

لغز انتحار الطيار الألماني وسيناريو الإرهاب المحلي

2015-04-02 عيد الامير رويح

كارثة الطائرة الألمانية التي تحطمت في جبال الألب الفرنسية وعلى متنها 150 شخصا، لاتزال محط اهتمام الرأي العام العالمي خصوصاً وان التحقيقات التي أجرتها النيابة الفرنسية قد أظهرت أن مساعد الطيار أندرياس لوبيز هو من عمد الى إسقاط الطائرة بعد خروج قبطان الطائرة من مقصورة القيادة، قد أثارت الكثير من الأسئلة والفرضيات كما يقول بعض الخبراء في هذا المجال، كما ان هذه الحادثة قد دفعت العديد من الحكومات وفي ظل التهديدات الأمنية العالمية، بمطالبة شركات الطيران في العالم إدخال تعديلات جديدة على قوانين خاصة تضمن سلامة وامن الركاب والطائرات.

ويرى بعض المراقبين ان الطريقة المأساوية التي أسقطت بها الطائرة الألمانية هي جريمة خطيرة وشكل من أشكال الإرهاب العالمي، يعيد ذكريات احداث الحادي عشر من سبتمبر، ولكن هذه المرة بأيادي محلية، وهو ما حاولت وسائل الإعلام الغربية تقديمه بتفسيرات مغايرة للواقع كونها سعت ومن خلال فبركة الوقائع الى اعتبارها حادثة عرضية حصلت جراء انتحار الطيار المساعد الذي قد يكون يعاني من أزمة نفسية، لكن أصدقاء وأقارب المساعد شككوا في إمكانية هذه النتائج وقال معظمهم إنه لم يكن يعاني من مشاكل، بل كان رياضيا وطبيعيا، تكاليف سقوط الطائرة الألمانية المنكوبة وبحسب تقديرات اتحاد شركات تأمين "كونسورتيوم" بلغت 300 مليون دولار (278 مليون يورو). وقال متحدث باسم الشركة في فرانكفورت إن تلك التكاليف تتعلق بتعويضات مالية لأسر ضحايا الطائرة وعددهم 150 ضحية وتكاليف تحطم الطائرة من طراز إيرباص (إيه 320) وتكاليف قوات الإغاثة.

الصندوق الأسود

وفي هذا الشأن ذكرت صحيفة "بيلد أم سونتاج" أن تسجيلات الصندوق الأسود لطائرة جيرمان وينغز التي تحطمت في جبال الألب الفرنسية وقتل ركابها الـ 150 جميعا، أظهرت أن قائد الطائرة

كان يصرخ طالبا من مساعده أن يفتح "الباب اللعين!" لقمرة القيادة التي يعتقد أن المساعد احتجز نفسه داخلها وأسقط الطائرة عمدا. وأثبتت معطيات جهاز التسجيل الذي انتشل من مكان تحطم الطائرة في جنوب شرق فرنسا أن مساعد الطيار أقفل باب قمرة القيادة من الداخل بعد خروج الطيار لفترة وجيزة، قبل أن يدفع بالطائرة إلى الأرض.

وقالت صحيفة بيلد الألمانية إنها استمعت إلى هذه التسجيلات، موضحة أن الدقائق العشرين الأخيرة من الرحلة شهدت حديثا عاديا بين الطيار باتريك س. ومساعده أندرياس لوبيتس. وكان الطيار يوضح لمساعده أنه لم يكن لديه الوقت للذهاب إلى المرحاض قبل إقلاع الرحلة من برشلونة.

وعند الساعة 10,27 بلغت الطائرة الارتفاع المحدد للرحلة أي 11 ألفا و600 متر، فطلب الطيار من لوبيتس الاستعداد للهبوط في دوسلدورف، فيرد مساعد الطيار "آمل في ذلك (...). سنرى". وأخيرا قال لوبيتس للطيار إن بإمكانه أن يذهب "الآن" إلى المرحاض. وبعد دقيقتين، أكد الطيار لمساعده أنه يستطيع "تولي القيادة". ثم سمع صرير إرجاع المقعد إلى الخلف وخرج الطيار من القمرة وبقي أندرياس لوبيتس وحده في قمرة القيادة.

وفي الساعة 10,29 "بدأت الطائرة الهبوط"، حسب الصحيفة. وفي الساعة 10,32 حاول المراقبون الجويون الفرنسيون الاتصال بها دون جدوى. وفي اللحظة نفسها تقريبا أطلق إنذار داخل الطائرة. وبعيد ذلك يسمع في التسجيل "ضرب قوي" كما لو أن شخصا ما يحاول دخول قمرة القيادة، ثم صراخ الطيار "حبا لله افتح الباب". لكن لوبيتس أقفل القمرة وتولى القيادة بمفرده. وفي الطائرة، بدأ الركاب يصرخون، حسب الصحيفة. بحسب فرانس برس.

في الساعة 10,35 سمعت ضربات جديدة "معدنية على باب القمرة" التي يبدو أن الطيار كان يحاول فتحها بفأس. وبعد تسعين ثانية أطلق إنذار ثان وكانت الطائرة على ارتفاع خمسة آلاف متر بينما يصرخ الطيار "افتح هذا الباب اللعين". وفي الساعة 10,38 سمع صوت تنفس مساعد الطيار الذي بقي صامتا في قمرة القيادة. حوالى الساعة 10,40 اصطدمت طائرة الإيرباص بجبل وسمع صراخ الركاب، وكانت هذه الأصوات الأخيرة على التسجيل، كما ذكرت بيلد.

ميول انتحارية

على صعيد متصل وبعد ايام على تحطم طائرة الايرباص الالمانية في جبال الالب الفرنسية كشف المحققون الالمان ان مساعد الطيار الشاب الذي يرجح انه اسقط الطائرة عمدا، اتبع علاجاً في السابق لميول انتحارية لديه لكن ليس عند وقوع الكارثة. واعلنت نيابة دوسلدورف (غرب) ان اندرياس لوبيتس (27 عاما) مساعد قائد الطائرة التابعة لشركة "جيرمان وينغز" الالمانية تلقى علاجاً بسبب نزعة للانتحار "قبل سنوات عدة، قبل حصوله على شهادة الطيران".

وقال المدعي رالف هيرنبروك "حتى فترة خلت، حصلت زيارات لمتخصصين بالأعصاب والامراض النفسية ما ادى الى اصدار توصيات بتوقفه عن العمل بداعي المرض، لكن بدون ان تشير الى نزعات انتحارية لديه او عدائية حيال الاخرين". ومع ان سبب التوصية بالتوقف عن العمل لم يكشف، فان القضاء اكد ان مساعد الطيار لم يكن يعاني "من مرض عضوي". ولا شيء حتى الان في محيطه العائلي او بين اصدقائه او زملائه في العمل اتاح معرفة تفاصيل اكثر عن دوافعه المحتملة.

وهي المرة الاولى منذ وقوع الكارثة التي احدثت صدمة في اوروبا، يكشف فيها المحققون الالمان معلومات عن الحالة النفسية للشاب الذي كان يعمل مساعدا للطيار لدى شركة "جيرمان وينغز" الفرع المخصص للرحلات الزهيدة، لمجموعة لوفتهانزا منذ 2013. وقد اعلنت نيابة دوسلدورف حتى الان انه اخفى مرضه وكان يجب ان يكون في اجازة مرضية في يوم تحطم الطائرة لكن بدون اعطاء اي تفاصيل اخرى عن وضعه. وقال القضاء الالمانى انه عثر على تقارير اجازات مرضية ممزقة في شقته. وترسم شيئا فشيئا شخصية شاب رياضي وكفوفا جدا بحسب المقربين منه ويعاني من اضطرابات نفسية رغم ان مدير شركة لوفتهانزا اكد انه كان "قادرا على قيادة طائرة بنسبة مئة بالمئة".

وبحسب صحيفة بيلد ام تسونتاغ فانه تم العثور ايضا في منزله على وصفات طبية لادوية معالجة اكتئاب الى جانب كميات كبيرة من المهدئات. وهذه المعلومات لم تؤكد رسميا. وكانت ادارة لوفتهانزا كشفت ان اندرياس لوبيتس قطع تدريبه على الطيران لفترة ما قبل ست سنوات لكن بدون اعطاء الاسباب.

جريمة لدخول التاريخ

الى جانب ذلك كشفت صحيفة "بيلد" الألمانية، الواسعة الانتشار، أن مساعد الطيار أندرياس لوبيتس، الذي يشتبه في إسقاطه للطائرة الألمانية المنكوبة، قد يكون خطط للعملية، وفقا لما صرحت به صديقتة السابقة لهذه الصحيفة. وقالت هذه الشابة، التي تعمل مضيضة طيران، إنها عندما سمعت خبر حادث الطائرة تبادرت إلى ذهنها جملة سابقة باح بها لها، قال فيها: "يوما ما سأعمل شيئا ما سيغير كل الوضع، وكل العالم سيعرف اسمي ويتذكرني". وأضافت "لم أكن أعلم وقتها ماذا يقصد لكن الأمر واضح الآن." بحسب فرانس برس.

واعتبرت المضيضة، التي اكتفت الصحيفة بالإشارة إلى اسمها الشخصي ماريا والحرف الأول من اسم العائلة، أن مساعد الطيار "قام بذلك لأنه أدرك أن حلمه الكبير بالعمل لدى لوفتهانزا ونيل وظيفة كطيار.. في الرحلات الطويلة كان شبه مستحيل بسبب مشاكله الصحية." وأوضحت أنها قطعت علاقتها معه لأنه تبين لها مع مرور الوقت أنه "له مشكل"، في إشارة إلى ردود أفعاله العنيفة. وزادت قائلة: "عندما نتحاور يدخل في نوبة بكاء ويواجهني بالصراخ، وفي الليل كان يستيقظ صارخا "سنسقط سنسقط".

قواعد جديدة

من جانب اخر قالت مجموعة لوفتهانزا إنها ستستحدث قواعد جديدة تفرض وجود اثنين من أعضاء الطاقم داخل قمرة القيادة في كل الاوقات وذلك في إرتداد سريع عن موقفها بعد ان قال رئيسها التنفيذي انه لا حاجة الى مثل هذا التغيير على الرغم من تحطم طائرة لشركة جيرمانوينجز التابعة لها. وقال الاتحاد الاوروبي انه سينصح الان جميع شركات الطيران الاوروبية بفرض وجود عضوين من الطاقم داخل قمرة القيادة وهو ما يضمن ان القاعدة المطبقة بالفعل في الولايات المتحدة ستصبح الان قاعدة قياسية في اوروبا ايضا.

وأعلنت بضع شركات طيران تغييرات فورية في سياساتها لضمان ألا يبقى أبدا طيار واحد بمفرده داخل قمرة القيادة. وقال كارستن سبوهير الرئيس التنفيذي لمجموعة لوفتهانزا عقب تحطم طائرة

جيرمانوينجز انه لا يرى حاجة الى مثل هذا التغيير وهو تصريح قوبل بسخرية على وسائل التواصل الاجتماعي مع قول مسافرين انهم لن يسافروا بالطائرة. وتراجعت الشركة عن موقفها في غضون يوم واحد.

وقالت لوفتهانزا في بيان "طائرات الركاب لمجموعة لوفتهانزا ستبدأ تطبيق هذا القاعدة الجديدة في اقرب وقت ممكن بالاتفاق مع السلطات المعنية." وبالإضافة الي جيرمانوينجز تضم مجموعة لوفتهانزا ايضا الخطوط الجوية النمساوية وسويس إير ويورو وينجز. وبمقتضى القاعدة المطبقة بالفعل في الولايات المتحدة فانه عندما يخرج الطيار أو مساعده من قمرة القيادة يتعين ان يدخل اليها عضو اخر من طاقم الطائرة مثل أحد المضيفين. وفي حالة إذا قرر طيار ان يغلق الباب ويسقط الطائرة فانه سيتعين عليه ان يتغلب أولا على زميل. بحسب رويترز.

وسيصبح ذلك الان القاعدة الفعلية في انحاء الاتحاد الاوروبي بعد ان أوصت الهيئة المنظمة للطيران بالاتحاد جميع شركات الطيران الاوروبية بأن تتبناها. ووافقت جميع شركات الطيران الالمانية الان على هذا التغيير. ورحبت بالقرار نقابة الطيارين الالمان التي كانت قالت ايضا في باديه الامر ان من الافضل انتظار التقرير النهائي بشأن تحطم طائرة جيرمانوينجز.

على صعيد متصل ألزمت الحكومة الاسترالية شركات الطيران بالإبقاء على فردين من أطقم الطائرات بقمرات القيادة في كل الأوقات في إجراء. وقال وارين تروس نائب رئيس الوزراء إن "قاعدة الإثنين" التي تعني بقاء احد افراد طقم الضيافة في قمرة القيادة في حال خروج الطيار أو مساعده ستصبح سارية على الفور. وتسري القاعدة الجديدة على كل رحلات الطيران الداخلية والخارجية التي يصل عدد ركابها إلى خمسين راكبا أو أكثر. وقال تروس للصحفيين في ملبورن "شركات الطيران ستتحرك على الفور لتطبيق هذا التغيير ونتوقع أن نرى تطبيق هذه السياسة في شركات الطيران الرئيسية لدينا خلال ساعات."

من جانبها قررت الحكومة الكندية الفدرالية إلزام شركات الطيران في البلاد بفرض وجود شخصين باستمرار في قمرة قيادة الطائرات، وذلك على خلفية تحطم الطائرة الألمانية في كارثة تبين أن مساعد الطيار تسبب بها عمدا. وقالت وزيرة النقل الكندية ليزا ريت خلال مؤتمر صحفي إن هذا

الإجراء دخل حيز التنفيذ "فورا" وإن شركات الطيران "ملزمة بتنفيذ هذا الأمر". وأضافت: "يجب أن يكون هناك اثنان من أفراد الطاقم على الدوام في قمرة القيادة"، مشيرة إلى أن الشخص الثاني المفروض وجوده يمكن أن يكون مضيف أو مضيعة طيران.

إجراءات أخرى

على صعيد متصل فقد أثارت تفاصيل حادث سقوط الطائرة الألمانية الصادم بفرنسا، وعدد القتلى، دعوة لمراجعة شركات الطيران إجراءات استباق المخاطر وكيفية رصد أي خلل نفسي أو سلوكي لدى طواقمها. فما هي إجراءات تقصي الوضع النفسي لطواقم الطيران وهل هي مجدية؟ تجهد شركات الطيران لرصد أي خلل جسدي أو نفسي أو سلوكي لدى طواقمها، بدون أن يضعها ذلك بمأمن من أعمال غير متوقعة مثل ما أقدم عليه مساعد الطيار الذي تعمد إسقاط طائرة الإيرباص إيه-320 التابعة لشركة جيرمان وينغز الألمانية.

وأعلن مدعي عام مرسيليا بريس روبان أن تحطم الطائرة التابعة لفرع الرحلات المخفضة الأسعار لمجموعة لوفتهانزا الألمانية في جبال الألب الفرنسية، نتج عن عمل متعمد. وأثارت هذه المعلومات صدمة وذهولا لدى الرأي العام. وقال محقق سابق في مكتب التحقيقات والتحليل ملخصا الرأي السائد "انتقلنا من عالم كنا نثق فيه بالطيارين باعتبارهم حاجز السلامة الأول، إلى عالم قد يترتب فيه لزوم الحذر حيالهم". والمدهش في الأمر أن الطواقم الجوية في شركات الطيران من طيارين ومضيفات جويات ومضيفين، ينتمون إلى إحدى الفروع المهنية التي تخضع لأكبر قدر من المتابعة على الصعيدين الطبي والنفسي منذ لحظة توظيفهم.

وقال إريك بريفو الطيار لدى شركة إير فرانس إن "جميع طالبي العمل كطيارين يخضعون لاختبارات نفسية-تقنية، ونفسية-حركية وسلوكية في مجموعة. وبالتالي فإن العوامل البشرية تحتل حيزا هاما في عملية توظيف الطيارين أساسا". وتابع أنه أثناء اختيار الطيارين "يتم استعراض كل التفاصيل بشكل صارم، والتدقيق في الطريقة التي سيتصرفون بها ضمن المجموعة" موضحا "هل لديهم ثقة زائدة في النفس أو قصور في الثقة بالنفس؟ مهارة قيادية زائدة أم ناقصة؟ هل لديهم القدرة على التحليل؟ هل أنهم صارمون في عملهم؟ هل لديهم قصور في الاستماع إلى الآخرين أو التواصل

معهم؟"

وأشار الاتحاد الوطني للطيران التجاري بأن شهادة الأهلية الجسدية والنفسية التي تعتبر بمثابة إذن للطيران ينبغي تجديد صلاحيتها كل سنة. وبهذه المناسبة يتم استجواب الطيار أو عنصر الطاقم الجوي حول أي صعوبات قد يكون واجهها في بيئته المهنية والشخصية: حداد، طلاق، انفصال، مرض، ولد، صعوبة في التعامل مع تغيير التوقيت بين البلدان... بهدف رصد أي ثغرات يمكن أن تؤثر على سلامة الرحلات.

وقال إريك بريفو إنه "فضلا عن ذلك تسمح أربع جلسات على جهاز لمحاكاة الطيران موزعة على طول السنة بالتثبت ... من أن مؤهلاتهم النفسية مطابقة تحت عامل الضغط الشديد للمسؤوليات التي يمارسونها". ورأى أنه "تحت الضغط، وحين يتم دفعهم إلى أقصى طاقتهم، لا تستمر الأوهام طويلا" حول قدرات العاملين الجويين. وقال غي تارديو المندوب العام للاتحاد الوطني للطيران التجاري إن الشركات في أوروبا تطبق منذ نهاية 2008 "نظام إدارة سلامة الرحلات" مشيرا إلى أن هذا النظام "يفرض على الشركات إنما كذلك على الهيئات الداخلية استباق أي مخاطر من أي نوع كان بما في ذلك تلك المتعلقة بالسلوك".

غير أن بعض أنواع الخلل السلوكي يمكن أن تقود رحلة إلى الكارثة. ويسمح هذا النظام لرصد المخاطر وتقييمها بجمع ملف يقود عند الاقتضاء إلى إبعاد الموظف المعني. ويتعلق "نظام إدارة سلامة الرحلات" بالطيارين إنما كذلك بالمضيفات الجويات والمضيفين والميكانيكيين، فضلا عن جميع الطواقم المرتبطة بالعمليات الجوية. وقال تارديو بهذا الصدد إن "هذا النظام مطبق منذ أكثر من عشرين عاما في الولايات المتحدة". بحسب فرانس برس.

لكن بالرغم من التنظيمات والمتابعة الطبية الدقيقة، يبقى الخلل السلوكي أمر يصعب التكهّن به واستباقه، ويشبهه العديد من المراقبين في هذا القطاع بالتطرف الديني الذي يمكن أن يطاول موظفين. وقال المحقق السابق في مكتب التحقيقات والتحليل "إن الأمر أقرب إلى تأمل فلسفي في احترام الحياة البشرية" مضيفا "أن لم يعد البعض يحترمون الحياة البشرية، على غرار الجهاديين، عندها لا يعود هناك حدود". وأقر مسؤول في شركة جوية فرنسية بأنه "حصلت حالات معزولة

جدا في فرنسا تم فيها استبعاد طيارين أو مراقبين جويين أبدوا سلوكا من شأنه أن يعرض سلامة الرحلات للخطر".