

Bryant umarł na bogactwo

4 lutego 2020

Trują i nie lądują.

Po tragicznej śmierci znanego rzucaacza piłką do obręczy media pogrążyły się w żałobie. Kondolencje składali najwybitniejsi światowi i polscy politycy oraz Grzegorz Schetyna. Gwiazdy wszelkich dyscyplin prześcigały się w łzawieniu, a nadwiślańscy dziennikarze wykazali się nie lada gimnastyką, starając się dowieść, że zmarły uczył się o Polakach na lekcjach historii i szanował nasz kraj.



W przerwach między czytaniem o Mieszku I i śpiewaniem „Roty” Kobe Bryant zdołał wypracować majątek szacowany na ok. 770 mln dolarów. Pozwoliło mu to, jak wielu innym bogaczom, oderwać się od ziemi dosłownie i w przenośni.

Jumbo Jet nie starcza

Gdy wraz z rozwojem lotnictwa majątnym ludziom przestały wystarczać pełne przeciwieństwo niewygód klasa biznes i pierwsza klasa rejsowych samolotów, wielu z nich postawiło na korzystanie z prywatnych odrzutowców i śmigłowców. Mają one tę oczywistą przewagę, że pozwalają frunąć gdzie się chce i kiedy się chce, bez oglądania się na rozkłady lotów i mordy innych pasażerów. Mają też jednak wadę, która w obliczu postępującego globalnego ocieplenia staje się zaletą: zabić się w prywatnym fruwadle jest nadzwyczaj łatwo.

Wirując nad korkami

Według rachunków naukowców litr spalonego paliwa lotniczego wytwarza ok. 2,5 kg dwutlenku węgla. Duży samolot rejsowy emituje go oczywiście więcej od prywatnego odrzutowca czy

śmigłowca, niemniej taka matematyka bierze w łeb, gdy przełoży się ten wskaźnik na jednego przelecanego pasażera. Najpopularniejszy na świecie samolot pasażerski Boeing 737 w czasie godziny lotu emituje ok. 7 ton CO₂ i zabiera na pokład nawet dwustu pasażerów. Najpopularniejszy prywatny odrzutowiec Cessna Citation XLS wydziela w godzinę ponad 2 tony dwutlenku węgla, ale zabiera najwyżej ośmiu pasażerów. W przeliczeniu na głowę daje to niemal ośmiokrotnie większą emisję CO₂.

Godzina lotu śmigłowca Sikorsky S-76B, takiego, w którym rozbił się Bryant, emitowała do atmosfery tonę dwutlenku węgla. Maszyna, mając łącznie z Bryantem dziewięciu pasażerów, była per głowa trzykrotnie bardziej szkodliwa dla środowiska od wypełnionego pasażerskiego kolosa.

Rzecz jasna Bryant nie mógł latać przed chałupą na boisko pasażerskim boeingiem i w jego przypadku odpowiednim porównaniem byłby przejazd pancernym samochodem – bo przecież nie komunikacją publiczną. Najpopularniejsza w USA przedłużana limuzyna Lincoln Town Car emituje 255 gramów CO₂ na kilometr i też jest w stanie zabrać dziewięciu pasażerów. Potrzeba ponad 4000 przejechanych nią kilometrów, aby zrównoważyć szkodliwość godziny lotu śmigłowca.

Ale dla bogaczy takich jak Bryant liczy się przede wszystkim wygoda i zaoszczędzony w korkach czas, a nie troska o przyrodę.

Wstyd za Davos

Himalaje ekologicznej hipokryzji dały o sobie znać na zakończonym niedawno 49 Światowym Forum Ekonomicznym w Davos, gdzie walka ze zmianami klimatu była jednym z dominujących tematów. Szacuje się, że zatroskanych gości na zlot przywiozło ok. 1,5 tys. prywatnych odrzutowców, emitując ponad 9 mln kg CO₂, to jest tyle, ile potrzeba do przetransportowania około 75 tysięcy pasażerów lotów rejsowych.

Zagadnienie jest tym bardziej niepokojące, że według analityków w tej chwili po światowym niebie lata 4,6 tys. prywatnych odrzutowców, tymczasem w ciągu najbliższej dekady przybędzie ich aż 8 tys.

Transport lotniczy – prywatny czy zbiorowy – pozostaje jednym z największych emitentów dwutlenku węgla czy tlenków azotu. W zeszłorocznym rankingu Komisji Europejskiej za największego truciciela w Europie uznana została elektrownia węglowa w Bełchatowie (rocznie emituje tyle CO₂, co 6,5 mln aut), później 7 elektrowni niemieckich i jedna bułgarska, a następnie linie lotnicze Ryanair, tylko 4 razy mniej trujące od Bełchatowa.

Statystyka spadania

Na szczęście dla planety kaprysy bogaczy obracają się przeciwko nim. Latanie w prywatnych luksusach, czego Bryant został najnowszym przykładem, jest dużo bardziej śmiertelne także dla głównych zainteresowanych.

Według statystyk United States Helicopter Safety Team, prywatne loty śmigłowcami w Stanach Zjednoczonych stanowiły w ciągu minionych lat 3 proc. wszystkich lotów, ale brały udział aż w 22 proc. wypadków. Przyczyną tego stanu rzeczy było częstsze latanie na niskich wysokościach, w pobliżu drutów wysokiego napięcia i pilotowanie maszyn przez mniej doświadczonych pilotów.

Co się tyczy zaś samolotów, to według rachunków amerykańskiego National Transportation Safety Board, aż 97 procent wszystkich ofiar wypadków stanowią osoby korzystające z innych lotów niż rejsowe!

Tu za główny czynnik bezpieczeństwa uważa się wyśrubowane normy, dotyczące jednak jedynie lotów masowych. Tego samego dnia, gdy zginął Bryant, wszystkie śmigłowce policji w Los Angeles zostały uziemione z powodu słabej widoczności. A w

śmigłowcu używanym przez gwiazdę koszyków nie było nawet (nieobowiązkowej) czarnej skrzynki, która ułatwiłaby wyjaśnienie przyczyn wypadku.

O tym, czym może skończyć się brak czytelnych i obowiązkowo przestrzeganych procedur, a także oddanie części władzy nad lotem w ręce niekompetentnego decydenta, najlepiej przekonaliśmy się sami w kwietniu 2010 r., gdy pod Smoleńskiem życiem za to zapłaciło 96 osób.

Jeśli najbardziej majątni nie boją się o los planety, warto, żeby zaczęli przynajmniej bać się o własny tyłek.

Autorstwo: Michał Marszał

Źródło: TygodnikNie.pl