

## **Nie obwiniać Boga**

Autor tekstu: **Stan Drozdowski**

**C**enzura, jak się okazuje, miała i nadal ma swoje dobre strony. Niemożność skomentowania na gorąco tekstu *Dramat*, dała mi czas na przemyślenie istoty tego i innych podobnych dramatów.

Dlaczego „dramat”? Życie ludzkie jest, jak nam wiadomo, ograniczone w czasie i bardzo kruche, dlatego też musimy się liczyć z tym, że zarówno my sami jak i osoby nam bliskie lub przynajmniej znane, czy szanowane muszą odejść. Racjonalność myślenia nie ogranicza żalu, ale dodaje doń inną wartość — refleksję, by w miarę naszych możliwości cierpienie ludzkie ograniczać, a śmierć oddalać w czasie. Im lepiej poznajemy nasz materialny świat i lepiej go rozumiemy nasze możliwości w tej dziedzinie stają się coraz większe.

Wiele zjawisk dobrze rozumiemy, wiele jesteśmy w stanie przewidzieć, a znaczną ich liczbę możemy kontrolować. Wiąże się z tym nasz sposób reakcji na nieszczęścia, które nas spotykają ze strony otaczającego nas świata. Jeśli mamy do czynienia z czymś, czemu nie umiemy zapobiec, ani nawet dokładnie przewidzieć, przykładem mogą tu być zjawiska tektoniczne, naszą reakcją jest złość, że jeszcze w tej dziedzinie jesteśmy bezsilni. Mobilizuje nas to do tym bardziej usilnych badań. Nasi wierzący przyjaciele mówią wtedy: „Act of God”. Jeżeli natomiast mamy do czynienia z dziedziną dobrze poznaną, coraz lepiej przewidywalną, choć nie poddającą się naszej kontroli, na przykład zjawiskami meteorologicznymi i która nas w jakiś sposób zaskoczy i pokona — to już nie jest „Act of God”, choć wielu chciałoby się zasłonić Panem Bogiem — to już jest „akt człowieka” i to najczęściej leniwego i niedouczonego ryzykanta (czasem po cichu liczącego na to, że jednak Bóg mu jakoś pomoże). Jest jeszcze technika: poznanie zasad fizycznych otaczającego nas świata i zmuszenie ich do pracy dla nas — wspaniała ludzka umiejętność! Jest jeszcze coś bardzo ważnego: znajomość człowieka, jego słabości, niedociągnięć i braków, które mogą powodować, że mimo doskonałej techniki, człowiek dysponujący nią popełnia błąd i jego wspaniałe dzieło obraca się przeciwko niemu. Mądrzy ludzie wymyślili cały system kompetencji i ich ograniczeń, wzajemnych kontroli, testów, szkoleń i procedur — tak, by błędy ludzkie ograniczyć do minimum.

Jaki to ma związek z żałobą i żalem za tymi co odeszli? Żal, w którym nie ma miejsca na pytania: „Co zrobiono źle? Czy było to do przewidzenia? Czy można było tego uniknąć?”, jest żalem pustym i obłudnym.

Jak się to ma do wydarzeń z 10 kwietnia w Smoleńsku? Wiadomo, że coś było nie tak, ale bez znajomości zasad jakie POWINNY być przestrzegane trudno jest zrozumieć jak to się właściwie stało. Postaram się pokrótce te zasady przybliżyć.

Każde lotnisko ma ustalone procedury podejścia do lądowania, są one unikalne dla tego właśnie lotniska i bez zapoznania się z nimi nie jest możliwe bezpieczne wykonanie lądowania. Lotnisko północne w Smoleńsku nie opublikowało map podejścia. Należy wierzyć, że udostępniło je pilotom jednostki specjalnej na Okęciu. Zwracam uwagę na różnicę znaczenia słów *bezpieczne* i *udane*.

Na lotnisku, o którym mowa, można lądować z *widzialnością*, pilot wówczas sam, wzrokowo, określa położenie samolotu względem pasa, zarówno w płaszczyźnie poziomej jak i pionowej. Na dużym samolocie odrzutowym jest to trudne, bo nawet drobne odchylenia w utrzymaniu właściwego toru lotu (ścieżki schodzenia) powodują znaczne błędy jeśli chodzi o punkt przyziemienia na pasie i utrzymanie właściwej prędkości podejścia. Większość lotnisk posiada system VASI (Visual Approach Slope Indicator). Nie jest jasne, czy w Smoleńsku jest to urządzenie. Minima podejścia z widzialnością powinny być również opublikowane i znane pilotom. W dniu 10 kwietnia, pogoda jak wiadomo wykluczała możliwość podejścia z widzialnością.

Podejścia bez widoczności ziemi, czyli według przyrządów, mogą być *precyzyjne*, gdy pilot otrzymuje elektroniczną informację o położeniu samolotu względem płaszczyzny schodzenia i *nieprecyzyjne*. Lotnisko w Smoleńsku nie posiada urządzeń umożliwiających podejście precyzyjne. Standardowym wyposażeniem lotnisk wojskowych w tej części świata są dwie radiolatarnie bezkierunkowe, umieszczone w osi pasa od strony podejścia (tzw. bliższa i dalsza), dające pilotowi orientację co do odchylenia od tej osi i przybliżoną odległość od progu pasa (moment minięcia dalszej, a następnie bliższej). Lotnisko w Smoleńsku posiada również radar. Kontroler, obsługujący ten radar podaje pilotowi kurs podejścia, odchyłkę od właściwego kursu oraz odległość od progu pasa. Pilot obowiązany jest „kwitować” otrzymane informacje zgłaszając wysokość odczytywaną z wysokościomierza samolotu. Właściwa relacja odległości od progu i wysokości potwierdza, czy

samolot zniża się pod właściwym kątem. W ten sposób obie strony, kontroler i pilot, wzajemnie upewniają się, że podejście odbywa się w sposób właściwy (np. jeżeli na wypowiedź kontrolera: „cztery kilometry do pasa”, pilot odpowie „dwieście metrów”, wiadomo że znajduje się na właściwej, trzystopniowej ścieżce schodzenia. Kontrolerzy smoleńscy twierdzili, że nie otrzymywali pokwitowań... Z tym co powiedziałem wiąże się oczywisty wymóg używania zrozumiałych dla obu stron jednostek miar. Drugą jeszcze ważniejszą sprawą jest nie budzący wątpliwości sposób pomiaru wysokości. Wysokość samolotu mierzona jest przy pomocy wysokościomierzy barometrycznych. Istnieją dwa odmienne układy odniesienia tego pomiaru. W jednym, wysokość mierzona jest względem poziomu morza (system ten używany jest w krajach zachodnich). W tym systemie wysokościomierz samolotu po wylądowaniu pokazuje wysokość lotniska nad poziomem morza. W innym systemie, wysokość mierzymy od poziomu lotniska. W systemie tym, wysokościomierz samolotu stojącego na ziemi pokazuje zero. Aby wysokościomierz dawał prawidłowe wskazania, pilot musi drogą radiową otrzymać od kontrolera wartość ciśnienia barometrycznego, którą następnie ustawi na swoim przyrządzie. Musi mieć jednak jasność, które ciśnienie zostało mu podane: ciśnienie na poziomie morza czy ciśnienie lotniska (*davlenije aerodroma*). W świetle tego, co powiedziałem, jest zrozumiałe jak kapitalne znaczenie ma ustawienie właściwego ciśnienia na wysokościomierzu w kabine pilotów: błąd interpretacji wskazania wysokościomierza będzie równy elewacji lotniska. Sprawę komplikuje dodatkowo wyskalowanie podziałki ciśnień na wysokościomierzu (milibary, hektopaskale, milimetry słupa rtęci, ew. w wysokościomierzach amerykańskich, cale słupa rtęci). Samoloty wyposażone są również w radiowysokościomierze, podające wysokość nad przelatowanym aktualnie terenem i wyposażone w dźwiękowy sygnalizator, ostrzegający o spadku wysokości poniżej uprzednio zadanej, np. 100m. Wróćmy jednak do samego podejścia. Pilot leci w chmurze, bez widoczności ziemi i, posługując się przyrządami lub korzystając ze wskazówek kontrolera, tak manewruje, by zgodnie z opublikowaną (o ile jest) procedurą, znaleźć się w osi pasa, jednocześnie zniżając się, aby móc w odpowiedniej chwili rozpocząć końcowe podejście do pasa. Napisałem ZNIŻAJĄC SIĘ, ale do jakiego momentu? Aż zobaczy pas? OTÓŻ NIE! Wolno mu zniżyć się tylko do nakazanego minimum: *Minimum Descent Altitude* (wg poziomu morza) albo *Minimum Descent Height*, jeśli schodzi na *davlenije aerodroma*. Po czym leci poziomo i jeśli zobaczy pas, i jeśli oceni, że jego położenie względem niego umożliwi mu bezpieczne lądowanie (nie jest np. zbyt wysoko, albo pod zbyt dużym kątem) — może lądować. A jeśli nie zobaczy, to kontynuuje lot do punktu, również określonego w procedurze, MAP (*Missed Approach Point*) i rozpoczyna (tak, określoną z góry) procedurę nieudanego podejścia. Widać z tego, że w żadnym wypadku samolot nie miał prawa znaleźć się kilometr od pasa na wysokości drzew. Widać również, że mimo, że starałem się skracać i upraszczać, cała ta operacja jest potwornie skomplikowana, wymaga wszechstronnego przygotowania, treningu, koordynacji, a przede wszystkim spokoju i nie zwracania uwagi na humory pasażerów.

Pasażerów, czy pasażera? Chcę podkreślić, że uważam, iż rozważania na temat czy ktoś wchodził do kokpitu, a jeśli tak, to kto itd. oraz szukanie ewentualnych nagrań na „czarnej skrzynce” (*Cockpit Voice Recorder*) za całkowicie chybione. Nie o to chodzi, czy ktoś w mniej lub więcej arogancki sposób wytyka pilotowi błędy charakteru i wynikającą z nich nieprzydatność do zawodu. Problem polega na opaczonym rozumieniu własnej roli przez instytucję wożącą głowę państwa. Powinno być więcej niż oczywiste, że czyjekolwiek żądania odstąpienia od obowiązujących zasad, będą zawsze nieskuteczne (jak dla oficerów ochrony nieskuteczne byłyby próby udania się ochranianej osoby na samotny spacer nocą). Każdy ma prawo mieć zły humor, prezydent może to samo powiedzieć o mnie co ja, czy ktoś inny o nim. Ale nie może to mieć jakiegokolwiek przełożenia na jego bezpieczeństwo, a tym samym na bezpieczeństwo państwa.

Tam w Smoleńsku nie nastąpił żaden „Act of God”. Bóg nie wmanewrował samolotu w miejsce, gdzie nie miał prawa się znaleźć. Moja żałoba domaga się wyjaśnienia, kto to zrobił i jakimi racjami kierował się, odbierając życie prawie setce pasażerów i wystawiając na szwank bezpieczeństwo i reputację Polski.

## **Stan Drozdowski**

Tłumacz, mieszka w Stanach Zjednoczonych.

[Pokaż inne teksty autora](#)



(Publikacja: 16-04-2010)

[Oryginał..](http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,7255) (<http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,7255>)

Contents Copyright © 2000-2010 Mariusz Agnosiewicz

Programing Copyright © 2001-2010 Michał Przech

Autorem portalu Racjonalista.pl jest Michał Przech, zwany niżej Autorem.  
Właścicielami portalu są Mariusz Agnosiewicz oraz Autor.

Żadna część niniejszych opracowań nie może być wykorzystywana w celach komercyjnych, bez uprzedniej pisemnej zgody Właściciela, który zastrzega sobie niniejszym wszelkie prawa, przewidziane w przepisach szczególnych, oraz zgodnie z prawem cywilnym i handlowym, w szczególności z tytułu praw autorskich, wynalazczych, znaków towarowych do tego portalu i jakiegokolwiek jego części.

Wszystkie strony tego portalu, wliczając w to strukturę katalogów, skrypty oraz inne programy komputerowe, zostały wytworzone i są administrowane przez Autora. Stanowią one wyłączną własność Właściciela. Właściciel zastrzega sobie prawo do okresowych modyfikacji zawartości tego portalu oraz opisu niniejszych Praw Autorskich bez uprzedniego powiadomienia. Jeżeli nie akceptujesz tej polityki możesz nie odwiedzać tego portalu i nie korzystać z jego zasobów.

Informacje zawarte na tym portalu przeznaczone są do użytku prywatnego osób odwiedzających te strony. Można je pobierać, drukować i przeglądać jedynie w celach informacyjnych, bez czerpania z tego tytułu korzyści finansowych lub pobierania wynagrodzenia w dowolnej formie. Modyfikacja zawartości stron oraz skryptów jest zabroniona. Niniejszym udziela się zgody na swobodne kopiowanie dokumentów portalu Racjonalista.pl tak w formie elektronicznej, jak i drukowanej, w celach innych niż handlowe, z zachowaniem tej informacji.

Plik PDF, który czytasz, może być rozpowszechniany jedynie w formie oryginalnej, w jakiej występuje na portalu. **Plik ten nie może być traktowany jako oficjalna lub oryginalna wersja tekstu, jaki zawiera.**

Treść tego zapisu stosuje się do wersji zarówno polsko jak i angielskojęzycznych portalu pod domenami Racjonalista.pl, TheRationalist.eu.org oraz Neutrum.eu.org.

Wszelkie pytania prosimy kierować do [redakcja@racjonalista.pl](mailto:redakcja@racjonalista.pl)