

Duński inżynier nie zgadza się z wyjaśnieniem katastrofy polskiego samolotu.

Brzoza nie mogła być przyczyną katastrofy polskiego samolotu z Prezydentem na pokładzie, cztery lata temu, podczas lądowania w Rosji - uważa duński inżynier.

Katastrofa Samolotu

Wylczenia duńskiego inżyniera przyciągnęły uwagę wielu ludzi w związku z narodową tragedią w Polsce. Polski samolot rządowy uległ katastrofie podczas podchodzenia do lądowania w Smoleńsku w Rosji 10-tego kwietnia 2010 roku. Wszystkie 96 osób na pokładzie, włącznie z Prezydentem Polski Lechem Kaczyńskim, zginęły. Zachęcony do odnalezienia prawdziwego wytłumaczenia tej katastrofy, Duńczyk mgr inż. Glenn Jorgensen brał udział w konferencjach związanych z tematyką tej katastrofy, prowadził dyskusje z czołowymi polskimi ekspertami badającymi tę katastrofę oraz pod koniec stycznia zaprezentował swój raport i odpowiadał na pytania na posiedzeniu Komisji Parlamentarnej w Sejmie. Praca jego spowodowała wielkie poruszenie, gdyż wyniki jej popierają hipotezę, że ten wypadek nie był zwykłym wypadkiem, ale zamachem. Glenn Jorgensen mówi dla gazety "Ingeniøren", że jego analiza nie pokazuje, co spowodowało katastrofę, tylko, że powody były inne, niż te opisane w raporcie komisji MAK. On nie odrzuca jednak możliwości zamachu i spisku. "Jeżeli ja miałbym zadanie dokonać ataku na samolot tak, aby wyglądał jak najzwyklejszy wypadek, to użyłbym ładunków wybuchowych na niskiej wysokości", powiedział.

Wypadek ten był wyjaśniany przez MAK - rosyjską komisję do spraw badania wypadków lotniczych, która w styczniu 2011 roku stwierdziła, że samolot podczas podchodzenia do lądowania uderzył w brzozę 5 metrów nad ziemią, 5,5 metra od końca lewego skrzydła.

Zabici przez przyspieszenie 100g

Według raportu MAK, asymetryczna siła unoszenia oddziaływująca wówczas na samolot, spowodowała obrót w lewo. W ciągu pięciu sekund samolot obrócił się do góry kołami w powietrzu. Uderzył w ziemię pozostałą częścią lewego skrzydła, a następnie przodem samolotu, w taki sposób, że wszyscy na pokładzie samolotu byli poddani przeciążeniu 100g, i zginęli na miejscu. Oficjalny polski raport opublikowany w lipcu 2011 roku, obciążał częściową odpowiedzialnością rosyjskich kontrolerów lotu, ale zaakceptował powód katastrofy, jakim miała być brzoza. Wielu Polaków podejrzewa, że odpowiedzialność Rosji za ten wypadek jest znacznie większa. Takie spojrzenie jest również podzielane przez prof. Wiesława Biniendę z Uniwersytetu w Akron USA, który jest redaktorem naczelnym lotniczego pisma naukowego „Journal of Aerospace Engineering”. Jego obliczenia pokazały, że gdyby doszło do kontaktu lewego skrzydła z brzozą, to skrzydło przecięłoby brzozę jak nóż, a uszkodzenie skrzydła byłoby nieznaczne. Jego obliczenia pokazały również, że gdyby nawet końcówka skrzydła urwała się na wysokości 5 metrów, to musiałaby ona uderzyć w ziemię 12 metrów dalej. W rzeczywistości końcówka skrzydła została znaleziona 111 metrów za brzozą. Prof. Binienda pokazał, że końcówka ta musiała się urwać na wysokości co najmniej 26 metrów oraz 69 metrów za brzozą. Wielu innych ekspertów interesuje się tym wypadkiem, ale tylko Glenn Jorgensen jest wyjątkiem, gdyż nie jest Polakiem. On dokładnie przeanalizował dane i wnioski z raportu MAK i dokonał wylczeń używając praw aerodynamiki. Zakupił również zdjęcia satelitarne pokazujące ślady na ziemi spowodowane tą katastrofą. Po około 500 godzinach pracy zgodził się z wnioskami prof. Biniendy, że wskazywanie na brzozę, jako przyczynę katastrofy jest błędne. Glenn Jorgensen dobitnie mówi, że instrumenty samolotu zanotowały dwukrotnie momenty utraty siły nośnej. To wskazuje, że na wysokości około

30 metrów ponad ziemią, najpierw urwała się 5,5 metrowa końcówka skrzydła, a następnie musiało oderwać się dodatkowo od 3 do 5 metrów skrzydła. "Tylko te założenia związane z dodatkową utratą skrzydła są spójne z danymi zarejestrowanymi w czarnych skrzynkach i ze śladami na ziemi," powiedział. To wyjątkowe zainteresowanie Glenna Jorgensena wypadkiem w kraju, z którym nie ma żadnego związku, jest interesujące. "Moja żona pytała mnie o to samo. Odpowiadam: Kiedy jesteś świadkiem wypadku drogowego, przy którym są już ratownicy, którzy pomagają, to jedziesz dalej. Kiedy jednak widzisz, że ratujący swoim postępowaniem tylko pogarszają sytuację, z pewnością się zatrzymasz, aby zrobić to, co powinno się zrobić," – dodał.

Polski główny ekspert w dziedzinie wypadków lotniczych, prof. Grzegorz Kowaleczko z Wojskowej Akademii Technicznej, nie zgadza się z Glennem Jorgensenem. Opublikował on w grudniu 2013 roku swój raport odrzucający wyniki analizy Glenna Jorgensena.

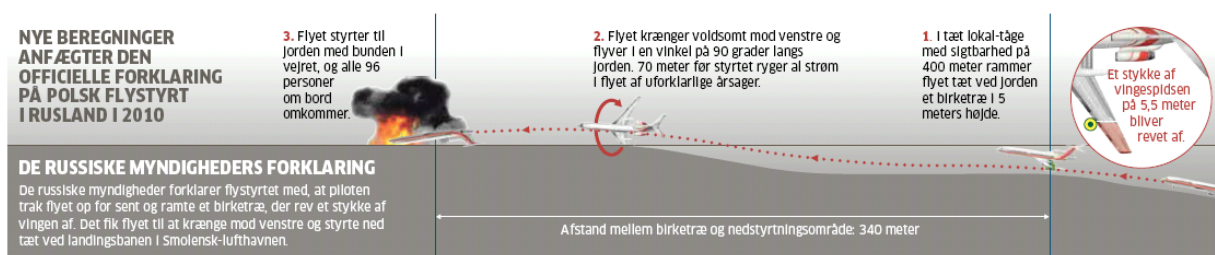
„Obliczenia Kowaleczki pokazały jednak, że samolot powinien lecieć 11 metrów nad brzozą, gdyby założyć, że musi uderzyć w ziemię w miejscu gdzie rzeczywiście uderzył. Oficjalnie krytykuje mnie, ale pytania, jakie zadawał odnośnie mojego raportu mówią mi, że moja analiza jest na właściwym tropie”, stwierdził Glenn Jorgensen. Gazeta "Ingeniøren" zwróciła się mailowo do Grzegorza Kowaleczki o jego komentarz, ale jak na razie nie uzyskaliśmy odpowiedzi. Glenn Jorgensen ma nadzieję, że będzie możliwe zorganizowanie nowej konferencji na temat tej katastrofy, może w Danii, gdzie wszyscy eksperci będą mogli się spotkać.

Jedno jest pewne, że zbrodnia Katyńska pozostaje na zawsze w pamięci Polaków. Podobnie będzie z katastrofą smoleńską.

Zbrodnia Katyńska

W kwietniu 1940 roku w Katyniu, 22 km od Smoleńska, Sowieci dokonali masowej eksterminacji polskich jeńców wojennych. Do 1990 roku Związek Radziecki twierdził, że nic takiego nie miało miejsca. W kwietniu 2010 roku przypadała 70 rocznica tej zbrodni. Polski premier Donald Tusk poleciał do Smoleńska 7 kwietnia by wziąć udział w uroczystościach razem z rosyjskim premierem Władimirem Putinem. Polski Prezydent prof. Lech Kaczyński miał wziąć udział w oddzielnej uroczystości kilka dni później.

Wyjaśnienie władz rosyjskich

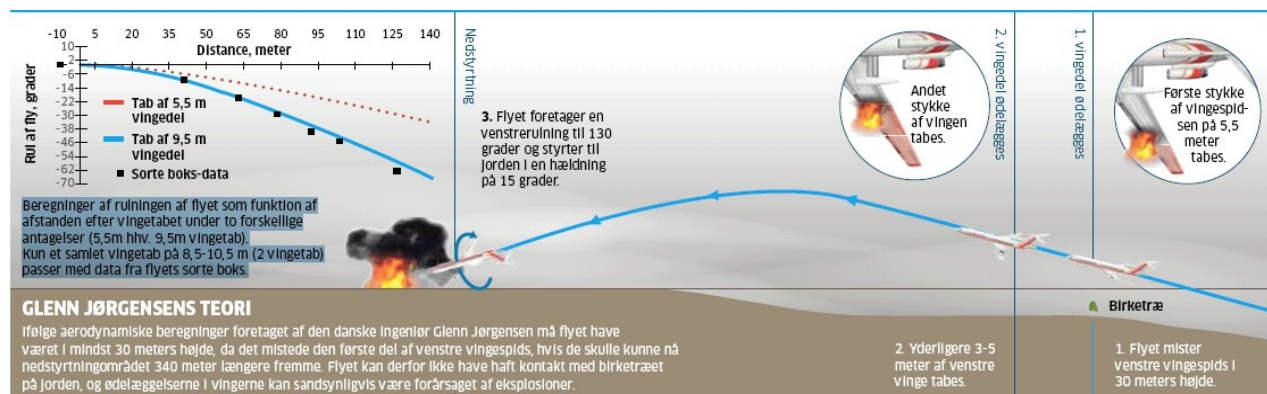


Rosyjskie władze tłumaczą katastrofę tym, że pilot zaczął wznosić samolot za późno i w efekcie uderzył w brzozę, która urwała kawałek lewego skrzydła. To spowodowało obrót samolotu w lewo i katastrofę w pobliżu pasa lotniczego na lotnisku w Smoleńsku.

1. W gęstej mgie o widoczności 400 m samolot uderza w brzozę na wysokości 5 metrów.
2. Samolot gwałtownie obraca się w lewo i leci pod kątem 90 stopni wzdłuż ziemi. 70 metrów przed uderzeniem w ziemię elektryczny system zasilania całkowicie przestaje działać – przyczyna tego zjawiska nie została wyjaśniona.
3. Samolot uderza w ziemię do góry kołami i wszystkie 96 osób na pokładzie giną na miejscu.

- Dystans między brzozą a miejscem uderzenia wynosi 340 metrów.
- Tekst wewnątrz kółka z rysunku powyżej: fragment końcówki lewego skrzydła o długości 5,5 metra zostaje oderwany.

Nowe obliczenia kwestionujące oficjalne wyjaśnienie katastrofy polskiego samolotu w Federacji Rosyjskiej w 2010



Teoria Glenna Jorgensena

Zgodnie z aerodynamicznymi obliczeniami przeprowadzonymi przez duńskiego inżyniera Glenna Jorgensena okazuje się, że samolot musiał znajdować się co najmniej 30 metrów nad ziemią w miejscu gdzie rosła brzoza, w momencie utraty pierwszej części końcówki lewego skrzydła, aby dolecieć do miejsca uderzenia w ziemię 340 metrów dalej. Samolot nie miał więc kontaktu z brzozą, a zniszczenie skrzydła nastąpiło najprawdopodobniej w wyniku wybuchu.

Tekst znajdujący się pod wykresem kąta obrotu:

Obliczenia obrotu samolotu, jako funkcji odległości po utracie końcówki skrzydła przy dwóch różnych założeniach (5,5 m i odpowiednio 9,5 m utraty skrzydła). Tylko całkowita utrata od 8,5 do 10,5 m, (czyli dwa oderwania fragmentów skrzydła) odpowiada danym z czarnych skrzynek.

Konkluzja:

1. Samolot traci końcówkę lewego skrzydła na wysokości 30 metrów nad ziemią,
2. Następnie traci dodatkowe od 3 do 5 metrów skrzydła.
3. Samolot obraca się w lewo 130 stopni i uderza w ziemię pod kątem 15 stopni.

Tekst w pierwszym kółku od prawej:

Pierwszy fragment lewego skrzydła o długości 5,5 m zostaje oderwany.

Tekst w drugim kółku od prawej:

Dodatkowy fragment lewego skrzydła zostaje oderwany.



Tekst od prawej strony:

-Brzoza

-Fragment końcówki skrzydła został znaleziony 111 m od brzozy. Jeśli stwierdzenie oficjalnego raportu, że końcówka lewego skrzydła uderzyła w brzozę i została oderwana byłoby prawdą, to końcówka skrzydła powinna się znaleźć 12 metrów od drzewa, uważa Glenn Jørgensen.

-Znalezione części wewnętrzne z lewego skrzydła.

-Zdjęcie satelitarne obszaru katastrofy

- W dniu 10 kwietnia 2010 roku samolot prezydencki opuszcza Warszawę biorąc kurs na Smoleńsk w Rosji. Mapa poglądowa.



Hvis du ser et uheld, hvor der allerede er folk til stede for at hjælpe, vil du sikkert køre videre. Men ser du, at hjælperne kun gør tingene værre, så stopper du op for at gøre det rigtige. Glenn Jørgensen, civilingeniør

„Kiedy jesteś świadkiem wypadku drogowego, przy którym są już ratownicy, którzy pomagają, to jedziesz dalej. Kiedy jednak widzisz, że ratujący swoim postępowaniem tylko pogarszają sytuację, z pewnością się zatrzymasz, aby zrobić to, co powinno się zrobić”.

Ten artykuł ukazał się w duńskiej gazecie “Ingeniøren” 21 lutego 2014 roku.

<http://ing.dk/artikel/dansk-ingenioer-afviser-forklaring-paa-polsk-flyulykke-166464>