

سرباز می گوید: ما اجازه نداریم یک نفر را به این صورت در ارتفاع ۱۲هزار پا منتقل کنیم، چون هر لحظه ممکن است طناب پاره یا بالگرد دچار نقص فنی شود، اما باید در این مورد خاص ریسک می کردیم. مصدوم را آهسته به همان صورتی که معلق بود، به یک محیط بانی رساندیم. پس از فرود، مصدوم را به داخل هلیکوپتر منتقل کردیم و بعد به بیمارستان بیرجند رساندیم و خوشبختانه توانستیم او را نجات دهیم.

پس از نجات جان این کوهنورد توسط امداد هوایی، عده ای از این اتفاق، با تعبیر «چیزی شیبیه معجزه» یاد می کردند. عملیات سختی اجرا شده بود که تا آن زمان نظیرش در کشور سابقه نداشت. کاپیتان دوم و مهندس پرواز با این روش نجات مخالف بودند، اما کاپیتان سرباز به خاطر جان مصدوم، این ریسک را پذیرفت؛ زیرا بر گفته خودش، همیشه نیروهای هلال احمر در عملیات ها فکری می کنند که آن فرد یا افراد نیازمند کمک گرفتن از خانواده خودشان هستند؛ ضمن اینکه هیچ پاداشی پشت این کارها نیست، به جز لیخند رضایت آن فرد و خانواده اش.

● خطر فراوان، بیخ گوش عملیات های امداد و نجات

می توان گفت نیروهای امداد و نجات هلال احمر در تمام عملیات ها خطر می کنند؛ به گفته کاپیتان سرباز، اغلب مأموریت های آن ها ریسک زیادی دارد. روال کار این است که حادثه به مرکز فوریت های حوادث اطلاع داده می شود و بلافاصله تیم آرزباب، منطقه مدنظر را بررسی می کند که آیا امداد و نجات توسط نیروهای زمینی قابل انجام است یا به دلیل صعب العبور بودن محل، باید از امداد هوایی استفاده شود. این ارزیابی باید به دقت و در قایق ابتدایی گزارش صورت گیرد. سرباز اضافه می کند: در سطح اروپا بالگردها بطور میانگین ۲۰۰۰فایت ارتفاع دارند، اما در ایران این سطح ۵۰۰۰فایت است؛ بنابراین افت و خیز زیاد داریم. ضمن اینکه طی این چند سال بلایای طبیعی زیادی مانند سیل، زلزله، آتش سوزی و... داشته ایم.

● مأموریت در میان دره های عمیق

یکی دیگر از مأموریت های کاپیتان سرباز و دیگر نیروهای امداد و نجات هلال احمر که لخطه به لحظه اش خطر بود، به یک سال قبل در منطقه سراقاسید (روستای سراقاسید یکی از جاذبه های تفریحی منطقه کوه رنگ چهارمحال و بختیاری است) برمی گردد. به گفته کاپیتان، یکی از چادر نشین های این منطقه از کوه به پایین پرت شده و شکستگی های زیادی در بدنش ایجاد شده بود. کاپیتان می گوید: از یک طرف، ارتفاعات آن منطقه از ۱۰ تا

۱۴هزار پا بود و بادهای شدیدی می وزید، یعنی هیچ امکانی برای فرود نداشتیم. از طرف دیگر به دلیل وجود دره های صعب العبور و سخت، نیروهای زمینی نمی توانستند کاری انجام دهند. ارتفاعات زردکوه به صورت ۵۰کیلومتر در ۵۰ کیلومتر کوه است. با وجود این حتی اگر بالگرد به منطقه می رفت، آماده سازی مصدوم برای انتقال توسط بالگرد نیز باید توسط نیروهای امداد زمینی انجام می شد. وی با اشاره به اینکه این فرد در سیاه چادرها و در دهلیزی بود که هلیکوپتر امکان حضور و توقف در آن را نداشت، ادامه می دهد: آن روز کاری از دستمان برنیامد. برگشتیم و به محلی ها اطلاع دادیم که مصدوم را به بالای قله منتقل کنند. ساعت ۶ صبح برای انتقال مصدوم دوباره پرواز کردیم. محلی ها مصدوم را به سر قله ای به نام «خرسان» منتقل کرده بودند. مسیر بسیار ناهموار بود و از بعدازظهر روز قبل تا صبح روز بعد طول کشیده بود تا مصدوم را به بالای قله برسانند.

● فرود روی لبه کوه

در نهایت بالگرد به سختی روی کوه فرود آمد. به گفته کاپیتان سرباز، چرخ جلو بالگرد روی لبه کوه قرار داشت و دو چرخ عقب بالگرد روی هوا و دره ای بود که ۱۰هزار پا ارتفاع داشت. برنامه زمان بندی این بود که به دلیل شرایط خطرناک ظرف ۵ تا ۱۵ ثانیه مصدوم را به داخل بالگرد هدایت کنند، اما کار طبق برنامه پیش نرفت و کاپیتان نزدیک ۳دقیقه، بالگرد را در همان حالت و در شرایطی بسیار پر استرس نگه داشت. وی اضافه می کند: مصدوم را روی یک چوب که مانند نردبان بود، بسته بودند و بالاخره به لطف خدا از زمین بلند شدیم و او را به بیمارستان شهر کرد رساندیم. وضعیت مصدوم اصلا خوب نبود و اگر امداد هوایی صورت نمی گرفت، قطعاً جانش را از دست می داد.

سرباز با توصیف سختی فراوان مأموریت ها



عملیات نجات بر فراز آسمان

روایتی از ۴۳ سال پرواز، همراه با مخاطرات خلبانی امداد و نجات هلال احمر

سعیده آل ابراهیم – مصدوم در ارتفاع ۱۱هزار پا گرفتار شده بود. در شیب ۸۰درجه و ۸۰۰متری سنگ قرار داشت. دما منهای ۱۰درجه بود و این کوه نورد در سرشاخه ای بود که تندبادهای عجیبی آن را فراگرفته بود. از روز قبل در آن ارتفاع مانده بود. هر لحظه ممکن بود بر اثر خون ریزی، افت فشار یا سرما ی زیاد، جانش را از دست بدهد. امکانات خاص وینچ (دستگاه بکسل) نداشتیم. به دلیل ارتفاع زیاد و وزش باد شدید، ایستایی بالگرد خیلی سخت بود. ناچار بودیم برای نجات جان مصدوم، به جای ۱۰۰درصد، ۲۰۰درصد ریسک کنیم. تنها راهی که داشتیم این بود که مصدوم را به صورت معلق بین زمین و آسمان و از ارتفاع ۱۲هزار پایی

منتقل کنیم. این کار ریسک زیادی داشت، اما چاره ای نداشتیم.» این جملات را محمدعلی سرباز می گوید که خلبان آرزباب سازمان هواپیمایی کشوری در بخش بل ۲۰۵ یا بواج وان است و ۱۲سال می شود که کاپیتان عملیات های امداد و نجات هوایی در هلال احمر است. به گفته خودش، حساب تعداد عملیات هایی که برای نجات جان انسان ها اعزام شده، از دستش رفته است. سبل این روزهای سیستان و بلوچستان و امدادرسانی خلبانان بالگرد هلال احمر، بهانه ای شد تا با این خلبان کهنه کار مشهدهی از اولین روزهای خلبانی اش تا امروز به گفت و گو بنشینیم. اوایل دل ماه ۶سال پیش بود که یکی از اعضای گروه هشت نفره کوهنوردی در ارتفاعات

بازنشسته می شوند، تعداد کمی از خلبانان ماهر

و کارکنته توسط هلال احمر جذب می شوند. اکنون حدود ۸۰ تا ۱۰۰ خلبان به صورت چنگی عبور کرده ایم؛ به دلیل اینکه شرایط سختی داشت. در هر صورت لطف خداست که این مأموریت ها به سربازان می رسد. مأموریت ها در این منطقه آن قدر سخت بود که بعد از انجام آن ها خودمان هم باورمان نمی شد این مأموریت سخت را به درستی انجام داده باشیم.

● امداد هوایی، امدادی نوپا

سرباز درباره کم و کسری های امداد و نجات هوایی می گوید: امداد هوایی ما نوباست و کسری های فراوانی داریم. کشور ما حادثه خیز است و نیازمند بالگردهای به روز و پیشرفته هستیم. وسیله های پرنده نیز برای نگهداری به آشنایان نیاز دارد. برای بالگردها به متخصص و ابزار برای سرویس هم نیاز داریم. ۱۰ سال پیش، یک یا دو پایگاه امداد هوایی بیشتر نداشتیم، اما اکنون این تعداد به حدود ۱۵ تا ۲۰ پایگاه امداد هوایی رسیده و رو به گسترش است. ضمن اینکه باید امداد هوایی در شهرهایی که جمعیت بیشتری دارد، بیشتر باشد.

● تعقیب بالگرد با دوچرخه

سابقه فعالیت کاپیتان سرباز به این ۱۳ سال محدود نمی شود. او از دوران کودکی، این استعداد را در خود احساس کرد. دوران دبیرستان دوچرخه زیا و جدیدی داشت و از بس به دوچرخه اش علاقه مند بود، به جای انبار، آن را روی فرش خانه نگهداری می کرد و هر شب تا می توانست دوچرخه را با دستمال تمیز می کرد یا به قول خودش برقی می انداخت. یک بار هنگام دوچرخه سواری حول و حوش خیابان کوهسنگی، بالگردی در آسمان دید و از همان جا تا فرودگاه، بالگرد را تعقیب کرد. کاپیتان سرباز می گوید: فرودگاه سابق،

در این پرواز مشخص می شود، اگر فرد نتواند این پرواز را با موفقیت به پایان برساند، باید با خلبانی خداحافظی کند.

سرباز ادامه می دهد: در پرواز سولو، استاد، شاگرد را در صندلی خود رها می کند و پس از اینکه بالگرد به لب بام یا پارکینگ رسید، از آنجا خلبانی اش گرفته تا لباس و درجه هایش. آن زمان دوربینی در کار نبود؛ فقط باید با چشم می دیدی و در ذهنت ثبت می کردی. شاید باور نکنید؛ تا وقتی برگشتم خانه متوجه نشدم چه بلایی سرم آمده است. لباس هایم پاره و تن و بدنم زخمی شده بود، قدری که مادرم گمان کرد بیرون از خانه دعوا کرده ام. از فردای آن روز تا یک هفته برای هم کلاسی هایم تعریف می کردم که خلبان چه شکلی است؛ نمی دانید چه لباس مرتب و کفش های براقی دارد و...

سرباز ادامه می دهد: آن روزها درس و مدرسه زیاد برایم مهم نبود و بیشتر به ورزش اهمیت می دادم. سال آخر دبیرستان به علت بازیگوشی، مردود شدم. بعد از آن آگهی استخدام هوانیروز را دیدم و با توجه به علاقه ای که به خلبانی داشتم، در هجده سالگی و با همان دیپلم ردی وارد هوانیروز شدم. بعد از ورودم به سیستم هوانیروز دیپلم گرفتم. در بدو ورود به ارتش ۶ماه زبان انگلیسی خواندیم و ۴ماه اصول نظامی را آموختیم. پس از این یک سال در نوبت خط پرواز قرار گرفتیم.

● پرواز سولو یا خداحافظی با خلبانی

طبق گفته کاپیتان سرباز، تمامداوطلبان پس از گذراندن دوره خلبانی، باید ۳۰ساعت اول، پرواز سولو داشته باشند. سولو به معنای این است که فرد به تنهایی بتواند پرواز کند. از آنجا که استعداد واقعی یک فرد در خلبانی

این مدت، ۲۱۰ساعت پرواز کردم. کسی که این میزان پرواز را ثبت کرده باشد، نشان خلبانی به او تعلق می گیرد. البته در همین دوران، افرادی حین آموزش به تنهایی با همراه استاد خود جانان را از دست می دادند. فراوان به چشم دیدم که افراد در پروازهای روز، شب و تاکتیکی سقوط کردند و سوختند.

● بالگرد مثل تخم مرغ به دور خود می چرخد!

در هر پروازی ممکن است نقص فنی پیش بیاید که در این مواقع، مهارت خلبان می تواند بسیار راهگشا باشد. سرباز بیان می کند: یک بار در اصفهان پرواز آموزشی داشتیم و از یکی از خلبان های تازه کار آزمایش می گرفتم، اما نقصی برای وسیله پیش آمد که به طور کامل دم بالگرد کنده شد. ما روی هوا مانند تخم مرغ به دور خودمان می چرخیدیم و پایین می آمدیم، به طوری که قانون سوم نیوتن روی آن اجرا نمی شد و هلیکوپتر دم نداشت که خود را در یک راستا قرار دهد. بالاخره توانستیم وسیله را مهار کنیم؛ البته وسیله خیلی آسیب دید، اما خودمان سالم ماندیم. بارها برایم آمد که حتی موتور بالگرد همکاران حین آموزش، خاموش شد و وسیله را سالم فرود آوردند. او ادامه می دهد: کلمه خلبانی به ظاهر خیلی قشنگ است، اما در باطن علم و تحرک است. در پرواز اولین اشتباه می تواند آخرین اشتباه باشد. بالگرد مانند خودرو نیست. برای خودرو حتی اگر ایراد کوچکی پیش بیاید، چهارچرخش روی زمین است و تعادل آن حفظ می شود، اما وسیله هوایی معلق است. نقص فنی مانند مشکل در سیستم هیدرولیکی یا موتور، آتش سوزی، کنده شدن قطعات اصلی بالگرد نیز معلوم نیست چه زمانی رخ دهد. اگر موتور بالگرد هم خاموش شد، خلبان باید بتواند آن را مدیریت کند تا حداقل جان خود را حفظ کند.

● ۴۳ سال خدمت پروازی

سابقه کاپیتان سرباز تنها به این ۱۳ سال که در امداد و نجات هوایی هلال احمر مشغول به کار است، محدود نمی شود و او چهل و سومین سال خدمتش را می گذراند؛ او ۳۰سال در ارتش جمهوری اسلامی و در یگان شکاری فعالیت کرده است.

کاپیتان سرباز، یکی از خلبان های جوان دوره جنگ بود. او هم دوره و هم پرواز شهید شیری و و شهیدبابایی بوده است. در بسیاری از عملیات ها مانند والفجر ۴، والفجر ۱۰، والفجر ۸، بیت المقدس ها، کربلای ۵ و ۵ و... حضور داشت و حتی مجروح شد.

● مجروحیت در بالگرد

او با اشاره به به اینکه تمام لحظات جبهه، خاطره بوده است، می گوید: در عملیات والفجر ۴ و در میوان، راکت هواپیمای دشمن به بالگرد ما برخورد کرد، از آن عبور کرد و بیرون از هلیکوپتر منفجر شد. اما ترکش های آن به صندلی من خورد و باینکه صندلی ام ضد گلوله بود، یک احساس سوزش کردم. کمی که گذشت، زیر پاهایم را نگاه کردم و دیدم پر از خون است. گمان کردم مهندس پرواز که پشت سر من نشسته بود، آسیب دیده است اما او به من گفت که خودم زخمی شدم. به علت خون ریزی زیاد دچار ضعف شده بودم و اواخر زمان پرواز را که بالگرد در بیمارستان سندانج به زمین نشست، اصلا متوجه نشدم. چشم هایم را که باز کردم، سقف بیمارستان را دیدم و دوستم را که بالای سرم گریه می کرد.

● خلبانی و دوری از خانواده

دوری از خانواده، بهایی بود که سرباز برای خلبانی پرداخت. به گفته خودش، پیش آمد که حتی یک سال پدر و مادرش را نبیند. بعد از اینکه مدتی از دوران آموزش و خلبانی او گذشت، جنگ شروع شد و به همین دلیل زیاد به از دواج فکر نمی کرد. او جزو آخرین خلبان هایی بود که ازدواج کرد. بعد از دواج، همسر کاپیتان با او به شاهین شهر اصفهان رفت و در خانه سازمانی زندگی خود را آغاز کردند، خانه ای که ۲۰ کیلومتر تا پایگاه فاصله داشت.

● چشم انتظاری ادامه دارد

سرباز می گوید: هر روز صبح خداحافظی می کردیم و به پایگاه می رفتیم. اگر به مأموریت اعزام می شدیم دوستانمان که در پایگاه بودند، حضوری به خانواده ها اطلاع می دادند؛ به این دلیل که عملیات ها محرمانه بود و نباید در تلفن اعلام می شد. می گفتند کاپیتان به اهواز رفته است و ۵ روز دیگر برمی گردد؛ البته گاهی این ۵ روز تا ۲۰ روز طول می کشید و گاهی نیز برگشتی در کار نبود. خانواده های ما دائم رادیو گوش می دادند یا تلویزیون نگاه می کردند تا از اتفاقات باخبر شوند. حالا هم با توجه به اینکه من و همکارانم در امداد هوایی فعالیت داریم؛ خانواده هایمان چشم انتظار هستند. گاهی فقط ۳روز در ماه خانواده مان را می بینیم.

● فرود اولین بالگرد در حرم مطهر رضوی

کاپیتان سرباز، اولین خلبانی بود که هم زمان با مانور امداد و نجات، بالگرد امدادرسانی هلال احمر را در پد بالگرد حرم مطهر رضوی فرود آورد. در واقع فرود این پد بالگرد اضطراری به صورت آزمایشی انجام شد تا موقع حوادث احتمالی در محدوده حریم رضوی امدادرسانی لازم انجام گیرد. ●

شهر

روزنامه شهرامید ورزشکی

شنبه ۲۸ شهریور ۱۳۹۷ شماره ۲۳۲۷ SHAPARANNEWS.IR ۰۷



روزنامه شهرامید ورزشکی

روزنامه شهرامید ورزشکی

روزنامه شهرامید ورزشکی

روزنامه شهرامید ورزشکی

روزنامه شهرامید ورزشکی

روزنامه شهرامید ورزشکی

روزنامه شهرامید ورزشکی

روزنامه شهرامید ورزشکی

روزنامه شهرامید ورزشکی

روزنامه شهرامید ورزشکی

روزنامه شهرامید ورزشکی