





زندگی از نگاه یک فضانورد

کریس هدفیلد
ترجمه: شراره مشکین پور





سرشناسه: هدفیلد، کریس، ۱۹۵۹ - ۰۴
Hadfield, Chris

عنوان و نام پدیدآور: توصیه‌های یک فضانورد برای زندگی روی زمین / کریس هدفیلد؛

ترجمه شراره مشکین‌پور؛ ویراستار علمی محمدرضا رضائی.

مشخصات نشر: تهران: نشر طلایی، ۱۳۹۸.

مشخصات ظاهری: ۳۳۶ ص.؛ ۱۴×۲۱ س.م.

شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۶۰۹-۳۶-۲

وضعیت فهرست نویسی: فیبا

یادداشت: عنوان اصلی: An astronaut's guide to life on Earth، ۲۰۱۳.

موضوع: هدفیلد، کریس، ۱۹۵۹ - م.

Hadfield, Chris:

موضوع: ناسا -- تاریخ

United States. National Aeronautics and Space Administration -- History: موضوع: --

موضوع: فضانوردان -- کانادا -- سرگذشتنامه

Astronauts -- Canada -- Biography: موضوع: --

موضوع: سفر انسان به فضا -- تاریخ

Manned space flight -- History: موضوع: --

شناسه افزوده: مشکین پور، مرضیه، ۱۳۶۴ -، مترجم

شناسه افزوده: Meshkinpour, Marzieh:

شناسه افزوده: رضائی، محمدرضا، ۱۳۶۶ -، ویراستار

رده بندی کنگره: TL ۷۸۹/۸۵

رده بندی دیویی: ۶۲۹/۴۵۰۰۹۲

شماره کتابشناسی ملی: ۶۰۳۹۰۳۰۶



نشر طلایی

زندگی

از نگاه یک فضانورد

نویسنده: کریس هدفیلد

مترجم: شراره مشکین پور

ویراستار ادبی: سپیده جواهری

ویراستار علمی: محمدرضا رضائی

لیتوگرافی، چاپ، صحافی: شرکت واژه پرداز اندیشه

تعداد: ۳۰۰۰ نسخه چاپ اول: ۱۳۹۹

شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۶۰۹-۳۶-۲

تلفن: ۰۶۶۴۸۳۰۶۶ - ۰۲۱ تلفن همراه: ۰۹۱۲۶۰۱۶۴۱۹

همه حقوق چاپ و نشر این کتاب، برای نشر طلایی محفوظ است.

هرگونه بهره‌برداری از این اثر، به اجازه ناشر نیاز دارد.



nashre.talae@gmail.com



www.talae.ir

فهرست

۷	مقدمه - مأموریت غیرممکن
۲۷	بخش اول - پیش از پرتاب
۲۸	۱. این سفر یک عمر زمان می برد
۴۴	۲. نگرش داشتن
۵۷	۳. قدرت تفکر منفی
۸۰	۴. اهمیت دادن به مسائل پیش پا افتاده
۱۰۵	۵. بازماندگان جهان
۱۴۵	۶. خوب... حالا نوبت چیست که مرا بکشد؟
۱۴۳	بخش دوم - پرتاب
۱۴۴	۷. پایگاه ترنکوئیلیتی، قزاقستان
۱۶۲	۸. چگونه منفجر شوی (و روز بعد هم حالت خوب باشد)
۱۸۵	۹. سعی کن صفر باشی
۱۹۹	۱۰. زندگی خارج از زمین
۲۲۶	۱۱. فضانورد مربع، دریچه دایره ای
۲۴۵	بخش سوم - بازگشت به زمین
۲۴۶	۱۲. فرود نرم
۲۶۸	۱۳. پایین رفتن از نردبان
۲۸۷	قدردانی

مقدمه

مأموریت غیرممکن

پنجره‌های فضاپیما گاهی مناظر شگفت‌انگیزی را قاب می‌گیرند. هر ۹۲ دقیقه یک بار، با طلوع خورشید کیکی ساخته می‌شود که لایهٔ زیرین آن نارنجی است، روی آن لایهٔ ضخیم آبی‌رنگی قرار می‌گیرد و با تیره‌ترین خامه که با ستاره‌ها تزئین شده پوشیده می‌شود.^۱ اینجاست که نقش‌ونگارهای پنهان سیاره‌مان برملا می‌شوند: رشته‌کوه‌هایی برآمده از دشت‌های هموار، دره‌های جنگلی سبز با حاشیه‌ای از برف و رودخانه‌هایی که مانند مارهای نقره‌ای براق، پیچ‌وتاب می‌خورند و می‌درخشند. قاره‌ها در محاصرهٔ جزایری هستند که همچون تکه‌های پوست تخم‌مرغ در سراسر دریا پراکنده شده‌اند و گویی این‌گونه خود را کاملاً از هم جدا کرده‌اند.

یادم می‌آید پیش از اولین راهپیمایی فضایی‌ام، در ایرلاک شناور بودم. می‌دانستم اتفاق بی‌نظیر و زیبایی در راه است. در حالی که فضایی‌امی را که با سرعت ۲۸ هزار کیلومتر بر ساعت به دور زمین می‌گردید محکم گرفته بودم، می‌خواستم آرام به بیرون قدم بگذارم و در منظرهٔ تماشایی کیهان غرق شوم. این همان لحظه‌ای بود که آرزویم را داشتم و بیشتر زندگی‌ام را به خاطرش کار کرده بودم. اما در آستانهٔ یک اتفاق معرکه و اعجاب‌آور، با معضل مضحکی روبه‌رو شدم: بهترین راه بیرون آمدن از اینجا چیست؟ دریچهٔ خروج، کوچک و دایره‌ای بود، اما من با آن همه ابزار متصل به سینه‌ام و یک کوله‌پشتی بزرگ حاوی مخزن اکسیژن و وسایل الکترونیکی که به کمرم بسته شده بود، به شکل مربع بودم: فضانورد

۱. در فضا، هنگام طلوع خورشید و با برخورد نور آن با لایه‌های فوقانی جو، چنین منظره‌ای در برابر چشمان فضانوردان به وجود می‌آید.

مربع، دریچهٔ دایره‌ای!

اولین بار که فضانورد شدم، لحظه‌ای را پیش بینی کرده بودم که مثل فیلم‌ها بود: صدای موسیقی زیاد است و من به زیبایی وارد جوهر سیاه و براق فضای بیکران می‌شوم. اما واقعیت چیز دیگری بود؛ مجبور بودم به سختی و با حوصله به سمت بیرون قدم بردارم. بیشتر حواسم روی شرایط فعلی بود تا صحنه‌ها و شرایط رؤیایی. مراقب بودم لباس فضانوردی‌ام پاره نشود یا در طنابم گره نخورم، تا در فضا مثل گوساله‌ای دست‌وپا بسته از طناب آویزان نشوم!

محتاطانه و به نرمی با سر به بیرون خزیدم تا جهانی را ببینم که فقط چند نفر دیده‌اند. لباسی که بر تن داشتم، مانند جت‌پکی^۲ مطمئن، به سیستم پیشرانش و دسته فرمان مجهز بود تا اگر همه چیز از کار افتاد، بتوانم رانشگرهایی را که از یک مخزن نیتروژن تحت فشار نیرو می‌گرفت، روشن کنم و به وضعیت امن برگردم. تجربه‌ای عالی بود و مسیری غیرقابل پیش‌بینی.

فضانورد مربع، دریچهٔ دایره‌ای! خیلی شبیه به داستان زندگی من است. وقتی رد شدن از در غیرممکن به نظر می‌رسد، تلاش می‌کنم بفهمم چطور می‌توانم به جایی که می‌خواهم برسم. به نظر می‌رسد مسیر شغلی من از پیش تعیین شده است: مهندس، خلبان جنگنده، خلبان آزمایشگر، فضانورد. مسیری روتین، صاف و مستقیم در این حرفه، درست مثل خط‌کش. اما واقعیت چیز دیگری است. پیچ‌های تند و بن‌بست‌های زیادی در سرتاسر مسیر وجود داشت و به نوعی فضانورد شدن در تقدیر من نبود. «باید» خودم این تقدیر را رقم می‌زدم.



آرزوهایم از نه‌سالگی آغاز شد. تابستان بود و خانواده‌ام در خانهٔ بیلاقی‌مان در

۲. لباس‌هایی که به موتورهای مجهز هستند و به کمک آن‌ها می‌توانیم پرواز و حرکت کنیم.

جزیره استگ در آنتوریو^۳ بودند. پدرم خلبان و اغلب در حال پرواز بود و خیلی او را نمی‌دیدیم، اما مادرم همیشه پیشمان بود. اگر دنبال ما پنج نفر نمی‌دوید، قطعاً زیر سایه خنک درخت بلند بلوط نشسته بود و کتاب می‌خواند. من و دیو، برادر بزرگ‌ترم، مدام در جنب و جوش بودیم و صبح‌ها روی آب اسکی می‌کردیم. اغلب از زیر کارهای روزمره درمی‌رفتیم و قایق سواری می‌کردیم و بعد از ظهرها هوای شناکردن به سرمان می‌زد. تلویزیون نداشتیم، اما همسایه‌ها داشتند. بیستم ژوئیه^۴ ۱۹۶۹ بود. آخر شب، از فضای باز بین خانه‌های ییلاقی رفتیم و خودمان را به همراه بقیه افراد جزیره، داخل اتاق نشیمن آن‌ها به زور جا دادیم. من و دیو روی پشتی‌کانه نشسته بودیم و گردن می‌کشیدیم تا صفحه تلویزیون را ببینیم. مردی به آرامی و قاعده‌مند، از پایه فضاپیما پایین آمد و با احتیاط روی سطح ماه قدم گذاشت. تصویر صاف و واضح نبود، اما من می‌دانستم چه چیزی دارم می‌بینم: غیرممکن ممکن شده بود! بهت و حیرت اتاق را فراگرفت. بزرگ‌ترها دست می‌زدند و بچه‌ها جیغ و داد می‌کردند. احساس می‌کردیم ما هم آنجا با نیل آرمسترانگ هستیم و داریم دنیا را زیرورو می‌کنیم.

بعد پیاده به سمت خانه ییلاقی مان به راه افتادیم. من به آسمان نگاه می‌کردم. به ماه. ماه دیگر کره‌ای ناشناخته و دور از دسترس نبود. جایی بود که در آن آدم‌ها راه می‌رفتند، صحبت می‌کردند، کار می‌کردند و حتی می‌خوابیدند. همان لحظه تصمیمم را گرفتم. می‌دانستم می‌خواهم با زندگی‌ام چه کنم. من قصد داشتم پا جای پای بگذارم که درست چند لحظه پیش جسورانه روی ماه به جا مانده بود. می‌خواستم با موشک در محیط پیرامونم ویراژ دهم. فضا را کاوش کنم. فراتر از مرزهای توانایی و دانش بشر بروم. خوب می‌دانستم می‌خواهم فضاورد شوم.

۳. منطقه‌ای در جنوب شرقی کانادا

۴. یکشنبه ۲۹ تیر ۱۳۴۸

البته مثل هر کانادایی دیگری می‌دانستم فضانورد شدن غیرممکن است. فضانوردان آمریکایی بودند. ناسا فرم درخواست را فقط از شهروندان آمریکایی می‌پذیرفت و کانادا حتی یک آژانس فضایی نداشت. اما... درست همین دیروز، راه رفتن روی ماه غیرممکن بود. نیل آرمسترانگ اجازه نداده بود جلویش را بگیرند. تصور می‌کردم شاید روزی برسد که من هم بروم؛ و اگر قرار بود آن روز از راه برسد، می‌خواستم آماده باشم.

آنقدر بزرگ شده بودم که بفهمم آماده شدن برای فضانوردی به راحتی «فضانوردبازی» با برادرهایم در تخت خواب دوطبقه‌مان، زیر پوستر نشنال جئوگرافیک از عکس ماه نیست. اما هیچ دوره آموزشی‌ای نبود که بتوانم در آن ثبت نام کنم. هیچ کتاب راهنمایی نبود که بخوانم و حتی هیچ کسی نبود که از او سؤال کنم. فقط یک راه وجود داشت: اینکه تصمیم بگیرم و عزمم را جزم کنم. مجبور بودم فکر کنم اگر یک فضانورد نه‌ساله باشد چه کاری می‌کند، بعد درست همان کار را انجام دهم. باید فوراً دست به کار می‌شدم. فضانورد سبزیجات می‌خورد یا چیپس سیب‌زمینی؟ شب‌ها دیر می‌خوابد یا صبح زود بیدار می‌شود که کتاب بخواند؟

به خانواده‌ام نگفتم می‌خواهم فضانورد شوم. اگر می‌گفتم، همان واکنشی را نشان می‌دادند که اگر می‌گفتم می‌خواهم ستاره سینما شوم. اما از آن شب به بعد، رؤیا و آرزوهایم مسیر زندگی‌ام را تعیین کرد. به عنوان یک کودک نه‌ساله حتی می‌دانستم انتخاب‌های زیادی دارم و تصمیم‌هایم اهمیت دارند. کاری که هر روز انجام می‌دادم این بود که مشخص کنم چطور آدمی می‌خواهم باشم.

همیشه از مدرسه لذت می‌بردم و وقتی پاییز از راه می‌رسید، خودم را با اشتیاق وقف مدرسه می‌کردم. در آن سال‌ها در کلاس‌های فوق برنامه شرکت کردم.

آنجا به ما یاد می‌دادند به جای اینکه تلاش کنیم راحت به جواب‌های درست برسیم، موشکافانه و تحلیلی‌گرانه به خود سؤال فکر کنیم. اشعار رابرت سرویس^۵ را حفظ می‌کردیم و با نهایت سرعتی که می‌توانستیم، الفبای فرانسوی را به راحتی از حفظ می‌گفتیم. معماهای دشوار را حل می‌کردیم. یکی از بازی‌هایمان تمرین خرید و فروش سهام بود. مثلاً من سهام یک شرکت خیالی تولید بذرا خریده بودم که سوددهی نداشت و در آستانه ورشکستگی بود. در واقع، در این کلاس‌ها یاد می‌گرفتیم چگونه یاد بگیریم.

وقتی چیزی را می‌خواهی خیلی سخت نیست که خودت را به تلاش برای آن مجبور کنی؛ همان‌طور که من می‌خواستم فضا نورد شوم. اما این نگرش قطعاً به رشد و پیشرفت در یک مزرعه ذرت هم کمک می‌کند. هفت سالم که بود، از شهر سارنیا به میلتنون نقل مکان کرده بودیم. هیچ‌کدام از این شهرها فاصله زیادی با فرودگاه تورنتو - که پدرم در آن پرواز داشت - نداشتند. والدینم یک مزرعه خریدند. هردو در مزرعه بزرگ شده بودند و برنامه‌شان این بود که در اوقات فراغت روی مزرعه کار کنند. هم سخت کار کنند و هم سنت خانوادگی‌شان را ادامه دهند. با آن همه کار سنگین و نگهداری از پنج فرزند، آنقدر مشغول و گرفتار بودند که نمی‌توانستند به همه ما رسیدگی کنند. در واقع انتظار داشتند اگر ما واقعاً چیزی می‌خواهیم، بعد از تمام کردن کارهای روزانه، خودمان برایش سخت تلاش کنیم.

به همین دلیل، مسئول عواقب کارهای خودمان بودیم. روزی در اوایل سال‌های نوجوانی‌ام، با تراکتورمان و با اعتماد به نفس تقریباً زیاد به یک پرچین رسیدم. حسابی به خودم می‌بالیدم. درست وقتی داشتم فکر می‌کردم بهترین راننده تراکتور در این حوالی هستم، میله اتصال پشت تراکتور به یکی از تیرک‌های حصار گیر کرد و میله شکست. خجالت‌زده و از دست خودم عصبانی بودم. البته پدرم

۵. Robert wiliam Service نویسنده و شاعر انگلیسی - کانادایی (۱۸۷۴ - ۱۹۵۸ م.).

هم از آن پدرهایی نبود که بگوید «اشکالی ندارد پسر، تو برو بازی کن، من حلتش می‌کنم.» خیلی جدی گفت بهتر است یاد بگیرم چطور آن میله آهنی را به هم جوش بدهم، بعد هم فوراً با میله به سمت مزرعه برگردم و کارم را تمام کنم. او در جوشکاری کمکم کرد و من میله آهنی را به هم وصل کردم و به کار ادامه دادم. بعد از آن روز، وقتی میله را دوباره و دقیقاً به همان حالت شکستم، نیازی نبود کسی سرم فریاد بزند. خودم از حماقت و نادانی خودم بسیار عصبانی بودم و شروع به دادزدن سر خودم کردم. بعد از پدرم خواستم کمکم کند تا میله آهنی را دوباره به هم جوش بدهم و برای سومین مرتبه، با احتیاط و دقت بیشتری به سمت مزرعه بازگشتم.

زندگی در مزرعه، آدم را صبور بار می‌آورد. صبر و تحمل اجتناب‌ناپذیری به موقعیت و زندگی روستایی ما تحمیل می‌شد. رفت و برگشت به برنامه کلاس فوق برنامه هرکدام دو ساعت با اتوبوس طول می‌کشید؛ به طوری که در دوران دبیرستان که فقط دو ساعت در روز سوار اتوبوس بودم، حس می‌کردم خیلی خوشبختم. به علاوه، از خیلی وقت پیش عادت داشتیم در مسیر مطالعه کنیم. سعی ام این بود همان کارهایی را بکنم که یک فضاورد انجام می‌دهد؛ اگرچه انجام دادن آن کارها تمرین سخت ذهنی به حساب نمی‌آمد. همان طور که مصمم بودم برای فضاورد شدن آماده باشم، مصمم بودم که خوش بگذرانم. اگر انتخاب‌های من برایم دلگیری و درماندگی به وجود می‌آورد، نمی‌توانستم ادامه دهم. من ژن رنج و عذاب نداشتم!

خوشبختانه علایق من کاملاً با علایق فضاوردان مأموریت‌های آپولو یکسان از آب درآمد. بیشتر آن‌ها خلبان جنگنده و خلبان آزمایشگر بودند و من هم عاشق هواپیما. سیزده سالم که بود، من هم راه دیو و خواهر و برادرهای کوچک‌ترم

را رفته و به ایر گِدِتس^۶ پیوستم. کمی شبیه به ترکیب گروه پسران پیشاهنگ و نیروی هوایی بود. آنجا مقررات نظامی و فرماندهی را آموزش می‌دهند و به افراد یاد می‌دهند چگونه پرواز کنند. در پانزده سالگی گواهینامه پرواز با گلايدر را گرفتم و در شانزده سالگی، شروع به یادگیری پرواز با هواپیماهای موتوردار کردم. من عاشق هیجان، سرعت و عرض اندام در اجرای مانورهای نظامی با مقداری جذابیت و ظرافت بودم. می‌خواستم بهترین خلبان باشم؛ نه فقط به این دلیل که با شخصیت فضانورد متناسب است، بلکه به این دلیل که عاشق پروازم.

البته علایق دیگری هم داشتم: خواندن داستان‌های علمی-تخیلی، گیتارزدن، اسکی روی آب. در سراسی، مسابقه اسکی دادم. چیزی که در مسابقه عاشقش بودم، همان بود که در مورد پرواز دوست داشتم: یادگرفتن کنترل سرعت و قدرت به شکل مؤثر و کارآمد. به این ترتیب، می‌توانی با سرعت به جلو حرکت کنی، فکرت را روی گردش پیچ بعدی یا فرود سریع‌السير یا پرواز با موتور خاموش متمرکز کنی، اما اوضاع هنوز آنقدر تحت کنترل باشد که نیفتی. در اواخر سال‌های نوجوانی ام مربی اسکی شدم. اسکی‌کردن در تمام روز روش خنده‌دار و مزخرفی برای پول درآوردن بود، اما به خوبی می‌دانستم چند سال ولگردی روی سرازیری‌ها کمکی نمی‌کند فضانورد شوم.

در تمام این مدت همیشه مطمئن بودم فضانوردنشدن به معنای شکست من نیست. از آنجا که احتمال فضانوردشدنم صفر بود، می‌دانستم احمقانه است کل اعتماد به نفسم را روی آن متمرکز کنم. من طرز فکر دیگری داشتم؛ اینکه «شاید فضانورد نشوم، اما دست‌کم باید کارهایی بکنم که مرا در مسیر درست نگه می‌دارد. باید مطمئن باشم که چنین کارهایی توجه مرا جلب می‌کند. در این صورت، هر اتفاقی بیفتد، باز هم خوشبختم.»

آن روزها، مسیر رسیدن به ناسا، خیلی بیشتر از حالا به ارتش وابسته بود؛ بنابراین تصمیم گرفتم بعد از دبیرستان برای دانشگاه نظامی درخواست بدهم. لاقلاً به تحصیلات خوب برسم و بتوانم به کشورم خدمت کنم (به علاوه اینکه برای رفتن به مدرسه به من حقوق می دهند). در دانشگاه، مهندسی مکانیک خواندم. به این فکر می کردم که اگر از عهده خلبانی نظامی برنیامدم، شاید بتوانم مهندس شوم. همیشه دوست داشتم بفهمم وسایل و دستگاه‌های مختلف چگونه کار می کنند؛ و همان طور که درس می خواندم و با اعداد سروکله می زدم، گاهی توجهم به عکس شاتل فضایی که کنار میز به دیوار زده بودم، جلب می شد.



کریسمس ۱۹۸۱ بود و شش ماه تا فارغ التحصیلی ام باقی مانده بود. آن زمان، کاری کردم که احتمالاً بیش از هر چیز دیگری مسیر زندگی ام را عوض کرد: ازدواج کردم. من و هلن از دوران دبیرستان یکدیگر را می شناختیم. او از دانشگاه فارغ التحصیل شده بود و در اداره بیمه کار می کرد و واقعاً در کارش می درخشید. آنقدر در کارش موفق بود که به راحتی توانستیم قبل از ازدواج، یک خانه در کیچنر واقع در آنتوریو بخریم. در دو سال اول زندگی مان، حدود ۱۸ ماه از هم دور بودیم. من برای شروع آموزش مقدماتی پرواز با جت، با نیروهای کانادایی به شهر موز جاو^۷ در ساسکاچوان رفته بودم. هلن اولین فرزندمان کایل^۸ را به دنیا آورد و چون به خاطر رکود اقتصادی نمی توانستیم خانه مان را بفروشیم، او به تنهایی در شهر کیچنر پسرمان را بزرگ می کرد. آن روزها در آستانه ورشکستگی بودیم.

هلن کارش را رها کرد و برای زندگی در یک خانه محقر، با کایل به موز جاو نقل مکان کرد، اما من برای یادگیری پرواز با جنگنده های CF-۵ و بعد CF-۱۸

7. Moose Jaw

8. Kayl Hadfield

به کولد لیک در ایالت آلبرتا اعزام شدم! موفقیت یا نابودی زندگی زناشویی مان به نوعی با این اتفاق کلید خورده بود. بعد هم در سال ۱۹۸۳ دولت کانادا نیرو گرفت و اولین گروه شش نفری فضانوردانش را انتخاب کرد. بالاخره رؤیای من داشت به واقعیت نزدیک می‌شد. از آن زمان به بعد، بیشتر ترغیب شدم که روی کارم تمرکز کنم. یکی از دلایلی که زندگی زناشویی ما موفق بود، این بود که هلن مدام تشویقم می‌کرد که برای هدفم از همه چیز دست بکشم.

بسیاری از افرادی که ما را می‌بینند، می‌گویند که ازدواج با کسی مثل من - آدم بسیار پرکار و سخت‌کوشی که اسباب‌کشی را تفریح تلقی می‌کند - کار ساده‌ای نیست. ولی باید اعتراف کنم که این طور نیست. همسر هلن بودن گاهی برای من سخت بوده است. او بسیار بسیار توانا و باعرضه است. او را با چتر نجات به هر شهری در دنیا بیندازید، ظرف ۲۴ ساعت می‌بینید یک آپارتمان مبله با وسایل کامل فراهم کرده، خودش را جمع‌وجور کرده و برای یک کنسرت پرتلفدار هم بلیت خریده است! من اغلب در سفر بودم و او بیشتر وقت‌ها یک مادر تنها بود و هر سه فرزندمان را بزرگ کرد. هلن انواع مشاغل پرزحمت را امتحان کرد، از اداره سیستم SAP یک شرکت بزرگ تا سرآشپزی حرفه‌ای. او آدمی است بسیار اهل عمل؛ دقیقاً از آن نوع آدم‌هایی که وقتی در حال تعقیب یک هدف بزرگ هستی و سعی می‌کنی زندگی‌ات را هم داشته باشی، هوایت را دارد و حمایت می‌کند. شاید کار سنگین و زندگی زناشویی را هم‌زمان اداره کردن کار شاقی به نظر نرسد، اما مطمئناً کار آسانی هم نیست.

وقتی آموزش پرواز با جنگنده‌ها رو به پایان بود و به من گفتند قرار است به آلمان منتقل شوم، کاملاً برایم روشن شد که اداره زندگی زناشویی و انجام دادن کار سنگین چندان کار ساده‌ای نیست. هلن در ماه‌های آخر بارداری دومین فرزندمان بود و

ما از رفتن به اروپا هیجان زده بودیم. قبل از اینکه خبر برسد تغییری در برنامه‌ها به وجود آمده، ما در خیالاتمان تعطیلات را با فرزندان سه‌زبانه خوش‌رفتارمان در پاریس گذرانده بودیم. قرار بود به بگوتویل^۹ در استان کبک برویم (بعدها در بگوتویل با جنگنده‌های CF-۱۸ برای فرماندهی دفاع هوافضای آمریکای شمالی^{۱۰} (NORAD) پرواز کردم و جلوی هواپیمای روسی‌ای را که به حریم هوایی کانادا منحرف شده بود، گرفتم). این فرصتی عالی برای منتقل شدن به یک ناوگان هوایی جدید بود. بگوتویل مزایای زیادی دارد، اما زمستان‌های آنجا بسیار سرد است و در هیچ فصلی هوا بهتر نمی‌شود. سه سال بعدی دوران دشواری برای خانواده‌مان بود. هنوز از لحاظ مالی به آرامش و ثبات نرسیده بودیم، من با جنگنده‌ها پرواز می‌کردم (که واقعاً شغل پراسترسی بود) و هلن در خانه با دو پسر کوچک بازیگوش و شلوغمان سروکله می‌زد و هیچ شغل خوب و به‌دردبخوری پیدا نمی‌کرد (ایوان هم که درست چند روز قبل از رفتن ما به بگوتویل به دنیا آمده بود). وقتی ایوان هفت ماهش شد، هلن فهمید که دوباره باردار است. در آن هنگام، بیشتر از اینکه خوشحال باشیم، حس می‌کردیم کار به استخوانمان رسیده است! جوانب کار را که می‌سنجیدم، سعی می‌کردم دورنمایی از زندگی‌مان در ۴۵ سالگی را تصور کنم و فکر کردم نمی‌توانم همین‌طور به پرواز با جنگنده‌ها ادامه دهم. فرماندهان ناوگان هوایی داشتند برای پولی کمتر از حقوق قبلی من سخت کار می‌کردند. حجم کار بسیار زیاد بود. به ندرت خبری از پاداش می‌شد و هیچ انگیزه‌ای نداشتیم. هیچ چیزی حتی مبهم درباره‌ی این شغل وجود نداشت. گذشته از همه این‌ها، خلبان جنگنده بودن خطرناک است. ما هر سال دست‌کم یک دوست نزدیک را از دست می‌دادیم.

به همین دلیل، وقتی شنیدم سازمان هواپیمایی کانادا نیرو می‌گیرد، تصمیم گرفتم

9. Bagotville

10. North American Aerospace Defense Command

واقع بین باشم. کارکردن برای یک شرکت هواپیمایی زندگی را برای ما راحت تر می‌کرد؛ شغلی که روندش را از قبل به خوبی می‌دانستم. در یک دوره مقدماتی برای دریافت درجه‌های خلبان غیرنظامی شرکت کردم، اما بعد هلن مانع شد. او گفت: تو که نمی‌خواهی خلبان یک شرکت هواپیمایی باشی. این طوری آدم شادی نخواهی بود و من هم نمی‌توانم شاد باشم. دست از فضاوردن بردار. اجازه نمی‌دهم این کار را با خودت و ما بکنی. بیا کمی بیشتر صبر کنیم و ببینیم شرایط چطور پیش می‌رود.

به همین دلیل، در ناوگان هوایی ماندم و سرانجام تجربه‌اندکی از خلبان آزمایشگر بودن را به دست آوردم. زمانی که هواپیمایی از تعمیر و نگهداری بیرون می‌آمد، من پرواز آزمایشی انجام می‌دادم. عاشق این کار بودم. خلبان‌های جنگنده برای پروازکردن زندگی می‌کنند، اما من اگرچه عاشق پروازم، برای سردرآوردن از سیستم هواپیما زندگی می‌کردم: اینکه سیستم فلان کار را چگونه انجام می‌دهد و چه کنیم که بهتر کار کند. وقتی گفتم می‌خواهم در دوره خلبان آزمایشگر شرکت کنم، اعضای ناوگان هوایی واقعاً حیرت زده شدند. واقعاً هم چرا کسی باید افتخار خلبان جنگنده بودن را رها کند تا یک مهندس ساده باشد؟ اما جنبه‌های اجرایی کار، دقیقاً همان چیزی بود که برایم جالب بود؛ همراه با فرصت و موقعیتی که هواپیمای کارآمدتر را ایمن تر می‌ساخت.

کانادا آموزشگاه خلبان آزمایشگر ندارد، اما معمولاً سالی دو خلبان را برای تحصیل به فرانسه، انگلستان یا آمریکا می‌فرستند. در سال ۱۹۸۷ شانس به من رو کرد. من برای رفتن به آموزشگاه فرانسوی که در دریای مدیترانه است، انتخاب شدم. در آنجا یک خانه عالی اجاره کردیم و یک ماشین هم خریدیم. بار و بندیلیمان را بستیم، از همه خداحافظی کردیم. اما دو هفته قبل از رفتن مشاجره سنگینی بین

دولت‌های کانادا و فرانسه درگرفت (دخترمان کریستین نه ماهش بود). فرانسه جای مرا به خلبانی از کشوری دیگر واگذار کرد. تصور کنید چه حس سرخوردگی عجیبی داشتم. از لحاظ حرفه‌ای شکست بزرگی برایم بود. من و هلن داشتیم دیوانه می‌شدیم. واقعاً به بن‌بست رسیده بودیم.



بارها تجربه کرده‌ام؛ اتفاقات به آن بدی یا خوبی‌ای نیستند که فکر می‌کنی. بعدها می‌فهمی اتفاقی بد و ناگوار چه تحول شیرینی در سرنوشتت به وجود آورده است و این اتفاق برای من همراه بود با ازدست دادن ترم بهار در فرانسه. چند ماه بعد برای رفتن به مدرسهٔ خلبان آزمایشگر نیروی هوایی آمریکا^{۱۱} (TPS) در پایگاه نیروی هوایی ادواردز انتخاب شدم و ناگهان همه چیزمان تغییر کرد. سال خوبی آغاز شده بود. ما در ماه دسامبر به کالیفرنیا جنوبی رسیدیم؛ درست زمانی که زمستان سراسر بگوتویل را سفیدپوش کرده بود. متأسفانه تا کامیون وسایلمان نمی‌رسید، نمی‌توانستیم وارد خانهٔ پایگاه شویم. این فرایند چندین هفته طول کشید و در این مدت مجبور شدیم کریسمس را در هتلی در دیزنی‌لند بگذرانیم.

سال بعد، یعنی ۱۹۸۸، یکی از پرمشغله‌ترین و بهترین سال‌های زندگی‌ام بود. مدرسهٔ خلبان آزمایشگر انگار دکترای پرواز به آدم می‌داد. طی یک سال، با ۳۲ نوع هواپیما پرواز کردیم و هر روز آزمایششان کردیم. کار بسیار دشواری بود و البته بسیار جالب و جذاب. همهٔ افراد کلاس در یک خیابان زندگی می‌کردند. همگی در اواخر دههٔ ۲۰ یا اوایل دههٔ ۳۰ زندگی بودیم و دوست داشتیم خوش بگذرانیم. این دوره، به دلیل تمرکزش روی جنبه‌های تحلیلی‌گرانهٔ پرواز، ریاضی، علم و البته رفاقت، بیش از هر کار دیگری که انجام داده بودم، برای رسیدن به هدف برایم

11. Air Force Test Pilot School

مناسب بود و به دردم می خورد. درواقع، اولین بار بود که من عضو گروهی بودم که اعضایش بسیار شبیه خودم بودند. بیشترمان می خواستیم فضانورد شویم و دیگر نیازی نبود که آرزویمان را مخفی نگه داریم. TPS یک کانال ارتباطی مستقیم با ناساست. دو نفر از همکلاسی هایم که بهترین دوستانم هم بودند (سوزان هلمس^{۱۲} و ریک هازبند^{۱۳}) سرانجام فضانورد شدند.

آموزشگاه خلبان آزمایشگر مسیری به سمت آژانس فضایی کانادا^{۱۴} (CSA) بود، اما باز هیچ چیز مشخص نبود. مشخص نبود CSA چه زمانی دوباره فضانورد انتخاب می کند و اصلاً انتخاب می کند یا نه. فقط یک چیز قطعی و مشخص بود: اولین فضانوردان کانادایی همگی دانشمند و متخصص محموله بودند، نه خلبان. اما من تا آن لحظه سعی کرده بودم برای فضانورد شدن، راه آمریکایی ها را بروم. شاید عملکردم برای این تنها آژانس فضایی که مجوز ورود به آن را داشتم اشتباه بود و باید به این روند پایان می دادم، اما برای تغییر رویه خیلی دیر بود. حسن ماندن در این شغل بود که حتی اگر هرگز فضانورد نمی شدم، حس می کردم دارم کار مفید و پرارزشی برای زندگی ام انجام می دهم؛ حتی اگر تا آخر عمر، یک خلبان ساده آزمایشگر باشم.

همه افراد دوره را به بازدید از مرکز فضایی جانسون در هیوستون و دیگر مراکز آزمایش پرواز بردند، از جمله مرکزی فضایی در کولد لیک واقع در آلبرتا و پایگاه هوایی نیروی دریایی پتاکسنت^{۱۵} (که به پکس معروف بود) در مریلند. در کولد لیک، یک خلبان آزمایشگر کانادایی دیدم که بخشی از دوره بورسیه عادی آنجا را می گذراند. این شخص خیلی اتفاقی گفت که دوره مأموریتش دارد تمام می شود و

12. Susan Helms

13. Rick Husband

14. Canadian Space Agency

15. Patuxent River Naval Air Station

به زودی از آنجا می‌رود. حدس می‌زد کسی را جایگزینش می‌کنند، اما نمی‌دانست چه کسی. وقتی ماجرا را به هلن گفتم، نگاه معناداری به من انداخت. او هم به همان چیزی فکر می‌کرد که من فکر می‌کردم.

پکس یکی از معدود مراکز اصلی آزمایش در جهان است. آن‌ها وسایل و امکاناتی برای انجام دادن کار پیشرو و مدرن دارند، از جمله آزمایش کردن انواع موتورهای جدید و پیکربندی‌های تازه برای هواپیماهای ارتش. البته کارشان محدود به آمریکا نیست و برای کشورهای متعددی مثل استرالیا و کویت هم کار می‌کنند. تعداد هواپیماهایی که به ارتش کانادا داده می‌شود زیاد نیست. کولد لیک هواپیماهای محدودی را آزمایش می‌کند و روی تغییرات جزئی کار می‌کند، نه روی تقویت قدرت اولیه هواپیما. در تمام مدتی که داشتم آموزش پرواز با جنگنده‌ها را می‌دیدم، من و هلن رؤیای زندگی در کولد لیک را در سر داشتیم، اما سال‌های زیادی را بعد از اتمام دوره خلبان آزمایشگر در آنجا گذراندیم. حالا فکر می‌کردم چطور است در دوره پکس شرکت کنم. البته مسئله دیگری هم بود؛ ما به زمستان‌های گرم عادت کرده بودیم. به هر ترتیب، با مدیر شغلی‌ام تماس گرفتم (او یک افسر نظامی بود که وظیفه‌اش این بود بفهمد کدام منصب‌ها باید پر شوند و چه کسی برای این منصب‌ها مناسب است). به او گفتم: «اگر به جای اینکه این همه راه ما را به کولد لیک برگردانید و یک خانواده دیگر را به پکس ریور بیاورید، ما را مستقیم به مرلند انتقال دهید، حدود ۵۰ هزار دلار به نفع ارتش می‌شود.» او آدم صریحی بود. گفت: «اصلاً حرفش را نزن. شما برمی‌گردید!» خوب به امتحان کردنش می‌ارزید، اما واقعیت این بود که دولت کانادا حدود یک میلیون دلار برای فرستادن ما به دوره خلبان آزمایشگر خرج کرده بود. آن‌ها اختیار کامل داشتند به ما بگویند کجا برویم.

دوباره برای جابه‌جایی آماده شدیم. اما یک ماه بعد، تلفنی از مدیرم داشتم: من یک نظر عالی دارم. چطور است تو را مستقیم به پکس ریور بفرستم؟ رفتن من به پکس ریور احتمالاً به اوضاع و شرایط من ضربه نمی‌زد. من فارغ‌التحصیل نخبه آن سال در TPS بودم و رهبری تیمی را داشتم که پروژه تحقیقاتی‌اش بالاترین امتیاز را به دست آورده بود. به نظرم پیشنهادی عالی برایم بود و برای کشورم هم افتخارآفرینی می‌کردم: یک کانادایی، برترین فارغ‌التحصیل خلبان آزمایشگر نیروی هوایی آمریکا! حتی یکی از خبرنگاران روزنامه کولد لیک با من مصاحبه کرد، ولی هیچ‌کس در دفتر روزنامه نمی‌توانست عنوانی برای مصاحبه پیشنهاد کند؛ بنابراین، با مرکز آزمایش تماس گرفتند و درخواست کمک کردند. هرکسی که جواب تلفن را می‌داد، می‌گفت عنوان را فقط بگذارید «مرد کانادایی عنوان بهترین خلبان آزمایشگر را به دست می‌آورد» یا چیزی شبیه این. دوستی یک کپی از متن را برایم پست کرد که هم برایم یادگاری شد و هم سبب شد نگرشی کلی از خودم پیدا کنم. تیتیری که چاپ کردند این بود: یک کانادایی عنوان بهترین خلبان آزمایشگر را به دست آورد.

من و هلن تصمیم گرفتیم سفری خانوادگی به خارج از پکس ریور داشته باشیم؛ بنابراین، در دسامبر ۱۹۸۸، خودرو استیشن آبی‌مان را که روی بدنه کناری‌اش صفحه‌های چوبی داشت پرازاتاث کردیم؛ ماشینی بدقواره که اسمش را لیموزین گذاشته بودیم. از کالیفرنیا به سمت مرلند حرکت کردیم. زوجی جوان با سه فرزند بودیم که دقیقاً برای اولین بار بود که ایالت جنوبی را می‌دیدیم. به پارک آبی سی‌ولد رفتیم، در غارها گشتیم، ۲۵ دسامبر را در شهر بیتن روز گذراندیم. ماجراجویی فوق‌العاده‌ای بود.

زندگی و روزگار ما در پکس چنین بود. به جای زندگی کردن در خانه‌های پایگاه،

خانه‌ای در مزرعه اجاره کردیم که جایگزین خوبی محسوب می‌شد. بعد از مدتی هلن مشاور معاملات ملکی شد؛ چون ساعت‌های کاری‌اش تا حدودی منعطف بود. کایل، ایوان و کریستین بالاخره به مدرسه رفتند. من جنگنده‌های F-۱۸ را آزمایش می‌کردم. در ارتفاع بسیار زیاد، عمداً آن‌ها را از کنترل خارج می‌کردم و بعد همان‌طور که در حال سقوط بود، سردمی‌آوردم چطور آن‌ها را به وضعیت عادی برگردانم. اوایل بسیار محتاط بودم و اعتماد به نفس نداشتم؛ چون زندگی‌ام را صرف آزمایش برای کنترل هواپیماها کرده بودم. نه اینکه آن‌ها را با سرعت به همه جا بفرستم، اما وقتی اعتماد به نفسم بیشتر شد، تکنیک‌های مختلف را آزمایش کردم. در انتها مسئله‌ای توجهم را جلب کرد: دقیقاً هواپیما تا چه حد خارج از کنترل باشد، می‌توانم کنترلش کنم؟ در آن دوره به تدریج چند تکنیک بازگشت به حالت عادی هواپیما را یاد گرفتیم؛ تکنیک‌های عجیب و غافلگیرکننده که هم زندگی خلبان‌ها و هم هواپیماها را نجات می‌داد.

در این میان همچنان داشتم فکر می‌کردم اگر CSA دوباره شروع به استخدام کند، به چه توانایی‌هایی نیاز خواهم داشت. تحصیلات بالا مهم بود؛ بنابراین، بعد از ظهرها و آخر هفته‌ها را صرف آن کردم تا مدرک فوق لیسانس رشته سیستم هوانوردی را در دانشگاه تِنسی بگیرم که آموزشش از راه دور بود. فقط باید برای دفاع از پایان‌نامه به دانشگاه می‌رفتم. بزرگ‌ترین و چشمگیرترین دستاورد من در پیکس ریور هدایت‌کردن اولین آزمایش پرواز بود که در آن، موتور پیش‌رانش بیرون از بدنه نصب شده بود و با سوخت هیدروژن کار می‌کرد؛ موتوری که با آن، هواپیما می‌توانست بسیار سریع‌تر از صوت پرواز کند. مقاله‌ای که من و شارون هوک، مهندس آزمایش پرواز، به عنوان نتیجه تحقیقاتمان نوشتیم، برنده نفر اول جایزه گروه خلبانان آزمایشگر تجربی شد. این موفقیت برای ما درست مثل بردن جایزه اسکار بود؛ به‌ویژه به این دلیل که مراسم در پورلی هیلز برگزار شد و

خلبانان معروفی مثل اسکات کراسفیلد^{۱۶} هم آنجا بودند. کراسفیلد اولین کسی بود که در جهان با سرعت دو ماخ، یعنی دو برابر سرعت صوت پرواز کرد.

درنهایت، مرا خلبان آزمایشگر سال ۱۹۹۱ نیروی دریایی آمریکا نامیدند. مأموریت من داشت به پایان می‌رسید و من علی‌رغم تابعیت غیرآمریکایی‌ام، به رؤیای آمریکایی‌ام رسیدم. برنامه من این بود که کمی استراحت کنم و از آخرین سال اقامت‌مان در مریلند لذت ببرم، بیشتر با بچه‌ها وقت بگذرانم و کمی بیشتر گیتار بزنم. اما آژانس فضایی کانادا در روزنامه آگهی داد:

نیازمند فضاانورد هستیم.



حدود ده روز پرتب‌وتاب طول کشید تا رزومه‌ام را بنویسم و تحویل دهم. من و هلن دست‌به‌کار شدیم تا تحسین برانگیزترین رزومه‌ای را که تاکنون از روستای مریلند بیرون رفته بنویسیم. رزومه‌ام بسیار مفصل بود. صفحاتش زیاد بود و همه کارهایم از ابتدا تا آن زمان را فهرست کرده بودم. هر افتخار و جایزه و دوره‌ای که می‌توانستم به خاطر بیاورم نوشته بودم. این رزومه را در دوران پرینتر سوزنی نوشتم؛ بنابراین، تصمیم گرفتیم حتماً آن را ماهرانه روی کاغذ باکیفیت چاپ کنیم. هلن هم می‌گفت حتماً جلد شده باشد تا نظرشان جلب شود! یک رزومه جلدشده حرفه‌ای، تقریباً به اندازه یک دفتر تلفن. اما باز هم دست برنداشتیم؛ من یک دوست فرانسوی داشتم که کل مطلب را به زبان فرانسه سلیس ترجمه کرد و ترجمه‌اش را هم به طور جداگانه چاپ و جلد کردیم. بارها هر دو رزومه را غلط‌گیری کرده بودیم. هر شب خواب می‌دیدم در متن رزومه ویرگول اشتباه گذاشته‌ام! داشتیم فکر می‌کردیم خودمان رزومه را با ماشین به اوتاوا ببریم تا مطمئن باشیم

16. Scott Crossfield

درخواست من به موقع به آنجا می‌رسد. اما در نهایت رضایت دادم به پست اعتماد کنم. بعد هم با CSA تماس گرفتم تا مطمئن شوم بسته به دستشان رسیده است. ۵۳۲۹ نفر دیگر هم درخواست داده بودند. ژانویه ۱۹۹۲ بود. پنج ماه بسیار سخت سپری شد. مدام تلاش می‌کردم همه کارها را درست انجام دهم، اما هیچ راهی نداشتم که بفهمم قبول می‌شوم یا نه.

تا چند هفته خبری نشد، اما سرانجام یک نامه به دستم رسید: من جزو ۵۰۰ نفر اول بودم! مرحله بعد، پرکردن چند پرسشنامه سلامت روان بود. پر کردم و گفتند تا چند هفته دیگر نتیجه نهایی مشخص می‌شود. آن چند هفته گذشت. در آن مدت با کسی صحبت نمی‌کردم. هفته آخر بسیار کند می‌گذشت. واقعاً آنقدر تعادل روانی نداشتم که مراراً کرده‌اند؟ بالاخره طاقت نیاوردم و با CSA تماس گرفتم. آن طرف خط کسی گفت: «یک لحظه لطفاً... اجازه دهید به لیست نگاه کنم. هدفیلد... بله هدفیلد. اینجاست. تبریک می‌گویم. شما موفق شدید به سطح بعد بروید.» این هم آخرین سطح نبود... نمی‌دانستم در واقع کل این روند، عمدی است. با این آزمایش فشار روحی و ایجاد تنش می‌خواستند بفهمند متقاضیان در موقعیت بلا تکلیفی و عصبانیت چقدر تحمل دارند.

تا آن لحظه ۱۰۰ نفر در آزمون رد شده بودند. از من خواستند تا برای مصاحبه با یک روان‌شناس صنعتی^{۱۷} به واشنگتن دی. سی بروم. او را در تالار ورودی یک هتل ملاقات کردم، ولی گفت من تالار را رزرو نکرده‌ام. به اتاق من می‌رویم و آنجا صحبت می‌کنیم. وقتی به سمت طبقه بالا می‌رفتیم، داشتم فکر می‌کردم اگر زن بودم، واقعاً حس خوبی به این شرایط نداشتم. وقتی به اتاقش رسیدیم، از من خواست راحت باشم؛ و من مردد بودم که روی تخت بنشینم یا صندلی. کدام یک شخصیت مرا به درستی نشان می‌دهد؟ صندلی را انتخاب کردم و نشستم. چند

۱۷. روان‌شناس‌های صنعتی به سازمان‌ها کمک می‌کنند تا مناسب‌ترین افراد را برای هر شغل گزینش کنند. / ویراستار

سؤال را هم جواب دادم که می‌خواست بداند روان‌پزشی و خیم دارم یا نه. تا جایی که یادم هست، یکی از سؤالاتش این بود که تا حالا به ذهنم رسیده که مادرم را بکشم یا نه!

چند هفته دیگر هم به انتظار گذشت. اما سرانجام تلفن زنگ خورد: پنجاه نفر از ما پذیرفته شده بودیم تا برای مصاحبه‌های بعدی به تورنتو برویم. پنجاه نفر! به خودم قبولاندم که شانس انتخاب شدن را دارم. شاید وقتش رسیده بود که به کارفرمایم بگویم آماده انجام دادن چه کاری هستم. در آمریکا ارتش از قبل متقاضیان را انتخاب می‌کند. برای این کار به بخش اداری درخواست می‌دهی و آن‌ها تصمیم می‌گیرند نام چه کسی را به ناسا بدهند. اما در کانادا ارتش هیچ نقشی در فرایند گزینش ندارد. فکر می‌کنم خیلی حیرت‌زده شدند وقتی تماس گرفتم و تصمیمم را اعلام کردم. به آن‌ها گفتم برای فضاورد شدن درخواست داده‌ام. شما هم احتمالاً باید کمی زودتر از برنامه کسی را در پکس ریور جایگزین من کنید.

بعد از رفتن به تورنتو هم هیچ چیزی برای من مشخص تر نشد. در آنجا آزمایش‌های اولیه پزشکی را انجام دادم تا مطمئن شوند کاملاً سالمم. بعد هم یک مصاحبه جمعی طولانی با چند تن از افراد CSA داشتم که باب تسک^{۱۸}، از اولین فضاوردان کانادایی، یکی از آن‌ها بود. به مریلند بازگشتم. در آنجا هلن با شور و هیجان منتظرم بود. تلاش می‌کردم زندگی معمولی‌ام را بگذرانم، اما حتی یک لحظه هم نمی‌توانستم چیزی را که اصلاً نتیجه‌اش مشخص نبود، فراموش کنم. برای مدت زیادی، فضاورد شدن یک خیال فرضی بود، اما حالا که واقعاً داشت اتفاق می‌افتاد - یا شاید هم نمی‌افتاد - بسیار اعصاب‌خردکن بود. آیا پسرک نه‌ساله به آرزویش می‌رسید؟

بعد آخرین مرحله را گذراندم. در اواخر ماه آوریل، ۲۰ داوطلب به مدت یک هفته به اُتاوا فراخوانده شدند تا به دقت ما را معاینه کنند. من سال‌ها بود که ورزش می‌کردم

و مراقب خورد و خوراکم بودم، اما حالا حساس تر شده بودم. می‌خواستم مطمئن شوم کلهترولم پایین است. می‌دانستم ما را از نظر پزشکی زیر میکروسکوپ قرار خواهند داد؛ آن هم من که نماد سلامت جسمی بودم! حدس می‌زدم چه می‌خواهند بپرسند. صد چیز را فهرست کردم که احتمال می‌دادم از من بپرسند و جواب‌ها را آماده کردم. بعد جواب‌ها را به زبان فرانسه هم تمرین کردم. وقتی به اتاوا رسیدم، اولین فکر من این بود که چند رقابت سخت و جدی دارم. اینکه ۱۹ متقاضی دیگر چه شرایطی داشتند، تأثیر زیادی داشت. تعدادی از آن‌ها دکتری داشتند. تعدادی هم مثل من فارغ‌التحصیل دانشگاه ارتش بودند. بعضی از آن‌ها کتاب‌های زیادی نوشته بودند. بعضی از آن‌ها دکتر، دانشمند و خلبان آزمایشگر بودند؛ و هرکسی تلاش می‌کرد تا خودی نشان دهد. البته بیش از این دیگر نمی‌شد کسی را مضطرب کرد و سازمان نهایت تلاشش را در این زمینه کرده بود! هیچ‌کس حتی نمی‌دانست چند نفر از ما احتمال دارد که آخرین افراد حذف شده باشیم. شش نفر؟ یک نفر؟ من تلاش می‌کردم خونسرد و با آرامش کامل وارد شوم و هم‌زمان می‌خواستم به شکل نامحسوسی ثابت کنم بهترین گزینه‌ام و تمامی توانایی‌های مورد نظر را دارم. با همه وجودم امیدوار بودم.

هفته پرمشغله‌ای بود. یک کنفرانس مطبوعاتی آزمایشی برگزار کردند تا بفهمند آیا در روابط عمومی ماهر و کارآزموده هستیم یا می‌توانیم برایش آموزش ببینیم. معاینات پزشکی اساسی‌ای انجام شد. مایعات بدنمان را بررسی کردند و کلی هم ضربه و سیخونک زدند، اما رویداد حقیقی و مهمی که نتیجه نهایی را مشخص می‌کرد، مصاحبه جمعی یک ساعته‌ای بود که افراد سرشناس CSA، متخصصان روابط عمومی و فضانوردان در آن حضور داشتند. کل هفته داشتیم به این مصاحبه فکر می‌کردم: چگونه می‌توان بهترین بود؟ نکند جواب‌های بی‌ربط داده باشم؟! بهترین جواب به این سوالات مشخص و واضح چه بود؟ چه چیزی را نباید

می‌گفتم؟ مطمئنم آخرین نفر در این مصاحبه بودم، اما به هر حال اعضای میزگرد صریحاً با روش‌های یکدیگر در مصاحبه خو گرفته بودند و عادت داشتند به مک ایوانز که بعدها در رأس CSA قرار گرفت، احترام بگذارند. وقتی سؤالی می‌کردند می‌گفتند: مک! می‌خواهی این سؤال را جواب دهی؟ احساس می‌کردم طی این یک هفته با این افراد خو گرفته‌ام و وقتی در مصاحبه از من سؤال خیلی سختی می‌پرسیدند، از دهانم می‌پرید: «مک! می‌خواهی این سؤال را جواب دهی؟»

چنین واکنشی ریسک بزرگی بود و ممکن بود گستاخی به نظر برسد، اما آن‌ها قه‌قهه می‌خندیدند و این وقت‌کشی فرصت مناسبی بود تا جواب مناسبی پیدا کنم. اگرچه هیچ واکنش و اظهار نظر حقیقی وجود نداشت. نمی‌دانستم واقعاً مرا بیشتر از کسی دوست دارند یا کمتر. در نهایت به مریلند برگشتم. اصلاً نمی‌شد حدس زد در نهایت مرا انتخاب می‌کنند یا نه.

در زمان خداحافظی به ما گفتند که فلان شنبه در ماه می، بین ساعت یک تا سه بعد از ظهر با همه ما تماس گرفته خواهد شد و مشخص می‌شود که انتخاب شده‌ایم یا نه. سرانجام روز موعود از راه رسید. تصمیم گرفتم کاری کنم که زمان هرچه سریع‌تر بگذرد و آن، اسکی روی آب با دوستانی بود که قایق داشتند. بعد من و هلن برای ناهار خوردن و ثانیه‌شماری به خانه برگشتیم. فکر کردیم اول با افرادی که قبول شده‌اند تماس می‌گیرند تا اگر کسی شرایطشان را نپذیرد، بتوانند به سراغ اسم بعدی در لیست بروند. حدس‌مان درست بود. کمی که از ساعت یک گذشت تلفن زنگ زد و من گوشی را در آشپزخانه برداشتم. مک ایوانز بود. پرسید: می‌خواهید فضا نورد باشید؟

معلوم بود که می‌خواهم! همیشه می‌خواستم.

اما احساس اصلی من شادی یا غافلگیری یا حتی هیجان شدید نبود. احساس

آرامش و آسودگی ناگهانی زیادی می‌کردم. انگار یک سد از فشار ذهنی شدید بالاخره شکست. من خودم را ناامید نکرده بودم. هلم را ناامید نکرده بودم. خانواده‌ام را ناامید نکرده بودم. چیزی که در تمام این مدت برایش تلاش کرده بودیم، واقعاً اتفاق افتاده بود.

مک گفت اجازه دارم به خانواده‌ام بگویم، به شرطی که فعلاً در این زمینه به کسی حرفی نزنیم. بعد از آن من و هلم اخبار و اطلاعات را تا جایی که می‌شد به خاطر سپردیم. به مادرم تلفن زدم و به او خبر دادم. بعد هم قسمش دادم که به کسی حرفی نزند. اما احتمالاً به محض قطع کردن تلفن، شروع کرده بود به تماس گرفتن با این و آن! به پدر بزرگم تلفن زدم، ولی خودش از قبل خبردار شده بود!

در ماه‌های بعد، اتفاق جالبی افتاد. یک جلسهٔ سزّی با سه فضانورد جدید دیگر داشتیم. بعد جاروجنجال و تبلیغات به راه انداختند و حتی کمی دبدبه و کبکبه نشان دادند، اما روزی که تماسی از CSA داشتیم، احساس کردم که انگار یک مرتبه، با اطمینان و بدون خطر، به قلّهٔ کوهی رسیده‌ام که از نه‌سالگی از آن بالا می‌رفتم؛ حالا داشتیم به طرف دیگر کوه نگاه می‌کردم. باور نکردنی بود، اما این اتفاق افتاده بود!

با این حال، هنوز فضانورد نبودم. با یک تماس تلفنی نمی‌توان فضانورد شد. اگر در زمانی که نتایج بسیار اهمیت دارند، کسی بتواند با اطمینان تصمیم‌های درست بگیرد فضانورد می‌شود. درواقع، فضانورد شدن چیزی نیست که دیگران بتوانند به تو بدهند. سال‌ها تلاش مستمر و جدی می‌خواهد. باید مبنای دانشی جدید را بسازید، توانایی‌های فیزیکی‌تان را پرورش دهید و مجموعه مهارت‌های تخصصی‌تان را به طرز چشمگیری گسترش دهید. اما مهم‌ترین چیزی که باید تغییر دهید، ذهنتان است. باید یاد بگیرید مثل یک فضانورد فکر کنید. و من داشتم چنین فرایندی را آغاز می‌کردم.



بخش اول

پیش از پرتاب

این سفر یک عمر زمان می برد

یک روز صبح که از خواب بیدار شده‌ام، فکر عجیبی از سرم می‌گذرد: جوراب‌هایی که می‌خواهم بپوشم، همان جوراب‌هایی هستند که برای پرتاب خواهم پوشید. این فکر هنوز هم بسیار وهم‌آلود و عجیب است، مثل رؤیای شفافی که برخلاف همه رؤیاها رنگ‌وبوی حقیقت دارد. موقع صبحانه حسم پررنگ‌تر شد؛ چون خبرنگاران برای عکاسی از من یکدیگر را هل می‌دادند؛ انگار که یک مجرمم و این هم آخرین غذایی است که می‌خورم. کمی بعد، وقتی تکنیسین‌ها برای تست فشار هوا کمکم می‌کنند تا لباس فضانوردی‌ام را بپوشم، مضطرب می‌شوم. این لحظه واقعاً سرنوشت‌ساز است. لباس باید خوب کار کند. اگر فضاپیما فشار هوا را در خلأ فضا کم کند، این لباس مرا زنده نگه می‌دارد و با آن می‌توانم نفس بکشم. شوخی بردار نیست.

امروز واقعاً دارم زمین را ترک می‌کنم.

به خودم می‌گویم شاید هم نرم. هنوز چندین ساعت تا رفتن باقی مانده است. در این چند ساعت هر اتفاقی ممکن است بیفتد و پرتاب لغو شود. بعد به ذهنم رسید همین که پوشک گذاشته‌ام، یعنی ممکن است مدت زیادی روی سکوی پرتاب معطل شوم. این فکرها کمی این افکار منفی را از ذهنم دور کرد و توانستم روی آنچه در حال رخ‌دادن بود تمرکز کنم. به خودم گفتم چیزهای زیادی هست که باید حواست به آن‌ها باشد. حواست را جمع کن.