



زخم‌هایی روی روان

نروم چیست و چگونه به روح ما آسیب می‌زند؟

۱۰



تلویزیون نیاز به مجریان متخصص دارد

«محمدنظری»، مجری با سابقه سیما که را «به خانه بر می‌گردیم» می‌شناسیمش

۱۲



در زمین‌های داغ آبادان فوتبالیست شدم

خاطر مابزی با ابراهیم قاسمیور که از پدیده‌های فوتبال ایران در دهه ۷۰ بود

۱۵

پنجشنبه ۱۲ آبان ۱۴۰۱ | ۸ ربيع الثاني ۱۴۴۴ | شماره ۱۸۵

همیشه یک روز هفتم



می‌خواستم فضانورد شوم، خلبان شدم

دیدار با کاپیتان «ملیکا کریمی»؛ یکی از زنان خلبان‌های مسافربری ایران

پرسانوری

هر چیزی که کم باشد، ارزشمندتر خواهد بود و احترام بیشتری هم خواهد داشت. چند خلبان هواپیمای ما هم خیلی کم هستند؛ به همین دلیل خلبان‌ها شخصیت‌های خاصی دارند. حالا تصور کنید که از بین این خلبان‌های هواپیمای آموزشی و مسافری، چند نفر درگیر کاپیتانی هواپیمای مسافری هستند؟ حالا این بین، تصور کنید که کمتر از انگشتان یک دست، کاپیتان خاتم داشته باشیم. یکی از این چهار، پنج نفر، کاپیتان ملیکا کریمی است که چراغ اولین‌ها در این حوزه را برای زنان روشن کرده است. او که درگیر تحصیل در رشته فیزیک بود، سر از دنیای هوانوردی و خلبانی هم در آورد و بعد از مرارت‌های زیادی که کشید، استخدام شرکت هواپیمایی تابان شد تا دوره‌های سختش شروع شود. جالب اینکه هر جایی برای استخدام می‌رفت، او را دست به سر می‌کردند و می‌گفتند که نیازی به نیروی زن نداریم. اما حالا ۷ سالگی می‌شود که این بانوی ممصم، از فراز سر ما در آسمان‌های ایران پرواز می‌کند تا ثابت کند که برای زنان ایرانی، «شند» وجود ندارد.

اول هستی، باید مسئولیت همه‌چیز را بپذیری، چون سمت چپ پنجره است.

برای بیشتر ما دیدن زنان در شغل‌های کاملاً مردانه که سابقه حضور در آنها را نداشته‌اند، خیلی عجیب است و ممکن است واکنش‌های خاصی هم نشان بدهیم.

برای من بگوید وقتی مسافرها می‌فهمند خلبان زن است چه واکنشی نشان می‌دهند؟

اغلب واکنش‌ها مثبت است. یادم هست در یکی از نخستین پروازهایم وقتی اسمم در اعلامیه پرواز خوانده شد، مسافران ایستادند و با کف زدن تشویق کردند.

خودتان این صحنه را دیدید؟ البته باز خوردها را معمولاً مهمانداران اطلاع می‌دهند چون با مسافران ارتباط نداریم و فقط گاهی هنگام سوار شدن به هواپیما مرا از پنجره کابین می‌بینند و برایم دست تکان می‌دهند.

کارنامه‌ای در خشان با بالای پنج، شش هزار ساعت پرواز موفق آن هم در آب و هواهای مختلف دارید که نشان می‌دهد خلبان زنده‌ای هستید. ان‌شاءالله که رانندگی‌تان هم به خوبی خلبانی‌تان هم است دیگر؟

تعریف از خود نباشد دست فرمان خوبی دارم و تا حالا تصادف نکرده‌ام! اما باید اعتراف کنم رانندگی در خیابان‌های تهران سخت‌تر است

چون خیابان‌ها پر از چاله و دست‌انداز است ولی تعداد چاله‌های هوایی کمتر است.

تماشای زمین از ارتفاع تجربه خیلی خاصی است که بیشتر ما به آن علاقه داریم. شما که از آن بالا تهران را می‌بینید، چطور می‌بینید و چطور تجربه‌ای برای‌تان است؟

تهران شب‌ها از آسمان خیلی قشنگ است. حجم وسیعی از نقاط درخشان که سوسو می‌زنند، چشم‌نواز است. اما وقتی هوا آلوده و سرد است، دماوند تا کمر سیاه است و یک‌لایه بگرد چرک روی تهران را پوشانده و آدم غصه‌اش می‌گیرد که تا چند دقیقه دیگر باید فرود بیاید و در این هوای آلوده نفس بکشد. شاید به همین دلیل باشد که خلبانی در هوای تمیز تجربه بهتری می‌تواند در این جور مواقع باشد.

عموماً خلبانی را شغل جذاب، مهمیج و با پرستیژی می‌شناسند، همین باعث می‌شود که کلاً کمتر درباره سختی‌های این شغل جذاب برای‌مان بگویند. شما درباره سختی‌هایش بگویند...

شغل خلبانی در عین اینکه جذاب است سختی‌های خود را دارد. مهم‌ترین این است که نمی‌توانی در زندگی روزمره‌ات نظم برقرار کنی، چون ساعت کار مشخصی نداری. از طرفی حتی اگر ساعت ۸ صبح به کیش پرواز داشته باشی، نمی‌توانی مطمئن باشی که قطعاً برای شام تهران هستی و می‌توانی به مهمانی بروی، چون ممکن است هزار و یک اتفاق غیرقابل پیش‌بینی بیفتد و از مشهد سر دریاوری! اینکه ساعت خواب و خوراک‌مان دائم عوض می‌شود هم کلافه‌کننده است.

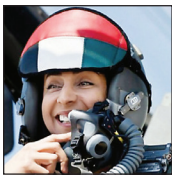
همسرتان هم خلبان هستند. زندگی‌ی یک زوج کاپیتان چگونه است و در خانه کدام‌تان کاپیتان هستید؟

در خانه هیچ کدام کاپیتان نیستیم. اتفاقاً چون همکار هستیم شرایط سخت را به خوبی درک می‌کنیم و تلاش می‌کنیم زندگی را در



اولین زنان خلبان هواپیمای جنگنده جهان

مریم المنصوری



امارات

شاید برای‌تان جالب باشد که یکی از نخستین زنان هواپیمای جنگنده در جهان اهل همین کشور امارات بوده؛ بانویی به نام مریم المنصوری. نخستین زن اماراتی که درجه خلبانی در نیروی هوایی این کشور را گرفته، بعد از تمام کردن دبیرستان وارد نیروهای مسلح این کشور شده و حسابی خط شکنی کرده است.

نیلوفر رحمانی



افغانستان

شاید تعجب کنید که یکی از اولین‌ها در این حوزه متعلق به همسایه شرقی‌مان است. نیلوفر رحمانی متولد ۱۹۹۲ است و نخستین خلبان زن ارتش افغانستان بعد از سقوط اول طالبان در سال ۲۰۰۱ محسوب می‌شود. جالب اینکه خانواده‌اش هم حتی نه‌بند به قتل شدن دولی‌بان‌ها آموزش‌هایش را کامل کرد و برنده جایزه شجاع‌ترین زن سال ۲۰۱۵ میلادی هم شد.

جامی جامیسون



آمریکا

او را نخستین زن خلبان جنگنده اف-۲۲ در سال ۱۹۸۲ میلادی متولد شده و وقتی هجده سال داشت به آکادمی نیروهای مسلح پیوست و از هاروارد فارغ‌التحصیل شد؛ آن‌ها در رشته امنیت ملی و اقتصاد سیاسی است. اما حالا اسمش جزو اولین‌های این حوزه به یاد مانده است.

پاتریشا یاب



مالتزی

او نخستین خلبان جنگنده‌های روسی میگ ۲۹ نیروی هوایی مالتزی بود. در سال ۲۰۰۰ در رشته خلبانی فارغ‌التحصیل شد و آموزش‌هایش تا ۳ سال بعد کامل تر شد. او ۴ سالگی خلبان هواپیمای ایرانی شد و بعد‌ها نیز پیشگام یکی از اسکادران‌های ارتش مالتزی.

کولونل کریستین ماو



آمریکا

نخستین زنی که هواپیمای اف ۲۵ را به پرواز در آورد، بالاترین درجه را هم در میان زنان خلبان جنگنده داشته است. مدت‌ها نیز در عصرها معضل بزرگی در ساعت اوج ترافیک، ۳ ساعت طول می‌کشید تا به فرودگاه برسیم. همکارانم پیشنهاد می‌دهند به محله‌ای نزدیک فرودگاه اسباب‌کشی کنیم، اما راستش به‌خاطر همان احساس تعلقی که به نیواوران دارم، هر روزی ترافیک را به تم می‌مالم.

پادداشت

زنان سرزمین من

وقتی که می‌خواهند به پیشرفت جامعه‌ای نگاه کنند، یکی از متغیرها آن است که به وضعیت زنان آن جامعه نگاه می‌کنند. اینکه زنان در چه سطح فرهنگی و اجتماعی و حتی سیاسی و اقتصادی هستند و چقدر ورود آنها به عرصه‌های سیاسی و فرهنگی و اقتصادی و اجتماعی راحت است و چه میزان از حضور آنها در این حوزه‌ها وجود دارد. مثلاً شما وقتی به میزان زنان دانشجو در ایران نگاه می‌کنید که حتی گاهی از مردان بیشتر است، این نمادی از پیشرفت زنان در ایران تلقی می‌شود. یا وقتی به زنان شاغل و زنان باسواد و زنان عضو هیأت علمی و دارای مشاغل تخصصی نگاه می‌کنید، اینها می‌توانند برای شما نمادی از پیشرفت یا عدم پیشرفت زنان یک جامعه باشند. خوشبختانه در این زمینه‌ها وضعیت خوبی داریم و می‌توانیم ادعا کنیم که زنان ما چند قدم از جایگاهی که داشته‌اند، پیش آمده‌اند و به جاهای خوبی رسیده‌اند. اما یکی از دلایلی که باعث می‌شود تا زنان در برخی عرصه‌ها حضور کم‌رنگ‌تری داشته باشند، این است که چه بسا خود آنها چنین چیزی را نخواستند یا نمی‌خواستند. البته سوءتفاهم نشود؛ باید ماجرا را دقیق توضیح بدهیم. طبیعی است که در کلیشه‌های ذهنی جامعه، برخی مشاغل کاملاً مردانه دانسته می‌شوند یا مشاغلی که چندان برای زنان دلچسب نیست. شغل‌هایی چون مکانیکی و تعمیرات و... که شاغلان آنها با روغن و کثیف‌کاری و... روبه‌رو هستند. از دیرباز تا به امروز چنین شغل‌هایی را مناسب زنان نمی‌دانستند و کاملاً هم طبیعی بود؛ چرا که زنان به کیفیتی و تمیزی حساسیت داشته‌اند و منطقی بود که این شغل‌ها برای‌شان مناسب نباشد. هر چند که حالا هم گاهی گزارش‌های کار می‌شود از مکانیک‌های زن یا نجاران زن و... که این کلیشه‌ها را می‌خواهند بشکنند و به شغل‌هایی که علاقه‌مند هستند، بپردازند. چه بسا در این زمینه‌ها نیازهایی هم احساس شود. پیش از این کار آفرینی به نگرانده می‌گفت که واقعا چه اشکالی دارد که ما متخصصان تأسیساتی زن داشته باشیم؟ وقتی از علت را پرسیدیم، پاسخ داد که غالباً وقتی مشکلات تأسیساتی برای خانواده‌ها پیش می‌آید، مردها در منزل تشریف ندارند و سر کار هستند و به همین دلیل کارشناسان این حوزه ناچارند شب‌ها مراجعه کنند یا در کل مشکلات زیادی وجود دارد. اما وقتی کارشناسان تأسیسات زن باشند، به راحتی می‌توانند به منزل مراجعه کنند و مشکل خاصی وجود نداشته باشد؛ پس به همین نسبت ما نیازمند آن هستیم که کارشناسان زن در این حوزه هم داشته باشیم. اما از طرف دیگر، اجازه بدهید نقلی از بنیانگذار شرکت دوورا داشته باشیم. او در یکی از کتاب‌هایش درباره قدرت زنان صحبت کرده بود، اما به این اشاره کرده بود که چرا زنان در شرکت‌های بزرگ و جاهایی مثل دوورا، سمت‌های بالا ندارند. او اشاره کرد که از نظر فنی و تخصصی، تفاوتی میان زنان و مردان وجود ندارد. اما زنان کرای یکی از مشکلاتی که داشتند این بود؛ آنها به سختی کار می‌کردند و به جاهای خوبی هم می‌رسیدند. اما بعد از چند سال کار کردن وقتی که ازدواج کرده و تشکیل خانواده می‌دادند، کم‌کم جدیت کاری‌شان را از دست می‌دادند. آنها تصور می‌کردند که کار کردن تا زمانی که تشکیل خانواده بدهند کافی می‌کند و در نتیجه هم سرمایه‌گذاری‌های شرکت را از بین می‌بردند و هم باعث می‌شدند تا شرکت نگاه جدی‌اش را از دست بدهد و هم خودشان فرصت‌های بیشتر را از دست می‌دادند. چه بسا که چنین نگاهی در بیشتر کشورها هم وجود داشته باشد و زنان، تا وقتی که درگیر زندگی مشترک نشده‌اند، به پیشرفت‌های شغلی ادامه می‌دهند و بعد از آن تصور می‌کنند که همین مقدار کافی است. در حالی که هیچ مانعی برای پیشرفت‌های بعدی وجود نداشته و ندارد. مثلاً در همین ایران خودمان، آبا برای هیأت علمی شدن زنان مانعی وجود دارد؟ یا برای مدیر شرکت شدن؟ یا برای مشاور ارشد شدن یا... واقعا مانعی وجود ندارد. با چنین نگاهی، می‌توان ادعا کرد که اساساً بین دانش و توان اجرایی و فنی و تخصصی زنان و مردان تفاوتی وجود نداشته و ندارد. اگر هم جایی اشکالی وجود دارد، هم می‌توان بخشی از آن را در کلیشه‌های رایج جست‌وجو کرد و هم بخشی را، در تداوم و ثبات ذهنی فنی‌بازان مشاهده کرد. یکبار چنین بحثی در فضای شبکه‌های اجتماعی در گرفته بود که چرا حضور زنان در موقعیت‌های ارشد روزنامه‌نگاری این قدر کم است؟ من به اساساً اگر خانمی می‌خواست سردبیر شود یا دبیر سر ویس و... کسی نمی‌توانست ممانعتی ایجاد کند؛ چنانچه مصداق‌هایی در این زمینه هم وجود داشت. پس بخشی از ماجرا را در عدم ثبات قدم زنان باید جست‌وجو کرد؛ هر چند که نباید نسبت به کلیشه‌های رایج جنسیتی هم بی‌تفاوت بود. اما در نهایت، در ایران امروز زمان‌های کمی که از حضور زنان وجود دارد، نمادهای مثبت و افتخار آفرین. هر چند که بخش زیادی هم از زنان نخبه ما به مهاجرت کرده و این بدنه حاضر که دارند به شدت کار و تلاش می‌کنند را هم در کنار هم بگذاریم، به این نتیجه می‌رسد که در این حوزه‌ها، زنان ایرانی واقعا پیش آمده‌اند و واقعا ثابت کرده‌اند که تفاوتی بین زن و مرد وجود ندارد؛ چیزی که چه بسا بشود توسعه فرهنگی و اجتماعی کشورمان را از آن نیز به نفعی برداشت کرد.



عیسی‌محمدی