

7 Ιανουαρίου 2015

Γιατί σημειώνονται τόσα αεροπορικά δυστυχήματα στη ΝΑ Ασία;

/ [Επιστήμες, Τέχνες & Πολιτισμός](#)



Οι τρεις πρόσφατες αεροπορικές καταστροφές μπορεί να ήταν απλά θέμα κακής τύχης, αλλά ακόμη κι έτσι, εγείρουν το ερώτημα του κατά πόσον είναι ασφαλές να πετά κανείς στη Νοτιοανατολική Ασία.

Το περασμένο έτος, η αεροπορική βιομηχανία της Μαλαισίας υπέστη έναν άνευ προηγουμένου αριθμό τραγωδιών. Αν και η πιθανότητα να πεθάνει ένας επιβάτης σε αεροπορικό δυστύχημα είναι περίπου 1 στα 11 εκατομμύρια, τρία αεροσκάφη που είχαν τη βάση τους στη Μαλαισία φαίνεται πως κατέπεσαν, χωρίς επιζώντες. Το τελευταίο - η πτήση QZ8501 της AirAsia ταξίδευε από τη Σουραμπάγια της Ινδονησίας προς τη Σιγκαπούρη, όταν εξαφανίστηκε πάνω από την Θάλασσα της Ιάβας.

Σε ένα βαθμό, οι τρεις αεροπορικές καταστροφές ήταν απλά κακή τύχη. Ακόμη κι έτσι, εγείρουν το ερώτημα του κατά πόσον είναι ασφαλές να πετά κανείς στη Νοτιοανατολική Ασία. Η αεροπορική βιομηχανία της περιοχής έχει αγκαλιάσει τους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους, οδηγώντας σε πολλαπλασιασμό των πτήσεων σε ολόκληρη τη Νοτιοανατολική Ασία, σε έλλειψη ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και, ενδεχομένως στην υπερβολικά ταχεία επέκταση ορισμένων αεροπορικών εταιρειών. Οι αερομεταφορείς της Ινδονησίας, οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας και ο εναέριος χώρος της Ινδονησίας έχουν πλέον αποκτήσει κακή φήμη για τους χαλαρούς κανονισμούς ασφαλείας. Η AirAsia απάντησε στην κρίση πολύ πιο γρήγορα από ό,τι είχε απαντήσει η κρατική Malaysian Airline μετά την εξαφάνιση της πτήσης MH370 τον περασμένο Μάρτιο, αλλά η αδιαφανής, αυταρχική πολιτική της Μαλαισίας - συνηθισμένη στη Νοτιοανατολική Ασία - θα καταστήσει πιθανότατα πιο δύσκολη από όσο χρειάζεται την αναζήτηση, την αποστολή διάσωσης ή την όποια έρευνα για να εξακριβωθούν τα αίτια του δυστυχήματος.

Η AirAsia, που λειτουργεί κατά τα πρότυπα των Ryanair και Southwest Airlines, ήταν η πρώτη αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους που ευημέρησε στη Νοτιοανατολική Ασία, όπου κυριαρχούσαν οι κρατικοί μεταφορείς έως ότου απελευθερωθεί η αγορά την τελευταία δεκαετία. Η AirAsia επέτρεψε για πρώτη φορά στη μεσαία τάξη να ταξιδεύει αεροπορικώς για ψυχαγωγία ή για δουλειά. Η εταιρεία επέβαλλε επιπλέον χρέωση για φαγητό, πλεονάζον βάρος στις αποσκευές, την επιλογή συγκεκριμένης θέσης και πολλές άλλες υπηρεσίες αλλά παράλληλα ξεχώρισε για την καλή εξυπηρέτηση πελατών. Μετά την εξαφάνιση της πτήσης QZ8501, η AirAsia συνέχισε να δείχνει την ανταπόκρισή της. Μέσω της ιστοσελίδας της και κέντρων κλήσεων έκτακτης ανάγκης, η αεροπορική εταιρεία

προσφέρει λεπτό προς λεπτό ενημέρωση στις οικογένειες των επιβατών με ακριβείς πληροφορίες σχετικά με το αεροπλάνο και την εκκολαπτόμενη προσπάθεια αναζήτησης -σε πλήρη αντίθεση με την Malaysia Airlines που είχε αφήσει τους συγγενείς των επιβατών στο «σκοτάδι» αρκετές ημέρες μετά την εξαφάνιση του αεροσκάφους.

Η AirAsia επεκτάθηκε γρήγορα στην Ινδονησία, την πολυπληθέστερη χώρα της Νοτιοανατολικής Ασίας και σε ένα σύμπλεγμα νησιών όπου οι φθηνές πτήσεις έχουν τεράστια απήχηση στη μεσαία τάξη. Το παράδειγμα της AirAsia ακολουθούν και άλλες αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους στην Ινδονησία.

Αλλά ενώ η εναέρια κυκλοφορία έχει αυξηθεί στην περιοχή, και ενώ η AirAsia είχε ένα καλό ιστορικό ασφάλειας, η αύξηση των πτήσεων χαμηλού κόστους μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τα αεροσκάφη να πιλοτάρουνται από άνδρες ή γυναίκες με λιγότερη εμπειρία από ό, τι στο παρελθόν. Ο εναέριος χώρος της Νοτιοανατολικής Ασίας εξακολουθεί να έχει τα ίδια βουνά, τις ίδιες χαοτικές καιρικές συνθήκες και τους ίδιους δύσκολους διαδρόμους προσγείωσης, όπως είχε πάντα. Ο πιλότος της πτήσης AirAsia είχε περίπου 6.000 ώρες πτητικής εμπειρίας στο Airbus που πετούσε, αλλά δεν είναι σαφές αν είχε εμπειρία στα 34.000 πόδια όπου προσπαθούσε να σηκώσει το αεροπλάνο για να αποφύγει τις κακές καιρικές συνθήκες. Όσο ψηλότερα ανεβαίνει ένα αεροπλάνο, τόσο πιο δύσκολα μπορεί να κινηθεί μέσα από δύσκολες καιρικές συνθήκες όπως ο λεπτός αέρας ή οι παγοκρύσταλλοι.

Η αύξηση των δρομολογίων φαίνεται να έχει ιδιαίτερα ζορίσει τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, τους πιλότους αλλά και τους μηχανικούς που εργάζονται στην Ινδονησία.

Η χώρα είναι πλέον ξακουστή για την κακοδιαχείριση των αεροσκαφών στον αέρα ή όταν προσγειώνονται καθώς και για τη χαλαρή εφαρμογή των κανόνων συντήρησης των αεροπλάνων. Οι αποδοχές των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, των μηχανικών και των ρυθμιστών του κλάδου παραμένουν σε σχετικά χαμηλά επίπεδα και ο χρηματισμός ευνοείται σε κάθε ρυθμιστική αρχή της Ινδονησίας. Η χώρα κατατάσσεται μεταξύ αυτών με την υψηλότερη διαφθορά στην Ανατολική Ασία. Ωστόσο, η αύξηση των πτήσεων προς και από την Ινδονησία απαίτησε περισσότερους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, μηχανικούς και πιλότους, άσχετα με το αν η χώρα είναι σε θέση να παρέχει καταρτισμένους εργαζόμενους για να καλύψουν αυτές τις θέσεις εργασίας.