

Επειδή δεν μπορεί να συμβεί τίποτα χειρότερο σε έναν άνθρωπο, από το ψάχνει σε νοσοκομείο ή νεκροτομείο τα απομεινάρια αγαπημένου του, ιδού μια αναφορά για ένα δυστύχημα που κόστισε 223 ζωές πριν 32 χρόνια και τον τρόπο αντίδρασης εκείνου που ήταν υπεύθυνος.



Στις 23:17 της 26^{ης} Μαΐου 1991, το Boeing 767-300ER της Lauda Air που εκτελούσε το δρομολόγιο Μπανγκόκ Βιέννη, συνετρίβη σε ζούγκλα της Ταϋλάνδης μετά από μια άνευ εντολής ανάπτυξη του αναστροφέα ώθησης στον κινητήρα νο 1. Με έναν Αμερικανό και έναν Αυστριακό πιλότο, εμπειρότατους και ικανότατους το αεροσκάφος που έφερε το όνομα Mozart, έπεσε σε περιδίνηση, αποκόπηκε η ουρά του και ότι απέμεινε από την άτρακτο ανέπτυξε υπερηχητική ταχύτητα, πριν συντριβεί στο έδαφος.

Το επόμενο πρωινό ο ιδιοκτήτης της εταιρείας, Niki Lauda στα 42 του τότε χρόνια, με προβληματική υγεία από τα τοξικά αέρια που είχε εισπνεύσει στο τρομακτικό ατύχημα του '76, χώθηκε στη ζούγκλα της Ταϋλάνδης ερευνώντας τα πάντα. Με τον καταγραφέα δεδομένων πτήσης ολοκληρωτικά κατεστραμμένο το έργο του ήταν ακραία δύσκολο. Εξέτασε τα συντρίμια, υπολόγισε ότι το μεγαλύτερο θραύσμα ήταν περίπου πέντε μέτρα επί δύο, περίπου το μισό από το μέγεθος του μεγαλύτερου κομματιού στη συντριβή του Λόκερμπι.

Ακολουθώντας παρακολούθησε στην Ταϋλάνδη την κηδεία 23 αγνώστων επιβατών και στη συνέχεια πέταξε στο Σιάτλ για να συναντηθεί με εκπροσώπους της Boeing. Εκεί διαπιστώθηκαν οι πρώτες διαφωνίες. Στη συνέχεια μετέβη στο Γκάτουικ, όπου φόρτωσε στον προσομοιωτή τα δεδομένα της πτήσης και την επανέλαβε 15 φορές. Σε κάθε περίπτωση συνέβη το ίδιο πράγμα. Συντριβή. Είχε άμεσα αντιληφθεί ότι δεν υπήρχε ανθρώπινο λάθος.

Καθώς περνούσαν οι μήνες, ζήτησε από την Boeing να εκδώσει ανάλογη δήλωση, αλλά το νομικό τμήμα απάντησε ότι δεν μπορούσε να γίνει κάτι παρόμοιο γιατί θα χρειάζονταν τρεις μήνες προκειμένου να προσαρμοστεί η διατύπωση. Η επόμενη κίνηση του Αυστριακού ήταν ματ. Σε συνέντευξη Τύπου, απευθύνθηκε στην Boeing δηλώνοντας πως είναι πρόθυμος να πετάξει με ένα 767 μαζί με δύο πιλότους και να ενεργοποιήσει τον αναστροφέα ώθησης στον αέρα ώστε να διαπιστωθεί τοις πράγμασι, αν υπήρχε περίπτωση να σωθεί το αεροσκάφος.

Η Boeing φυσικά αρνήθηκε και έτσι μοιραία οδηγήθηκε σε δημόσια δήλωση αναφέροντας ότι εφόσον δόθηκε αυτόματα η εντολή ανάπτυξης του αναστροφέα ώθησης δεν υπήρχε κανένα περιθώριο. Ο Lauda σχολίασε: *«αυτή ήταν η πρώτη φορά μετά από οκτώ μήνες που έγινε σαφές ότι ο κατασκευαστής (Boeing) έφταιγε και όχι οι χειριστές του αεροπλάνου ή οι κινητήρες (Pratt and Whitney)»*.

Ο Niki, άνθρωπος σκληρός και ψυχρός, όπως τουλάχιστον μας τον παρουσιάζει η ιστορία, είχε πει πως εκείνη η συντριβή και ότι ακολούθησε ήταν η χειρότερη περίοδος στη ζωή του, ακόμη χειρότερη από την ανάρρωση μετά τον βαρύ τραυματισμό του στο Γερμανικό Γκραν Πρι του '76.

Σε αντιδιαστολή με όλα τα προηγούμενα, στη δική μας περίπτωση είδαμε τον πρωθυπουργεύοντα να προχωρά μέσα σε λίγες ώρες σε εξακρίβωση των αιτιών τους δυστυχήματος των Τεμπών. Συντονίστηκαν στην πρωθυπουργική διαπίστωση τα αποκαλούμενα συστημικά Μ.Μ.Ε., παραιτήθηκε ο αρμόδιος υπουργός, θα πάρουν και οι επικείμενες εκλογές μια χρονική παράταση, για ευνόητους λόγους.

Τέλος πάντων, αυτό το «ποτέ ξανά», για να έχει κάποια αξία έστω κάποια υπόσταση πρέπει κάποια στιγμή να υπάρξει σε οτιδήποτε μια ξεκάθαρη θέση για το τι ελέγχει το Δημόσιο, τι και πως ο ιδιωτικός φορέας, ειδικά σε μια περίοδο και σε ένα τόπο όπου η λαίλαπα των Μνημονίων έχει αλλάξει δομές δεκαετιών με τρόπο οδυνηρό.

Οι ράγες της οποίας ανάπτυξης δεν απλώνονται με την τύχη, ή ακόμα χειρότερα δεν στρώνονται πάνω σε φέρετρα. Και βεβαιότατα προέχει το δημόσιο καλό και όχι οτιδήποτε άλλο.

Κουράγιο και καρτερία σε όσους απώλεσαν αγαπημένους.