



مهدیه قزوینی

روزنامه‌نگار

مسافران با راهنمایی میهمانداران روی صندلی‌ها می‌نشینند. چیدن چمدان و وسایل آغاز می‌شود. در هواپیما بسته می‌شود و ۱۶۰ مسافر منتظر اعلام شرایط پرواز از سوی خلبان می‌مانند: «مسافران عزیز سلام. کاپیتان کریمی هستم خلبان پرواز شماره ۶۲۶۴. همراه با گروه پروازی به شما خوش آمد می‌گوییم. ان‌شاءالله تا دقایقی دیگر تهران را به مقصد فرودگاه شهید هاشمی‌نژاد مشهد ترک خواهیم کرد. مدت زمان پرواز یک ساعت و ۱۰ دقیقه خواهد بود. لطفاً روی صندلی‌های خود بنشینید و کمربندها را ببندید. دمای مشهد هم‌اکنون ۳۵ درجه سانتی‌گراد است. امیدوارم از پرواز خود لذت ببرید.» با شنیدن صدای خلبان همه با تعجب به هم نگاه می‌کنند. چند نفر کف می‌زنند و یکی از زنان با صدای بلند می‌گوید: «خلبان پرواز یک خانم است، چه افتخاری از این بالاتر. همه به افتخار خانم خلبان کف بزنید.» موجی از شادی و شغف هواپیما را فرا می‌گیرد و چند نفری از سرمیهماندار می‌خواهند بعد از فرود اجازه بدهند با خلبان عکس بگیرند و به او تبریک بگویند. «این پرواز با پروازهای قبلی فرق دارد. سفر به مشهد برای‌مان خاطره شد.» این را بانوی سالخورده‌ای به یکی از میهمانداران می‌گوید و از او می‌خواهد بعد از فرود حتماً به کابین خلبان برود تا خانم خلبان را از نزدیک ببیند. بعد از فرود و باز شدن در هواپیما، تعدادی از مسافران منتظر می‌مانند تا خلبان را در کابین (اتاقک خلبان) ببینند. چند دقیقه بعد خلبان ملیکا کریمی به جمع مسافران اضافه می‌شود. چند نفری با او عکس می‌گیرند و چند زن میانسال او را در آغوش می‌کشند. حس غرور در چشمان آنها موج می‌زند. می‌گویند شنیده بودیم خلبان زن هم داریم ولی باور نمی‌کردیم. امروز خیلی خوشحالیم!

آسمان ایران

از کابین خانم خلبان



است یا مدیریت زندگی؟ البته به

نظر من مدیریت زندگی سخت‌تر است.» صحبت به چاله‌های هوایی می‌کشد و خطراتی که خلبان با آنها مواجه است. کاپیتان کریمی به چاله چوله‌های خیابان‌ها اشاره می‌کند و می‌گوید: «رانندگی در خیابان‌های تهران سخت‌تر است چون پر از چاله و دست‌انداز است.

مطمئن باشید چاله‌های هوایی کمتر از دست‌اندازهای خیابان‌های شهر است. خلبانی در عین اینکه جذاب است سختی‌های خودش را هم دارد. ساعات کار مشخصی ندارم و نمی‌توانی در زندگی روزمره نظم برقرار کنی. اگر ساعت ۸ صبح به کیش پرواز کنی نمی‌توانی مطمئن باشی برای شام تهران هستی و می‌توانی به میهمانی بروی یا نه. ممکن است هزار و یک اتفاق غیرقابل پیش‌بینی بیفتد و سر از شیراز در بیاوری.

علاوه بر این دائم ساعت خواب و خوراک عوض می‌شود و این کلافه‌کننده است.»

کاپیتان کریمی درباره اتفاق‌هایی که در طول پرواز با آن مواجه می‌شود و همین‌طور به دقت بالای خلبان در زمان تیک‌آف و لندینگ اشاره می‌کند و می‌گوید: «مسیرهای پرواز از قبل برای ما مشخص می‌شود و باید در همان مسیر پرواز کنیم. زمان لندینگ (فرود) اگر فرودگاه شلوغ باشد ممکن است به دلایل کم شدن فاصله بین پروازها برج مراقبت به یک هواپیما اجازه لندینگ ندهد که باید دوباره اوج بگیرد. لندینگ و تیک‌آف مثل بقیه موارد خیلی مهم هستند و با وجود اینکه همه سیستم‌های پرواز خودکارند اما خیلی از خلبان‌ها لندینگ و تیک‌آف را دستی

مدارک خلبانی‌اش را نشانم می‌دهد و می‌گوید: «در اولین پرواز وقتی کمک‌خلبان بودم یاد جمله استادام افتادم که می‌گفت وقتی خلبان اول شوی همه مسئولیت‌ها با تو است و باید بتوانی در شرایط سخت بهترین تصمیم را بگیری. برای رسیدن به این جایگاه سختی‌ها و مشکلات زیادی را پشت‌سر گذاشتم و به همین دلیل روحیه‌ام قوی‌تر شده. به نظر من زنان ایرانی استحقاق رسیدن به بالاترین مدارج علمی و شغلی را دارند. روزی که آخرین پرواز آموزشی را انجام دادم گرید من سه خط بود و سمت چپ نشستم. بعد از پرواز معلم برگه قبولی‌ام را امضا کرد و زمانی که از هواپیما خارج می‌شدم همسرم و مهندس پرواز با دسته‌گل به استقبال آمدند. آن روز کاپیتان اول شدم و گریدم چهار خط شد.» پرواز مشهد به نجف یکی از پروازهای خاطره‌انگیز ملیکا است. وقتی هواپیما در فرودگاه نجف به زمین نشست تعداد زیادی از زائران منتظر دیدن او بودند. می‌خواستند به کارکنان هواپیمایی عراق نشان بدهند خلبان این پرواز زن است: «همه برای یک کاروان بودند که برای زیارت به عراق آمده بودند. سرمیهماندار بعد از فرود هواپیما اطلاع داد مسافران پرواز وقتی متوجه شدند شما خلبان هستید کف زدند و برای سلامتی‌تان صلوات فرستادند. الان هم منتظرند و می‌خواهند با شما عکس بگیرند. برخوردشان جالب بود. زنان سالخورده مثل دخترشان با من رفتار می‌کردند. یکی از آنها دست‌هایش را بالا برده بود و برایم دعا می‌کرد. چند نفر از خانم‌ها عکس یادگاری گرفتند و می‌خواستند در پرواز برگشت هم خلبان آنها باشم. گاهی اوقات مسافران زمان سوار شدن از پنجره کابین مرا می‌بینند و دست تکان می‌دهند. برخی از آنها می‌پرسند مدیریت کابین هواپیما سخت‌تر

از کودکی رؤیای فضانوردی و سفر به ماه داشت و مثل خیلی از کودکان و نوجوانان می‌خواست اولین مسافر کهکشان باشد و در سازمان فضایی فعالیت کند. مسیر زندگی این خلبان ۳۸ ساله با ۳ هزار و ۵۰۰ ساعت پرواز از رؤیای فضا به واقعیت کابین خلبانی کشیده شد. حالا او یکی از زنان موفق و یکی از چند بانوی خلبان ایران است که از سال گذشته به عنوان خلبان اول در یکی از ایرلاین‌ها مشغول به کار است. می‌گوید شوق و تحسین مردم بعد از اینکه متوجه می‌شوند یک زن خلبان هواپیما است دلگرمی خاصی به من می‌دهد: «از نوجوانی علاقه زیادی به فضانوردی داشتم و نجوم را دنبال می‌کردم. در رصدخانه زعفرانیه عضو شدم و نجوم خواندم. رؤیای من فضانورد شدن و استخدام در ناسا بود. شاید باور نکنید اما از کودکی علاقه‌ای به خلبانی نداشتم تا اینکه در رشته فیزیک دانشگاه خواجه نصیر قبول شدم. سال ۸۶ ترم ششم دانشگاه بودم که به‌رغم مخالفت‌های شدید خانواده، آموزش خلبانی را شروع کردم و سال ۸۹ فارغ‌التحصیل شدم. همه مدارک لازم برای استخدام در ایرلاین را داشتم ولی چند سال طول کشید تا اینکه سال ۹۴ همه موانع و سختگیری‌ها را پشت سرگذاشتم و استخدام شدم. تا سال گذشته خلبان دوم بودم و خیلی تلاش کردم ارتقا پیدا کنم اما برخی سختگیری‌ها باعث شد رسیدن به جایگاه خلبان اولی ۶ سال زمان ببرد. از سال گذشته به عنوان خلبان اول در هواپیمایی مشغول به کار هستم. البته در شرکت ما تعمیرکار و مهندس پرواز خانم هم کار می‌کنند. سال ۸۶ در دوره آموزشی با همسرم آشنا شدم و ازدواج کردم. ارشد بود و زودتر از من به عنوان خلبان استخدام شد.»

کریمی می‌گوید وقتی کمک‌خلبان هستی اگر مشکلی در پرواز پیش بیاید، به سمت چپ یعنی خلبان نگاه می‌کنی و خیالت راحت است اوضاع را روبه‌راه می‌کند، اما وقتی خلبان اول هستی، باید مسئولیت همه چیز را بپذیری، چون سمت چپ پنجره است. او

کریمی می‌گوید خیلی از دختران جوان از من درباره خلبانی می‌پرسند. خلبان شدن شرایط خاصی دارد. یکی از آنها داشتن شرایط قد و وزن و کنترل پزشکی است که هر سال باید تکرار شود: «قد و وزن و بی‌ام‌آی بدن کنترل می‌شود. خلبان‌ها نباید دندان خراب داشته باشند چون ممکن است در پرواز دندان درد بگیرند و تمرکزشان را از دست بدهند. حتی غذای خلبان و کمک‌خلبان هم متفاوت است. برای اینکه اگر یکی از غذاها مسموم بود و یکی از خلبان‌ها دچار مشکل شد آن یکی هم مسموم نشود. هیچ خلبانی نمی‌تواند غذایی به جز غذای کنترینگ هواپیما بخورد.»

طبیعی است و ما برای همه این لحظات آموزش دیده‌ایم. یک بار هم در پرواز اهواز به تهران یکی از بیمارانی که باید در تهران پیوند می‌شد مسافر پرواز ما بود. خوشبختانه بموقع رسید و عمل پیوند با موفقیت انجام شد. در دنیای خلبانی کسانی که همه مراحل پروازی را طبق دستورالعمل رعایت می‌کنند حرفه‌ای‌تر هستند. اولین اولویت ایمنی، رفاه مسافر و بعد اقتصاد است.» کریمی آسمان شهرها را در شب این گونه توصیف می‌کند: «شب آسمان شهرها از بالای ابرها دیدنی است. شب‌های تهران خیلی قشنگ است. نقاط درخشانی که سوسو می‌زنند، چشم‌نواز است. اما وقتی هوا آلوده و سرد باشد، دماوند تا کمر سیاه می‌شود و یک‌لایه غبار چرک روی تهران را می‌پوشاند. آن لحظه دلم می‌گیرد.»

انجام می‌دهند. یکی از خطرات احتمالی زمان فرود پدیده‌های آب و هوایی هستند که یکی از آنها قیچی باد یا تغییر ناگهانی سمت و سو و شدت باد است. یک ماه قبل وقتی از مشهد به اصفهان پرواز می‌کردیم شرایط آب و هوایی در تهران و چند شهر طوفانی بود. زمان فرود، دستگاه آلام داد و من از لندینگ انصراف دادم و دوباره اوج گرفتم. خوشبختانه بعد از چند دقیقه هواپیما را به سلامت به زمین نشاندم. البته این اتفاق‌ها



وقتی کمک خلبان هستی اگر مشکلی در پرواز پیش بیاید، به سمت چپ یعنی خلبان نگاه می‌کنی و خیالت راحت است اوضاع را روبه‌راه می‌کند، اما وقتی خلبان اول هستی، باید مسئولیت همه چیز را بپذیری، چون سمت چپ پنجره است.

