

БЕЗБЕДНОСТ
АВИО-САОБРАЋАЈА

СВЕ СЕ СВЕДЕ НА ЧОВЕКА

ПИШЕ Милена МИЛЕТИЋ

Два експлозивна пуњења била су довољна да убију много људи, више десетина ране, а зграду бриселског аеродрома „Зантен“ тешко оштете. И поново забрину хиљаде потенцијалних путника о безбедности авио-превоза данас. Нешто доцније, удес норвешког хеликоптера, и подизање борбених авиона типа „грипен“ мађарског ратног ваздухопловства „Бритиш Ервејза“ након уласка у ваздушни простор наших суседа, само су обновили питање колико је најбржи вид транспорта данашњице – авио-саобраћај – безбедан. И мада статистика говори у прилог авио-саобраћају, већина људи је осетљивија на иначе ретке несреће у овој врсти превоза, него што је то случај са

многобројним свакодневним страдањима хиљада на путевима широм света.

Историја авио-удеса

„Сва безбедносна правила у авио-саобраћају исписана, су, дословце, крвљу“, кажу за „Одбрану“ у СМАТСА-и – Агенцији за контролу летења Србије. И заиста је тако – од како се човек први пут виноу пут неба да савлада гравитацију и властиту грађу неподесну за летење, удеси из којих се учило, пратили су тај пут ка небу. Довољно је рећи да је један просечни пилот у Првом светском рату, на пример, живео највише неколико месеци. Технолошка ограничења,



У основи, све се сведе на човека. Човек прави летелице, одржава их, путује, прави процедуре за безбедно летење, поштује их или не. Човек стоји и иза терористичких напада, који су једна од највећих претњи ваздушном саобраћају. Иако је много изазова за безбедност авио-саобраћаја, и даље је то један од најбезбеднијих типова транспорта, у коме лежи будућност комуникација и саобраћаја.

метеоролошки услови и људски фактор, увек су били узроци. И наша домаћа компанија, некадашњи ЈАТ, имала је удесе који су носили животе.

Да поменемо само неке од несрећа које су утицале на развој процедура и безбедности авијације.

Због лоше комуникације и претходне експлозије бомбе на другом аеродрому, на Тенерифама, 1977. године, сударила су се два „боинга“ – један амерички Пан Ам-ов, други холандске компаније КЛМ. Погинуло је 583 људи, а 61 путник преживео. Несрећа је приморала међународне ваздухопловне власти да уведу нов и јединствен систем комуникације, на енглеском, уз пун одговор посаде авиона контролном торњу, који би показао да су разумели издате инструкције.

У августу 1985. године, у Јапану, „боинг 747 ЈАЛ“, јапанске компаније, ударио је у планину Фиџи, након што је претходно, превидом одржавања, ударио у писту и тада оштетио реп, што је после полетања било фатално. Несрећа је указала на потребу далеко строжег одржавања летелица – процедуре су поправљене.

Удес турског ДЦ 10 1974. године, као и истог типа авиона америчке компаније „American Airlines“ пет година касније, приморали су главне америчке конструкторе и произвођаче, „МекДонел Даглас“ и „Локид Мартин“ да усаврше механизме затварања врата. Експлозија диска на авиону ДЦ 10 United Airlines-а 1989. године, кад је страдало 111 људи, а преживели могли за спас да захвале само одличној посади, побољшала је обуку посада за такве случајеве.

Да не говоримо о бројним сударима авиона. Много је таквих догађаја у историји авијације. Управо зато су конструктори летелица, контролори и сви који се баве летењем и превозом путника, деценијама развијали низ система и процедура који повећавају безбедност те врсте превоза. Авио-индустрија је до те мере напредовала да данас та грана индустрије, било да говоримо о цивилној или војној производњи ваздухоплова, представља ударну развојну грану индустрије света и прави научни подстицај. Али, без обзира на сва усавршавања, инциденти и несреће и даље се дешавају.

Фактори угрожавања летења

Својевремено је Георгије Нинчић, оснивач ЈАТ-овог школства, рекао у интервјуу за НИИ, да се све своди на човека, чак и када су метеоролошки или технички услови узрочници неког удеса. „Тачно, у суштини се све своди на људски фактор“, каже за „Одбрану“ Радојица Ровчанин, директор СМАТСА-е. Ваздухоплове праве људи, управљају њима, оцењују услове летења, одржавају летелице, ствара-

ју процедуре и системе управљања, проверавају путнике, и одлучују шта ће и како ће урадити. На послетку, и најновији изазов за авио саобраћај – тероризам – има људски фактор као главну позадину. Ипак, утицај технологије, метеоро-



Радојица Ровчанин

ролошких услова, експанзије ваздушног саобраћаја и жеља превозника за одређеном зарадом, се не смеју заборавити.

Један од примера који најпотпуније објашњава проблеме авио-саобраћаја и безбедности јесте пад авиона немачке компаније „German Wings“, која је пословала у саставу „Луфтханзе“, изнад Алпа, у Француској. Данас је јасно да је авион обориио копилот с психичким проблемима. Наиме, након 11. септембра уведено је правило да се пилотска кабина може отворити само с унутрашње стране како би, евентуално, терористима било ономогућено да преузму летелицу. Међутим, иако је у међувремену донето и правило да у кабини увек мора бити барем двоје људи, капетан немачког авиона крцатог туристима изашао је накратко из кабине, а да нико уместо њега није ушао у њу. Копилот, човек који се борио са тешком депресијом (а компанија је била упозната са тим проблемом), закључао се и дуже од 15 минута варао уређај за одбијање прераног спуштања авиона да би на крају успео да обори летелицу. У том случају постоје два битна момента – непоштовање процедуре, али и изложеност кабинског особља све тежим захтевима компанија за које раде, у вези са бројем сати летења, терминима летења итд.

Штрајкови који последњих година наносе тешке губитке „Луфтханзи“ на пример, последица су нарушавања радних



права запослених у компанији. О колико је озбиљном проблему реч, говори податак да је сам Еуроконтрол, дакле главна европска агенција која води рачуна о безбедности летења, донела 2012. године нови предлог правилника о летењу који су сва струковна удружења летача оценила као опасан уступак финансијским интересима превозника. Наиме, по новом правилнику, компаније ће моћи да захтевају од пилота да лете најмање 12 сати без прекида, ноћу, упркос томе што је наука доказала да свако летење ноћу дуже од 10 сати представља опасан замор који може имати последице по радне способности. У Удружењу линијских пилота Србије тада су рекли да кад год су комисије које су испитивале авионске несреће закључивале да је један од узрока или чак главни узрок био премор посаде, одговорни, тј. авио-компаније, нити сам Еуроконтрол, нису никад били прозивани у медијима и обично су се повлачили у сенку.

Нагла експанзија авио-саобраћаја, појава бројних нових компанија, нарочито нискобуџетних, намећу још више питање процедура, поштовања захтева струке. Иако, по тврдњи Александра Симића, инспектора ваздухопловне безбедности, нико не штеди једино на безбедности летелица, грешке се ипак дешавају, нарочито у одржавању летелица. Зато је наусмична провера аеродрома и ваздухоплова од стране Еуроконтрола (програм и подагенција САФА) веома битна.

Напредак технологија беспилотних летелица донео је нови изазов чак и за земље у којима нема ратова: нова мода је снимање важних весеља попут свадби из дрона, а фото-

графи и камермани често не поштују правило да се свако подизање неког тела у ваздух мора макар формално најавити. Зато су СМАТ-СА и Директорат за контролу летења одлучили да строжије делују, да би избегли сваку могућност несреће.

Безбедност између кофера

Данас се као нови проблем и безбедности изазов наметнуо и тероризам. Људи махом повезују тероризам и авио-саобраћај од 11. септембра 2001. године. Уистину, потресне сцене заривања авиона у куле близнакиње Светског трговинског центра и лет број 92, као и цео напад, били су прекретница у светској политици и безбедности. Ипак, историја веза терориста разних фела и авиона је мало дужа. И седамдесетих, и осамдесетих, и деведесетих година, било је отмица авиона, каткад са трагичним последицама. Или су терористи тражили да им се за бекство после извршеног напада, док још држе таоце, дају хеликоптери или авиони (рецимо, један огранак Бадер Мајнхофа у Салцбургу у Аустрији почетком седамдесетих). Ипак, тада су терористи били другачији него савремени и није им падало на памет да се убијају нити да обарају авионе. Једини ко је планирао нешто слично с авионом био је Никола Каваја, али је на време спречен. Но, случај Локерби, када су двојица Либијца поставили бомбу у пртљажник америчког авиона који је експлодирао изнад места Локерби у Шкотској, донео је промене код терориста, али и у безбедносним процедурама.

Након што је утврђено да је бомба била у коферу, авио-превозници, аеродроми и сви који раде у поменутој индустрији увели су ново процедурално правило – не прима се пртљак који у летелици нема свог путника. У студији употребе информационих система у ваздухопловном саобраћају који је радила Ангелина Његуш 2012. године, поред бројних других система помиње се АПИ, систем за управљање путницима који врши и њихову проверу преко „листe упозорења“ (провера идентитета повезана са базама података полиција, Интерпола, итд.), али и системи који се баве биометријским подацима од велике важност за безбедност сваког лета, и који се стално надограђују.

Иако смо због овог текста тражили разговор са официрима за безбедност аеродрома „Никола Тесла“ и „Ер Србије“, нико нам се није одазвао. Зато ћемо се послужити оним што већина путника који су прошли кроз овај аеродром, или кроз оне у ЕУ, знају. Прва контрола су запослени на шалтерима за карте. Потом следе траке за проверу пртљага, рендген апарати, контрадиверзиона врата, изување обуће... Данас не можете ући у авион а да у ручном пртљагу имате турпију или маказе, литража течности је минимал-

БРОЈ ПРЕЛЕТА

Шездесетих година прошлог века, годишње би преко нашег неба прелетело око 370 летелица, а данас их је толико само у једном сату једног дана! Прошле године, 29. августа, над небом које контролише агенција СМАТСА (Србија, Црна Гора и део БиХ) прелетело је 2.969 авиона, што је рекорд од почетка постојања агенције, а током целе године било је око 600.000 прелета.

на... Занимљиво је, на пример, да на терминалима на аеродромима унутар Европске уније, за летове у оквиру њених граница, можете убацити у авион торбу пуну куплене хране. На спољним границама Уније то није могуће. Колико је то небезбедно, показали су терористички напади на Париз и Брисел, чији су починиоци били људи са документима ЕУ, који су се потпуно слободно кретали.

Један од најновијих примера утицаја тероризма на авио-саобраћај јесте напад на руски путнички авион који је полетео из Хургаде у Египту, са подменутом бомбом у пртљагу. Тек после несреће постало је јасно да такозвана Исламска држава и Ал Каида имају своје присталице на аеродромима у овој земљи. Ово није јединствен случај да невини путници у вионима буду жртве геополитичких игара. То што ни данас није сасвим јасно ко је оборио и каквим пројектилом поменути малезијски „боинг“, и ко га је навео да лети изнад ратне зоне, само досипа со на ране породица жртава, саме компаније која је пред банкротом, и авио-превозника уопште. Исто важи и за случај путничког иранског авиона који је деведесетих година био изненада проглашен војном метом и који је оборила авијација САД.



ЦРНА ЛИСТА

Неко је прошле године педантно израчунао да су за 15 месеци, од јануара 2014. до почетка марта 2015. године, пала 24 авиона широм света, и да је настрадало 1.187 људи. Већина несрећа, чак 21, десила се 2014. године. Овде би требало додати и жртве терористичког напада на руски авион, који је полетео из Хургаде у Египту, у новембру 2015. године, затим жртве на бриселском аеродрому, те pilota спортског авиона, који је недавно настрадао код Великог Градишта. Из угла критеријума опште безбедности ваздушног саобраћаја, тој црној листи треба додати и отмицу египатског авиона, који је био приморан да слети на Кипар, а чији је отмицар, по сопственом признању, отео летелицу, и све бацно на озбиљан тест, због несрећне љубави.

Али, како изгледа потенцијалан терористички напад из угла агенције попут СМАТСА-е?

„Кад је реч о тероризму, онај класични нас угрожава много“, каже Ровчанин. Агенција се, као служба од посебне важности, посебно и обезбеђује па ни њен директор не може ући у контролну собу, а да претходно није добио нека одобрења. Сваки насилни чин или проблем се може решити тако што агенција одједном, по хитном поступку, своје обавезе делегира на суседне контроле летења. Па иако данас више ништа није незамисливо, сценарио по коме би група терориста упала у контролни торањ и приморала контролоре да наводе летелице погрешно, мање је вероватан.

Сајбер тероризам

Постоји вид тероризма који данас све угрожава, па и рад контрола летења – а то је сајбер тероризам.

„Заправо, то је један од три главна изазова о којима се у последње време разговара највише у Еуроконтролу – сајбер тероризам, метеоролошки услови и технолошки напредак, као један од начина да се пружи већа безбедност у саобраћају“, каже Ровчанин. Баш је прошле године дошло до напада албанских хакера који су на компјутере поставили заставу Албаније и натпис да је Косово албанско. Проблем је брзо решен, коришћењем процедура за такве ситуације. До које мере су процедуре и повезаност битни у овим случајевима, показао је и прошлогодишњи штрајк румунских контролора летења, кад је СМАТСА експресно преузела и тај квадрант неба и успешно проследила све авионе даље, куда су хтели. Уосталом, агенција је прошле године од Еуроконтрола проглашена за најбољу у Европи, управо зато што стално улажу у квалитет кадра и технологије.

Онај војни део СМАТСА-е који контролише небо из угла војних потреба и ваздухоплова, и систем дежурне паре авиона (која би се подигла и реаговала за случај губитка везе са неким авионом или могућег напада) додатно је обезбеђење нашег неба. И веома важан део безбедности, јер обавештајне информације различитих агенција у свету показују да ће авио саобраћај тек бити мета напада разних терориста. Немогуће је у потпуности исконтролисати све путнике, а са друге стране, реч је о објектима од виталне важности за саобраћај и економију, где је увек много људи, па су самим тиме ефекти таквих удара веома снажни.

Поменути случајеви доказују исто што и 11. септембар – да се појединачни терористички напади никад не могу искључити, да не постоје ниједна КД-врата, која ће сваког путника у потпуности заштитити од бомбе из домаће радиности или неког веома решеног терористе. Једно што нас све штити јесте добар обавештајни рад. И поштовање процедура, ма како оне досадне, и, на први поглед, биле глупе. Развој тероризма, глобалне политичке ситуације у свету, али и корпоративног капитализма, показују да је пред том граном период нових изазова за које се ваља припремити. Јер, још нешто је извесно – будућност саобраћаја и комуникација је у летењу. И тек да се зна – статистика не лаже, ово је веома безбедан вид транспорта, без обзира на све. ■