

Tu-154 stracił skrzydło 26 m nad ziemią

19 listopada 2011

Brzoza nie spowodowała wypadku prezydenckiego tupolewa, a ustalenia MAK nt. przyczyny katastrofy smoleńskiej są wbrew prawom fizyki – wynika z najnowszych badań utytułowanego pracownika NASA, prof. Wiesława Biniendy.

„Gazeta Polska Codziennie” dotarła do niepublikowanych jeszcze najnowszych badań prof. Wiesława Biniendy. Ten pracujący dla NASA naukowiec, dziekan Wydziału Inżynierii Cywilnej Uniwersytetu w Akron, specjalista w zakresie wytrzymałości materiałów używanych w lotnictwie, członek zespołu badającego katastrofę promu kosmicznego Columbia, po raz kolejny podważył dotychczas jedyną oficjalną wersję wydarzeń z 10 kwietnia 2010 r., przedstawioną przez najwyższe organy zajmujące się tragedią smoleńską – Międzypaństwowy Komitet Lotniczy (MAK) i później komisja Jerzego Millera.

Według badań prof. Biniendy teza o brzozie, która miała spowodować katastrofę prezydenckiego tupolewa, jest fałszywa. Profesor opracował matematyczny model skrzydła samolotu i brzozy, a następnie przeprowadził wiele symulacji za pomocą rygorystycznych badań komputerowych wykorzystujących prawa fizyki, aerodynamiki oraz prawa zachowania materiałów. Sprawdzał, co dzieje się z samolotem po uderzeniu skrzydła w drzewo. Uwzględniał różne możliwe kąty natarcia czy gęstości brzozy.

– Wynik był jednoznaczny. Samolot przecina brzozę, a skrzydło nie doznaje uszczerbku powierzchni nośnej – stwierdza jednoznacznie w rozmowie z „Codzienną” prof. Binienda.

Już we wrześniu profesor udowodnił, że w momencie zderzenia samolotu z brzozą nie mogłoby dojść do oderwania fragmentu skrzydła jak sugeruje MAK.

– Według moich analiz stan skrzydła po zderzeniu z brzoza daje możliwość dalszego stabilnego lotu. Wnioski te zostały potwierdzone za pomocą wszystkich przeprowadzonych obliczeń. Przebieg wypadków sugerowany przez MAK i komisje Millera nie mógł mieć miejsca – ocenia prof. Binienda.

Ekspert NASA przeprowadził dalsze badania aerodynamiczne. Cel – ustalenie, czy jeśli faktycznie w jakiś sposób zawiniła brzoza, skrzydło mogło dolecieć 111 m dalej i upaść w miejscu, gdzie je znaleziono. I znowu wyniki badań jednoznacznie zaprzeczają oficjalnym raportom, jakoby urwane skrzydło mogło spaść w odległości 111 m od brzozy.

– Gdyby fragment skrzydła faktycznie oderwał się przy uderzeniu w drzewo z prędkością 80 m/s, to nie mógłby dolecieć 111 m dalej, a samolot uderzyłby w ziemię z prędkością 100 km/h, zaledwie 12 m za brzoza – tłumaczy profesor.

Jeżeli faktem jest, że fragment skrzydła został znaleziony w odległości 111 m od brzozy, to należy sprawdzić, na jakiej wysokości i w jakiej odległości od miejsca znalezienia musiał się ten fragment oderwać od skrzydła, żeby upaść tam, gdzie je znaleziono. – Wyniki badań wyraźnie pokazują, że oderwanie skrzydła musiało nastąpić 70 m za brzoza na wysokości co najmniej 26 m od ziemi, podczas gdy trajektoria sugerowana przez MAK sugeruje, że w przestrzeni pomiędzy brzoza a miejscem znalezienia kawałka skrzydła samolot leciał na wysokości nie większej niż 6,5 m – mówi profesor.

Według niego, zakładając, że fragment odrywa się na wysokości 6,5 m nad ziemią, jak sugeruje MAK, nie jest możliwe, aby taki fragment urwany z lewego skrzydła mógł się znaleźć po prawej stronie osi samolotu. Badania pokazują, że w pierwszym etapie lotu fragment urwanego skrzydła gwałtownie opada do ziemi. Aby ruch na prawo był możliwy, fragment ten musi oderwać się na wysokości co najmniej 26 m. Według prof. Biniendy ostateczna pozycja, gdzie nastąpiło oderwanie skrzydła, znajduje się 70 m od brzozy na wysokości 26 m. Brzoza nie miała nic wspólnego z

rozpadem samolotu.

Autor: Katarzyna Pawlak

Na podstawie: Gazeta Polska Codziennie

Źródło: Niezalezna.pl