

ترس و پرواز

دوست پزشک خوش مشربی داشتم که میگفت سالهاست که عطای مسافرت به خارج را به لقای پرواز با هواپیما بخشیده است. علی رغم اینکه تخصص اش را در جوانی از یکی از کشورهای اروپائی گرفته بود، ولی بعدها ترس از پرواز چنان در وی قوت گرفت که هرگز حاضر نشد به خارج از کشور مسافرت کند. میگفت علت آن، احتمال سقوط هواپیماست، در واقع ترس از مردن. این نوع ترس، در میان عوامل دیگری که باعث دلشوره، دلهره، تشویش و یا ترس از پرواز میشود، شاید حد افراطی آن میباشد.

این ترس به درجات مختلف، در بیشتر افرادی که نیت مسافرت با هواپیما را دارند وجود دارد. چرا این ترس وجود دارد؟ آیا ترس مختص مسافرت پرواز است؟ ترس دوست پزشکم حدیثی است مفصل تر و جداگانه و گفتگوی ما زمینه اصلی این نوشتار است. ولی در ابتدا، شاید بازگو کردن یک تجربه شخصی و بررسی عمق ذهنیت یک خلبان هنگام بروز یک واقعه در حین پرواز و بازتابهای بعدی اش، کمی به حل این موضوع کمک کند و ترس را در زمینه های مختلف و در افراد متفاوت، ولی در مقوله ای مشابه به شما نشان بدهد.

این یک خاطره است نه یک بررسی علمی در چهارچوب دانش روانشناسی برای ریشه یابی اختلالات روانی. ولی زمینه ای است برای ورود در مبحث ترس و پرواز.

ترس یک خلبان

چند سال پیش از این در پروازی از تهران به اهواز، سراسر آسمان پوشیده از ابری غلیظ و ناآرام بود. دستگاه رادار هواپیماها در آن زمان به نسبت رادارهای امروزی زیاد پیشرفته و دقیق نبود و مثل امروز، دستگاههایی که بتواند ناحیه های صائقه را مشخص کند وجود نداشت، بهر صورت، رادار موجود در کابین خلبان، میزان ابر را تا ارتفاعات بالا نشان میداد، و تاریکی درون ابر هم گواهی به غلظت آن میداد. ما هر چه به مقصد نزدیکتر میشدیم تکانها زیادتر میشد و توالی و تکرار آن، آرامش مسافرین را بهم ریخته بود. ولی این تکانها در پرواز برای خدمه پرواز، مسأله غیر عادی و نگران کننده نبود.

پس از عبور از منطقه کوهستانی زاگروس، در حالیکه برای آمادگی فرود در فرودگاه اهواز ارتفاع پرواز را کم میکردم، بناگاه با رعد و برق سهمگینی مواجه شدم. این اولین تجربه

شخصی من بود که صائقه به هواپیمایم برخورد میکرد. ناگهان تکانی شدید به هواپیما وارد شد، همراه با صدای مهیبی که برایم کاملاً ناآشنا بود و فکر کردم که انفجاری مرگبار در هواپیما بوجود آمده است. وبعد از آن هواپیما بطور تکراری زیر شلاق جانکاهی از صائقه قرار گرفت و هر بار با برخورد آن به هواپیما، صدای هراس انگیز آن تکرار شد. بعد از اندکی متوجه شدم که انفجاری در کار نیست همه دستگاههای هواپیما بخوبی کار میکند و این در واقع مقابلهٔ طبیعت است با تون و توان دانش بشری. ساختار دست انسان در چنگال نیرومند طبیعت به محک آزمایش گذاشته شده است. میدانستم که بطور متوسط در ابرهای برق زار، در هر دقیقه ۳ یا ۴ بار برق میزند و تقریباً ۴۰ دقیقه طول عمر این ابرها است. از طرف دیگر، هر برقی در حدود یک میلیارد ژول انرژی و بین ۲۰۰۰۰ تا ۱۰۰۰۰۰ آمپر برق تولید میشود. هر برقی حدود ۱۰ میلیونیم ثانیه بیشتر دوام نمی آورد ولی میتواند برق شهری را با جمعیت ۲۰۰۰۰۰ نفر را تأمین کند. با خودم میاندیشیدم که آیا هواپیماهای ساخت دست بشر توان مقاومت در مقابل صدمات وارده از صائقه را دارد؟ آیا اصابت برق به هواپیما، صدمات جبران ناپذیری به دستگاه سیم کشی و برق رسانی خواهد رساند و باعث آتش سوزی شده و تمامی هواپیما را به شعله خواهد کشید؟

از طرف دیگر من میدانستم که یکی از شرایط قانونی برای ساختن هواپیماهایی که مسافر حمل میکنند اینست که کارخانه های سازنده، در حین ساختن آن باید اصول ایمنی مشخصی را مراعات کنند و یکی از آن مشخصات اینستکه تداوم و اتصال قسمتهای بیرونی بدنه هواپیما، چه قطعات فلزی و یا غیر فلزی، باید بصورتی باشند که در صورت اصابت صائقه، بتوانند هادی برق باشند و آنرا از برق گیرهای متعددی که در روی بال و بدنه نصب شده، عبور بدهند و صدمه ای به هواپیما وارد نکنند، و بهمین ترتیب، ابزار الکتریکی و الکترونیکی، و سیم های ارتباطی آنها باید بصورتی ساخته شوند که در مقابل صدمات ناشی از صائقه مقاومت کنند.^۱

^۱ FAR 25.581 and 25.1316 -System Lightning protection and Lightning Protection

بخاطر آوردم که در سال ۱۹۶۳ یک هواپیمای بوئینگ ۷۰۷ پان امریکن دچار آتش سوزی شد و بال چپ آن صدمه مرگباری دید.^۱ علت این سانحه در تاریخ هوایی، احتمال اصابت صائقه به باک بنزین هواپیما و انفجار ناشی از آن ثبت شده است.^۲

سئوال ذهنی من این بود که آیا عملاً هواپیمای من تاب این صائقه های متناوب را دارد. این اولین باری بود که شخصاً با این پدیده طبیعی بطور عملی روبرو میشدم و هواپیمایم را در محک آزمایش میدیدم.

در مدت زمان کوتاهی، افکار متعددی از ذهنم گذشت. لحظه ای تصور کردم که شاید آخرین لحظات زندگی ام را میگذرانم و مرگ قریب الوقوعی در انتظار من و تمامی مسافرینی است که جانیشان را با اطمینان به من سپرده اند و من توانائی محافظت آنها ندارم. در حالیکه در التهایی آشنا دست و پا میزد، فکر کردم پیشروی بیشتر در این مسیر، ما را بیشتر در چنگال مرگ قرار میدهد. از طرفی مراجعت به مبدأ پرواز، مستلزم جوابگوئی های ناخواسته به رؤسای اداری است و اثبات برق زدگی بعد از اتمام آن شاید غیر ممکن باشد. از طرفی مسافرینی که با پرداخت متناوبی پول به مقصد اهواز سوار هواپیما شده اند، برگرداندشان به تهران بعد از ساعتی پرواز، برخلاف خواست آنهاست.

مسئولیتی سنگین را بردوشم حس میکردم که جنبه های چندگانه داشت. به چهره کمک خلبان و مهندس پرواز نگاه کردم، آثار وحشت در صورت آنها بخوبی نمایان بود. زمان زیادی برای مشاوره و گرفتن یک تصمیم قطعی نداشتم و از طرفی وجود ترس در ذهنیت، در روند تصمیم گیری ایم اثر گذاشته بود. چه باید میکردم؟ آیا به مسیر پروازی ام ادامه میدادم و یا میباید با برگشتی سریع، از پیشروی در مسیری که امکان تکرار صائقه وجود داشت جلوگیری میکردم؟

مسئلاً، مسافرین پرواز صدای وحشت بار اصابت صائقه را شنیده بودند و تکان های شدید آنها حس کرده بودند ولی بهر حال کمتر از ما خطر برایشان ملموس بود و یا آنها بصورت دیگری حس میکردند. فکر اینکه آنها با اعتماد به خدمه پرواز، برای رسیدن به مقصد، جان خود را به ما سپرده بودند، احساس مسئولیت ام تشدید میشد. حفظ هواپیما و جان مسافرین از یک طرف، تجسم اخبار مربوط به مرگ و میر ما در روزنامه های فردا و درد از دست دادن عزیزان، ذهنم را پر کرده بود. چقدر مرگ و زندگی با هم عجینند.

^۱ تعداد کل سوانح هوایی بعلت احتمال اصابت صائقه، انگشت شمار است و اکثراً با قید کلمه احتمال همراه است -

^۲ - NLSI, National Lightning Safety Institute

من هرگز در زندگی به این شدت نترسیده بودم در حالیکه ترس حین پرواز برایم احساسی ناآشنا نبود. مکالمه غریبی در من جریان داشت. این لحظه ای بود که تمام دانش پروازی، توان تصمیم گیری سریع، بکارگیری روشهای لازم و بازتاب درستم را در زمانهای دشوار پروازی، در بوته آزمایش قرار می‌گرفت و من توان خودم را در شرائط اضطراری می‌یافتم، همانگونه که واقعیت دارم، نه منی که در صحنه های ساختگی، در شرائط پیش ساخته ای که در زمان و مکان های ویژه آزمایشهای شش ماهه در شبیه ساز هواپیما¹ قرار می‌گرفت و از آنها با موفقیت بیرون می‌آمد.

آیا ادامه پرواز در مسیر مقصد کم خطرتر بود یا برگشت به مبدأ پرواز؟ تا این لحظه، من هواپیما را سالم در این مسیر هدایت کرده ام. پس قاعدتاً، مسیری را که پشت سر گذاشته ام دارای ایمنی بیشتری است و در مقابل، مسیر روبرو کاملاً ناشناخته. ولی آیا هیچ تضمینی وجود دارد که مسیر پشت سرمان دچار تغییرات جوی کشنده نشده باشد؟ با توجه به اینکه مقادیری از ارتفاع را کم کرده بودم، در صورت برگشت، آیا اوجگیری در حدی خواهد بود که ارتفاع پرواز برای عبور از منطقه کوهستانی زاگروس کافی باشد و یا برای رهائی از رعد و برق، در شرائطی که همه پیرامون ما از ابر پوشیده بود و ارتفاعات زاگروس با چشم قابل رؤیت نبود و آگاهی دقیقی از فاصله مان با قله مرتفع نداشتیم، احتمالاً به کوه برخورد می‌کردیم و پایانی دردآلودتر؟ تمام این افکار در فاصله زمانی شاید کمتر از پنج ثانیه از ذهنم گذشت. پیشروی بسوی مقصد بنظم دیوانگی جلوه کرد. از طرفی، از کجا معلوم با این آشوفتگی هوا میتوانستم در فرودگاه اهواز با موفقیت به زمین بنشینم.

تصمیم من این شد، میزان قدرت موتورهای هواپیما را به حداکثر رساندم و در حالیکه ارتفاع می‌گرفتم به همکاران پروازی ایم در کابین خلبان اعلام کردم که برمیگردیم به تهران. در جوابم فقط صدای سکوت را شنیدم. پس از رسیدن به ارتفاع مورد نظر، توضیح کوتاهی هم به مسافری پرواز دادم.

و اکنون پس از گذشت سالها، با نوشتن این خاطره، شاید ثابت شد که تصمیمی که گرفتم درست بود و شاید هم کمی شانس و یا سرنوشت و یا هر چیز دیگری که شما به آن اعتقاد دارید، مرا و سرنشینان آن هواپیما را به مسیر تداوم این زندگی برگرداند.

¹ - Simulator

شاید اصلاً خطری در کار نبود و تفوق دانش بشری را بر طبیعت که در ساختار هواپیما با زیرکی بکار رفته است، من دست کم گرفته بودم. و شاید بهرحال ما از این مخصصه بیرون می‌آمدیم و تصور این خطر زائیده افکار من بود. شاید اگر به پرواز به طرف مقصد هم ادامه میدادم باز در همین تداوم زندگی قرار می‌گرفتم. مسلماً، من هرگز جوابی قطعی برای این سئوالات فرضی نخواهم گرفت. زیرا هرگز آن لحظات را نمیتوان دوباره زیست و راههای دیگر را آزمود.

.....
.....
.....
بعد از تجربهٔ اصابت صائقه به بدنه هواپیما در مسیر تهران به اهواز، من در پروازهای دیگری هم با این پدیدهٔ طبیعی برخورد کردم. ولی چون با توان مقابلهٔ بدنه هواپیما با صائقه آشنائی عملی داشتم، هرگز دچار اضطراب و نگرانی نظیر بار اول نشدم.
چرا در آن تجربهٔ اول، ترس و وحشتی شگفت‌انگیز ذهنیتم را آلوده کرد؟ این بخاطر ناآشنائی من به نتایج ناشی از برخورد صائقه به بدنه هواپیما بود. بعد از آن، مشابه هزاران خلبان دیگر که این تجربه را در عمل اندوخته اند، دیگر از برخورد صائقه به بدنه هواپیما دچار وحشت نمیشوم ولی دوراندیشی شغلی، هنوز به من حکم میکند که با تمام امکانات از آن دوری کنم. در عین حال یک یادآوری است برای اینکه بدانم که در این تجربه، ریشه‌های ترس از ناآگاهی من تغذیه میکرد.

.....
.....
.....
ترس دوست پژشکم از مسافرت با هواپیما، اگرچه با ترس من در لحظهٔ برخورد با صائقه، حدیثی جداگانه اند، ولی هم ریشه اند و بهمین دلیل خاطرهٔ شخصی ام را برای مقایسه بازگو کردم.

ترس من بعلت این بود که تجربه عملی از سرانجام برخورد صائقه به هواپیما را نداشتم، یعنی یک ناآگاهی عملی از یک پدیدهٔ طبیعی. و ترس دوستم بعلت ناآگاهی از دانش عملی پرواز است.
چگونه با این ناآگاهی باید روبرو شد؟ افزایش آگاهی از راه آموزش، گفتگو و تجربه.....