

Етническата теория за самолетните катастрофи

1.

На 5 август 1997 г. командирът на полет 801 на „Кориън Еър“ се събужда в 6 сутринта. По-късно семейството му ще разкаже на следователите, че е отишъл на фитнес за един час, след което се е прибрал и е разучавал плана на полета до Гуам същата вечер. Поспал и обядвал. В три следобед тръгнал за Сеул достатъчно рано, според жена му, за да продължи подготовката си на международното летище „Кимпо“. В „Кориън Еър“ бил от четири години, преди това летял с военновъздушните сили на Корея, имал 89 000 летателни часа, включително 3200 часа опит на големи пътнически реактивни самолети. Няколко месеца по-рано получил награда за безопасност на полета за успешно справяне с авария на двигателя на пътнически самолет на малка височина. На 42 години, в отлично здраве, с изключение на диагностициран десетина дни по-рано бронхит.

В 19 ч. командирът, вторият пилот и бордният инженер се срещат и вземат документацията за полета. Ще летят на „Боинг 747“ – моделът, известен в бранша като „класически“. Машината е в перфектно техническо състояние. Преди време е била самолет на президента на Корея. Полет 801 напуска изхода в 22,30 ч. и двайсет минути по-късно е във въздуха. Излитането е безпроблемно. Малко преди 1,30 ч. самолетът пробива облаците и екипажът вижда светлини в далечината.

- Това Гуам ли е? - пита бордният инженер. След секунда пауза потвърждава: - Да, Гуам е, наистина.

- Добре! - възкликва командирът.

Вторият пилот докладва на Ръководството на въздушното движение (РВД), че самолетът е „излязъл от Чарли Браво [буреносни кълбовидни облаци]“ и иска „координатите на писта 06 вляво“.

Самолетът започва снижаването към летище „Гуам“. Ще направят визуален заход за кацане, казва командирът. Летял е от „Кимпо“ до „Гуам“ осем пъти, последният от които месец по-рано, и познава добре летището и околния терен. Колесниците се спускат. Задкрилките падат с десет градуса. В 1 часа, 41 минути и 48 секунди командирът казва: „Пуснете чистачките“, и бордният инженер изпълнява. Вали дъжд. Вторият пилот: „Не се ли вижда?“. Той търси пистата, но не може да я види. Секунда по-късно бордната система за сигнализация за опасно сближение със земята оповестява с електронния си глас: „Сто и петдесет [метра]“. Самолетът е на сто и петдесет метра от земята. Но как е възможно, при положение, че не виждат пистата? Минават две секунди. Бордният инженер възкликва изумено: „А?“

В 1 часа, 42 минути и 19 секунди вторият пилот казва: „Нека направим повторен заход“, което означава да се издигнат, да опишат голям кръг и да опитат кацане за втори път.

Секунда по-късно бордният инженер обявява: „Не се вижда“. Вторият пилот добавя: „Не се вижда, пропуснат заход.“

В 1 часа, 42 минути и 22 секунди бордният инженер казва: „Обърнете“.

В 1 часа, 42 минути и 23 секунди командирът повтаря: „Обръщаме“, но закъснява с издигането на самолета.

В 1 часа, 42 минути и 26 секунди самолетът се удря в хълма Нимиц - планина с гъста растителност на около 5 км от летището. 212 тона стомана на стойност 60

милиона долара се блъскат в каменистия терен със скорост 160 км в час. Самолетът се пързала около 600 метра, прекъсва нефтопровод и чупи борови дървета, преди да падне в пропаст и да избухне в пламъци. Докато спасителните екипи стигнат до мястото на катастрофата, 228 от общо 254 пътници на борда са мъртви.

2.

Двайсет години преди катастрофата на полет 801 на „Кориън Еър”, самолет „Боинг 707” на същата авиокомпания навлиза в съветското въздушно пространство и е свален от съветски изстребител над Баренцово море. Това е нещастен случай, катастрофален инцидент, какъвто, пази боже, може да се случи на всяка авиокомпания. Направени са разследвания и анализи, взети са поуки, писани са доклади.

Две години по-късно корейски „Боинг 747” катастрофира в Сеул. Два инцидента за две години не са добър знак. Три години по-късно авиокомпанията губи още един 747 край остров Сахалин, последван от „Боинг 707”, който пада в Андаманско море през 1987 г., две други катастрофи през 1989 г. в Триполи и Сеул и още една през 1994 в Чезу, Южна Корея¹.

За повече яснота нека кажем, че коефициентът на „загубите” на авиокомпания като американската „Юнайтед Еърлайнс” в периода 1988-1998 г. е бил 0,27 на милион излитания, което означава, че са губили самолет в инцидент около веднъж на всеки четири милиона полета. Коефициентът на загубите на „Кориън Еър” за същия период е 4,79 на милион излитания, което е повече от *седемнайсет* пъти повече.

Самолетите на „Кориън Еър” катастрофират толкова често, че когато Националното бюро по транспортна безопасност (НБТБ) - американската агенция, отговорна за разследването на самолетни катастрофи, попадащи под юрисдикцията на САЩ - съставя доклада си за катастрофата в Гуам, е принудено да включи в него списък на всички нови инциденти на „Кориън Еър”, станали след започването на разследването: корейският „Боинг 747”, катастрофирал на летище „Кимпо” в Сеул почти година след този в Гуам; самолетът, излязъл от пистата на летище „Улсан” в Корея само осем седмици по-късно; самолетът „Макдоналд Дъглас 83”, ударил се в заграждение на летище „Поханг” през март следващата година; и само месец след това пътническият самолет, който се разбива в предградие на Шанхай. Ако НБТБ бяха изчакали още няколко месеца, можеха да добавят и още един инцидент – товарният самолет, който катастрофира веднага след излитане от лондонското летище „Станстед”, въпреки че преди това в кабината са прозвучали не по-малко от 14 предупредителни сигнала.

През април 1999 г. „Делта Еърлайнс” и „Еър Франс” прекратяват партньорските си отношения с „Кориън Еър”. Армията на САЩ, която поддържа в Южна Корея бази с хиляди войници, моментално забранява на своите служители да летят с авиокомпанията. Оценката за безопасност на южнокорейските авиолинии е намалена от Федералните авиационни власти в САЩ, а Канада официално информира управата на „Кориън Еър”, че обмисля да отнеме разрешителното на компанията да лети в канадското въздушно пространство и да каца на канадска територия.

В цялата суматоха излизат най-вече резултатите от външен одит на дейността на „Кориън Еър”. Официални източници на авиокомпанията бързо обявяват четирийсетте страници доклад за преувеличен и непоказателен, но в този момент вече е твърде късно да се спаси репутацията ѝ. Докладът изнася случаи, при които е установено, че членове

¹ Авиокомпанията започва да се нарича „Кориън Еър” след случая в Гуам. Преди това името ѝ е „Кориън Еърлайнс”. А инцидентът над Баренцово море всъщност е предхождан от две други катастрофи през 1971 и 1976 г. – Б.а.

от екипажа са пушили по време на презареждане с гориво на стоянката и в зоната за товарене, а също и докато самолетът е във въздуха. „Екипажът чете вестници през целия полет - пише в документа, - и често държат вестниците така, че ако светне предупредителен сигнал, никой няма да го забележи”. Докладът описва липса на мотивация и дисциплина и многобройни процедурни нарушения. Стига се до обезпокоителното заключение, че нивото на обучение за „класическия” „Боинг 747” е толкова ниско, че „съществуват опасения, че вторите пилоти на тези самолети не биха могли да приземят машината, ако командирът е в невъзможност да го стори”.

Преди катастрофата в Шанхай президентът на Корея Ким Дае Юнг се чувства длъжен да направи изявление. „Случаят „Кориън Еър” не е проблем само на една компания, а на цялата ни страна - казва той. - Доверието в страната ни е разклатено”. След което Дае Юнг сменя обслужващата президентския самолет компания „Кориън Еър” с новия ѝ конкурент „Ейжиана”.

Но тогава се случва малко чудо. „Кориън Еър” се преобразява. Днес авиокомпанията е член на престижния Съюз на превозвачите „Скай Тийм” и се ползва с добро име. Досието ѝ за безопасността след 1999 г. е безукорно. През 2006 г. авиокомпанията получава наградата „Феникс” на международните въздушни превозвачи като признание за своето преобразяване. Днес експертите в бранша ще потвърдят, че да се пътува с „Кориън Еър” е толкова безопасно, колкото и с всяка друга авиокомпания в света.

В тази глава ще направим разследване на катастрофата: ще изслушаме записите от „черната кутия”, ще разгледаме бордните дневници; ще се информираме какво е било времето, терена и условията на летището и ще сравним инцидента в Гуам с други подобни самолетни катастрофи, в опит да разберем как точно компанията се превръща от черна овца в една от най-добрите авиокомпаниии в света. Историята е заплетена, сложна и на места доста странна. Но гравитира около един много прост факт - същият, около който се въртят заплетените истории на градчето Харлан и студентите в Мичиганския университет. „Кориън Еър” не успява да се преобрази, преди да признае значимостта на своето културно наследство.