

COCKPIT Discipline

Army Aviator

ΠΕΙΘΑΡΧΙΑ ΣΤΟ ΠΙΛΟΤΗΡΙΟ

Τίτλος Πρωτοτύπου

COCKPIT DISCIPLINE του Robert Baron

http://www.flightsafety.org/asw/dec07/asw_dec07_p47-48.pdf

Απόδοση: Στέφανος Άτσαλος

12 Νοεμβρίου 2009.

<http://armyaviation.wordpress.com/>



Μία ανεπίσημη ιστοσελίδα για θέματα που αφορούν την Αεροπορία Στρατού

ΠΕΙΘΑΡΧΙΑ ΣΤΟ ΠΙΛΟΤΗΡΙΟ

Η μη συμμόρφωση με τις τυπικές διαδικασίες και οι παραβάσεις του “αποστειρωμένου πιλοτηρίου” άρχισαν να γίνονται όλο και πιο συχνές με τραγικά αποτελέσματα. Ένα αντιπροσωπευτικό παράδειγμα είναι το ατύχημα ενός ιδιωτικού τζετ που συνετρίβει στις 19 Οκτωβρίου 2004, (κτύπησε στα δένδρα), λίγο πριν από τον διάδρομο 36 στο αεροδρόμιο Kirksville του Missouri, ερχόμενο από το St. Louis των ΗΠΑ.

Το αεροπλάνο καταστράφηκε. Οι 11 επιβάτες και οι δύο χειριστές σκοτώθηκαν, ενώ δύο επιβάτες τραυματίστηκαν σοβαρά.

Το NTSB είπε στο πόρισμα..... η **πιθανή αιτία** του ατυχήματος ήταν ότι:

“οι χειριστές, απέτυχαν να επακολουθήσουν τις καθορισμένες διαδικασίες και να εκτελέσουν σωστά μια προσέγγιση, non precision σε συνθήκες IMC την νύχτα και απέτυχαν να επιμείνουν στον καθορισμένο διαχωρισμό καθηκόντων ανάμεσα σε αυτόν που πετά το αεροπλάνο (flying pilot) και σε αυτόν που δεν πετά (monitoring pilot)”.

Οι **συμβάλλοντες παράγοντες** περιλαμβάνουν την αποτυχία των χειριστών να εκτελέσουν τα τυποποιημένα callouts.¹

Το πόρισμα αναφέρει επίσης ότι:

“ η αντιεπαγγελματική συμπεριφορά τους και η κούραση, μάλλον, συνεισέφεραν στην μειωμένη επίδοση τους”.

Το voice recorder αποκάλυψε ότι:

Οι δύο χειριστές αισθάνονταν άνετα ο ένας με το άλλον και οι συνομιλίες τους ήταν προσωπικές και χιουμοριστικές και ξεκάθαρα δεν ήταν σύμφωνες με τον κανονισμό της FAA περί “αποστειρωμένου πιλοτηρίου”.²

¹ **callout** σημαίνει ότι ο χειριστής που δεν πετά το αεροπλάνο και είναι ο monitoring pilot, ενημερώνει αυτόν που είναι στα χειριστήρια, ότι κάτι δεν πάει καλά, για να ενεργήσει ανάλογα, ο χειριστής που πετά το αεροπλάνο.

² **Σημείωση ΣΤΕΦΑΝΟΥ ΑΤΣΑΛΟΥ:** Ο κανονισμός της FAA απαγορεύει τις μη απαραίτητες συνομιλίες κατά την διάρκεια κρίσιμων φάσεων της πτήσης κάτω από τα 10.000 πόδια. Κατά την FAA κρίσιμες φάσεις είναι η τροχοδρόμηση, η απογείωση, η άνοδος η κάθοδος, η προσέγγιση και η προσγείωση

Δεν είναι δύσκολο να καταλάβουμε τους λόγους που οι χειριστές παραβιάζουν αυτόν τον κανόνα

Πρώτο. Οι χειριστές γνωρίζουν ότι τα Voice recorder καταγράφουν συνομιλίες για διάρκεια χρόνου μέχρι 30 λεπτά και μετά αρχίζουν πάλι από την αρχή (ο χρόνος αυτός είναι μεγαλύτερος στους τελευταίου τύπου recorders) και τυπικά οι συνομιλίες δεν ακούγονται και δεν ελέγχονται εκτός αν υπάρξει ατύχημα. Επειδή η πιθανότητα ενός ατυχήματος είναι μικρή, οι χειριστές είναι σίγουροι ότι, οι καταγραφές δεν θα ακουστούν από κανένα άλλον.

Δεύτερο. Είναι εύκολο να ξεχάσουν ότι οι συνομιλίες καταγράφονται διότι το voice recorder δεν είναι ορατό και είναι έξω από το μυαλό τους.

Αυτή η νοοτροπία ότι, “ότι λέγεται στο πιλοτήριο μένει στο πιλοτήριο”, οδηγεί στο πειρασμό να συνεχίζονται οι μη απαραίτητες συνομιλίες κάτω από τα 10.000 πόδια.

Τρίτο. το γεγονός ότι δεν είναι κανείς στο πιλοτήριο για να εφαρμόσει τον κανονισμό του αποστειρωμένου πιλοτηρίου, δίνει την δυνατότητα στους χειριστές να αποφασίσουν από μόνοι τους πότε θα τον εφαρμόσουν. Η μικρή πιθανότητα να τιμωρηθούν παίζει κάποιο ρόλο.

Μετά από αυτές τις απαραίτητες διευκρινίσεις, ξανά πίσω στα στοιχεία του ατυχήματος.

Το voice recorder κατέγραψε ότι στο σκέλος πτήσεως που συνέβη το ατύχημα, ο Κυβερνήτης ήταν στα χειριστήρια και ο Συγκυβερνήτης ήταν ο monitoring pilot.

Στα καθήκοντα του Συγκυβερνήτη συμπεριλαμβάνονται και, η παρακολούθηση, η γενική επίδοση του Κυβερνήτη και η αναφήνηση των κατάλληλων callouts, όπως αυτά καταγράφονται στους εσωτερικούς κανονισμούς της εταιρείας. Εντούτοις, τα αστεία και οι άσχετες συνομιλίες συνεχίστηκαν, μέχρι μερικά λεπτά πριν την πρόσκρουση του αεροσκάφους στο έδαφος.

Το πόρισμα λέει ότι ο Κυβερνήτης στις 19:10 τοπική ώρα, περίπου 27 λεπτά πριν το ατύχημα είπε :

“Θα περάσουμε καλά” κριτικάροντας άλλους συγκυβερνήτες που πέταξε άλλες φορές ότι ήταν πολύ σοβαροί. *“Πολλοί από αυτούς τους παίρνουν πολύ στα σοβαρά την δουλειά τους”.*

<http://armyaviation.wordpress.com/>

Μία ανεπίσημη ιστοσελίδα για θέματα που αφορούν την Αεροπορία Στρατού

Και συνεχίζει

“το σιχαίνομαι αυτό, έχω πετάξει με τέτοιους και αηδίασα. Ένας μήνας με αγωνία. Το μόνο που θέλεις να κάνεις είναι να τον στραγγαλίσεις τον στο έδαφος”.

Όπως το αεροπλάνο κατέβαινε μέσα στα σύννεφα ο Κυβερνήτης είπε:

“Θα μπορούμε στα σκατά. Κοίτα, ωχ , είναι τόσο παράξενο και ανατριχιαστικό, έχω ένα αποπνικτικό συναίσθημα όταν το βλέπω αυτό”.

Ο Συγκυβερνήτης έκανε ένα γαύγισμα και ένα βρυχηθμό.

Περίπου στις 19:25 το recorder κατέγραψε ένα χασμουρητό του Συγκυβερνήτη ο οποίος κατόπιν είπε :

“ Έχουν VASI στα αριστερά”.

Ο Κυβερνήτης απάντησε :

“ Ναι, θα ευχόμουν να είχε ILS στην μπροστινή πλευρά”.

Το recorder κατέγραψε ότι και οι δύο χειριστές παρέκαμψαν αρκετές φορές τις τυποποιημένες διαδικασίες, οι οποίες γίνονται περισσότερο κρίσιμες όσο το αεροπλάνο προσεγγίζει το έδαφος, ιδιαίτερα σε συνθήκες IMC, ή την νύχτα.

Τα παρακάτω είναι παραδείγματα παραλείψεων, παρμένα από το πόρισμα:

- Ο Συγκυβερνήτης δεν αναφώνησε όταν βρισκόταν στο συγκεκριμένο ύψος:
“100 πόδια πάνω από τα minimums”.
- Όπως το αεροπλάνο κατέβαινε κάτω από το minimum descent altitude (MDA), ο Κυβερνήτης είπε, *“Βλέπω το έδαφος εκεί ”* και συνέχισε, *“εσύ τι νομίζεις”* ;
- Σε αντίθεση με τις διαδικασίες και την εκπαίδευση, ο χειριστής κοιτούσε έξω για σημεία αναφοράς κατά την διάρκεια της προσέγγισης αντί να κρατήσει το αεροπλάνο οριζόντιο και να παρακολουθεί τα όργανα πτήσεως.
- Μόλις ο Κυβερνήτης είπε ότι είδε το έδαφος, ο Συγκυβερνήτης απαντά:
“Δεν μπορώ να δω”.

Σύμφωνα με τις διαδικασίες, ο χειριστής που δεν πετά το αεροπλάνο κοιτάζει επίμονα για σημεία αναφοράς. Εντούτοις, δεν αντέκρουσε την συνέχιση της καθόδου από τον Κυβερνήτη.

- Οι κανονισμοί της εταιρείας αναφέρουν ότι ο βαθμός καθόδου δεν πρέπει να είναι περισσότερο από 900 πόδια το λεπτό κάτω από τα 300 πόδια AGL. Ο βαθμός καθόδου του αεροπλάνου ήταν σταθερά 1200 πόδια το λεπτό πριν χτυπήσει στα δέντρα. Ο Συγκυβερνήτης απέτυχε να αντικρούσει τον βαθμό καθόδου.

Η αναφήνηση των τυποποιημένων callouts μπορεί να είναι μια δουλειά δύσκολη για τον συγκυβερνήτη ακόμη και σε ένα πειθαρχημένο πιλοτήριο. **Μια μελέτη του 1994 έδειξε ότι σε περισσότερα από το 80% των πληρωμάτων που ενεπλάκησαν σε ατύχημα στις αερογραμμές των ΗΠΑ, στα χειριστήρια ήταν ο Κυβερνήτης. Η μελέτη επίσης απέδειξε ότι ένας συχνός παράγοντας σε ατυχήματα που αναφέρονται σε λάθος του χειριστή ήταν η αποτυχία του Συγκυβερνήτη να αντικρούσει τα λάθη που έγιναν από τον χειριστή Κυβερνήτη.**

Αν και άλλοι παράγοντες έπαιξαν ρόλο στο ατύχημα, (που εξετάζουμε), η κακοδιαχείριση του πιλοτηρίου χωρίς αμφιβολία συνέβαλε στην ανικανότητα του πληρώματος, το λιγότερο, να μειώσει κάποιους από αυτούς τους παράγοντες. Παραδείγματος χάριν, η κούραση μπορεί να είχε εν μέρει απομακρυνθεί εφαρμοζόταν οι τυποποιημένες διαδικασίες (BOE-SOPs).

Επιπλέον, οι τυποποιημένες διαδικασίες είναι κρίσιμες για την ασφάλεια της πτήσης και οι δύο χειριστές πρέπει να καταλάβουν τι πρέπει να περιμένουν από αυτές και να συμμορφώνονται με τις διαδικασίες. Η εκπαίδευση στη ΔΠΑΜ (CRM), αναφέρεται σε αυτά τα θέματα με την ελπίδα ότι οι χειριστές θα εμμένουν στους κανόνες και στις διαδικασίες, και το πλέον σπουδαίο, θα χρησιμοποιήσουν την καλύτερη κρίση τους στο πρακτικό περιβάλλον.

Εντούτοις, σε αυτή τη περίπτωση, το πλήρωμα ήρθε σε αντίθεση με τις αρχές του CRM. **Αυτό ήταν ένα θανατηφόρο λάθος.**