

Titokban tartott majdnem tragédiák

2024 január 21. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása Még nincs értékelve

Mérték

Amerikában el?bb-utóbb minden repül?járat egy véletlenszer? kockadobás lesz - Lehet, hogy emiatt szakadt ki az ajtó?

A politika játszik velünk – és mi gyanútlanul éljük az életünket, felülünk a repül?kre… A horrorsztorikat pedig titkolják el?lünk. Sokszor csak egy hajszálon múlik, hogy ne következzen be a tragédia. A DEI (diversity, equity, inclusion – magyarul diverzitás, méltányosság, inkluzivitás) irányelv jegyében

kötelez? kvótákat vezetnek be a cégeknél; így vesznek fel felel?s pozíciókba teljesen alkalmatlan embereket, és sodorják veszélybe százak, ezrek életét.

2022 decemberében a United Airlines Boeing 777-es gépe a hawaii Kahlua repterér?l indult és emelkedett rendben majdnem 7000 méterig. Ekkor hirtelen zuhanórepülésbe kezdett, és 900 km/órás sebességgel közeledett a tenger felé. A pilótának az utolsó pillanatban, 230 méterrel a víz fölött sikerült felrántania a gép orrát. A járat ezután folytatta útját, és végül gond nélkül elrepült San Franciscóba.

Két hónapig senki sem hallott az esetr?l, ezután bukkant csak fel a hírekben. A United ekkor közölte, hogy a pilóták további képzést fognak kapni, és az esetet jelentették a Szövetségi Légügyi hatóságnak (FAA), amely majd kivizsgálja. 2023 végére lett is valamiféle magyarázat:

kiderült, a kapitány azt az utasítást adta, hogy a fékszárnyakat ötfokos pozícióba helyezzék, ami a normál pozíció a felszálláshoz. A másodpilóta azonban 15 fokosnak értette, amihez a gép túl gyorsan haladt. Hogy sikerüljön megtalálni a problémát, a kapitány lassítani kezdte a gépet. A másodpilóta ahelyett, hogy rájött volna a tévedésére, azt mondta, hogy talán a m?szerekben lehet a hiba. Végül a gép automatikus vészjelz? rendszere jelezte, hogy le fognak zuhanni, ha nem húzzák fölfelé teljes er?vel a gépet, amit meg is tettek.

Mindkét pilóta továbbra is a cégnél dolgozik. Sokat azonban nem tudunk róluk. Annyit igen, hogy a kapitány 55 éves, 19 600 óra repülési id? állt mögötte, ebb?l ötezer ezen a géptípuson. Ez elég meggy?z?. A másodpilótának 5300 óra repülési gyakorlata van, ez sem rossz, de még csak 120 óra tapasztalata volt a 777-essel. Kiszivárgott információk szerint ? friss alkalmazott volt a cégnél.

A United pedig számos sajtónyilatkozatban világossá tette, hogy a pilótákat els?sorban a nemük és a b?rszínük alapján veszik fel, nem pedig kompetenciáik alapján.

Egy másik eset apropóján – július 29-én egy gépük majdnem totálkáros lett egy kemény landolás után – a következ? kérdéseket kapta a légitársaság: Ki volt a kapitány? A másodpilóta valóban egy egykori stewardess volt, akit kirúgtak, majd pedig a United visszavette a sokszín?ségi programja részeként? Ez a személy valóban többször is megbukott a képzés során, többek között a szimulátorteszten? Valóban eltussolta ezt az ügyet a United, csakúgy, mint számos további esetet?
A United nem reagált. Végül is nem kell tudnunk; csak higgyük el, hogy a légiutas-kísér?k a United kiképz?iskolájában varázsütésre mesterpilótákká válnak.

A United több, kifejezetten feketéket oktató fels?oktatási intézménnyel is együttm?ködik. Két kiemelt partnerük, a Delaware State és az Elizabeth City State University az Egyesült Államok összes egyeteme közül a legalsó két százalékban van. Az Elizabeth State egy id?ben arról volt híres, hogy az országos matematikafelmérés átlagos eredménye a diákjaik körében alacsonyabb volt, mint ha valaki minden kérdésre a B választ jelölte volna meg. Innen toborozzák a pilótáikat…
Nem inkább a képességekre, felkészültségre kellene figyelni? Függetlenül attól, hogy néznek ki. Ha valamelyikük fekete n?, szuper, hajrá. De ha egyetlen fekete n? sem lesz köztük, az is szuper. Mert az alapján kell(ene) fölvenni ?ket, hogy aki odabent ül, az a legalkalmasabb legyen erre a munkára.

A United máshogy gondolja. Az új pilótaiskolájukból kikerült els? 51 diák csaknem nyolcvan százaléka n? vagy színes b?r?. Vajon hihet?, hogy a legalkalmasabb személyek között mindössze húsz százalék a fehér férfi?

Ne gondoljuk, hogy ez a probléma csak a Unitednél áll fenn. 2019 februárjában egy Boeing 767-es Amazon Cargo teherszállító gép, amit az Atlas Air nev? alvállalkozó cég üzemeltetett, belecsapódott a Houston melletti Trinity-öbölbe. A másodpilóta, Conrad Aska véletlenül megnyomott egy gombot, ami egy órási lökést adott a gépnek, és megemelte az orrát. Ahelyett, hogy higgadtan reagált volna, mint egy képzett pilóta, bepánikolt, és er?vel lenyomta a magassági kormányt. Ett?l a gép belezuhant az öbölbe.

Askának sosem lett volna szabad egy ilyen gép pilótafülkéjében lennie. Az Atlas Air el?tt hét különböz? légitársaságnál is volt, és arról vált híressé, hogy a szimulátorokban rendre elveszítette a kontrollt, bepánikolt, és a

vészhelyzetekben random gombokat nyomott meg. Mégis a pilótafülkébe kerülhetett.

Conrad Aska Antigua szigetén született. Fekete volt. Az Atlas Air pedig, a weboldaluk szerint, büszke az inkluzivitásra. Tehát valamiféle sejtésünk lehet, hogyan került a pilótafülkébe…

A tapasztalt, komoly pilótáknak kezd elegük lenni. Egyikük eljuttatott egy levelet a témával foglalkozó egyik oknyomozónak, miszerint

Minden légitársaságnál van egy nem hivatalos irányelv a pilótákkal kapcsolatban. Ez alapján a sokszín?ség, méltányosság és befogadás jegyében felvett, ezért kirúghatatlan »gyerekek« mellé mindig állítanak egy kompetens, feln?tt felügyel?t. Ezt az irányelvet olyan, kiöreged?ben lév? boomerek alkalmazzák, akik nem foglalkoznak a progresszív divattal. De ahogy ?k szép lassan nyugdíjba mennek, és túl kevesen maradnak ahhoz, hogy szembeszálljanak a társadalmi igazságosság harcosaival, el?bb-utóbb minden repül?járat egy véletlenszer? kockadobás lesz. És egyszer csak lesz egy olyan, ahol két totálisan alkalmatlan kvótapilóta lesz a fülkében. Imádkozzunk az utasokért azon a gépen; szükségük lesz rá.

A dolog sajnos nem „áll meg” a leveg?ben. Lent, a földön sem jobb a helyzet. 2013-ban, még Obama elnöksége idején a légügyi hatóság vezet?je bejelentette, hogy a hivatalt sokszín?bb munkahellyé teszi. Elég az érettségi, beszéljen angolul az illet?, és egy olyan alapszint? matematikatesztet sikerüljön megcsinálnia, amely az általános iskola 3. osztályának szintjének felel meg.

A program minden bizonnyal sikeres: a repül?téri irányítók körében tíz év alatt számottev?en csökkent a fehér férfiak aránya. És számottev?en n?tt a színes b?r?eké. És vajon mi n?tt még számottev?en? A majdnem ütközések száma! A NASA által karbantartott, pilóták bejelentései alapján készült adatbázis szerint tíz év alatt több mint kétszeresére n?tt a számuk.

2023-ban több mint háromszáz ilyen eset volt. Jó, ha egy tucatnyi eljutott a hírekbe…

Például az a floridai eset, ahol leszállás közben az Allegient Air menetrend szerinti járata és a Gulf Stream bizniszgépe ütköztek majdnem egymásnak. M?ködésbe lépett a gépeken az ütközéselkerül? vészjelz? rendszer, azaz a TCAS, mire az egyik gép pilótája fölrántotta a gépet, a másik pedig lefelé vette az irányt, így elkerülték az ütközést.

De a New York-i JFK reptéren, a világ egyik legforgalmasabb helyén, a kifutópályákon is történt egy majdnem ütközés. Az American Airlines menetrend szerinti járata és egy privát gép mentek majdnem egymásnak, anélkül, hogy az irányító központban ebb?l bármit is észleltek volna vagy bármit is tettek volna a megakadályozására. Szerencsére az American Airlines pilótái az utolsó pillanatban észrevették a másik gépet, és megálltak.

Tehát: diverzifikálták a hatóságot; a majdnem ütközések megduplázódtak. Azt vallják: „Az FAA küldetése a légtér biztonságossá tétele egy sokszín? nemzet számára”.

Ám a repülési hatóságnak nem ez lenne a feladata, hanem hogy megakadályozzon baleseteket, ahol több százan halhatnak meg. Persze

a lelke mélyén mindenki tudja, hogy valójában nem számít a sokszín?ség. Utasként senkit sem az érdekel, hogy milyen b?rszín? vagy nem? a pilóta vagy a földi irányító, hanem hogy tud-e repül?gépet vezetni, reptéri forgalmat irányítani. Vagy m?ködtetni egy szoftvert, amely „csak” 21 464 járatot érint egy nap.

Ennyi menetrend szerinti gép felszállása volt kit?zve ugyanis 2023. január 11-ére, amikor az Egyesült Államok összes repterén megállt a forgalom.

Az informatikai rendszereket üzemeltet?k körében is kvóták alapján kell felvenni a munkaer?t. A dolgozók legyenek kell?en színesek, legyen köztük sok n? meg mindenféle kisebbség, hátrányos helyzet?ek stb. Mondjuk repül?gépeket nem tudnak a leveg?ben tartani, de hát az kit érdekel?

És van egy friss hír is: az Alaska Airlines Oregonból Kaliforniába tartó Boeing 737-es gépének oldalából kiszakadt egy ajtó és egy ablak. Hála istennek, senki sem sérült meg, mivel abban a sorban nem ültek, ráadásul még nem érték el a repülési magasságot, így be voltak kötve a biztonsági övek. A gép visszafordult és kényszerleszállást

hajtott végre.

Amir?l viszont nemigen esett szó a hírekben, hogy a Boeing számára az ajtókat gyártó Spirit Aerosystems is lelkesen hirdeti a weboldalán a diverzitáspropagandát. A Covid-lezárások idején kirúgták az alkalmazottaik ötven százalékát. Vajon mi alapján döntöttek, amikor új embereket kellett fölvenni?

Egyébként peres eljárás is zajlik ellenük, mert egy ellen?rzés során a szerszámok között rosszul kalibrált fogókat találtak, amelyek ezáltal lehet, hogy túlságosan vagy nem eléggé húzták meg a rögzít?csavarokat. Lehet, hogy emiatt szakadt ki az ajtó? Lehet, hogy a szerel?knek, mérnököknek fogalmuk sincs, mit csinálnak? De legalább elegend? színes b?r?, leszbikus n? van köztük…

Jeszenszky Zsolt - www.magyarnemzet.hu



Ajánló