

ما سردار دروازه



باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی

آذر ماه ۱۳۵۱

آسمان ایران



بلند آسمان جایگاه من است



قابل توجه

جوانان خلبان

مشخصات:

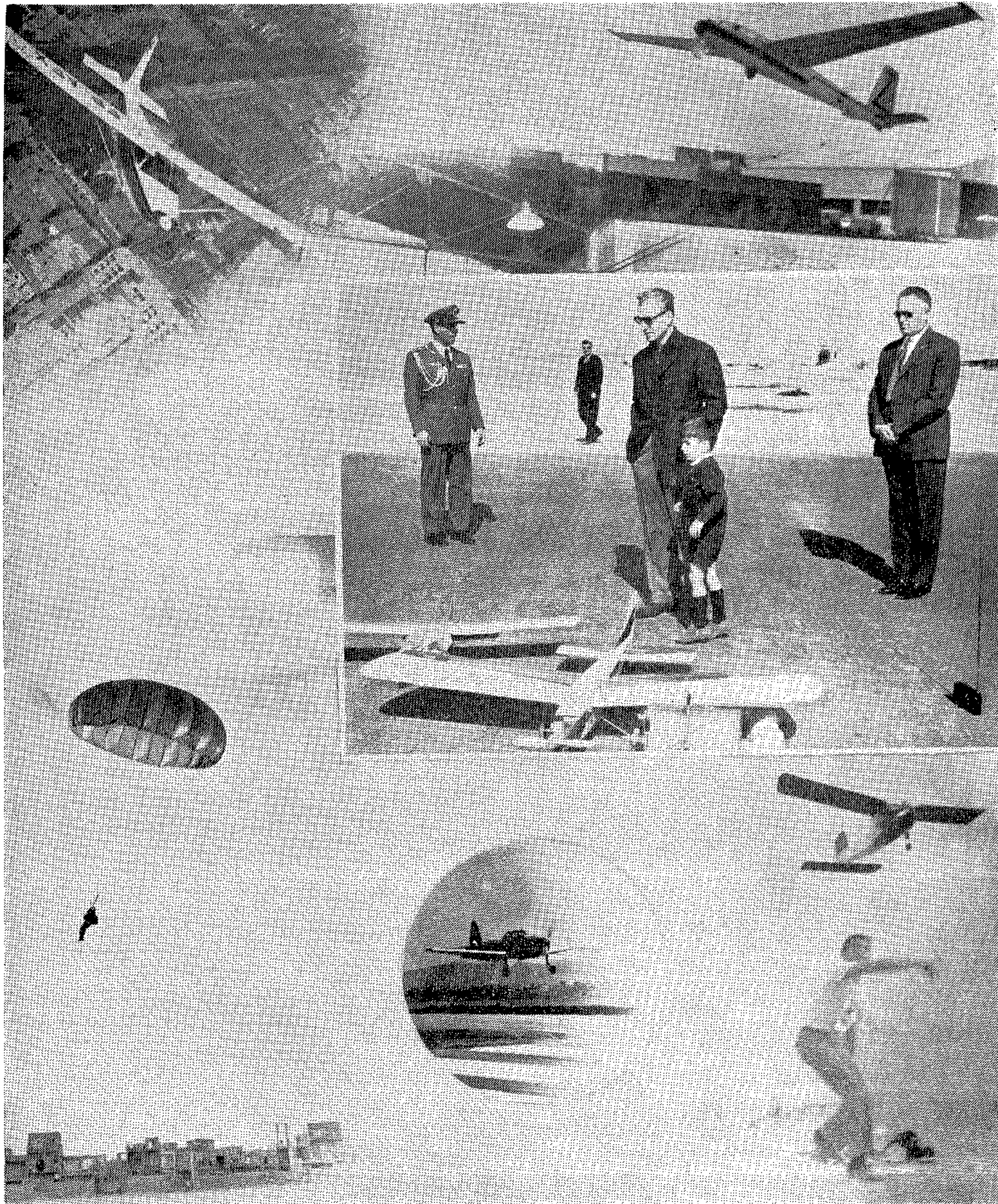
- ❖ دیپلم: ریاضی - طبیعی یا ادبی
- ❖ هوش و استعداد کافی
- ❖ حداقل سن تا ۲۵ سال
- ❖ سلامتی کامل
- ❖ علاقمندی به فن خلبانی
- ❖ حداقل قد ۱۶۱ سانتیمتر

امتیازات:

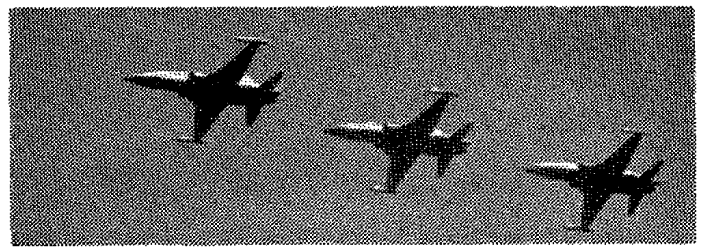
- ❖ تحصیل در دانشکده خلبانی به هزینه نیروی هوایی شاهنشاهی در داخل و خارج کشور بمدت کمتر از سه سال
- ❖ دریافت ماهانه تا ۱۵۲ تومان ضمن تحصیل
- ❖ نیل بدرجه ستوان دومی با حقوق اولیه ماهانه ۳۶۲۵ تومان
- ❖ پیشرفت سریع: در نیل بدرجات بالاتر افسری و برخوردارى از مزایای خدمتی بیشتر
- ❖ شغل پر افتخار خلبانی با ارزش و اهمیت فوق العاده در سطح جهانی.

نیروی هوایی شاهنشاهی ایران





توجهات مخصوص اعلیحضرت شاهنشاه آریامهر به امور هواپیمائی و علاقمندی خاص والاحضرت ولایتعهد
 به هوانوردی و پرواز الهامبخش اعضاء باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی در تلاشهای پیگیر و خستگی
 ناپذیرشان ، طبیعه امیدآفرینی است برای پیشرفتهای آینده اینصنعت مترقی در میهن ما :

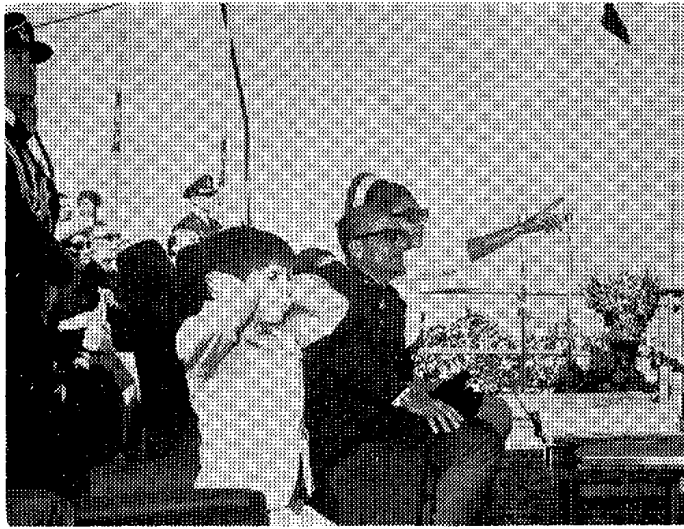


آلبوم افتخار

برای اعضاء باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی
وجوانان علاقمند به هواپیمائی مدل

توجهات مخصوص شاهنشاه آریامهر به امور
هواپیمائی که اراده ملوکانه به آموزش فن پرواز و قبول
گواهینامه و نشان خلبانی مبین این حقیقت است ،
بهترین و مؤثرترین مشوق برای جوانان در استقبال از
این صنعت و حرفه مترقی و پیشرو بوده و افتخار بزرگی
برای کارکنان سازمانهای هواپیمائی کشور است .

همچنین علاقمندی خاص و الاحضرت ولایتعهد
رضا پهلوی به امور مربوط به هوانوردی و هواپیمائی
مدل، الهام بخش نوجوانان برای تلاش روزافزون در این



(۱) - در نمایش هوائی ۳۵ مهر ۴۷ (جنوب کمپریزك)

زمینه و طلیعه امیدبخشی است برای ادامه پیشرفتهای
بازهم بیشتر و سریعتر هواپیمائی در آینده مبین ما .
پیروی از منویات « شاه » و توجه و احترام به علائق
اجتماعی خاندان سلطنت باجان و روان ایرانی پیوند
ناگسستنی دارد و این نه تنها يك سنت ملی و میراث ۲۵
قرن فرهنگ مبتنی بر احساسات شاهدوستی ساکنین

(۳) - بازدید هواپیما های مدل - ۸ آبان ۴۳ (مهرآباد)



(۲) - بازدید کنکور - ۱۵ خرداد ۵۱ (مهرآباد)

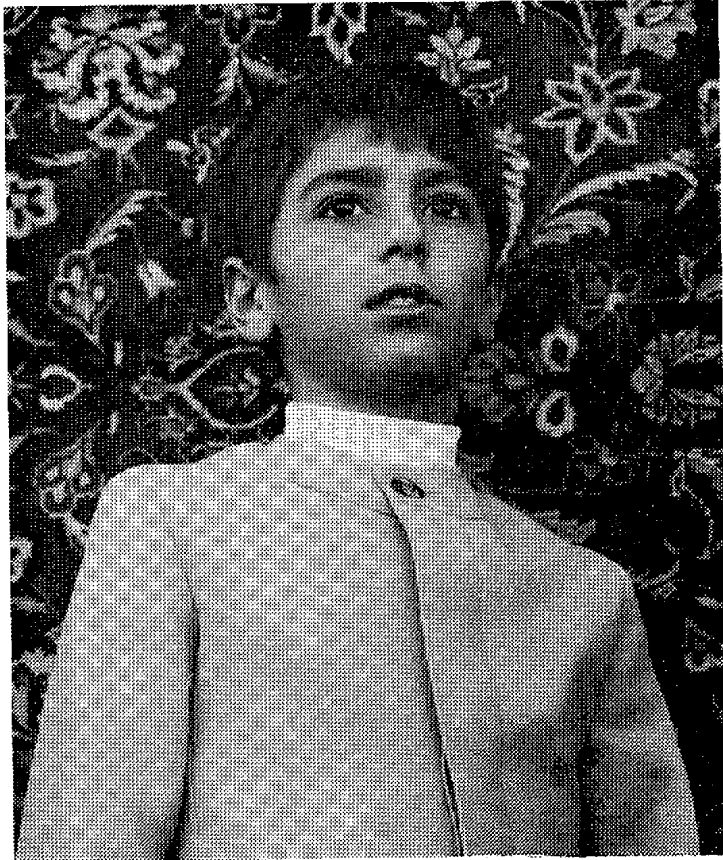


این مرز و بوم است بلکه ایرانی با تیزهوشی خدادادی خویش و ایمان خلل ناپذیری که به صحت آئین نیاگانی میهن کهنسال خود دارد از خصلت طبیعی و ذاتی «خیراندیشی و ترقیخواهی شاه» در رژیم شاهنشاهی آگاه بوده و این حقیقت را بوضوح درک میکند که هر آنچه مورد توجه، عنایت و پسند «شاه» باشد واقعاً نیک و در جهت صلاح و سعادت او میهنش نیز هست. ریشه این اعتقاد در فرهنگ ملی ما تا ژرفای «هنرپذیرفتن» هر عیب که سلطان به پسندد، عمیق است. لذا ایرانی در پیروی از اندیشه و خواست «شاه» نیازی به تأمل نمی بیند و به ندای عقیده و ایمانی که از اعماق تاریخ به گوش جانش میرسد و بحکم عقل سلیم و با تشخیص تفکیک ناپذیر بودن خیر و مصلحت «شاه و مردم» در جهتی گام بر میدارد که رهبر تاجدارش رهنمون آن طریق است. اینک توجهات مخصوص شاهنشاه آریامهر و علاقمندی خاص و الاحضرت ولایتعهد به امور هوایمائی، شانس بزرگ و فرصت مغتنمی است برای تعالی این صنعت مترقی در کشور ما و جای سپاسگزاری فراوان به درگاه ایزد متعال.

والاحضرت ولایتعهد با روشن بینی ذاتی خویش که ملهم از درایت و دوراندیشی پدر تاجدارشان میباشد بازدید و آشنائی با پدیده های نوین و پیشرفته صنعت هوایمائی را با علاقمندی و خرسندی بسیار استقبال میفرماید. در بازدید که والاحضرت همراه اعلیحضرتین در هشتم آبان ۱۳۴۳ از فعالیتهای آموزشگاه هوایمائی مدل باشگاه هوایمائی شاهنشاهی در فرودگاه مهرآباد بعمل آوردند، پرواز هوایما های مدل را مورد توجه مخصوص قرار دادند و با پذیرش استدعای مدیر عامل وقت باشگاه هوایمائی شاهنشاهی، ریاست عالیة آموزشگاه هوایمائی مدل را قبول و کارکنان و اعضاء این آموزشگاه را قرین افتخار و مباحثات فرمودند.

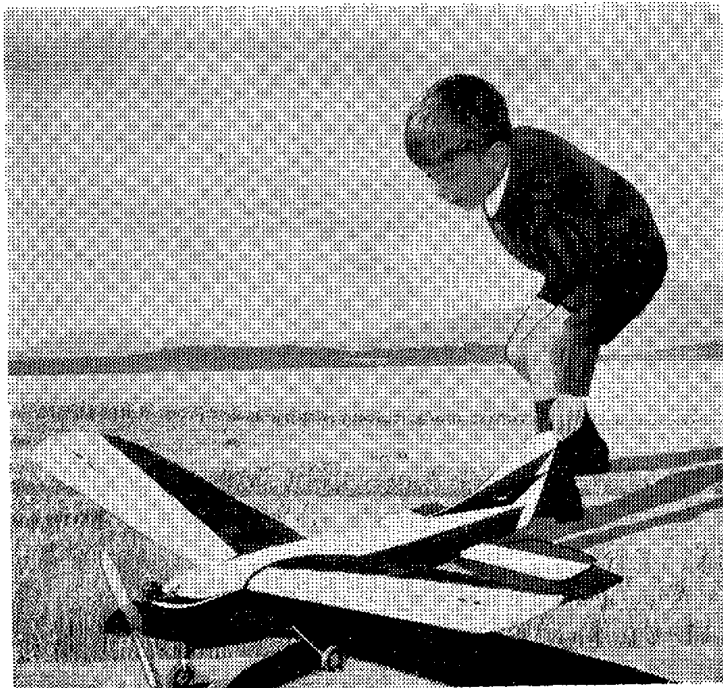
شرح عکس ها :

(۱) - در اولین نمایش شکستن دیوار صوتی که در جریان نمایش هوائی ۲۵ مهر ۴۷ نیروی هوائی شاهنشاهی در پیشگاه اعلیحضرتین، بوسیله هوایمائی فانتوم انجام گرفت، والاحضرت ولایتعهد (با بذل توجه به تقاضای سخنگوی نمایش از خردسالان) بمنظور جلوگیری از صدمه ای که ممکن بود صدای شدید ناشی از شکستن دیوار صوتی به پرده گوش وارد آورد، گوشهایشانرا با دست گرفتند. (۲) - روز ۱۵ آبان ۵۱ والاحضرت ولایتعهد ضمن بازدید از اولین هوایمائی مسافربری سریعتر از صوت کنکور، در کابین خلبان هوایما، پشت فرمان قرار گرفته و توضیحات خلبان آنها را با دقت مورد توجه قرار دادند. (۳) - در بازدیدیکه اعلیحضرتین و والاحضرت ولایتعهد روز ۸ آبان ۴۳ از فعالیتهای آموزشگاه هوایمائی مدل باشگاه در مهرآباد بعمل آوردند، پرواز هوایما های مدل مورد توجه مخصوص قرار گرفت. (عکس پهلوی) - هوایمائی مدل مورد توجه و علاقه مخصوص والاحضرت ولایتعهد میباشد.



والاحضرت ولایتعهد در نمایش هوائی ۲۵ مهر ۴۹ (جنوب کهریزک)

صفحات اول این شماره مزین به آلبومی است از دیدارهای والاحضرت ولایتعهد محبوب از فعالیتها و پدیده های هوایمائی کشور، مسلماً این دیدارها که نشانه بارزی از توجهات و علاقمندی والاحضرت به امور هوانوردی و پرواز میباشند، انهام بخش اعضاء باشگاه هوایمائی شاهنشاهی بخصوص اعضاء آموزشگاه هوایمائی مدل و جوانان و نوجوانان کشور برای تلاشهای پیگیرشان در کار هوایمائی و طلیعة امیدآفرینی است برای ادامه پیشرفتهای بازهم بیشتر این صنعت مترقی و پیشرو در آینده میهن گرامی ما.



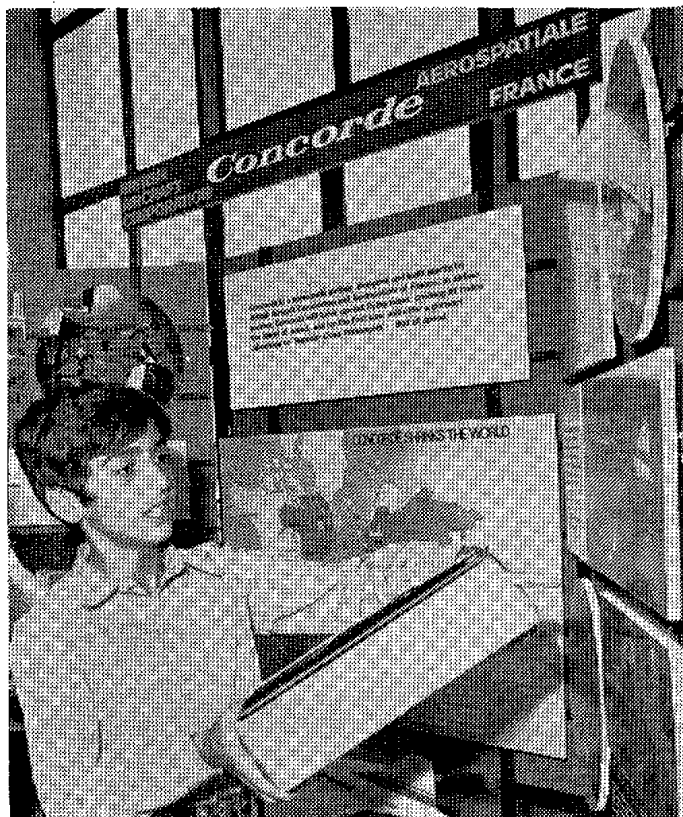
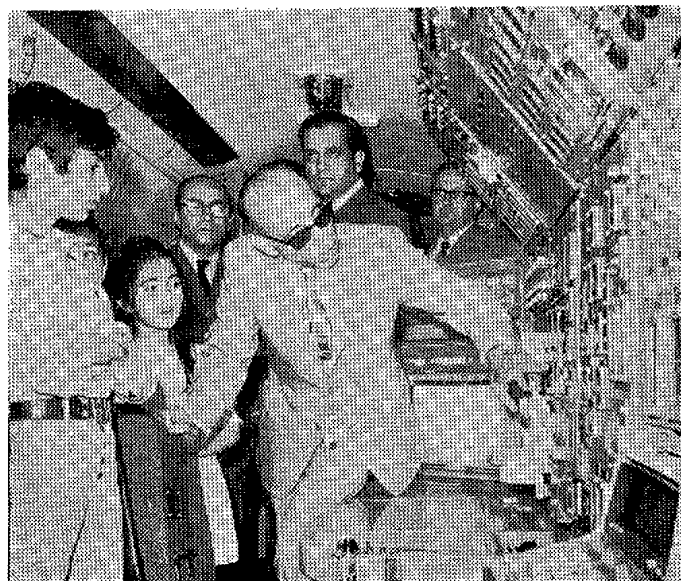


والاحضرت ولايتعهد درکابین هواپیمای « جمبوجت »

صوت کنکور که برای اولین بار به ایران آمده بودند در فرودگاه مهرآباد بازدید بعمل آوردند. عکسهای این صفحه مربوط به این بازدیدها میباشند.

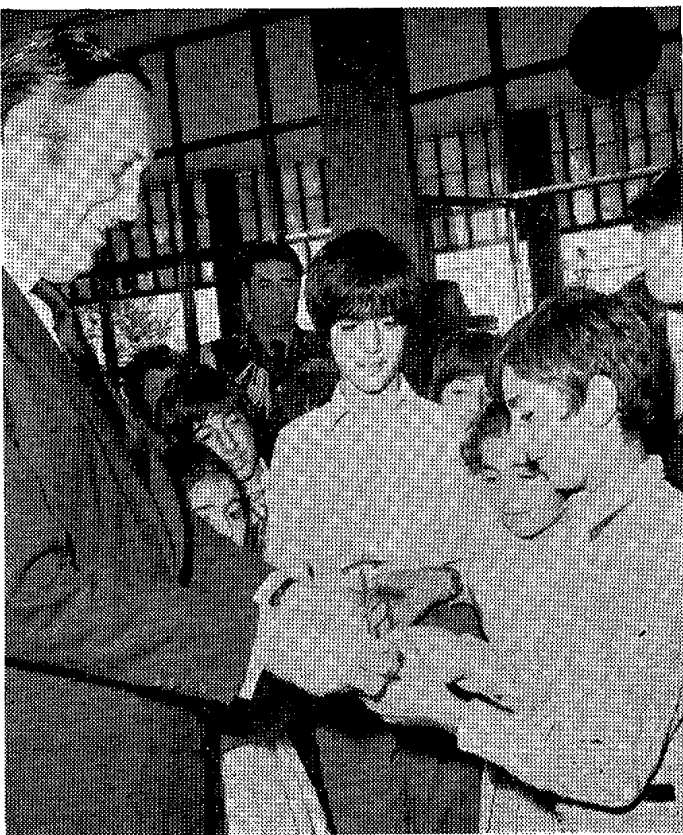
۱۳۳۱ - والاحضرت ولايتعهد، ماکت هواپیمای کنکور، تقدیمی هیئت مدیره هواپیمائی بازرگانی انگلیس را پذیرفتند. (عکس پهلو)

والاحضرت ولايتعهد رضاپهلوی و والاحضرت شاهدخت فرحناز پهلوی در داخل هواپیمای کنکور، توضیحات تیمسار سپیدخادمی مدیرعامل همارا درباره دستگاہهای فنی هواپیما استماع میفرمایند. (عکس زیر)



والاحضرت ولايتعهد با علاقمندی فوق العاده مسائل فنی مربوط به هواپیمای مسافری سریعتر از صوت کنکور در راه و در توجه قرار دادند

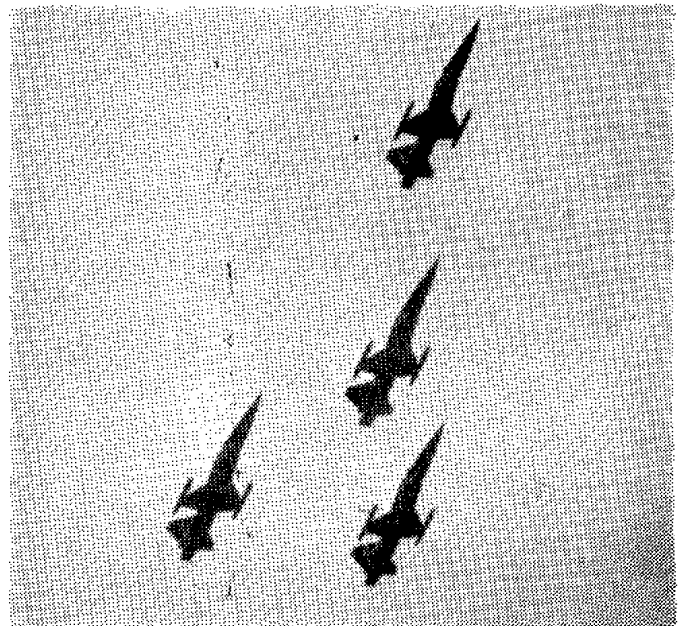
والاحضرت ولايتعهد رضاپهلوی با علاقه خاصی که به هواپیمائی دارند از هر فرصتی برای آشنائی بیشتر با مسائل این دانش و صنعت مرقی که با آینده کشور بستگی دارد، استفاده میفرمایند - والاحضرت در آذرماه ۴۹ از اولین هواپیمای بوئینگ - ۷۴۷ (جمبوجت) و ۱۵ خرداد ۵۱ از اولین هواپیمای مسافری سریعتر از



کشور باقی مانده و تجربیاتی اندوخته و مدتی هم بتعلیم پرواز جت برای خلبانان آلمانی و آمریکائی مقیم آن کشور مشغول شدند ، بطوریکه پس از بازگشت به ایران از نتیجه تجربیات آنان در تشکیل یگانهای شکاری جت و تعلیم خلبانان این نوع هواپیما ها برای نیروی هوائی شاهنشاهی حداکثر بهره برداری بعمل آمد .

این پنج نفر خلبان ایرانی ، بدوران اقامت در آلمان ، در یک روز آفتابی ، هنگامیکه در گوشه پایگاه هوائی عظیم « فرستن فلد بروک » تجمع کرده و ناظر « پرواز خوبی » جالب توجه تیم آکرو جت پایگاه مذکور بودند ، آرزوی ایجاد یک تیم آکرو جت برای نیروی هوائی ایران به دلهای آکنده از مهر میهنشان راه یافت و از آن پس لحظه ای این اندیشه غرور انگیز را رها نکردند و بعد از مراجعت به ایران در حالیکه تلاش آنان توأم با مساعی سایر کارکنان مسئول در جهت اجرای برنامه های نیروی هوائی شاهنشاهی از لحاظ آموزش خلبانان جت و آمادگی واحد های این نیرو جهت پذیرفتن هواپیما های جدید جت با شدت و حرارت روز افزونی مصروف میگردید با علاقمندی زیاد در راه تحقق اندیشه ایکه با مشاهده عملیات تیم آکرو جت در پایگاه فرستن فلد بروک به مغز آنان راه یافته بود ، میکوشیدند . در سال ۱۳۳۷ با ورود هواپیما های جت « اف-۸۴ » بخدمت نیروی هوائی ایران تمرینات متوالی در این زمینه موجودیت چنین تیمی را عملاً نشان داد و پس از ۷۲ جلسه تمرین ، در تیر همان سال اولین نمایش خصوصی تیم انجام و بعد از ۱۴۷ جلسه تمرین اولین نمایش اساسی تیم در ۸ آبان ۱۳۳۷ در پیشگاه شاهنشاه آریامهر در آسمان مهرآباد با ۴ فروند هواپیمای جت اف-۸۴ انجام گرفت .

این تیم که به تاج طلائی موسوم شده بعداً با هواپیما های جت نوع « اف-۸۶ » (سیبر) و اینک با هواپیماهای سریعتر از صوت از نوع « اف-۵ » پرواز میکند .



تیم آکرو جت « تاج طلائی »

(عکس روی جلد مربوط به این مطلب است)

عده کثیری از خوانندگان علاقمند ، منجمله آقایان بهروز وکیل آزاد - حسن ایمانی - محسن لطیفی - پرویز زربافیان - دوشیزه نسرين کامروا و بانومین معیاری و دیگران راجع به تیم آکرو جت « تاج طلائی » نیروی هوائی شاهنشاهی اطلاعاتی از ما خواسته اند و اکثراً چاپ عکس رنگی اعضای تیم مذکور را خواستار شده اند . در پاسخ مثبت به علاقمندان عزیز روی جلد این شماره را به عکس رنگی تیم کنونی آکرو جت تاج طلائی اختصاص داده ایم و ذیلاً تاریخچه تشکیل تیم را از نظر میگذرانیم : تیم آکرو جت نیروی هوائی شاهنشاهی در سال ۱۳۳۷ تأسیس شد ، جریان تأسیس تیم مورد بحث به این قرار بود که : اولین دسته از خلبانان نیروی هوائی شاهنشاهی که بمنظور آموزش پرواز روی هواپیما های جت به آلمان غربی اعزام شدند مرکب از چهارده نفر بودند ، از این عده ۹ نفر پس از چند ماه آموزش ، به ایران مراجعت کردند ولی پنج نفر دیگر برای مدت بیشتری جهت طی دوره هنرآموزگاری جت در آن

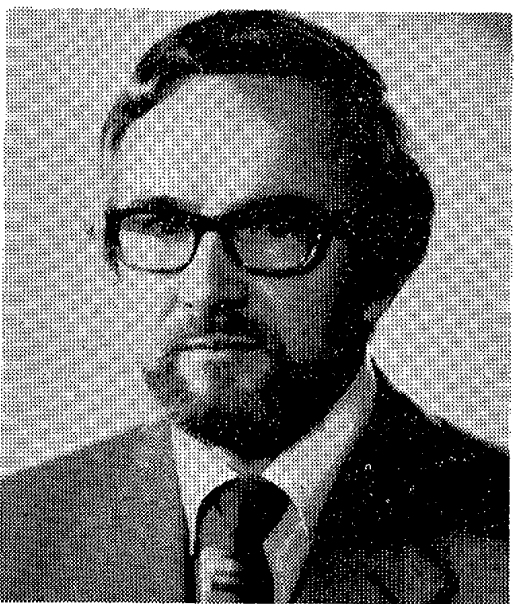
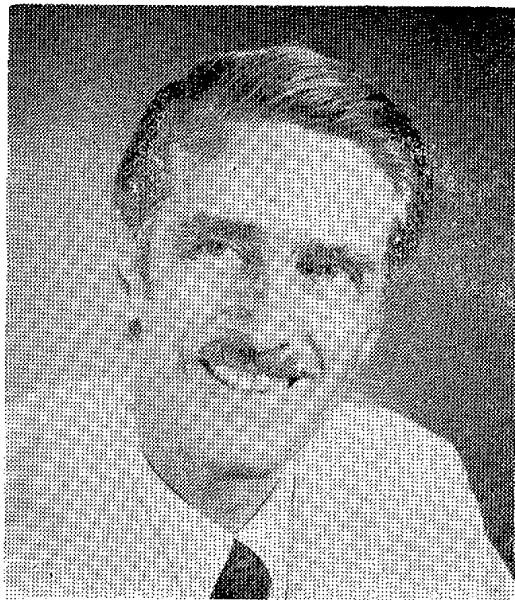
این چهار نفر از قهرمانان آسمان کشور ما و اعضای مؤسس اولین تیم آکرو جت تاج طلائی میباشند از راست بچپ (باقیمت درجانی که در سال ۱۳۳۷ داشتند و اشاره به درجات کنونی در داخل پسرانتز) : تیمسار سرتیپ محمد خاتمی (ارتشبد کنونی و فرمانده نیروی هوائی شاهنشاهی) - سرگرد جهانبانی (سرتیپ کنونی) - ستوان یکم مینوسپهر (سرتیپ کنونی) - سروان ربیعی (سرتیپ کنونی) .





سفرای هوانسورد مقیم دربار شاهنشاهی

ماه گذشته جناب آقای «جورج جیمز» سفیر کانادا در دربار شاهنشاهی (عکس سمت چپ) و جناب آقای «پل دولوالت» سفیر هلند در دربار شاهنشاهی (عکس سمت راست) بپذیرش عضویت آموزشگاه خلبانی گلايدر باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی به پرواز با این نوع هواپیما ها پرداختند .



آقای مارکساریکی از هنرجویان گلايدر که ماه گذشته پرواز مستقل انجام داد .

از فعالیتهای آموزشگاههای باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی

آموزشگاه خلبانی

ماه گذشته در آموزشگاه خلبانی باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی ۱۲۵ نفر تحت تعلیم خلبانی بوده و جمعاً ۱۴۵ ساعت و ۲۰ دقیقه با هواپیمای دو موتور و ۱۳۳۲ ساعت و ۵ دقیقه با هواپیمای یک موتور پرواز انجام گرفت و تعداد ۲۱ نفر از هنرآموزان خلبانی موفق به پرواز مستقل گردیدند .

ضمناً ۲۴۱ ساعت و ۳۰ دقیقه نیز دروس علمی مربوط به خلبانی در کلاسهای مختلف آموزشگاه تدریس شد

آموزشگاه هواپیمای گلايدر

آموزشگاه هواپیمای گلايدر در ماه گذشته ۹۸ نفر تحت تعلیم داشت و در این آموزشگاه ۱۸۱۱ جلسه پرواز جمعاً بمدت ۱۸۳ ساعت و ۴۳ دقیقه انجام گرفت و ۴ نفر هم موفق به پرواز مستقل گردیدند ضمناً ۲۵ ساعت نیز دروس علمی مربوط به آموزش خلبانی گلايدر در کلاس آموزشگاه تدریس شد .

آموزشگاه چتربازی

ماه گذشته در آموزشگاه چتربازی باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی ۹ نفر تحت تعلیم بودند و جمعاً ۴۸ ساعت آموزش زمینی چتربازی داده شد .

آموزشگاه هواپیمای مدل

در ماه گذشته ۷۷ نفر عضو جدید باعضاء آموزشگاه مدل اضافه گردید و فعالیت آموزشگاه هواپیمای مدل در جهت آشنائی بیشتر باعضاء و سایر علاقمندان بساختن و پرواز دادن هواپیما های مدل با جدیت بیشتر مسئولین و استقبال زیاد جوانان و نوجوانان ادامه یافت .

آموزشگاه فنی

در طول ماه گذشته ۱۱۱ نفر هنرآموز در آموزشگاه فنی باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی تحت آموزش بودند و ۷۸۸ ساعت دروس علمی و ۱۸۸ ساعت آموزش عملی در کلاسهای مختلف آموزشگاه تدریس شد .

دومین دوره کلاسهای آموزشی موتورهای مدل

دومین دوره کلاسهای آموزشی موتورهای هواپیماهای مدل بمنظور آشنا نمودن اعضاء آموزشگاه بطرز کار این نوع موتورها در آموزشگاه مدل تشکیل و علاقمندان پس از گذراندن دوره مربوطه موفق باخذ گواهینامه موتور هواپیمای مدل گردیدند .

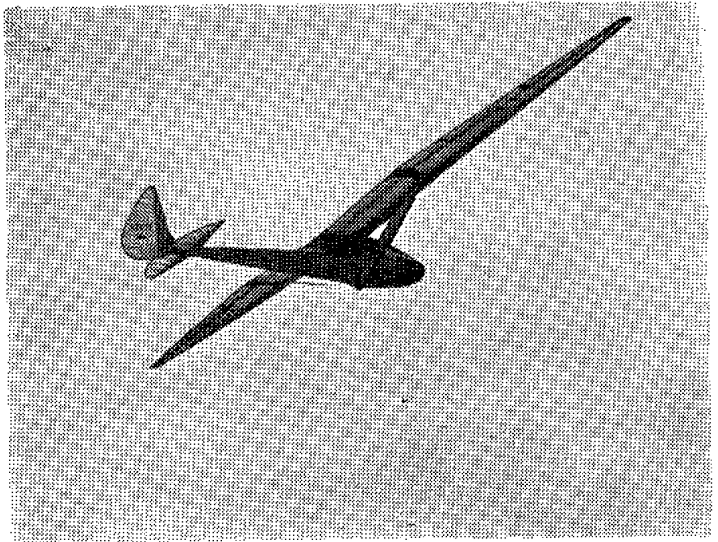
اسامی اعضاء شرکت کننده

آقایان : حمید طلوعی بدیعی - جهانگیر جوانی فرد - سینا ثابتی - علی نجم آبادی - هرمز شیشه چی - بهنام شهیدی نژاد - فرخزاد صالحی - اسحق غوکاسیان - فرهاد فرج پور - هومن مطیعی - شاهین فرخزادیان - روزنی عنایتی - حمید بدایق - سیاوش جعفری - میر مراد تهرانی

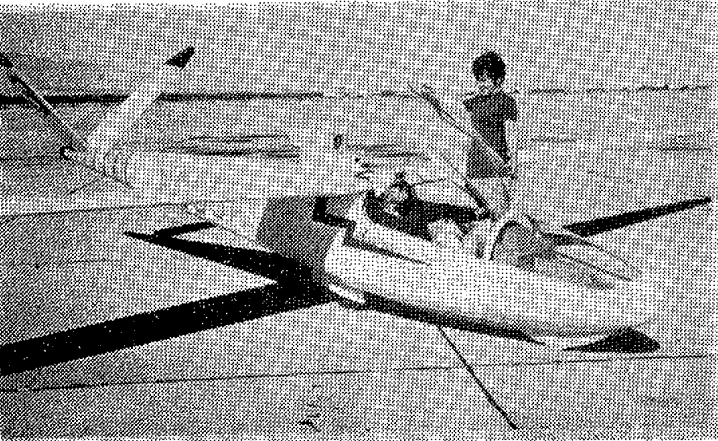
پرواز با گلایدر در آمریکا

ژوئن سال ۱۹۷۰ ایالت تکزاس آمریکا مهماندار مسابقات قهرمانی جهانی درمورد پرواز با هواپیما های گلایدر بود. آمریکائیهها از این فرصت برای شناساندن فعالیت های مربوط به پرواز با گلایدر در کشور خود استفاده کردند. اگرچه دامنه فعالیت کشور های اروپائی در زمینه هواپیما های بی موتور توسعه بیشتری یافته است ولی بهرحال خلبانان و مشتاقان پرواز در آمریکا نیز کوشش های پیگیری جهت برابری با دوستان اروپائی خود، به عمل می آورند.

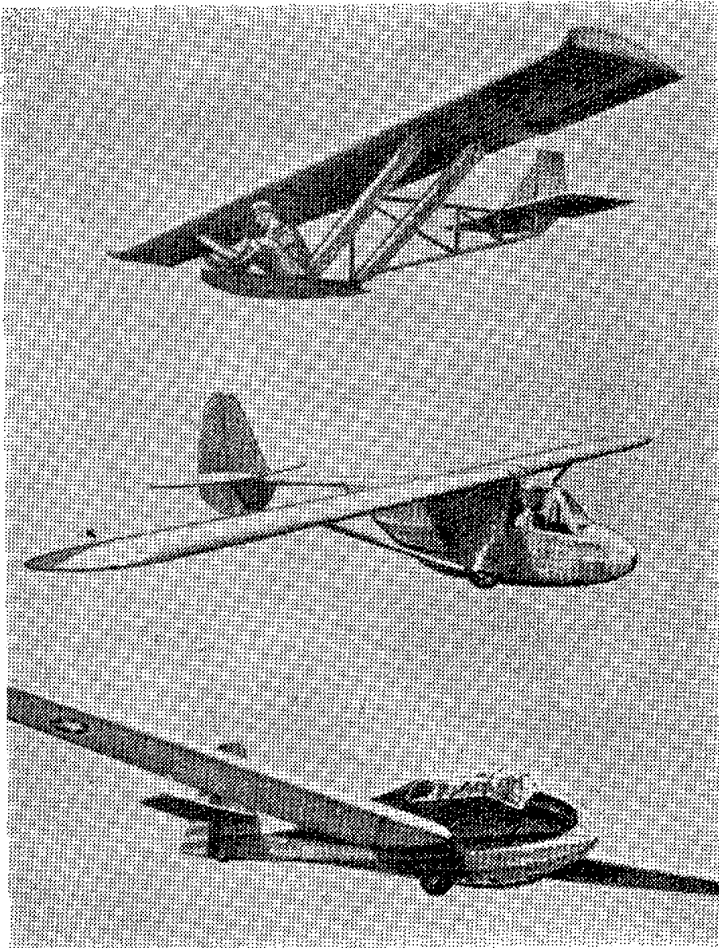
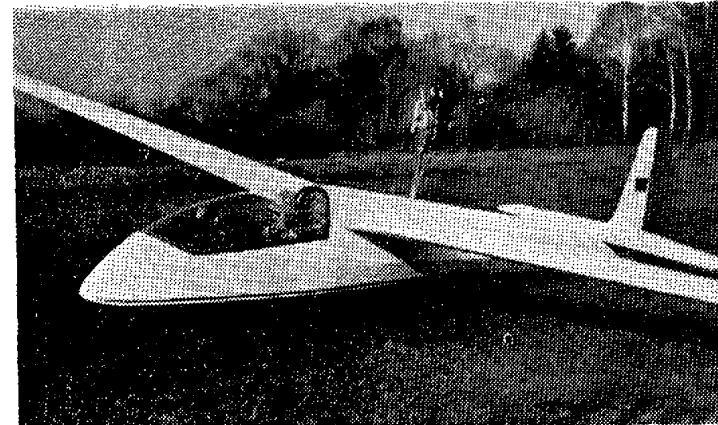
تاریخ پرواز های گلایدر در آمریکا همزمان با آزمایش پرواز با اشکال مختلف وسائل سنگین تر از هوا آغاز شد ولی تا سال ۱۹۲۰ در مقام مقایسه با کشور های اروپائی به حد کافی مورد توجه قرار نگرفت. در این سال بود که آقای «پنی» چند هواپیمای بی موتور آلمانی را همراه چند نفر خلبان به «کیپ کاد» آورد و «هسل باخ» در همین سال رکورد جدید مداومت پرواز



آلباتروس یکی از بهترین هواپیما های بی موتور سالهای ۳۵ و ۱۹۳۴ آمریکا بشمار میرفت. این هواپیما توسط هاولی بولس و ریچارد دوپونت که هر دو از خلبانان موفق گلایدر بودند، ساخته شد. این دو خلبان با همکاری رالف بارنیبی - راسل و سایر پیشگامان در توسعه پرواز های گلایدر ایالات متحده آمریکا مساعی زیادی بکار بردند.



گلایدر های مجهز به موتور از مدت ها قبل در آمریکا وجود داشت مثل «دراگن فلای» (سنجاك) و هامینگ ببرد (مرغ مگس خوار) که توسط تد نلسون طرح ریزی گردیده در عکس یک فروند گلایدر موسوم به «پرو-۲۱۵-ای» دیده میشود که «ماکس درهر» آنرا به یک موتور جت بقدرت ۴۴ پوند کشش مجهز کرده است. شرکت شوایزر نیز مطالعاتی را جهت ساختن گلایدر های موتور دار انجام داده است. این موتور ها معمولا بهنگام برخاستن گلایدر رویا در موارد خاصی که خلبان نیاز پیدا کند در مراحل کوتاه مدت مورد استفاده قرار میگیرند.



سه نوع از گلایدر های اولیه برادران شوایزر (آمریکا)

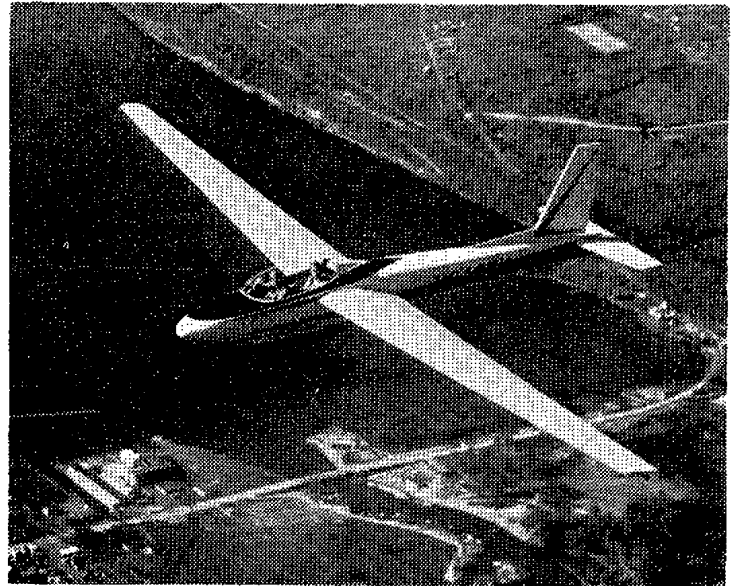


گلایدر موتور دار «اس-اف-۲۷-ام» که می تواند با قدرت موتورش از زمین بلند شود، این گلایدر در سال ۱۹۵۶ توسط آقای «شیب» ساخته شده و ساختمان آن فلزی است و فاصله دونوک بالش ۱۵ متر می باشد. موتور آن قابل جمع شدن به داخل بدنه است.

آمریکا را با هواپیمای بی‌موتور موسوم به «دارمستانت» به ۴۸ دقیقه رسانید .

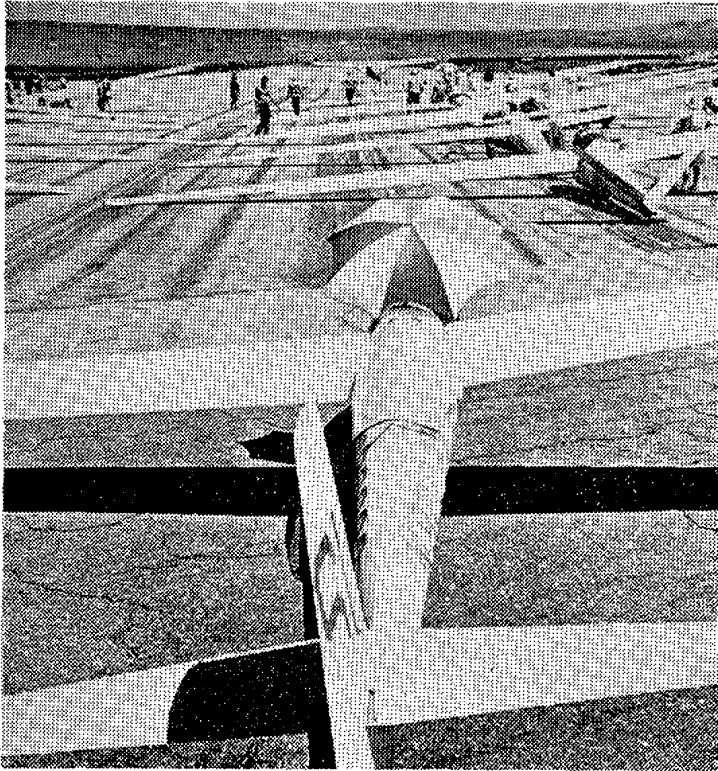
این ماجرا و مقاله‌ای که مجله نشنال جئوگرافی تحت عنوان « پرواز گلایدر هادر کشور آلمان » چاپ کرد به شهرت و گسترش علاقه عمومی نسبت به این نوع پرواز افزود. مدرسه ای نیز در «کیپ‌کاد» تأسیس کرد که بنام «شرکت هواپیمائی بی‌موتور آمریکا» شهرت یافت. رالف بارنیمی اولین کسی بود که در اوت سال ۱۹۲۹ موفق به اخذ گواهینامه مخصوص پرواز با هواپیمای بی‌موتور یا گلایدر گردید .

نیروهای مسلح ایالات متحده آمریکا در خلال جنگ جهانی دوم برنامه ای جهت استفاده از گلایدر در حمل و نقل محمولات نظامی تنظیم کردند و به این ترتیب گلایدر هائی مثل: «کارکوران» - «شوایزر» و «لیستر کافمن» وارد خدمات نظامی گردیدند .



بالا: گلایدر «اس-جی-اس-۲-۲۳» که بخاطر ظرفیت زیاد و مشخصات قابل توجه اش شهرت یافته است. در این گلایدر دوقره فضای کافی برای تجهیزات مختلف ارتباط رادیویی و سیستمهای اکسیژن و غیره وجود دارد. رکوردهای متعدد ملی و بین‌المللی با این گلایدر بر جای گذاشته شده است. پل شوایزر شخصاً با این گلایدر در یک مسابقه ۵۰۰ کیلو متری که در ژوئیه ۱۹۶۶ در تکزاس انجام گرفت رکورد ملی سرعت پرواز را (معادل ۲۶۲۸ کیلو متر در ساعت) بدست آورد و در آوریل سال ۱۹۶۸ «جیم بیتز» با همین گلایدر رکورد مسافت را به ۱۰۹۵ کیلو متر رسانید .

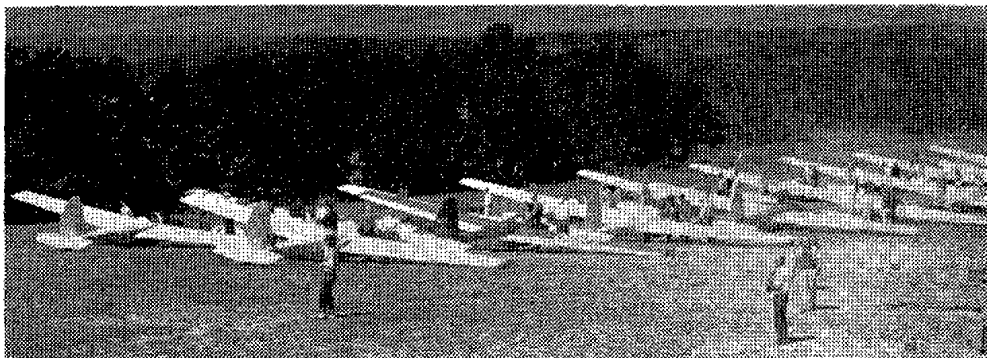
پس از جنگ تعداد زیادی از گلایدر ها به عنوان تجهیزات اضافی ارتش به بهای خیلی ارزان ، به چند دلار ناچیز فروخته شد و اگرچه این موضوع به توسعه هواپیمائی بی‌موتور کمک کرد ولی زندگی را برای تولیدکنندگان آن دشوار ساخت . از سال ۱۹۵۷ آکادمی نیروی هوائی آمریکا پرواز با هواپیما های بی‌موتور را رسماً جزو برنامه آموزشی خود قرار داد ولی این فعالیت بزودی یعنی در سال ۱۹۶۴ متوقف گردید و پرواز با گلایدر فقط بصورت قسمتی از فعالیت های آزاد دانشجویان خلبانی درآمد .

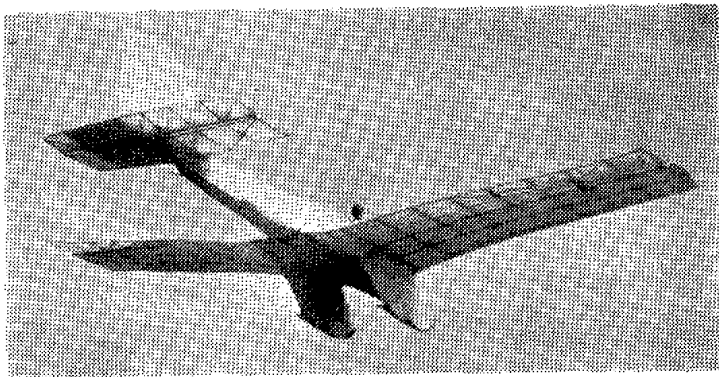


دائر شرکت روزافزون هواپیماهای بی‌موتور در مسابقات ملی قهرمانی و از نظر صرفه جویی در وقت و هزینه ، در این مورد توجه زیادی به مسابقات منطقه‌ای میگردد. یکی از مشهورترین و قدیمی‌ترین آنها مسابقات منطقه‌ای «توری پایکز» است که موقع زمستان در ساحل کالیفرنیا اجرا می‌گردد. عکس بالا در «ال میراژ» ایالت کالیفرنیا (محل اجرای مسابقه) گرفته شده است. علاوه بر مسابقات ملی و منطقه‌ای گلایدر مسابقاتی نیز وجود دارد که در آن فقط یک نوع گلایدر شرکت میکند و امتیازش وجود شرایط مساوی برای همه خلبانان شرکت کننده است .

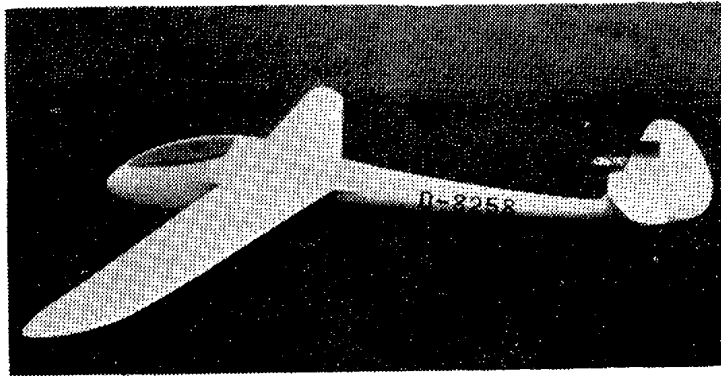
منظره‌ای از شرکت هواپیماهای

بی‌موتور در مسابقه هاریس هیل که همگی از نوع شوایزر «اس-ج-اس-۱-۲۶» بودند. اغلب مدالهای نقره و طلائی مخصوص هواپیماهای بی‌موتور در آمریکا با همین نوع هواپیما کسب گردیده است . این نوع گلایدر رامیتوان بصورت قطعات مجزا خریداری کرده و با استفاده از وسائل ساده آنرا سرهم نمود .

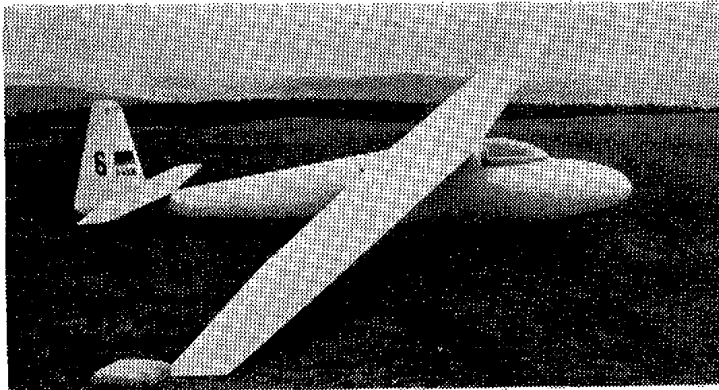




آقای کلمبر در حال کنترل يك هواپیمای بی موتور موسوم به بلوماوس (موش آبی) در سال ۱۹۲۱ دیده میشود. این گلايدر تماماً از چوب ساخته شده بود.



گلايدر فونیکس (اف-اس-۲۴) که در سال ۱۹۵۷ از پلاستیک ساخته شده و کمپانی پولکوهشت نوع از این هواپیما ساخته است که هنوز هم مورد استفاده هستند.

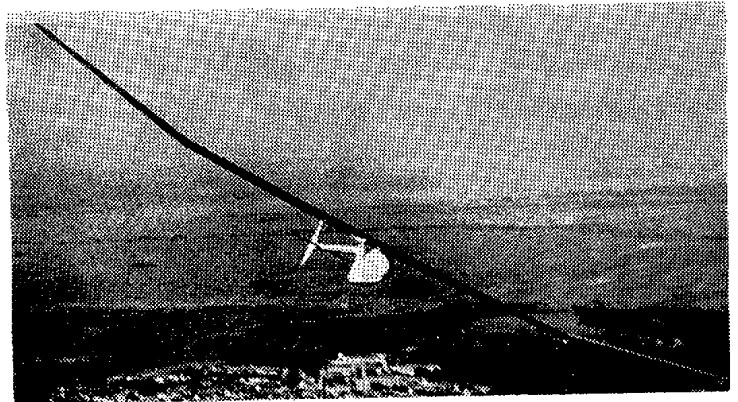


هواپیمای بی موتور «کا-۶» ساخت آقای کیزر در سال ۱۹۵۶- ساختمان این هواپیما چوبی است و کمپانی شوایزر تعداد زیادی از این نوع هواپیما ساخته که نوع «بی-آر» آنرا در عکس می بینید.

مسابقات ملی پرواز با گلايدر در آمریکا در سال ۱۹۳۰ بنیانگذاری گردید و اولین قهرمان این مسابقات که در خلال تمام سالها غیر از چند سال جنگ مرتباً برگزار می گردید، «ال هاستینک» بود که با يك فروند هواپیمای بی موتور فرانکلین پرواز می کرد.

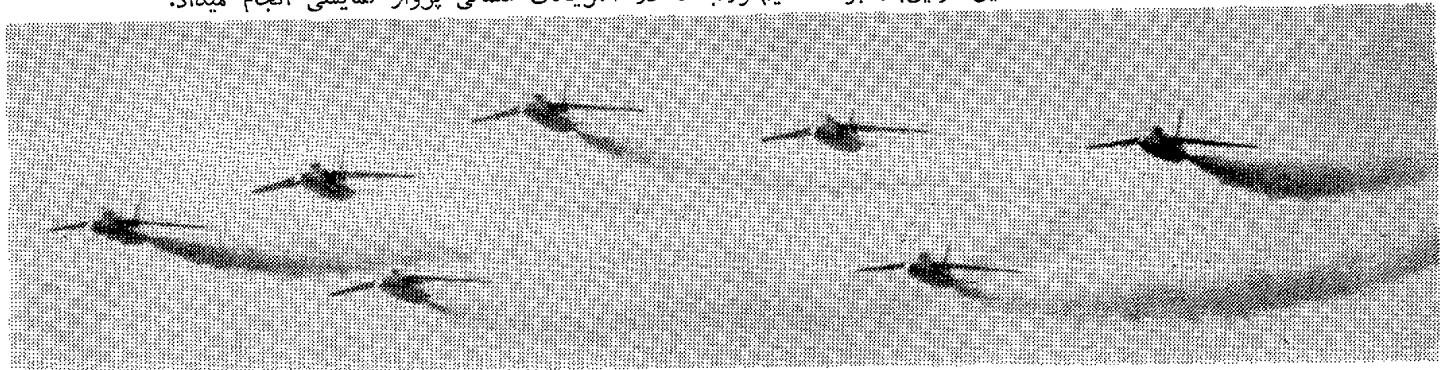
سی و هفتمین مسابقه ملی در سال ۱۹۷۰ در «ال میراژ» برگزار گردید. بین خلبانان آمریکائی که چند بار قهرمانی ملی گلايدر را بدست آورده اند از «اریک جانسون» می توان نام برد.

در ایالات متحده آمریکا گلايدر نه تنها برای پرواز تفریحی مورد استفاده است بلکه کاربرد های علمی و تحقیقاتی نیز دارد. در حال حاضر آزمایشاتی جهت ساختن گلايدرهای بلند پرواز که بتوانند تا حدود زیادی اوج بگیرند جریان دارد، چنین گلايدر هائسی مجهز به کابین های «هوای فشرده» و آماده برای پرواز در ارتفاعات خیلی بالا هستند. به این ترتیب میتوان پیش بینی کرد که گلايدر در آمریکا آینده درخشانی در پیش دارد.

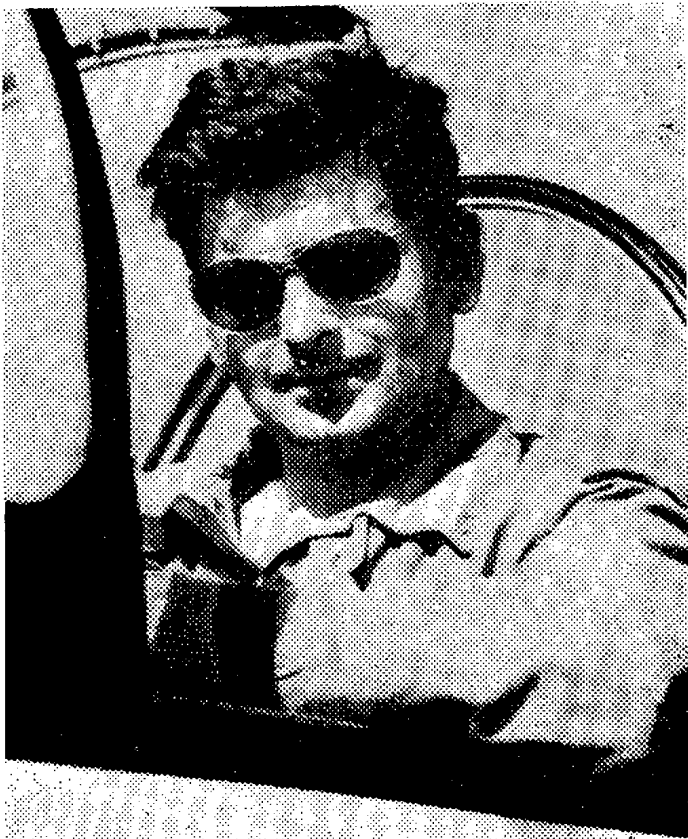


در سال ۱۹۳۸، دارمستات، گلايدر «دی-۳۰» ملقب به «سیروس» را تکمیل کرد. نسبت پیشروی این گلايدر به کاهشی ارتفاع آن در هوای آرام مساوی ۳۳۶ بود یعنی مثلاً در برابر ۳۳۶ متر پیشرفت بجلو در پرواز داخل هوای آرام، يك متر از ارتفاعش کاسته میشود.

طی «هفته حمل و نقل» فرودگاه دالس واشنگتن که از ۲۶ ماهه ۲۲ آغاز گردید چند تیم آکروجت مشهور جهان نیز نمایشات پروازی جالب توجهی انجام دادند، بعلاوه گروهی از سیر کبازان هوایی ملقب به شیاطین پرنده با عملیات خارق العاده خود نفسها را در سینه تماشا کنندگان حبس کردند. عکس زیر تیم آکروجت پیکانهای سرخ نیروی هوایی سلطنتی انگلیس را در حال انجام نمایش پرواز خوبی در آسمان فرودگاه دالس طی هفته حمل و نقل مذکور نشان میدهد. ضمناً این اولین بار بود که تیم مورد بحث در آمریکای شمالی پرواز نمایشی انجام میداد.



يك هوانورد قهرمان



«لادیسلاو بزاك» هوانورد قهرمان

قهرمان سرگذشت واقعی ما ، در طول زندگی پرماجرای خلبانی خود شاهکارهای بسیاری داشته‌ولی خودش معتقد است که هیچیک از کارهای قهرمانانه او با موفقیتش در مبارزه و فرار بوسیله هواپیمای کوچک و ملخدار بی سلاح از چنگ جت شکاری سریع و مسلح قابل مقایسه نمیتواند باشد .

«لادیسلاو بزاك» يك خلبان چکسلواکی و از چهره های مشهور آکروباسی هوایی جهان بشمار میرود ، وی در مسابقات آکروباسی هوایی بین‌المللی ۱۹۶۰ که در براتیسلاواي چکسلواکی انجام گرفت ، مقام قهرمانی را بدست آورد . بعد از این موفقیت ، بزاك از طرف شرکت سازنده هواپیما های معروف نوع « ازلین » بعنوان ارشد خلبانان آزمایشی انتخاب شد . او از لحاظ مالی بسیار مرفه بود بطوریکه حتی توانست از مبلغ جایزه‌ایکه حکومت چکسلواکی بخاطر موفقیتش در آکروباسی هوایی پرداخته بود ، يك فروند هواپیمای «ازلین - ۲۲۶» برای خودش بخرد - چکسلواکی از نظر ملی بهشت کسانیست که علاقمند آکروباسی هوایی بوده و در این زمینه پیروزیهای کسب کنند، این ورزش قویاً از طرف دولت تشویق میشود و مورد علاقه مردم چکسلواکی است .

هنگامیکه در سال ۱۹۶۸ قوای مسلح کشور های عضو پیمان ورشو چکسلواکی را اشغال کردند در آلمان شرقی مسابقات قهرمانی جهانی آکروباسی هوایی تحت نظر فدراسیون بین‌المللی هواپیمائی جریان داشت ، ولی اعضاء تیم چکسلواکی که امید زیادی هم به پیروزی داشتند ، با پیش آمد اشغال کشورشان مسابقه راناتمام گذاشته و بساط را جمع و مأیوسانه بازگشتند .

در ۱۹ دسامبر همین سال سرانجام بزاك به این نتیجه رسید که به حد کافی از «سوسیالیسم» وطنش بهره گرفته و باید بفکر چاره باشد. در آن روز «بزاك» به فرودگاه کلادا واقع در حوالی شهر پراگ ، که هواپیمای ازلین محبوبش را در آنجا نگهداری میکرد ، رهسپار شد و بر حسب موارد عادی همیشگی به بازرسی هواپیمایش جهت يك پرواز تفریحی پرداخت ، آنگاه با خونسردی و روش معمولی موتور هواپیما را روشن کرد و برای رسیدن به سر باند پرواز شروع به تاکسی کردن نمود ، در انتهای باند ، اعضای خانواده اش منتظر او بودند ، با عجله آنها را سوار کرد - آنها نمیتوانستند در این سفر ، زیاد راحت باشند ، زیرا هواپیمای « ازلین - ۲۲۶ » بطور عادی برای دونفر صندلی دارد ، در حالیکه بزاك علاوه بر خودش و همسرش ، يك پسر شش ساله و دو پسر دوقلوی هفت ساله و يك خواهر هشت ساله

داشت که در این سفر همراه او بودند . هواپیما سنگین مینمود ولی برای «ازلین» چنین باری تحمل پذیر بود . بزاك بعداً به خبرنگار روزنامه دیلی اکسپرس لندن اظهار داشت که : « من دوبار در آسمان فرودگاه دور زدم تا چنین وانمود کنم که واقعاً عازم يك پرواز تفریحی آخر هفته هستم ، اما در پایان دور دوم با تمام گازراه سرحد باواریا را پیش گرفتم .

پرواز مشکوک بزاك بوسیله رادار کشف شد و دو هواپیمای شکاری میک (به قول روزنامه تایمز لندن : «میک-۱۵» های از خدمت خارج شده) برای رهگیری هواپیمای حامل بزاك و خانواده اش به پرواز درآمدند . بزاك در این مورد میگوید : « من ابتدا بالهای هواپیمایم را با روش معمول دوستانه تکان دادم تا نشان دهم که واقعاً در حال انجام يك پرواز تفریحی هستم ، منتظر تعارف متقابل دوستانه خلبان یکی از میگها بودم که اینک ظاهراً در تعقیب من بود ولی آنچه از سوی او دریافت داشتیم گلوله‌ای بود که بسوی هواپیمای من آتش کرد که بخطا رفت .»

از این لحظه به بعد بود که بزاك به انجام عالیترین نمایش آکروباسی هوایی سراسر عمرش دست زد ، او میگوید :

« من هواپیما را به پیچ انداختم و در ارتفاع پائینتر هواپیما را از پیچ خارج و ارتفاع گرفتم این بار شیرجه کردم ، خلاصه هر شاهکاری از آکروباسی که باصطلاح در چنته داشتم بیرون ریختم تا از دست شکاری میک فرار کنم . من فکر میکنم اگر بایک هواپیمای کم سرعت

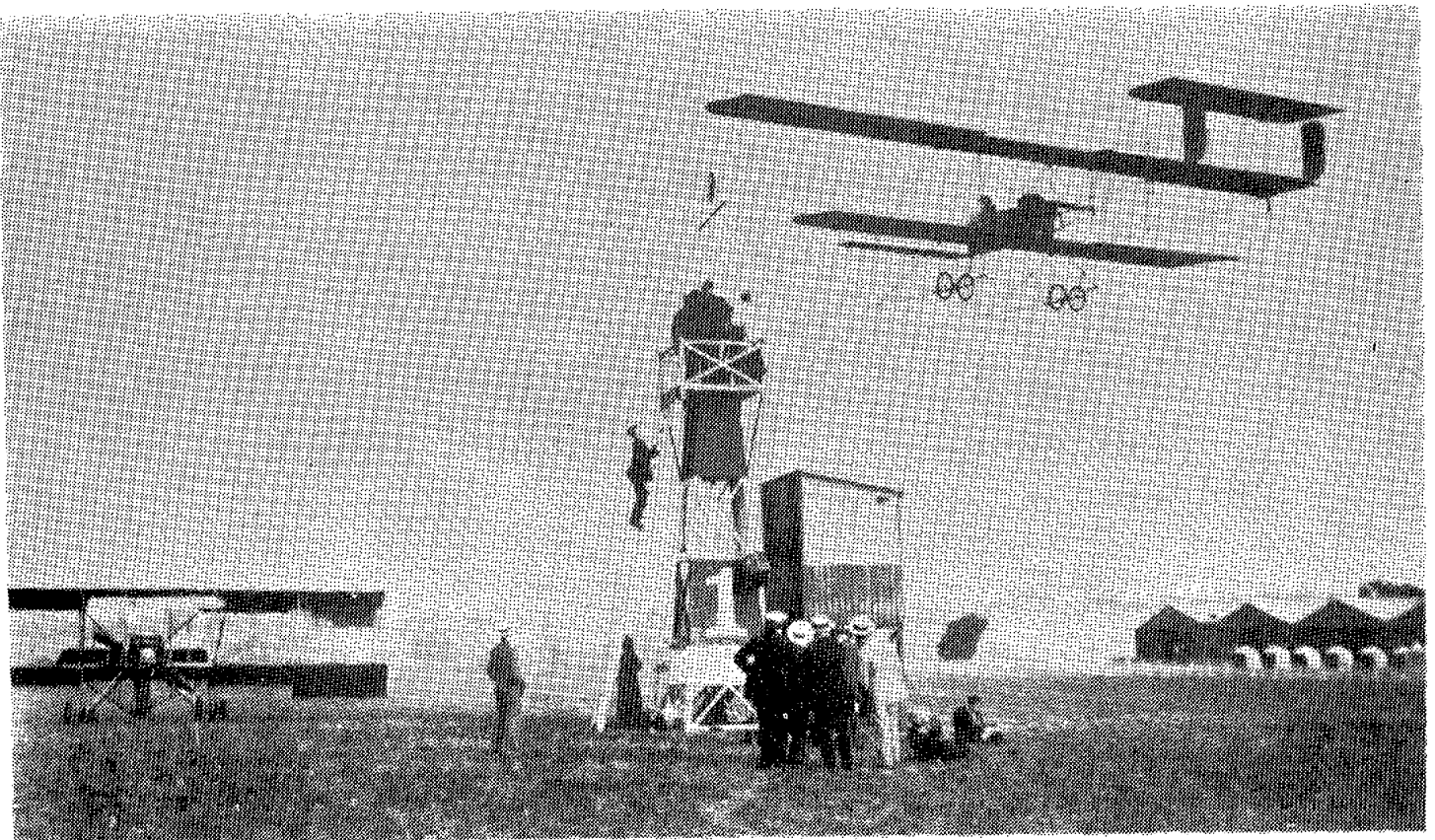
ملخدار سبك ، آكروباسى مناسبى انجام گيرد هواپيما -
هاى جت سريع شانس هدف قرار دادن آنرا
نمى توانند داشته باشند زيرا هواپيما هاى سريع
مخصوصاً جت ها در شعاع بزرگى قادر به گردش هستند
در حاليكه هواپيما هاى ملخدار كوچك نظير هواپيماى
من مى توانند گردشهاى تنگ و تندى انجام دهند و همين
خاصيت شانس خوبى براى يك خلبان آكروباسى وارد ،
جهت فرار از آتش شكارى جت فراهم مى سازد .

اما درباره مسافرين هواپيماى ازلين ، بـزـاك
ميگويد : « همه فرياد ميزدند و بچه ها باگريه مى -
خواستند كه برگردم » . سپس بزاك ادامه ميدهد :
« من ميدانستم قبل از اينكه ميك بتواند دور گردش خود
را تكميل كند من موفق خواهم شد داخل ابرازديد او
مخفى شوم ، بديهيست ميك ميتوانست بسهولت بمن
برسد ولى چون فاقد رادار بود نميتوانست داخل ابر
تيراندازى دقيقى روى هواپيماى من انجام دهد . باخروج
از اولين تكه ابر چشمم به تكه ابر ديگرى افتاد ولى خيلي
دور بود بنابراین ناچار براى باطل كردن كوشش خلبان
ميك به مانور « زيكراك » ديگرى دست زدم تا خود را
به تكه ابر بعدى رساندم . خلاصه با استفاده از آكروباسى
ويوشش ابرها چند دقيقه بعد خود را برفراز آلمان
غربى يافتم » .

بزك پس از ورود به آسمان آلمان غربى در
نورنمبرك فرود آمد و درخواست پناهندگى كرد در هر
كشور كارى براى يك خلبان ماهر پيدا ميشود ، حتى در
انگليس كه شرايط كار براى خارجيان مهيا نيست در مورد
خلبانان ورزيده فرق ميكند . بزك حداقل سومين خلبان
آكروباسى چكسلواكي است كه راه غرب را در پيش -
گرفته : « ميروسلاواسلوواك » يكي از آنان ميباشد كه
هم اكنون خلبان خطوط هوايى كنتينانتال آمريكا است .
ديگرى جبرى بلاها ميباشد كه در آلمان غربى پرواز
ميكند .

در پايان اين مطلب رپورتر مجله اير پروگرس از
خود مى پرسد : اعم از اينكه خلبان « ميك - ۱۵ » روسى
بوده يا چك آيا واقعاً او بقصد سرنگون كردن هواپيماى
« ازلين » دقيقاً نشانه رفته بود !! ايده تلوژى سياسى
يكفرد هر چه باشد چگونه ميتواند وجدان خودش را
براى قتل قهرمان بزرگى نظير لاديسلاو بزك و همسر
و فرزندان معصوم او متقاعد سازد !! از توضيح رپورتر
مجله اير پروگرس چنين استنباط ميشود كه بعقيده او
احتمالاً خلبان « ميك - ۱۵ » در تعقيب و تيراندازى به -
هواپيماى بزك جدى نبوده است ! شايد چنين باشد
ولى در اينكه بزك قهرمان بزرگ و بى رقيب آكروباسى
هوايست همچگونه ترديدى وجود ندارد .

تابستان سال ۱۹۱۳ ، اولين مسابقه هوايى در بریتانیا در محلی موسوم به هندون برگزار گردید - هواپيماهاى كه در مسابقه مذکور
شرکت کرده بودند اکثراً ساخت فرانسه بودند . در عكس زير هواپيماى موريس فارمان بخلباني « پيرورير » در حاليكه ضمن پرواز از مجاورت
دكل شماره ۱ مسابقه عبور ميكند ، ديده ميشود . گروهى از هيئت داوران مسابقه در جايگاه مخصوص دكل ناظر پرواز هواپيما ها هستند .
اكنون در هندون تأسيسات وسيع مربوط به موزه هواپيمايى نيروى هوايى سلطنتى انگليس مستقر گرديده است .

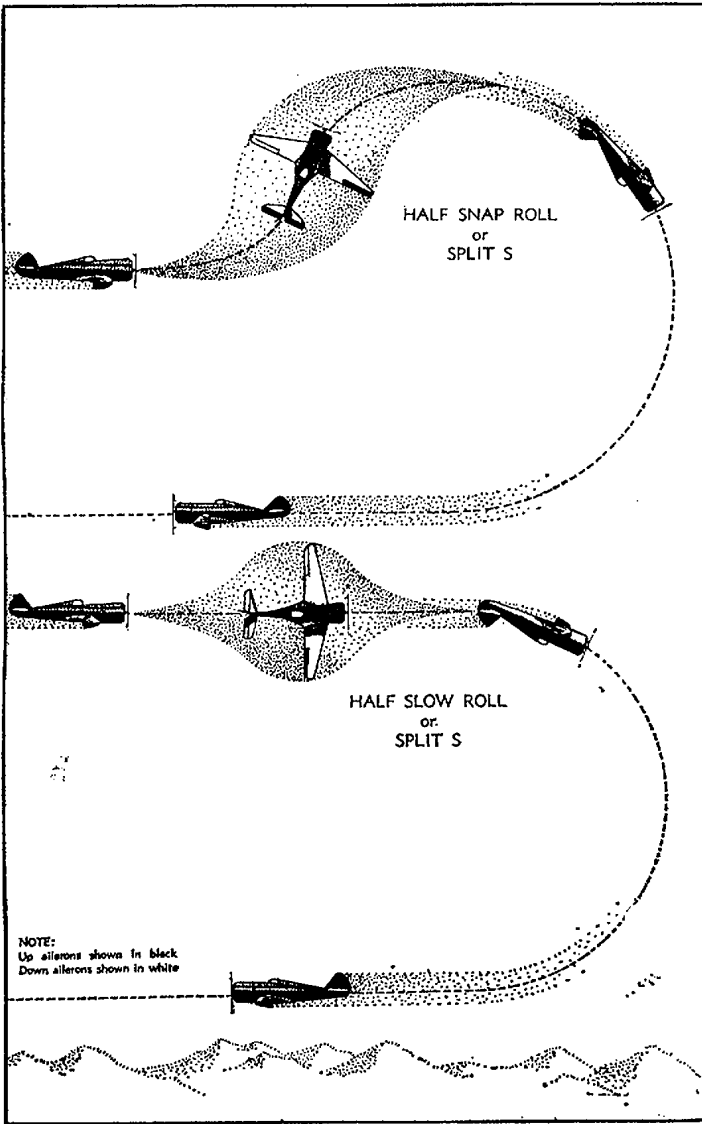
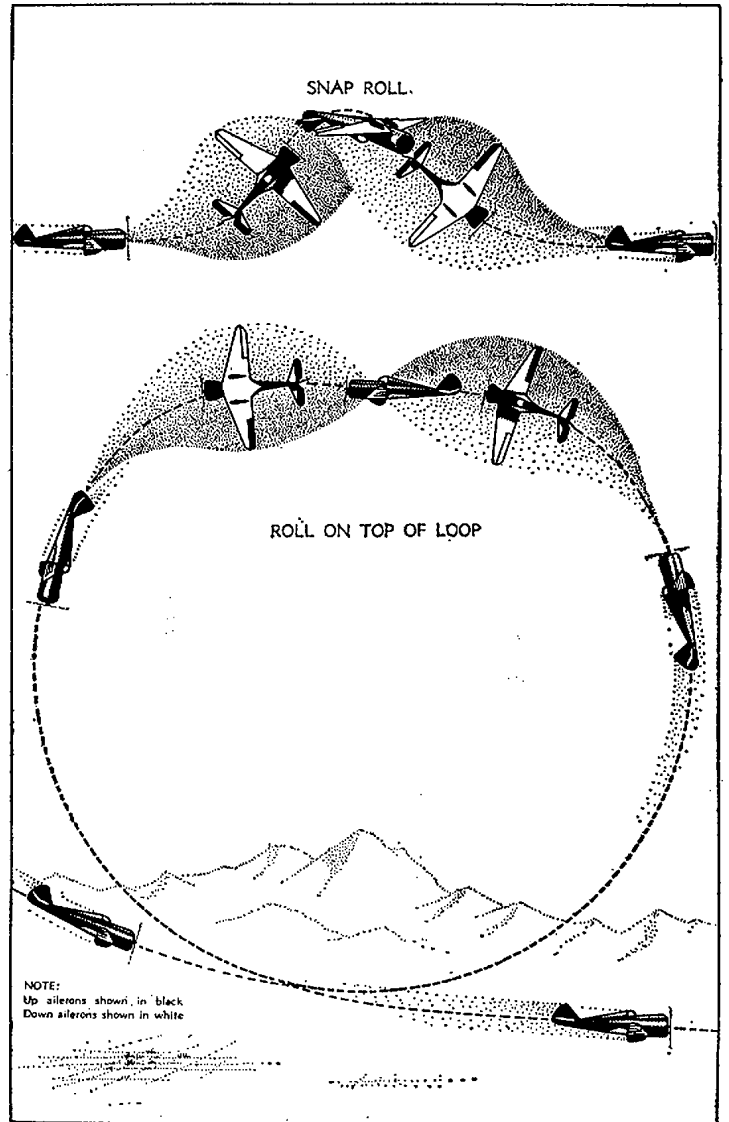


مانورهای پروازی

چند نمونه از مانورهای پروازی که در جنگ جهانی اول و بعد از آن تازهور هواپیما های جت ، ضمن نبردها یا نمایشات هوایی معمول بود و در حال حاضر هم کم یا بیش عین این مانورها و یا بمقتضای پیشرفت امکانات پروازی هواپیما ها یا نوع آنها ، با تغییرات تکاملی خاصی انجام میگیرند، در این شماره معرفی شده اند. آکروباسی با هواپیما های جت شکاری پیشرفتهای چشمگیری کرده که اکثر علاقمندان در نمایشات تیم آکروجت تاج طلائی شاهد بوده اند و امیدواریم در آینده توفیق معرفی آنها را بدست آوریم .

مانور غلت تند (Snap Roll)

«غلت تند» يك مانور آکروباسی هوایی است که در آن هواپیما يك غلت تند کامل حول محور طولی خود انجام میدهد بنحوی که در آغاز وانتهای مانور سطح پرواز و جهت آن بلا تغییر می ماند. این مانور با یکبار بردن سریع فرامین کنترل مربوطه عملی میشود . با شروع سریع غلت ، بطور عمده اینرسی و کوپل چرخش خودکار بالها بحفظ حرکت و انجام کامل مانور یاری میکند. در قسمت بالای تصویر زیر یک مانور غلت تند مجسم شده ضمناً در تصویر شهبه هواپیما در حالت بالا بودن به رنگ سیاه و در حالت پائین بودن سفید دیده میشود.



مانور اسپلیت - اس (Split S)

مانور های موسوم به «نیم غلت تند» و «نیم غلت آرام» مشترکاً به مانور «اسپلیت-اس» بمعنی «اس شکسته» اصطلاح میشوند . در این مانورها هواپیما با انجام نیم غلتی ، که ممکن است با اورجگیری (نیم غلت تند) و یا در شرایط پرواز افقی (نیم غلت آرام) آغاز گردد، جهت پرواز خود را ۱۸۰ درجه تغییر میدهد، در حالیکه طی این مانور مقداری از ارتفاع پرواز آن هم کاسته میشود. در تصویر بالای صفحه مانور «نیم غلت تند» در قسمت بالا و مانور «نیم غلت آرام» در قسمت پائین بچشم میخورد. در این تصاویر نیز مانند تصاویر مشابه منتشره در این شماره شهبه در حالت بالا بودن به رنگ سیاه و در حالت پائین سفید مجسم شده است .

مانور «غلت بالای لوپ»

(Roll on top of a Loop)

«غلت بالای لوپ» نام یک مانور پروازی مرکب است که شامل انجام نیمه اول یک لوپ عادی (که هواپیما را در قسمت فوقانی مسیر دایره ای مانور، بحالت پرواز پشت میرساند) و سپس انجام یک غلت کامل حول محور طولی هواپیما در بالای مسیر و سرانجام رفتن به شیرجه (از حالت پرواز پشت که در پایان مانور غلت خواهد داشت) و تکمیل نیمه دوم مانور لوپ در شرایط عادی مانور است، در قسمت پائین تصویر سمت راست یک مانور «غلت بالای لوپ» نمایش داده شده ضمناً شهبه های بال هواپیما در حالت بالا بودن به رنگ سیاه و در وضع پائین بودن به رنگ سفید مجسم گردیده است.

مانور «غلت آرام»

غلت آرام یا غلت شهبیریک مانور پروازی نیم غلت یا غلت کامل است که در آن شهبیر هاضمان عمده انجام غلت هستند و مسکنهای افقی و عمودی فقط نقش حفظ تعادل و موقعیت صحیح دماغ و جلوگیری از گردش هواپیما را بعهده دارند. غلت شهبیر را میتوان حین پرواز افقی، یا در حال شیرجه و یا اوجگیری انجام داد. در قسمت بالای تصویر این صفحه یک مانور غلت آرام یا «غلت شهبیر» مجسم گردیده است.

مانور گردش «ایمل من»

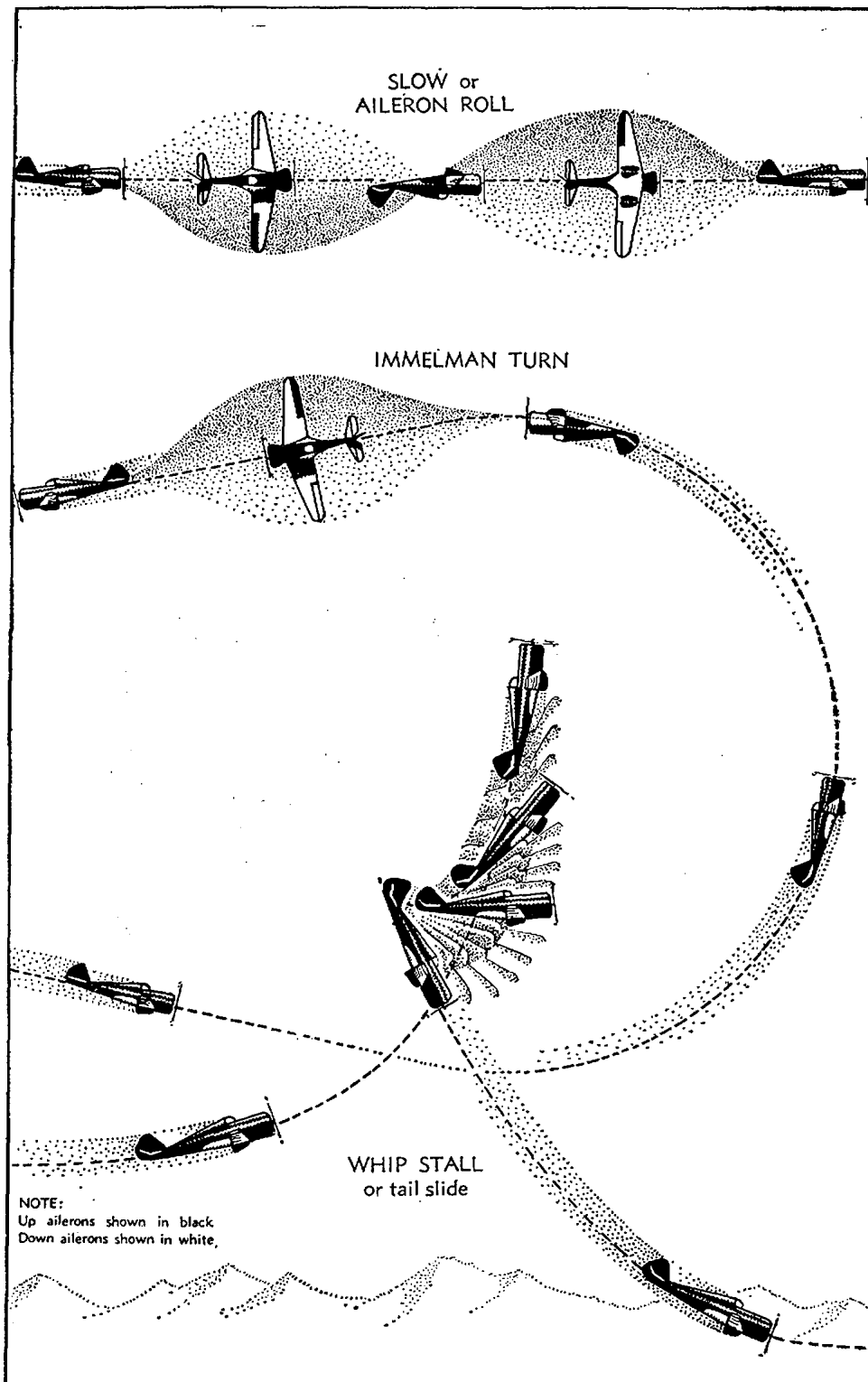
مانور گردش «ایمل من» بعنوان یک مانور رزمی در جنگهای هوایی، اولین بار بوسیله ماکس ایمل من قهرمان مشهور هوایی آلمان در جنگ جهانی اول انجام گرفت و بنام خود او نامیده شد. ارزش عملیاتی این مانور مدیون این حقیقت است که خلبان با چنین مانوری میتواند همزمان با انجام یک گردش سریع و کامل ۱۸۰ درجه، ارتفاع خود را نیز به میزان قابل توجهی افزایش دهد. در این مانور خلبان هواپیماش را در وضع شیرجه قرار میدهد و پاکسب سرعت بیشتر، اوجگیری را شروع و ضمن انجام نیمه اول یک مانور لوبورسیدن به ارتفاع بالاتر، ۱۸۰ درجه هم تغییر جهت میدهد و در حالیکه هواپیما به وضع پرواز پشت درآمده با انجام یک مانور «نیم غلت» هواپیما را افقی میکند. جهت انجام این مانور هواپیما باید دارای سرعت کافی باشد، در جنگ جهانی اول نظر به کمبود سرعت هواپیماها انجام چنین مانوری برای همه آنها مقبور نبود. ماکس ایمل من با مبادرت به مانور مورد بحث پیروزی-

های زیادی در جنگ جهانی اول بر علیه خلبانان متفکین کسب کرد. در تصویر این صفحه، شکل دوم (از بالا) یک مانور گردش «ایمل من» را مجسم کرده و مانند تصاویر دیگر صفحه شهبیرهای هواپیما در حالت بالا بودن برونک سیاه و در وضع پائین بودن به رنک سفید نشان داده شده است.

مانور «واماندگی شلاقی»

یا «عقب نشینی دم»

مانور یا شرایط پروازی که شاید



NOTE:
Up ailerons shown in black
Down ailerons shown in white.

در شرایط شیرجه تند قرار میگیرد و با انجام شیرجه هواپیما سرعت پرواز کافی را باز مییابد. در این مانور به رامهای موتور و سطوح دم هواپیما فشار نسبتاً زیادی تحمیل میشود و همچنین بدیهیست که خلبان برای جلوگیری از پیچ رفتن هواپیما باید مهارت کافی در انجام صحیح این مانور داشته باشد. در قسمت پائین تصویر این صفحه نحوه انجام مانور مورد بحث مجسم گردیده است.

بتوان در فارسی «واماندگی شلاقی» یا «عقب نشینی دم» اصطلاح کرد شامل اوجگیری هواپیما تا حد قائم و رسیدن به واماندگی کامل است. در چنین حالتی دماغ هواپیما بشدت و ناگهان بطور شلاقی پائین میافتد و در بسیاری از موارد ضمن پائین افتادن دماغ، دم هواپیما هم قدری به سمت عقب می لغزد تا جائیکه دماغ کاملاً پائین افتاده و هواپیما

مانورهای « لوپ »

(LOOP)

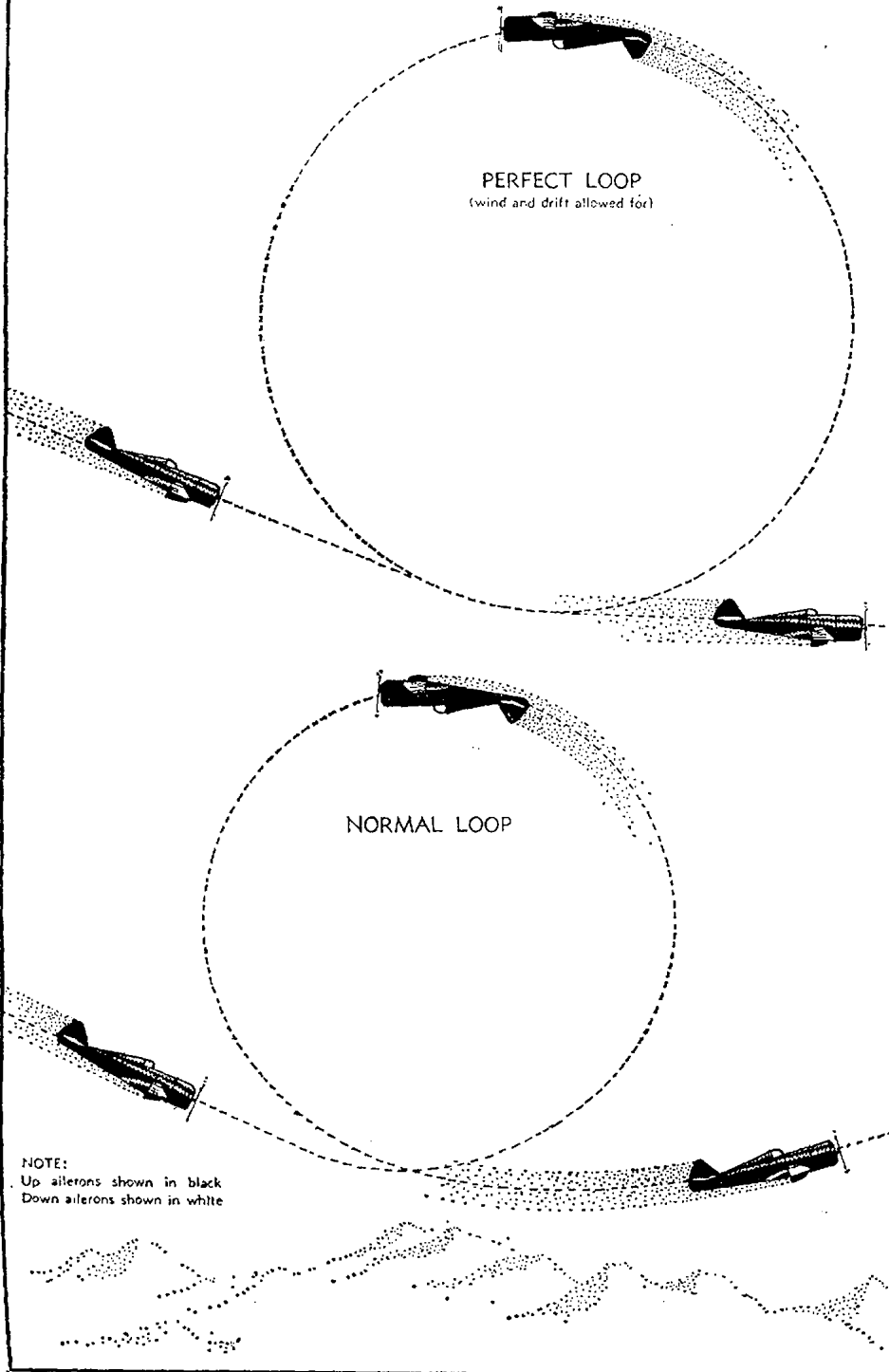
« لوپ » عبارت از يك مانور پروازی است که در آن هواپیما يك مسير دایره بسته تقریباً واقع در سطح قائم (سطح عمود بر زمین) را می‌پیماید - با طی يك دایره صحیح يك لوپ ایده آل کامل انجام میگیرد. از چهار نوع لوپ میتوان نام برد: ۱- لوپ عادی. ۲- لوپ وارو. ۳- لوپ معکوس عادی. ۴- لوپ معکوس وارو. اینک توضیح مختصر درباره هر يك از انواع چهارگانه لوپ:

لوپ عادی - با اوجگیری از پرواز عادی (در صورت نیاز سرعت بیشتر از حالت شیرجه) آغاز میشود و در نقطه اوج مسير دایره ای، هواپیما بحالت پرواز پشت در می‌آید و با شیرجه از آن نقطه ضمن بازگشت به نقطه شروع اوجگیری مجدداً به حالت پرواز افقی درمی‌آید. با این مانور در نیمه فوقانی دایره مسير نیروی گریز از مرکز از وزن خلبان می‌کاهد و اگر سرعت بحد کافی باشد حالت بی وزنی بوجود می‌آید.

لوپ وارو - باشیرجه از پرواز عادی آغاز میشود و در نقطه پائین دایره مسير ، هواپیما بحالت پرواز پشت در می‌آید و با اوجگیری از این نقطه ضمن بازگشت به نقطه آغاز شیرجه یعنی آغاز مانور ، هواپیما بار دیگر بحالت پرواز افقی عادی برمیگردد . در این مانور خلبان در خارج مسير پرواز دایره ای قرار میگیرد و در نیمه پائین دایره مسير نیروی گریز از مرکز بر وزن خلبان می‌افزاید و تأثیرش در جهتی است که میخواهد خلبان را از کابین هواپیما به بیرون پرتاب کند .

لوپ معکوس عادی - مانوری

است که باشیرجه از پرواز معکوس (پرواز پشت) آغاز میشود و در نقطه پائین مسير دایره ای پرواز، هواپیما بحالت افقی عادی درمی‌آید و با ادامه مانور یعنی اوجگیری در نیمه دیگر دایره مسير ، در نقطه بالای دایره (یا نقطه ای که مانور آغاز شده بود) مجدداً بحالت پرواز پشت درمی‌آید. با این مانور مانند لوپ عادی در نیمه پائین دایره مسير گریز از مرکز بر وزن خلبان می‌افزاید و در نیمه بالای دایره مسير ، بالعکس از وزن خلبان می‌کاهد.



در تصویر این صفحه - بالا: يك لوپ عادی کامل که در آن مسير مانور يك دایره صحیح در سطح قائم است و پائین يك لوپ عادی یا معمولی را می‌بینیم .

بطور کلی با مانور لوپ در نیمه فوقانی مسير دایره ای پرواز، گریز از مرکز ناشی از حرکت دورانی ، از وزن خلبان میکاهد و بالعکس در نیمه تحتانی مسير بر وزن خلبان می‌افزاید ، منتها در حالاتی که خلبان در داخل مسير قرار گرفته یعنی سر خلبان متوجه مرکز دایره مسير است در نیمه فوقانی نیروی گریز از بقیه در ستون ۳ و ۲ صفحه روبرو

لوپ معکوس وارو - با اوجگیری از پرواز پشت آغاز و در بالاترین نقطه مسير دایره ای بحالت پرواز عادی افقی درمی‌آید و با شیرجه از آن نقطه در نقطه آغاز مانور یعنی پائین - ترین نقطه دایره مسير بار دیگر به حالت پرواز پشت برمیگردد در این مانور هم خلبان در خارج دایره مسير قرار میگیرد و در نیمه فوقانی مسير، گریز از مرکز وزن خلبان می‌کاهد.

مانور «لیزی ایت»

(Lazy Eight)

«لیزی ایت» اصطلاحی است با معنی تحت‌اللفظی «هشت‌تنبل» و به مانوری در پرواز اطلاق میشود که در آن دماغ هواپیما رقم هشت لاتینی را (در حالت خوابیده یا افقی) بنحوی که دو نیمه دوائر مربوط به رقم در دو طرف بالا وپائین افق قرار میگیرند در هواترسیم میکند. یک نقطه نشانۀ هدف در افق انتخاب و بعنوان محور مانور مورد استفاده قرار میگیرد. بعبارت دیگر افق به دو نصفه تقسیم میشود بطوریکه محور انتخاب شده بین دو نصفه رقم واقع میشود. در قسمت بالای تصویر این صفحه مانور «لیزی-ایت» با توجه به افق و محور هدف مجسم گردیده است.

مانور واماندگی پیشرفته

(Advance Stall)

«واماندگی پیشرفته» اصطلاحاً نام یک مانور آموزشی پروازی است که در آن ضمن اوجگیری هواپیما در یک وضع «حداکثر واماندگی» تحت شرایطی قرار میگیرد که تأثیر سطوح فرامین آن در حداقل کفایتی باشد که برای امکان کنترل هواپیما، جهت پائین دادن دماغ و باز یافتن سرعت پرواز لازم است.

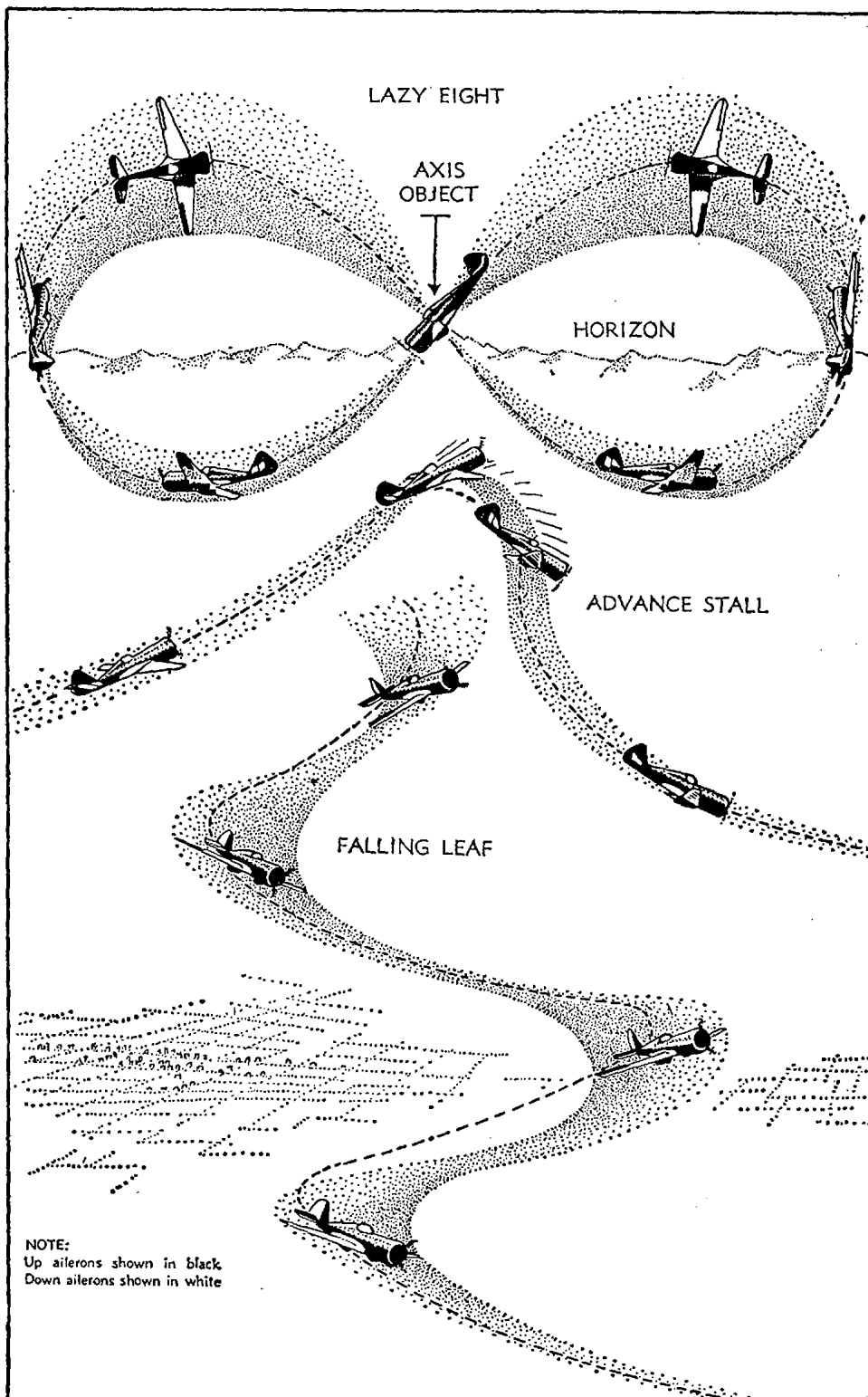
در قسمت وسط تصویر این صفحه

مانور «واماندگی پیشرفته» مجسم گردیده است.

مانور «برگت در حال سقوط»

(Falling Leaf)

«فالینگ لیف» بمعنی تحت‌اللفظی «برگ در حال سقوط» نام یک مانور پرواز است که در آن یک هواپیما در شرایط سریدن (نظیر برگ درختی که در حال افتادن از درخت باشد) تلو تلو خوران به چپ و راست ارتفاع کم میکند بدون اینکه جهت عمومی پرواز آن تغییر یابد. این مانور با قرار دادن هواپیما در شرایط واماندگی و شروع مانور پیچ در یک سمت و ممانعت از تکمیل اولین دور پیچ با استفاده بموقع خلبان از فرامین عملی میشود. این مانور در هر چند سیکیلی که خلبان بخواهد میتواند ادامه یابد. البته با هر سیکیلی مقداری از ارتفاع پرواز کاسته میشود زیرا هواپیما در حالت واماندگی میباشد. قسمت پائین تصویر این صفحه مانور «فالینگ لیف» را نشان میدهد.



بقیه «مانورهای لوپ» - دنباله مطلب صفحه مقابل

که بازم برخلاف جهت تأثیر وزن عمل میکند از فشار وزن خلبان بر کف کابین میکاهد و هرگاه سرعت مانور کافی باشد برای چند ثانیه حالت بی‌وزنی کامل بوجود می‌آید ولی بالعکس در نیمه تحتانی مسیر که وزن و گریز از مرکز در یک جهت تأثیر مینمایند مجموعاً سعی میکنند که خلبان از کابین هواپیما به بیرون پرتاب گردد.

مرکز ووزن عکس هم تأثیر میکنند و از وزن خلبان کاسته و در سرعت کافی بی‌وزنی احساس میشود لیکن در نیمه تحتانی مسیر، گریز از مرکز ووزن مجموعاً خلبان را برکف کابین هواپیما می‌فشارند همچنین هنگامیکه خلبان در خارج از مسیر دایره ای مانور قرار میگیرد ویا پاهای خلبان متوجه مرکز دایره مسیر است در نیمه فوقانی مسیر، گریز از مرکز

مانورهای «پیچ» :

(SPIN)

«اسپین» یا «پیچ» درحالیکه تعمداً بوسیله خلبان انجام گیرد يك مانور پروازی محسوب میشود و در غیراین صورت یکی از حالات پروازی است که ناشی از واماندگی کامل هواپیما و نتیجه اش کاهش سریع ارتفاع در يك مسیر مارپیچی میباشد. روی هم رفته از ۹ نوع «پیچ» میتوان نام برد:

- ۱- غیر عادی . ۲- پیچ تخت . ۳- پیچ معکوس . ۴- پیچ غیر عمد . ۵- پیچ عادی بدون استفاده از نیروی موتور . ۶- پیچ عادی با استفاده از نیروی موتور . ۷- پیچ کامل یا دقیق . ۸- پیچ بدون کنترل . ۹- پیچ با اوجگیری قائم . اینک بطور خلاصه با هر یک از انواع «پیچ» آشنا میشویم که امکان اجرای آنها به نوع هواپیما بستگی دارد :

پیچ غیرعادی :

این نوع پیچ معمولاً در اثر بکار بردن خشن و یا غیر عادی فرامین هواپیما پیش می آید و با وجود کوشش خلبان از طریق فرامین لازم جهت رهایی از ادامه پیچ ، هواپیما در کمتر از حدود دویچ اضافی دیگر بوضع عادی باز نمیگردد. برای خارج کردن هواپیما از پیچ غیرعادی اغلب نیاز به استفاده از فرامین معکوس و گاهی احتیاج به مهارت و استادی ویژه خلبان است .

پیچ تخت :

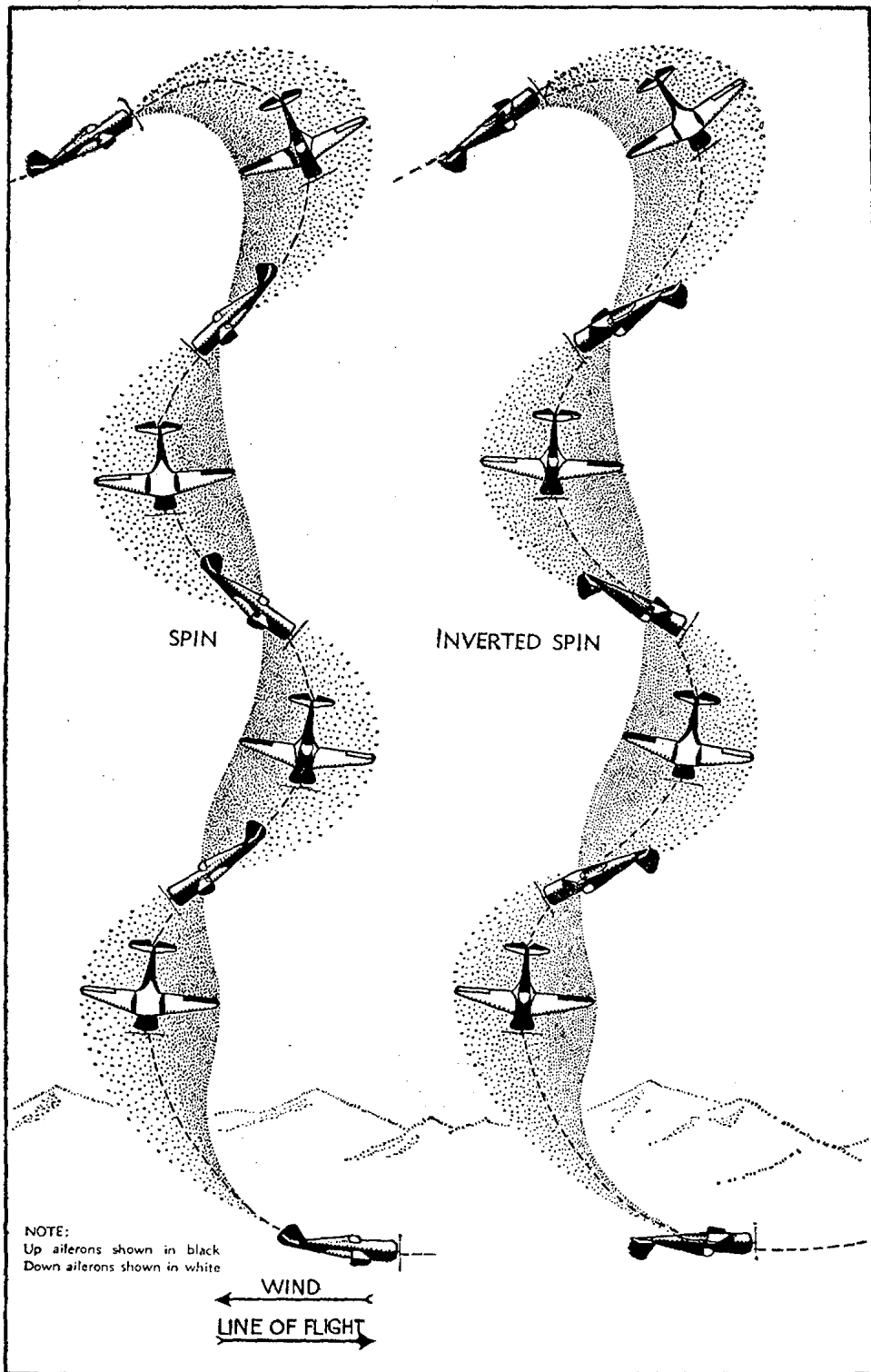
پیچی است حول محور قائم هواپیما درحالیکه محور طولی آن کمتر از ۴۵ درجه با سطح افقی زاویه به سمت پستین دارد. در این شرایط شهرها و سطوح فرامین دم بی اثر میشوند زیرا هواپیما در حالت واماندگی بوده و حرکت پیچی هواپیما در مسیر نزولی مانع از تأثیر بادملخ به سطوح فرامین دم میشود.

پیچ معکوس :

يك مانور پرواز خوبی پیشرفته نظیر پیچ عادی است. ولی با این تفاوت که در این مانور هواپیما در حالت معکوس یا پرواز پشت و خلبان در خارج دوائر پیچ قرار دارد ، بر-خلاف پیچ عادی که خلبان در داخل دوائر پیچ قرار میگیرد.

پیچ غیر عمد :

پیچی است که بدون اراده خلبان و در اثر واماندگی غیر منتظره هواپیما پیش می آید .



در تصویر این صفحه دو نوع از مانور های پروازی «پیچ» یکی پیچ عادی (سمت چپ) و دیگری پیچ معکوس را ملاحظه میفرمائید. جهت باد از راست بچپ و مخالف جهت پرواز است (در تصویر حالت پائین بودن شهر سفید و حالت بالا بودن آن به رنگ سیاه مجسم شده است).

پیچ عادی باموتور خاموش :

این پیچ که گاهی «پیچ دم» یا «پیچ کنترل شده» نیز نامیده میشود با تصمیم خلبان و استفاده از سطوح فرامین و بدون استفاده از نیروی موتور بوجود می آید و با بکار بردن فرامین معکوس یا خنثی کننده قبل از اینکه

هواپیما بیشتر از دو پیچ دیگر به مانور ادامه دهد، بحالت عادی پرواز باز میگردد.

پیچ عادی با استفاده از نیروی موتور :

يك مانور پیچ عادی است که در آن خلبان به نحوی که مقتضی باشد بقیه در ستون ۳ و ۲ صفحه روبرو

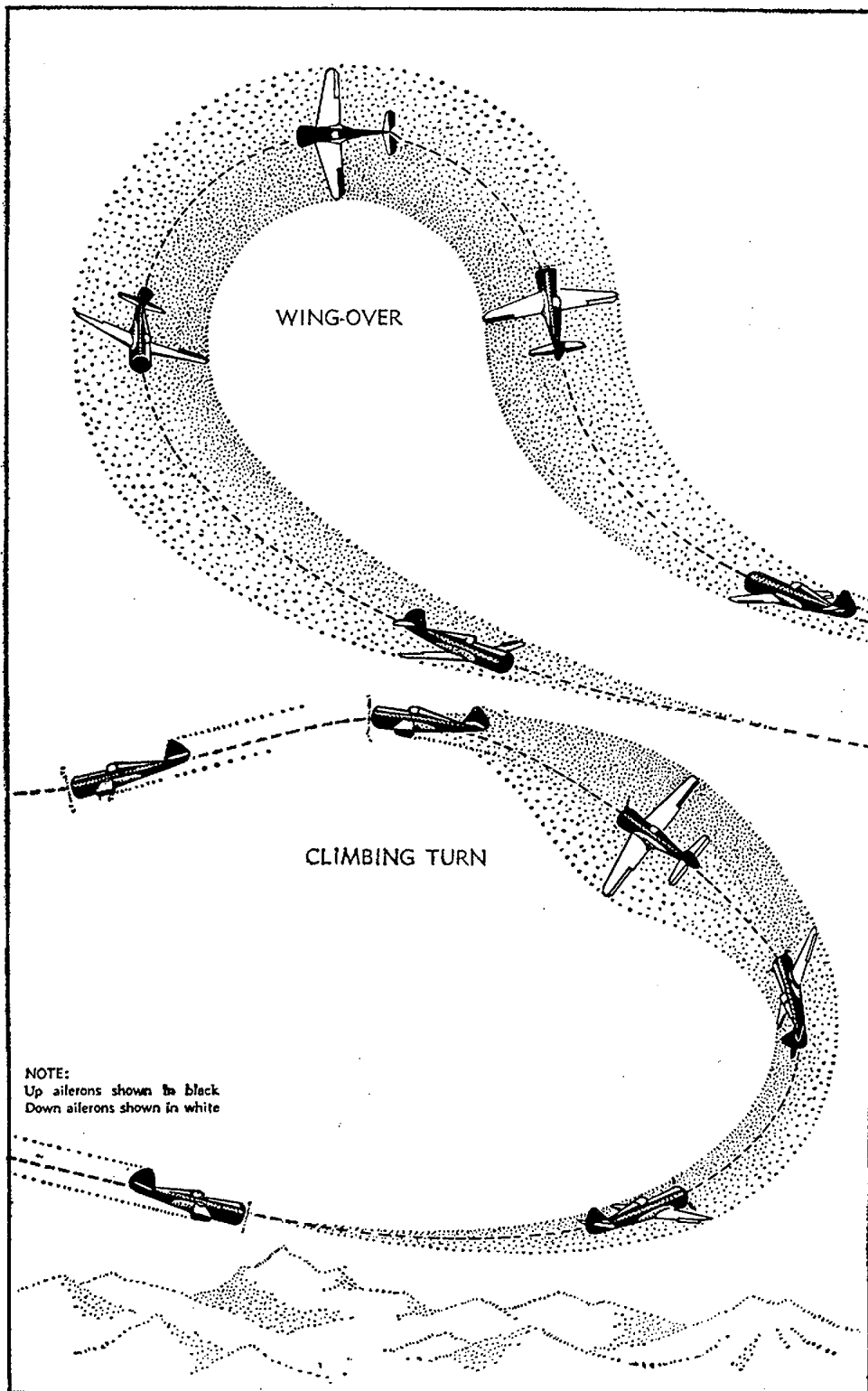
دو مانور پروازی

مانور «Wing-Over»

«وینگ اوور» که شاید بتوان آنرا مانور «روی بال رفتن» ترجمه کرد یکی از مانورهای پرواز است که بیشتر برای مقاصد آموزشی مورد استفاده قرار میگیرد و یک وسیله عالی و مفید جهت ایجاد هم آهنگی در ادراک شرایط پرواز و پرورش احساس سرعت و جهت یابی در مورد هنرآموزان خلبانی محسوب میشود. در این مانور هواپیما در مسیر اوج-گیری به گردش گذاشته میشود تا ارتفاعی که شرایط واماندگی بوجود آید و از آن ارتفاع اجازه داده میشود که دماغ هواپیما در مسیر ادامه گردش به پائین افتد سپس بدنبال شیرجهای که تقریباً درجهت ۱۸۰ درجه نسبت به جهت آغاز مانور انجام میگیرد سرعت افزایش یافته و بار دیگر پرواز عادی بدست می آید. نوعی از این مانور را گاهی «واماندگی سرچکشی» اصطلاح میکنند. قسمت بالای تصویر این صفحه مانور «وینگ اوور» را مجسم کرده است.

مانور گردش همراه با اوجگیری

«گردش همراه اوجگیری» یک مانور پروازی است که در آن هواپیما ضمن اوجگیری گردش نیز انجام میدهد. این مانور ممکن است دو حالت داشته باشد «متوسط» و «تند»؛ در گردش همراه اوجگیری با شرایط متوسط، اوجگیری به ارتفاع کمتر، از ارتفاعی که هواپیما اگر در همان شرایط منتها بدون گردش اوجگیری میکرد، انجام میگیرد زیرا گردش موجب میشود که مقداری از سرعت و نیروی بالابری سطوح هواپیما (برا) کاسته شود. در این مانور میزان اوجگیری و میزان گردش و زاویه کجی بایستی در تمام طول مانور ثابت نگهداشته شود. گردش همراه اوج-گیری با شرایط تند، ترکیبی از دو مانور عادی یعنی اوجگیری تند و گردش تند با حداکثر ممکنات هواپیماست و این مانور مرکب برای آمادگی جهت انجام مانورهای پیشرفته نظیر لیزی-ایت (Lazy Eight) و شاندل (Chandelle) انجام میگیرد. قسمت پائین تصویر این صفحه یک مانور «اوجگیری همراه گردش» را نشان میدهد.



«مانور پیچ» - دنباله مطلب صفحه روبرو

از نیروی موتور بهره میگیرد.
پیچ کامل یا دقیق:

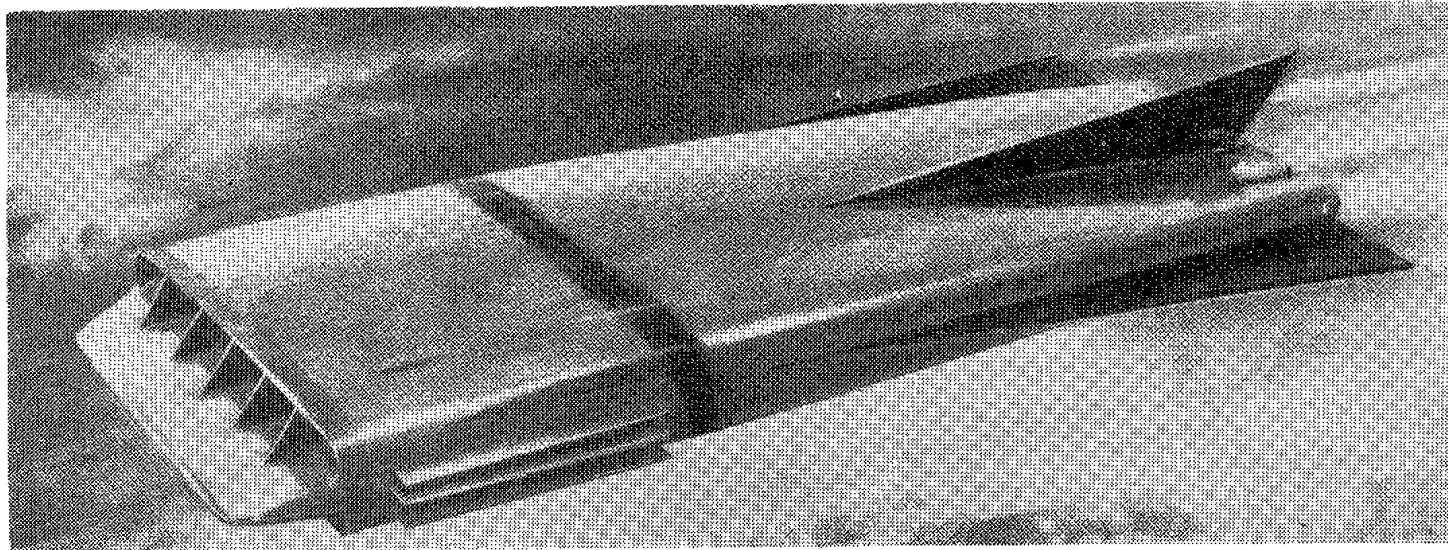
یک مانور آکروباسی هوایی خیلی دقیقتر از پیچ عادی میباشد معمولاً تعداد پیچ این مانور نیم-یک-۱ تا ۲ پیچ کامل است و هیچوقت حداکثر از سه پیچ تجاوز نمیکند.

پیچ بدون کنترل:

پیچی است که در آن سطوح فرامین تأثیری برای خارج کردن

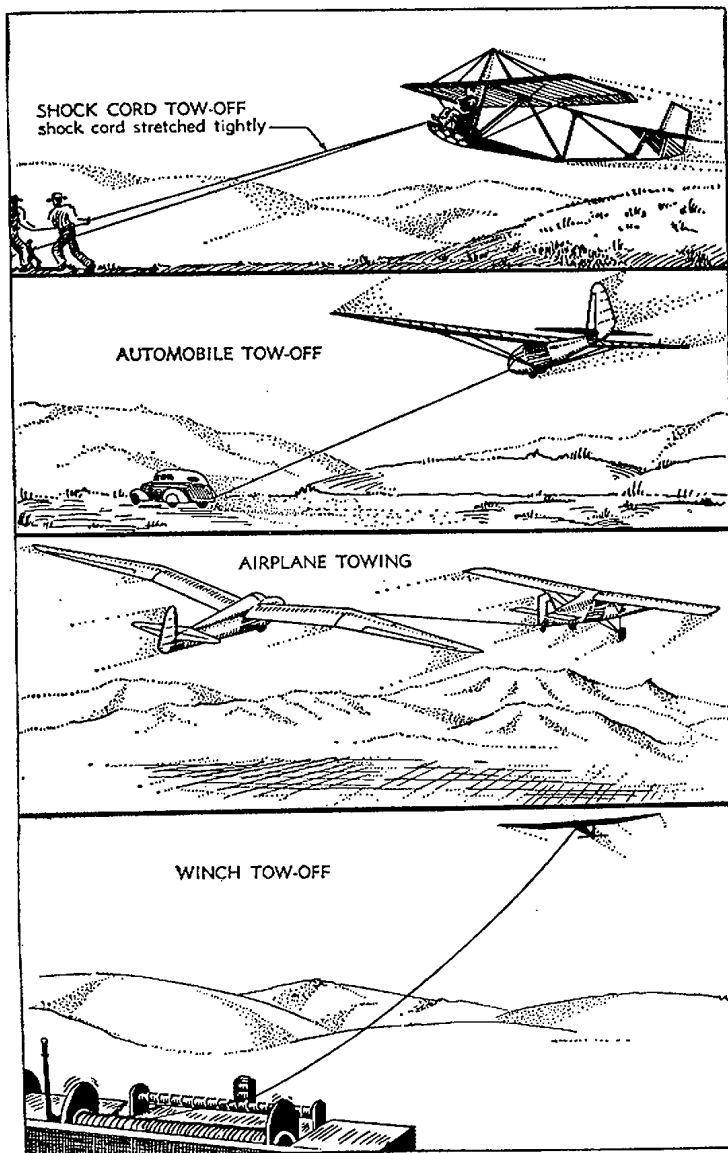
هواپیما از پیچ ندارد و یامیزان این تأثیر بسیار ناچیز است.
پیچ با اوجگیری قائم:

یک مانور آکروباسی پروازی است که در آن هواپیما ضمن غلتیدن حول محور طولی خود بطور قائم اوجگیری مینماید و در نقطه اوج حالت واماندگی و پرواز پشت بخود میگیرد و از آنجا با قرار گرفتن در وضع شیرجه، سرعت لازم را جهت حصول شرایط عادی پرواز بدست می آورد.



از تداپیر گوناگون برخاستن گلايدر

در تصویر پائین با چهار نوع از راههای مورد استفاده برای برخاستن هواپیمای بی موتور (گلايدر) آشنا می‌شویم. تنها عامل لازم برای جدا شدن گلايدر از زمین و آغاز پرواز ایجاد حرکت و سرعت اولیه کافی در آنست و این حرکت معمولاً از طریق طنابی که به قسمت دماغ گلايدر قلاب و بوسیله عامل محرکی کشیده می‌شود، مانند نیروی افراد انسانی-اتومبیل- هواپیمای وینچ و غیره، بدست می‌آید.

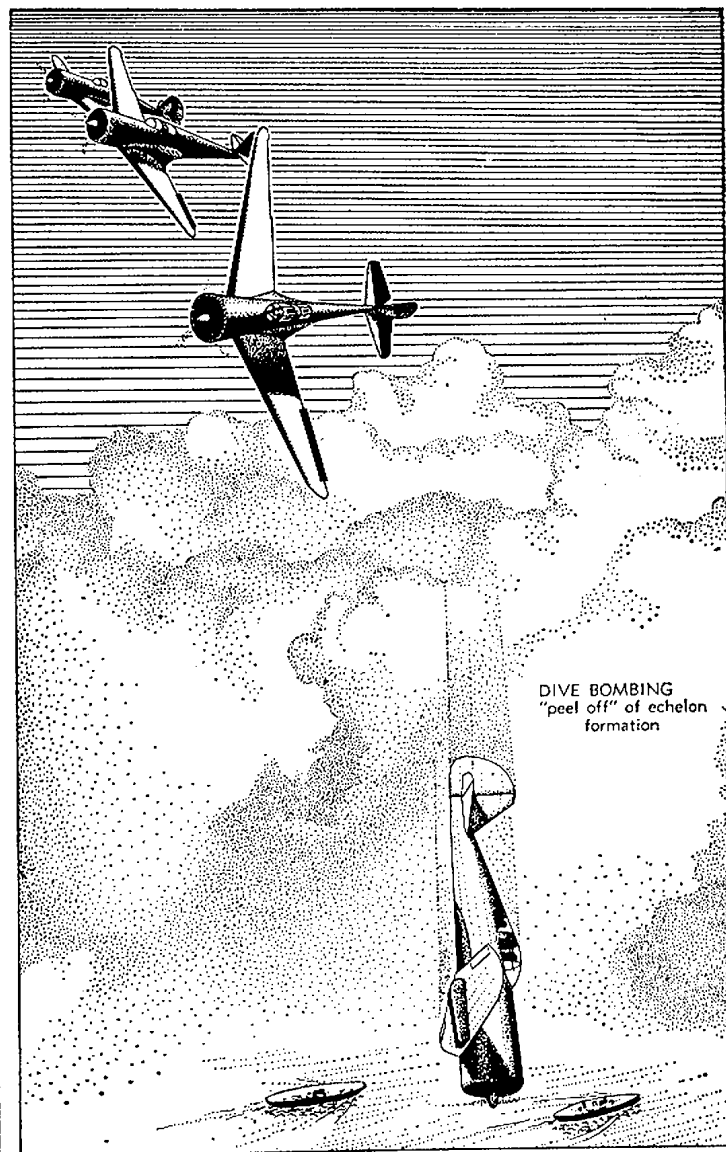


هواپیمای مسافری با ۷ برابر سرعت صوت

بالا: طرح شرکت هواپیماسازی لاکهید آمریکا برای هواپیمای مسافربری با هفت برابر سرعت صوت. بجای بال از شکل آئرو-دینامیکی بدنه این هواپیما استفاده شده است.

به بمباران شیرجه‌ای از صورتبندی پله‌ای

تجسمی از بمباران شیرجه در حالیکه هواپیما از یک صورتبندی ستون پله‌ای (اشهلون) جدا و با اصطلاح «کنده» شده است.



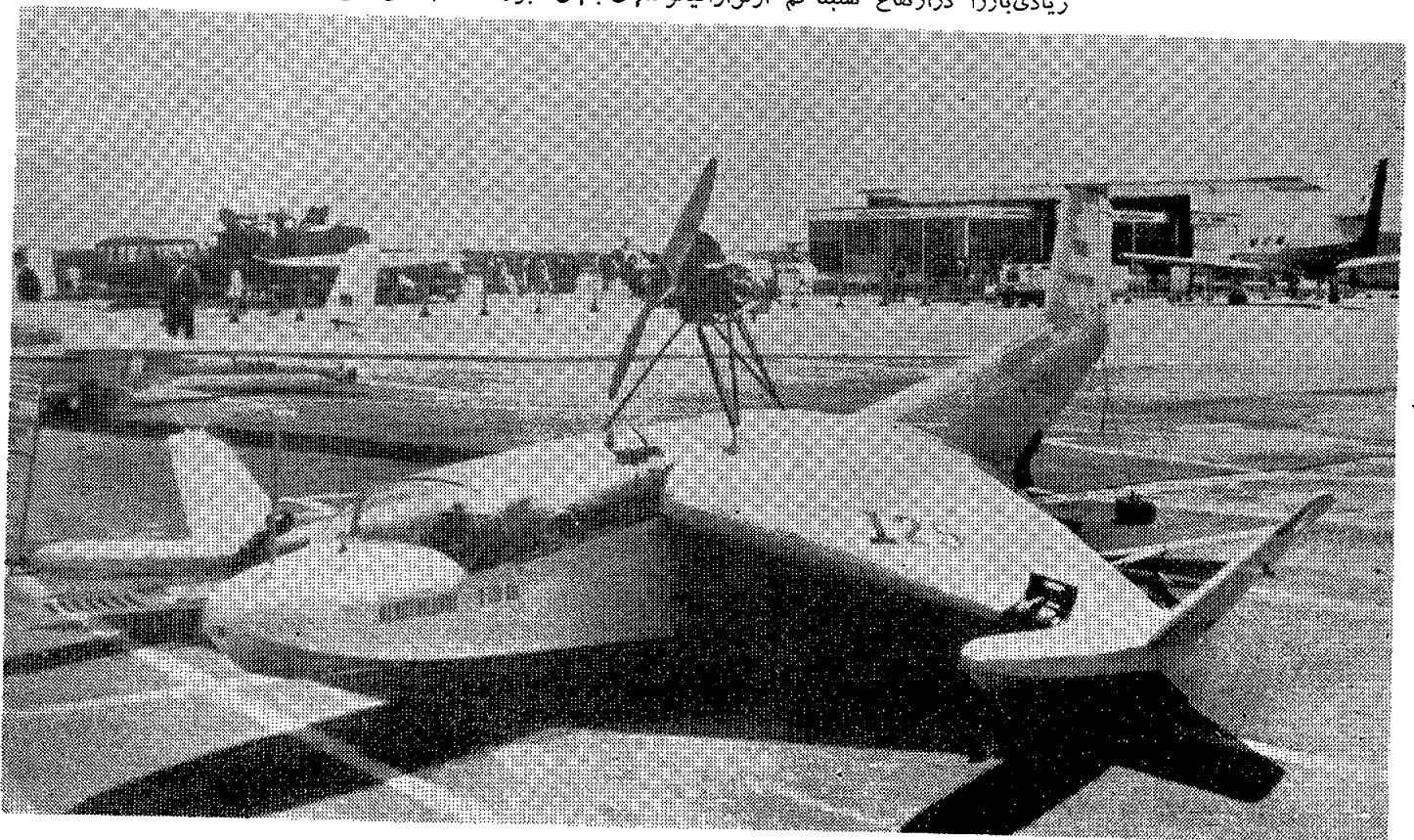
شرکت انگلیسی دوهوایلاند تولید آنرا آغاز کرده و ادامه داد) با خلبانان غیر نظامی و قدری تغییرات فنی وارد خدمت اداره پست شدند و کارخانه های هواپیمائی هم ب فکر افتادند که هواپیما های مناسبتری جهت حمل نامه ها و بسته های پستی بسازند .

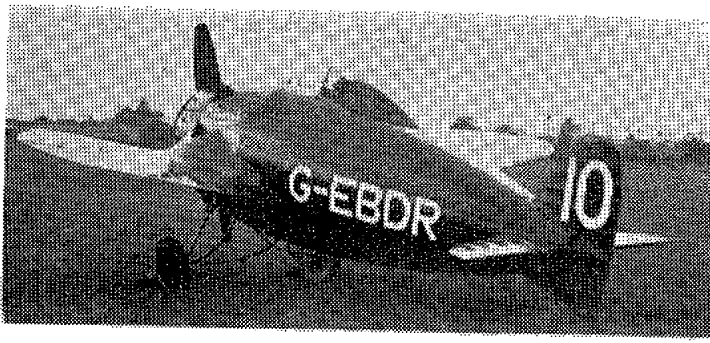
با طرح مسئله پرواز های شبانه در امر حمل پست، مشخصات بهتر پرواز از عوامل درجه اول بشمار می- رفت . وسائل کمکی و دستگاههای کنترل موجود در هواپیما ها به هیچوجه برای پرواز بدون دید و یا پرواز شب کفایت نمیکرد و کنترل هواپیما هنوز متکی به احساس خلبان نسبت به فشار هائی بود که در شرایط تغییرات وضع هواپیما به نقاط مختلف بدن او وارد می شد . و این احساس به هیچوجه نمیتوانست برای پرواز های بدون دید قابل اطمینان باشد . یکی از خلبانان اداره پست میگفت که شبی هواپیمایش چنان دستخوش طوفان شد که کنترل هواپیما برای او غیر ممکن گردید سرانجام با ناامیدی فرامین هواپیما را رها کرده و فریاد زد : خدایا فرامین را بخودت سپردم . از دست من که کاری بر نمی آید . خلبان مذکور اضافه نمود که: « خداهم در واقع به فریادم رسید و برای همین است که حالا زنده ام و با شما صحبت میکنم » .

هواپیما ها با پرواز در ارتفاعات بالاتر امکان پرواز سریعتر بدست می آوردند و درعین حال از شرایط جوی نامناسب میتوانستند مصون بمانند ولی با افزایش ارتفاع از لحاظ کمبود فشار هوا و اکسیژن مشکلاتی برای موتور و کارکنان هواپیما بوجود می آمد . در مورد موتور راه حل مشکل اضافه کردن پمپی برای تأمین هوای فشرده بنام « سوپرشارژر » بود . با احساس این نیاز دو نوع سوپرشارژر ساخته شد . یکی از آنها توربو سوپر شارژر بود که بوسیله داتوفرانسوی و «استانفورد ماس » آمریکائی (مربوط به شرکت جنرال الکتریک) اختراع گردید . این دستگاه از توربینی تشکیل میشود که با نیروی گاز موتور کار میگرد و بنوبه خود کمپر - سوری را به حرکت در آورده و به موتور با فشار هوا میرساند . نوع دوم پمپ مکانیکی بود که بکمک چرخ دنده ای که در قسمت عقب موتور کار گذاشته شده بود عمل میکرد . این دستگاه در هواپیمای «له پر» که موتوری از نوع لیبرتی داشت بمنظور آزمایش سوار شد و بیاری همین دستگاه بود که خلبان ارتش موسوم به «شرودر» در سال ۱۹۲۰ رکورد جهانی ارتفاع پرواز را به ۳۱۱۱۵ پا ارتفاع داد .

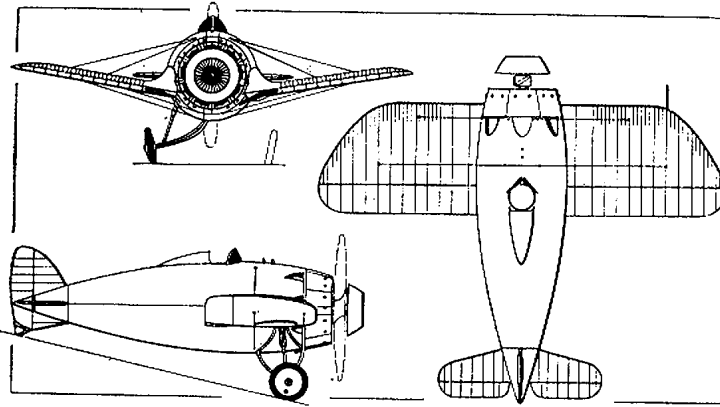
مسئله دیگری که برای حل آن تلاش میشد مربوط

در نمایشگاه هواپیمائی که امسال در «هانور» آلمان برپا شد تازگیهای چشمگیری که بتوانند در قیاس با نمایشگاه فرانبرو امسال انگلیس و یا لوربورژ پاریس سال گذشته وجه امتیاز خاصی با این نمایشگاه به بخشند وجود نداشت. تنها ماشینی که توجه کارشناسان را بخود جلب کرد قایق پرنده ای بود با ظاهری غیر معمول و عجیب، طرح کترالکساندر لیبیش که هر چند از نظر نوع در طبقه بندی « هاور-گرافت»ها منظور شده بود، لیکن علاوه بر حرکت در روی آب و یا با ارتفاع کمی روی خشکی، عملاً مثل هواپیما نیز قادر به پرواز بود بطوریکه نمونه ارائه شده در نمایشگاه در یک برنامه نمایشی توانست با سرعت ۹۰ میل در ساعت در ارتفاع ۶۰۰ پا پرواز کند. این قایق پرنده که مجهز به یک موتور بقدرت ۴۰ اسب است مدل کوچکی است از یک طرح بزرگ که خواهد توانست تعداد زیادی مسافر یا مقدار زیادی بار را در ارتفاع نسبتاً کم از فرازاقیانوسهای جهان عبور دهد (عکس زیر) .





عکس بالا و تصویر سه جانی پائین هواپیمای مخصوص مسابقه، موسوم به «بريستول ريسر» را نشان ميدهد که در سال ۱۹۲۳ پرواز کرد و در عصر خود از پيشرفته ترين طرحها بشمار ميرفت .



شرکت بريستول در سالهاي بين ۱۹۲۱ و ۱۹۲۳ هواپيمای مخصوصی موسوم به « بريستول ريسر » را جهت پرواز در مسابقات هوايي طرح و تکميل نمود که باتوجه به حدود پيشرفتهای فني آن عصر طرح فوق العاده چشمگيري محسوب ميشد. اين هواپيما مجهز به موتور ي بقدرت ۴۸۰ اسب بخار بود و اولين پرواز آزمایشی آن بخلبانی «سایریل پوینز» در ژوئيه ۱۹۲۲ انجام گرفت ولی در این پرواز خلبان متوجه گردید که بال هواپيما حين پرواز سريع دچار لرزش و نوسان ميشود و کنترل هواپيما را مختل ميسازد و برای برطرف کردن این عيب بود که بالهای هواپيما از بالا و پائين به بدنه مهار شد. چرخها و ارابه فرود هواپيما بطور دستی و بیاری زنجير قابل جمع شدن بودند. حداکثر سرعت هواپيما ۳۵۴ کيلو متر در ساعت - فاصله دونوک بالاش ۷۶۷ متر - طول آن ۶۵۸ متر - حداکثر بلندی آن هنگام استقرار در روی زمین ۲۶۶ متر بود.

در سال ۱۹۲۲ نیروی دریائی آمریکا بزرگترین دیریزابل دنیا یعنی « شناندوآ » را که از ذور آلومینیوم ساخته شده بود ، از شرکت گودیر خریداری کرد ، این دیریزابل در اوهايو گرفتار طوفان شدیدی شد و ۱۴ نفر از ۹۲ سرنشین آن جان خود را از دست دادند. اما دیریزابل لوس آنجلس که بعنوان غرامت جنگی از طرف آلمان تحویل آمریکا گردیده بود ، عمری طولانی داشت و مدتها به ارتش آمریکا خدمت کرد .

در اسپانیا مردی بنام ژان دولاسیروا بفکر ساختن وسیله پرنده ای از نوع دیگر بود . سیروا در یکی از پرواز هائیکه با هواپيما انجام میداد بسبب افتادن هواپيما به پیچ دچار سانحه شده و بشدت زخمی گردید و باخاطری آزوده از این سانحه تصمیم داشت وسیله را تکمیل کند که فاقد معایب هواپيما های آنروز باشد . ماشین پرنده سیروا موسوم به «اتوزیرو» با بالهای

به افزایش برد پرواز بود . کوششهایی که در این زمینه، قبل از جنگ جهانی اول بعمل آمد ثمرات رضایتبخشی را بار آورد .

برای ارائه نتایج مثبت این تلاشها ، روز هشتم ماه مه سال ۱۹۱۹ سه هواپيماي غول پیکر نیروی دریائی آمریکا به قصد عبور از اقیانوس اطلس ، «لانک ایلند » را ترک گفتند . هواپيما های کورتیس نیروی دریائی با نام «NC - 4» بمنظور عبور از اقیانوس طرح ریزی و ساخته شده و هر يك بدنه ای کوتاه با چهار موتور لیبرتی داشت و سطوح دم هواپيما در انتهای پشت ستونهای سوار شده بود که دم را به بدنه اصلی هواپيما مربوط میکردند . فاصله دونوک بال آن ۱۲۶ پا بود . دو فروند از این هواپيما ها با فرود اجباری در اقیانوس مواجه با شکست شدند و خدمه آنها بیاری ناوشکنهای آمریکائی نجات یافتند ولی هواپيماي سوم به خلبانی ستوان آلبرت « رید » (که بعد ها بدرجه آدمیرالی رسید) سرانجام با پیروزی در جزائر آزور فرود آمد و این نخستین پرواز هواپيما از غرب به شرق بر فراز اقیانوس اطلس بشمار ميرفت .

متعاقب این پیروزی دو انگلیسی به اسامی هاری هاوکر و مک کنزی گریو ، کوشیدند که از طریق نیوفاندلند دست به پرواز مشابهی در عبور از اقیانوس اطلس بزنند اما شکست خوردند . ماه بعد، دو انگلیسی دیگر یعنی کاپیتان آلنوک و ستوان آرتور ویتن براون با يك بمب افکن و یکروز « وایمی » مجهز به دو موتور رولز رویس ، از «سنت جانز» به پرواز درآمدند و پس از ۱۶ ساعت مبارزه با باد ، باران و مه به ایرلند رسیدند . ارتش آمریکا طرحهایی جهت توسعه هواپيمايی در دست داشت . در سال ۱۹۲۳ دو خلبان ارتش آمریکا به نامهای ستوان مک کاردی و اوکلی کلی ، با يك فروند هواپيماي يك باله حمل و نقل نظامی فوکر «ت-۲» بدون توقف از نیویورک تا سان دیاگو (کالیفرنیا) پرواز کردند. سال بعد ارتش آمریکا برنامه ای برای يك پرواز جمع بدور دنیا ترتیب داد که چهار فروند هواپيماي دو باله دوگلاس «دی-دابلوی-ئی» با موتور های لیبرتی در آن شرکت جستند . دو فروند از هواپيما های شرکت کننده بخلبانی ستوان لاول اسمیت و ستوان اریک نلسون در عرض ۱۷۵ روز این مأموریت را با موفقیت انجام دادند .

با وجود پیشرفت هواپيما ، دیریزابل از خاطره ها بیرون نرفت ولی سابقه آن ملو از تراژدیهای مرگبار بود . یکسال بعد از جنگ ، بریتانیا يك برنامه پرواز بوسیله دیریزابل از نوع «آر-۳۴» بین انگلستان و آمریکا ترتیب داد و این اولین پرواز «وسیله سبکتر از هوا» بر فراز اقیانوس اطلس محسوب ميشد. اما دیریزابل مذکور که به آمریکا فروخته شده بود ضمن يك پرواز آزمایشی در بریتانیا از وسط به دو نیم شد و ۳۴ سرنشین آن جان سپردند .

گردنده‌ای که داشت ، در تعبیر رؤیای قدیمی عالم هوایمائی ، گامی درجهت تکمیل وسیله پرنده قائم پرواز بود ولی نمیشد آنرا هلیکوپتر بشمار آورد زیرا پروانه یا بالهای افقی گردنده اتوژیرو ارتباطی باموتور آن نداشت و فقط با فشار هوا که در اثر حرکت ماشین تولید میشد مانند آسیاب بادی میچرخید.

نیروی موتور اتوژیرو با ملخی شبیه هوایما - های معمولی برای تأمین کشش لازم جهت پرواز افقی اتوژیرو بکار میرفت و مجهز به بالهای ضخیم و کوتاهی با سطوح کنترل بود و بمنظور کنترل جانبی در قسمت دم به سکانهای عمودی و افقی شبیه هوایما های معمولی مجهز بود .

در یکی از روزهای سال ۱۹۲۳ سیروا با روشن کردن موتور (ضمن تأمین حرکت اولیه بالهای «افقی گردنده» اتوژیرو خود با استارتی که بیاری طنابی عمل میکرد) بهوا برخاست و مسافتی معادل سه میل را در مسیر دایره‌ای و ارتفاع ۸۲ پائی برفراز فرودگاه «کواتروینتنز» مادرید پرواز کرد . این اولین پرواز موفقیت آمیز اتوژیرو بود که در معرض تماشای عموم و در برابر مقامات رسمی انجام گرفت. سیروا در مدل بعدی خود، پروانه بزرگ یا بالهای افقی گردنده اتوژیرو را از طریق کلاچ و میل لنگ به موتور هم وصل نمود. بطوریکه وقتی چرخش پروانه بسرعت لازم برای برخاستن میرسید ، ارتباط آنرا باموتور قطع میکرد تا بطور آزاد بچرخد. چرخش پروانه مادام که «ژیرو» در حرکت بود، ادامه داشت .

چندماه قبل از اولین نمایش اتوژیرو یک هلیکوپتر واقعی که پروانه اش توسط موتوری میچرخید، در آمریکا به پرواز درآمد. طراح این ماشین، ریاضی دان روسی الاصل دکتر جورج «بوتدزات» بود . اما مدت پرواز دستگاه اختراعی جورج بسیار کم و طولانی ترین نوبت آن ۲ دقیقه و ۴۵ ثانیه بود، در نتیجه طبعاً نمیتوانست مورد پسند ارتش آمریکا قرار گیرد. از سوی دیگر ، «اتوژیرو»ی سیروا به معنی واقعی پرواز میکرد و بهمین جهت شهرت بیشتری یافت .

در سال ۱۹۲۶ هوایماهای حمل و نقل، دیگر بمب افکنهای قدیمی نبودند و تولیدکنندگان برای

ساختن هوایماهای مناسب و تکمیل هرچه بیشتر آنها جهت مسافرتهاى راحتتر هوائی تلاش میکردند . تزئینات داخلی، سرویس غذا جهت آسایش مسافران وحتى استفاده از چهار موتور برای ایمنی پرواز، از جمله اقداماتی بود که در این زمینه بکار میرفت. فوکر در هلند ، هندلی بیچ در انگلستان و یونکرس در آلمان بیش از سایرین در این زمینه فعالیت نمودند. فوکر یک کارخانه هوایمائی مسافری نیز در نیوجرسی آمریکا تأسیس کرد. هنری فورد که متوجه کمبود هوایماهای مسافری در آمریکا گردیده بود، کارخانه ویلیام استوت را خریداری کرد و به دیترویت انتقال داد. تولید اولین هوایمائی مسافری تمام فلزی که استوت طرح ریزی کرده بود شروع شد ولی بزودی موتورهای لیبرتی جای خود را به سه موتور «رایت» یا «پرات اندویتنی» دادند. هوایمائی سه موتوره فورد که بدنه موجدارش علامت مشخصه آن شمرده میشد بعنوان موفقترین هوایمائی مسافری جهان شهرت زیادی کسب نمود. هوایمائی فورد علاوه بر استحکام از داشتن فرودگاه بزرگ نیز بی نیاز و کنترل آن بسیار ساده بود .

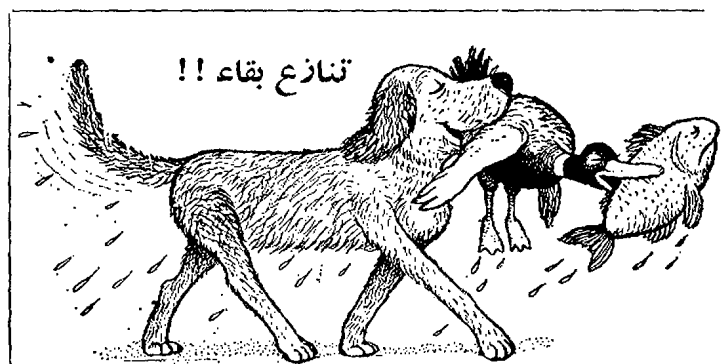
در حالیکه حمل و نقل هوائی مسافر و بار در آمریکا پیشرفت زیادی میکرد، هوایمائی «شخصی» در همان مراحل اولیه متوقف شده بود. دولت های اروپائی افرادی را که در امور هوایمائی فعالیت داشتند، مورد تشویق و ترغیب قرار میدادند و در نتیجه تعداد باشگاههای علاقمند به طرحهای اختصاصی هوایماهای سبک شخصی بطور روزافزون در این قاره افزایش می یافت. ولی در آمریکا اکثر مشغله تولیدکنندگان برای ساختن هوایماهای مورد نیاز ارتش و اداره پست فرصتی برای توجه به اینگونه افراد باقی نمیگذاشت .

معمداً افرادی مثل «جان کیو» همشهری برادران رایت، لحظه ای از فکر پرواز غافل نبودند. در اینموقع تعداد زیادی هوایمائی اضافی ارتش آمریکا که هر فروند از آن بطور متوسط به ۳۰۰ دلار فروخته میشد و عده زیادی خلبان سابق ارتش و نیروی دریائی که همگی علاقمند ادامه پرواز بودند، وجود داشتند. این خلبانان بزودی عده ای علاقمند دیگر هم دور خود جمع کردند که دست به نمایشات پروازی عجیب و خطرناکی میزدند .

از ترکیب این عوامل، گروهی موسوم به «Barnstormers»

یا «Gypsies» بوجود آمد که در برابر مبلغی بسا هوایماهای قراضه خود بهر کاری از جمله قدم زدن روی بال یا تعویض هوایما در آسمان دست میزدند. گروههای مذکور گاهی مسافرسوار میکردند و از هر مسافر از دوتا ده دلار یا در ازای هر پوند وزن بدنش یک پنی دریافت میکردند برخی از آنها تحت عنوان «گرگهای تنها» بطور انفرادی کار میکردند و برخی دیگر سیرکهای پرنده ای تشکیل داده و همراه گروههای نمایشات زمینی حرکت میکردند .

پایان



اولین گروه از بانوان ایرانی که داوطلب فرا-گرفتن فن خلبانی شدند و نخستین بانوی ایرانی که بدریافت گواهینامه خلبانی از دست مبارک شاهانه مفتخر شد و گزارشی از اولین جشن فارغ التحصیلی آموزشگاه خلبانی باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی در پیشگاه شاهنشاه آریامهر



اولین گروه از دوشیزگان داوطلب خلبانی در ایران - نفر وسط دوشیزه اینا آوشید

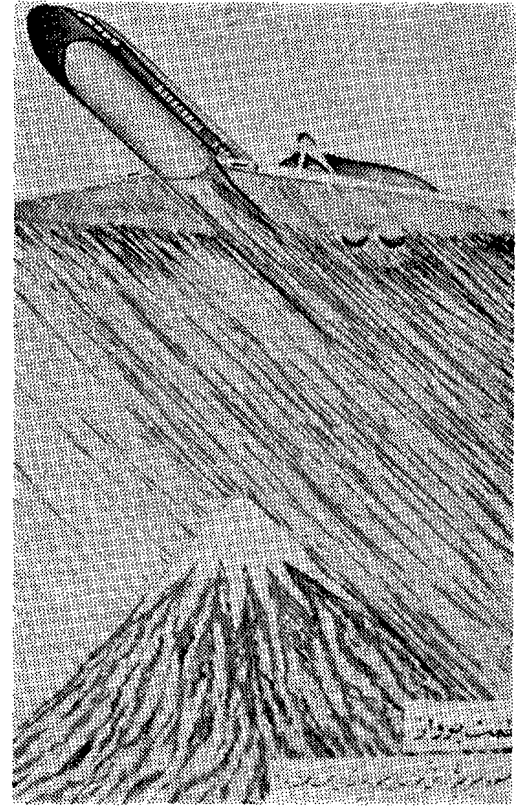
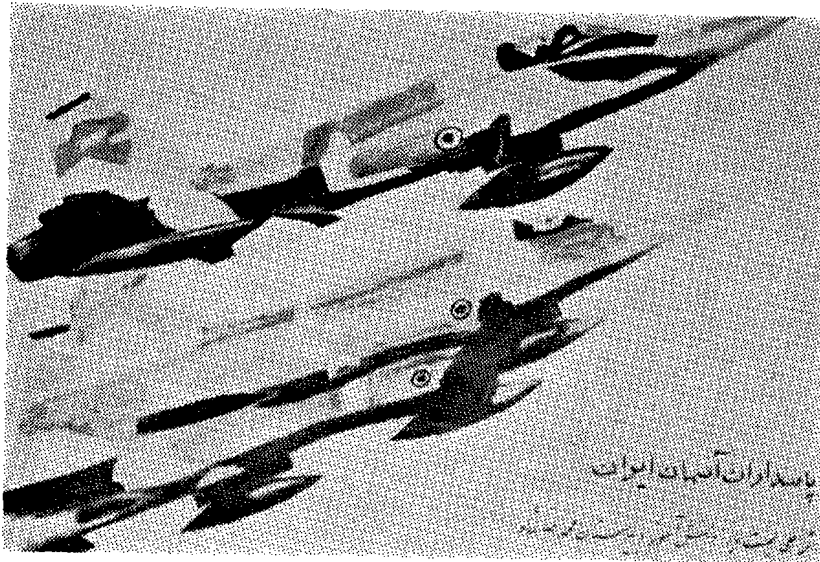
آقای علاءی از سپاسگزاری از تشریف فرمائی ذات اقدس ملوکانه گزارشی بشرح زیر معروض داشت :

« شاهنشاه - سال گذشته در ۲۶ اردیبهشت ماه ۱۳۲۱ ، گشایش این فرودگاه در پیشگاه مبارک انجام گرفت و تربیت خلبانان کشوری که در حقیقت مهمترین وظیفه باشگاه هواپیمائی است از اوائل خردادماه ۱۳۲۱ با مساعدت ویاری نیروی هوائی شاهنشاهی آغاز گردید . در ابتدا دروس پرواز تعلیم داده شد تا استعدادها بهتر ظاهر شود ، از نیمه مهرماه ۱۳۲۱ اساسنامه آموزشگاه و برنامه دروس نظری تنظیم و بتدریج بموقع اجرا گذاشته شد . هنرجویان هفته ای سه روز بفرودگاه آمده و تا کنون هر یک دست کم پنجاه ساعت و حداقل ۶۸ ساعت با هنرآموز خود ویا مستقلاً، پرواز نموده و در شهر نیز هفته ای ده ساعت مواد برنامه را از قبیل هواشناسی ، تئوری پرواز، چتر فرود، هواپیمای علمی و عملی، رهبری هوائی-نقشه خوانی- بهداشت و زبان خارجه فرا گرفته اند. از بیست نفر هنرجوی داوطلب اینک یازده نفر دوره اول خلبانی را پایان رسانیده و در روزهای ۱۴-۱۵ و ۱۶ خردادماه در حضور هیئت هنرآموزگاران و نمایندگان هواپیمائی کشوری امتحانات خود را با نمرات عالی گذرانده و امروز به دریافت گواهینامه خلبانی مفتخر میگردند که طبق آن مجازند پرواز کنند . به گواهی اهل فن ، موفقیت ۱۱ نفر از بیست نفر داوطلب، یعنی ۵۵ درصد پیروزی ، نسبت بسیار خوب و قابل تمجیدی در رشته آموزش خلبانی بشمار میرود . هیئت مدیره در نظر دارد با تکمیل وسائل لازم از سال آینده عده بیشتری را برای آموزش خلبانی بپذیرد » - سپس از پیشگاه ملوکانه استدعا کرد تا با اعطاء گواهینامه های فارغ التحصیلان دوره اول خلبانی آنان را قرین افتخار فرمایند .

اعلیحضرت همایونی گواهینامه های هنرجویان را یک یک اعطا فرمودند و سپس پرواز جمع و پرواز خوبی هنرجویان شروع شد. در پرواز خوبی مخصوصاً دوشیزه اینا آوشید مهارت زیادی از خود نشان داد. پس از فرود خلبانان مورد تفقد ذات اقدس همایونی قرار گرفتند . بین یازده نفر هنرآموز که طی مراسم یادشده به اخذ گواهینامه خلبانی از دست مبارک شاهانه مفتخر شدند دوشیزه اینا آوشید بعنوان اولین زن ایرانی به چنین افتخاری نائل آمد .

یکی از رشته هائیکه بانوان ایرانی از همان سالهای اول نهضت آزادی زنان در کشور ما ، بفعالت پرداختند « هوانوردی » بود . باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی این افتخار را دارد که از همان تاریخ (۱۳۱۸) وسائل شرکت بانوان را در این رشته با ارزش و پراهمیت فراهم ساخت . بطوریکه بین نخستین داوطلبان آموزش فن خلبانی باشگاه عده قابل ملاحظه ای از دوشیزگان و بانوان علاقمند نیز وجود داشتند که دوشادوش مردان جوان هم میهن خود بفرار گرفتن این فن شریف پرداختند . متأسفانه واقعه شوم سرایت آتش جنگ جهانی دوم به کشور ما برای چندسال باشگاه را در ادامه سریع راه پیشرفت که طبعاً با تلاش جوانان ملازمه داشت ، دچار اشکال کرد ، ولی خوشبختانه میهن ماتحت رهبری خردمندان و تدابیر داهیان شاهنشاه آریامهر بزودی آثار نامطلوب ناشی از جنگ را پشت سر گذاشت و راه تکامل سریع و پیشرفت انقلابی و روزافزون را پیش گرفت. باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی نیز با برخورداری از توجهات خاص ملوکانه مساعی ثمربخش خود را ادامه داد. اینک بمنظور یادآوری جریان مراسم جشن فارغ التحصیلی باشگاه که برای اولین بار بعد از واقعه سوم شهریور ۱۳۲۰ در پیشگاه فرخنده همایونی انجام گرفت ، خلاصه رپورتاژی که زیر عنوان « در فرودگاه باشگاه هواپیمائی » پیرامون این موضوع در شماره ۱۱۱ سال سوم - مورخه سوم تیرماه ۱۳۲۲ مجله اطلاعات هفتگی درج شده از نظر میگذرد :

« ساعت پنج بعد از ظهر روز چهارشنبه ۲۵ خرداد ۱۳۲۲ اعلیحضرت همایون شاهنشاهی برای اعطای گواهینامه های هنرجویان آموزشگاه خلبانی به فرودگاه باشگاه هواپیمائی تشریف فرما شدند هیئت دولت - عده ای از امرای ارتش و جمعی از شخصیتهای مملکتی و همچنین هیئت مدیره باشگاه در فرودگاه حضور داشتند . پس از اجرای مراسم احترامات، شاهنشاه حاضرین را مورد تفقد ملوکانه قرار دادند . آقای علاء رئیس باشگاه هیئت مدیره باشگاه را به پیشگاه ملوکانه معرفی کرد و آقای دکتر عیسی صدیق رئیس هیئت عامله باشگاه ابتدا آقای «تیلر» آمریکائی (رئیس آموزشگاه خلبانی باشگاه) و سپس همه هنرآموزان و مکانیسنهای باشگاه را به پیشگاه مبارک معرفی نمود و همه آنان مورد تفقد قرار گرفتند . شاهنشاه بعد از بازدید هواپیما ها به جایگاه مخصوص که در جلو آشیانه قرار داشت تشریف فرما گردیدند - در این موقع

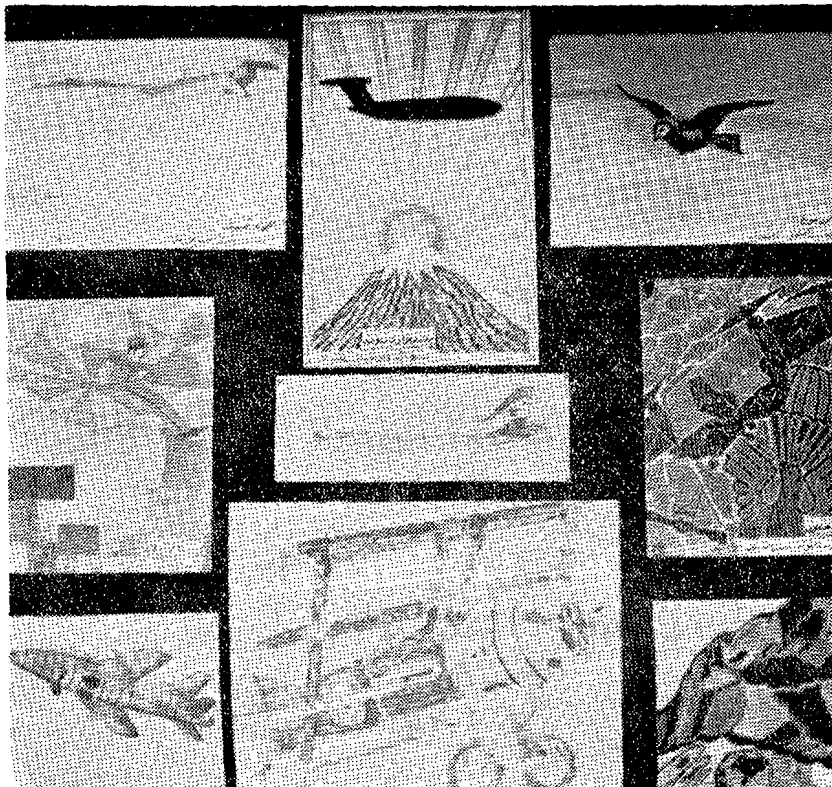


مسابقه نقاشی «فضا» در آموزشگاه هواپیمای مدل

- ۱۳- آقای علائیان از سازمان پیشاهنگی سیار همدان .
- ۱۴- آقای محمدرضا یزدانیان از نجف آباد.
- ۱۵- دوشیزه فرحانگیز خالصی زاده از سازمان پیشاهنگی سبزوار .
- ۱۶- آقای پداله محزون از دبیرستان دهقان (نجف آباد) .
- ۱۷- آقای هوشنگ منظوری از هنرستان سیار چهارمحال بختیاری .
- ۱۸- آقای پرویز معینی پور از مدرسه راهنمایی فرمانمائی تهران پیشاهنگ شماره ۳
- ۱۹- دوشیزه زهرا اسکویی از تبریز .
- ۲۰- آقای ایزدی از مدرسه راهنمایی همدان .
- در این صفحه : چند نمونه از نقاشیهای مسابقه چاپ شده است .

در مسابقه نقاشی فضا که از طرف آموزشگاه هواپیمائی مدل باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی بین دانش آموزان سراسر کشور برگزار گردید عده کثیری از علاقمندان شرکت نموده بودند . از میان شرکت کنندگان ۳۰ نفر که صاحب بهترین نقاشیها بودند انتخاب و برنده جایزه شدند . اسامی ۱۸ نفر از برندگان به ترتیب عبارتند از:

- ۱ - دوشیزه شهرزاد آیتی از سازمان پیشاهنگی نجف آباد شماره کارت ۴۳۵
- ۲ - آقای علی همت یار از دبیرستان محمدرضا شاه (بروجرد) .
- ۳ - آقای احمد کریم زاده از دبیرستان منصور (تبریز)
- ۴ - آقای یونس بالائی از دبیرستان دهخدا (تهران) .
- ۵ - آقای سعید کوچمشکان از سازمان پیشاهنگی سیار تبریز .
- ۶ - آقای احمد جلالی از سازمان پیشاهنگی سیار (تبریز)
- ۷ - آقای احمد کریم زاده از سازمان پیشاهنگی سیار تبریز (نقاشی شماره ۲ مربوطه) .
- ۸ - آقای نادر دانش مهر از دبیرستان منصور (تبریز)
- ۹ - آقای جعفر بادام زاده حقیقی از دبیرستان منصور (تبریز)
- ۱۰ - آقای مسعود میرجلالی از دبیرستان تخت جمشید (تهران) .
- ۱۱ - دوشیزه شهرزاد آیتی از مدرسه راهنمایی نجف آباد (نقاشی شماره ۲ مربوطه) .
- ۱۲ - آقای سعید میرجلالی از دبیرستان نظام مافی (تهران) .



بازهم سخنی پیرامون شصت و پنجمین اجلاسیه سالانه

فدراسیون بین‌المللی هواپیمائی که از یکم تا هفتم اکتبر ۱۹۷۲ در پاریس تشکیل شد:

سپس مدیرعامل فدراسیون چنین ادامه داد :
« من معمولاً گزارشات خود را با ملاحظاتی درمورد موضوعی که مورد علاقه فدراسیون است خاتمه میدهم و این بار بنظر من مسئله مورد توجه فدراسیون، مسابقات جهانی میباشد .

سازمان دادن این مسابقات احتیاج به پول قابل ملاحظه و کار زیاد دارد و باشگاهی که این مسابقات را ترتیب میدهد واقعاً باید افتخار کند که چنین مسئولیت سنگینی را تعهد مینماید . ضمناً اطلاع حاصل شده که در مسابقات جهانی بعضاً از مقررات فدراسیون بنحو کامل استفاده نمیشود ، بهر حال باید توجه داشت که استفاده از این مقررات امری است ضروری و این مقررات جامع ترین مقرراتی میباشد که در ائرمساعی و زحمت زیاد تهیه شده است .

مدیرعامل فدراسیون بین‌المللی هواپیمائی ضمن اشاره به فعالیت‌های باشگاه‌های هواپیمائی کشورهای عضو فدراسیون در سال ۱۹۷۱ فعالیت‌های باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی را بشرح زیر خلاصه کرد :
جمع کل ساعات پرواز با هواپیماهای مجهز به موتور = ۲۱۳۶۰ ساعت .

تعداد هواپیما های مجهز به موتور باشگاه = ۱۸ فروند
عده خلبانان شخصی در حال طی دوره = ۱۵ نفر
تعداد باشگاه‌های خلبانی = ۲ سازمان
تعداد پرواز با گلايدر = ۱۱۳۹۳ پرواز
جمع ساعات پرواز با گلايدر = ۱۰۶۲ ساعت
تعداد باشگاه‌های هواپیمای مدل = ۲ سازمان
عده اعضاء فعال باشگاه‌های مدل = ۵۰۰ نفر
عده چتربازان کارآموز = ۲۳ نفر

گزارش رئیس کمیته بین‌المللی هواپیمائی اسپورت
آقای گیس باخر رئیس کمیته بین‌المللی هواپیمائی اسپورت ، ضمن گزارش خود به شصت و پنجمین اجلاسیه فدراسیون بین‌المللی هواپیمائی ، پیشنهاد کرد که از طریق نماینده دائمی فدراسیون در شهر مونترال کانادا از سازمان ایکائو خواسته شود که سهمی مساوی از فضای کشور ها توسط دولت‌های عضو سازمان جهت مقاصد اسپورت و پرواز های تفریحی اختصاص داده شود و همچنین پیرامون مقررات جدید مربوط به مسابقات هواپیمائی عمومی اروپا برای سال ۱۹۷۳ و راجع به تغییرات مختصری که در مقررات مسابقات گلايدر- چتربازی - هواپیمای مدل و رکورد های پرواز با سفائن فضائی سرنشین‌دار بعمل آمده ، سخن گفت و از مسابقات هواپیمائی عمومی که در سال ۱۹۷۲ در آلمان انجام گرفته و دومین مسابقه پرواز با هلیکوپتر که در انگلستان بعمل خواهد آمد و در آن مسابقه، زن و مرد بدون استثناء شرکت خواهند کرد و مسابقات چتربازی که با

همانطور که در شماره پیش به آگاهی خوانندگان علاقمند رسید در شصت و پنجمین اجلاسیه سالانه فدراسیون بین‌المللی هواپیمائی که امسال در پاریس تشکیل گردید ، از باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی که عضو رسمی این سازمان جهانی هواپیمائی میباشد ، تیمسار سرلشگر علی اصغر رفعت مدیرعامل باشگاه و آقای چالیان دبیر فدراسیون مذکور در ایران و نیز آقای دکتر قاهری پزشک هوا-فضائی باشگاه در این اجلاسیه شرکت داشتند . در اجلاسیه یاد شده ضمن معرفی اعضاء کمیته های بین‌المللی فدراسیون ، آقای قمقانی بعنوان عضو کمیته گلايدر و آقای ربیعی بعنوان عضو کمیته هواپیمائی عمومی و آقای خسرو دادب عنوان عضو کمیته چتربازی و آقای دکتر قاهری بعنوان عضو کمیته پزشکی از باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی معرفی شدند .

در اجلاسیه مذکور ، مدیر عامل فدراسیون بین‌المللی هواپیمائی پیرامون فعالیت‌های سال ۱۹۷۱ باشگاه‌های هواپیمائی کشورهای عضو ، بر مبنای پاسخ‌هایی که باشگاه‌های مورد بحث به پرسشنامه های فدراسیون داده بودند ، گزارشی به اجلاسیه داد که خلاصه آن بشرح زیر است :

۱ - هواپیمای با موتور

نسبت بسال ۱۹۷۰ سه درصد بهبود حاصل شده ، بطور کلی از لحاظ «درصد» کشورهای بلغارستان - فرانسه - مجارستان - اسرائیل و هلند نسبت به ارقام سال گذشته پیشرفت محسوستری داشته‌اند .

۲ - گلايدر

در مقایسه با سال ۱۹۷۰ بطور متوسط ده درصد بهبود حاصل شده و در این زمینه کشور های : استرالیا - اطریش - بلژیک - دانمارک - مجارستان - لهستان - سوئیس و یوگسلاوی ، بخصوص نسبت به ارقام سال گذشته پیشرفت نموده‌اند .

۳ - هواپیمای مدل

در مقایسه با سال ۱۹۷۰ معادل ۹۶ درصد بهبود حاصل شده و این بهبود بطور عمده از ناحیه کشور های استرالیا - کانادا - هلند - سوئد و ایالات متحده آمریکا بوده است .

۴ - چتربازی

پیشرفت در امور چتربازی در مقایسه با سال ۱۹۷۰ معادل ۷۷ درصد میباشد که ترجیحاً مربوط به کشور های : آرژانتین - کانادا - دانمارک - نروژ - سوئیس و ترکیه میباشد .

بطور کلی پیشرفت در کلیه فعالیت های اسپورت در مقایسه با سال گذشته ۷۶ درصد بوده است .

اطلاعیه

باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی

(آموزشگاه هواپیمائی مدل)

مسابقه پرواز هواپیمای مدل (کشی)

باتوجه به استقبال روزافزون جوانان علاقمند بفرهنگ هواپیمائی ، آموزشگاه هواپیمائی مدل برای اعضاء خود اولین دوره مسابقه پرواز با هواپیمای کشی زادر تاریخ ۲۴ آذر ماه ۱۳۵۱ در دو گروه بشرح ذیل به اجرا میگذارد:

۱- گروه اول اعضاء ۹ تا ۱۴ ساله

۲- گروه دوم اعضاء ۱۵ تا ۲۰ ساله

شرایط شرکت کنندگان :

۱- عضو آموزشگاه هواپیمائی مدل باشند.

۲- در گروه تعیین شده (که از لحاظ سنی ذکر گردیده) قرار گرفته باشند .

۳- قبلاً برای شرکت در مسابقه ثبت نام نموده و نام هواپیمائی را که باید در مسابقه شرکت دهند ثبت نمایند.

۴- هر شرکت کننده میتواند دو هواپیما برای شرکت همراه داشته باشد .

امتیازات :

۱- ساختمان هواپیما از لحاظ رعایت اصول فنی

۲- زمان پرواز

جوائز :

به برندگان هر گروه از نفر اول تا سوم يك سري لوازم كامل هواپیمای کنترل لاین اهداء خواهد شد .

اجازه ندارند خلبانی هواپیما های مسافربری را که در خطوط بین المللی کار میکنند بعنوان فرمانده هواپیما بعهده بگیرند .

پیشنهاد فدراسیون بین المللی هواپیمائی :

« ۱ - خلبانی که سنش از ۶۰ سال بیشتر است اجازه نداشته باشد در خطوط هوائی مسافری بین المللی با هواپیمائی که حداکثر ۲۰۰۰۰ کیلوگرم وزن دارد بعنوان خلبان فرمانده پرواز نماید .

۲ - کمک خلبانی که سنش از ۶۰ سال بیشتر است اجازه نداشته باشد در خطوط هوائی مسافری بین المللی با هواپیمائی که حداکثر ۲۰۰۰۰ کیلوگرم وزن دارد پرواز نماید .

بعلاوه مدیرعامل فدراسیون از طرف کلیه اعضاء فدراسیون هواپیمائی بین المللی پیشنهاد نموده است که برای خلبانان باشگاههای خلبانی حدودی برای سن در نظر گرفته نشود و گواهینامه پرواز خلبانان مادامیکه خود خلبانان نخواهند و معاینات پزشکی اجازه دهد برای ادامه پرواز معتبر شمرده شود و همچنین پیشنهاد نموده است که خلبانان هواپیما های موتوردار تا سن ۵۰ سالگی هر دو سال یکبار و از پنجاه سال به بعد سالیکه یکبار تحت معاینات پزشکی قرار گیرند .

پیشنهادات و نظرات مدیرعامل فدراسیون در اجلاس سالانه پاریس مورد تأیید و قبول کلیه نمایندگان قرار گرفت .

موفقیت در سال ۱۹۷۲ در اکلاهای آمریکا انجام گرفته و اولین مسابقات چتر بازی پاراسکی که در سال ۱۹۷۳ در سوئیس انجام خواهد گرفت ، صحبت کرد . آنگاه به اجلاس فدراسیون پیشنهاد نمود که بجای يك دیپلم مونگلفیه که در قبال فعالیت های برجسته مربوط به پرواز با بالون از طرف فدراسیون اهداء میگردد ، دو دیپلم بهمین نام : اولی به کسی که پروازش از هر لحاظ موفقیت آمیز باشد و دومی به کسی داده شود که در پیشبرد امر ورزش پرواز با بالون چه بالون هوای گرم و چه بالون کازی فعالیت چشمگیری داشته باشد .

ضمناً رئیس کمیته بین المللی هواپیمائی اسپورت اطلاع داد که اولین مسابقه بالون هوای گرم از ۱۱ تا ۱۷ فوریه سال ۱۹۷۳ در آمریکا انجام خواهد گرفت . سپس به کنفرانس موفقیت آمیز کمیته بین المللی هوا فضائی که در ژوئن سال گذشته در بوداپست تشکیل شده بود اشاره کرد و افزود که برای تهیه برنامه کامل جهت فعالیت های آینده کمیته ، بر اساس احتیاجات باشگاهها هنوز باید بکار ادامه داده شود و از کلیه باشگاههای عضو فدراسیون خواست که پیشنهاداتی در این مورد به دبیرخانه کمیته تسلیم نمایند تا در کنفرانس ماه مه ۱۹۷۳ که در یوگوسلاوی منعقد میگردد مورد بررسی قرار گیرد . در پایان ، اطلاعات مقدماتی درباره محل و زمان انجام مسابقات بین المللی ، که باید متعاقباً تأیید گردد ، بشرح زیر در اختیار اعضاء فدراسیون گذاشت :

۱ - گلابدر - در ژانویه ۱۹۷۴ در استرالیا و در سال ۱۹۷۶ در فنلاند .

۲ - چتر بازی - در سال ۱۹۷۴ در مجارستان .

۳ - آکرو باسی در سال ۱۹۷۴ در آمریکا (قطعی نیست) .

۴ - هلیکوپتر در سال ۱۹۷۳ در انگلستان (قطعی نیست) .

۵ - بالون - ۱۱ - ۱۷ فوریه ۱۹۷۳ در البوکرک آمریکا (برنامه مفصل بعداً ارائه خواهد شد) .

۶ - هواپیمای مدل - پرواز آزاد - ۱۴ تا ۱۹ اوت ۱۹۷۳ در اطریش .

۷ - هواپیمای مدل (کنترل لاین) - در سال ۱۹۷۴ در ایتالیا یا شوروی .

۸ - هواپیمای مدل رادیو کنترل - ۱۱ تا ۱۶ سپتامبر ۱۹۷۳ در ایتالیا .

گزارش نماینده فدراسیون مأمور شرکت در سازمان ایکائو
نماینده فدراسیون بین المللی هواپیمائی که در اجلاس همگانی سال ۷۱ سازمان ایکائو شرکت کرده بود ، خلاصه نتیجه مذاکرات اجلاس مذکور را بشرح زیر به شصت و پنجمین اجلاس فدراسیون بین المللی هواپیمائی گزارش نمود :

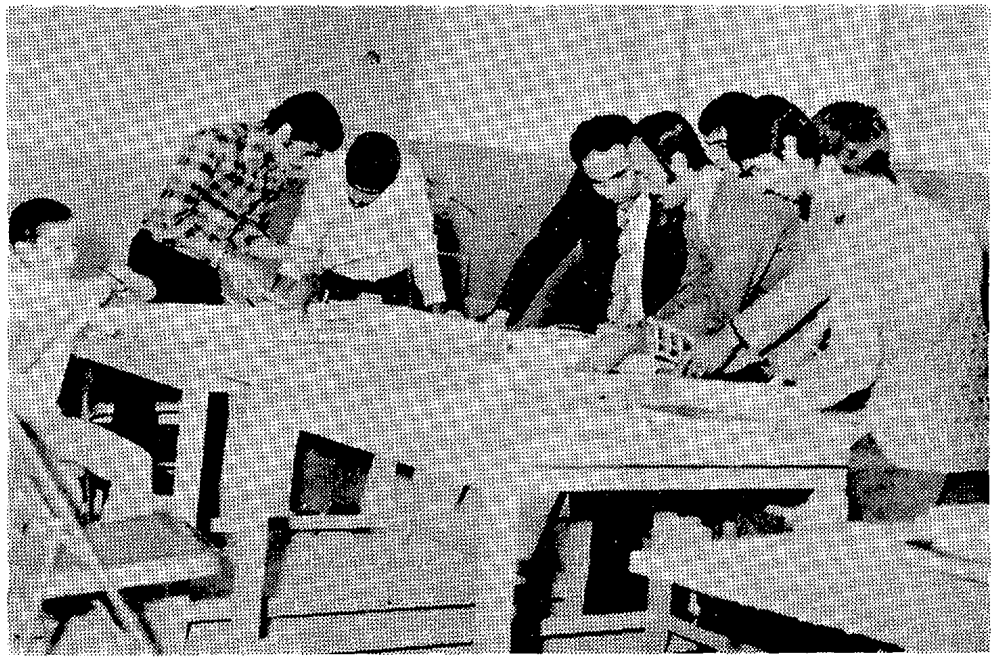
نظر سازمان ایکائو :

« خلبانانیکه سنشان از ۶۰ سال بیشتر باشد

تشکیل کلاسهای هواپیمای مدل در استان سیستان و بلوچستان

بمنظور آشنانمودن جوانان سراسر کشور بعلم و دانش هواپیمائی و پرورش دادن استعداد آنها برای شرکت در امور هواپیمائی و فراگرفتن فن خلبانی ، آموزشگاه هواپیمائی مدل از تاریخ ۱۲/۸/۵۱ اقدام به ایجاد کلاسهای در شهر زاهدان برای هنرجویان و دانش آموزان استان سیستان و بلوچستان نمود. (عکس پهلو)

در این کلاسها جوانان علاقمند توسط مربیان کارآموده تحت تعلیم قرار میگیرند و آموزشهای لازم برای ساختن هواپیمای مدل به آنها داده میشود . امید است این مرکز نیز مانند سایر مراکز ایجاد شده در سایر نقاط کشور بتواند در زمینه توسعه استعداد های نوجوانان مؤثر افتد .



رکورد های جدید فدراسیون بین المللی هوانوردی

- ۲ - در تاریخ ۹/۰۹/۱۹۷۲ آقای جورج جانسون عضو سازمان هواپیمائی ملی آمریکا بایک فروند هواپیمای نوع «دوگلاس-دی-سی-۱۰» در یک مسیر معلوم بین لوس آنجلس و هنگ کنگ رکورد سرعت پرواز این نوع هواپیما را به ۸۰۵ کیلومتر در ساعت رسانید .
- ۳ - در تاریخ ۱۲/۰۱/۱۹۷۲ آقای جورج جانسون آمریکائی مذکور در رکورد شماره ۲ مجدداً با همان نوع هواپیما در مسیر بین هونولولو و بوئینوس آیرس رکورد سرعت پرواز را به ۸۶۶ کیلومتر در ساعت بالا برد .
- ۴ - در تاریخ ۱۴/۰۱/۱۹۷۲ نیز باردیگر آقای جورج جانسون ضمن پرواز با یک فروند هواپیمای «دی-ئی-۱۰» در مسیر بین ریودوژانیرو و لوس آنجلس رکورد سرعت پرواز را به ۸۹۷ کیلومتر در ساعت ارتقاء داد .

اطلاعیه

باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی (آموزشگاه هواپیمائی مدل)

بدینوسیله با اطلاع کلیه اعضای آموزشگاه هواپیمائی مدل و سایر علاقمندان میسرساند که وسایل جدید آموزشی هواپیمای مدل وارد و در شعبات آموزشگاه هواپیمائی مدل (بشرح زیر) موجود میباشد.

- شعبه مرکزی : میدان شهید خیابان مهرآباد باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی
- شعبه شماره «۱» : میدان کندهی نصرت شرقی خانه شماره یک پیش آهنگی
- شعبه شماره «۲» : میدان کاخ خیابان ابتهاج شماره ۳۲ دبستان ملی رؤیا

گلايدر :

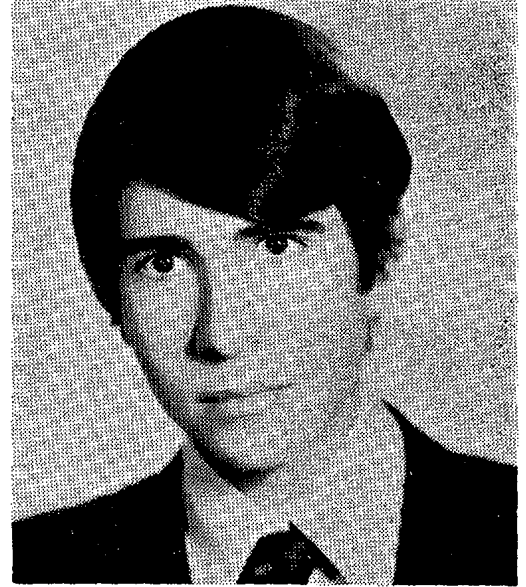
- ۱- در تاریخ ۷/۰۹/۱۹۷۲ آقای «جرج سان» عضو باشگاه هواپیمائی نیوزیلند با گلايدر یکنفره ای از نوع «کسترل» یک رکورد مسافت پرواز جمعاً معادل ۱۰۰۲ کیلومتر را در یک مسیر رفت و برگشت بین دو نقطه بدست آورد .
- ۲ - در تاریخ ۲۳/۰۹/۱۹۷۲ آقای «لادیسلاودوزک» عضو باشگاه هواپیمائی چکسلواکی با یک فروند گلايدر رادیویی مجهز به یک موتور پیستونی ، رکورد پرواز در مدار بسته ۴۳۴۷ کیلومتر را بدست آورد .
- ۳- در تاریخ ۷/۰۱/۱۹۷۲ آقای «کارل استریدیک» عضو سازمان ملی هواپیمائی و گلايدر آمریکا با گلايدر یکنفره ای از نوع «ای-اس-دابلیو-۱۵» یک رکورد مسافت پرواز جمعاً معادل ۱۰۲۳ کیلومتر را در یک مسیر رفت و برگشت بین دو نقطه بجای گذاشت .
- ۴ - در تاریخ ۹/۰۹/۱۹۷۲ آقای «جونزاسمیلی» عضو سازمان ملی هواپیمائی و گلايدر آمریکا با گلايدر یکنفره ای از نوع «لیبل» یک رکورد مسافت پرواز جمعاً معادل ۱۰۴۵ کیلومتر را در یک مسیر رفت و برگشت بدست آورد .

رکورد سرعت پرواز

- ۱ - در تاریخ ۸/۰۸/۱۹۷۲ آقای بریان روبینسون عضو سازمان هواپیمائی ملی آمریکا با یک فروند هواپیمای موسوم به «پیتس اسپشال» بوزن کمتر از ۵۰۰ کیلو-گرم و مجهز به یک موتور پیستونی در یک مدار بسته بین آتلانتا جرجیا و تالاهاس فلوریدا رکورد سرعت پرواز اینگونه هواپیما هارا به ۲۴۸ کیلومتر در ساعت رسانید .

از اعضاء فعال آموزشگاه هواپیمائی مدل

آقای مسعود آغاسی اصفهانی ۱۸ ساله دانش آموز سال ششم ریاضی و یکی از اعضاء علاقمند و با استعداد آموزشگاه هواپیمائی مدل باشگاه میباشد که از سال ۱۳۴۹ به عضویت آموزشگاه مذکور درآمده و تاکنون فعالیتهای زیادی از نظر ساختن هواپیما های مختلف مدل داشته است. میزان علاقمندی و اشتیاق این دانش آموز در مورد ساختن و آموزش هواپیما های مدل بحدی میباشد که تقاضا نموده تا چنانچه شعبه آموزشگاه هواپیمائی مدل در شهر اصفهان تأسیس شود ، ضمن ادامه تحصیل در دبیرستان سرپرستی و اداره آن شعبه را در شهرستان مذکور بعهده بگیرد . این تقاضا مورد موافقت واقع شده و مابزودی شاهد فعالیتهای مؤثر این شعبه در شهرستان اصفهان خواهیم بود . موفقیتهای بیشتری را برای جوانان فعال و علاقمند که نمونه آن آقای مسعود آغاسی اصفهانی میباشد از خداوند متعال خواهیم .



**Helicopter Aviation
Service Company,
operates the most
modern and safest
helicopters in the
world**

Tel { 827579
890702

**شرکت هواپیمائی هلیکوپتر سرویس
با بهترین و مطمئن ترین هلیکوپترهای
جهان در خدمت شماست**

{ ۸۲۷۵۷۹ } تلفن
۱۹۰۷۰۲

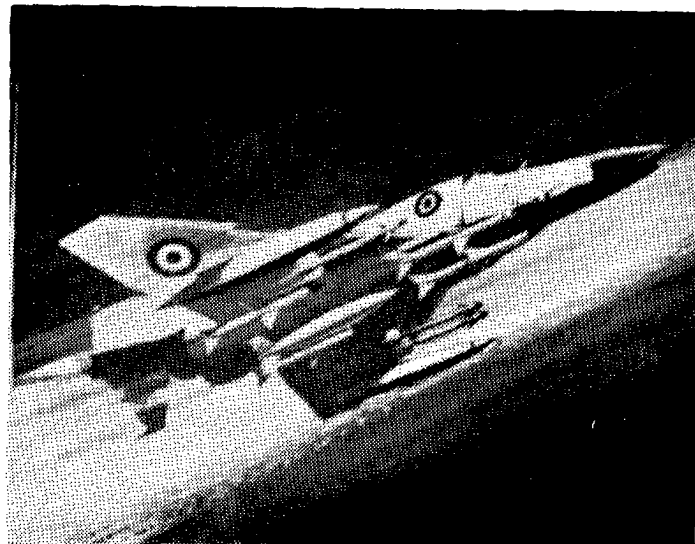


شغل افسری خلبانی

در نیروی هوایی شاهنشاهی ایران

شغلی است پر افتخار با آتیه درخشان
و حقوق مکفی برای جوانان دیپلمه :

جوانان فعال و دوراندیش که ب فکر تأمین همه جانبه سعادت خود و خانواده شان هستند در ارزیابی بهترین شغلی که میخواهند انتخاب کنند، نخست به ارزش معنوی یعنی افتخارات اجتماعی شغل و سپس به آتیه آن از نظر پیشرفتهائی که می توانند داشته باشند و سرانجام به ارزش مادی حرقه یعنی حقوقیکه در برابر انجام وظیفه دریافت خواهند داشت می اندیشند و همه این مزایا در شغل خلبانی افسری موجود است.



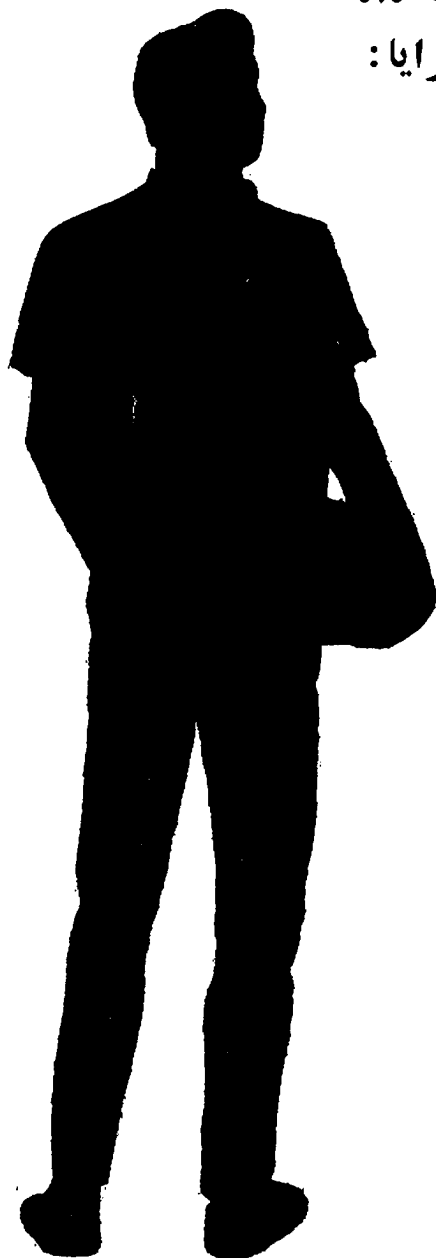
اینک شرایط و مزایا :

الف - شرایط نام نویسی :

- (۱) - تابعیت دولت شاهنشاهی ایران و متدین بیکی از ادیان رسمی کشور (اسلام - مسیحی - کلیمی - زرتشتی)
- (۲) - دارا بودن حداقل دیپلم کامل متوسطه در رشته های (ریاضی - طبیعی یا ادبی) .
- (۳) - قبول شدن از معاینه جسمی و آزمایش استعداد خلبانی و زبان انگلیسی در حدود معلومات دوره دبیرستان و داشتن حداقل قد ۱۶۱ سانتیمتر.
- (۴) - حداکثر سن داوطلبین ۲۴ سال تمام میباشد ولی برای کسانی که خدمت زیر پرچم را انجام داده اند ۲۵ سال در نظر گرفته شده است.
- (۵) - نداشتن عیال و اولاد و کسان تحت تکفل .

ب - مدت تحصیل - حقوق و مزایا :

- (۱) - مدت تحصیل در دانشکده افسری خلبانی حداقل دو سال در داخل یا خارج کشور بوده و هزینه زیست و لباس بعهده نیروی هوایی شاهنشاهی است.
 - (۲) - دانشجویان سال یکم (حداکثر تا ۸ ماه) ماهیانه ۷۷۰۰ ریال و بلافاصله پس از آغاز پرواز ماهیانه ۱۳۹۵۰ ریال و در سال دوم ماهیانه ۱۴۵۷۵ ریال و دانشجویان سال سوم ماهیانه ۱۵۲۰۰ ریال بعنوان حقوق و حق پرواز دریافت میدارند ضمناً دانشجویانیکه برای ادامه تحصیل بخارج از کشور اعزام میشوند علاوه بر حقوق و مزایای مذکور از فوق العاده تحصیل ویژه خارج از کشور نیز استفاده خواهند نمود .
 - (۳) - دانشجویانیکه دوره تحصیلی را با موفقیت طی نمایند بدرجه ستوان دومی مفتخر و اولین حقوق آنان معادل ۳۶۷۵۰ ریال میباشد و برابر مقررات ویژه برای خلبانان، سرعتر از رسته های دیگر ارتش به درجات بالاتر افسری ارتقاء می یابند و در همه درجات از مزایای خدمتی بیشتری بهره مند میگرددند.
- داوطلبین میتوانند برای کسب اطلاعات بیشتر و ثبت نام در دوره های متوالی دانشکده خلبانی با در دست داشتن فتوکپی گواهی نامه تحصیلی و عین شناسنامه (بفرم جدید عکس دار) و ۲۲ قطعه عکس ۳ × ۴ همه روزه از جمله روز های پنجشنبه و جمعه از ساعت ۸۰۰ صبح الی ۱۲۰۰ در تهران به فرماندهی آموزشهای هوایی واقع در خیابان تهران نو - ایستگاه فرودگاه و در شهرستانها به نزدیکترین پایگاه و یا ایستگاه هوایی مراجعه نمایند .



ہواپیمائی ملی ایران «ہما»

پلی
مطین
میان
آسیا و
اروپا

