

Air Show Smoleńsk 2013

Taktyka ogłupiania społeczeństwa przez tzw. zespół Antoniego Macierewicza przynosi efekty, bo już 45 proc. Polaków nie wie, komu ufać w sprawie przyczyn katastrofy smoleńskiej. Według sondażu OBOP od kwietnia liczba zdezorientowanych wzrosła o 11 punktów procentowych.

Paweł Artymowicz, 52 lata, doktor habilitowany nauk fizycznych w zakresie astronomii (specjalność astrofizyka), profesor i wykładowca największego kanadyjskiego Uniwersytetu w Toronto, jest jedynym polskim uczonym, który konsekwentnie obala brednie wymyślone przez ekipę Macierewicza.

„FiM”: – Z analizy wpisów na niektórych portach internetowych wynika, że jest Pan naukowcem najbardziej nienawidzonym przez wyznawców religii smoleńskiej. „Czołowy obrońca kłamstwa”, „człowiek moralnie upadły”, „aktor teatryku objazdowego Laska”... Warto tak się narażać?

Prof. Artymowicz: – Nie miesza się do polityki, ale gdy polityka zaczyna gwałcić i obrażać fizykę, a na dodatek moje ulubione hobby – latanie – twardo ich bronię.

– Przejdźmy do niedawnej konferencji smoleńskiej. Jaka jest wartość twierdzeń Wiesława Biniendy, że rezultaty jego badań (symulacje) udowodniły, iż drzewo zawsze będzie przecięte przez skrzydło, że samolot nie uległby rozpadowi na tyle kawałków, a jego masa powinna wyżłobić krater w ziemi?

– Znikoma. Już przed dwoma laty omówiłem wiele błędnych założeń i parametrów wejściowych profesora Biniendy, na przykład bardzo niewłaściwy rozmiar i liczbę elementów obliczeniowych symulujących zderzające się ciała, niewłaściwą gęstość i matematyczny model materiały drewna żywej brzozy i szeregu innych. Niewłaściwie użyto też standardowego komputerowego programu inżynierskiego LS-Dyna. Nie daje on pewnych wyników obliczeń ze względu na niefizyczne usuwanie elementów obliczeniowych, co zwane jest w numeryce sztuczną erozją elementów. Jest obecnie powszechnie znany fakt, że erozja ma bardzo zły wpływ na dokładność obliczeń zderzeń, pęknięcia lub rozrywania belek drewna, jak i kawałków metalu. W najlepszym wypadku praca Biniendy jest słabym technicznie studium wstępnym, a w najgorszym razie – dezinformacją.

– Czyli oszukuje?

– Pewne rzeczy wskazują na świadomą dezinformację. Możliwe jest, że celowo ukrywał pewne wyniki testów amerykańskich agencji FAA i NASA.

Dla celów naukowych rozbito samolot DC-7 w taki sposób, że z prędkością tylko nieco mniejszą niż tupolew w Smoleńsku skrzydło uderzyło w słup telegraficzny. Jego końcówka ułamała się, słup podobnie jak brzoza smoleńska także został złamany. Cześć końcowa skrzydła poleciała do góry i w przód. Spadła po przelecie 135 m, co jaskrawo przeczy obliczeniom profesora, z których wysnuwa on niezachwianie wniosek, że gdy końcówka urywa się tuż nad ziemią, to przelatuje najwyżej 12 metrów. Zarówno moje i inne bardziej poprawne obliczenia, jak i amerykańskie testy fizyczne zadają kłam twierdzeniom Biniendy, o czym profesor został dawno poinformowany. Kontynuuje jednak swoje prelekcje, pokazując błędne wyniki. Niezależnie od tego, jak mocno w nie wierzy, jest to dezinformacja.

– To jego jedyny błąd?

– Drugim faktem kompromitującym obliczenia Biniendy jest to, że nie znając się na lotnictwie ani inżynierii lotniczej, przyjął wielokrotnie za duże grubości blach aluminiowych tupolewa, zwłaszcza w miejscu zderzenia. Ignorując metodologię naukową, ukrywa pełen zestaw danych wejściowych do programu LS-Dyna, czym uniemożliwia społeczności naukowo-technicznej powtórzenie jego obliczeń i wskazanie konkretnych przyczyn tego, że dają błędne rezultaty, co jest widoczne gołym okiem dla każdego dobrego inżyniera lotniczego lub fizyka. Moje apele o publikację pełnego zbioru danych Biniendy ignoruje lub niezgodnie z prawdą tłumaczy prokuratorom wojskowym, że wymagałoby to zgody NASA i jego uczelni. Ujawnił tylko niektóre dane, ale nawet te skąpe informacje wskazują, że przyjął model konstrukcji zmyślnego samolotu o zewnętrznych kształtach tupolewa rządowego, w którym jest tyle aluminium, że samolot nie dałby rady wystartować – byłby zbyt ciężki.

– Na konferencję przybyli też inni specjaliści...

– Nawet pan dr inż. **Wacław Berczyński**, który pracował kiedyś w firmie Boeing jako projektant małych elementów jednego z ich samolotów, nie umie poprawnie policzyć siły nośnej na nieuszkodzonym i uszkodzonym płacie skrzydła, co prowadzi go do kompletnie błędnych

wyobrażeń o tym, że urwanie końcówki skrzydła mogło być skontrolowane przez pilotów tupolewa przy użyciu prawej lotki – czyli, że samolot nie obróciłby się na plecy. Podobne błędy popełnił występujący na konferencji smoleńskiej duński inżynier **Glenn Joergensen**.

– Najgłośniejszą „rewelację” ogłosił **Chris Cieszewski**, który zapewnia, iż brzozy w Smoleńsku w ogóle nie było, bo złamano ją kilka dni przed katastrofą...

– Profesor Cieszewski przeprowadził analizę dostępnych mu danych satelitarnych o słabej rozdzielczości, jednak sięgających wstecz w czasie do 5 kwietnia 2010 r. W pierwszym etapie pracy miał wyznaczyć położenie pnia brzozy po wypadku i wtedy



już popełnił fatalny błąd wynikający częściowo z tego, że nie skorzystał z dokładniejszych dostępnych map lotniczych i satelitarnych, a użył bardzo niepewnej metody odczytywania położenia brzozy z kadrów filmu zrobionego z motolotni. To spowodowało, że przyjął do dalszej analizy położenie brzozy różne od faktycznego prawie o 10 metrów. Nic dziwnego, że gdy spojrzął na to, co znajduje się w źle wyznaczonym przez siebie miejscu 5 kwietnia, de facto patrzył najprawdopodobniej na worki ze śmieciami. Wydało mu się, że na niewyraźnym zdjęciu archiwalnym widzi zlaną brzozę. W rzeczywistości brzoza nie była wtedy złamana, stała po prostu w innym miejscu. Błędny wniosek o wcześniejszym złamaniu drzewa (przed wypadkiem) tak pasował PiS-owskiemu naukowcom, że przyjęli go bez zastanowienia. Sugerowano złamanie brzozy przez Rosjan lub inne siły nieczyste, jak w jakiejś bajce.

– Czy ta brzoza stojąca na działce Bodina była jedynym uszkodzonym drzewem w okolicy?

– Ależ skąd! Tupolew wyciął w rzadkim lesie smoleńskim całą przecinkę, trójwymiarową ścieżkę wskazującą dokładnie, jak lecąc 8–29 m nad ziemią, obracał się na lewe skrzydło, a w końcu spadł

na ziemię niemal obrócony na plecy, w kierunku odchylnym od początkowego kursu o 20 stopni w określonym miejscu, tj. na faktycznym polu rozpadu samolotu. Gdyby więc (hipotetycznie!) ktoś upozorował przed wypadkiem tę całą ścieżkę ruchu samolotu wskazującą na punkt spadku, to natychmiast inscenizacja zostałaby wykryta. Piloci nic niewidzący przez gęstą mgłę ani żadne urządzenia nie potrafią naprowadzić samolotu na upozorowaną ścieżkę dostatecznie dokładnie. Byłyby wtedy dwa miejsca katastrofy – jedno prawdziwe, a drugie na końcu upozorowanej ścieżki cięcia drzew, gdzieś indziej, zapewne kilkadziesiąt metrów dalej, bliżej lub w bok. W rzeczywistości jest

samolotu zostało rozerwane kilkadziesiąt metrów przed brzozą?

– Doktor Nowaczyk, który – jak słyszałem – nie pracuje już w uniwersytecie stanu Maryland, niewykluczone, że w jakimś związku ze swoją aktywnością w grupie Macierewicza, nie jest specjalistą od czeokolwiek związanego z dynamiką obiektów poruszających się w powietrzu, nie zna się na wybuchach ani nie potrafi zinterpretować poprawnie dostępnych mu zapisów parametrycznych z czarnych skrzynek. Wsławił się w przeszłości kilkoma domysłami wypromowanymi przez swój zespół do rangi „prawd smoleńskich”, ale wszystkie jego dotychczasowe domysły okazały się głęboko nietrafne. W tym zespole Macierewicza najgłośniej powtarzają wysnaną z palca wersję, że opublikowany w załączniku do raportu komisji Millera (KBWLLP) komunikat nr 38 systemu wczesnego ostrzegania TAWS jest w sprzeczności z wyznaczoną przez tę komisję trajektorią samolotu. Wykazałem półtora roku temu, że to nieprawda – TAWS 38 leży w istocie na fizycznie obliczonej trajektorii ruchu samolotu z dokładnością lepszą niż błąd pomiaru położenia samolotu przez przyrządy pokładowe. Nie traktowałbym więc ewentualnych nowych rewelacji dr. Nowaczyka serio, tym bardziej że przeczą one dobrze udokumentowanym faktom.

– Zapoznał się Pan z opublikowanymi przez prokuraturę zeznaniami ekspertów Macierewicza?

– Nie używajmy słowa „ekspert”, bo w istocie można ich co najwyżej określić mianem konsultantów. Te zeznania ukazały brak jakiegokolwiek styczności z lotnictwem, z badaniami wypadków lotniczych lub z tymi dziedzinami inżynierii i nauki, które są zasadnicze dla analizy wypadków. To, że brzmiały komicznie (np. na pytanie o zakres swojej wiedzy świadek odpowiada: „Mam duże doświadczenie w lataniu samolotem jako pasażer”), stanowiło niezamierzony efekt. Pytania były oczywiste i standardowe, a konsultanci postanowili – nie wiedzieć czemu – ośmieszyć się, zamiast przyznać, że nie mają pojęcia o lotnictwie ani sugerowanych przez siebie wybuchach w samolotach. **Najważniejsze było jednak to, że nie przekazali najmniejszego skrawka dowodu materialnego ani żadnych godnych uwagi innych wyników prac na uzasadnienie insynuowanych przez nich wybuchów i zamachu.** Zebrani przez Macierewicza dyletanci lotniczy nie potrafili przez 3 lata działalności wnieść do sprawy nic ważnego.

MARCIN KOS
Współpraca T.S.

– Jakie kwalifikacje ma jeden z ulubionych fachowców Macierewicza, dr **Kazimierz Nowaczyk**, by twierdzić, że lewe skrzydło