

ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ Vs ΕΠΙΔΕΞΙΟΤΗΤΑΣ

Ο κυβερνήτης του Ε/Π UH-60L είχε εμπειρία πάνω από 8000 ώρες πτήσεις με Ε/Π, ο συγκυβερνήτης ήταν άπειρος άνω του μέσου όρου. Οι δύο Ιπτάμενοι, είχαν αξιολογηθεί και ήταν διαθέσιμοι στη νυκτερινή πτήση με τη χρήση Διοπτρών Νυκτερινής Όρασης (ΔΝΟ - NVG). Όλα τα μέλη του πληρώματος είχαν πετάξει σαν πλήρωμα, πολλές φορές στο παρελθόν.

Ποιο λοιπόν ήταν το πρόβλημα;

Κανένα μέλος του πληρώματος δεν είχε αξιόλογη πρόσφατη εμπειρία στη νυκτερινή πτήση, με τη χρήση Διοπτρών Νυκτερινής Όρασης. Το εχθρικό περιβάλλον στο οποίο επιχειρούσαν κατά τη διάρκεια της αποστολής, ήταν αυτό που συνετέλεσε στο να υπερνικηθούν οι δεξιότητες του πληρώματος σε τέτοιο σημείο, ώστε αυτό να αποπροσανατολισθεί και να εμπλακεί σε ατύχημα, με αποτέλεσμα την συντριβή του Ε/Π. Ευτυχώς κανένα μέλος του πληρώματος δεν έχασε τη ζωή του.

Γνωρίζουμε όλοι τις απαιτήσεις διαθεσιμότητας των πληρωμάτων στην χρήση ΔΝΟ, όπως αυτές καθορίζονται από τις υφιστάμενες διαταγές εκπαίδευσης, κάθε τύπου Α/Φ ή Ε/Π.

Οι αρχές που επέβλεπαν και ενέκριναν τις πτήσεις, τηρούσαν και έλεγχαν συνεχώς τα πληρώματα, ώστε να εξασφαλίζεται η διαθεσιμότητα των χειριστών Ε/Π, με την χρήση ΔΝΟ, με την εκτέλεση αντίστοιχων πτήσεων, διάρκειας τουλάχιστον μίας ώρας, κάθε σαράντα πέντε ημέρες. Εφόσον λοιπόν τηρούνταν όλες οι προϋποθέσεις, μπορούσαν να θεωρούνται τα υπόψη πληρώματα «ετοιμοπόλεμα». Εν τούτοις, όλοι ξέρουμε ότι μία πτήση κάθε σαράντα πέντε ημέρες δεν διατηρεί την ικανότητα του πληρώματος, που είναι απαραίτητη για να εκτελεστούν απαιτητικές αποστολές.

Αυτή η αποστολή είναι ένα τέλειο παράδειγμα.

Το πλήρωμα που ενεπλάκη ήταν διαθέσιμο για την πτήση. Ανταποκρίνονταν στις απαιτήσεις για την εκτέλεση της αποστολής με μια μικρή λεπτομέρεια. Κανένα όμως μέλος του πληρώματος δεν είχε πετάξει περισσότερο από τρεις ώρες πτήσης, με χρήση NVG, σε ένα ενιαίο μήνα, για πάνω από επτά μήνες, για λόγους που είναι γνωστοί όπως τα διοικητικά εμπόδια, οι απαιτήσεις της αποστολής, οι χρονικοί περιορισμοί πτήσης. Η αθροιστική επίδραση των ρίσκων που δημιουργήθηκαν σε ανύποπτο χρόνο και συνδέθηκαν με την εκτέλεση της υπόψη αποστολής, υπερέβη την ικανότητα του πληρώματος για την ασφαλή εκπλήρωση της και το αποτέλεσμα ήταν ένα σοβαρό ατύχημα.



Το πρόβλημα προκύπτει, όταν ανατίθεται σε ένα πλήρωμα που διατηρεί οριακά την διαθεσιμότητα του, μία αποστολή, η εκτέλεση της οποίας απαιτεί πολλές επιδεξιότητες από τη φύση της, παρά απλή διαθεσιμότητα.

Το βασικό πάθημα που γίνεται μάθημα είναι ότι, **υπάρχουν δεξιότητες που αλλοιώνονται όταν δεν συντηρούνται επαρκώς.**

Η πτήση με την χρήση ΔΝΟ ή με τη χρήση συστημάτων νυκτερινής όρασης (NVS) είναι από τις πιο απαιτητικές, όπου οι επιδεξιότητες δύνανται να ελαττωθούν, όταν οι περιστάσεις αναγκάζουν τις αρχές που επιβλέπουν και εγκρίνουν τις πτήσεις, να διατηρούν τη διαθεσιμότητα των πληρωμάτων, παρά τη δεξιότητα αυτών. Με τον τρόπο αυτό τα πληρώματα δεν είναι άμεσα έτοιμα να εκτελέσουν αποστολές, επιχειρώντας σε δύσκολο περιβάλλον.

Συμπερασματικά: «Διαθεσιμότητα και επιδεξιότητα ... δεν είναι ίδια κατάσταση».

Τί μπορείτε να κάνετε για να εξασφαλίσετε ότι η ανεπαρκής επιδεξιότητα δεν μετατρέπεται -κάτω από ορισμένες συνθήκες, σε παράγοντα ατυχήματος;

Μπορείτε να προσδιορίσετε σε όλες τις δραστηριότητες, τις απαιτούμενες επιδεξιότητες, ώστε να εργάζεστε με ασφάλεια;

Μπορείτε να σκεφτείτε τρόπους που θα βελτιώσουν την επιδεξιότητά σας;

Μπορείτε να εξασφαλίσετε, ότι οι επιβλέποντες γνωρίζουν για την ανησυχία σας και ... συνεργάζεστε μαζί τους με σκοπό τη μείωση του ρίσκου;

[Σύνταξη – Επιμέλεια:](#) 1ο ΤΕΑΣ/ΓΑΠΕ

[Χρήσιμη Βιβλιογραφία](#)

Flight fax vol.24, July 10, 2002

ΣΠΑ/ΣΑΠΕ/Εκπαιδευτικές σημειώσεις