

روزنوشت‌های يك نويسنده از تجربه جالب ۷ روززندگی در فرودگاه

سفر به هیچ جا!



اثری به شدت روان و خواندنی درباره فرودگاه، هواپیماها، مسافران و تجربه ویژه پرواز که نسبت به سایر شیوه‌های سفر که مبتنی بر حرکت روی زمین است، متفاوت است. او در یادداشت‌هایش همانند یک جامعه‌شناس به بررسی بخش‌های مختلف فرودگاه‌ها و هواپیماها و طبقات اجتماعی و اقتصادی مسافرانی پرداخته که از آنها استفاده می‌کنند؛ همچنین از حس و حال آدم‌هایی نوشته که برای سفر به فرودگاه می‌آیند؛ از ترس آدم‌ها برای نرسیدن به پرواز، ترسیدن تا نگرانی برای سوار شدن به هواپیما و حس و حال آدم‌ها وقتی در موقعیت پرواز با هواپیما قرار می‌گیرند.

فرودگاه زندگی کند.

آلن دوباتن این شرایط سینمایی را تبدیل به یک موقعیت حقیقی کرده است و البته او این بار با خواست خود و با درخواست یک شرکت هواپیمایی برای مدت یک هفته در فرودگاهی در لندن زندگی کرده است تا تجربیات خود را از زندگی در این فرودگاه و آنچه در آنجا دیده در قالبی کتابی منتشر کند. شیوه‌ای جالب و البته عجیب برای تبلیغ یک شرکت هواپیمایی که به ادبیات و قلم گره خورده است.

کتاب «یک هفته در فرودگاه» حاصل این تجربه است که دوباتن آن را منتشر کرده است؛

احسان سالمی

روزنامه‌نگار

تصور کنید یک روز تصمیم می‌گیرید که برای یک هفته به جایی بروید که هم می‌توان آن را یک سفر به حساب آورد و هم درواقع به هیچ جا نرفته‌اید! سفری یک هفته‌ای به فرودگاه آن هم در شرایطی که قرار نیست از آنجا به جای دیگری بروید! احتمالاً چنین شرایطی باید شما را به یاد فیلم‌های سینمایی، به خصوص فیلم سینمایی «ترمینال» ببیند؛ قصه مسافری که به خاطر شرایط خاص کشورش مجبور شد ماه‌ها در یک

اطلاعات فوری

عنوان: یک هفته در فرودگاه
نویسنده: آلن دوباتن
مترجم: مهرناز مصباح
تعداد صفحات: ۱۲۲
قیمت: ۱۶ هزار تومان
پیش‌بینی زمان مطالعه: ۳ تا ۵ روز

از پرواز و گاوته و مانات ترکمنستان تا کواچای مالاوی اسکناس‌ها و حس تنوع گونه‌های انسانی



صرافی برای همه ما یادآور دلار و یورو است، اما دنیای اسکناس‌ها صرفاً محدود به این دو نمی‌شود. دوباتن درباره فعالیت صرافی‌ها در فرودگاهی که یک هفته مهمانش بوده می‌نویسد: «در ورودی بخش اصلی خرید یک باجه صرافی بود. هر چند مدام گفته می‌شود در جهانی وسیع و متنوع زندگی می‌کنیم، ممکن است موقع شنیدن این حرف صرفاً با حواس‌پرتی سرمان را تکان دهیم تا وقتی که ببینیم

در دفتر صرافی ایستاده‌ایم با صدها گاو صندوق شامل دسته‌های پرواز و گاوته، مانات ترکمنستان و کواچای مالاوی [کشوری در جنوب شرق آفریقا]. میزهای مبادلات لندن احتمالاً تبادلات‌شان را با سرعتی خارق‌العاده انجام می‌دادند، اما تماس صبورانه دست‌ها با دسته‌های اسکناس به فوریت حس بسیار متفاوتی برمی‌انگیخت؛ حس زنده‌ای از تنوع گونه‌های انسانی. این اسکناس‌ها با رنگ‌ها و فونت‌های متفاوت، مزین به تصاویر مردان توتومند، پدران بنیانگذار، درخت‌های موز و اجنه بودند. بسیاری‌شان از شدت استفاده چروک و پوسیده بودند. به خرید شترهایی در یمین یا زین‌هایی در پرو کمک کرده بودند، توی کیف آرایشگرهای مسن نهال چپانده شده بودند یا زیر مَتکای پسر مدرسه‌ای در مولدوا [بخشی از کشور رومانی]»

چرا پولدارها برای سفر، بار کمتری همراه خود می‌برند؟

بلیتی به قیمت

يك خودروی كوچك!

بخش ویژه یا همان VIP هواپیماها از آن دسته جاهایی است که به دلیل قیمت بالای آن احتمالاً ما آدم‌های عادی هیچ‌وقت فرصت حضور در آن را پیدا نکنیم؛ دوباتن اما درباره تجربه خاص حضور در این بخش می‌نویسد: «در کابین‌های جلویی که خالی بودند و لم دادن شبانه توی یکی از از صندلی‌های راحتی آنها احتمالاً معادل یک اتومبیل کوچک هزینه داشت، ماموران نظافت داشتند هفته‌نامه‌های اقتصادی، شکلات‌های نیمه خورده و محافظ‌های اسفنجی کج و کوله‌ای را جمع می‌کردند که روی گوش گذاشته می‌شوند و از پولدارها و بازیگران به‌جا مانده است. این وسط در محل سوار و پیاده شدن جلو ترمینال، کلی اتومبیل ایستاده بودند، مینی‌تاکسی‌های زنگ زده با کرایه‌هایی که جای چانه زدن ندارند کنار لیموزین‌های تنومند که مردانی از درهای زره‌پوش‌شان سریع و خشمگین وارد مسیرهای وی‌آی‌پی (VIP) می‌شدند. پولدارها کمترین بار را داشتند، چون طبقه اجتماعی و برنامه سفرشان آنها را به این قاعده کلی پایبند کرده که می‌شود هر چیزی را از جایی خرید. اما شاید هیچ‌وقت به فروشنده تلویزیون در آکرا [پایتخت کشور آفریقای غنا] برخورد کرده بود و گرنه با علاقه بیشتری از تصمیم یک خانواده غنایی برای وارد کردن یک سامسونگ پی‌اس ۵۰، یک دستگاه پلاسما با کیفیت به وزن و ابعاد یک تابوت پُر، استقبال می‌کردند.»



وعده‌های غذایی که جایی در لایه تروپوسفر هوا هضم می‌شوند غذای هواپیما، اوج کشمکش فناوری با طبیعت!



دوباتن آزاد بوده تا به تمامی بخش‌های مرتبط با فرودگاه سر بزند، سری هم به بخش تهیه غذا زده است: «خیلی جذاب‌تر از این که بفهمی غذای هواپیما چه مزه‌ای دارد، این است که بدانی چطور تهیه می‌شود و البته خیلی هم پردردس‌تر. یکی دو کیلومتر آن طرف‌تر از ترمینال، در یک کارخانه بی‌پنجره بپزده که برای شرکتی سوئیسی بود، گروهی از زنان بنگلادشی و بالتیکی داشتند ۸۰ هزار

صبحانه، ناهار و شام - که همه قرار بود طی ۱۵ ساعت آینده جایی در لایه تروپوسفر هوا هضم شوند - آماده می‌کردند. خطوط هوایی کره، آبگوشت و جی‌ال‌ال (خطوط هوایی ژاپن) خوراک قزل‌آلا می‌دادند و ایرفرنس، جوجه به همراه پوره هویج، غذاهایی که بعداً براساس خط هوایی و مقصد تفکیک می‌شدند الان آزادانه گل هم بودند، مثل مسافران ترمینال. غذای هواپیما نقطه‌ای اوج کشمکش و تضاد میان مصنوعی و طبیعی، تکنولوژیک و ارگانیک است. حتی بی‌رنگ‌ورترین گوجه‌ها در نهایت محصولاتی طبیعی‌اند. پس چه عجیب و تکان‌دهنده است که باید میوه و سبزی‌مان را در آسمان با خودمان ببریم، در صورتی که قدیم‌ها فروتنانه‌تر در طبیعت می‌نشستیم، جشنواره‌های برداشت برگزار می‌کردیم تا محصول گندم را قدر بدانیم...»