

مشهدی ها پیشتاز

در پیگیری خواسته‌های بازنشستگان

اعضای کانون بازنشستگان تأمین اجتماعی استان

امروز به کمیسیون اجتماعی مجلس می‌روند



فرزانه شهامت f.shahamat@shahraranews.ir	✉
✉	✉

پیگیری مطالبات بازنشستگان تأمین اجتماعی کشور، این بار از مبدأ مشهد انجام می‌شود. محل پیگیری، بهارستان است و نمایندگان کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی، عصر



خزانه‌دار کانون بازنشستگان خراسان رضوی در گفت‌وگو با گزارشگر شهرآر، دستور کار جلسه امروز (یکشنبه) با کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی را در سه مطالبه اصلی جمع‌بندی می‌کند و می‌گوید: جامعه کارگری تاوقتی شاغل هستند، طبق قانون کار، دوبرابر حداقل دستمزد را به‌عنوان عیدی دریافت می‌کنند. به‌محض اینکه بازنشسته می‌شوند، به‌ناحق آن‌ها را ذیل قانون مدیریت خدمات کشوری می‌برند و عیدی کارمندان دولت را به آن‌ها می‌دهند. علی‌اصغر رضایی با اذعان به آغاز پرداخت عیدی بازنشستگان تأمین اجتماعی، میزان آن را مانند کارمندان دولت یک‌میلیون و ۵۰۰ هزار تومان عنوان می‌کند و ادامه می‌دهد: حرف‌مان این است که اگر ما مشمول قانون کار هستیم، باید قبل و بعد از بازنشستگی، طبق همین قانون با ما رفتار شود و اگر مشمول قانون مدیریت خدمات کشوری هستیم نیز همین‌طور؛ این درحالی است که برای ما نه ماده ۴۱ قانون کار و نه مواد ۹۶ و ۱۱۱ قانون سازمان تأمین اجتماعی، هیچ‌کدام به‌طور کامل اجرا نمی‌شود. او تأکید می‌کند: درباره نحوه پرداخت عیدی به بازنشستگان در تأمین اجتماعی، قانونی وجود ندارد و این مبلغ براساس بخشنامه‌های سازمان پرداخت می‌شود. ماده‌واحدی را به مجلس شورای اسلامی پیشنهاد دادیم که به‌صورت قانونی، نحوه پرداخت عیدی تعیین شود؛ چون نتیجه وضعیت کنونی، ایجاد تبعیض بین اقشار بازنشسته است.

تبعیض در همسان‌سازی

رضایی مطالبه دوم کانون بازنشستگان تأمین اجتماعی استان از نمایندگان کمیسیون اجتماعی مجلس را موضوع همسان‌سازی حقوق این قشر بیان می‌کند و می‌گوید: تاالان دو نوبت، همسان‌سازی را برای جامعه بازنشستگان تأمین اجتماعی اجرا کردند، اما این اجرا کامل نبوده است و ما نسبت به بازنشسته‌های کشوری و لشکری در شرایط تبعیض آمیزی به سر می‌بریم. آن‌ها حداقل ۴ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان مستمری می‌گیرند و ما حداقل ۲ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان دریافت می‌کنیم. حدود ۶۰ درصد از بازنشستگان

تأمین اجتماعی با همین رقم حداقلی روزگار می‌گذرانند. آیا با این مبلغ می‌شود زندگی کرد؟

او با انتقاد از این رفتار دوگانه بازنشستگان ادامه می‌دهد: دولت در خزانه دستش یاز است؛ برای بازنشستگان خودش امکاناتی می‌دهد که کافی نیست، اما حداقل‌ها را دریافت می‌کنند. ما هم برمتی این مملکت زحمت کشیده و کار کرده‌ایم. وظیفه ما این بوده است

که ۳۰ سال کار کنیم و خوب کار کنیم که چنین کردیم. وظیفه حاکمیت و سازمان تأمین اجتماعی این است که ما را تأمین کند. این تأمین نکردن، زندگی را بر ما سخت کرده است.

مشکلات مشاغل سخت‌وزیان آور

خزانه‌دار کانون بازنشستگان خراسان رضوی یکی دیگر از مشکلات همسان‌سازی را اجحاف در حق بازنشسته‌هایی عنوان می‌کند که از مشاغل سخت و زیان‌آور بازنشسته شده‌اند. او دراین‌باره می‌گوید: در همین همسان‌سازی نیم‌بندی که اجرا کردند، سنوات ارفاقی برای کارهای سخت و زیان‌آور را رعایت نکردند؛ مثلاً پنده نوعی در کارخانه نخریسی ۲۰سال کار کردم. قانون گفته است این شغل جزو مشاغل سخت و زیان‌آور است و هریک سال کار، معادل یک‌ونیم‌سال در نظر گرفته می‌شود. بنابراین به‌جای ۳۰سال کار با ۲۰سال کار بازنشسته می‌شوم. در همسان‌سازی حقوق بازنشستگان تأمین اجتماعی، برای ۴۰۰هزار بازنشسته‌ای که قبلاً در مشاغل سخت کار می‌کردند، سنوات ارفاقی را در نظر نگرفتند؛ یعنی به‌جای ۳۰سال، ۲۰سال کار مفید را لحاظ کردند. در همین ارتباط به‌جز تصریح قانون، رأی مثبت دیوان عدالت اداری برای شکایت بنده نیز موجود است.

رضایی می‌افزاید: در جلسه امروز با تعدادی از نمایندگان بهارستان، رئیس، نایب‌رئیس و دبیر کانون بازنشستگان تأمین اجتماعی استان، همچنین دبیر کانون شوراهای اسلامی کار استان به‌نماینده‌ای از بازنشستگان تأمین

اجتماعی حضور خواهند داشت. او ادامه می‌دهد: از این مجلس که دغدغه معیشت مستضعفان را دارد، امید انتظار توجه داریم. همه چیزی هم که می‌خواهیم، اجرای قانون است، نه چیزی فراتر یا خلاف آن؛ برای نمونه، نرخ تورم ۴۱ درصد باشد و میزان افزایش دستمزد ۲۵ تا ۲۵ درصد.

در ماه‌های اخیر، انتقاد بازنشسته‌های تأمین اجتماعی استان و کشور بارها خبری شده است؛ به‌طور مثال انتقاد قربانعلی رضائی، رئیس کانون استان، که با اشاره به جمعیت حدود ۱۳۰هزار نفری این قشر در مشهد، از تخصیص ۲۴۰۰ وام

۵میلیون تومانی انتقاد کرده بود.

بنابر تازه‌ترین آمار سازمان تأمین اجتماعی کشور که به مهر امسال مربوط می‌شود، این سازمان ۶میلیون و ۸۹۰هزار مستمری‌گیر اصلی و تبعی دارد. با افزایش تعداد بازنشسته‌ها، نسبت پشتیبانی بیمه‌شده به مستمری‌گیر، روندی کاهشی به خود گرفته است که تعادل منابع و مصارف سازمان را به‌مشکل مواجه می‌کند. اکنون این نسبت ۴۶ دهم است.

رئیس مرکز امور قرآنی سازمان اوقاف و امور خیریه کشور خبر داد

اجرای طرح سامان دهی و ارتقای سطح داوران مسابقات قرآن کریم

طرح سامان دهی و ارتقای سطح داوران مسابقات قرآن کریم کشور اجرامی شود؛ این خبر کوتاه بهانه‌ای بود برای بر گزاراری نشست جمعی از استادان و داوران قرآنی استان خراسان رضوی. مهدی قره‌شیخلو، رئیس مرکز امور قرآنی سازمان اوقاف و امور خیریه کشور، نیز به‌صورت مجازی در این نشست حضور یافت تا با شنیدن سخنان کارشناسان قرآنی مشهد و خراسان، چگونگی اجرای این طرح را تشریح کند. به گزارش روابط عمومی اداره کل اوقاف استان، رئیس مرکز امور قرآنی سازمان اوقاف و امور خیریه کشور با تأکید بر اینکه سامان دهی داوران باید به‌عنوان یکی از ارکان مهم مسابقات قرآنی پیش از این مورد توجه اداره اوقاف قرار می‌گرفت، گفت: اگرچه در این مسیر قدم‌هایی برداشته شده و به سرانجام نرسیده، به‌صورت جدی در دستور کار قرارش دادیم و در نهایت آیین‌نامه‌ای تصویب شد که در سایت اوقاف موجود است.

شهرامیدوزنگی

روزنامه شهرامیدوزنگی

آشنه ۱۹ بهمن ۱۳۹۱ ۱۳۹۱میلادی۲۲ شهریور ۱۳۹۱

SHAHIRANNEWS.IR

۰۴

خبرنامه

نعمیه زینبی

n.zeynabi@shahraranews.ir



گزارش روز

«همین الان که من و شما در آرایش نشسته‌ایم، هوا پیمای مسلح با خلبان آماده در آشیانه، منتظر پرواز است. اگر اعلام کنیم، در کمتر از ۵ دقیقه هواپیما استارت می‌خورد و از زمین کنده می‌شود. خلبانش لباس پوشیده و در فاصله چندمتری هواپیما نشسته است تا پس از اعلام بی‌درنگ در آسمان باشد. حتی راه‌پلناش هم آماده است. این آمادگی، شبانه‌روزی است تا امنیت کشور حفظ شود.» این گزاره‌ها، قسمتی از گفت‌وگوی صدا پرنده‌های آهنگی، ناخودآگاه سرمان را رو فرمانده پایگاه هوایی شهیدحبیبی مشهد، است. وقتی صحبت از خلبانی و پرواز به میان می‌آید، همه شوق دیدن آن پرنده‌های آهنگی از نزدیک دارند. به‌خصوص اگر جنگنده و شکاری باشند، صدا پرنده‌های آهنگی، ناخودآگاه سرمان را رو به آسمان می‌چرخاند. ماروزهای زیادی را چشم به‌خطوط سفیدمانده در آبی آسمان دوخته‌ایم و کنجکاو بوده‌ایم که آن بالا چه خبر است. پرواز رویای بسیاری از ماست؛ از کودکی تا اکنون که به پایگاه نیروی هوایی می‌رویم تا از دنیای ناشناخته پایگاه کنار بزرگ‌راه سر در بیآوریم.

عبور از درهای چندلایه نیروی هوایی

روز مصاحبه هر اتفاقی که در مسیر می‌افتد، برایم جذاب است؛ از نقطه‌ای که قدم اول را برای تهیه گزارش برمی‌دارم تا وقتی ترافیک چنددقیقه‌ای بزرگ‌راه مرا گیر می‌اندازد. انگار باید سخت بگذرد تا گزارش چپسید. سخت‌گیری‌های دم در هم که قصای عادی برای ورود به یک پایگاه نظامی است. در آبی رنگ بزرگ کنار بزرگ‌راه، پشت‌خودش یک دنیا را مخفی کرده است که نمی‌شود هیجان کشف آن را ندانشت. پایگاه آن قدر وسعت دارد که هوس نکنی با پای پیداه آن را رگز کنی. حالا تنها بانوان حاضر در پایگاه، ما هستیم؛ و هم عکاس همراهم! پس از گذراندن آداب و ترتیب می‌توانیم قدم به دفتر فرماندهی بگذاریم و چرخ کنترل شده در پایگاه بز نیم، امیر حمید مصطفوی در طول گزارش همراه ما می‌شود. در پایگاه، لباس‌ها سبزند یا سورمه‌ای. خلبان‌ها لباس‌های سبز و مهندسان تعمیر و نگهداری لباس‌های سورمه‌ای؛ رنگ نیروی هوایی را به تن دارند و از این جهت راحت قابل تشخیص هستند. تعداد سربازان حاضر در پایگاه، از تعداد نیروهای متخصص آن خیلی کمتر است. هر کس اینجا حاضر است، یا خلبان است یا متخصص فنی.

صد ساعت کار برای یک ساعت پرواز

تخصص حرف اول را در نیروی هوایی می‌زند. شوخی بر دار نیست. میلیاردها تومان سرمایه و امنیت کشور به بال‌های پرتوان پرنده‌های نیروی هوایی وابسته است. برای اینکه هواپیما یک ساعت پرواز کند و قلب آسمان را بشکافد، شاید ده‌ها ساعت کار پیش‌نیاز باشد. هوای هر گوشه‌اش نیازمند یک تخصص است. بال و بدنه، موتور، بنزین، سیستم‌های الکترونیکی و الکتریکی، رادار، اسلحه، مهمات هر کدام یک از چند تخصص دارد که باید باشند تا پرواز یک خلبان بتواند در کابین هواپیما بنشیند و پرواز کند. امیر مصطفوی که رشته خلبانی را در دانشگاه شهیدستاری به پایان رسانده و سال‌هاست معلم خلبان است، می‌گوید: «نیروی هوایی پیش از انقلاب به غرب وابسته بود و آمریکایی‌ها آن را اداره می‌کردند. آن‌ها حتی جلو ما بعضی تعمیرات را انجام نمی‌دادند و انقلاب نمی‌تواند دوام بیاورد. ولی ما دوام آوردیم و پس از جنگ تحمیلی به غرب دفاع مقدس با تخصصی که داشتیم اتفاقات بسیار خوبی را رقم زدیم. ما در پهنه کردن سامانه‌ها و نگهداری هواپیما پیشرفت کردیم و حالا به مرحله تولید هواپیماهای شکاری رسیده‌ایم. در حوزه هواپیماهای بدون سرنشین هم به جای خوبی رسیده‌ایم که در بارش شنیده‌اید.»

جنگنده از ده‌خارج نلایزم

در میدان پروراز روی هر کلاه، نام یک خلبان نوشته شده است. کلاه‌ها سنگین‌اند و نمی‌شود با اشاره انگشت، آن‌ها را جابه‌جا کرد؛ حساب می‌کنی این روی گردن خلبان چه وزنی می‌اندازد! باند فرود آسفالت است، ولی برقی می‌زند. انگار عمدی وجود دارد که فضای باند به این درخشندگی باشد. جنگنده‌های آماده پرواز

در آشیانه‌هایشان حاضرند و ما فقط می‌توانیم از دور، شمای کلی آن‌ها را تصور کنیم. قرار نیست با یک گردش کوتاه همه چیز پایگاه دستمان بیاید. امیر حرف‌های خوبی برایمان دارد تا نیروی هوایی کشورمان را دست کم نگیریم و تصور نکنیم که ما با جنگنده‌های از ده‌خارج، خودمان را آماده دفاع نشان می‌دهیم؛ «گاهی در شبکه‌های اجتماعی افرادی که تخصص ندارند، می‌گویند هواپیماهای ما از ۵۰ سال پیش است. تصور عموم این است که هواپیمایی که مثلاً ۵۰سال دارد، از ده‌خارج است. هواپیما بر اساس سن و ساعت پروازش، قاعده‌ای برای تعمیر یا تعویض قطعات دارد. طبق برنامه مشخص است در یک هواپیما بعد از ۱۰۰ ساعت ۲۰۰ ساعت پرواز، چه قطعاتی باید تعویض شود. اف-۵ در ۱۲۰۰ ساعت باید از ده پروازی خارج و اورهال شود؛ اورهال یعنی تعمیرات سنگین و اساسی.»

برای خودرو زمانی که به مشکل برمی‌خوریم، به‌سراغ تعمیر می‌رویم ولی روال کار هواپیما این نیست. هواپیما ممکن است هیچ شکالی نداشته باشد و خیلی خوب پرواز کند ولی به‌دلیل فرار سیدن زمان اورهال تعمیرات اساسی شود. فرمانده ادامه می‌دهد: «هواپیما هنگام اورهال به آشیانه می‌رود و براساس قاعده تکه‌تکه می‌شود. قطعات موردنیاز تعویض و هواپیما دوباره سر هم می‌شود. ما این تخصص را داریم. هواپیما و موتورش بعد از چند مرحله اورهال از ده‌خارج می‌شود. در مشهد، یک گروه نیروی جهادی بارزش این کار را انجام می‌دهد و افزون‌بر هواپیماهای خودمان، هواپیماهای نیروی هوایی در شهرهای دیگر را نیز پشتیبانی می‌کند. قطعات هواپیما را هم با توجه به ظرفیت استان، از تباط با دانشگاه و صنعت قطعه‌سازی، خودمان می‌سازیم. ما برای تأمین قطعات هیچ وابستگی به خارج کشور نداریم. تحریم، ما را به‌سمت خودکفایی سوق داد.»

خلبان زبان هواپیما را می‌فهمد

مسیرهای پروازی پایگاه انگار همسایه بدون مرز و دیوار فرودگاه است. روی باند پروازیم و دو جنگنده رام زمین و وحشی آسمان‌اند. نقش ببر حک‌شده روی بدنه هم انگار همین را گوش‌زد می‌کند که بی‌جهت نیست که به آن‌ها می‌گویند «شکاری»! از همین جا می‌توان برج مراقبت و باندهای فرود هواپیماهای مسافری بری را دید. اما ۸۲ مرحله‌ای پروت‌تا مجوز پروازش حواس ما به آن‌ها نیست. برای یک سال دیگر یکبارش ما شش‌دنگ حواسمان را داده‌ایم به‌اف ۵- که روی زمین آرام گرفته است و می‌شود لمسش کرد؛ در دسترس ترین نقطه ممکن در روی زمین. حتی روی زمین هم ابهت دارد. دور تادور جنگنده می‌چرخم و بدنه سرد آن را لمس می‌کنم. دماغه آن را با پوشش برنزی پوشانده‌اند. پس از یک ساعت حضور در کنارشان، هنوز برایمان شگفتی دارد. خلبان کلاه سرنش می‌گذارد و پشت هواپیماهای آماده پرواز می‌نشیند. سقف شیشه‌ای پایین می‌آید و قفل می‌شود. در کمتر از چنددقیقه، او روی آسمان و جهان زیر پایش است. برای خلبان‌های کارگشته، روزی پرنده‌ای که با آن می‌پرنند، دیگر عضوی از خودشان است. او پرنده دو تانسیستند یکی شده‌اند و حرف‌هم را می‌فهمند. زوزه موتور جنگنده هنگام روشن‌شدن و تیک‌آف کردن اگرچه برای ما مفهومی جز آرزوگردگی گوش ندارد، برای خلبان حکایت زبان کودکی است که فقط مادرش آن را می‌فهمد. خلبان گوش به صدای کودکش می‌دهد و دردش را می‌فهمد. این نکته را امیر مصطفوی هم به ما گوش‌زد می‌کند؛ «هر صدایی که از موتور بلند شود، برای خلبان مفهوم دارد. صدای موتور پرنده‌اش را می‌شناسد. از حرکت هواپیما متوجه می‌شود که آیا مکثیم یا هواپیما درست کار می‌کند یا نه. بچه‌های ما متخصص، با تجربه و عاشق‌اند و تا عشق نباشد، نمی‌توانند اینج دوام بیاورند.»

خلبان‌ها حتی در شرایط صلح، پریدن جزو برنامه‌شان است تا آمادگی‌شان را حفظ کنند. فرمانده می‌گوید: «هواپیما قیمت ندارد و پرواز هزینه زیادی دارد. گاهی برای یک ساعت پرواز دو روز کار لازم است. اما از طرفی خلبان‌ها برنامه و الزامات پروازی دارند و باید میزان مشخصی در ماه پرواز کنند تا آمادگی‌شان را حفظ کنند. در سنین بالاتر، تعداد پرواز کمتر است و هزینه صرف مهارت آموزی جوان ترها می‌شود.»

شوق پرواز تا آخرین نفس

گردش نیمروزی در پایگاه هوایی شهیدحبیبی مشهد سبب شگفتی و احیای غرور ملی می‌شود



عکس: سائز صفائی | شهرآر

خودش شهید شده، ولی هواپیما را سالم نشانده است.» در آسمان شهر در اطراف پایگاه هر روز تعدادی هواپیمای جنگی دیده می‌شود که امیر آن را بخشی از کارشان می‌داند؛ «گاهی پرواز تاکتیکی و عملیاتی با شناسایی است و گاهی تمرینی. همه این‌ها در راستای حفظ امنیت کشور است. باند فرود ما در حاشیه شهر است و پرنده‌ها برای نشستن گاهی مجبورند از روی شهر عبور کنند.»

عبور از آزمایش ۸۲ مرحله‌ای سالیانه

البته خلبان شدن و خلبان ماندن به راحتی میسر نیست. هر سال، یک ماه قبل از تاریخ تولد، هر خلبان فرصت دارد به‌سراغ قرم گزارش معاینات بدنی ۸۲مرحله‌ای پروت‌تا مجوز پروازش را برای یک سال دیگر بگیرد. آزمایش‌هایی که از ناخن تا نوک سر در آن لحاظ شده است. فرمانده می‌گوید: «برای همه خلبان‌های دنیا این رسم است. روز تولدشان مجوز پروازشان منقشی می‌شود، مگر اینکه این فرم را پر کنند و پزشک خلبان که به پرواز آشناست، سلامتشان را تأیید کند.» هر خلبان تازمانی می‌تواند پشت پرنده‌های آهنگی بنشیند که سلامتی‌اش در آزمایش‌ها تأیید شود. برای خلبان‌های جوان شاید این مسئله چندان نگران‌کننده نباشد ولی برای آن‌ها که با ۴۰ گذشت‌اند و باید آزمایش‌ها را هر شش‌ماه یکبار تکرار کنند، دغدغه بزرگی است. خلبان‌ها به پرواز وابسته‌اند و شاید هیچ چیز سخت‌تر از این نباشد که به آن‌ها روزی بگویند عمر پرواز تو به پایان رسیده است. برای پرنده‌ها که آسمان و عظمت آن را دیده‌اند، زمین حکم قفس را دارد و هیچ چیز سخت‌تر از این نیست که بگویند دیگر نباید پرواز کنی. این حرف زنده خلبان‌هایی است که پرواز قسمتی از زندگی‌شان شده است.

نیروی هوایی کارستان می‌کند

با همان تشریفاتی که به باند پرواز آمده‌ایم به اتاق فرماندهی برمی‌گردیم. روز عجیبی را پشت سر گذاشته‌ایم. انگار با «خاتم فریلز» سوار اتوبوس مدرسه شده‌ایم و دنیای شگفت‌آوری را که پشت یک دیوار آجری معمولی است، کشف کرده‌ایم؛ دنیایی که به امنیت مرزهای شرقی این سرزمین متصل است. فرمانده پایگاه شهیدحبیبی می‌گوید: «امنیت شوخی‌بردار نیست. شاید تصور بسیاری از افراد این باشد که ما لان در جنگ نیستیم و مسئولیت کمتر است. اما نه، چنین نیست. آمادگی ما در حدی است که اگر اعلام کنند که هواپیما در آن سوی مرز از مسیر پروازی خودش خارج شده، ما به مرز می‌رویم. رادار ابتدا تذکر می‌دهد و اگر گوش نکرد، هواپیما به سمتش می‌رود تا بداند که خارج از مسیرش پرواز می‌کند.»

در دفتر فرماندهی می‌نشینم تا صحبت‌های امیر، حسن ختانی این گزارش باشد؛ «هر دم باید بداندند که نیروی هوایی در همه این سال‌ها کارهایی کرده است کارستان، چه برای دفاع و چه برای مرزپاری و چه حتی در بلایای طبیعی که دستگیر مردم شد. وقتی زلزله کرمانشاه اتفاق افتاد بعد از چند ساعت مسیرها بسته شد و جنازه‌ها زیر آوار ماند. مجروحان در انتظار امداد بودند و آوارگان در انتظار غذا. باید پزشکان به منطقه می‌آمدند و آب و غذا به منطقه می‌رسید. نیروی هوایی در این موقعیت، همه‌جانبه کمک کرد. ما هم در این چرخه حاضر بودیم. این کشور هرگاه دچار حادثه شود، ما در خدمت مردم خواهیم بود.»

مسئولیت سنگین روی دوش نیروی هوایی

او گر بزی هم به اتفاقات گذشته و نقش نیروی هوایی در آن‌ها می‌زند؛ «نیروی هوایی در امنیت کشور نقشی انکارناشدنی دارد. چند سال پیش، نیروی هوایی، افسار هواپیمای ربکی را در کشور خودمان پایین کشید. در حوزه جبهه مقاومت و دفاع از کشور هم کارهای کرده که بعدها تاریخ خواهد گفت. در دفاع مقدس در هیچ عملیاتی نبود که نیروی هوایی حاضر نباشد. کمک‌رسانی به جبهه و اعزام نیرو و انتقال مجروحان از جبهه‌ها خدمت‌های وظایف نیروی هوایی در هشت سال دفاع مقدس بود.»

نیروی هوایی مسئولیت سنگینی بر دوش خود حس می‌کند که فرمانده بر آن تأکید می‌کند؛ «این کارهای بزرگ تکلیف ما را سنگین می‌کند. ما حلالی نداریم نیروی هوایی چنین ظرفیتی دارد و پیشکسوت‌های ما این کارها را انجام داده‌اند. ما تکلیف داریم که کوتاهی نکنیم. این نگاه طی دوران خدمت در من و بسیاری از نیروهایم شکل گرفته است که تاجایی که می‌توانیم و توان داریم باید کار کنیم و در صحنه باشیم.»