

نشدم ترسیدم و فقط حجم زیادی از هیجان را در یک لحظه خاص، در ارتفاع و تنهایی تجربه کردم و اتفاق‌هایی که خاطره‌اش تا آخر عمر با من خواهد ماند.

روزهای اول ورودتان به این عرصه بر خورد اطرافیان با شما چطور بود؟

اوایل ورودم به این عرصه خانواده در چه یک فامیل معمولاً باور نمی کردند که من دارم آموزش خلبانی می‌بینم، تصور می کردند که قرار است مهماندار شوم و فکر می کردند من خودم هم اشتباه متوجه شده‌ام. صادقانه اینکه هیچ کس باورش نمی شد چون تا مدت‌ها فکر می کردند زن فقط می تواند مهماندار هواپیما باشد.

مشکل بعدی این بود که آن روزها زمان تردد در خیابان با لباس فرم معمولاً بر خورد خوبی نمی دیدم هر چند که حجایم کامل بود، تازمانی که خودر شخصی بخرم مجبور بودم از وسایل عمومی استفاده کنم و زمان حضور در شهر نگاه‌های خوبی نمی گرفتم. البته من با همکلاسی‌های خودم هم مشکل داشتم. همان روزهای اول شروع کلاس بعضی از آقایان دانشجویی گفتند: «استاد به نظر شما بهتر نبود خانم‌ها پشت همان ماشین‌های خانگی می‌نشینتند؟» این حرف‌ها و تکه‌انداختن‌ها گاهی اوقات تا مرز اخراج دانشجوی خاطی از جلسه پیش می‌رفت و استادم معتقد نبود وقتی یک دانشجوی دیگر چنین برخوردی می کند دیگر نباید انتظاری از مردم عادی داشت.

این برخوردها و کنار آمدن با حضور زن در سازمان هواپیمایی کشور هم وجود نداشت و به اصطلاح دید اجتماعی وجود نداشت و من می دیدم که اصلاً مهم نیست شخص در کجا و در چه سمتی مشغول است مهم این بود که فکرش مناسب نبود، خاطرم هست تا سال‌های ۸۶ یا ۸۷ شرایط اینطور بود و به مرور فضای جامعه تغییر پیدا کرد. خلاصه کلام در کنار همه فشارها، شرایط اجتماعی هم سخت بود اما امروز به همت رسانه‌ها، اطلاع‌رسانی و فرهنگسازی که مخصوصاً از سمت تلویزیون و رادیو پیگیری شده شرایط خیلی خوب شده است.

خلبانی شغل مفرحی است یا خطرناک؟
خلبان آموزشی سخت‌تر است یا هدایت هواپیمای مسافربری؟

خلبانی شغل پر مسئولیتی است و من فکر می کنم استادم خلبانی از خلبانی هواپیمای مسافربری سخت‌تر است چون شما در هواپیمای مسافربری مافوق یانتری کمک خلبانی دارید که مسلط است



تاسف موفقیان جوان

پیشرفت و پرواز زن ایرانی تا اوج در گفت‌وگو با کاپیتان سولماز قهرمانی

مهارت خلبان در کنترل ترس است

■ زینب شکوهی طرقی

پرواز، اوج گرفتن و فرود آمدن در کمال امنیت آرزوی هر انسانی است که لذتش فراتر از گستر دگی آسمان هنگام اوج و بزرگی زمین هنگام فرود است. اصلاً بشر بر اساس همین آرزو دست به اختراع هواپیما زد اما حس بریدن همیشه ناشادی و امنیت همراه نیست. لحظه‌های پر از ترس، اضطراب و نگرانی به وفور در زندگی هر کاپیتانی دیده می شود اما همین لحظات جزو ارزشمندترین اوقات عمر آنهاست و حاضر نیستند با هیچ چیز عوضش کنند. مثل همیشه تجربه حضور

زنان در این عرصه ثابت کرده که آنها می توانند عملکردی بهتر و فراتر از حد تصور داشته باشند؛ میزان موفقیت عملکرد زنان کاپیتان تا اندازه‌ای بالاست که تا امروز هیچ سقوطی با حضور خلبان یا کمک خلبان زن گزارش نشده است. به بهانه هفتم دسامبر (۱۶ آذر) روز جهانی هواپیمایی و برای آشنایی بیشتر با شرایط زنان فعال در این عرصه تصمیم گرفتیم با سولماز قهرمانی استاد خلبان ۳۲ ساله فعال در عرصه هوانوردی به گفت‌وگو بنشینیم، آنچه می خوانید حاصل این گفت‌وگو است.

شروط شغلی ماست، از طرف دیگر اگر ساعت حضور ۵ و ۳۰ دقیقه باشد و شما ساعت ۵ و ۳۵ دقیقه در فرودگاه حاضر باشید به اصطلاح ما گراند می شوید، یعنی یک هفته باید هر روز در رأس ساعت حضور بزنید اما جریمه می‌شوید و پرواز نخواهید داشت؛ حالا تصور کنید کنار آمدن با این شرایط سخت و روزهای مثل پاییز و زمستان که ساعت ۵ هوا مثل شب تاریک است تا چه اندازه برای یک زن سخت است!

اغلب این نگرانی‌ها تا جایی پیش می‌رفت که من قبل از پرواز زنک می‌زدم و می‌گفتم که تا چند دقیقه دیگر لزوماً باید مرد باشد، پس طبیعی بود که من هم بخشی از همین ذهنیت را داشته باشم.

از سختی‌های روزهای اول شروع کار، نگرانی‌های اطرافیان، هزینه‌های مالی و ممانعت‌های مدیران بیشتر بگویید.

اوایل راه سخت بود، خیلی سخت. مخصوصاً نگرانی‌های لحظه به لحظه مادرم، چون همیشه می‌گفت خلبانی شغل پر استرس و نگران‌کننده‌ای است. معتقد بود این جور سفل‌ها با جنس زن جور در نمی‌آید. البته حق می‌دادم نگرانم باشد تصور کنید همیشه فرودگاه‌ها خارج از محدوده شهر است و من، یک دختر ۱۹ ساله باید آن سال‌ها هر روز صبح ساعت ۵ و ۳۰ دقیقه در فرودگاه ساعت حضور می‌زدم.

شرایط شغلی ما چیزی شبیه به ارتش است، یعنی ما باید دستورات مقام ارشد را مو به مو اجرا کنیم، احترام و یکبار امر کردن و تسریع انجام دادن از نسوی ما جزو



تأخیر کوتاه ۳۰ دقیقه‌ای پیدایم کرد شدت نگرانی مادرم را وادار می کرد که به همه‌جا از جمله دانشکده و فرودگاه زنگ بزند. وقتی هم ساعت پرواز من از روز به شب می‌افتاد، میزان نگرانی‌ها تصاعدی افزایش پیدا می کرد.

بر خلاف مادرم که همیشه ساز مخالف می‌زد، پدرم از همان اوایل مشوق من بود، البته بعد از گذشت زمان مادرم هم جزو تشویق‌کننده‌ها شد و با شرایط کنار آمد. فراموش کردم به حمایت‌های مالی اشاره کنم. هزینه‌های آموزش خلبانی همیشه به نسبت معمول گران بود. اگرچه دوره آموزش من تخفیف دولتی داشت اما در همان زمان هم هزینه زیادی بود، چون پادم بیش از ۴۰ هزار تومان بود و من برای هر نیم سکه کمی بیش از ۴۰ هزار تومان پرداخت می‌کردم، ساعت پرواز باید حدود ۴۰ هزار تومان پرداخت می‌کردم، خوب این هزینه زیادی بود، تازه گاهی اوقات من مجبور بودم برای انجام پروازم عازم تبریز، اصفهان و اهواز شوم که همین به بالا رفتن هزینه‌ها من منتهی می‌زد.

ما خلبان‌ها هم‌طور که در دوران جوانی مدیون حمایت خانواده‌هایمان هستیم، بعد از ازدواج هم موفقیتمان را مدیون حمایت و گذشت همسرمان هستیم. شانس که من آوردم این است که شوهرم همکارم است و شرایط سخت این شغل را درک می‌کند، او نبودن‌های من در خانه، دیر آمدن و تأخیر انجام وظایفم را خوب درک می‌کند، چون همیشه می‌گوید «دوست دارم تا جایی که می‌توانی و می‌خواهی در این عرصه پیشرفت کنی». این درک و حضور برایم فوق‌العاده ارزشمند است.

خلبان‌های زن نسل اول نسبت به نسل فعلی چه تفاوت‌های اساسی دارند؟

اگر بخوام مقایسه کنم باید بگویم هرچه نسل‌های قبل از ما وارد این شغل شدند، حرفه‌ای‌تر و شجاعانه‌تر با شرایط برخورد کردند این قیاس در مورد ما و نسل‌های بعدی‌مان هم صدق می‌کند. مثلاً من که آن زمان تنها زن گروه بودم و در ساعت‌های خاصی باید راهی فرودگاه می‌شدم، امروز به گروه‌هایی آموزش می‌دهم که در هر گروه چند خانم حضور دارد و اگر قرار باشد ساعتی برای آموزش پرواز آنها در نظر گرفته شود مثلاً ساعت ۱۱، می‌توانند ساعت ۱۰ بیایند و بلافاصله بعد از پرواز فرودگاه را ترک کنند، در حالی که شرایط برای ما اینطور نبود. حالا تصور کنید وجود یک استاد خانم برای نیروی خانم چه مزیت بزرگی است. زمان ما چنین مزیتی هم وجود نداشت چون در کل کشور دو یا سه زن در این عرصه فعال بودند اما امروز شرایط کاملاً فرق کرده است.

اولین تجربه پروازتان به عنوان خلبان چطور بود؟ بیشتر حسن ترس وجود داشت یا هیجان؟

در اولین تجربه پروازم هیچ رد و نشانی از ترس نبود همه‌اش هیجان خالص بود؛ خاطره آن روز آنقدر برایم دوست‌داشتنی است که هیچ وقت خاطره‌ای به اندازه آن خوب و ماندنی در ذهنم نخواهد بود. هر دانشجویی بعد از حدود ۱۰ ساعت پرواز می‌تواند یک دور ترافیک یعنی یک ارتفاع گرفتن و نشستن با هواپیما را دور محدوده فرودگاه به تنهایی تجربه کند تا تأیید شود.

هیجان این تجربه تا اندازه‌ای زیاد است که تا چند ساعت بعد از فرود استادان و دانشجویان هم‌دوره‌ای مدام روی سر خلبان آب یخ می‌ریزند تا حجم زیاد هیجانش فروکش کند؛ حس غیرقابل وصفی است. من آن روز اصلاً هول

ترس می‌دهیم

هیجان و تجربه می‌گیریم

خلبانی و دنیای درونش با احساس همه اطرافیان متفاوت است تقریباً همه دور و بری‌های ما نسبت به شغل ما ترس و نگرانی دارند اما بعد از هر پرواز تنها چیزی که احساس می‌کنیم شادی و هیجانی وصف‌ناشدنی است؛ آنقدر این نوع احساس‌ها و خاطرات حتی خطرناک در ذهن ما خوب و مثبت می‌شود که لذتش با هیچ چیز قابل مقایسه نیست. امروز شرکت‌های تبلیغاتی اگر ۶۰ خلبان مرد دارند فقط یک خلبان زن می‌گیرند آن هم فقط به خاطر اینکه اثبات کنند ما به حضور زن و خلبان زن در گروه‌مان اهمیت می‌دهیم. متأسفانه ما امروز زنان خلبان خیره‌ای داریم که فقط به خاطر نپذیرفتن شرکت‌ها بعد از کلی تحصیل، هزینه و ساعت‌های پرواز بیکار مانده‌اند، هنوز تعداد زنان خلبان در کشور ما انگشت‌شمار است در حالی که میزان خطای مردها در عرصه ما بیشتر است.

دلیل این ذهنیت را نمی‌فهمم چون مطمئناً قوانین اجتماعی و دینی مانع حضور زن در این عرصه نیست، من تصور می‌کنم بعضی تصورات باعث ایجاد این فضا برای زنان شده است. مثلاً حضور من در عرصه آموزش هم اول با سفارش استادان پروازی‌ام بود چون آنها به شرکت‌های گفتند: «خانم قهرمانی را استخدام کنید اگر نتوانستند عذرش را بخواهید، من همه حرفم این است که چرا باید توصیه باشد؟ چرا ملاک استخدام، عملکرد نیست؟

خوشبختانه گذشت زمان و عملکرد ما زن‌های فعال در این عرصه ثابت کرد که اگر شرایط ورود و به‌کارگیری بانوان یا آقایان برابر باشد هیچ چیز سخت نیست. مثلاً من خودم از زمان ورودم به سیستم تا امروز ثابت کردم که هیچ کم و کاستی در عملکرد و کیفیت تدریسم در مقایسه با آقایان وجود ندارد.

بسیاری از همکارانم می‌گویند که پیش آمده مسافر وارد کابین شده و وقتی دیده خلبان یک زن است با کلبی ترس و ناامیدی کابین را ترک کرده است. نمی‌دانم چرا تصور بعضی‌ها این است که زن‌ها نمی‌توانند موفق عمل کنند یا اگر خلبان پروازی زن باشد حتماً سقوط می‌کند! همه اینها در حالی است که تا به حال هیچ سقوطی با خلبان زن اتفاق نیفتاده است و بررسی‌های علمی هم نشان می‌دهد که اولاً زن‌ها در شرایط اضطرار اور و خطرناک با بالارفتن میزان آدرنالین خوششان قدرت تصمیم‌گیری و با مردان دارند که من تصور می‌کنم این به ذات و سرشت ما بازمی‌گردد، فضای کابین یک فضای چند عملکردی است و موفقیت یک پرواز به تسلط همزمان بر چند کار بستگی دارد. یک خلبان حرفه‌ای باید همزمان هم رادارها و ابزار کابین را در اختیار داشته باشد، هم حواسش به کمک خلبان و عملکرد او باشد، فضای خارج از کابین و بیرون را داشته باشد، حواسش به نقشه و مسیر باشد و در آخر هم ارتباطش را با برج مراقبت حفظ کند، همه این قابلیت‌ها از جنس زن برمی‌آید.

با همه این شرایط هستند خانم‌هایی که فقط برای اسم و رسم می‌آیند و بعد از مدتی توانشان را از دست می‌دهند و می‌روند. شرط ماندگاری در این عرصه فقط علاقه و پشتکار است و اگر خانمی بتواند با این شرایط کنار بیاید مطمئناً عملکرد و بازدهی‌اش کمتر از آقایان نخواهد بود. من سؤالی که ذهنم را مشغول کرده این است که بعضی‌ها اگر با ورود خانم‌ها به این عرصه مخالف هستند چرا از اول اجازه ورود به ما می‌دهند که بعد از کلی هزینه و سختی کشیدن در مراحل بالاتر سد کار و فعالیتمان شوند؟ اگر به توانایی‌ها و اعتماد به نفس ما اعتماد ندارند چرا قبول می‌کنند به ما آموزش بدهند که بعدها خودشان مانع ورود ما به عرصه کار شوند؟

تمام تلاش ما این است که زن به جایگاه واقعی این عرصه برسد؛ مشکل ما این است که مردهایی همزمان بر چند کار بستگی دارد. یک خلبان حرفه‌ای باید همزمان هم رادارها و ابزار کابین را در اختیار داشته باشد، هم حواسش به کمک خلبان و عملکرد او باشد، فضای خارج از کابین و بیرون را داشته باشد، حواسش به نقشه و مسیر باشد و در آخر هم ارتباطش را با برج مراقبت حفظ کند، همه این قابلیت‌ها از جنس زن برمی‌آید. تمام تلاش ما این است که زن به جایگاه واقعی این عرصه برسد؛ مشکل ما این است که مردهایی همزمان بر چند کار بستگی دارد. یک خلبان حرفه‌ای باید همزمان هم رادارها و ابزار کابین را در اختیار داشته باشد، هم حواسش به کمک خلبان و عملکرد او باشد، فضای خارج از کابین و بیرون را داشته باشد، حواسش به نقشه و مسیر باشد و در آخر هم ارتباطش را با برج مراقبت حفظ کند، همه این قابلیت‌ها از جنس زن برمی‌آید.

تسلط بیشتری در مقایسه سرشت ما بازمی‌گردد، فضای کابین یک فضای چند عملکردی است و موفقیت یک پرواز به تسلط همزمان بر چند کار بستگی دارد. یک خلبان حرفه‌ای باید همزمان هم رادارها و ابزار کابین را در اختیار داشته باشد، هم حواسش به نقشه و مسیر باشد و در آخر هم ارتباطش را با برج مراقبت حفظ کند، همه این قابلیت‌ها از جنس زن برمی‌آید.



نمای نزدیک