

## LE COMPTE-RENDU PRELIMINAIRE DES CONFERENCES DE SMOLENSK. RESUME

La Catastrophe de Smolensk qui a eu lieu le 10 avril 2010 constitue la plus grande tragédie nationale d'après-guerre dans laquelle ont trouvé la mort, dans des circonstances ténébreuses, le Président de la République Polonaise et 95 personnalités de l'élite politique polonaise qui accompagnaient le Président. C'est la restitution du déroulement de la Catastrophe à partir de très peu des preuves accessibles aux essais qui était pour la science un défi particulier. Puisque aucune institution officielle n'a pas voulu s'engager dans l'analyse de cette Catastrophe on l'a faite bénévolement dans le cadre d'une **enquête académique** dont les résultats ont été présentés au cours de trois Conférences de Smolensk successives en 2012, 2013 et 2014. Dans l'organisation des conférences se sont engagés plus de 100 professeurs de grande renommée scientifique, représentant les différents domaines des sciences techniques et exactes - au début mécanique et physique, aviation et aérodynamique, électrotechnique et chimie, géodésie et archéologie, plus tard ont joint sciences médicales, sociologie et sciences juridiques. Au cours des Conférences on a prononcé 78 rapports dans lesquels on a analysé tous les aspects du déroulement de la Catastrophe de Smolensk au moyen des méthodes offertes actuellement par les sciences susdites. Les résultats de ces analyses ont été publiés chaque année dans les « Matériaux de Conférence » et ensuite envoyés aux nombreuses bibliothèques académiques et des instituts ainsi qu'ils étaient présentés dans le site d'internet <http://konferencjasmolenska.pl>.

C'est l'hypothèse MAK/Miller, présentée dans le rapport de la commission russe MAK et dans celui polonais de Miller, qui a été l'objet de l'analyse particulièrement détaillée. Selon celle-ci l'avion Tu-154 a abaissé son vol aux environs de la parcelle de Bodin jusqu'à quelque mètres au dessus du sol et en résultat il a frappé de son aile gauche dans le bouleau en se coupant l'extrémité de celle-ci – en résultat il s'est retourné sens dessus dessous – en résultat il a frappé le sol – en résultat il s'est désintégré en milliers des fragments. Les recherches réalisées ont démontré que cette hypothèse est fautive parce qu'elle contredit les lois physiques en vigueur et s'oppose à toute la documentation photographique et cinématographique qui montre vraiment les déformations des morceaux de l'avion et leur répartition sur le lieu de la Catastrophe. La formulation de cette fautive hypothèse n'était possible qu'uniquement après avoir négligé des preuves fondamentales, telles que :

- omission du rapport des archéologues polonais documentant la désintégration de l'avion en 60 000 morceaux environ et démontrant la répartition réelle de ces débris,
- omission du fait, que sur l'endroit de la catastrophe il n'y a pas de cratère qui aurait pu se créer si l'avion avait frappé le sol,
- omission des essais de l'épave de l'avion,
- omission des essais des enregistreurs installés à l'aérodrome,
- omission condamnable des essais des corps des victimes.

Les recherches scientifiques réalisées ont démontré d'une manière unanime que:

- 1) l'avion volait plus haut qu'on a indiqué dans l'hypothèse MAK/Miller, donc il n'a pas pu heurter le bouleau de Bodin,
- 2) s'il l'avait quand même frappé il n'aurait pas coupé son aile mais il aurait découpé le bouleau,
- 3) si quand même l'extrémité de l'aile avait été découpé l'avion ne se serait pas retourné en air sur le dos,
- 4) s'il avait frappé au sol par son dos il n'y aurait pas eu de telle désintégration qu'on voit sur toutes les photos prises sur le lieu.



Entre toutes les preuves témoignant du déroulement réel de la catastrophe il y a celles qui ont la valeur décisive. C'est des principes de la mécanique qu'il résulte que l'éclatement longitudinal du fuselage de l'avion, documenté par de nombreuses photos, n'a pu se produire qu'à la suite d'une explosion dans son intérieur. Une autre preuve de cette importance est que les fragments d'équipement de l'intérieur du fuselage se trouvent sur la terre avant la trace du premier choc de l'avion contre le sol. Cela prouve que c'était la catastrophe type 2B, c'est-à-dire la désintégration du fuselage en air avant qu'il ne touche le sol.

Les conclusions provenant des différentes recherches présentées au cours des Conférences de Smolensk sont compatibles et se confirment. Les essais: géodésiques et géotechniques, archéologiques et médicaux, physiques et chimiques, mécaniques et aérodynamiques se forment en une seule image cohérente et ils permettent de formuler les conclusions suivantes:

1. La Catastrophe de Smolensk présente ce qui dans la littérature mondiale est déterminé comme *controlled demolition* (démolition contrôlée) et elle a été réalisée par une série de détonations des matériaux explosifs lesquelles ont eu lieu dans les profils fermés de construction de l'avion, inaccessibles au contrôle pyrotechnique.
2. L'équipe russe qui a contrôlé le lieu de la Catastrophe s'efforçait à assurer l'authenticité de l'hypothèse MAK/Miller. A cet effet, on a utilisé les déplacements de débris dans les endroits déterminés et le recèlement des preuves contestant l'hypothèse.
3. Bien que le déroulement général de la Catastrophe de Smolensk soit connu et qu'on l'ait pu déterminer à la base de petit nombre de pièces justificatives relativement peu accessibles pour l'examen indépendant, il est clair que l'enquête concernant des causes de la Catastrophe ne peut pas être terminée sans l'examen des preuves fondamentales telles que les débris d'épave de l'avion et les débris des victimes. Sans la réalisation de ces examens, il n'est pas possible de déterminer plusieurs détails très importants et il serait inadmissible de clore l'enquête.