

Μαθήματα διαχείρισης ρίσκου



Η αποστολή σε ένα αεροναυτιλιακό ταξίδι στο Πακιστάν, ήδη είχε γίνει ρουτίνα. Η αποστολή των τεσσάρων Ε/Π CH-47 είχε σχεδιαστεί να εκτελεστεί με διόπτρες νυχτερινής οράσεως και είχε αντικειμενικό σκοπό να παραλάβει εφόδια από το Κανταχάρ του Αφγανιστάν. Η επιλογή των πληρωμάτων, είναι πάντα ένα σημαντικό μέρος του σχεδιασμού πριν την εκτέλεση της αποστολής και έτσι ορίσθηκα ως πλήρωμα με έναν χειριστή, ο οποίος μόλις είχε αξιολογηθεί ως κυβερνήτης ΔΝΟ. Ελήφθη απόφαση, το δικό μας Ε/Π να προπορευθεί, επειδή και οι δύο ήμασταν κυβερνήτες ΔΝΟ.

Απογειωθήκαμε ακριβώς μετά το ηλιοβασίλεμα και κατευθυνθήκαμε βόρεια, προς το Αφγανιστάν. Όσο πετούσαμε πάνω από το Πακιστάν, πετούσαμε πάντα ψηλά, για να αποφύγουμε τα πυρά φορητού οπλισμού, αλλά όταν διασχίσαμε τα σύνορα του Αφγανιστάν κατεβήκαμε χαμηλότερα, με σκοπό να εκτελέσουμε χαμηλή πτήση. Κάποια στιγμή, στο Αφγανιστάν, ο καιρός άρχισε να χειροτερεύει και η ορατότητα ελαττωνόταν σταθερά, εξαιτίας της αμμοθύελλας. Οι συνθήκες με μηδενικό φωτισμό εξωτερικού περιβάλλοντος και με αμμοθύελλα, κατέστησαν τις ΔΝΟ μη χρήσιμες και πραγματικά τις μετέτρεψαν σε εμπόδιο. Παρά τις προαναφερθείσες συνθήκες, χαράξαμε το ίχνος μας μέσα από σωρούς άμμου, μέχρι το Κανταχάρ.

Μετά την προσγείωση, έγινε ενημέρωση με τα υπόλοιπα πληρώματα, σχετικά με το ταξίδι επιστροφής. Ένας εκ των πληρωμάτων, πρότεινε να πετάξουμε σε σχετικό ύψος 500 ποδιών. Εγώ ως αρχηγός της αποστολής συμφώνησα και ενημέρωσα και τα υπόλοιπα πληρώματα των Ε/Π. Κατά τη διάρκεια των διαδικασιών εκκίνησης, ο συγκυβερνήτης μου παρατήρησε ότι, η πτήση σε σχετικό ύψος 500 ποδιών πάνω από το Αφγανιστάν θα ήταν πολύ ριψοκίνδυνη. Αποφάσισα ότι έπρεπε να πετάξουμε στο ύψος που είχε αποφασισθεί και αφού έδωσα οδηγίες, αναχωρήσαμε από το Κανταχάρ, χωρίς προβλήματα για το ταξίδι της επιστροφής.

Πετούσαμε για περίπου 15 λεπτά στα 125 πόδια σχετικό ύψος, όταν διαπιστώσαμε ότι, ήταν αδύνατο να βλέπουμε το έδαφος, λόγω της μηδενικής ορατότητας και της αμμοθύελλας. Εγώ ήμουν στα χειριστήρια και ο συγκυβερνήτης αναφώνουσε το ύψος που διάβαζε στο ραδιοϋψόμετρο. Κοίταξα το ραδιοϋψόμετρο και

διαπίστωσα ότι πετούσαμε στα 100 πόδια. Αύξησα την ισχύ για να εκτελέσω άνοδο και παρατήρησα ότι το ραδιοϋψόμετρο έδειχνε 80 πόδια. Αμέσως μετά το ραδιοϋψόμετρο έδειχνε 8 πόδια.

Σε εκείνο το σημείο ένα μέλος του πληρώματος άρχισε να φωνάζει, ότι φαινόταν έδαφος έξω από την καμπίνα. Εφάρμοσα αμέσως μέγιστη ισχύ και τράβηξα το χειριστήριο πορείας προς τα πίσω, αλλά είχαμε αμέσως μία δριμεία πρόσκρουση, που έμοιαζε πολύ σαν αυτοκινητιστικό ατύχημα. Και οι δύο χειριστές, προσπαθήσαμε να διατηρήσουμε τον έλεγχο του Ε/Π μετά την σύγκρουση. Κανένας δεν περίμενε αυτή την εξέλιξη και δεν ήμασταν σίγουροι αν όλα είχαν τελειώσει, αλλά μέσα σε δευτερόλεπτα ανακτήσαμε τον έλεγχο του Ε/Π και εκτελέσαμε ευθεία οριζόντια πτήση. Αμέσως μετά και με την ενδοεπικοινωνία, ο υπεύθυνος καμπίνας επιβατών, μας ενημέρωσε ότι η ράμπα του Ε/Π έλειπε. Με τα χέρια μας πάνω στα χειριστήρια, προσπαθώντας να διατηρήσουμε τον έλεγχο του Ε/Π, εκτιμήσαμε ότι το να χαθεί μία ράμπα δεν ήταν μεγάλο πρόβλημα. Ακούγοντας φόβο στη φωνή του υπεύθυνου καμπίνας, προσπάθησα να τον ηρεμήσω, λέγοντάς του να μην ανησυχεί για τη ράμπα. Παρόλα αυτά, δεν περίμενα την επόμενη μετάδοσή του «Ο Clay ήτανε πάνω στη ράμπα». Ο Clay ήταν ο ιπτάμενος μηχανικός μας και ήξερα ότι, δεν υπήρχε τρόπος για να σωθεί μετά από αυτό που μόλις είχε συμβεί.

Έπρεπε να παρθεί γρήγορα μία απόφαση, όσο σκληρή και αν ήταν. Είχαμε τώρα την υποχρέωση να σώσουμε τις πέντε ζωές που απέμειναν πάνω στο Ε/Π. Καλέσαμε με τον ασύρματο τα υπόλοιπα Ε/Π, για να τους ενημερώσουμε ότι είχαμε συγκρουστεί με το έδαφος και ότι κατά τη διάρκεια της σύγκρουσης είχαμε χάσει τον ιπτάμενο μηχανικό μας. Το ένα Ε/Π προσφέρθηκε να παραμείνει στη περιοχή σύγκρουσης, για να ψάξει για τον Clay. Ο καιρός συνέχιζε να χειροτερεύει και καθώς διεξαγόταν μία σύντομη έρευνα, δύο ακόμη Ε/Π παραλίγο να συγκρουστούν στο έδαφος.

Αποφασίσαμε να γυρίσουμε πίσω στο Κανταχάρ και καθώς ήμασταν σε πτήση, έγινε ένας απολογισμός ζημιών. Το σύστημα προσγείωσης καταστράφηκε, όπως και η ράμπα, οι δύο κύριες δεξαμενές καυσίμου έσπασαν και η άτρακτος του Ε/Π στρεβλώθηκε σε δύο σημεία. Είχαμε επίσης πολλαπλές διαρροές καυσίμου και πρόβλημα στο υδραυλικό σύστημα. Ευτυχώς, υπήρξαν καλά νέα. Στο δρόμο για το γυρισμό, ο υπεύθυνος καμπίνας επιβατών άρχισε να φωνάζει, ότι είχαμε ακόμα τον Clay. Τον είχε εντοπίσει κρεμασμένο κάτω από το Ε/Π με τον ιμάντα πρόσδεσης. Είχε εφαρμόσει ότι είχε διδαχθεί και είχε αγκιστρώσει τον ιμάντα πρόσδεσής του στο δάπεδο του Ε/Π και όχι στη ράμπα. Οι τρεις συνάδελφοι που βρισκόταν πίσω, προσπάθησαν να ανασύρουν τον Clay πάνω στο Ε/Π, αλλά δεν μπόρεσαν να τα καταφέρουν. Ήξερα ότι, με αμμοθύελλα, δεν θα μπορούσαμε ποτέ να τον βρούμε αν τον απορρίπταμε.

Καλέσαμε επείγοντως τον Πύργο Ελέγχου, ενημερώνοντας για την κατάσταση μας και τους ζητήσαμε να μας περιμένει ένα ασθενοφόρο στο τέλος του διαδρόμου. Καθώς πλησιάζαμε τον διάδρομο, έπρεπε να ήμασταν εξαιρετικά προσεκτικοί, επειδή δεν μπορούσαμε να προσγειωθούμε, γιατί το σύστημα προσγείωσης είχε καταστραφεί και γιατί δεν θέλαμε να προκαλέσουμε κανέναν επιπλέον τραυματισμό στον Clay. Χαμηλώσαμε στον διάδρομο και ο αρχηγός πληρώματος έκοψε τον ιμάντα προσδέσεως του Clay.

Αφού είχε διασωθεί ο Clay, αιωρούμασταν κατά μήκος του διαδρόμου και πήραμε εντολή να συνεχίσουμε την αιώρηση, μέχρι να κατασκευαστεί ένα πρόχειρο πλαίσιο προσγείωσης. Το προσωπικό υποστήριξης εδάφους και συνάδελφοι χειριστές, έφτιαξαν ένα πρόχειρο πλαίσιο προσγείωσης, από τις παλέτες της Air Force. Μπορούσα να κυβερνήσω το Ε/Π πάνω στις παλέτες και να το προσγειώ-

σω χωρίς επιπλέον ζημιές. Όπως αποδείχθηκε, είχαμε προσκρούσει με το πίσω μέρος της ατράκτου του Ε/Π, σε ένα αμμόλοφο ύψους 150 ποδών, που βρισκόταν δίπλα στην κοίτη ενός ποταμού. Εμείς δεν κατεβήκαμε, αντιθέτως, το έδαφος ανέβηκε και εμείς ποτέ δεν το είδαμε.

Συμπεράσματα

Όταν σκέφτομαι εκείνη τη νύχτα, υπήρχαν πολλά πράγματα που μπορούσαμε να είχαμε κάνει, ώστε να μας βοηθήσουν να αποφύγουμε αυτή τη κατάσταση.

Θέλω, οι άνθρωποι να διδαχθούν από αυτό που εμείς περάσαμε. Επειδή δεν ήταν μία αποστολή εκπαίδευσης, γι' αυτό, ήθελα αυτή να εκτελεστεί επιτυχώς και το ίδιο ήθελε και το υπόλοιπο πλήρωμα.

Αυτό το συμβάν, θα μπορούσε να είχε τελειώσει τραγικά και θα τολμούσα να πω, ότι ήμασταν 4 πόδια πριν το τέλος. Εκπαιδευόμαστε να πετάμε σε συνθήκες με μηδενική ορατότητα και μαθαίνουμε να αγαπάμε την αφάνεια που δίνει το σκοτάδι. Αλλά όταν πετάς πάνω από έδαφος, με πολύ μικρές αντιθέσεις φωτισμού και σε συνδυασμό με την αμμοθύελλα, πρέπει να το λαμβάνεις υπόψη και να προβαίνεις σε ρυθμίσεις συγκεκριμένες, σε ότι αφορά στο ύψος και στην ταχύτητα αέρος.

Όταν έφυγα από το Αφγανιστάν, καμία από τις πτήσεις NVG δεν επιτρεπόταν, αν ο φωτισμός ήταν κάτω από 23%. Δεν είμαι σίγουρος αν αυτός ο περιορισμός είναι η απάντηση, αλλά έχει βοηθήσει.

Εμείς όλοι, σαν χειριστές τις Αεροπορίας Στρατού, θέλουμε να ολοκληρώσουμε την αποστολή μας με επιτυχία και ασφάλεια. Πρέπει να κάνουμε ό,τι είναι δυνατόν, για να ολοκληρώσουμε την αποστολή, αλλά να μην αφήνουμε τα προβλήματα να συσσωρευτούν, με αποτέλεσμα να προξενηθεί ένα ατύχημα. Θυμήσου, ότι η αποστολή μπορεί να αλλάξει χωρίς να ακυρωθεί. Εάν έχεις την πολυτέλεια να πετάς με ένα πλήρωμα στο πίσω μέρος του αεροσκάφους, ΑΚΟΥΣΕ τους. Χωρίς τη γρήγορη σκέψη και την ικανότητα λήψης αποφάσεων από το πλήρωμα, θα είχαμε χάσει μία ζωή.

Το τελικό σημείο που θα ήθελα να αναφέρω, είναι ότι, ο Clay αγκίστρωσε τον ιμάντα προσδέσεως στο δάπεδο του Ε/Π και όχι στη ράμπα, ακριβώς όπως το είχε διδαχθεί. Δεν θέλω να σκέφτομαι, τι θα είχε συμβεί αν ενεργούσε διαφορετικά. Εξετάζοντας όλες τις παραμέτρους, θεωρώ ότι ήμασταν πολύ τυχεροί. Ελπίζω, η εμπειρία μου να βοηθήσει τους άλλους, να αναγνωρίσουν πότε οι καταστάσεις επιβάλλουν μία αλλαγή στην αποστολή.

Ένα τελευταίο συμπέρασμα.

Δεν πρέπει να εκπαιδευόμαστε με σκληρό τρόπο, ... μέσω των ατυχημάτων.

Μπορούμε να μάθουμε από τις μεταξύ μας συζητήσεις, αναφέροντας λάθη δικά μας και ακούγοντας λάθη των άλλων.

Διασκευή - Μετάφραση από Flight Fax Oct. 2003 - ΓΕΣ/ΔΑΣ