

## AROGANCE A NEKÁZEŇ: ZKÁZA SUCHOJE JAKO VÝSLEDEK RUSKÉ MENTALITY?

Ruské noviny Vzgljad přinesly článek „Hlavní poučení z katastrofy ‚Superjet‘“ od Michaila Barabanova, staršího analytika moskevského think-tanku CAST (Centre for Analysis of Strategies and Technologies). Barabanov ve svém velmi kritickém článku uvádí, že za velkým počtem nehod ruských letadel stojí typické negativní rysy ruské mentality, jako je přílišná sebedůvěra, arogance, nedostatečná úroveň samoorganizace a sebevládní.

K napsání článku Barabanova „vyprovokovali“ ostatní ruští novináři, kteří okamžitě začali posádku nedávno havarovaného letadla Suchoj Superjet 100 společnosti Aeroflot označovat za hrdiny. Z vysokého počtu obětí (41) byli naopak obviňováni neposlušní cestující, kteří zdržovali evakuaci svými zavazadly. Barabanov přitom přináší jiný pohled – upozorňuje na nedostatečný výcvik ruských pilotů i na typické negativní rysy ruské mentality.

5. května ruský civilní letoun Suchoj Superjet 100 (let 1492) krátce po vzletu dostal zásah bleskem. Letoun přišel o komunikaci a následně se vrátil na letiště Šeremeťjevo v Moskvě, kde při pokusu o přistání havaroval. Podle předběžných výsledků vyšetřování k nehodě došlo vlivem za sebou jdoucích chyb posádky. Posádka po zásahu blesku přeplula na ruční řízení a následně přistála velmi vysokou rychlostí s letounem plným paliva. V podobných situacích je přitom nutné palivo vypustit nebo vylétnout před přistáním. Navíc nezvládnuté prudké přistání poškodilo podvozek a úlomky se dostaly do motorů, které se poškodily a zapříčinily, že letadlo plně naložené palivem začalo hořet.

Dle Barabanova nehoda letadla kvůli chybě posádky není nic neobvyklého. Podle autora je poslední nehoda dalším důkazem systémového selhání výcviku letových posádek ruských civilních letadel.

*„Ve Spojených státech nedošlo k obětem při leteckých haváriích na velkých pravidelných civilních linkách od roku 2001, v Číně od roku 2010. V Rusku se téměř každý rok stane závažná letecká katastrofa se značným počtem obětí, a to při mnohem menší hustotě provozu. Postačí, když řeknu, že v roce 2017 bylo ve Spojených státech letecky přepraveno 841 milionů cestujících (1,552 miliardy člověkokilometrů) a v Číně 549 milionů cestujících (1,105 miliardy člověkokilometrů), zatímco v Rusku 105 milionů cestujících (205 milionů člověkokilometrů),“* píše Barabanov.

Podle Mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA) je tak bezpečnost letecké dopravy v Rusku a v bývalých sovětských republikách jedna z nejhorších na světě. V Rusku a zemích bývalého Sovětského svazu v roce 2018 na každý milion letů havarovalo 1,19 osobních proudových letadel a 7,89 turbovrtulových letadel. Ve Spojených státech to bylo 0,1 proudových letadel a nula turbovrtulových, v Číně v roce 2018 nedošlo k žádné nehodě velkých civilních letadel.

Téměř ve všech případech přitom nehodu způsobila posádka. Od roku 2012 došlo v Rusku k nehodám 12 velkých civilních letadel, ale pouze v roce 2011 u obstarožního An-24 došlo k nehodě kvůli technické závadě. V deseti případech nehodu způsobila posádka a v jednom případě pochybení personálu pozemní údržby. Až na několik závažných havárií našťastí neměly tyto nehody lidské oběti.

Dle autora je pozoruhodné, že ve všech případech reakce ruských médií je podobná – piloti jsou označeni za velmi zkušené, profesionální a jejich chování za hrdinné. Tyto názory v médiích podporují současní i bývalí piloti, a také zástupci průmyslu. I při poslední nehodě společnosti Aeroflot ruská média označila piloty za „*hrdiny, kteří zachránili životy*“ a vina padla na „*cestující s kufry*“.

Teprve následně se obvykle začínají objevovat nepříjemné okolnosti katastrofy. Zprávy o tom, že ruští piloti nedodrží letovou hladinu, startují nebo přistávají pod pádovou rychlostí, rozjíždějí se se zapnutou brzdou, přidávají plyn místo brždění při přistání, minou přistávací dráhu nebo že létají opilí, se ve sdělovacích prostředcích objevují později až mimo hlavní zpravodajství.

Barabanov upozorňuje na zajímavý fakt, že v zahraničí leteckou nehodu obvykle způsobí technika (viz Boeing 737 MAX). Přimo v USA a Číně se přitom letecké nehody nestávají díky dobře vycvičeným posádkám, v Rusku jsou naopak posádky hlavním předpokladem k letecké nehodě.

*„Můžeme tedy říci, že sovětská a ruská letadla prokazují fenomenální spolehlivost. Zejména s ohledem na celkovou úroveň kultury v našem civilním letectví – u létajícího personálu i pozemní podpory. Ale ruské (nebo spíše celé post-sovětské) civilní letectví je vážně nemocné – především díky nebezpečně nízké úrovni výcviku, kázně a sebekázně letového personálu,“* píše Barabanov.

Ruský autor uznává, že podobná pochybení se dějí všude na světě. Avšak ruská média místo toho, aby bila na poplach, vytváří příběhy o hrdinných posádkách. Tyto posádky mají přitom na svědomí desítky a stovky zničených životů (mrtvé i pozůstalé). Podle Barabanova se tak ruská média „v podstatě změnila ve spolupachatele a obhájce této nekompetentnosti, neschopnosti a nedbalosti“

Ruská média přitom opakovaně naznačují možnou nespolehlivost letadla Superjet. Přitom všechny tři nehody Superjetu byly způsobeny lidskou chybou, ať už šlo o náraz do hory v Indonésii v roce 2012, rozbití při přistání na letišti v Jakutsku v listopadu 2018 nebo nejnovější tragické přistání v Moskvě. Kvůli chybující posádce přitom při přistání byly od roku 2008 v Rusku rozbity čtyři Boeingy 737 (ve dvou případech se všemi cestujícími na plaubě).

*„Nadměrné sebevědomí, domýšlivost a nedostatečná úroveň sebeorganizace a sebekázně jsou obecně dobře známé negativní rysy naší mentality. A jsou velmi příznačné pro mnoho našich ‚profesionálů‘, včetně těch z letectví. Systém civilního letectví musí být budován s potřebou zohlednit tyto národní zvláštnosti a překonat je,“* myslí si Barabanov.

Ruský autor také připoměl jeden z hlavních rozdílů mezi západní a ruskou mentalitou, která hraje roli v leteckých nehodách. *„Dokonce už i Gercen [Alexandr Ivanovič Gercen], který dlouho žil v Evropě, napsal, že hlavní rozdíl mezi ruským a západním člověkem je v nedostatku sebeovládání – ‚západní člověk má čteníka ve své hlavě, Rus ale potřebuje vnějšího čteníka‘,“* píše Barabanov.

Podle Barabanova sebelepší technika je bezmocná před negativními rysy kultury, navíc v některých případech dokonce bezostyšně prosazované a předkládané téměř za ctnost.

*„Je příznačné, že po divoké nehodě z roku 2008, kdy piloti Boeingu 737 společnosti KD-Avia zapomněli při přistání v Kaliningradu vysunout podvozek, tehdejší guvernér Kaliningradské oblasti Georgij Boos, s podporou médií šířil pověst o tom, že díky dovednosti pilotů nebyl nikdo zraněn,“* píše Barabanov.

Zkušenosti z Číny přitom dokazují, že díky silnému úsilí lze výrazně zvýšit bezpečnost dopravy. Stejně tak v posledních letech došlo k výraznému zvýšení bezpečnosti v několika afrických zemích.

*„V Rusku máme velmi dobré zkušenosti v udržení dostatečně vysoké úrovně bezpečnosti na našich železnicích. Zavedení tvrdé disciplíny, organizace a centralizované kontroly v železničním sektoru, což trvá téměř jedno a půl století, vedlo k tomu, že řád byl pevně vytesán do pracovníků železnice a ruská laxnost a neopatrnost byla minimalizována,“* uvádí Barabanov.

*„V ruském civilním letectví jsou problémy zcela řešitelné – je důležité si uvědomit pouze jejich samotnou existenci a vyvodit správné závěry a nepěstovat ‚hrdiny‘, kteří ničí lidské životy jejich neprofesionálností a podkopávají pověst země a jejího letectví. Doufám, že tragédie ‚Superjetu‘ bude v tomto ohledu zlomovým bodem,“* píše na úplný závěr Barabanov.