

گزارشی از کارگاه آماده سازی فرودگاه‌ها در برابر بحران

باند نجات

پس از زلزله کرمانشاه ۹۰۷ پرواز به فرودگاه شهید هاشمی نژاد انجام شد که ۷ برابر حالت عادی بود



فروغ فکری | سال‌ها کابوس شب‌هایش این بود که دو حادثه بزرگ هم‌زمان رخ دهد و آنها نتوانند از پس کار برمایند. کابوس‌های کریس ویکس، نماینده سازمان ملل متحد چند ماه قبل واقعی شد. وقتی نیومکزیکو بسا زلزله‌ای ۷ ریشتری لرزید و جزایر کارائیب اسیر طوفانی بزرگ شد، «فقط باید بگویم سخت بود. بسیار سخت» او توضیح دیگری برای کابوسی که به واقعیت تبدیل شده، ندارد. حتی برای او که سال‌ها زندگی‌اش در بحران‌های گوناگون گذشته و مسئول حمل‌ونقل کمک‌های امدادی در ۳۰ حادثه مختلف بوده، هنوز این کابوس‌ها عادی نشده است و وقتی از زلزله و سیلی صحبت می‌کند که در یک زمان رخ دادند سرش را پایین می‌اندازد و می‌گوید در چنین بحران‌های هم‌زمانی فقط تعیین اولویت‌ها نجات‌دهنده است. «امکانات ما برای مدیریت دو فاجعه هم‌زمان خوب است، اما به شرط آن که این دو اتفاق در یک منطقه نباشند.»

ویکس ۱۲ سال است که مدیر امور انسانی دوستانه و بشردوستانه شرکت دی‌اچ‌ال است، کاری که با حمل‌ونقل کمک‌های امدادی شروع شد و ادامه یافت. آنها وقتی مشغول حمل‌ونقل کمک‌های امدادی به نقاط مختلف دنیا بودند، با این موضوع مواجه شدند که اغتشاش و بی‌نظمی عجیبی در محل حادثه وجود دارد و این مورد در اغلب حوادث وجود داشت. بعد از تجربیات بسیار تصمیم به برگزاری کارگاه‌هایی در کشورهای مختلف گرفتند تا فرودگاه‌ها در برابر بلایای طبیعی ایمن شوند. مانند کارگاهی که در مهرآباد برپا شد.

دستش روی نقشه فرودگاه مهرآباد است. بر جزئیات باند‌ها، آشیانه‌ها، ترمینال‌ها و زمین‌های اطراف، عینک نزدیک‌بینش را به چشم می‌زند و زمین‌های خالی اطراف فرودگاه را نشانه می‌گیرد. «این زمین‌ها هنگام بحران چه نقشی دارند؟» جای جای فرودگاه ۷۹ ساله مهرآباد برای آنها مهم است. این که هر بخش در زمان بحرانی مانند زلزله چه کارایی دارند و چه استفاده‌هایی از آنها می‌توان کرد. او و چند همکار دیگرش یک هفته پس از زلزله کرمانشاه به ایران آمده‌اند. به کشوری که می‌گوید جزو معدود کشورهای جهان است که نردشان با بحرانی چون زلزله با گوشت و پوست‌شان آشنا نیستند و ذهن‌شان از زلزله خراب‌تر است. این که در آنجا چه اتفاقی افتاده و زلزله را لمس کرده‌اند. کشورهای که دردمش نظری درباره زلزله ندارند و ذهن‌شان زلزله‌ناست و همین هم موضوع در آن محل می‌کند. «آدم‌ها این جا زلزله را خوب می‌شناسند و این برای من تا حدی عجیب و البته جالب است.»

باز هم از مهرآباد می‌گوید. «می‌تواند اوضاع مناطق بحران‌ها را بهتر کند.» شروع فعالیت جدیدی بود، چون فهمیدیم نهادهای مختلفی در فرودگاه حضور دارند و معمولا این سازمان‌ها و نهادهای یکدیگر ارتباطی ندارند و حتی همدیگر را نمی‌شناسند.» آن هم در شرایط بحرانی که همه چیز به هم می‌ریزد، ممکن است تفکیک سه برابر حالت عادی شود و سازمان‌ها درگیر در کمک‌رسانی فشار زیادی را تحمل کنند و اگر نتوانند با یکدیگر هماهنگی داشته باشند، همه چیز خراب می‌شود.

بار دیگر به نقشه فرودگاه برمی‌گردد و از محل تخلیه بارها می‌پرسد. یکی از مسئولان مهرآباد چند منطقه مختلف برای تخلیه بار را نشان می‌دهد. ویکس همچنان که نگاهش به نقشه است، می‌گوید زیرساخت‌ها به نظر خوب تعبیه شده‌اند و همین هم می‌تواند از بار مشکلات کم کند. «می‌دانید سخت‌ترین حادثه‌ای که در این سال‌ها دیده‌ام در اسلام‌آباد و زلزله کشمیر بود. در آن حادثه سازمان‌های جهانی بسیار کمک کردند، اما زیرساخت‌های آن کشور خیلی ضعیف بود و برای همین کمک‌ها جوابگو نبود.»

تصویر یک آشیانه
ویکس، هرگاه بخواهد از اهمیت فرودگاه‌ها در زمان بحران بگوید به حادثه دی‌ام ۸۲ آن شهر نشانی می‌دهد که در آن هواپیماهای روسی به فرودگاه رسیده‌اند، ردیف ایستاده‌اند و بارهایشان دستی‌خالی می‌شود. چندین و چند تن مواد خوراکی، لباس، دارو... «در بم هواپیماهای بسیاری می‌آمدند و تخلیه بار با دست انجام می‌گرفت. یکی یکی. نیروی انسانی کافی نداشتیم که این بارها را از هواپیما خارج کند. هزینه شده بود، جسی خریداری شده بود و هواپیما آمده بود، اما کسی نبود که این بارها را خالی کند. وقتی هم تخلیه شد، کسی نبود توزیع کند. این یعنی بی‌برنامگی آن هم در شرایطی مانند بم.» ویکس این تصویر را در بسیاری از کارگاه‌هایش در سراسر جهان نشان داده و حالا زلزله بم برایش خاطره تلخی از ویرانی و مرگ است «وقتی به بم رسیدیم با

اغتشاش بسیاری در فرودگاه آن شهر روبرو شدیم. هر چند آن فرودگاه به سرعت برای فرود هواپیماهای کمک بین‌المللی آماده شد، اما بی‌نظمی عجیبی حاکم بود. شدت ویرانی بالا بود و این وضع را دشوار می‌کرد.»

به مردهای نشسته در جلسه نگاه می‌کند. به برخی از مسئولان مهرآباد که چم‌وخم بحران‌های مختلفی را می‌دانند و در این سال‌ها بارهای بسیاری را در زمان سختی به شهرهای آسیب‌دیده روانه کرده و مصدومان بسیاری را تحویل گرفته‌اند. حالا فرم‌هایی مقابلشان قرار دارد تا بعد از گذشتنی با نمایندگان دی‌اچ‌ال در فرودگاه از کاستی‌ها و نقاط قوت آن بنویسند تا سند شود و هنگام فاجعه بدانند کدام بخش نیاز به تقویت دارد. «می‌خواهیم بدانیم هنگام یک فاجعه طبیعی مسافران و محموله‌ها چطور باید مدیریت شوند و برای این مورد باید به چهار گروه تقسیم شویم. امور مسافران، امور هوایی، امور مربوط به محموله‌ها و آخرین بخش هم خدمات و امکانات موجود است که خودم مسئولش هستم.»

آنها به دنبال ایده‌هایی از کارکنان فرودگاه برای بهبود اوضاع و آمادگی در برابر بلاها هستند. نخستین قانون ارایه این ایده‌ها این است که هزینه‌های نداشت‌باشند. نباید برای نیازهای موجود خرید کنند و هزینه برتر باشند. ایده‌ها باید ظرفیت را افزایش دهند، نه هزینه را. «ایده‌ها را نگهداری می‌کنیم تا در آینده از آنها استفاده کنیم.»

مردان هر چهار گروه آماده می‌شوند تا به بخش‌های تعیین‌شده بروند. آنها باید با دقت از وضع موجود فرودگاه نمونه‌برداری کنند و در این راه سرتیم‌های شرکت دی‌اچ‌ال همراه‌ها را خواهد بود تا بار دیگر به خاطر بی‌آوردن در محل کارشان از چه اهمیتی برخوردار است.

خدمات: امکانات
اگر تانکرهای سوخت در باند پرواز با هواپیما تصادف کنند... این بدترین کابوس محمدی؛ مسئول سوخت مهرآباد است. ویکس از او خواسته تا کابوس شب‌هایش را بگوید. سخت‌ترین اتفاقی که از محل کار در تصویرش نشسته و محمدی می‌گوید برخلاف تصور همه هیچ نگرانی برای کمبود سوخت نداشتند و تنها دلهره‌اش از تصادف تانکرها با هواپیماست و بعد هم جزئیات سوخت فرودگاه را توضیح می‌دهد «نوع سوخت داریم. دو نوع برای خودرو و سه نوع برای هواپیما، بالگردهای بسیاری هنگام بحران این سوخت‌گیری می‌کنند. بالگردهای اورژانس؛ هلال‌احمر و... و بعد به راهشان ادامه می‌دهند.» در مهرآباد برخلاف سایر فرودگاه‌های کشور، مخزن سوخت زیر زمین قرار دارد و این مزیتی نسبی در هنگام زلزله است. محمدی می‌گوید به وسیله لوله به مخازن اصلی سوخت ارتباط دارند و همین هم خیال‌شان را راحت می‌کند و حتی اگر برای لوله‌ها اتفاقی بیفتد، تانکرهایی برای حمل سوخت تعبیه شده‌اند تا در زمان بحران به مخازن آنها سوخت‌رسانی کنند. «در تجهیزات این امکان

دیده شده است که حتی اگر نیروی انسانی هم حاضر نباشد، به صورت خودکار سوخت در مدار حاضر شود.»

ویکس می‌پرسد اگر هیچ امکانی برای سوخت‌رسانی در زمان بحران برای تانکرها نیست تا چند روز ذخیره سوخت خواهید داشت؟

«ذخیره سوخت فعلی می‌تواند هفت تا هشت روز بدون کمک بیرون سوخت‌رسانی کند. محمندی از استان‌های معین می‌گوید. از شهرهایی که تکنسین‌های سوخت فرودگاهش به سوخت‌گیری در مهرآباد آگاهی دارند و برای آن آموزش دیده‌اند تا اگر در تهران مشکلی پیش آمد، آنها بیایند. «می‌دانید در بحث سوخت نخستین اشتباه، آخرین اشتباه است.»

فاصله هر مرکز سوخت تا مرکز برق کم است و ویکس از گروه می‌خواهد تا اگر پرسشی درباره برق فرودگاه دارند، در ذهن‌شان آماده کنند.

کابوس تکنسین‌های برق لحظه‌ای ره‌ای‌شان نمی‌کند. آنها هر روز و هر شب به این فکر می‌کنند اگر برق فرودگاه برود، چه می‌شود. «منی خواهیم تصور کنیم.» تکنسین جوانی است که ژنراتورهای برق را به ویکس نشان می‌دهد. همان ژنراتورهایی که از عمرشان حدود ۵۰ سال می‌گذرد و هنوز به‌خوبی کار می‌کنند. «بعضی از آنها قدیمی شدند و باید تعویض می‌شدند، هر چند مانند ساعت کار می‌کردند. زمان تعویض‌شان بعضی از همکاران می‌شود و این مرکز تنها پشتیبان زمانی است که برق شهر به هر دلیل قطع شود. این سیستم پشتیبان زمان‌های بحران و اضطرار است که با گازوییل کار می‌کند. «هر ژنراتور جدید یک منبع تغذیه دارد و اگر به دلایل بحرانی امکان آوردن گازوییل وجود نداشته باشد حدود

یک‌ماه می‌توان از آن استفاده کرد.» ژنراتورها به‌صورت ساعتی تعمیر و نگهداری می‌شوند و پرسنل متخصص دارد. پرسنلی که کارشان شیفتی است و هیچ‌گاه جای آنها خالی نمی‌شود. «قطعاً پدگی معمولاً در انبار است. اما قطعات اضطراری دمدستانه که اگر مشکلی پیش آمد به سرعت تعویض کنیم. کلیدها، فیوزها و مواردی از این دست.»

از دیگر بخش‌های خدماتی، بخش اینترنت تلفن است. اتاق‌هایی در طبقات بالای هر ترمینال که نیاز به بازسازی دارند. اما بازسازی در فرودگاه پرتددی چون مهرآباد آسان نیست. باید تجهیزات و مکان جدید آماده و پس از آن همه‌چیز منتقل شود و حالا قرار است مرکزی جدید تا چند ماه آینده افتتاح شود و شبکه ماهرهای هم برای ارتباط هنگام بحران قطع تلفن راه بیفتد. هر چند تنها به صحبت درباره این موارد بسنده می‌شود و هنوز به‌طور مشخص معلوم نیست ارتباطات ماهواره‌ای که از جمله مهمترین عناصر ارتباطی هنگام بحران است، چه زمانی در این فرودگاه به راه می‌افتد.

ویکس همچنان که نگاهش به ماشین‌های اورژانس دایمی کنار ترمینال است، می‌پرسد: «آیا محلی برای نگهداری سگ‌ها دارید؟» پاسخ مثبت است و فرودگاه فلابه‌های سگ برای شناسایی موادمخدر هم دارد. «در کل کشور مالدیو تنها ۱۶ فلابه سگ وجود دارد. مقررات‌شان اجازه وارد کردن سگ را نمی‌داد و وقتی در کارگاهی در این کشور از محل نگهداری سگ پرسیدم، آنها بسیار تعجب کردند.»

روبه‌روی هتل ۱۱ اتاق فرودگاه؛ برج مراقبت است و چند کارگر در حال کسندن زمین‌های مقابل. هتل هم از جمله خدماتی است که در

زمان بحران بسیار به کار می‌آید تا تیم‌های امدادی بتوانند استراحت کنند و به حمام بروند. اما ۱۱ اتاق هتل مهرآباد نظر ویکس را جلب نکرده است. «این‌جا فقط برای تیم‌های خبری کافی است.»... می‌گوید بهترین استفاده‌ای که از هتل این فرودگاه می‌توان داشت؛ اسکان پرسنل خطوط هوایی هنگام بحران است. افرادی که نقشی کلیدی دارند و بعضاً تا روزها به خانه‌هایشان بر نمی‌گردند. اما باید هتلی بزرگ و نزدیک به فرودگاه را به‌عنوان جایگزین استفاده کرد. «قراردادهایی با هتل المپیک و آزادی - که هم نزدیکند و هم بزرگ - بسته شده.» ویکس از تمام گفته‌ها نمونه برمی‌دارد و یکی از مدیران مهرآباد همه روز با دفترچهای گفته‌ها را یادداشت می‌کند. چهار تیم قرار است بعد از دو روز کارگاه به شرح دیده‌ها و شنیده‌هایشان بپردازند.

۹۰۷ پرواز، هفت برابر ظرفیت عادی
تصویر تلخ روزهای گذشته محبتی بیاتی، مدیر فرودگاه شهیداشرفی کرمانشاه، تصویر جابه‌جایی مصدومان است. کودکان، سالمخوردگان و قطع نخاعی‌ها. حالا پس از گذشت ۲۰ روز از زلزله سربل‌ذهاب، فرودگاه کرمانشاه همچنان محل بارگیری اجناس کمکی و جابه‌جایی مصدومان است و بیاتی می‌گوید این اتفاق برای‌شان تمرینی بود تا ضعف‌های کار را ببینند. «کاش دیگر هیچ تمرین واقعی نداشته باشیم. کاش فقط مانور اجرا شود.»

او حالا از لحظه ابتدایی حادثه می‌گوید. از ساعت ۴ صبحی که نخستین کمیته بحران در فرودگاه تشکیل و وظایف هر سازمان مشخص شد و پس از آن هم ۱۰ کمیته بحران برای هماهنگی بیشتر تشکیل دادند. «اگر هر ارگان و بخش را بدرستی انجام نمی‌داد اوضاع برای‌مان بسیار دشوارتر می‌شد.» او حالا می‌گوید در همین مدت ۹۰۷ پرواز به این فرودگاه انجام گرفته که ۷ برابر ظرفیت عادی فرودگاه کرمانشاه است. پروازهایی که توانسته ۲۷۸ مصدوم را به مهرآباد منتقل کند و ۱۲۲۰ تن بار و محموله را به کرمانشاه برساند.

میان حرف‌هایش گریزی می‌زند به تصویرهای جامانده در ذهنش از سال‌های قبل. از جنگ خلیج که در آبادان باران‌ها هواپیماهای آمریکایی را می‌دیدند که سراسر آسمان عراق را گرفته بودند و نمی‌شد آنها را شمرند تا زلزله بم که هنوز در خاطراتش می‌تواند به روزهای سخت آن برگردد. به روزهای فرودگاه بم. «تجربه سختی بود. ناهماهنگی‌هایی وجود داشت اما آن هم در نهایت تجربه‌ای برای آینده بود.» بیاتی می‌گوید در تجربه فعلی هم فرودگاه کرمانشاه توانسته با قدرت حاضر شود و بسیار بالاتر از آنچه انتظار می‌رفته پاسخگوی وضع بحرانی بوده است.

علی زرباف، پژوهشگر حوزه هوایی هم بر این نظر است که وضع فرودگاه‌های کشور در حال حاضر خوب است و دلیل اصلی آن هم توسعه‌های است که طی سالیان متمادی در فرودگاه‌ها

داشتند. «مهمترین بخش یک فرودگاه، باند‌های آن است نه ساختمان‌ها، به این ترتیب ما باید ببینیم که باند‌های فرودگاه‌ها مان چه وضعیت دارند.» او می‌گوید در سال‌های گذشته در بسیاری از شهرهای به نسبت کوچک کشور هم فرودگاه ساخته شده و این در حالی است که بسیاری از این فرودگاه‌ها حتی زبان‌ده‌اند. «برای زمان بحران فقط به باند نیاز داریم. در نتیجه نیازی نیست که یک فرودگاه با ساختمان ساخته شود و هزینه‌های بسیاری از این طریق محمول شویم.» به گفته زرباف تاکنون پژوهش دقیقی درباره تکنک فرودگاه‌های کشور و توانایی مقابله‌شان با بحران‌ها انجام نگرفته و هر آنچه در این‌باره وجود دارد، موارد کلی طرح‌های اضطراری فرودگاه‌ها در مدیریت جامع بحران نوشته محمدرضا العاسی و رسول پوست‌فروشان که گفته‌اند، طرح اضطراری فرودگاه نشان‌دهنده مکانیزم‌های از پیش تعریف‌شده‌ای است که حالت‌های اضطراری و بحرانی که به‌صورت مستقیم یا غیرمستقیم بر فعالیت فرودگاه با مناطق هم‌جوار آن اثر دارد را مدیریت می‌کند. «در عمل هیچ فرودگاهی از منابع کافی برای پاسخگویی مستقل نیست به همه انواع شرایط اضطراری برخوردار نیست و فرودگاه‌ها در جرات متفاوت به منابع موجود در اطراف وابسته‌اند. به همین دلیل هر فرودگاه باید از همکاری و منابع مشترک نهادهای و جامع اطراف خود برای بهره‌برداری از منابع متقابل برای همه طرف‌های درگیر استفاده کرده و آنها را در ایجاد و توسعه طرح‌های اضطراری ترغیب کند.

جین پرکینز هم در تحقیقی با عنوان «نقش فرودگاه‌ها در بحران‌های منطقه‌ای» به بحران‌های سال‌های اخیر و نقش فرودگاه‌ها در آن پرداخته. او در تحقیقش به زلزله‌ها از سال ۱۹۸۹ تا ۲۰۱۱ پرداخته است. زلزله‌هایی مانند زلزله و سونامی ساموئل در سال ۲۰۰۹، زلزله هائیتی در سال ۲۰۱۰ و زلزله برای نیویس، او در بخش نتیجه‌گیری این بحران‌ها می‌نویسد، وقتی از برنامه‌های اضطراری فرودگاه‌ها صحبت می‌کنیم، بیشترین تأکیدمان بر سقوط هواپیماست. اما زمانی که بحران طبیعی رخ دهد، این بحران تأثیر مستقیمی بر تاسیسات فرودگاه و همچنین دسترسی به آن خواهد داشت. «به‌عنوان مثال یکی از تأثیرات اصلی فاجعه کریستوفر در فرودگاه این بود که صدها نفر می‌خواستند در هتل کریسچرچ ساکن شوند. اگر برنامه اضطراری فرودگاه چنین چیزی را پیش‌بینی کرده بود، مسافران می‌توانستند با سهولت به مقصدشان برسند.»

این موارد حالا باید برای بسیاری از کارکنان فرودگاه‌ها بازنویس شود. آنها باید کمبودها را بدانند و خودشان را برای روزهای پرتدد بحرانی آماده کنند. آن هم در کشوری که در عرض یک‌ماه دو زلزله بزرگ در آن رخ می‌دهد و هنوز زخم کرمانشاه ترمیم نشده. زلزله‌ای ۶ ریشتری کرمان را می‌لرزاند.

ویکس به‌همراه تیم بازرسی خدمات و امکانات مهرآباد (نفر چهارم از سمت راست)