

**Katastrofy samolotowe** są zawsze niesłychanie nagłaśniane, mimo że „koszą” dużo mniej istnień ludzkich w porównaniu np. do wypadków samochodowych. Poniżej przedstawiam listę większych lub mniejszych cywilnych nieszczęśliwych wypadków samolotowych w Szwecji lub z udziałem szwedzkich linii lotniczych.

**1947 10 26** - z Istanbułu do Aten leciał zarejestrowany w Szwecji ABA (Aktiebolaget Aerotranspot) samolot DC-4, w Grecji zderza się z górą, wszystkie 44 osoby znajdujące się na pokładzie – zginęły.

**1947 11 18** - leciał samolot z Etiopii do Szwecji (typ Bristol 170 wypożyczony przez AB TT-Transport), na trasie z Sycylii do Rzymu zbacza z kursu i na południu Neapolu uderza w górę – wszystkie osoby (25) zginęły.

**1948 07 04** - samolot typu DC-6 należący do SAS, w powietrzu ulega kolizji z wojskowym samolotem brytyjskim nad North Wood na północ od Londynu, wszystkie 44 osoby znajdujące się w tych 2 samolotach – zginęły.

**1949 02 08** - znika z radarów samolot typu Vickers Viking, którego właścicielem był DDL (Det Danske Luftfartsselskab) z 27 osobami na pokładzie przy podchodzeniu do lądowania na lotnisku Kastrup/Kopenhaga. Odnaleziony został po miesiącu na 23 metrach pod wodą w Öresund na wysokości miejscowości Barsebäck.

**1960 01 19** - katastrofa samolotu typu Caravelle należącego do SAS w pobliżu Ankarę w Turcji. Samolot bez podania przyczyny leciał 1000m niżej i uderzył w górę. Wszystkie, 42 osoby na pokładzie – zginęły.

**1961 09 18** - katastrofie uległ szwedzki DC-6 wypożyczony przez ONZ w Ndola obecnie Zambia. 16 osób będących na pokładzie zginęło, w tym Dag Hammarskjöld Przewodniczący ONZ. Podejrzeń, że samolot został zestrzelony nigdy nie udało się potwierdzić.

**1964 11 20** - katastrofa nastąpiła podczas lądowania samolotu Metropolitan należącego do Linjeflyg. Podchodził zbyt nisko do lądowania na lotnisku w Ångelholm. Samolot uderzył w zbocze góry, zaplątał się w linię wysokiego napięcia i położył na „plecach”. Z 43 osób na pokładzie - zginęło 31, 12 przeżyło w tym 3 bez obrażeń fizycznych.

**1965 02 08** - katastrofa DC-7 należącego do SAS podczas startu na starym lotnisku w Teneriffie, samolot zaczął się palić i został całkowicie zniszczony, ale 91 osób na pokładzie przeżyło.

**1969 01 13** - katastrofa DC-8 należącego do SAS podczas podchodzenia do lądowania na międzynarodowym lotnisku w Los Angeles, samolot wpadł do wody, ogon znalazł się pod wodą, 15 osób z 45 - zginęło

**1970 01 05** - katastrofa 4 motorowego CV-990 należącego do Spantax – zraz po starcie z Arlanda/Sztokholm, z 10 osób jakie znajdowały się na pokładzie 5 zginęło. Pozostałe 5 osób, miało odmrożenia, ponieważ odnalezienie samolotu trwało kilka godzin.

**1970 04 19** - katastrofa DC-8 należącego do SAS z powodu zapalenia się silnika podczas startu z lotniska Fiumicino/Rzym. Samolot został całkowicie zniszczony – lecz nikt na pokładzie nie odniósł obrażeń.

**1973 01 30** - katastrofa DC-9 należącego do SAS na lotnisku w Oslo zaraz po starcie do Tromsø. Mimo wysokiej szybkości przerwano start za późno. 1100 metrów płyty lotniska było za mało by zahamować samolot i wpadł on do pokrytego lodem Oslo-fjordu. Zatonął po 20 min. – ale wszyscy pasażerowie uratowali się bez uszkodzeń.

**1977 01 15** – katastrofa Vickers Viscount należącego do Linjeflygs, lecącego na lotnisko Bromma/Sztokholm. Samolot lądował na parkingu lotniska Kalvesta. Przyczyną było zalodzenie stabilizatora. Wszyscy na pokładzie - 22 osoby zginęły.

**1984 02 28** - katastrofa DC-10 należącego do SAS na lotnisku Kennedy'ego w Nowym Yorku. Samolot lądował na 1400 metrze, pozostała część płyty była za krótka by zahamować, samolot zjechał z płyty lotniska i zatrzymał się w wodzie. Nikt nie doznał uszkodzeń.

**1989 05 08** – katastrofa 2 silnikowego Beechcraft 99 należącego do Holmstrom Flyg, nastąpiła tuż przed lądowaniem w Hannas/Szwecja, Samolot był błędnie załadowany – za duży ciężar na ogonie. Wszyscy – 16 osób zginęło.

**1991 12 27** – katastrofa MD-81 należącego do SAS zaraz po starcie z Arlanda do Warszawy, gdy 2 silniki stanęły ponieważ lód ze skrzydeł został zasany do motorów. Samolot zawracał na lotnisko (hamując szybkość potrzebną do startu - skrzydłami ściął ok. 30-50 sosen, zdjęcia były publikowane we wszystkich gazetach, w ciągu następnych dni.. - JZ) wylądował na polu obok Gottrora i wszyscy **129 osób na pokładzie cudem przeżyło.** (było kilka złamań nóg i rąk oraz wiele potłuczeń, samolot przełamał się na **3 części**, co widać na poniższym zdjęciu, a nie został rozerwany na tysiące części - dlaczego? - JZ).



**2001 06 21** – podczas lotu MD-81 należącego do SAS z Arlanda do Helsinek, w ciężkiej burzy z piorunami i gradem, który zbił obie szyby w kokpicie, kapitan wysłał „Mayday” lecz szczęśliwie ląduje i żadna z 69 osób na pokładzie nie została poszkodowana.

Każdy z polityków myśli, że innych może „to” spotkać, ale jego to na pewno nie. Teraz to się zemści. Jeżeli nie odpowiemy w 100% co było przyczyną śmierci 96 Polaków pod Smoleńskiem, to nie będzie wyleczenia w przyszłości.. Wtedy pozostanie tylko pytanie - kiedy zdarzy się następna „katastrofa” - ?

#### **11- Pasy bezpieczeństwa powinny przypominać literę Y.**

Nie pokazano zdjęć ofiar katastrofy – bo były zmasakrowane. Jak to się stało? Gdy metalowa wieża oderwała lewe skrzydło, samolot obrócił się do góry kołami, podłoga stała się sufitem, a sufit podłogą, natomiast pasy w kierunku „do góry” nie trzymają czyli po obrocie nie wytrzymały ciężaru ciała do dołu, dlatego wszyscy pasażerowie jak bezwładna luźna masa z sufitu spadli na podłogę i miażdżyli siebie nawzajem uderzając o drzwi w 3 przedziałach i stąd rozpoznawanie na 3 „raty” takie jest „tłumaczenie oficjalne” – ale dlaczego na zdjęciach nie widać foteli?.

#### **12- TV pokazała amatorski film z pierwszych minut po katastrofie pod Smoleńskiem, który trafił do internetu, słychać tam - „2 strzały” oraz głosy po rosyjsku i polsku - ?**

**Pytania** - czy jest możliwe obecnie „wystrzelenie impulsu elektronicznego” który zaburza:

a- pomiar wysokości?- b- pomiar kierunku?-

c- pomiar szybkości lotu? Tego nie wiem, ale „wirusy elektroniczne” to nie jest żadna nowość...

#### **13- Cały lot trwał ok.90 min.**

Rosjanie winni zrobić sobie kopie, a czarne skrzynki oddać Polsce. Właścicielem samolotu i skrzynek jest Polska. Analiza zapisu skrzynek winna być zrobiona w Polsce i dodatkowo przez Komisję Międzynarodową. Bezstronną. Np. z NATO.

#### **14- Samolot CASA w Mirosławcu – zginęło 20 wysokich wojskowych też podczas podchodzenia do lądowania: przechylenie, spadek siły nośnej, gwałtowne obniżenie wysokości, zejście z kierunku lotu i zderzenie z ziemią... czy to nie była próba - ?**

**Polska musi iść drogą prawdy historycznej - z każdym sąsiadem.**

**Polacy muszą być mądrzy przed - a nie po szkodzie !**

*Jan Zuchowski dr w med.*

*2010 04 27*

### Pytania do czasów Putina:

1- **Jak ratowano okręt podwodny KURSK** – 118 osobowa załoga zagotowała się !

2- **Podczas odbijania teatru na DUBROWCE** – bezmyślnie zagazowano 300 osób!

3- **Odbijając szkołę w Biełstanie** – zginęło 450 osób w tym 170 dzieci !

To są fakty.

### POST SCRIPTUM do... (>2010 04 10< Katastrofa czy...-?)

Po wysłaniu powyższego >tekstu< pocztą e-mail do Biuletynu OIL w Koszalinie, wysłałem go następną w podobny sposób jeszcze do 8 najbardziej poczytnych gazet w Polsce. Zabrało to ok. 1godz. czyli ułatwienie niebywałe gdy się wspomni pisanie na maszynie i przez... kalkę. Nie wiem czy któraś z tych gazet opublikowała ten art., ale np. Nowiny z Rzeszowa nie. Wiem bo jeszcze je prenumeruję... Dlaczego „gazety” nie chcą publikować tekstu o innym punkcie widzenia w dziale listy do redakcji, podpisanego imieniem i nazwiskiem (czyli bez ponoszenia odpowiedzialności) – tego nie wiem, ale wiem na pewno w 100%, że jest TO uprawianie polityki, a każda polityka jest po jakiejś stronie...

Po kilku dniach postanowiłem w/w tekst wysłać podobną pocztą, do jeszcze kilkunastu znajomych lub ważnych osób w Polsce. Gdy po wpisaniu adresu internetowego, w polu temat napisałem: **Smoleńsk, wszystkie wysłane maile** wróciły po ½ do 1 godz. z informacją, że nastąpił „błąd” i tu wiele cyfr - mnie nic nie mówiących a po kilku nowych próbach samoistnie: „przerwało się połączenie internetowe”. Zaproszony technik internetowy, stwierdził, że cyt. „zawiesił się serwer, muszą go odblokować”. Zabrało mu to ½ godz. Wtedy „poszedłem po rozum do głowy” i ponownie wysłałem ten sam tekst, do tych samych osób, z tym że w polu temat pisałem – **art.** Tym razem cała poczta do kilkunastu osób została wysłana - bez zwrotu!

Wtedy postanowiłem wysłać tekst za granicę do osoby w Szwecji, pisząc jak na początku w polu temat: **Smoleńsk**. Po godzinie zadzwoniłem, by sprawdzić czy e-mail wszedł. Okazało się, że nie, a na dodatek został zablokowany serwer w Sztokholmie! Szwedom zabrało **1 tydzień** by go odblokować! Złożyłem gratulacje „mojemu” technikowi. Jak to sobie wytłumaczyć nie wiem, może ktoś z Czytelników zna rozwiązanie-?

2010-05-25 o 8,00 wyjechałem z Narola moim Volvo 940 z 2 kuzynami do Mielca.

Jeden z nich inżynier po politechnice kupił sobie na targu - **GPS za 200zł** i zaproponował jazdę na wprost przez Kopki i Bojanów, zamiast przez Jarosław i Rzeszów, argumentując, że będzie bliżej i pusto na drodze. Zaoponowałem – ja nigdy w życiu tymi bocznymi drogami nie jechałem, na pewno się pogubię, a w lesie bez znaków drogowych (są tablice z kierunkami ale często nie ma nazw miejscowości dokąd droga prowadzi!) kogo zapytam jak jechać-? **Wujek – on nas będzie prowadził z dokładnością do 5 metrów, spokojna głowa.** OK - czemu nie przetestować tej nowej techniki i to **bez anteny!** Jedziemy, GPS został ustawiony od~do i zaczyna nadawać ludzkim głosem: „za 100m będzie skrzyżowanie w Płazowie, ale ty jedziesz prosto, za 100m będzie skrzyżowanie w Kowalówce, skreścisz w prawo i po 5 m w lewo do Żukowa, w Żukowie skręć w prawo, przez Tamogród jedź na wprost do Kopek”.

W Kopkach postanowiłem go oszukać, gdy powiedział skrzyżowanie przejeżdż na wprost, skreściłem w prawo, ale GPS już na 5metrze zaczął na mnie krzyżeć: **źle jedziesz! nawróć w lewo! skręć w prawo!** To znaczy, że mój **mały samochód w stosunku do samolotu**, był bez przerwy śledzony z góry przez satelitę z dokładnością do 5 metrów! W tym czasie padał deszcz, przez 2km była mgła, jechaliśmy wąską drogą przez las podczas gdy korony drzew liściastych zasłaniały zupełnie niebo, a w jednym miejscu pracowały spalinowe prądnice napędzające młoty pneumatyczne do kruszenia asfaltu.

**GPS przez całą drogę (ok.150km) pracował bez zakłóceń.** Pytanie jest czyżby Prezydenta Polski nie było stać na GPS za 200zł a oszczędzając latał ze starą nawigacją, której dokładność wynosiła: +/- 100 metrów podczas nadlatywania na kierunek pasa startowego-? I znowu prośba do Czytelników – może ktoś to wytłumaczyć-? bo ja tego nie rozumiem.

Pozdrawiam Czytelników.

Jan Zuchowski dr n med.

2010 06 10