

Fakty kontra Artymowicz, Czachor, Braun i Lasek.

Polskie władze zażądały ostatnio od komisji badającej katastrofę w Smoleńsku raportu ze stanu prac na dzień 10 kwietnia 2018. Komisja opublikowała raport techniczny i udostępniła wyniki niektórych badań prezentując niepodważalne dowody mające kluczowe znaczenie dla przyczyn i przebiegu katastrofy na terenie Rosji samolotu TU154M z polskim Prezydentem na pokładzie 10 kwietnia 2010 r. Ponad setka dowodów w tym wiele kluczowych stoi w sprzeczności z hipotezami rosyjskiej komisji MAK oraz komisji Millera, jak również zostały całkowicie pominięte w śledztwach MAK i Millera. Raport techniczny prezentuje dowody na manipulacje i niszczenie dowodów przez Rosjan.

W tej sytuacji nie sposób dłużej oficjalnie autoryzować stanowiskiem państwa polskiego raportu Millera powtarzającego tezy rosyjskiego MAKu jako obowiązującego w przestrzeni prawnej i naukowej, podobnie, jak to się stało z kłamstwem katyńskim, po ujawnieniu sprawdzonych informacji. Dlatego też raport Millera został całkowicie unieważniony.

Można być zaskoczonym przyglądając się wypowiedziom grupy – proszę wybaczyć określenie – „fotelowych ekspertów” w tej sprawie. **Ciekawe, że krytyce dowodów i opartych na nich wyników badań komisji towarzyszy jednocześnie nieskrępowana prezentacja hipotez kompletnie niespójnych i nie popartych dowodami^{1,2,3}.** Mam tu na myśli reżysera filmowego Grzegorza Brauna, profesora Marka Czachora i profesora Pawła Artymowicza, którym brakuje specjalistycznej wiedzy w zakresie śledztw lotniczych oraz Macieja Laska, który powinien być profesjonalnym śledczym lecz moim zdaniem postępuje wbrew elementarnym zawodowym standardom. Ostatnie hipotezy Marka Czachora nadają się być może na sensacyjną powieść, ale stoją w sprzeczności z większością twardych dowodów tej sprawy.

Ponieważ jestem zmuszony zmierzyć się z wieloma fałszywymi stwierdzeniami dotyczącymi śledztwa, pozwolę więc sobie zademonstrować kilka przykładów metod dezinformacji, prowadzących do fałszywych lub nieuprawnionych wniosków. Chciałbym wierzyć, że ci ludzie działają w dobrej wierze – szczególnie w odniesieniu do Marka Czachora czy Grzegorza Brauna. Ponieważ jednak Marek Czachor jak i Paweł Artymowicz mają tytuły profesorskie, a Maciej Lasek powinien mieć stosowne wykształcenie jako śledczy wypadków lotniczych, trudno wyobrazić sobie, by nie posiadali oni podstawowej wiedzy, stojącej w sprzeczności z ich publicznymi wypowiedziami.

„Fotelowi eksperci” kontra drzwi wbite w ziemię

Lewe drzwi pasażerskie Tupolewa zostały znalezione wbite na 1 m w głąb ziemi na samym początku pola szczątków. Marek Czachor stwierdza: *„Nie trudno wyobrazić sobie, że wiele ton toczącego się ciężaru jest w stanie wcisnąć drzwi wejściowe samolotu w podłoże”*.

Jestem pewien, że pan Czachor siedząc w swoim fotelu jest w stanie wyobrazić sobie wiele różnych rzeczy i podobnych spekulacji, podobnie jak Lasek i Artymowicz.



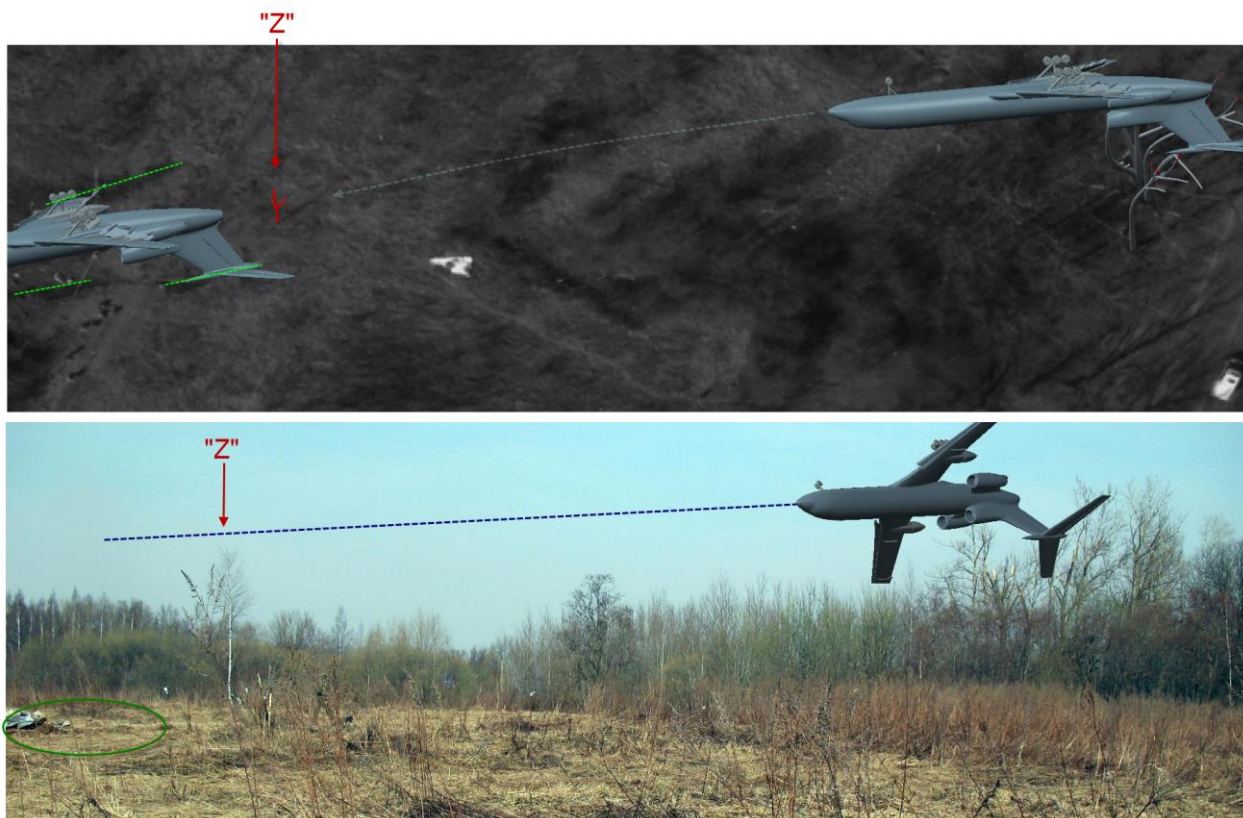
Rysunek 1. Lewe drzwi pasażerskie nr 2 w trakcie wykopywania z ziemi po wbiciu się na głębokość 1 metra w początkowej strefie miejsca katastrofy.

Oprócz pozycji kluczowej jest tutaj wygląd znalezionych drzwi. Nie jest możliwe uzyskanie znanego nam obrazu zniszczeń lewych drzwi pasażerskich za pomocą wypchnięcia ich do ziemi w sposób opisany przez w/w „ekspertów”. Nigdy podobny przypadek – biorąc pod uwagę wszystkie okoliczności - nie został odnotowany. Siła potrzebna do „popchnięcia” drzwi przez samolot do ziemi musiała być znacznie większa niż jakakolwiek osiągalna w warunkach wypadków komunikacyjnych bez użycia materiałów wybuchowych. Komputerowe symulacje pokazują, że kadłub posuwając się do przodu musiałby spowodować odgięcie drzwi równoległe do toru lotu, co nie miało miejsca w Smoleńsku.

Na tym przykładzie widać, jak panowie „eksperci” traktują wybiórczo dowody przytaczając tylko te, dogodne dla ich wersji. **Przykładowo pomijają fakt**, że drzwi zostały znalezione w ziemi całkowicie oderwane od solidnej i mocnej futryny kadłuba. Sam ten fakt dowodzi eksplozji. Jeśli zamknięte drzwi, zespolone w 12 miejscach z masywną futryną, byłyby popchnięte do ziemi niektóre fragmenty futryny powinny zostać znalezione w ziemi razem z drzwiami. Umieszczenie i pozycja drzwi 1m w głębi ziemi jest nie tylko bardzo mocnym dowodem wybuchu, ale dodatkowo świadczy o położeniu samolotu podczas pierwszej głównej eksplozji kadłuba. **Panowie nie uwzględniają faktu**, że wewnątrz, w lewym górnym rogu drzwi za ich wewnętrzną osłoną znajdowały się ludzkie szczątki, co jest bardzo trudne do wyjaśnienia uszkodzeniami w wypadkach komunikacyjnych, a co można logicznie wytłumaczyć efektem eksplozji.

Pomijają fakt, że kadłub znajdował się na wysokości 6-7 metrów nad ziemią gdy mijał miejsce, w którym znajdowały się wbite w glebę drzwi. Także z tego prostego powodu drzwi nie mogły być wbite w ziemię jako rezultat uderzenia kadłuba z podłożem. O wysokości nad ziemią kadłuba świadczy m. in. nieuszkodzone drzewo (oznaczone literą „Z” na rysunku 2) znajdujące się na linii toru lotu tuż przed miejscem kontaktu lewego skrzydła samolotu z ziemią. Dzięki temu drzewu Z łatwo jest udowodnić, że kadłub był na wysokości 6-7 metrów nad miejscem gdzie znaleziono drzwi wbite w ziemię.

Tor ścieżki wyznaczają dokładnie ślady naziemne, rysy pierwszego kontaktu z ziemią ogona i kikuta lewego skrzydła zaczynające się 8 metrów za drzewem „Z”. Samolot musiał więc przelecieć nad drzewem „Z” bo w przeciwnym razie musiałby go ściąć.



Rysunek 2. Nieuszkodzone 6-7 metrowe drzewo, oznaczone jako „Z” znajdujące się bardzo blisko znalezionych w ziemi drzwi samolotu, dokładnie na ścieżce toru lotu od strony ulicy Kutuzowa. Samolot musiał przelecieć nad tym drzewem. Pozwala to na określenie minimalnej wysokości kadłuba nad miejscem znalezienia drzwi wbitych w ziemię.

Tę wysokość kadłuba nad ziemią potwierdzają ślady naziemne lewego skrzydła i ogona (o konkretnym kształcie i odległości względem siebie), które odpowiadają geometrii samolotu TU-154M tylko w jednej konkretnej pozycji, kiedy kadłub znajdował się jeszcze na wysokości 6-7 metrów w powietrzu.

Dodatkowe potwierdzenie tej wysokości pochodzi z ostatnich zapisów obu systemów zarządzania lotem przechowujących dane po utracie zasilania. Ponadto wiemy z badań Sandia National Laboratories⁴, że jeśli kadłub uderzyłby w ziemię bez rozerwania go przed upadkiem za pomocą materiałów wybuchowych, to co najmniej jedna ze ścian powinna znaleźć się pod spodem podłoża którym uderza. A faktem jest, że w Smoleńsku część kadłuba została znaleziona otwarta i miała obie ściany boczne odrzucone na zewnątrz bez niczego pod spodem (patrz rysunek 3).



Rysunek 3. Tylną sekcję kadłuba znaleziono do góry dnem, obie strony wygięte na zewnątrz, z wyraźnymi oznakami wewnętrznego ciśnienia, gdy kadłub znajdował się w powietrzu.

Kolejne fakty całkowicie zignorowane przez zespoły MAK i komisji Millera oraz „fotelowych ekspertów”.

Wniosek dotyczący wybuchu w kadłubie, w efekcie którego drzwi zostały oderwane i wbite w ziemię dodatkowo potwierdzają ślady naziemne, czyli nagłe „urwanie się” w omawianym miejscu śladu lewego skrzydła i ogona (patrz rysunek 5). Świadczy o tym też wygląd ogona, wyraźne zniszczenie lewego poziomego statecznika oraz nagłe odkształcenie ogona na lewą stronę, które spowodowało odrzucenie ziemi na bok (patrz rysunek 4). Samolot z zarytym częściowo w tym miejscu statecznikiem obraca się na bok, co związane jest z pracą silników sekcji ogonowej po odłączeniu się tej sekcji od kadłuba (tzw. moment żyroskopowy).

Kolejnym wymownym dowodem wskazującym na wewnętrzne ciśnienie jest obraz odkształceń zawiasów drzwi.



Rysunek 4. Zdjęcie po lewej stronie: Poludniowy ślad na ziemi dokonany przez ogon. Proszę zwrócić uwagę na przesunięcie boczne gleby w obszarze oznaczonym literą "A". Środkowe i prawe zdjęcie: Linia uszkodzenia lewego poziomego statecznika podczas nagłego skrętu w bok sekcji ogonowej.

Potwierdzeniem eksplozji jest także fakt, że małe części ciała pasażerów siedzących w pobliżu tych drzwi, w tym ludzkie jelita, zostały znalezione na początku miejsca katastrofy, zanim jeszcze kadłub uderzył w ziemię, podczas gdy same ich ciała znalazły się dużo dalej. Kolejne potwierdzenie stanowi fakt, że ubrania były całkowicie lub prawie całkowicie **zdarłe** z 35 osób. Jest to bardzo nietypowe w przypadku stosunkowo niewielkiej prędkości samolotu zderzającego się z ziemią, natomiast powszechnie znane z dziedziny działania materiałów wybuchowych. Zachęcam "ekspertów" do przytoczenia zgłoszeń podobnych przypadków z historii lotów z wysoką liczbą

ofiar pozbawionych ubrań w warunkach prędkości poniżej 280 km/h.

Ciekawe dlaczego całkowicie jest ignorowany fakt przez "ekspertów" oraz zespoły MAK i Millera, mówiący o dużej liczbie bardzo małych fragmentów ciał ofiar. W szczególności wysoce rozdrobnionych było 12 ciał osób znajdujących się najbliżej lewych drzwi pasażerskich nr. 2 (tych wbitych w głąb ziemi). Pod wpływem wieloletniego doświadczenia w badaniu wypadków, takie rozdrobnienie jest wiązane przez społeczność naukową z poziomami działania przyspieszeń powyżej 350G. Oznacza to, że ciała omawianych osób doświadczyły sił 350 razy większych od swojej wagi. **"Eksperci" nie wyjaśniają**, jak to możliwe, że uderzenie samolotu pod niewielkim kątem o podmokłą ziemię przy względnie niskiej prędkości PIONOWEJ mogło spowodować tak bardzo niezwykle efekt, działanie tak wielkich sił. Zapytałem o to osobiście pana Macieja Łaskę w 2015 roku na Międzynarodowej Konferencji ISASI w Augsburgu, lecz niestety nie otrzymałem odpowiedzi.



Rysunek 5. Nieuszkodzone drzewo o wysokości 6-7 m oznaczone literą "Z" znajduje się na bezpośredniej ścieżce lotu. Ślady naziemne zatrzymują się gwałtownie w miejscu, gdzie kadłub znajduje się nad pozycją, w której drzwi zostały wbite w ziemię.

„Fotelowi eksperci” kontra kilkadziesiąt tysięcy fragmentów samolotu

Nie sama prędkość jest niebezpieczna dla ludzkiego ciała, ale to, *jak szybko się ona zmienia* (zjawisko nazywane *przyspieszeniem*). Wyobraźmy sobie, że jedziemy autostradą z prędkością 130 km / na godzinę, a kierowca wciska hamulec do dechy by maksymalnie skrócić czas hamowania. Czas od wciśnięcia pedału hamulca do zatrzymania samochodu może wynosić około 10 sekund, a odległość potrzebna do pozbycia się całej energii kinetycznej samochodu i pasażerów może wynosić przykładowo około 180 metrów. Gdybyśmy jednak mieli pecha i zamiast wciśnięcia hamulców do dechy uderzyli w masywną, solidną ścianę, doświadczylibyśmy, co prawda, takiej samej zmiany prędkości od 130 km/h do zera, ale czas, jaki by to trwało, byłby mniejszy niż jedna dziesiąta sekundy zamiast 10 sekund. A to byłaby właśnie różnica między życiem a śmiercią.

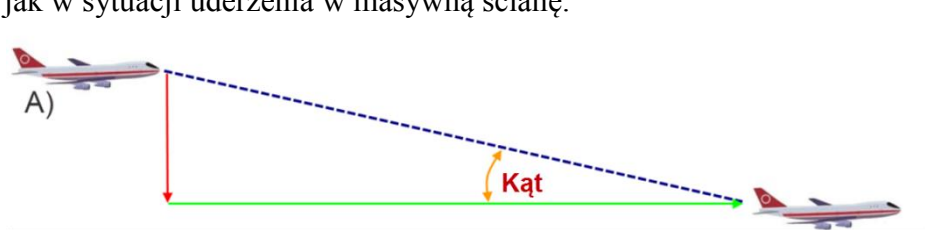
Po uderzeniu pojazdu w ścianę cała energia jest pochłaniana na niewielkiej odległości, dokładnie takiej, ile ma zgniatana karoseria samochodu (powiedzmy 1,2 metra). Przyspieszenie w przypadku gwałtownego wciśnięcia hamulca byłoby mniejsze niż 0,5G, a w przypadku uderzenia w ścianę mogłoby być większe niż 50G. Przyspieszenie o wartości 50 G oznacza, że ciało odczuje 50-cio krotność swojej własnej wagi.

Z doświadczenia wiemy, że ludzie na ogół mogą tolerować działanie sił do 9-15 G bez obrażeń zagrażających życiu, a przyspieszenia powyżej 350G spowodują wysoką defragmentację ludzkiego ciała, ponieważ tkanki i kości nie są w stanie wytrzymać tak dużych przyspieszeń.

Powyższe przykłady pokazują, że im dłuższy dystans, na którym prędkość może być spowolniona, tym mniejsze może być przyspieszenie. Wystarczy porównać odległość 180 metrów drogi hamowania, czemu towarzyszyło wytworzenie siły mniejszej niż 0,5G do odległości 1,2 metra, co wytworzyło więcej niż 50G.

Często stosowaną przez tzw „ekspertów” **metodą dezinformacji** jest mieszanie ze sobą prędkości poziomych i pionowych lub kierunków energii. Jest to dowód całkowitej ignorancji, niedopuszczalnej w profesjonalnych badaniach śledczych. Takie podejście oznaczałoby, że równie dobrze byłoby uderzyć pionowo, jak poziomo, i że nie ma to żadnego znaczenia.

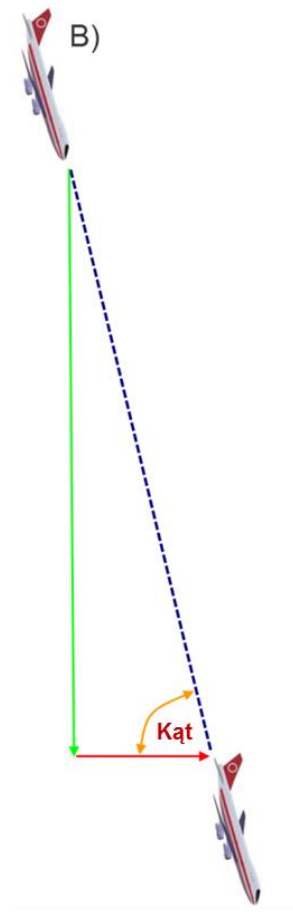
Dobry badacz wypadków wie, że w sytuacji lotu na płaskim terenie lub nad wodą, to właśnie prędkość pionowa, a nie prędkość pozioma zabija. Dlaczego? Bo jeśli nie uderzy się w solidną ścianę lub górskie zbocze, prędkość pozioma może być wytracona w terenie na stosunkowo dużej odległości. Podobnie jak w opisanej powyżej sytuacji gwałtownego użycia hamulców samochodowych. W przypadku prędkości pionowej, odległość będzie znacznie krótsza, podobnie jak w sytuacji uderzenia w masywną ścianę.



Rysunek 6. Prędkość pozioma i prędkość pionowa (zniżania) wyznaczają kąt uderzenia. Rysunek A i B pokazuje różnicę pomiędzy prędkością pionową i poziomą. Zielona linia pokazuje tę samą wartość prędkości tylko że dla samolotu A jest to prędkość pozioma a dla samolotu B jest to prędkość pionowa. Porównując niewielki kąt uderzenia na rysunku A z rozwartym kątem uderzenia na rysunku B stanie się natychmiast oczywiste, którym z tych samolotów chcielibyśmy podróżować, jeśli już musielibyśmy wybierać.

Kiedy więc samolot może pozbyć się swojej energii kinetycznej na większej odległości, przyspieszenia są odpowiednio niższe i mniej niebezpieczne. Roślinność i drzewa mogą być nawet pomocne w tym procesie pochłaniania energii .

Każdy, kto choć raz doświadczył lądowania, zna jakość dobrego poziomego dotyku podłoża w porównaniu z pionowym spadkiem.



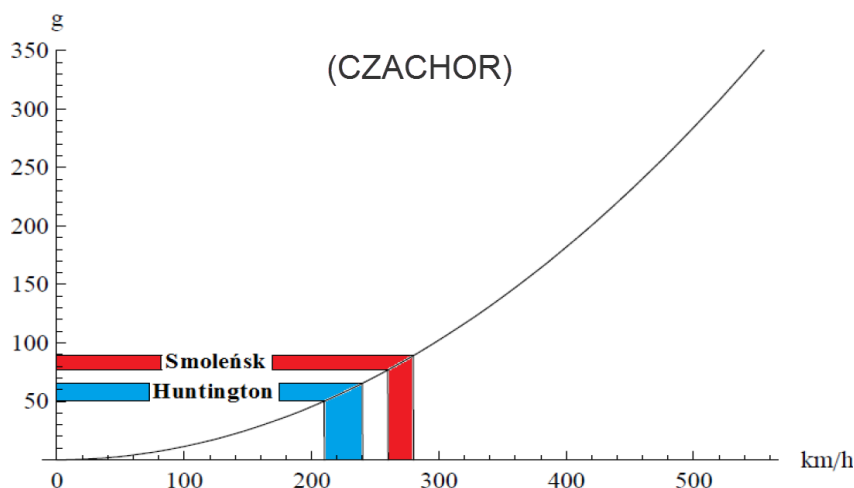
Skoczek narciarski to kolejny dobry przykład, dlaczego tak ważne jest, aby mieć oko na kierunki prędkości i umieć je rozróżniać. Skoczek może opuścić rampę z prędkością większą niż 110 km/h, a następnie spadać swobodnie przez 75 metrów w dół^{5,6}. Dlaczego nie ginie? Ponieważ ląduje prawie równolegle do powierzchni pochyłości, co pozwala mu wytracić jego energię kinetyczną na długim dystansie i nie rozbić się o ziemię. W rzeczywistości, bez prędkości do przodu (poziomej) podczas kontaktu z podłożem, skoczek nie przeżyłby prędkości pionowej 65 km/h. Niewiele osób zdaje sobie sprawę z tego, że kąt zetknięcia z powierzchnią ziemi przeciętnego skoczka jest bardzo podobny do kąta podejścia samolotu TU154 w Smoleńsku, a przecież skoczek nie ma ochronnego kadłuba. Warto się nad tym zastanowić.

Wszyscy trzej: Maciej Lasek, Paweł Artymowicz, Marek Czachor już wcześniej wspominali, że inny samolot, który rozbił się w podobnych warunkach, uległ rozbiciu na wiele części i podają przykład lotu Swiss Air 111. Ten samolot, odwrócony do góry dnem, uderzył w wodę z prędkością 560 km/godz., pod kątem 20 stopni. Oznacza to, że prędkość pionowa wynosiła około 190 km/h (niemal pięciokrotnie więcej niż w Smoleńsku), a woda działa przecież jak beton przy takich prędkościach pionowych. W przypadku katastrofy w Smoleńsku, prędkość pionowa wynosiła poniżej 43 km/godz. Innymi słowy, Swiss Air 111 uderzył z około 20 razy większą pionową energią kinetyczną masy jednostkowej niż w przypadku Smoleńska $(190/43)^2$. To zupełnie różne przypadki. Nic dziwnego że Swiss Air roztrzaskał się na kawałki, czego w żaden sposób nie można odnieść do przypadku TU154, choć tzw. „eksperci” poświęcili wiele wysiłku by stworzyć takie błędne wrażenie.

W najnowszej publikacji, opartej o omówienie katastrofy samolotu w Huntington⁷, profesor Czachor posuwa się nawet o krok dalej. Prezentuje swą chałupniczą teorię, jak przebiegają zależności między prędkością samolotu, a działaniem siły G (przyspieszenia) ilustrując to wykresem. Czachor nie rozróżnia tutaj prędkości poziomej i pionowej, ani nie wyjaśnia czy ma na myśli siłę G samolotu czy pasażerów (z przodu, w środku, czy z tyłu samolotu).

Ponadto profesor Czachor twierdzi, że wartość siły przyspieszenia podczas wypadku w Huntington wynosiła 50G i przytacza prędkość tak niską, jak 210 km/h. Ustalona w raporcie prędkość wynosiła 240 km/h, a co do wartości 50 G to Czachor prawdopodobnie pomieszał stan testowy wysokościomierza kapitana załogi z wartością przyspieszenia podczas wypadku.

Trudno uwierzyć, by autorem zaprezentowanego przez Czachora wykresu był profesor nauk fizycznych. Przypuszczam że tylko kilku kiepskich uczniów pierwszej klasy liceum mogłoby go potraktować poważnie. Hołdując teorii Marka Czachora, moglibyśmy przyjąć, że wszyscy zginiemy przy najbliższym lądowaniu.



Rysunek 7. Niedorzeczny wykres Czachora zależności między prędkością statku powietrznego

a uderzeniem siły G. W rzeczywistości oddziaływanie siły G doświadczane przez pasażerów będzie zależęć od wielu czynników, które nie mają z powyższym wykresem nic do rzeczy, a Czachor dodatkowo miesza energie pionowe i poziome.

Czachor w swoim artykule prezentuje zdjęcie rozczłonkowanego wraku po jego poważnym uszkodzeniu przez **POWYPADKOWY** pożar. Mimo tego, że raport NTSB na stronie 12 wyraźnie stwierdza: *"Większość kadłuba została stopiona lub zredukowana na sproszkowaną substancję, jednak kilka dużych kawałków zostało rozrzuconych w spalonym obszarze"*. Czachor kompletnie „zapomina wspomnieć” czytelnikowi o poważnym pożarze. Czy to próba dociekania prawdy, czy celem jest tutaj co innego. Może to, aby czytelnik uwierzył, że taka ilość szczątków i zniszczeń była wynikiem jeszcze mniejszego oddziaływania sił niż w przypadku Smoleńska.



Rysunek 8. Przykład Czachora „na oddziaływanie siły 50G”. Niestety "zapomina" on poinformować, że większość szkód spowodowana została przez pożar po wypadku.

Zamiast tego przykładu dezinformacji, mógł on pokazać przypadek spowodowanej w celach testowych katastrofy samolotu siostrzanego do Tupolewa zbudowanego przez Boeinga (727) na twardym, skalistym podłożu pustynnym w Meksyku w 2012 roku⁸. W ostatniej fazie lotu pilot opuścił samolot, który dalej był sterowany zdalnie do ziemi. Ten statek powietrzny uderzył w ziemię z siłą około połowy mniejszej pionowej energii kinetycznej na masę jednostkową w porównaniu z przypadkiem smoleńskim, ale biorąc pod uwagę fakt, że uderzył w twarde podłoże, a nie stosunkowo miękkie, jak to było w Smoleńsku, można założyć, że oba przypadki są dość porównywalne. W Smoleńsku samolot uderzył w grunt częściowo odwrócony; lewe skrzydło i ogon miały pierwszy kontakt z podłożem i w ten sposób pochłonęły nieco energii kinetycznej w procesie destrukcji skrzydła i ogona. Z drugiej strony można argumentować, że uderzenie bokiem samolotu (jak w Smoleńsku) wywołało inne skutki niż uderzenie od dołu, jak w przypadku 727 w Meksyku. Przyszłe prace komisji dokładnie przeanalizują tę konkretną kwestię.

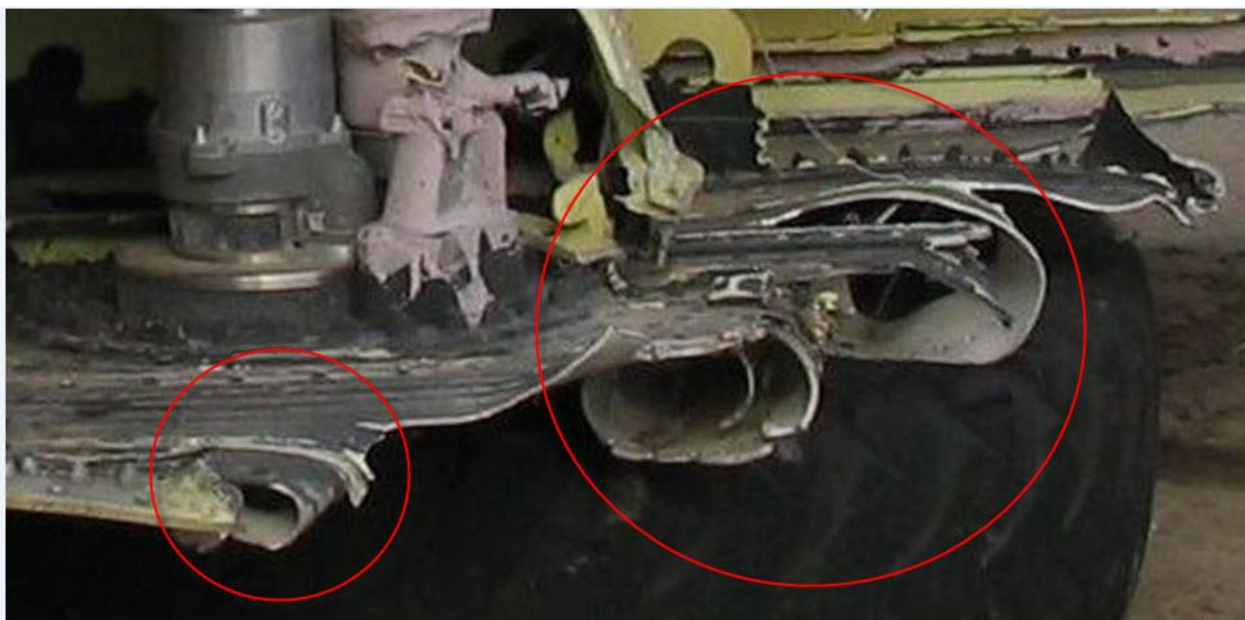


Rysunek 9. Przykład zniszczenia samolotu B727 podobnego typu, co TU-154M, uderzającego o twardy grunt z prędkością 225 km/godz. pod kątem nachylenia około 7 stopni . W Smoleńsku Tu154M uderzył o ziemię pod kątem 9 stopni.

Według nonsensownego wykresu Marka Czachora, podstawione odpowiedniki pasażerów na pokładzie samolotu B727 powinny ulec sile 60G, co oczywiście nie miało miejsca. „Pasażerowie” części przedniej samolotu doświadczyli co najwyżej siły 12G, a ci z części tylnej nie więcej niż 6G. Śledczy doszli do wniosku, że w przypadku takiej katastrofy kilkoro pasażerów z części frontowej mogłoby zginąć, lecz pozostali powinni ocalać, a większość z nich nawet oddalić się o własnych siłach. Warto też zauważyć, że kadłub przełamał się jedynie na dwie główne części, tak, jak można było tego się spodziewać.

„Fotelowi eksperci” kontra końcówka lewego skrzydła

To, że Czachor, Artymowicz i Lasek całkowicie unikają wchodzenia w szczegóły dotyczące „podpisów” wybuchów i klasycznych oznak eksplozji na końcówce lewego skrzydła, nie jest przypadkiem. W literaturze kryminalistycznej dla badaczy wypadków „podpis” wybuchu definiuje się jako cechę, która może być wyjaśniona jedynie przez wybuch^{9,10,11} **/8.9.10/**. Zrolowane ponad 450 stopni krawędzie końcówki skrzydła są klasycznymi tego przykładami, zwanymi lokami powybuchowymi, będącymi dowodami rozstrzygającymi. Ponadto osie zagięć są prawie równoległe do kierunku lotu. Wniosek, że doszło do wybuchu jest ponadto potwierdzony dużą liczbą charakterystycznych oznak eksplozji. Trzech z grupy wysoko doświadczonych ekspertów europejskich niezależnie od siebie doszło do tego samego wniosku.



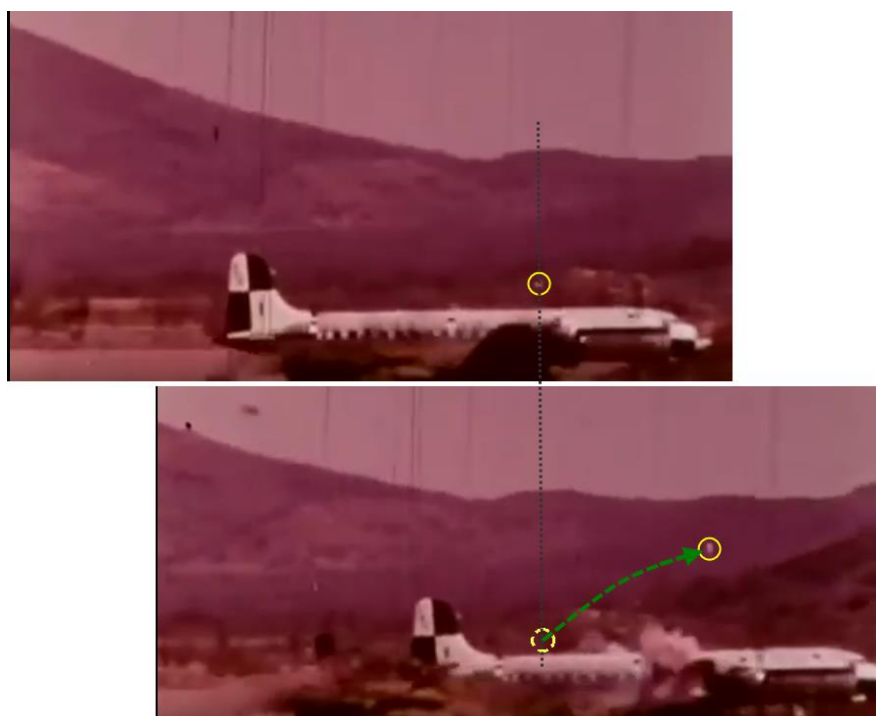
Rysunek 10. Zrolowane ponad 450 stopni krawędzie są klasycznymi „podpisami” wybuchu, co ilustruje literatura śledczo-sądowa dotycząca badań wybuchów, co potwierdza stanowisko trzech niezależnych szanowanych w świecie ekspertów.

Po przecięciu skrzydła przez liniowe materiały wybuchowe, dowolna utworzona liczba fragmentów blachy, żeber i poszycia rozprysnie się w przestrzeni z powodu sił aerodynamicznych. Faktem jest, że takie szczątki były obecne 40 m po jednej stronie i 20 m po drugiej stronie tzw. brzozy Bodina. Jest także faktem, że znaleziono szczątki luźno wiszące na gałęziach tzw. brzozy Bodina. Komisja pokazała poprzez eksperymenty, że takie szczątki, by luźno zawisnąć na gałęziach drzewa, musiały oddzielić się od samolotu 80 do 100 metrów wcześniej (biorąc prędkość TU154M za prędkość początkową szczątków).

Jednakowoż wysiłek Marka Czachora, by wyjaśnić, w jaki sposób można znaleźć takie szczątki na gałęziach drzewa (zapominając wyjaśnić te znalezione po obu stronach) zasługuje na komentarz, ponieważ ilustruje to kolejną metodę dezinformacji. Czachor sugeruje, że kawałki szczątków oderwanych od skrzydła podczas eksperymentu kolizyjnego wykonanego w 1964 roku lecą pionowo w górę¹². Jego teoria polega na tym, że takie szczątki wytworzone na smoleńskiej brzozie mogłyby poszybować pionowo w górę a następnie spaść i osadzić się na gałęziach tej samej brzozy. Jednak pokazując eksperyment kolizyjny zestawia przy sobie dwa ujęcia, odcinając ogon samolotu, który mógłby posłużyć jako punkt odniesienia, co z kolei pozwala mu wykreować fałszywe wrażenie (patrz zdjęcie 11). Rzeczywistość jest taka, że fragment samolotu, na który wskazuje Czachor, nie tylko leci w górę, ale dodatkowo leci ponad 40 metrów do przodu z prawie taką samą prędkością, jak sam samolot, co łatwo zobaczyć przy prawidłowym ustawianiu obrazów (patrz zdjęcie 12).



Rysunek 11. Przez odcięcie ogona samolotu i zestawienie obok siebie zdjęć wykonanych przez poruszającą się kamerę można odnieść wrażenie, że zaznaczony przez Czachora żółtym okręgiem odlamek samolotu głównie leci w górę. W rzeczywistości kontynuuje lot do przodu z prawie taką samą prędkością jak samolot (patrz kolejne zdjęcie). Zmiana profilu gór w tle zdjęcia ujawnia ruch kamery.



Rysunek 12. Te same kadry, które pokazuje Czachor, właściwie przypisane w odniesieniu do profilu gór widocznych w tle. Teraz ruch do przodu zaznaczonego żółtym okręgiem odlamka samolotu jest oczywisty, a iluzja ruchu pionowo w górę znika. Zwróćmy uwagę, że „odlamek Czachora” zachowuje prędkość do przodu oraz odległość względem ogona jako punktu odniesienia.

Artymowicz i Lasek utrzymują, że wygięte części płyty skrzydła lub szczątki drewna znalezione na krawędzi oddzielenia końcówki skrzydła są dowodami na uderzenie skrzydła w brzozę. To pokazuje ich brak umiejętności śledczych. Wyobraźmy sobie osobę zabita kulą pistoletu strzeloną w głowę. Osoba ta następnie upada na drzewo zadrapując sobie ramię. Odnalezienie kuli w głowie może wyjaśnić upadek i otarcia na ramieniu, ale odkrywając jedynie i wyłącznie zadrapane ramię nie można wyjaśnić kuli w głowie. Klasyczne „podpisy” eksplozji w skrzydle TU-154M w Smoleńsku to taka "kula", resztki drewna i wygięte płyty to "otarte ramię". Nawiasem mówiąc, tak wygiętą część o zbliżonym kształcie do tej, którą "eksperci" uważają za dowód, komisji udało się osiągnąć w wyniku wykonanych przez nią eksperymentów, przecinając aluminiowe skrzydło materiałami wybuchowymi, a ja mogę osobiście zaświadczyć, że nie było tam żadnej brzozy.

Maskirowka

Reżyser Grzegorz Braun argumentował w 2016¹³ (przed ekshumacjami), że nie można mieć pewności, że delegacja VIP-ów, w tym prezydenta i pierwszej damy, faktycznie opuściła Warszawę, a jeśli tak, to nie można być pewnym, że ich TU-154M rozbił się w Smoleńsku. Nie można też być pewnym, że faktycznie zginęli. Teoria ta wykorzystuje uczucia ludzi, którzy z głębi serca chcieliby uwierzyć, że ta katastrofa nie była prawdą, karmiąc ich podświadomość pewną nadzieją w całej tej tragedii.

O ile dobrze rozumiem pomimo iż ekshumacje udowodniły bezsprzecznie, że pasażerowie i załoga TU154M nie żyją, obecnie Grzegorz Braun nadal twierdzi, że 60 tysięcy odłamków kadłuba w Smoleńsku mogą należeć do innego samolotu.

Pan Braun, który jest bardzo utalentowanym reżyserem, podczas swojej kariery musiał doświadczyć, jak trudne i czasochłonne jest ustawienie sceny w imitujący rzeczywistość sposób. Wiele tysięcy zdjęć z miejsca katastrofy z wielu różnych, niezależnych od siebie źródeł, które potwierdzają się nawzajem, czasem pokazując ten sam obiekt pod różnymi kątami, materiał wideo zrobiony tuż po tragedii, zdjęcia satelitarne i zeznania świadków świadczą o katastrofie w Smoleńsku. Ale mimo to wyobraźmy sobie teraz, że musimy złożyć 60 000 części we właściwej kolejności. Niektóre ważące tonę, niektóre małe. Niektóre na drzewach, niektóre głęboko w ziemi, a inne na ziemi. Wyobraźmy sobie, że musimy ciąć drzewa w pobliżu ulicy Kutuzowa i rozłożyć części drzew w odpowiedniej kolejności. Rozpalmy ogniska, poukładajmy ciała. Wykopmy artefakty z ziemi w prawidłowy sposób. Poświadczajmy drzewa w pobliżu miejsca katastrofy. Rozetrzyjmy błoto na stojących jeszcze drzewach. Wymieszajmy fragmenty ciał, drzewa i części samolotów jeden na drugim. I robiąc to wszystko bez zwracania uwagi opinii publicznej, mając jedynie kilka godzin na wykonanie zadania - w tym pracę w ciemną noc. Zdjęcia satelitarne pokazują, że nic z wyżej opisanych rzeczy nie miało miejsca 9 kwietnia 2010. Szkoda, że talent i wyobraźnia Grzegorza Brauna nie zostały ukierunkowane na dziedzinę sztuki filmowej.

Kłamstwa wprost.

Klika lat temu Maciej Lasek został zobowiązany przez polski sąd do odpowiedzi na konkretne pytanie, którego sens brzmiał: jak to możliwe, że samolot uderzający w podmokły grunt pod niewielkim kątem, z niewielką prędkością pionową, rozpada się na dziesiątki tysięcy części, pasażerowie doświadczają ogromnych przeciążeń, a samolot nie zostawia krateru?

Czy efektem absurdałnych teorii i kłamstw nie przystających ani do obrazu zdarzeń, ani praw natury jest to, że Lasek do dziś nie jest w stanie odpowiedzieć na to proste pytanie?

Nie wdając się w szczegóły, Artymowicz będzie twierdził, że praca wykonana przez wysoko wykwalifikowaną niezależną instytucję amerykańską jako jedyną na świecie zatwierdzoną przez FAA do wykonywania takich analiz, jest błędna, i Artymowicz wie lepiej, jak to zrobić. Innym przykładem jest opis jednego z najwybitniejszych na świecie badaczy wypadków lotniczych, pana Franka Taylora. Frank Taylor rozpoczął karierę w lotnictwie, a później pracował przy projektowaniu układów paliwowych samolotów. Obecnie ma on nie tylko ponad 40-letnie doświadczenie w badaniu wypadków, ale jest też założycielem nowoczesnego programu badania wypadków lotniczych, zaproponowanego przez Cranfield University. Program jest powszechnie uznawany za najlepszy na świecie, dzięki któremu kształci się większość badaczy powypadkowych. Podczas moich studiów magisterskich na Cranfield spotkałem się z kolegami z każdego zakątka świata i wszyscy wyrażali się na temat programu z najwyższym szacunkiem. Za swoje wielkie osiągnięcia w badaniach dotyczących bezpieczeństwa i wypadków Frank Taylor - jako jeden z około 40 na świecie - otrzymał nagrodę Jerome Leader. Jest jednym z zaledwie 35 tzw. członków

„Fellow” Międzynarodowego Stowarzyszenia Badaczy Wypadków i Bezpieczeństwa (ISASI), którzy cieszą się najwyższą renomą w zawodowej społeczności. Jest on powszechnie szanowany w społeczeństwie jako doskonały i wysoce uczciwy badacz wypadków lotniczych.

Artymowicz, Lasek i im podobni uważają jednak, że Frank Taylor *„nie ma żadnych kwalifikacji, by wypowiadać się na temat katastrofy”*. Uśmiecham się na myśl o tym, jakie realne kwalifikacje mają panowie Artymowicz, Lasek i Czachor.

¹ <http://faktyosmolensku.natemat.pl/229657,smolenskie-wybuchy-franka-taylora>.

² <http://www.rmfm24.pl/tylko-w-rmf24/popoldniowa-rozmowa/news-prof-artymowicz-eksplozje-w-kadlubie-i-skrzydla-tu-154m-ani-,nld,2568125>

³ http://www.mif.pg.gda.pl/kft/Akron1/Po2lat_v4.pdf

⁴ Wiesław K. Binienda „Analiza Dynamiczna Zniszczenia Struktury Samolotu TU-154M W Smolensku 10 Kwietnia 2010”, Materiały Konferencyjne, Konferencja Smolenska I, 2012

⁵ http://www.fis-ski.com/mm/Document/documentlibrary/Skijumping/03/20/22/StandardsfortheConstructionofJumpingHills2012_english_English.pdf

⁶ <http://www.skisprungschanzen.com/EN/Ski+Jumps/NOR-Norway/06-Buskerud/Vikersund/0005-Skiflygingsbakke/>

⁷ Aircraft Accident Report. Southern Airways, Inc. DC-9, N97S. Tri-State Airport, Huntington, West Virginia, Nov 14, 1970. Raport numer NTSB-AAR-72-11

⁸ <https://www.usatoday.com/story/travel/flights/2012/10/01/inside-a-doomed-jetliner-tv-show-stages-727-crash/1606749/>

⁹ Forensic Investigation of Explosions, Second Edition. Editor Alexander Beveridge. ISBN 9781420087253, 2011

¹⁰ V. Ramachandran, A.C. Raghuram, R.V.Krishnan, and S.K. Bhaumik, "Failure Analysis of Engineering Structures: Methodology and Case Histories". National Aerospace Laboratories, Bangalore. ISBN 0-87170-820-5

¹¹ Investigation of an Aircraft Accident by Fractographic Analysis. R.V.Krishnan et. Al. *Materials Science Division, National Aeronautical Laboratory, Bangalore 560017, India*

¹² <https://www.youtube.com/watch?v=8CZxvu85VM4>

¹³ <http://ewinia.nowyekran.pl/neon24.pl/post/132411,grzegorz-braun-malo-znane-informacje-o-zamachu-w-smolensku>