

آشنایی با رشته هوانوردی
سپتامبر 26، 2008 روی 6:52 ق.ظ . طبقه بندی شده زیر

Uncategorized

رشته هوانوردی دارای 3 گرایش است: 1- مراقبت پرواز 2- ناوبری هوایی 3-
خلبانی

1.مراقبت پرواز

آن‌گاه که روی صندلی یک هواپیمای در حال پرواز بر فراز یکی از شهرهای بزرگ و پرجمعیت جهان نشسته‌اید، آسمان را خالی و آرام و بی‌سروصدا و به رنگ اقیانوس آبی رنگ می‌یابید. اما اگر به صفحه رادار مراقبت پرواز فرودگاه آن شهر نگاه کنید، آن را همانند بزرگراهی مملو از اتومبیل مشاهده می‌کنید که با سرعتی بسیار در حال حرکت هستند.

اتاق عملیات (کنترل راداری فرود هواپیما) در فرودگاه هر شهر، اداره آسمان پرتراфик آن شهر را به عهده دارد. در این اتاق مسوولان مراقبت پرواز با چشمانی دقیق و مراقب ، تغییرات لحظه‌ای و کامپیوتری صفحات سبزرنگ رادار را زیر نظر دارند و با استفاده از رادار و رادیو، هواپیماها را در آسمان هدایت می‌کنند و به خلبانها دستور می‌دهند که به کدام سمت گردش کنند، اوج بگیریند، فرود آیند و سرعتشان را زیاد یا کم کنند تا تداخلی پیش نیاید و از ایمنی کامل برخوردار گردند.

سرتیپ دوم خلبان رضانی، جانشین دانشکده پرواز دانشگاه هوایی شهید ستاری در معرفی این گرایش می‌گوید:

«گرایش مراقبت پرواز یکی از سه گرایش رشته هوانوردی می‌باشد که به آموزش و پرورش متخصصان برج مراقبت پرواز می‌پردازد. افرادی که در برج مراقبت ، کنترل هواپیماهای مسافربری و شکاری را بر عهده دارند تا هنگام پرواز، بلندشدن و نشستن، تداخلی بوجود نیاید و هواپیما فرود یا پروازی ایمن داشته باشد.»

سرهنگ مرادی مسوول گزینش دانشگاه هوایی شهید ستاری نیز در این باره می‌گوید:

«یک متخصص مراقبت پرواز اطلاعات لازم را در زمینه نحوه وزش باد، نوع هوا و سمت باند پروازی از برج مراقبت پرواز گرفته و به خلبان منتقل می‌سازد البته کار اصلی وی آشنایی با قوانین و مقررات ایکائو است که جنبه بین‌المللی دارد و باید بر اساس این قوانین هواپیماها را هدایت نماید، در واقع کار یک مسوول مراقبت پرواز شبیه به افسر راهنمایی و رانندگی است با این تفاوت که باید در برج مراقبت، مواظب هواپیماها باشد تا در هنگام ورود و خروج به داخل فرودگاه تداخل پیدا نکنند و در صورتی که حجم ترافیک هوایی زیاد شد، باید بداند که کدام هواپیما را باید از ترافیک خارج کند. همچنین لازم است که زمان ورود و خروج هر هواپیمایی را بداند تا در صورت تاخیر به مسوولان ذیربط اطلاع دهد و بالاخره کارکنان مراقبت پرواز اولین کسانی هستند که از وقوع سانحه آگاه می‌شوند بنابراین ضمن رعایت دستورالعمل مربوط ، باید با سریعترین وسیله ممکن در جهت نجات جان سرنشینان هواپیمای سانحه دیده و از بین رفتن آثار و شواهد و مدارک موثر در بروز سانحه اقدام نمایند.»

2. ناوبری هوایی

بدون شک ایمنی اولین و مهمترین هدف هر پروازی است زیرا ایمنی نه تنها باعث جلوگیری از ضایعات ناشی از خسارت یا آسیب می‌گردد بلکه همچنین می‌تواند در اقناع اذهان عمومی و بهبود سوددهی شرکت‌های هواپیمایی تجاری و مسافربری موثر باشد. بنابراین شرکت‌های حاضر در صنعت هواپیمایی دریافته‌اند که سرمایه‌گذاری بر روی ایمنی در تمامی سطوح شرکت، یک سیاست اصولی و منطقی می‌باشد.

یکی از گامهایی که در این زمینه برداشته شده است، وجود متخصصین ناوبری هوایی در هواپیماهای مسافربری، ترابری و شکاری می باشد که به عنوان رکن اصلی یک پرواز ایمن محسوب می شوند .

سرهنگ مرادی در معرفی این تخصص می گوید:

«متخصصین ناوبری هوایی به طراحی مسیرهای پروازی، مانورهای تکنیکی و به کارگیری سیستم‌های مختلف یاری دهنده به خلبان در هدایت هواپیماها و موقعیت‌یابی از طریق تکنیک‌ها و فنون ویژه ناوبری هوایی می پردازند.»
تیمسار رضانی نیز در همین زمینه می گوید:

«ناوبر هوایی را تقریباً می توان خلبان دوم نامید، فردی که قبل از پرواز مسوولیت تهیه و طراحی نقشه مسیر پرواز را بر عهده دارد و تعیین می کند که هواپیما باید در چه ارتفاعی و با چه سرعتی و در چه هوایی پرواز نماید و اگر هواپیما رادار داشته باشد، ناوبر در پشت رادار می نشیند و ابرهای مختلف را شناسایی می کند. برای مثال اگر در 100 مایلی هواپیما، ابرهای باران‌زا وجود داشته باشد، او مسیر جدیدی را به خلبان پیشنهاد می کند تا با ابرهای باران‌زا برخورد نداشته باشد و در واقع مسیر را دور می زند تا با امنیت کامل هواپیما را به مقصد برساند البته تمام هواپیماها ناوبر ندارند اما اگر هواپیمایی ناوبر داشته باشد، قدرت مانور بیشتری دارد چون حتی در هوای نامناسب نیز می تواند پرواز کند.

وی در ادامه می گوید:

«عده‌ای از ناوبرها نیز برای هواپیماهای شکاری آموزش می بینند(دانشگاه هوایی شهید ستاری بیشتر در این زمینه آموزش می دهد) که این افراد در نهایت کار پیچیده‌تر و مهمتری را انجام می دهند چون علاوه بر فعالیت‌های یک ناوبر هواپیمای مسافربری یا ترابری باید دوره‌های مختلفی از جمله دوره نجات خدمه از مرگ را بگذرانند و سلاح‌ها و مهمات را نیز کنترل کنند. همچنین باید با رادار هواپیماهای دشمن را شناسایی کرده و در صورت لزوم از اسلحه هواپیماها بر ضد دشمن استفاده کنند.

این دوره‌ها و تخصص‌های ویژه باعث شده است که آموزش ناوبری هوایی بسیار گران و حتی گرانتر از خلبانی باشد.»

توانمندی‌ها و ویژگی‌های لازم برای موفقیت در رشته هوانوردی گرایش‌های ناوبری هوایی و مراقبت پرواز

چند سال پیش هنگامی که یکی از مراقبین پرواز فرودگاه نیوآرک واقع در شهر نیویورک در حدود 10 فروند هواپیمای جت را همزمان به سوی فرودگاه هدایت می‌کرد و خلبانها آخرین مراحل نزدیکی خود را به سوی باند فرودگاه طی می‌کردند ناگهان صدای رادیو قطع گردید و مراقب پرواز با وحشت مشاهده کرد که هواپیماها از مسیر درست خود خارج می‌شوند و او هیچ کاری از دستش بر نمی‌آید. در همین حین ارتباط رادیویی بار دیگر برقرار گردید و او توانست هواپیماها را سالم بر زمین بنشانند ولی شدت دلهره در آن لحظه چنان زیاد بود که بیمار گردید و به مرخصی استعلاجی رفت.

البته هیچ یک از فرودگاههای ایران، ترافیک خطی فرودگاه نیوآرک را ندارند چون این فرودگاه روزانه 7000 پرواز را بر عهده دارد اما بدون شک یک مراقب پرواز در هر فرودگاهی، کاری حساس و مهم را بر عهده دارد و باید از آرامش، بردباری و سعه صدر خاصی برخوردار باشد تا بتواند در لحظات بحرانی و اضطراب‌آور، کار خود را بدرستی انجام دهد.

تیمسار رضانی درباره توانمندی‌های یک مراقب پرواز می‌گوید:

«یکی از مهمترین عوامل آرامش یک خلبان، صحبت با مراقب پرواز در برج کنترل یک فرودگاه است. برای مثال اگر هوا خراب باشد و خلبان هم دچار اضطراب و هیجان شده باشد، این مسوول مراقبت پرواز است که می‌تواند به خلبان آرامش دهد و باعث شود که هواپیما ایمن بر زمین بنشیند. همچنین یک مراقب پرواز باید به زبان انگلیسی مسلط باشد چون باید با خلبانها انگلیسی صحبت کند و خلبانها نیز به او به زبان انگلیسی پاسخ می‌دهند.»

سرهنگ مرادی نیز قدرت سخنوری را برای دانشجوی این گرایش ضروری می‌داند و می‌گوید:

«پای میکروفن صحبت کردن، یک توانایی است و مراقب پرواز باید از این توانایی برخوردار باشد یعنی باید بتواند در هر شرایطی اطلاعات لازم را در اختیار خلبان‌ها قرار دهد. برای همین در دانشگاه هوایی شهید ستاری داوطلبان این رشته و رشته ناوبری هوایی، توسط روانپزشک معاینه می‌شوند تا در صورت آمادگی روحی و روانی لازم در این رشته پذیرفته شوند. همچنین دانشجویان این رشته همچون سایر رشته‌های دانشگاه هوایی شهید ستاری باید شرایط جسمی لازم را برای ورود به این دانشگاه داشته باشند. برای مثال دید داوطلبان رشته‌های مراقبت پرواز و ناوبری هوایی باید باشد و لازم است که از سلامت کامل جسمی برخوردار باشند. همچنین در رشته ناوبری هوایی حداکثر سن داوطلب باید 20 سال باشد و در رشته مراقبت پرواز حداکثر سن در صورتی که خدمت سربازی انجام نداده باشد 22 سال و در صورت انجام خدمت سربازی 24 سال است.»

به گفته تیمسار رضایی، دانشجوی ناوبری هوایی باید در دروس ریاضیات و زبان قوی بوده و از سرعت عمل، مهارت و قدرت تجزیه و تحلیل خوبی برخوردار باشد تا بتواند در مواقع بحرانی وظیفه خود را به خوبی انجام دهد. گفتنی است که گرایش ناوبری هوایی از بین داوطلبان گروه آزمایشی ریاضی و فیزیک و گرایش مراقبت پرواز از بین گروه ریاضی و فیزیک و علوم تجربی دانشجو می‌پذیرد.

فرصت‌های شغلی موجود برای فارغ‌التحصیلان هوانوردی (ناوبری هوایی و مراقبت پرواز) در مقطع کارشناسی

گرایش ناوبری هوایی تنها در دانشگاه علوم و فنون هوایی شهید ستاری و گرایش مراقبت پرواز در دانشگاه علوم و فنون هوایی شهید ستاری و دانشکده صنعت هواپیمایی کشوری ارائه می‌شود.

در این میان تمامی دانشجویان دانشگاه هوایی شهید ستاری از بدو و ورود به دانشگاه بورسیه می‌شوند و با درجه ستوان دومی فارغ‌التحصیل می‌گردند و در طول خدمت در نیروی هوایی، مسکنی مناسب و مطابق ضوابط نیروی هوایی

دریافت می‌کنند و تعدادی از دانشجویان دانشکده صنعت هواپیمایی کشوری نیز از ترم دوم تحصیلی، در صورت احراز شرایط با توجه به نیاز شرکتهای هواپیمایی بورسیه خواهند شد و در صورت سپردن تعهد خدمت از انجام خدمت وظیفه معاف می‌گردند.

3. خلبانی

رشته خلبانی دارای دو شاخه نظامی و کشوری یا غیرنظامی است که این دو شاخه از یکدیگر مجزا بوده و هر یک تحت نظارت سازمان یا وزارتخانه‌ای می‌باشد که در این میان خلبانی نظامی زیر نظر ارتش جمهوری اسلامی ایران و خلبانی غیرنظامی زیر نظر وزارت راه (سازمان هواپیمایی کشوری) آموزش داده می‌شود. ما نیز در اینجا هر یک از این شاخه‌ها را به طور مجزا معرفی می‌کنیم.

شاخه خلبانی نظامی

تنها شاخه خلبانی که از طریق آزمون سراسری دانشگاهها و مراکز آموزش عالی دانشجویی می‌پذیرد، شاخه خلبانی نظامی است که دانشجویان آن در دانشگاه هوایی شهید ستاری آموزش می‌بینند. مسوول گزینش دانشجویان دانشگاه هوایی شهید ستاری در معرفی این رشته می‌گوید: هدف از پذیرش دانشجوی هوانوردی (خلبانی) در دانشگاه هوایی شهید ستاری، تربیت خلبانهای مورد نیاز نیروی هوایی جمهوری اسلامی می‌باشد. خلبانهایی که در نهایت جذب نیروی هوایی شده و 30 سال در ارتش جمهوری اسلامی ایران خدمت خواهند کرد. برای مثال یک زمانی به دلیل جنگ، نیروی هوایی نیاز به خلبان جنگی دارد و زمانی خلبان آموزشی یا مسافربری مورد نیاز این نیرو است. (هواپیمایی ساها که وابسته به نیروی هوایی جمهوری اسلامی ایران است، تعدادی از پروازهای داخلی و بعضی از پروازهای مسافربری خارجی را انجام می‌دهد) در این میان دانشگاه هوایی شهید ستاری با توجه به نیاز نیروی هوایی تعیین می‌کند که دانشجویان خلبانی در کدام رشته تخصصی آموزش ببینند. یعنی

دانشجوی این رشته نقشی در تعیین رشته تخصصی خود ندارد و نمی‌تواند بگوید که می‌خواهم خلبان جنگی یا آموزشی و یا مسافربری بشوم بلکه این کار به عهده مسوولین دانشگاه می‌باشد.

جانشین معاونت آموزشی دانشکده پرواز در همین زمینه می‌گوید: آنچه مهم است این است که رشته هوانوردی (خلبانی) دانشگاه هوایی شهید ستاری وابسته به نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی است و دانشجویان این دانشگاه اعم از هوانوردی (خلبانی، ناوبری هوایی) و خلاصه هر 13 رشته‌ای که در این دانشگاه وجود دارد، از بدو ورود به دانشگاه یک دانشجوی نظامی خواهند بود و در نهایت به عنوان یک افسر مهندس یا کارشناس فارغ‌التحصیل می‌شوند. اما متأسفانه حتی بعضی از دانشجویان این دانشگاه با این که در بدو ورود به دانشگاه کلاس توجیهی برای آنها گذاشته می‌شود، در ترمهای اول فکر می‌کنند اینجا تنها یک خلبان تربیت می‌کند و حتی به ما می‌گویند ما راکی به فرودگاه مهرآباد می‌برید و این به خاطر آن است که در تصور عامه مهرآباد مساوی است با نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در حالی که در فرودگاه مهرآباد عمدتاً شرکتهای هواپیمایی مسافربری تجارتي و غیرنظامی بسیار حضور دارند که زیر نظر نیروی هوایی جمهوری اسلامی ایران نیستند، مانند شرکت هواپیمایی آسمان یا ایران ایر که بیشتر پروازهای مسافرتی یا باری را نیز همین شرکتهای هواپیمایی بر عهده دارند.

شرایط گزینش دانشجویان هوانوردی (خلبانی)

رشته خلبانی دانشگاه هوایی شهید ستاری که از دو گروه آزمایشی ریاضی و فنی و علوم تجربی دانشجو می‌پذیرد، دارای شرایط و ویژگی‌های خاصی است که به گفته مسوولان این دانشگاه شرایط فوق بسیار مهم بوده و علاقه‌مندان به رشته خلبانی باید پس از مطالعه دقیق شرایط و ویژگی‌های مورد نظر، رشته خلبانی را انتخاب کنند.

مسوول گزینش در مورد این ویژگی‌ها می‌گوید: یک خلبان به عنوان فرمانده هواپیمایی که میلیونها دلار ارزش دارد، حرف اول را در هواپیما می‌زند. به

همین دلیل باید آمادگی کامل را برای احراز این مسوولیت داشته باشد که در دانشگاه هوایی شهید ستاری این آمادگی در سه مرحله سنجیده می‌شود. در مرحله اول داوطلب این رشته باید در آزمون سراسری دانشگاهها و مراکز آموزش عالی شرکت کرده و با موفقیت در این آزمون، آمادگی علمی خود را ثابت کند و همچنین لازم است که رشته هوانوردی (خلبانی) را جزو یکی از 9 انتخاب اول فرم انتخاب رشته خود درج کرده باشد.

در مرحله بعد باید از لحاظ جسمی در معاینات ما پذیرفته شود که در این مرحله باید از لحاظ جسمی در معاینات ما پذیرفته شود که در این مرحله یک داوطلب علاوه بر خصوصیات ظاهری که عبارتند از : حداکثر سن 20 سال تمام (حتی اگر خدمت سربازی را انجام داده باشد نباید بیشتر از 20 سال داشته باشد) و حداقل قد 165 سانتی‌متر و داشتن وزنی متعارف، از سلامت جسمانی کامل نیز برخوردار باشد.

مثلا باید دید چشم او بوده و کوررنگی نداشته باشد، به همین دلیل چشم داوطلب در سه مرحله معاینه شده و نهایتا نوار مغزی او برداشته و دندانهایش معاینه می‌شود. چون برای مثال اگر داوطلبی چند عدد از دندانهای جلو را نداشته باشد در فشار جو بالا دچار حالت تهوع می‌شود و یا اگر بیش از 3 یا 4 دندانش ترمیم شده باشد در حین پرواز مشکل خواهد داشت.

خلاصه این که هر داوطلب از فرق سر تا نوک پا به دقت معاینه می‌گردد و به همین دلیل به طور نسبی از هر 100 نفری که برای رشته خلبانی به این دانشگاه مراجعه می‌کنند، فقط 2 نفر آمادگی جسمی و روحی کامل را داشته و به مرحله بعدی که مصاحبه عقیدتی و حفاظتی است، راه می‌یابند.

در اینجا لازم است بگوییم که در دانشگاه هوایی شهید ستاری فقط داوطلب مرد پذیرفته می‌شود و در نتیجه داوطلبان زن نمی‌توانند رشته هوانوردی (خلبانی) را انتخاب بکنند.

فرمانده دانشکده پرواز دانشگاه هوایی شهید ستاری نیز در مورد خصوصیات روحی دانشجویان رشته خلبانی می‌گوید: یک دانشجوی خلبانی باید جسور،

نترس و شجاع باشد و همچنین لازم است که عاشق این رشته بوده و فردی منضبط و منظم باشد چون همان‌طور که گفته شد دانشگاه هوایی شهید ستاری وابسته به نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران است و نظم و انضباط خصلتی بسیار مهم برای یک ارتشی است.

یکی از دانشجویان خلبانی این دانشگاه نیز با اشاره به اهمیت احساس مسوولیت می‌گوید: داوطلبی که می‌خواهد وارد این رشته شود نباید فقط عاشق پرواز باشد و پیش خود بگوید که می‌روم خلبان می‌شوم و به آرزوی خود که پرواز کردن است می‌رسم بلکه باید صبر، حوصله و جدیت نیز داشته باشد. چون وقتی وارد اینجا شد تازه می‌فهمد که مسوولیت مهمی بر دوش دارد. یعنی مسوول جان خود و افراد دیگری که در هواپیما حضور دارند و همچنین مسوول هواپیمایی است که میلیون‌ها دلار ارزش دارد.

یکی دیگر از دانشجویان خلبانی این دانشگاه در مورد خصوصیات دانشجوی رشته خلبانی می‌گوید: علاقه‌مندان به این رشته باید بدانند که انضباط در اینجا حرف اول را می‌زند. یعنی باید از قوانین اینجا بدون چون و چرا تبعیت کرد و البته این انضباط برای چنین محیطی بخصوص در بخش مدرسه پرواز (بخش عملی آموزشی خلبانی) بسیار ضروری است.

ویژگی‌های دانشگاه هوایی شهید ستاری

با این که قرار نیست به معرفی دانشگاهها بپردازیم اما دانشگاه علوم و فنون هوایی شهید ستاری دارای ویژگی‌هایی است که لازم است داوطلبان آزمون سراسری هنگام انتخاب رشته از این ویژگی‌ها اطلاع داشته باشند. به عنوان مثال همان‌طور که پیش از این گفتیم دانشگاه هوایی شهید ستاری یک دانشگاه نظامی است و دانشجویان آن با درجه ستوان دومی فارغ‌التحصیل می‌شوند و چون به استخدام ارتش جمهوری اسلامی در می‌آیند به همین دلیل از نظر آینده شغلی مشکلی نخواهند داشت.

مسوول گزینش دانشگاه در معرفی ویژگی‌های دیگری این دانشگاه می‌گوید: انتقال دانشجویان پذیرفته شده در دانشگاه هوایی به سایر موسسات آموزش

عالی کشور تحت هیچ شرایطی حتی قبول شدن در رشته‌های نیمه‌متمرکز امکان‌پذیر نیست. همچنین دانشجویان این دانشگاه در طول دوره آموزش به جز تعطیلات تابستانی، تعطیلات بین دو ترم و تعطیلات عمومی، شبانه‌روزی هستند و کلیه هزینه‌های آنها اعم از خوراک، پوشاک، کمک‌آموزشی و زیست آنان بر عهده نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران است و در طول مدت تحصیل نیز ماهیانه مبلغی به عنوان کمک هزینه تحصیلی به آنها پرداخت می‌شود که در این میان دانشجویان رشته خلبانی پس از انجام اولین پرواز در سال اول علاوه بر مزایای فوق ماهیانه مبلغی به عنوان حق پرواز دریافت می‌کنند.

و بالاخره به فارغ‌التحصیلان این دانشگاه در طول خدمت در نیروی هوایی مسکنی مناسب و مطابق ضوابط نیروی هوایی واگذار می‌شود و همچنین فارغ‌التحصیلان در طول خدمت می‌توانند با توجه به شرایط و نیاز نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران از بورسهای تحصیلی در مقاطع بالاتر از کارشناسی استفاده کنند.

خلبانی مسافربری (شاخه غیرنظامی)

یکی از شاخه‌های خلبانی که بسیار مورد توجه جوانان قرار دارد، خلبانی مسافربری است که در مرکز آموزش فنون هوایی تدریس می‌شود. این مرکز دولتی که وابسته به سازمان هواپیمایی کشوری است، تنها واحدی می‌باشد که آموزش خلبانی غیرنظامی ایران را بر عهده دارد. (اخیرا مجوزهایی جهت تاسیس مدارس خصوصی خلبانی صادر شده است که این مدارس فعلا فعالیتی ندارند)

آقای سعید مهدی‌پور جانشین رئیس آموزش مرکز فنون هوایی در معرفی فعالیت‌های این مرکز می‌گوید: مرکز آموزش فنون هوایی که در تهران، مشهد، شیراز، تبریز و اهواز شعباتی دارد، علاوه بر آموزش خلبانی هواپیماهای موتوردار که مهمترین بخش آموزش آن است، آموزشگاههای دیگری مانند آموزشگاه هواپیماهای گلایدر، پاراگلایدر، هواپیماهای مدل، هواپیماهای فوق

سبک، چتربازی، بالن و کایت را نیز داراست که مشغول به فعالیت و آموزش علاقه‌مندان می‌باشند. البته قسمتی از آموزشهای فوق مانند کایت، چتربازی و پاراگلایدر در تعداد محدودی از آموزشگاههای خصوصی و همچنین فدراسیون چتربازی تربیت بدنی، زیر نظر مرکز آموزش و فنون هوایی به علاقه‌مندان ارائه می‌شود.

خلبان مهدی‌پور همچنین در مورد نحوه گزینش و آموزش دانشجویان خلبانی مسافری می‌گوید: مرکز آموزش فنون هوایی هر سال دو بار آزمون ورودی، یکی در سه ماهه اول و دیگری در سه ماهه آخر سال برگزار می‌کند و خبر برگزاری این آزمون که شامل زبان انگلیسی و هوش می‌شود از طریق روزنامه‌های کثیرالانتشار به اطلاع علاقه‌مندان می‌رسد.

وی در ادامه می‌گوید: داوطلبان شرکت در این آزمون می‌بایستی حداقل مدرک دیپلم را داشته باشند و همچنین از جهت جسمی نتیجه آزمایشات آنها باید مثبت باشد. یعنی در آزمایشات پزشکی باید ثابت شود که آنها از نظر چشم، گوش، وضعیت قلب، قفسه سینه، سیستم گردش خون، بیوشیمی خون و مغز و اعصاب از سلامت کامل برخوردار هستند. سپس در صورت قبولی در آزمون علمی و پزشکی اولیه چنانچه زبان انگلیسی را خوب بدانند نیازی به گذراندن دوره کلاس زبان ندارند اما در صورتی که آمادگی لازم را نداشته باشند باید یک دوره آموزش زبان انگلیسی را طی کنند. پس از آن دوره مقدماتی کلاسهای زمینی برگزار خواهد شد که این دوره شامل دروس هواشناسی، آیرودینامیک، آلات دقیق پرواز، ناوبری هوایی، مقررات، وزن و تعادل، قابلیت‌های هواپیما، موتور و سیستم، نحوه کار با کامپیوتر پروازی و محاسبات، نقشه‌خوانی و فیزیولوژی پرواز می‌شود. سپس دانشجویان به میزان 45 ساعت پرواز آموزشی همراه با استاد و همچنین به صورت مستقل (Solo) خواهند داشت که این پروازها با هواپیماهای آموزشی از نوع «سسنا» (Cessna) و بونانزا (Bonanza) انجام می‌شود، چنانچه دانشجویان در دروس تئوری نمرات لازم را کسب کرده و در آزمایش کتبی، شفاهی و عملی

پرواز نیز موفق بشوند در این مرحله گواهینامه خلبانی شخصی (P.P.L) به آنها داده می‌شود و از این به بعد به عنوان یک خلبان دارای گواهینامه می‌توانند پرواز نمایند ولی قوانین به این دسته از خلبانان اجازه فعالیت حرفه‌ای نمی‌دهد یعنی نمی‌توانند شغل خلبانی را پیشه کنند و صرفاً می‌توانند به عنوان تفریح و یا با هواپیماهای شخصی خود پرواز داشته باشند و مجاز به پرواز با هواپیماهای سنگین و مسافربری و یا باری و غیره نیستند. و اگر شخصی بخواهد یک خلبان حرفه‌ای بشود لازم است دوره عالی خلبانی را طی کند که این دوره شامل خلبانی بازرگانی (C.P.L)، خلبانی با هواپیماهای چند موتوره، پرواز با دستگاه (instrument rating) و یک دوره کوتاه مدت آموزش سیستم‌های هواپیمایی که قرار است با آن پرواز کند، طی کرده تا بتواند جذب شرکتهای هواپیمایی شده و به عنوان یک خلبان حرفه‌ای مشغول به خدمت بشود.

در توضیح دوره‌های فوق باید گفت که در دوره خلبانی بازرگانی حدود 1000 ساعت کلاسهای زمینی در تکمیل درسهایی که در بخش مقدماتی گذرانده می‌شود و همچنین در مورد طرح پرواز و مسایل مختلف آن و نحوه استفاده از دستگاههای کمک ناوبری برگزار می‌شود و سپس به میزان حداقل 200 ساعت پرواز همراه با استاد و همچنین مستقل انجام می‌گیرد که البته سیلابس‌های مربوط به پرواز و نوع مانورها که در این دوران آموزش داده می‌شود بسیار مفصل می‌باشد. دوره هواپیمای دو موتوره با استاد و کلاسهای زمینی مربوط به آن می‌باشد و همچنین دوره پرواز با دستگاه شامل حداقل 30 ساعت پرواز با استاد و گذراندن کلاسهای زمینی مربوط به آن است. گفتنی است که گواهینامه هر یک از چهار دوره فوق پس از برگزاری آزمون کتبی و عملی (تست پرواز) ارائه می‌گردد.

نکته بسیار مهم آن است که هزینه رشته خلبانی در مرکز آموزش فنون هوایی از داوطلبان این رشته دریافت می‌شود. برای مثال در حال حاضر شهریه آموزش خلبانی مسافربری حرفه‌ای حدود هفت میلیون و نیم است که

هزینه فوق را دانشجویان این رشته باید پردازند. البته گاهی اوقات شرکتهای هواپیمایی مثل آسمان یا ایران ایر با برگزاری یک آزمون خصوصی که از طریق رسانه‌های گروهی به اطلاع مردم می‌رسد، اقدام به گزینش دانشجویان خلبانی می‌کند که این دانشجویان با هزینه شرکتهای هواپیمایی فوق در همین مرکز آموزش فنون هوایی آموزش دیده و سپس جذب شرکت هواپیمایی مورد نظر می‌شوند.

اما در حال حاضر این شرکتهای بندرت چنین آزمونهایی را برگزار می‌کنند و در صورت نیاز به خلبان حرفه‌ای از فارغ‌التحصیلان مرکز آموزش فنون هوایی که به صورت آزاد آموزش دیده‌اند، استخدام می‌کنند.

و بالاخره لازم است گفته شود که گواهینامه‌های مرکز آموزش فنون هوایی اعتبار بین‌المللی دارد و فارغ‌التحصیلان این مرکز می‌توانند از گواهینامه خویش در خارج از کشور نیز استفاده بکنند.

پذیرش دانشجوی زن در مرکز آموزش فنون هوایی

امروزه رشته خلبانی نه تنها در میان پسران بلکه در بین دختران نیز علاقه‌مندان بسیاری پیدا کرده است و دوستان زیادی از ما در نامه‌ها و یا تلفن‌های خویش در مورد وضعیت رشته خلبانی برای دختران سوال می‌کنند. ما به این دسته از علاقه‌مندان مژده می‌دهیم که در مرکز آموزش فنون هوایی دانشجویان دختر نیز پذیرفته می‌شوند.

آقای مهدی‌پور در این باره می‌گوید: در شهرهای تهران، مشهد، شیراز، تبریز و اهواز شعبه‌هایی برای آموزش خلبانی موتوردار به خانم‌ها وجود دارد و در حال حاضر نیز در این مرکز تعداد اندکی دانشجوی خانم در حال آموزش دوره خلبانی هستند. اما خانم‌های علاقه‌مند به این رشته باید توجه داشته باشند که در حال حاضر در ایران امکان اشتغال خانم‌ها به عنوان یک خلبان حرفه‌ای در شرکتهای هواپیمایی وجود ندارد.

ویژگی‌ها و مشکلات رشته و حرفه خلبانی

داشتن یک برنامه‌ریزی دقیق در عین حال شناور لازمه حرفه خلبانی است چرا که زمان مشخصی از شبانه‌روز را نمی‌توان به حرفه خلبانی اختصاص داد. خلبان مهدی‌پور در همین زمینه می‌گوید: برنامه‌ریزی‌هایی که برای پرواز می‌شود در ساعات مختلف شبانه‌روز و حتی روزهای تعطیل می‌باشد و این برنامه به صورت هفتگی و یا ماهانه تغییر می‌کند. به همین دلیل یک خلبان نمی‌تواند بر اساس زندگی شخصی خود برای شغلش برنامه‌ریزی کند بلکه باید هنگام برنامه‌ریزی برای زندگی خود به خصوصیات شغل خویش توجه ویژه‌ای داشته باشد.

همچنین یک خلبان برای حفظ امنیت شغلی خود باید به سلامت جسمی و روانی‌اش بسیار توجه بکند، چون در صورت بروز یک ناراحتی جسمی یا روحی در آزمایشات پزشکی سالیانه و یا شش‌ماهه مردود می‌شود و به وی اجازه پرواز نخواهند داد.

وی در توضیح سخنان خویش می‌گوید: به دلیل اطمینان از امنیت پرواز یک هواپیما، تمامی خلبانان تا سن 40 سالگی هر سال یک بار تحت آزمایشات کامل پزشکی قرار می‌گیرند و پس از 40 سالگی نیز این آزمایشات هر شش‌ماه یکبار تکرار می‌شود.

علی‌نکویی دانشجوی رشته خلبانی نظامی نیز با اشاره به اهمیت دقت و سرعت عمل در این رشته می‌گوید: بار اولی که می‌خواستم پرواز کنم تصور نمی‌کردم که در این کار موفق شوم چون یک خلبان کارهای زیادی را در یک زمان باید انجام دهد. برای مثال باید با گوشش رادیو بشنود، با چشمش تمام «کیچ‌ها» را کنترل کند. با دستها فرمان و با پاها پدال‌ها را داشته باشد و در کل باید حواسش هم به داخل و هم به خارج از هواپیما باشد و در عین حال فکر کند که در لحظات بعد چه کاری را باید انجام بدهد. بدون شک تمام اینها نیازمند دقت نظر و سرعت عمل است تا بتوان در این حرفه موفق شد. در انتها باید به موقعیت شغلی خلبانی مسافربری اشاره کرد که به گفته آقای مهدی‌پور در حال حاضر موقعیت شغلی فارغ‌التحصیلان این رشته در

شرکتهای هواپیمایی داخل کشور کم است ولی در آینده احتمال می رود با خرید هواپیماهای جدید و تاسیس شرکتهای هواپیمایی دیگر فرصت شغلی برای این فارغ التحصیلان رشته زیاد بشود