

นักบินกับอุบัติเหตุเครื่องบินตก

เมื่อเวลา 10.00 น. ของเช้าวันที่ 17 ธันวาคม พ.ศ. 2446 เครื่องบินเครื่องแรกของโลกที่ประดิษฐ์โดย Wilbur และ Orville Wright สามารถบินในอากาศได้นาน 12 วินาที และไปได้ไกล 40 เมตร ตั้งแต่วันนั้นจนกระทั่งถึงวันนี้ เราได้เห็นวิวัฒนาการของเครื่องบินจากการมีโครงสร้างที่บอบบางการมีรูปทรงที่แข็งแรง จากการมีความเร็วในการบินที่ล่าและพิสัยบินที่ไกล ไปเป็นพาหนะที่บินได้เร็วที่สุด และไกลที่สุด เทคโนโลยีการบินปัจจุบันได้รุดหน้าไป มากเสียจนทำให้คนทั้งหลายมีความคิดว่า อุบัติการณ์เครื่องบินตกเป็นเรื่องที่ผิดปกติ แต่ในสภาพความเป็นจริงแล้ว เครื่องบินทุกเครื่องเมื่อบินมีสิทธิ์ตกได้ทั้งสิ้น ไม่ว่าจะเครื่องบินเครื่องนั้นจะเป็นเครื่องบินเก่าหรือใหม่ ไม่ว่าจะนักบินจะมีประสบการณ์การบินมานานหรือสั้น ไม่ว่าจะระบบสัญญาณเตือนภัยบนเครื่องบินจะมีหรือไม่ก็ตาม



สาเหตุสำคัญๆ ที่ทำให้เครื่องบินตกมีหลายสาเหตุได้แก่ สภาพอากาศที่เลวร้าย และสภาพภูมิประเทศที่เครื่องบินบินผ่านเป็นทิวเขาสูง ฯลฯ แต่สาเหตุสำคัญที่สุดที่ทำให้เครื่องบินปัจจุบันตกคือตัวนักบินเองปฏิบัติงานบกพร่องเอง

ตามปกติในการควบคุมหรือบังคับเครื่องบิน เมื่อนักบินได้รับสัญญาณเตือนว่าเครื่องบินกำลังอยู่ในสภาวะคับขัน เพราะนักบินไม่รู้ตำแหน่งที่แน่ชัดของเครื่องบินในขณะนั้น ความกลัว ความกังวล และอารมณ์พะว้าพะวังจะเข้ามาบีบบาทควบคุมคุณภาพการควบคุมเครื่องบินของเขาทันที หากเขาตัดสินใจต่างๆ ผิดต้อง ทุกชีวิตบนเครื่องบินลำนั้นจะปลอดภัย แต่หากเขาตัดสินใจผิดพลาด ชีวิตนับร้อยจะถูกปลิดทิ้งทันที

แผนการบินของเครื่องบินยุคปัจจุบันมักจะถูกควบคุมและบังคับด้วยคอมพิวเตอร์ และตัวเครื่องบินมักจะติดตั้งอุปกรณ์เตือนภัยเหนือพื้นดินให้นักบินรู้ แต่ระบบเตือนภัยเช่นนี้มักจะใช้ไม่ค่อยได้ผลเพราะมันได้รับการออกแบบให้เตือนภัยที่อยู่ใกล้ขีดพื้นดิน หากได้รับการออกแบบให้เตือนภัยจากภูเขาที่อยู่ข้างหน้าเครื่องบินไม่

บริษัทเครื่องบินคิดจะวางแผนติดตั้งระบบสัญญาณเตือนภัยจากข้างหน้าให้กับเครื่องบินทุกเครื่อง แต่อุปกรณ์นี้ราคาแพงมาก ปัจจุบันเครื่องบินหลายลำติดตั้งเรดาร์ แต่ก็ยังเป็นเรดาร์สำหรับตรวจจับเม็ดฝนหาได้สำหรับตรวจดูเขาไม่ บริษัทสร้างเครื่องบินบางบริษัทจึงดำริจะติดตั้งระบบเตือนภัยเครื่องบินด้วยกัน ในกรณีนี้เครื่องบินทั้งสองลำจำเป็นต้องมีทั้งเครื่องรับและเครื่องส่งสัญญาณ ซึ่งเป็นเรื่องสิ้นเปลืองมาก แต่ถึงจะมีเครื่องรับส่งสัญญาณๆ ก็ยังสามารถป้องกันมิให้เครื่องบินบินชนภูเขาได้ เพราะภูเขาไม่มีเครื่องรับ-ส่งสัญญาณตอบกลับใดๆ

นักบินปัจจุบันได้รับการฝึกฝน และอบรมให้รู้จักสถานการณ์ในรูปแบบต่างๆ ในการบิน และตามปกตินักบินท่านหนึ่งจะทำหน้าที่บังคับเครื่องบิน ส่วนอีกท่านหนึ่งจะทำหน้าที่ติดต่อกับหอบังคับการ โดยอ่านข้อมูลต่างๆ จากตาราง ที่ปรากฏบนหน้าปัทม์และทำหน้าที่ดูการทำงานของนักบินอีกท่านหนึ่งด้วย ถึงแม้บุคลากรเหล่านี้จะได้รับการฝึกฝนมานาน และมากเพียงใด นักบินก็อาจจะทำงานผิดพลาดได้อยู่ดี จริงอยู่ การค้นหาสาเหตุเครื่องบินตกอันเกิดจากความล้มเหลวของนักบินเองนั้นเป็นเรื่องง่าย แต่การแก้ไขนั้นยาก ดังนั้นในปัจจุบันวิทยาการด้านพฤติกรรมศึกษาของนักบินขณะบินจึงกำลังได้รับความสนใจมาก เช่น มีการสร้างสถานการณ์จำลองที่เครื่องบินทำงานบกพร่อง แล้วให้นักบินรายงานเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นกับนักบินอื่น เพื่อเพิ่มความเข้าใจและความสามารถในการควบคุมเหตุการณ์ของนักบินคนนั้นเอง

ในอนาคตอีก 10 ปี ท้องฟ้าของเราจะหนาแน่นด้วยนกเหล็กจำนวนมากเป็น 2 เท่าของปัจจุบัน ระบบการบินและความปลอดภัยในอากาศกำลังจะเป็นปัญหาใหญ่อีกปัญหาหนึ่งของการคมนาคมในอนาคต

มีคำถามๆ หนึ่งที่มักจะมีคนถามอยู่เสมอๆ ก็คือคำถามที่ว่า เราจะมีหุ่นยนต์ทำหน้าที่ควบคุมและบังคับการบินในอนาคตหรือไม่ หากเหตุการณ์เช่นนี้เป็นจริง นักบินก็จะถูกลดบทบาทเป็นนักดูหุ่นยนต์ที่มีเงินเดือนแพงเท่านั้นเอง

นั่นเป็นความฝันที่ยังอยู่ไกล ความจริงที่อยู่ใกล้คือ ในการป้องกันอุบัติเหตุเครื่องบินตก พฤติกรรมและความสามารถของนักบินเป็นปัจจัยสำคัญที่ต้องได้รับการพัฒนาครับ