلبان را آموزش داده‌اند، اما در پرواز من نگرانی‌هایی وجود داشت. البته من تمام سعی‌ام را کردم تا خودم را به استادانم اثبات کنم و بعضی از عادت‌های قبلی را کنار بگذارم. مثلاً روزی از این که کسی دست به غذا می‌برد منم می‌شدم، اما اینجا یاد گرفتم گاهی در شرایط سخت حین ماموریت قاشق و چنگالی برای خوردن غذا وجود ندارد و من به عنوان یک خلبان فارغ از جنسیتم باید خودم را با این شرایط وفق بدهم. این شد که سعی کردم هم‌رنگ جماعت گروه آموزشی‌مان بشوم و چنین روحیاتی

باعث نشود از گروه جا بمانم.

تا به حال حین پرواز در موقعیت خطرناک گیر کرده‌اید؟

احتمالاً در فیلم‌ها دیده‌اید که گاهی کنترل هلیکوپتر از دست خلبان خارج می‌شود و هلیکوپتر به سرعت دور خود می‌چرخد. موقع نگه داشتن هلیکوپتر در آسمان که به آن هاور کردن می‌گویند، ممکن است هلیکوپتر از کنترل خارج شده و بچرخد. من هم یک بار در چنین موقعیتی گیر افتاده‌ام. هول شده بودم و از کاپیتان کمک خواستم کند. ولی ایشان در عوض درخواست کمک من سرم فریاد کشید که «کمکت نمی‌کنم. یا کنترلش کن یا خودت را بکش». با این که در موقعیت سختی گیر کرده بودم، ولی به هر ضرب و زوری بود توانستم دوباره کنترل هلیکوپتر را در دست بگیرم. بعد از فرود، کاپیتان به من گفت «وقتی وارد این رشته شدی یا باید ترس را کنار بگذاری و مثل دیگر خلبانان رفتار کنی یا این که علاقه‌ات را کنار بگذاری و از رشته‌ات کنار بکشی.» همان‌جا بود که تصمیم گرفتم ترس تمام اتفاقاتی را که قرار است حین پرواز برایم بیفتد، کنار بگذارم و مصمم‌تر از قبل هدفم را دنبال کنم.

خلبان بودن در کنار مادر، همسر و خانم خانه بودن برایتان سخت نیست؟

البته که هست! ولی تمام سعی‌م را می‌کنم که بین تمام اینها توازن ایجاد کنم. وقتی وارد این رشته شدم به من گفتند گاهی ماموریت‌های تان ۱۵.۱۵ است یعنی ۱۵ روز خانه هستید و ۱۵ روز در ماموریت! اولویت صد درصدی من پسریم است شاید حالا پسریم «ارشان» دوست داشته باشد یک مادری داشته باشد که تمام وقت و شبانه‌روز کنارش باشد و با او بازی کند، اما من نگاهم به آینده است. در طول روز سعی می‌کنم وظیفه مادری‌ام را به نحو احسن برایش انجام دهم و از طرفی هم با رسیدن به اهدافم یک زندگی خوب و ایده‌آل برای پسرم بسازم و الگوی خوبی برای آینده‌اش باشم و ارشان بتواند به مادرش افتخار کند. همان‌طور که من به وجود مادرم و منیژه‌تقی‌پور، دوستی که مانند مادر دوم من بوده و همیشه بهترین پشتیبانم در تمام مراحل بوده‌اند، افتخار کرده و برای داشتن‌شان خدا را شاکرم.

مقصد این همه پرواز کجاست؟ می‌خواهید خلبان هلیکوپتر باقی

بمانید؟

طبیعتاً همین‌طور است. من این چندین سال تمام سختی‌های این راه را به جان خریدم تا به اینجا برسم. البته شرایط کاری‌مان در حال حاضر سخت است که نباید این‌طور باشد. به نظرم شرایط کار برای خلبانان ایرانی که واقعا با مشقت فراوان به جایگاهی که حالا در آن قرار دارند رسیده‌اند، باید طوری باشد که حتی لحظه‌ای فکر این که قید پرواز در کشور خودشان را بزنند و برای ادامه فعالیت به کشورهای دیگر مهاجرت کنند به ذهنشان خطور نکند! در مورد این رشته هم باید بگویم هلیکوپتری، رشته‌ها و شاخه‌های فراوانی دارد. اما من آرزویم پرواز روی آب است و به شاخه امداد و نجات هم خیلی علاقه دارم و امیدوارم در آینده‌ای نه چندان دور بتوانم به هدف و آرزویم برسم.

قبل از هر پرواز در کلاس
بریف شرکت می‌کنیم و
استاد در مورد مانور پروازی،
موقعیت و شرایط آب و
هوایی آن منطقه برایمان
توضیحاتی می‌دهد



سند برگ سبز موتور سیکلت مدل ۱۳۹۵، رنگ قرمز به شماره انتظامی ۳۲۸۶۸-۱ ایران ۱۳۴، شماره موتور ۱۱۴۰۲۳ و شماره شاسی ۹۵۰۷۱۲۲ به نام حسام باقری مفقود گردیده و فاقد اعتبار است.

سند برگ سبز خودرو سواری پژو ۲۰۶، مدل ۹۶، به شماره انتظامی ۳۹۶ و ۷۱-ایران ۵۵، شماره موتور 165A0125998 و شماره شاسی NAAP03EE7HJ491301 به نام سید مصطفی رضائی نودهی مفقود گردیده و فاقد اعتبار است.

برگ سبز خودرو دنا تیپ Dena+EF7-MT، مدل ۱۳۹۶، به رنگ سفید روغنی، به شماره انتظامی ۹۴۲ س ۱۱-ایران ۷۱، شماره موتور 147H0293530 و شماره شاسی NAAW21HU9HE485278 به نام اسفندیار رحیمی روبروئی مفقود گردیده و فاقد اعتبار است.