

Lennoilla sattuu

Ihmiset suhtautuvat lentämiseen paljon vakavammin kuin muuhun matkustamiseen. Lentokoneessa ollaan täysin toisten armoilla toisin kuin vaikkapa omalla autolla ajettaessa. Kun lentämisessä sattuu onnettomuus, tapaus saa suhteettomasti enemmän huomiota kuin muu saman suuruinen ihmisiä kohdannut onnettomuus. Lentäminen on kuitenkin kaikista matkustusmuodoista turvallisinta.

Turvallisinta lentäminen on Pohjois-Amerikassa, Euroopassa ja Australiassa. Muissa maanosissa ja erityisesti entisen Neuvostoliiton alueella turvallisuuskulttuuri ja maatoiminnat ovat vielä hataralla pohjalla, mikä vaikuttaa paljon turvallisuuteen. Viime aikoina etenkin Venäjällä onkin sattunut pahoja kupruja. Tutkimuksissa on paljastunut kummallisia laiminlyöntejä.

Lentoliikenteen mainiosta turvallisuudesta saamme kiittää paljolti amerikkalaista lentokoneinsinööriä Edward Murphyä, vaikka hänet tunnetaankin ihan muulla tavalla. Murphy tajusi, että koska kaikki ihmisen tekemä joskus kuitenkin menee vikaan, sellainen pitää estää. Tästä periaatteesta seuraa lukematon määrä tarkistuksia ja toistuvia uudelleentarkistuksia.

Taannoin Jaroslavlissa kokonainen jääkiekkjoukkue sai surmansa, kun Jakovlev Jak-42D-kone epäonnistui nousussa. Lopullinen tutkintaraportti ei ole vielä valmis. Näyttää vahvasti siltä, että lentäjä lepuutti kantapäitään polkimien päällä. Samalla hän vahingossa painoi pyöräjarrua. Lentokone ei saavuttanut riittävää nopeutta, vaan putosi tuhoisin seurauksin pian irrottuaan kiitoradasta.

Jaroslavl-tapaus tuntuu hyvin kummalliselta, koska ilmailun toimintaohjeissa nimenomaan korostetaan, että lentäjien on pidettävä jalkojaan ohjaamon lattialla välttääkseen pyöräjarrujen tahattoman aktivoitumisen. Kuvaan sopii vielä hyvin, että lentoyhtiö Jak-Servis oli asetettu vakavien turvallisuuspuutteiden takia EU:n pannaan.

On monia yksityisiä organisaatioita, jotka seuraavat lentoyhtiöiden turvallisuutta. Paras ja luotettavin mielestäni on saksalainen JACDEC. Sen raportoinnin punaisena lankana on läheltä piti -tilanteiden seuraaminen. Siis sellaisten, joissa pahimmassa tapauksessa olisi koitunut pahat vahingot. Vuoden 2013 tilasto ei ole ihan vielä valmis, mutta 2012 tilastoa johti pikkuruinen Finnair.

Jotta saisi oikean kuvan lentoyhtiön turvallisuudesta, pitäisi saada käsiinsä yhtiöiden maksamat vakuutusmaksut. Vakuutusyhtiöllä on eväät arvioida yhtiön turvallisuusjohtamisen taso, joka ei ilmene onnettomuustilastoista. Tällaisia tilastoja ei julkaista. Lisäksi IATA:n piirissä on sovittu, että yhtiöt eivät käytä turvallisuutta mainontansa perustana.

Turvallisuus on tärkeä ja onnettomuudet surullisia. Lennoilla sattuu mukaviakin kummalluksia. Milloin kuljetettava koira on päässyt irti, milloin kenguru on pujahtanut kiitotielle hyppimään. Milloin taas koneeseen päässyt hiiri on aiheuttanut hälytyksen tai muurahaiset alkaneet rakentaa pesää piirikorttien päälle.

Kummallisin häiriö sattui kuitenkin erään yhtiön koneelle Pariisissa. Ennen lento-ohjelmalla suoritettavissa tarkistuksissa havaittiin, että koneen ohjaussauva ei liikkunut ääriasentoihinsa. Kutsuttiin mekaanikko. Avattuaan paikkoja hän löysi lattian alta riippumassa muovikassin, joka oli täynnä taxfree-viinoja. Selvisi, että lentäjät olivat järjestäneet kassin piilotuksen. Määränpäässä tutun mekaanikon piti korjata saalis talteen.

pajen