

## مصاحبه آقای حسین مهري با تیمسار سر لشگر عبدالحسين مینوسپهر

- من خود ناظر بر سانحه سقوط تیمسار خاتم بودم، این یک سانحه تنها بود و به هیچ جایی و کسی ارتباط نداشت.
- من وقتی با هواپیما از بالای صحنه عبور می کردم هوای متلاطم و غیرعادی را مشاهده کردم.
- تیمسار در ماه های قبل از مرگشان نشاط همیشگی را نداشتند.
- من مدتی افتخار آنرا داشتم که معلم تیمسار خاتم باشم.
- تیمسار بهنگام پرواز یک خلبان بود، بهنگام فرماندهی یک فرمانده و در مقام یک شاگرد واقعاً یک شاگرد تیزهوش و بعنوان یک شاگرد عمل می کرد.
- تیمسار خاتم در مقابل اعلیحضرت تمام القاب نظامی را رعایت می کرد. هیچگاه رفتاری نمی کرد که بخواهد خود را خصوصاً نشان دهد. در مقابل اعلیحضرت یک نظامی تمام عیار بود.

در این بخش از مصاحبه آقای مهري در مورد چگونگی برخورد تیمسار خاتمی با حادثه سؤال می کند تیمسار مینوسپهر می گوید: من الان قضاوت نمی کنم. نمی توانم قضاوت کنم که تیمسار خاتم در موقع وقوع سانحه خوب عمل کرده یا نه. آنچه که بود مسلماً بعقیده من زیاد هم کاری نمی توانست بکند به جهت اینکه ارتفاعش خیلی کم بود و گردش چه به راست و چه به چپ می کرد به هر جهت روی زمین بود. الان گفتم که ۳۶۰ درجه گردش، هزار پا ارتفاع می خواهد، بنابراین در این حالت بخصوص لااقل یک مقداری ارتفاع می خواست که تیمسار بتواند با یک گردش خودش را نجات بدهد. در صورتیکه وقتی که تیمسار شروع کرد به گردش تقریباً نزدیک زمین بود و با آن سرعت باد پهلویی که داشت و در آن ارتفاعی که وامانده شده بود، خورد زمین. ارتفاع برای گردش و برای نگهداشتن خودش نداشت. البته در این لحظه از قایق جدا شده بود. خودش بنا به گفته قنادر (قایقران) از قایق جدا شده بود. و بعد قنادر را جدا کرده بود. حالا آیا زود جدا کردند و آیا زود جدا نکردند اینها مطلب دیگری است...

- قنادر هم طناب را جدا کرده بود؟

- بله قنادر هم طناب را جدا کرده بود. خود ایشان هم جدا کرده بودند. به هر جهت موضوع

جها کردن طناب اینها تصمیماتی آنی است. من نمی‌خواهم که در مورد تصمیمات تیمسار یا تصمیمات فناد صحبت کنم، آنچه که من دارم تشریح می‌کنم برای آنست که لااقل جلوگیری بشود از شایعاتی که به غلط وجود دارد در مورد اینکه تیمسار را کسانی کشته‌اند! می‌خواهم این چیزی که دید خود من بوده و شاهد صحنه بوده‌ام را می‌توانم به یقین بگویم که...

- شما لحظه سقوط را دیدید؟

- بله. من لحظه سقوط را دیدم که تیمسار رفت توی تپه و خورد به زمین و در این لحظه ربیعی پای اسکله بود هر کدام به یک سمت دویدیم، ربیعی قایق را روشن کرد و رفت پای تپه‌ای که تیمسار آنجا بود و من هم که ناظر جریان بودم و دیدم تیمسار زمین خورده رفتم سراغ هواپیما و با هواپیما بلند شدم رفتم که دکتر بیاورم درست از روی همان صحنه عبور کردم و تلاطم هوا را که بسیار غیرعادی بود خودم دیدم. بابی سیم به پایگاه خبر دادم و دکتر پایگاه با هلیکوپتر به محل می‌آید. این بود جریانی که من ناظر آن بودم.

- وقتی دکتر آمد تیمسار...؟

- وقتی دکتر آمد تیمسار فوت کرده بود. تیمسار در حقیقت بلافاصله فوت کرده بودند. شاید پس از یکی دو دقیقه.

- شما به محل سقوط رفتید؟

- من نرفتم. چون حقیقتش طاقت دیدن آن را نداشتم.

- چه کسانی رفتند؟

- تیمسار ربیعی رفت و یک نفر از آقایان شخصی‌ها رفتند که آقای منصفی بود. بنظرم تخصصش عکاسی بود، نه اینکه عکاس برای این منظور آمده باشد. برای اینکه از صبح آن روز شاید حدود ۲۰۰ عدد عکس‌های مختلف از تیمسار گرفت.

حسین مه‌ری می‌گوید:

- تعدادی از آن عکس‌ها در کیهان هم چاپ شد.

- بله. عکس‌های بسیار جالبی بود و در کیهان چاپ شد. قشنگ نشان می‌دهد که کایت سالم بود. قشنگ نشان می‌دهد که کایت چه طور بود. لحظه‌های قبل از پرواز را نشان می‌دهد و گویای لحظه به لحظه آن سانحه است.

- تیمسار هم علم نوشته و هم اعلیحضرت به علم گفتند، هم بعضی از دوستان تیمسار خاتمی هم تأیید کردند که ایشان در ماه‌های آخر، روزهای آخر حیاتشان شدیداً افسرده بودند و دچار حالت‌های بیقراری بودند. کسی که هرگز این حالت‌ها را نداشته و سخن از ناامیدی‌هایی می‌گفته، و حتی ایشان چهارشنبه شب به یکی از دوستانشان در منزل خودشان گفته بودند که ممکن است

من به جایی بروم که شما به من دسترسی نداشته باشید! دوروز قبل از حادثه. شما این گفته‌ها را چطور تعبیر می‌کنید؟ شما که به ایشان نزدیک بودید، در محل حادثه بودید و در مورد ایشان گمان می‌کنم بیشترین آثار مکتوب را گردآوری کرده‌اید؟

- آقای مه‌ری راجع به ناراحتی تیمسار باید بگویم که من اینها را از هم جدا می‌کنم. یعنی سانحه را از ناراحتی تیمسار جدا می‌کنم. سانحه یک سانحه تنها بود و به جایی وصل نشده بود. ولی ناراحتی تیمسار، بله تیمسار تا چند هفته قبل از آن که ما هر هفته مسلماً تیمسار را می‌دیدیم، در هفته‌های آخر تیمسار ناراحت بودند. من یکی از نشانه‌هایی که می‌دیدم، تیمسار هیچوقت سیگار نمی‌کشیدند، اصولاً ندیده بودم سیگار بکشند ولی در این اواخر تیمسار راحت، نه راحت ولی معلوم بود که بعضی مواقع بدش نمی‌آمد که سیگار بکشد. در حالیکه قبلاً اینطور نبود، و مخالف با کشیدن سیگار بودند، و این تمایل نشانه ناراحتی بود، و این ربطی به سانحه نداشت. بله، تیمسار یک مقداری این اواخر ناراحتی داشت. حالا چرا؟ من نمی‌دانم. شاید هیچ‌کسی نداند چرا. این مربوط به داخل خود تیمسار بوده است.

حسین مه‌ری می‌پرسد:

- یعنی شما پشت پرده‌ها را نمی‌توانستید بخوانید؟

- هرگز ما به پشت پرده‌ها کاری نداشتیم ما فقط در محیط فرماندهی و ورزش با ایشان ارتباط داشتیم.

- چطور شما می‌فرمایید که شرایط سانحه و حالت روحی ایشان از هم جدا هستند؟! شاید گاهی پیش بیاید در انسان‌ها. شاید در آن لحظه که مرگ یا خطر را به چشم دیدند استقبال کردند؟!

- در آن اتفاقی که من الان تصویرش را پیش خودم دارم، اگر تیمسار نبودند و بالاترین قهرمان کایت هم بود فکر نمی‌کنم می‌توانست آنجا... شاید اگر بالاترین قهرمان کایت بود شاید کار دیگری می‌کرد... شاید فرض کنیم از قایق جدا نشود! شاید راهش این بود؟ برای اینکه متأسفانه در آن موقع سرعت کم شده بود و قایق به سمت جلو می‌رفت و تیمسار به سمت پهلو می‌رفتند، سرعت کم شده بود... شاید می‌بایستی جور دیگری عمل می‌کردند. ولی منظورم آن است که در آن لحظه صرف نظر از اینکه تیمسار ناراحت بوده یا ناراحت نبوده در آن لحظه کار دیگری نمی‌توانسته و نمی‌شد انجام داد. ارتفاع کم بود، باید گردش می‌کرد، افتاده بود روی تپه، یعنی پرواز کرده بود در مسیر تپه و هیچ راهی نداشت! آنچه که مربوط می‌شود به تیمسار، این است که مربوط به خودشان بوده و این اسنحه ارتباطی با آن موارد نداشته است. تیمسار هم ضمناً اطلاع داشت که این کار خطرناکی است. یک بار دیگر هم زمین خورده بود.

- تیمسار تدین هم بعد از ایشان کشته شد؟! -

- یعنی شما می خواهید اینها را به هم بچسبانید؟! -

- نه خوب سؤال است، سؤال پیش میاد.

- نه. تیمسار تدین رالاقل شایعه‌ای برایش پیش نیامد که کسی او را کشته باشد. اینطوری که ما شنیدیم، اینطوری که گفته شد، این واقعاً تصمیم خودش بود. تیمسار تدین... علت کشته شدن تیمسار تدین به نظر من این بود که او بیش از حد خودش خیال می کرد که پرواز را می داند! یعنی در حقیقت غرقه شدن به پرواز بود. یعنی من فکر می کنم بیش از حد خودش پرواز خودش را می شناخت و تصمیم گرفت. در حقیقت تصمیم بزرگتری گرفت.

- تیمسار مینوسپهر شما با تیمسار خاتم کی آشنا شدید؟ یعنی چه درجه‌ای داشتید؟

- من تیمسار را همیشه به خوبی می شناختم. البته باید بگویم از موقعی که من یک افسر خلبان ستوان دو بودم، خلبان شکاری بودم، تیمسار خاتم در آن موقع سرگرد خاتم فرمانده مستقیم من بود و بعد آشنایی بیشتری با ایشان پیدا کردم و تا آخر عمر هم در رده‌های مختلف فرمانده ما بودند. آشنایی بیشتر ما در آلمان بود. در آنجا ما رفته بودیم که برای پرواز با هواپیمای جت آماده شویم. پانزده نفر از خلبان‌های ما را به آلمان فرستادند برای دوره آموزشی جت برای اینکه نیروی هوایی ما می خواست به هواپیمای جت مجهز بشود.

و تیمسار خاتم هم یکی از آنها بود.

- چه کسانی از آنها هنوز هستند؟

- خیلی از آنها فوت کرده‌اند. مرحوم جهانبانی هم بود، مرحوم جهان بینی هم بود، ربیعی بود، مرحوم مخابراتی بود، خیلی از آنها متأسفانه مرحوم شده‌اند. به هر جهت پانزده نفر بودیم، مرحوم وحدتی بود. باز هم بگویم اگر اسم‌ها را نبرم بهتر است چون متأسفانه اکثراً فوت کردند. بعد از آنکه آموزش دیدیم پنج نفر آن جا ماندیم که معلم پرواز شویم، مرحوم جهانبانی بود، جهان بینی بود، ربیعی بود، مخابراتی بود و من که ماندیم و معلم شدیم.

- معلم از کجا بود؟

- معلم ما امریکایی بود. بعد از آن جهانبانی، ربیعی و مخابراتی برگشتند و من و مخابراتی در سال دیگر هم ماندیم و پرواز جت را انجام می دادیم و سال ۱۳۳۷ بازگشتیم. در آن موقع دیگر نیروی هواپیمایی ما هواپیمای جت داشت.

- آخرین سمت شما چه بود؟

- من درست قبل از انقلاب من تا حدود آبان همان سال، فرمانده پایگاه اصفهان بودم و بعد منتقل شدم به ستاد و طرح و برنامه که در حقیقت تیمسار جهانبانی قرار بود بروند به سازمان

ورزش و قرار بود من به جای ایشان بروم.

- شما در تیم آکروجت هم بودید؟ با تیمسار خاتمی؟

- بله. تیمسار خاتم خاصیت قهرمانی که داشت، اگر کار خطرناکی بود باید می‌کردند. تیمسار خاتم در درجه سرتیپی، فرمانده نیروی هوایی تصمیم گرفتند که در تیم اجروجت پرواز بکنند. تیم آکروجت را تیمسار جهانبانی، در آن موقع سروان جهانبانی در آلمان در حقیقت شروع کرد با یک تیمی در آنجا پرواز کرد و وقتی به تهران آمد با هواپیمای F-84-G تشکیل تیم آجروجت را شروع کرد و این تیم عبارت بود از خود تیمسار جهانبانی بعنوان لیدر، من بعنوان نفر دوم و تیمسار خاتم بعنوان نفر سوم که تیمسار ربیعی هم در آن موقع نفر سوم بود و وقتی تیمسار خاتم نبود، تیمسار ربیعی نفر سوم پرواز می‌کرد. بعد تیمسار جهان بینی نفر چهارم. برحسب اتفاق...

- چرا تیمسار خاتم نفر سوم بود؟

- برای اینکه نگاه می‌کردیم هرکسی که پرواز می‌کند کجا راحت تر است که پرواز بکند تیمسار خاتم برایش راحت تر این بود که به طرف راست نگاه بکند و به این جهت نفر سوم را برایش انتخاب کرده بودند. تیمسار جهانبانی که در آن روزها یک سروان بود خیلی راحت و جدی تیم را اداره می‌کرد. حتی اگر تیمسار خاتم که در آن موقع سرتیپ بودند و فرمانده نیروی هوایی هم بودند، اگر تیمسار خاتم جلو می‌افتاد یا عقب می‌افتاد او خیلی با قدرت تیم را اداره می‌کرد و خیلی راحت سر تیمسار خاتم داد میزد. جالب اینجا بود که تیمسار وقتی برمی‌گشتیم و بررسی می‌کردیم که چطور عمل کرده‌ایم باور کنید من بارها ناظر بودم که جهانبانی سر تیمسار داد میزدند که چرا این کار را کردی؟! باور کنید وقتی امور پرواز بود تیمسار خاتم واقعاً یک خلبان بودند. یعنی آنقدر منظم کارها از هم تفکیک شده بود که شاید قدرت مدیریت کامل او بود که می‌توانست اینطور باشد، در فرماندهی فرمانده بود، در خلبانی یک خلبان بود. من شانس این را داشتم که یک مدتی معلم ایشان باشم و در آن موقع هم بعنوان یک شاگرد واقعاً شاگرد بود. معلم هواپیمای F-4 بودم و من شانس این را داشتم که من معلم خلبان F-4 بودم و تازه F-4 را وارد کرده بودیم و من شانس این را داشتم که معلم ایشان باشم. فرمانده ما بودند. من شانس این را داشتم که در این پروازهای خصوصی و آموزشی بیشتر ایشان را بشناسم یا ایشان مرا بهتر بشناسند. ما نه اهل تملق بودیم و نه تشکر بقول آقای مروتی که در جایی به تیمسار گفته بودند که نه اهل تملق هستیم نه تشکر. به هر جهت این را تیمسار واقعاً اطلاع داشتند.

- رفت و آمد خانوادگی با ایشان نداشتید؟

- تیمسار اغلب خودشان دعوت می‌کردند که خوب منزلشان برویم.

## آخرین قسمت مصاحبه با تیمسار مینوسپهر

تیمسار مینوسپهر می گوید:

● ما بوسیله شاهدخت فاطمه از اعلیحضرت درخواست کردیم اجازه بدهند مجسمه یادبودی را که افسران با هزینه خودشان تهیه کرده اند در محوطه پایگاه خاتمی قرار دهیم ولی ایشان موافقت نکردند.

حسین مهری می گوید:

- تیمسار صحبت از جنگ ایران و عراق فرمودید، گفته میشد در آغاز جنگ تعدادی از خلبانان زندانی داوطلب شده بودند که به جبهه جنگ عراق بروند و بنی صدر موافقت کرده بود، این تا چه حد درست است؟

- این درست است تعدادی از خلبانان هم رفته بودند. خلبانان شکاری بودند و هستند واقعاً کسانی و مسلماً بعداً هم خواهند بود که برای مملکت فداکاری خواهند کرد. اینها کسانی هستند که فرق نمی کند در زمان صلح و جنگ فداکارند. خلبانانی که در این زمینه کار می کنند در زمان جنگ شادتر از مواقع دیگر است، چون وقتی روی صحنه جنگ می رود آن موقع است که می تواند نتیجه آموزش هایی را که کسب کرده است بکار ببرد و نتیجه بگیرد. بله بودند خلبانانی که رفتند و حقیقتش را بگویم خودم هم عاشق آن بودم که بروم به آنجا و پرواز بکنم...  
- شما پیشنهاد ندادید؟

- نه پیشنهاد ندادم، ولی اگر قبول می کردند با کمال میل، البته نه بعنوان خدمت به کسی ولی بعنوان خدمت به مملکت همیشه دوست داشتم که توی یکی از آن هواپیماها نشسته باشم و الاقل آن آموزشی که در این مدت دیده بودم بهره اش را هم بینم. بله خلبان هایی بودند که از زندان به جبهه رفتند و جنگیدند و خوشبختانه سانحه دادند و کشته شدند...

- چرا خوشبختانه؟!

- برای اینکه افتخارشان این بود که کشته شوند و می بینیم به آنچه که آرزو می کردند رسیدند. ما قهرمانان زیادی در جنگ ایران و عراق داشتیم که متأسفانه کمتر کسی در مورد آنها صحبت می کند. امیدوارم که خلبانانی که اطلاع دارند یا کسانی که اطلاع دارند از فداکاری های خلبانان دیگرمان فرصتی پیدا کنند اینها را روی کاغذ بگذارند، فرصتی پیدا کنند اینها را بگویند

که نوشته شود و جا دارد که ما بتوانیم شرح این حوادث را بگوییم.

- تیمسار درگیرودار جنگ ایران و عراق فکر می‌کنم همان روزهای آغاز جنگ بود، شاهزاده رضا پهلوی هم اعلام داوطلبی کردند که بعنوان خلبان به جبهه بروند. ایشان میزان آموزش خلبانیشان چه مقدار است؟

- من نمی‌دانم که ایشان پیشنهاد کردند یا نکردند. نه فکر نمی‌کنم آموزش پروازشان به آن حد باشد که بتوانند در جنگ شرکت می‌کردند. البته تمایل هر خلبان هست که برود در جنگ شرکت کند، آرزوی ما بود. یکی از افتخارات نیروی هوایی بطور کلی پروازی بود که با کمک هواپیماهای ترابری، هواپیماهای تانکر دو مرتبه توانستند بنزین‌گیری بکنند و بروند پشت جبهه در کشور عراق و هواپیماهای آنها را در پشت جبهه بزنند. شما وقتی این را روی کاغذ بیاورید همانطوریکه سرائیلی‌ها لذت می‌بردند که از اسرائیل بلند شدند و رفتند مرکز اتمی عراق را زدند، واقعاً ایرانی‌ها هم باید افتخار کنند که توانستند چنین مأموریتی را انجام بدهند. البته بگوییم که پرواز آسانی نیست و واقعاً پرواز مشکلی است نسبتاً و هماهنگی‌های زیاد و خلبان‌های خوبی می‌خواهد که شما ۶ یا ۷ ساعت در هواپیما نشسته باشی، تکان نخوری، در هوا بنزین‌گیری بکنی و بروی روی صحنه، بروید در جایی که دشمن هست و هواپیماهای آنها را بزنید و برگردید دوباره بنزین‌گیری بکنید و دو مرتبه بیاید بنشینید! اینها کار ساده‌ای نیست. ولی کسی متأسفانه صحبت اینها را نمی‌کند!

حسین مهری می‌گوید:

- بازی مرگ و زندگی است!

تیمسار مینوسپهر می‌گوید:

- همین طور است. ولیکن کسی صحبت اینها را نمی‌کند و اینها را روی کاغذ نمی‌گذارند متأسفانه. اینها را کسی بعنوان افتخارات نیروی هوایی مملکت بازگو نمی‌کند.  
- خود شما بنویسید.

- من مثل همین جریانی که شما می‌بینید مدارک زیادی دارم و در مورد کایت صحبت می‌کنم. باید مدارک داشته باشم، بایستی واقعیت را نه بر مبنای میل خودم، بر مبنای آنچه که اتفاق افتاده بنویسم...

- اینجا شما تعلیم پرواز می‌دهید؟

- اینجا من تعلیم پرواز نمی‌دهم ولی پرواز می‌کنم.

- هیچوقت هم ندادید؟

- رسمی نه، ولی با یکی از دوستانم پرواز می‌کنیم، هواپیما اجاره می‌کند و پرواز می‌کنیم.

- اینجا شما استاد هستید؟

- نه در پرواز، من در اینجا در دانشگاه «نشنال یونیورسیتی» مدت ۴ سال استاد قسمت هواپیمایی بودم قسمت‌های مربوط به ایمنی هواپیما و هنوز هم هر موقع احتیاج باشد میروم درس می‌دهم، رشته‌های دیگری را درس می‌دهم.  
آقای حسین مه‌ری از تیمسار مینوسپهر می‌خواهد که اگر مطلب دیگری را لازم می‌دانند عنوان کنند.

تیمسار مینوسپهر می‌گویند:

- من به یاد تیمسار خاتم هستم و در آن موقع می‌خواستم مجسمه تیمسار خاتم را در پایگاه خاتمی درست کنیم و بگذاریم، یعنی خود افسرها داوطلب بودند که هزینه این کار را پردازند، بوسیله شاهدخت فاطمه این تقاضا را به عرض اعلیحضرت رساندیم ولی ایشان موافقت نکردند. یادبودی درست کرده بودیم بیاد ایشان، که مرد بزرگی بود، همیشه به یادشان هستیم.

- ایشان در خانه‌های سازمانی بین افسرهای دیگر زندگی می‌کردند؟

- بله در دوشان تپه زندگی می‌کردند. اول در مهرآباد که برحسب اتفاق خانه ما بغل خانه ایشان بود و این اواخر در دوشان تپه بغل ستاد بودند. تیمسار همیشه با مردم بودند و در میان مردم زندگی می‌کردند. ورزشکار بود، روحیه ورزشی داشت و صفات پسندیده‌ای داشت که کمتر شبیه ایشان در جامعه پیدا می‌شود.

اسم ایشان بعنوان فرمانده بزرگ، بعنوان یکی از فرماندهان بزرگ در یکی از کتاب‌های امریکایی که الان اسم آنرا به خاطر ندارم ذکر شده است.

پایان مصاحبه تیمسار مینوسپهر



## نگاهی به تاریخچه و تکامل پرواز با گلایدر

بشر همیشه پویای پرواز و سیر در آسمان بوده است. در داستان‌های اسطوره‌ای یونانی آمده که ددالوس Dedalus و پسرش ایکاروس Icarus در جزیره‌ای بنام کرت Crete زندانی بوده‌اند. ددالوس همیشه در فکر فرار از زندان هر دم با طبیعت و خدای خود راز و نیاز داشت. در روز در تابش خورشید و در شب در حلقه مهتاب افکار پویای خود را گسترش می‌داد، هر روز عاشقانه با کنجکاوای پرستوها را دنبال می‌کرد تا از راز پرندگان در ابغ و سرّ خفته آن در آفاق آگاه شود. روزی پیراهنی از پر برتن و بالهایی همچون عقاب بر خود بست و با تکان دادن آنها از زمین جدا شد و توانست مانند هر باز بر سر هر بام بنشیند. پس فکر کرد زمانی که ستارگان هنوز در سقف آسمان سوسو می‌زنند و شهر در امن و امان است و گزمه‌ها در خوابند دشت و کوهسار را زیر پا بگذارد و در دل آسمان بسوی افق روشن پرواز کند. ددالوس پسر را نیز آموزش داد و برای او هم دو بال از پرهای پرندگان با موم بهم چسباند و وسایل پرواز را آماده کرد تا در زلال لاجوردی سحرگاه بال بگشایند و غم رها کنند. پدر به ایکاروس سفارش کرد از پرواز در ارتفاع بالا پرهیزد زیرا با تابش خورشید مومها گرم شده و بالهایش پرپر خواهد شد. ددالوس طرح خود را کامل کرد و پیش از آنکه مرغ و ماهی از خواب بیدار شوند بال گشوده و در آسمان به پرواز درآمدند. ایکاروس همراه پدر در دشت بیکران صبحگاهان پربه سوی آسمان گشود بر فراز دره و دریا با عقابان هم پرواز شد و گردونه زمین را از اوج می‌نگریست. شاد و شیوا، نور در رگ هایش درخشان شده. جدایی از زمین، سیر در فضای بیکران، اوج در روشنایی و آزادی از زندان و غم او را آن چنان به وجد آورد که سفارش پدر را فراموش کرد. بالهایش را با قدرت گشود و اوج گرفت. آنقدر بالا رفت تا پرهایش از هم جدا شدند و تن بی بال او ناگهان در هم پیچید و در ژرفای جهان دیگر فرورفت اما کوشش و انگیزه برای پرواز همچنان زنده ماند.

مبتکر پرواز با استفاده از بالهای ساخته شده یکنفر آلمانی بنام اتو لی نیتال Otto Lilienthal بود. او دانش پرواز، فیزیک هواپیمایی و فن پرواز کردن را نوشت و بدیگران یاد داد. لی لی نیتال اولین گلایدر (هواسر) یک باله خود را در سال ۱۸۹۱ ساخت و بیش از ۲۰۰۰ بار پرواز کرد، ثبت شده در دفتر پرواز خود انجام داد. در هر پرواز حداکثر مسافتی را که می‌توانست پرواز کند در حدود یک چهارم مایل بود. در یکی از تمرین‌های پروازی بعلت

نامناسب بودن هوا از ارتفاع ۵۰ پازمین خورد و در روز بعد در نهم ماه اوت ۱۸۹۶ فوت کرد. در هنگام موت گفت «باید جان نثاری کرد.» "Sacrifice must be made" و دیدیم که عاشقان زیادی جان در کف گذاشته و نهراسیدند و عاشقانه در راه پیشرفت فن هواپیمایی جان داده‌اند. در دسامبر ۱۹۰۳ برادران رایت هواپیمای با موتور را پرواز دادند. پیشرفت دانش پرواز و بهره برداری اقتصادی موجب گردید که مردم بیشتر بسوی هواپیمای باموتور متوجه شوند و گلايدر بتدریج از صحنه فعالیت پروازی خارج گردد. تنها کشور آلمان بعلت اینکه بعد از جنگ جهانی اول برابر قراردادهای منعقد شده اجازه ساختن هواپیمای باموتور را نداشت صنعت هواپیمایی خود را متوجه ساختن و تکمیل گلايدر کرد. گلايدرهاي ساخته شده مانند هواپیما دارای بال ثابت، بدنه، سکان، فرامین و فاقد موتور بودند. این وسیله توسط نیروی جلوبرنده خارجی بجلو کشیده میشد و پس از بدست آوردن سرعت پروازی از وسیله جلو برنده رها می‌گردید و با از دست دادن ارتفاع در هوا سُر خورده فرود می‌آمد. بدیهی است که باید محل نشستن آن قبلاً آماده می‌بود تا بتواند سالم در روی زمین بنشیند.

(در حمله متفقین به آلمان نازی برای پیاده کردن نیرو در نرماندی از صدها گلايدر استفاده شد). آنچه که لی لی نیتال درست کرد و پایه گذار فنی هواپیمایی گردید Hang Glider بود که هنوز هم همان شیوه ادامه دارد. در Hang Glider پرواز کننده در زیر سطح بال آویزان می‌ماند و پرواز با آن صرفاً جنبه ورزشی داشته ورزشکاران و ماجراجویان و آنانکه توانایی مالی و شجاعت کافی داشته باشند از آن استقبال می‌کنند.

در سال ۱۹۶۰ بیل بنت Bill Bennett استرالیایی یکی از باتجربه‌ترین پرواز کنندگان گلايدر در آن زمان نمایشات زیادی با نوساخته‌های صنعت هواپیمایی گلايدر در معرض نمایش گذارد. گلايدرهاي بين بنت به اشکال مختلف و اندازه‌های متفاوت ساخته میشد. او برای بلند شدن از زمین و اوج‌گیری ابتکارات زیاد بکار برد و با شهامت و از خودگذشتگی بدون ترس آنچه را که فکر می‌کرد در معرض نمایش قرار می‌داد. او برای بدست آوردن سرعت و اوج‌گیری گلايدر را در آب برده و توسط قایق کشیده و سرعت می‌گرفت و پس از اینکه به ارتفاع مطلوب می‌رسید طناب را رها می‌کرد و پرواز آزاد انجام می‌داد. بیل بنت بلند شدن با کمک اتومبیل را نیز به نمایش گذارد ولی بیش از همه علاقه داشت که با گلايدر خود از بالای تپه‌های بلند به پایین پرواز کند. بیل بنت در فیلم‌های سینمایی زیادی بازی کرد و بنام مرد پرنده استرالیایی Australian Bird Man مشهور بود. بطور کلی ورزشکاران و علاقمندان پرواز با گلايدر مانند هر ورزش دیگر رکوردهای جهانی جدیدی بیادگار گذاشته‌اند. باب ویلز Bob Wills - شاگرد بیل بنت توانست در ۱۳ سپتامبر ۱۹۷۳ مدت ۸ ساعت و ۲۴ دقیقه با گلايدر خود در هوا پرواز

کند (این رکورد سریعاً در سالهای بعد شکسته شد). در سالهای حدود ۱۹۷۰ پرواز با گلايدر شاهکار (Stunt) شناخته میشود و فقط کسانی آن را پی گیری می کردند که اهمیتی به ایمنی پرواز و یا ایمنی خود نمی دادند و کشته شدن را غیر قابل اهمیت تلقی می کردند.

برابر آمار منتشر شده توسط United States Hang Gliding Association (USHGA) در سال ۱۹۷۴ مجموعاً ۵۰ نفر و در سال ۱۹۷۵ تعداد ۴۳ نفر در گلايدر سانحه داده و کشته شده اند.

Jack Habers Troh یکی دیگر از گلايدر پروازکننده های با سابقه گفته است که این ورزش آنقدر خطرناک است که باید رده جداگانه دیگری برایش تخصیص داده شود. در سال ۱۹۷۴ آقای اتین ریتنر Etienne Rithner یکی از قهرمانان پرواز با گلايدر اعلام کرد که بعثت اینکه تعداد زیادی از پروازکنندگان گلايدر کشته شده اند این ورزش را ترک می کند. با توجه به موقعیت باب ویلز در هیئت بررسی سوانج و تجربه بیل بنت و بدست آوردن تجربه از سوانج ایجاد شده مقررات ایمنی جدیدی تهیه و برقرار گردید و سازندگان گلايدر موظف شدند که فرآورده های خود را با نظارت دقیق تر و شرایط فشرده تری به بازار ارائه دهند.

(برداشت از کتاب Hang Gliding & Soaring نوشته James E. Mrazek در سال ۱۹۷۶).