

۲۲۱۴۵۵۱

برجسته رویدادهای یک قرن هوانوردی

www.ketab.ir

نگارنده:

دکتر محمدرضا بابائی

سرشناسه -	بابانی، محمدرضا، ۱۳۴۳ -
عنوان و نام پدیدآور	برجسته رویدادهای یک قرن هوانوردی / نگارنده محمدرضا بابانی؛ ویراستار ادبی منصوره کردی، حمید فوقانی؛ ویراستار تخصصی امیرهوشنگ خادم دقیق، علی توکلی. محمدداود اردانی.
مشخصات نشر	تهران: ارتش جمهوری اسلامی ایران، نیروی هوایی، مرکز انتشارات راهبردی، ۱۴۰۰.
مشخصات ظاهری	۳۸۶ ص، مصور (بخشی رنگی)، جدول.
شابک	۹۷۸-۶۲۲-۷۷۰۷-۱۶-۸
وضعیت فهرست‌نویسی	فیا
یادداشت	کتابنامه: ص. ۳۷۵ - ۳۸۰.
موضوع	هوانوردی - ایران - تاریخ
موضوع	Aeronautics - Iran -- History
شناسه افزوده	خادم دقیق، امیرهوشنگ، ۱۳۵۴ -، ویراستار
شناسه افزوده	Khadem Daghigh, Amirhooshang
شناسه افزوده	توکلی، علی، ۱۳۶۲ -، ویراستار
شناسه افزوده	اردانی، محمد داود، ۱۳۳۱ -، ویراستار
شناسه افزوده	ایران. ارتش. نیروی هوایی، مرکز انتشارات راهبردی.
شناسه افزوده	Iran. Army. Airforce. Strategic Publisher Center
شمارده بندی دیویی	TL527
شماره کتابشناسی ملی	۷۶۷۲۸۶۴
اطلاعات رکورد کتابشناسی:	فیا
تألیف: محمدرضا بابانی	
ویراستار ادبی: منصوره کردی، حمید فوقانی	
ویراستار فنی: محمدرضا بابانی، امیرهوشنگ خادم دقیق، علی توکلی، محمدداود اردانی	
مدیر چاپ و نشر: احمد ملکی	
طراحی جلد: محدثه بابانی	
شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۷۷۰۷-۱۶-۸	
امور پشتیبانی و چاپ: سجاد توکلی‌زاده، سینا چیترچاری	
امور رایانه و تایپ: محدثه بابانی	
ناشر: مرکز انتشارات راهبردی نهاجا	
شمارگان: ۱۰۰۰ جلد	
نوبت چاپ: اول-۱۴۰۰ قیمت: ۱۸۰۰۰۰۰ ریال	

چاپ و نشر برای ناشر محفوظ است.

نشانی: تهران؛ خیابان پیروزی؛ ستاد نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران؛ مرکز مطالعات، تحقیقات و

تدوین آئین‌نامه‌های رزمی نهاجا؛

تلفن: ۳۵۷۴۳۱۱۲ - ۳۳۳۴۰۴۰ - ۳۳۷۸۷۰۶۵ کد پستی: ۱۷۶۵۳۴۴۳۱



ظهور هوانوردی، پدیده‌ای شگرف در جامعه بشری بود که آزادی از قدرت جاذبه زمین و سهولت گردش در کره زمین را به نوع انسان هدیه داد و تحولی عظیم را در اغلب جنبه‌های زندگی بشر ایجاد نمود. جابجایی و حمل و نقل از نقطه‌ای به نقطه‌ای دیگر با سهولت و سرعت بیشتری امکان‌پذیر شد، بسته‌های پستی سریع‌تر به مقصد رسید، سفرها لذت‌بخش‌تر شد، بیماران با زحمت کمتری جابجا شدند و فوریت‌های پزشکی در کمترین زمان ممکن امکان‌پذیر شد.

هواگردها^۱ یکی از زیباترین، جذاب‌ترین و وصف‌ناپذیرترین دستاوردهای بشری است. هواپیما صرفاً به عنوان یک ماشین پرنده دارای ارزش نیست بلکه از جنبه‌های هنری نیز ارزشمند بوده و قابل بررسی است. شاید یکی از دلایلی که انسان را به پرواز علاقه‌مند می‌سازد، ظرافت و زیبایی و بهاییل پرنده و وسوسه ناشی از نگرستن به این کمال مطلوب باشد. اصولاً می‌توان گفت که زیبایی منظر هواپیماها دوست داشتنی هستند. اغلب افراد با دیدن هواپیماهای تفریحی کوچک آرزو می‌کنند که یک فروند از آن‌ها در اختیار داشته باشند. این جذابیت به حدی است که افراد زیادی در مراسم جهان (اعم از خردسالان یا بزرگسالان)، به منظور تماشای تصاویری از هواپیما، آگاهی‌های مداخل ساخت و یا یافتن نکته‌ای از نکات فنی آن ساعات زیادی از اوقات فراغت خود را به جستجوی در پایگاه‌های اینترنتی و یا مجلات مرتبط صرف نموده و گاهی تصاویری از آن‌ها را بر روی در و دیوار محل کار و یا زندگی خود نصب نموده و یا مجموعه‌هایی از آن را تهیه می‌کنند. علاوه بر موارد فوق عده‌ای هنرمند نیز با بهره‌گیری از ترفندهای هنری و ترکیب رنگ‌ها به طراحی و نقاشی تابلوهایی جذاب از هواپیماها در حالات و زوایای مختلف اشتغال دارند. این موارد و صدها مثال مشابه حاکی از آن است که هواپیماها فقط به عنوان یک وسیله پرواز در ذهن

۱ - هر ششی پرنده ساخته دست بشر

بشر جای نگرفته، بلکه نوعی از خاص از زیبایی در میان پیچ و مهره‌ها، کابل‌ها و بدنه فلزی آن نهفته است.

در نیمه اول قرن بیستم هواپیما صرفاً ماشین پرنده‌ای بدون هیچگونه تزئینات ظاهری بود ولی بعدها با تأثیر و تعامل تنگاتنگ سه عامل تفکر، احساس و زیبایی شناسی که عوامل اصلی سازنده یک هنر هستند، تحول عظیمی را در صنعت هواپیمایی به وجود آوردند. از طرفی شاید بتوان گفت که دو عامل نیاز و ذوق هنرمندانه نیز موجبات پیوستگی، رشد هماهنگ و پیشرفت صنعت هواپیما سازی را در قرن گذشته فراهم آورده‌اند.

اگرچه پیچ و تاب‌های روی بدنه هواپیما ناشی از اجبار و الزامات ناشی از قوانین فیزیک، مکانیک و آیرودینامیک است اما همین انحناها و پیچ و خم‌ها، آنچنان زیبایی خاصی را به هواپیماها بخشیده که چشم اغلب ناظران را نوازش کرده و مجذوب خود می‌سازد. البته گفتنی است این احساس، خاص هواپیماها نبوده و با اندکی کم و بیش در سایر دستاوردهای عظیم بشری نیز مطرح بوده و قابل درک می‌باشد.

هیچکس نمی‌تواند ضرورت وجود هنر زیبایی را در زندگی بشر انکار نماید و زندگی ماشینی باعث گردیده که هنرمندان به کشف جبهه‌های فرم‌هایی توجه نمایند که به کلی با اصول زیبایی‌شناسی که قرن‌ها به عنوان معیار مطرح بوده، مغایرت باشد. مثلاً تکنیک حرکات آرام در فیلمبرداری، اثرات متقابل زوایا با هم، شکل مارپیچ و جالب پروانه‌های کشتی‌ها تابلوهای عظیم تبلیغاتی و همچنین خوردهایی با ظاهری فضایی از جمله مواردی است که توجه هنرمندان به خود جلب نموده است.

اما زیبایی هواپیما در چیست؟ برخی معتقدند که زیبایی در چشم بیننده است و این موضوع برای همه هنرها تا اندازه‌ای درست است زیرا همه هنرها وجه مشترک دارند ولی زیبا دانستن هواپیما عبارت است از آن است که برخوردار از ظاهری مرتب باشد، به این معنی که بخش‌های زائده مانند و اضافی نداشته باشد و از نظر خطوط و حجم‌ها نیز فاقد

ناهماهنگی باشد. همچنین اندازه‌ها و ابعاد بال و بدنه از چنان توازن و تناسبی برخوردار باشند که شوق پرواز را در هر بیننده‌ای زنده نماید. از دیدگاه دیگر هواپیماهایی زیبا شناخته می‌شوند که دو مؤلفه زیبایی در روی زمین با قابلیت مانور اعجاب آور در آسمان را توأماً به همراه داشته باشند. جالب اینکه دست‌اندرکاران هوانوردی معتقدند این دو عامل، به طرز مرموزی با یکدیگر در ارتباط هستند. به طور کلی موارد ذیل سلسله مقولاتی است که از دیدگاه هنری در سنجش زیبایی هواپیماها مد نظر قرار می‌گیرد.

- هر هواپیما تنها از یک زاویه خاص، زیباترین جلوه خود را داراست که معمولاً از وجه می‌توان تصویر مناسبی را از آن تهیه نمود.
- هر هواپیما ویژگی‌های مخصوص به خود را دارد. مثلاً هواپیماهای ملخی با موتورهای ستاره‌ای، از هر نظر با هواپیماهای جت تفاوت دارند و این تفاوت در کلیه قسمت‌ها از قبیل پنجره‌ها، ارابه‌های فرود، درها، و نحوه قرار گرفتن سکان‌ها روی دُم و غیره به وضوح مشاهده می‌شود. بررسی این قسمت‌ها نه فقط به خاطر طرز کار آن‌ها، بلکه به واسطه اثراتی که هر یک از این قطعات بر روی بازده کلی هواپیما دارند، بسیار جالب است.
- نظاره نمایش‌های هوایی و خطوطی که توسط تیم‌های اکروجت در هوا نقش می‌بندد نیز خود نشان‌دهنده حرکتی هنری است. بایستی توجه داشت که مشاهده عینی هواپیما در نمایش‌های هوایی، شامل نکاتی است که دوربین‌های فیلمبرداری قادر به ثبت کامل آن نیستند زیرا دوربین‌های فیلمبرداری هرگز وسعت دید چشم انسان را ندارند تا بین زمین، هواپیما و آسمان رابطه صحیحی برقرار نمایند. (شایان ذکر است که اغلب هواپیماهایی که در فیلم‌های سینمایی در حال مانور نشان داده می‌شوند، به استثنای مواردی که فیلمبرداری از طریق دوربین هوایی که در دماغه

هوایما کار گذاشته شده، ماکت‌هایی از هوایما هستند که بر روی سطوح آبی رنگ حرکت داده می‌شوند).

- رنگ‌آمیزی بدنه و فضای داخلی هوایماها تنها بخش‌هایی هستند که رابطه مستقیمی با زیبایی هوایما داشته و ارتباط چندانی با امور فنی و چگونگی عملکرد فنی هوایما ندارند لذا این بخش‌ها، هنرمندان و طراحان را به خود جذب نموده و آنان را مشغول به خود می‌سازد.

- به منظور کاهش ترس و دلهره برخی از افراد از پرواز، داخل هوایماهای با مصالحی مشابه مورد استفاده در تزئینات خودروها، تزئین می‌گردد تا وسیله پرنده، همچون خودروهای زمینی به نظر رسیده و القا کننده جدایی از زمین نباشد.

- سطوح خارجی نیز با رنگ‌های متنوع رنگ‌آمیزی می‌شود که گاهی به علت ترکیب رنگ‌ها، همچون پخته رنگ نقاشان به نظر رسیده و بیننده را مسحور خود می‌سازد. اگرچه هوایماهای نظامی و سراسر دنیا یا به رنگ اصلی (نقره‌ای) و یا به رنگ استتار رنگ‌آمیزی می‌شوند.

با گذشت زمان و تکامل صنعت هوایمایی، شکل کاملی هوایماها نیز مراحل تکاملی خود را طی نموده‌اند به عبارتی شباهت بسیار زیادی به حشرات بویژه سنجاقک داشتند اما بعدها این شباهت، از حشرات به پرندگان گرایش پیدا کرد و با ساخت هوایماهای مافوق صوت، شباهت به پرندگان، جای خود را به شباهت به ماهی‌ها داد.

اگرچه امروزه شکل ظاهری اغلب هوایماها همچون اکثر خودروها، از شباهت زیادی برخوردار است اما هر ناظر با اولین نگاه به یک هوایما، قادر خواهد بود به قدرت مهندسين طراح هوایما و همچنین نیازهای اجتماعی کشور سازنده پی ببرد. اصولاً هواگردها از هر نوعی که باشند (بالون، گلایدر، بالگرد، جنگنده و یا موشک‌های فضایی) به بشر این فرصت

را می‌دهند تا به قدرت خلاقه خود بیش از پیش دست یابد و زیبایی‌های اطراف خود را درک نماید.

تلقی اغلب اهل فن و هنرمندان از واژه «هنر»، معمایی حل شده است. آنان هواپیما را که خود سازه‌ای هنری است، تجسم هنر پرواز می‌دانند. هنری که معمای آن توسط پرندگان حل شده است؛ یعنی هواپیما، معمایی بوده که در خلقت پرندگان به نوعی حل شده بوده است. به عبارتی هواپیما نمایانگر حل مشکل پرواز نه برای پرنده که برای انسان است.

بدین ترتیب فناوری هوانوردی از بدو تولد تاکنون مسیری طولانی را طی کرده و متناسب با تلاش‌های دست‌اندرکاران این حوزه حذاب، به رشد قابل ملاحظه‌ای دست یافته که شاید بتوان سرمنشأ این رشد قابل توجه را با دو عامل جاه‌طلبی ذاتی انسان برای پرواز و دیگری نیازهای ملت‌ها برای برتری در دو جنگ جهانی گذشته نسبت داد. به عبارت دیگر، رابطه بین دنیای هواپیمایی و جنگ‌های جهانی، یک تعامل تنگاتنگ و برد - برد بود یعنی در عین اینکه پرنده‌ها تأثیر به سزایی در جهت‌گیری جنگ جهانی اول و دوم داشتند، جنگ‌های اول و دوم جهانی نیز تأثیر مشابهی در تکامل صنعت هواپیمایی داشتند.

ورود اولین هواپیما به ایران مرتبط با اکتشاف نفت است. ماجرا از این قرار بوده که مهندس اسکاتلندی پروژه اکتشاف (چالرز ریچی) در سال ۱۸۹۹ شمسی از اسب سواری اجباری در مسیر خط لوله جهت حفاظت از آن خسته و درمانده شده و با تلگرافی درخواست هواپیمایی را می‌نماید تا با آن بتواند وظیفه خود را بهتر به انجام برساند. اما پس از انتقال هواپیما به مسجد سلیمان و طی مراحل مونتاز و پرواز، فرود ناموفقی داشت، هواپیما درهم شکسته و او مجبور شد تا کار خود را مجدداً با اسب دنبال نماید.

پس از آن اهالی بندر انزلی دومین گروهی از مردم ایران بودند که نظاره‌گر این اختراع عجیب بشری در آسمان کشور خود بودند. مردم تهران باید سومین دسته از ایرانیانی دانست که در روز ۱۴ دی ماه ۱۲۹۲ (چهارم ژانویه ۱۹۱۴ م)، با هواپیما آشنا شدند و شاهد پرواز اولین پرنده آهنین از نوع «بلریو» در آسمان این شهر بودند. این پرنده توجه همگان را به

خود جلب کرد و احمدشاه قاجار، ولیعهدش محمدحسن میرزا و جمعی از رجال نیز به استقبال آن شتافتند. خلبان این هواپیما که فردی لهستانی به نام «کوزمینسکی» بود، مورد تمجید قرار گرفت. اما عمده ترین مشکل در آن زمان معرفی محلی مناسب برای فرود این هواپیما بود، زیرا تهران در آن زمان فاقد فرودگاه بود. در نهایت مقرر شد تا این هواپیما در میدان مشق لشکر قزاق (محوطه اطراف وزارت امور خارجه فعلی) فرود آید.

تاریخچه احداث این میدان به عهد فتحعلی شاه قاجار باز می گردد که به دستور وی این اراضی مسطح که در شمال تهران آن زمان قرار داشتند، برای تمرینات و مشق نظامی در نظر گرفته شد. بعدها در عهد ناصری عمارات با شکوهی در آن ساخته شد که عمارت بریگاد قزاق (دانشگاه هنر فعلی) باشکوه ترین آنها بود. بدین ترتیب، میدان مشق که امروزه در قلب شهر تهران قرار دارد را میتوان پس از مسجد سلیمان و بندر انزلی، جزء اولین فرودگاه های ایران دانست که حداقل تا سال ۱۲۹۸ مورد استفاده قرار می گرفت و از آن برای پروازهای نظامی یا نمایشی استفاده می شد.

شایان ذکر است از نظر تاریخی پس از هواپیمایی که در میدان مشق فرود آمد، هواپیماهای دیگری وارد کشور شدند که شاید مهم ترین آنها را بتوان هواپیماهایی دانست که ژنرال انگلیسی «دنسترویل» در خلال جنگ جهانی اول با خود به همراه آورده بود و از آنها برای اهداف خود و همچنین مساعدت با دولت مرکزی ایران در سرکوب جنبش جنگل بهره می برد و به منظور سهولت نشست و برخاست هواپیماهای خود، با تسطیح و آماده سازی زمین مناطق تحت سلطه و اشغال خود، فرودگاه هایی خاکی را در شهرهای همچون همدان و قزوین و بندر انزلی احداث نموده بود.

در سال ۱۳۰۱ با به نتیجه رسیدن مذاکرات با شرکت های هواپیماسازی از جمله شرکت «یونکرس» آلمان و خرید اولین هواپیماهای نظامی برای قشون ایران، ایجاد فرودگاهی مناسب برای این هواپیماها، ضروری گردید. در تیرماه سال ۱۳۰۲ اراضی قلعه مرغی برای فرود آمدن

دو فروند هواپیما در نظر گرفته شد که خبر آن در شماره ۱۳۹۷ روزنامه ایران مورخ هفتم تیرماه ۱۳۰۲ شمسی به شرح زیر درج گردید:

«... به اداره نظمیه دستور داده شده که در بیرون دروازه محل مناسبی را برای پایین آمدن آنها تهیه و در صورت پست و بلندی محل تسطیح نمایند. اداره نظمیه نیز در اطراف قلعه مرغی سمت امامزاده حسن را برای فرود آمدن آیروپلان اختصاص داده و عده‌ای از محبوسین نظمیه هم چند روز است مشغول تسطیح آنجا هستند که برای ورود آیروپلان حاضر باشد.»

پس از آن، این اراضی به عنوان فرودگاهی دائمی برای هواپیماهای نظامی ایران که تعداد آنها در پایان عصر قاجار به ۱۷ فروند می‌رسید، مورد استفاده بود. همزمان شرکت «یونکرس» آلمان پیشنهادی را برای اخذ مجوز برای انجام پروازهای تجاری به دولت ایران ارائه می‌دهد. این پروژه پس از تصویب لایحه و تصویب حق اعطای حق پنج ساله به یونکرس برای پروازهای یونکرس برای اهداف تجاری در داخل ایران و با گسترش تدریجی به سایر کشورهای منطقه، آغاز شد.

شرکت «یونکرس» فقط با هدف همکاری با وزارت پست و تلگراف ایران و حمل نامه‌ها و بسته‌های کوچک و اغلب مسافران غیرنظامی که جرات سوار شدن هواپیما را داشتند به وارد عرصه آسمان ایران شد اما در واقع با این حرکت کوچک تاریخی، در واقع سنگ بنای نیروی هوایی و ترابری هوایی ایران نیز نهاده شد. بدین ترتیب شرکت «یونکرس» موظف شد تا مدرسه پرواز را نیز در ایران افتتاح کند و دانش و امکانات لازم را برای آموزش خلبانان ایرانی فراهم کند.

اولین پروازها در دو مسیر تهران به بندر پهلوی (بندرانزلی امروز) در شمال و دیگری از تهران به قصر شیرین از طریق همدان و کرمانشاه بود. اگرچه هواپیمای یونکرس فقط ظرفیت چهار نفر راداشت و با سرعتی معادل ۱۵۰ تا ۱۶۰ کیلومتر در ساعت پرواز می‌کرد، اما به عنوان یک هواپیمای تجاری محبوب واقع شد و با استقبال خوبی مواجه گردید.