

12 sekund różnicy

24 maja 2010

Poczytałem sobie trochę o systemie TAWS ostrzegającym pilotów przed potencjalnymi kolizjami. Rzuciło mi się w oczy jedno zdanie:

“W odległości 30 sekund od miejsca prognozowanej kolizji włącza się ostrzeżenie “terrain terrain – pull up, pull up” i lampka ostrzegawcza “PULL UP””.

Zaraz, coś tu nie gra.

Według wstępnego raportu rosyjskiego “Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego” (MAK) w sprawie katastrofy polskiego Tu-154 w Smoleńsku, “pierwsze ostrzeżenie systemu TAWS typu PULL UP (Ciągnij do góry) pojawiło się na 18 sekund przed zderzeniem z przeszkodą, które zapoczątkowało niszczenie konstrukcji samolotu”, a “wyłączenie pilota automatycznego w płaszczyźnie wzdłużnej i automatycznego regulatora ciągu nastąpiło przy próbie odejścia na drugi krąg odpowiednio na 5 i 4 sekundy przed zderzeniem z przeszkodą (drzewem), które zapoczątkowało niszczenie konstrukcji samolotu”.

Czy ostrzeżenie “pull up” rzeczywiście pojawia się zawsze 30 sekund przed prognozowaną kolizją? Bo jeśli tak jest, to wygląda to tak, jakby z danych, którymi dysponował system TAWS w Tu-154 wynikało, że potencjalna kolizja może nastąpić dopiero 12 sekund później, niż wystąpiła faktycznie, i to mimo tego, że podjęte w ostatniej chwili działania pilotów prawdopodobnie jeszcze tę kolizję o kilka sekund opóźniły. Tak, jakby “z punktu widzenia” tego systemu (a więc i przyrządów pokładowych oraz załogi) samolot znajdował się w innym miejscu niż rzeczywiście się znajdował.

Jeżeli przyjąć za wiarygodne spekulacje rosyjskiej prasy, że prędkość schodzenia wynosiła wtedy 8 m/s, dawałoby to około 100 metrów różnicy w wysokości. Piloci mogli być do ostatnich

sekund przekonani, że schodzą dopiero do “wysokości decyzji”, dlatego też nie wyłączali wcześniej autopilota.

Czyżby rzeczywiście ktoś pomógł zmylić przyrządy?

Autor: Jacek Sierpiński

Źródło: sierp.libertarianizm.pl