

Audition publique

Catastrophe de Smoleńsk

VÉRITÉ REFUSÉE

www.SmolenskCrash.eu



Photos : Fundacja Niezależne Media (Fondation Médias Indépendants) et Gazeta Polska (Journal de Pologne)

Catastrophe de Smoleńsk

VÉRITÉ REFUSÉE

I. INTRODUCTION.....	3
II. ORGANISATION DE LA VISITE.....	4
III. AÉROPORT.....	5
Interdiction d'accès à l'aéroport.....	5
Manque de feux de piste.....	5
Cartes d'approche périmées.....	6
Arbres sur la pente d'approche.....	6
IV. TRAVAIL DES RÉGULATEURS DE VOL RUSSES.....	6
Enregistrement perdu.....	7
Décision de ne pas fermer l'aéroport, règlement secret.....	8
Qui a décidé de faire descendre le TU-154M?.....	8
Chaos à la tour de contrôle.....	9
Absence d'action de sauvetage.....	12
V. FAUSSES AFFIRMATIONS.....	12
Il ne s'agissait pas d'un atterrissage.....	12
Pression? Le général ne se trouvait pas dans la cabine de pilotage.....	14
Désinformation médiatique.....	14
Bouleau "blindé".....	15
VI. ENQUÊTE MENÉE D'UNE MANIÈRE SCANDALEUSE.....	15
Qu'est-ce que c'est le comité mak?.....	15
Rejet d'aide internationale.....	16
Lieu du crash et épave mal sécurisés.....	16
Destruction de l'épave.....	16
Saisie des preuves.....	17
Expérience mystérieuse.....	18
Documents secrets.....	18
Rapports d'autopsie falsifiés.....	18
Interdiction d'ouvrir les cercueils.....	18
Film des lieux du crash.....	19
Qu'est-ce que craint la Russie?.....	19
VII. DÉCOUVRIR LA VÉRITÉ.....	20
Enquête officielle.....	20
Bouleau "blindé".....	21
Paramètres ignorés.....	21
Photographe mystérieux.....	21
VIII. QU'EST-CE QUE NOUS NE SAVONS PAS?.....	22



foto: Maciej Chojnowski/www.przydyent.pl

introduction

La catastrophe de Smoleńsk est un précédent dans l'histoire de l'aviation mondiale et de la politique. Le Chef du sixième plus grand État membre de l'Union européenne, ainsi que des généraux de l'OTAN et les élites patriotiques polonaises sont morts à bord de ce TU-154M.

Ils ont trouvé la mort en route pour le lieu sacré de tous les Polonais – la forêt ou en 1940 plus de 20 mille officiers polonais avaient reçu, sur l'ordre de Staline, une balle dans la tête. Pendant presque 50 ans la vérité sur cet horrible meurtre est restée cachée. Tous ceux qui auraient tenté de la découvrir, risquaient la mort. Ce n'est que dans les années 90. que Moscou a avoué savoir qui était responsable de ce crime, même si elle continuait à poser des obstacles – ce qu'elle fait d'ailleurs jusqu'à présent – à la réhabilitation des victimes et à la publication des dossiers.

Dans notre pays on entend souvent dire que le mensonge sur Katyń était le mythe fondateur de la PRL /abréviation de : Polska Rzeczpospolita Ludowa – République populaire de Pologne/ - cet État polonais d'après la guerre, livré à la zone d'influence de l'Union soviétique. 70 ans après le crime de Katyń, l'histoire a, dans sa cruauté, fait le tour complet, en donnant jour à un nouvel mensonge que le monde ne devrait pas laisser subsister. Le 10 avril 2010 a eu lieu un drame qui n'aurait jamais dû survenir. Les avions gouvernementaux des pays civilisés, pilotés par les meilleurs pilotes, avec les délégations du plus haut rang à bord, ne s'écrasent pas. Et pourtant c'est arrivé. Théoriquement, l'enquête formelle sur les causes du crash est clôturée. Il y a le rapport rédigé par une institution russe entièrement soumise aux autorités à Moscou, ainsi que le rapport de la commission gouvernementale polonaise, reprenant dans la majeure partie les données émanant de la partie russe. Les sondages d'opinion publique, effectués en Pologne, démontrent clairement qu'aucun des dits documents n'est perçu comme crédible. Aujourd'hui, presque deux ans après la catastrophe, on avance des dizaines d'arguments remettant en cause les versions officielles. Il est grand temps de transmettre à l'opinion publique internationale les doutes qui ne cessent d'apparaître, pour que celle-ci puisse peut-être contribuer à découvrir ce à quoi nous tenons le plus fort, à savoir la vérité. Dans son histoire, la Pologne a fait preuve de loyauté à maintes reprises, lorsque – sans tenir compte des frais – elle se livrait à la lutte en faveur de la justice pour d'autres nations. Les citoyens polonais ont souvent prouvé qu'ils étaient courageux et capables de se sacrifier pour le bien d'autres peuples. Il n'y a donc rien d'étonnant dans la volonté de soumettre à l'examen de la scène internationale le mystère de cette catastrophe inédite. Peut-être le monde voudra-t-il poser des questions et même nous aider à trouver des réponses.

À la veille du deuxième anniversaire du crash, nous savons que les affirmations de base que les Russes nous ont imposées ne peuvent en aucun cas se défendre. Les hypothèses concernant les soi-disant erreurs de l'équipage et celles sur la soi-disant pression sur les pilotes sont tellement incomplètes et portent l'empreinte de tant de manipulations qu'elles doivent forcément être écartées.

Ce que nous réclamons et que nous continuerons à réclamer, c'est une enquête honnête, conforme aux normes internationales. Ces dernières ont été maintes fois violées, ce qui sera démontré par la suite.

II. organisation de la visite

Lech Kaczyński était un homme politique courageux, à cheval sur ses principes et quelqu'un qui suivait toujours la vérité. Tous les leaders mondiaux l'ont avoué – hélas certains d'entre eux l'ont dit seulement quand il n'était plus là. Durant sa mission à la tête de la Pologne, ce n'était pas tout le monde qui était prêt à admettre qu'il avait raison parce que ses démarches échappaient à la « rectitude » et aux convenances politiques, laquelle lie si souvent les mains des politiciens européens. Parmi les symboles de sa présidence il y a le voyage à Tbilissi le 12 août 2008. Il a alors réussi à convaincre, en très peu de temps, quatre leaders européens, les Présidents de : l'Ukraine - Victor Iouchtchenko, de Lituanie – Valdas Adamkus, d'Estonie – Toomas Ilves, ainsi que le Premier Ministre de Lettonie – Ivars Godmanis, de se rendre tous ensemble dans la capitale de Géorgie afin de soutenir le Président Micheil Saakaszvili pendant la guerre russo-géorgienne.

Ce soir-là, pendant le meeting, en présence de plusieurs centaines de milliers de Géorgiens, Lech Kaczyński a dit :

Nous sommes ici pour nous engager dans le combat. Pour la première fois, nos voisins ont dévoilé la face que nous connaissions déjà depuis des siècles. Il s'agit de la Russie, un pays qui cherche à subjuguer les pays voisins. Nous lui disons non !

Ce pays s' imagine que la vieille époque impériale, depuis longtemps révolue, revient maintenant. Nous connaissons cette domination, ce malheur qui consiste à briser les gens, à leur imposer une langue et une autorité étrangères. Aujourd'hui nous sommes ici ensemble. Le monde devait réagir, même s'il a montré une certaine réticence à cet égard. Quand j'ai lancé l'idée de ce voyage, certains croyaient que nous aurions peur – mais personne n'a eu peur. L'Europe centrale a des leaders courageux. Je tiens par ailleurs à dire à l'Union que toute notre région, ainsi que la Géorgie, sera importante. Nous savons qu'aujourd'hui, c'est le tour de la Géorgie, demain – de l'Ukraine, après-demain – des pays baltes et ensuite peut-être aussi de mon pays. Mais nous savons nous y opposer, si seulement l'Europe suit des valeurs communes.

Ce discours sans précédent est passé à l'histoire. Il a du aussi blesser le gouvernement au Kremlin. Le Président polonais n'était pas aimé en Russie, et ce n'est pas pour sa soi-disant russophobie, mais justement à cause de son attachement aux principes et parce qu'il réclamait de manière conséquente la vérité et la justice, que ce soit sur le plan de l'histoire que de nos temps. Moscou n'appréciait pas la fermeté dont il faisait preuve pour assurer à la Pologne la sécurité énergétique grâce à la rupture de la dépendance de notre pays des matières énergétiques russes.

Rien d'étonnant alors que les autorités de notre voisin aient préféré s'entendre avec le Premier Ministre Donald Tusk, provenant du même milieu de la fameuse «Solidarność », mais qui attache bien moins d'importance à la politique historique. C'est là que les Russes cherchaient un espace pour coopérer. Les dossiers diplomatiques, rassemblés par les procureurs polonais et le groupe parlementaire désigné pour étudier les circonstances de la catastrophe de Smoleńsk, ainsi que les faits de la période entre décembre 2009 et mars 2010, prouvent que la partie russe ne voulait pas célébrer l'anniversaire du crime de Katyń ensemble avec le Président polonais. Vladimir Poutine ne souhaitait pas rencontrer Lech Kaczyński sur les lieux du supplice des officiers polonais. Le gouvernement polonais ne s'y est pas opposé parce que pour lui, la présence symbolique du Premier Ministre de Russie, Vladimir Poutine, dans la forêt de Katyń avait plus d'importance que l'unité des autorités de la RP.

Il y a donc eu deux visites séparées. Le 7 avril a eu lieu la célébration avec la participation des Premiers Ministres de Pologne et de Russie. Trois jours plus tard le Président polonais devait se rendre à Katyń en compagnie d'une délégation du parlement, des commandants de tous les types de forces armées polonaises, des chefs des offices centraux, ainsi que d'une nombreuse représentation des Rodziny Katyńskie /Familles de Katyń/.

L'avion avec cette délégation à bord devait atterrir dans un ancien aéroport militaire dont les infrastructures étaient dépassées et ne fonctionnaient pas correctement. Cela devait en plus se dérouler sans appliquer les moyens de sécurité qui avaient été mis en place le 7 avril, quand le principal politicien russe s'y était rendu. Cette séparation des visites du Premier Ministre et du Président polonais peut donc être considérée comme étant à l'origine de la catastrophe de Smoleńsk, même si ce n'était pas la cause directe de cet événement.



III. aéroport

Siewiernyj est un aéroport militaire qui a été définitivement fermé au mois d'octobre 2009, quand l'unité militaire qui y avait stationné a été dissolue. Ce n'est que le 5 avril, deux jours avant la visite des Premiers Ministres, que l'aéroport a été de nouveau admis à l'exploitation. Cette décision venait du ... MAK, c'est-à-dire de l'institution chargée ensuite de la principale enquête sur le crash. Le MAK n'a pas constaté d'irrégularités au niveau de la préparation de l'aéroport ni sur le plan du fonctionnement de ces équipements, lesquelles pourraient contribuer à réduire la sécurité d'atterrissage. Le rapport de la commission polonaise (avec le ministre de l'Intérieur et de l'administration, Jerzy Miller, à la tête) indique de façon claire l'existence de défaillances de base.

Interdiction d'accès à l'aéroport

Il y a lieu de souligner avant tout le fait que la partie polonaise n'a pas eu la possibilité de vérifier l'état technique de l'aéroport. Les fonctionnaires du Biuro Ochrony Rządu /Office de sécurité du gouvernement/ voulaient procéder à la reconnaissance, comme d'habitude dans ce type de situations, mais la partie russe n'a pas donné son accord. Les Russes se sont limités à assurer la partie polonaise, à plusieurs reprises, qu'en tant qu'hôtes, ils se chargeraient de l'ensemble des questions liées à la sécurité.

Manque de feux de piste

L'aéroport Siewiernyj n'est équipé que d'outils de navigation de base. Il ne possède pas le système précis ILS et ne dispose que d'un radar destiné à l'équipe de gestion de vols, d'un système de balisage lumineux et de deux radiophares. Nous savons déjà que le jour du crash le radiophare le plus proche ne fonctionnait pas normalement. Ces relevés déviaient de la réalité de ± 10 degrés. D'après la commission polonaise, cela pouvait être du entre autres aux arbres qui se trouvaient juste à côté du mât de ce radiophare et étaient plus hauts que ce mât. Le fragment ci-dessous du rapport de la commission polonaise illustre bien l'état de préparation de l'aéroport à recevoir des avions :

D'après le « Procès-verbal du vol de contrôle », effectué le 15.04.2010, « les feux d'approche pouvaient être invisibles a cause des arbres et buissons qui les entourent, et cela en fonction de la position et l'altitude, a une distance de 400, 700 et 800 metres du seuil DS /piste d'atterrissage/ 26 ». Dans le meme document, les auteurs indiquent que les feux des deuxieme et troisieme séries (700 et 800 metres du seuil DS 26) n'existaient pas - il n'y avait que des fragments de balises et le cordon d'alimentation était arraché. Les filtres de lumiere sur la premiere série des feux de circulation (900 metres) étaient brisés et sur les trois ampoules, une seule marchait. Le constat des lieux, effectué par la commission le 14.04.2010, a révélé que sur les six ampoules du phare a éclipses KNS-4U, installé au niveau de BRL, seulement trois étaient bonnes.

Il convient d'ajouter que les conclusions susmentionnées ont été formulées par les Russes eux-memes. Ils n'ont pas transmis a la partie polonaise de rapport plus détaillé a ce sujet. A part les feux d'approche défaillants, aussi le balisage lumineux de la piste de décollage ne fonctionnait pas correctement. Quelques jours apres le crash ont été publiés quelques photos de fonctionnaires de milice russe en train de changer d'ampoules sur la rampe le long de la piste. Les auteurs du rapport font remarquer : « Les documents photographiques de la commission démontrent que les éléments du balisage lumineux de l'aéroport Smoleńsk Północny /Smoleńsk Nord/ font partie d'un système non spécifié. »

Cartes d'approche périmées

Les Russes avaient remis aux Forces aériennes polonaises des cartes d'approche de l'aéroport périmées et peu précises. Leur contenu ne reflétait tout simplement pas la réalité. Elles ne contenaient pas de renseignements relatifs au système de coordonnées, les informations sur les outils de navigation par contre concernaient des équipements qui ne fonctionnaient plus depuis six mois. Il manquait beaucoup d'autres renseignements importants du point de vue opérationnel, tels que – comme on peut lire dans le rapport polonais – « limitations d'altitude, gradient de descente, vitesse de descente verticale, procédure d'approche de non-précision en fonction de la catégorie d'avion, altitude minimale assurant une marge de franchissement d'obstacle ».

Arbres sur la pente d'approche

En plus, des arbres rendaient l'approche a l'atterrissage encore plus difficile :

La hauteur de plusieurs arbres dépassait la hauteur admissible a distance de la limite de la bande de sécurité a 900 metres du seuil de la piste d'atterrissage. Dans l'axe de la piste d'atterrissage les arbres et buissons étaient tres nombreux. Ils empêchaient les équipages des avions d'apercevoir les balises lumineuses et limitaient la visibilité de l'atterrissage a partir du poste proximal de gestion de vol.

Ce qui est intéressant, c'est qu'après le 10 avril les Russes ont tout simplement coupé la majorité des arbres qui présentaient un danger, et cela malgré que l'aéroport ne soit plus et ne doive plus jamais être utilisé. En plus, ils ont fait cela sans en informer la partie polonaise. Ce chapitre du rapport polonais se termine par la conclusion suivante :

L'analyse ci-dessus démontre que l'aéroport Smoleńsk Północny n'était pas correctement préparé a recevoir des avions.

IV. travail des régulateurs de vol Russes

Dans son rapport, le MAK n'a pas du tout abordé la question du travail des régulateurs de vol de l'aéroport Siewiernyj, en se limitant a conclure que leur comportement n'avait pas contribué a la catastrophe. Dans le rapport polonais par contre les auteurs énumèrent des irrégularités sur le plan du travail des services de sol, mais plutôt en termes d'« erreurs ». Aujourd'hui nous savons que ce qui se passait ce jour-la au poste de contrôle des vols de l'aéroport de Smoleńsk a contribué au crash. Il était prévu que deux personnes seraient de service ce jour-la a la tour de contrôle : le chef de gestion des vols, le colonel Paweł Plusnin, et le chef de la zone proximale d'atterrissage, le major Wiktor Ryżenko, qui devait communiquer avec les équipages des avions durant les dernières secondes des vols. C'est pourtant le colonel Mikołaj Krasnokutski, adjoint du commandant de l'unité militaire stationnant a Tver, qui a joué le rôle principal ce jour-la. Tous les autres militaires qui étaient chargés de la gestion des vols a l'aéroport Siewiernyj le 10 avril 2010 appartenaient a la meme unité de Tver. Le colonel Krasnokutski était donc le supérieur hiérarchique direct de Plusnin et Ryżenko et pouvait leur donner des ordres. Le rapport du MAK ne consacre pas beaucoup d'attention au rôle du colonel Mikołaj Krasnokutski : Cette personne se trouvait temporairement au niveau du BSKP (poste de commande

proximal) (y compris au moment de la catastrophe aérienne en cause) afin de veiller a la coordination du travail de différents services, informer (par téléphone) différents responsables de la situation relative a la réception des avions et a la situation météorologique, ainsi que de prévoir des aérodromes de réserve. Cette personne n'a pas participé directement a la gestion du trafic aérien. En réalité toutefois, le rôle de Krasnokutski était différent. Par moments, le colonel communiquait meme avec l'équipage de l'avion et c'est lui qui prenait (ou plutôt qui transmettait) les principales décisions.

L'accusation la plus grave a l'adresse des militaires russes concerne le fait d'avoir induit en erreur l'équipage du TU-154M sur les derniers kilometres de son trajet. Il faisait mauvais temps, la visibilité était considérablement réduite et les militaires russes ont a plusieurs reprises transmis aux pilotes polonais, durant l'approche d'essai a l'altitude de décision, de fausses informations quant a la position de l'avion. Les régulateurs de vols ont assuré l'équipage que l'avion se trouvait sur la pente de descente correcte :

(les heures citées dans les sténogrammes correspondent au temps polonais)

8:39:11,7 Cent et un, distance neuf, entrée sur la pente,
8:39:33,1 Huit, sur la voie, pente,
8:39:52,8 Vous vous approchez de la collatérale, sur la voie, pente, distance six,
8:40:16,4 Quatre, sur la voie et pente,
8:40:29,7 Trois, sur la voie et pente,
8:40:41,6 Deux, sur la voie et pente,

Tous les communiqués susmentionnés étaient faux. L'équipage - qui ne disposait que de cartes d'approche qui n'étaient pas claires (il devait s'avérer plus tard que ces cartes étaient en plus imprécises), guidé pas des radiophares qui ne fonctionnaient pas correctement, dans un brouillard dense - était convaincu que l'avion se trouvait sur la bonne voie. En réalité la machine volait trop bas et ne s'est jamais trouvée – contrairement a ce que disait le major Ryżenko – sur la pente d'approche.

Enregistrement perdu

Une des justifications relatives a ces divergences se base sur la these d'imprécision des appareils dont disposaient les aiguilleurs russes.

Deux problèmes se posent pourtant :

1. Le chef de la zone d'atterrissage – comme fait remarquer le rapport polonais – n'avait pas informé les équipages de l'éventuelle défaillance du système des radars ni d'aucune autre difficulté sur le plan de l'observation des avions pendant les manœuvres d'atterrissage. Il ne faut pas oublier que les régulateurs de vol sont les yeux et les oreilles des pilotes qui leur font une confiance inconditionnelle. Cette fois-ci toutefois ce principe de base les a trahis.
2. Le travail des dispositifs de la tour est enregistré par des caméras, surtout lorsqu'il s'agit d'atterrissages d'avions avec des VIP a bord. Au début les Russes devaient transmettre a la partie polonaise la cassette avec l'enregistrement vidéo de la tour, mais ils ne l'ont jamais fait. Pourquoi ? Les explications ont évolué avec le temps: une fois il s'agissait d'une panne des caméras, une autre fois – l'enregistrement aurait disparu. Les procureurs polonais ne savent toujours pas si cet enregistrement a existé ni s'ils auront un jour l'occasion de le voir.





fo. Krzysztof Lach

Décision de ne pas fermer l'aéroport, règlement secret

Ayant reçu le dernier des communiqués suscités (2 km avant la piste), à l'altitude de 100 mètres, le premier pilote – n'apercevant toujours pas la terre – a décidé d'interrompre la descente. Le copilote l'a confirmé. L'équipage a cherché à faire remonter la machine, mais l'avion continuait à descendre. Pourquoi ? Nous ne le savons toujours pas. Cela ne serait jamais arrivé si les régulateurs de vols avaient fermé l'aéroport. D'après ce qu'a dit un d'eux – et les médias polonais l'ont cité – le règlement, sur la base duquel ils travaillaient, leur permettait de prendre une telle décision. Cette déposition a pourtant été annulée par les procureurs russes et les régulateurs ont été interrogés à nouveau. Les nouveaux procès-verbaux sont secrets.

Tout comme le règlement invoqué par les aiguilleurs. Au début de cette année le procureur général polonais s'est entendu dire à Moscou que le document ne serait pas remis à la partie polonaise du fait du secret militaire. Les Russes ont décidé d'envoyer en Pologne uniquement ... une récapitulation de fragments choisis.

Les Russes soutiennent officiellement qu'il n'y avait pas la possibilité de fermer l'aéroport et que ce sont les pilotes polonais qui ont décidé seuls d'atterrir. C'est un des principaux mensonges contenus dans le rapport du MAK. Tout d'abord, il n'existe pas de preuves que l'équipage avait l'intention d'atterrir. Les pilotes n'ont fait qu'un essai d'approche de l'altitude de sûreté – et conforme à la réglementation – de 100 mètres. En deuxième lieu, il y avait la possibilité de fermer l'aéroport. Les fonctionnaires qui travaillaient ce jour-là à la tour ont même eu l'intention de le faire à un certain moment.

Qui a décidé de faire descendre le tu-154m?

Grâce aux sténogrammes des conversations téléphoniques et microphones ouverts à la tour de contrôle, nous savons qu'au début le personnel du poste de contrôle ne voyait pas la possibilité d'atterrissage pour l'avion polonais avec le Président à bord.

7:42:37 Krasnokutski à „Logika”: Dans cette situation il convient de chercher un aéroport de réserve, en premier lieu, s'ils sont disposés. Wnukowo ou autre.

8:14:09 Plusnin au téléphone (interlocuteur non identifié): Oui. Je ne sais pas, Nikoľajewicz, le plus probablement il sera obligé de se dérouter vers l'aéroport de réserve, sans descendre, cela n'aurait aucun sens, je ne vois pas la possibilité de le guider ici, purée,, vraiment aucune possibilité.

8:23:14 Plusnin par téléphone au poste à l'aéroport Smoleńsk-Południowy /Smoleńsk Sud/ à propos du poste de contrôle de Moscou: Il faudrait les aviser, purée, tant qu'ils travaillent encore normalement, que nous avons le brouillard ici, la visibilité au-dessous de quatre cents mètres, merde. À quoi ça servirait de l'envoyer chez nous

maintenant ? On sait toutefois que ce ne sont pas les aiguilleurs qui prenaient les décisions les plus importantes. Qui donc a exercé de la pression sur eux ? Le plus probablement la hiérarchie de Moscou. Le personnel de la tour de contrôle a maintes reprises contacté le centre des opérations aériennes au nom de code « Logika ». L'ordre d'accueillir l'avion de la délégation polonaise est venu suite à des entretiens du colonel Krasnokutski avec le « camarade général » non identifié. Nous connaissons des fragments d'un de ces entretiens.

Sept minutes avant la catastrophe, Krasnokutski dit (l'enregistrement reprend uniquement sa voix – peut-être était-ce une conversation par téléphone privé) :

8:33:53 Krasnokutski: Camarade général, l'avion s'approche du faisceau. Il s'approche du faisceau, cinq cents mètres.

8:33:57 Krasnokutski: Tout est allumé, tout. Les phares au mode jour aussi... Tout est là/est prêt. 8:34:02 Krasnokutski: Au mode jour, au mode jour, à gauche et à droite.

8:34:08 Krasnokutski: Je n'ai pas compris, à gauche au seuil, au seuil, ils sont à gauche et à droite aussi. 8:34:13

Krasnokutski: Bien sûr, au mode jour, bien sûr.

8:34:22 Krasnokutski: Oui, j'ai compris, bien, bien.

Nous ne connaissons pas d'autres détails de cette conversation, mais il est clair que Krasnokutski a dû recevoir préalablement l'ordre d'accueillir le TU-154M, puisqu'un quart d'heure avant le crash il a dit à Plusnin :

8:26:19 Krasnokutski: Paweł, tu le fais descendre jusqu'à cent mètres. Cent mètres et pas de discussion, merde, ...

C'est encore un grand mystère de ce drame. Pourquoi la décision de ne pas tenir compte des mauvaises conditions météorologiques et d'accueillir l'avion avec la délégation polonaise à bord a-t-elle été prise loin de Smoleńsk ?

Chaos à la tour de contrôle

Plusieurs fragments des sténogrammes publiés prouvent – pour ainsi dire - le manque de professionnalisme des militaires russes chargés d'accueillir les avions polonais.

8: 28:29 Plusnin: Putain, pourvu qu'on ne le loupe pas, pour qu'il ... À mon avis il suit le cours quarante, purée, pourvu qu'on arrive à le dérouter à temps sur la bonne voie. Putain, ou il est, maintenant, ... ?

8:28:36 Je ne sais pas, purée

8:28:38 Pour le moment on ne sait pas.....

8:28:41 Oui.

8:29:06 Plusnin: Oui, oui, oui, oui, putain, ... il doit bien être quelque part.

8:29:16 Plusnin: O!

8:29:20 Plusnin: Putain, putain de mère, tout va un à un, putain.

Voici une de plusieurs conversations relatives au chaos lié à la météo:

8:33:13 Plusnin: Écoute, ce gars de la météo est fou ou quoi? Bon, le temps...

8:33:20 Plusnin: Maintenant il dit huit cents mètres.

8:33:22 Krasnokutski: Quels huit cents mètres?!

8:33:29 Krasnokutski: Justement, maintenant il dit huit cents mètres et là-bas pas du tout. Regarde, là ce serait certainement deux-trois centaines et là-bas deux cents au maximum.

La piste n'était pas sécurisée. Les aiguilleurs se sont souvent énervés à cause d'agents de sécurité qui se baladaient sur la piste.

7:12:52 Plusnin: Putain, soldats! Putain de mère!

7:12:59 Plusnin: Putain!

7:13:17 Appelle Kowalow, qu'il

7:13:18 Dire à un soldat qu'il aille à droite, qu'il, Appelle Kowalow, dis-lui: (déplacez ?) les gardes de corps vers la droite

7:13:24 Plusnin: Sierioża, je te tuerai, putain! Ces soldats sont de nouveau sur la piste, purée! Un quart d'heure plus tard, l'IL-76, ayant à bord les véhicules destinés à la délégation, atterrit. Les conditions

météorologiques sont terribles, c'est un miracle que l'avion ait atterri. Au moment critique on entend a la tour de contrôle :

7:27:56 Plusnin et Krasnokutski:!! Putain de mere! O, merde! O putain!

Malgré le danger de crash, les régulateurs de vol ont permis a l'équipage de l'Il d'essayer encore une approche. Entre-temps, a la tour de contrôle le chaos continuait a augmenter. Quelqu'un se balade de nouveau sur la piste et Krasnokutski exprime son étonnement a cause du brouillard a cette heure du jour :

7:29:41 Plusnin: Putain, ces gars de la sécurité, je les tuerai, putain.

(...) 7:29:58 A: (incompréhensible)

7:30:05 Krasnokutski: Mais d'ou vient ce brouillard a dix heures du matin, putain, c'est un asile de fous.

7:30:30 A: (incompréhensible)

7:30:35 Plusnin: ...j'ai déjà dit au moins dix fois, qu'ils expliquent : a gauche, a droite par rapport a la piste. C'est-a-dire mets-les sur l'avant de la piste. Et chasse ceux-la, ils devront s'expliquer par écrit. Pourquoi ils courent a droite et a gauche, putain.

7:30:48 Krasnokutski: Tu leur as expliqué?

7:30:49 Plusnin: Oui, dix fois au moins, je les ai meme convoqués ici et tout leur montré du doigt.

7:31:01 Plusnin: (incompréhensible) n'entre pas sur la piste, ces balourds de la sécurité, et (incompréhensible) sur le bord avant, ils partent, fais-leur un geste.

7:31:15 Krasnokutski: Oui, qu'ils s'approche.

7:31:17 Krasnokutski: (incompréhensible) encore une approche, combien il lui reste?

Voici un autre dialogue qui témoigne du « professionnalisme » des aiguilleurs russes. Entre les atterrissages, ils « apprennent » l'anglais :

8:07:14 A1: Down

8:07:17 Plusnin: Down?

8:07:18 A1: Go

8:07:19 Plusnin: Comment?

8:07:20 A1: Go.

8:07:22 Plusnin: Call again?

8:07:24 A1: Go around.

8:07:27 Plusnin: Call around?

8:07:28 A1: Go! Go!

8:07:29 Plusnin: Go ... Go around, oui?

8:07:32 A1: Ouais, ouais, go around again.

8:07:39 Plusnin: Go around again.

8:07:42 A1: Cela veut dire repartir pour un second tour.

8:07:43 Plusnin: Bien.

Voici la réaction de la tour de contrôle apres la perte de communication avec le TU-154M :

8:41:03 Mais il n'est pas la tout

8:41:05

8:41:05 Plusnin: Partez pour un second tour!

8:41:09 Plusnin: Partez pour un second tour.

8:41:11 Plusnin: Putain,

8:41:14 Plusnin: Partez pour un second tour.

8:41:17 Plusnin: Putain, ou est-il?

8:41:18 Ryzenko: Qui putain le sait, ou il est!

8:41:21 Plusnin: Cent et un!

8:41:22 Plusnin: Putain de meeeeeeeere!

8:41:23 Krasnokutski: Putain, putain de mere!!

8:41:25 Plusnin: Partez pour un second tour, cent et un.

Quelques phrases incompréhensibles.

8:41:31 Krasnokutski: A mon avis, putain, il, ...

8:41:32 Krasnokutski / Plusnin: Putain!

8:41:35 Plusnin: Y, cent et un.

8:41:38 Krasnokutski / Plusnin: Putin!

8:41:45 Plusnin: Cent et un.

8:41:49 Krasnokutski: Putain, appelez les sapeurs (sapeurs-pompiers – trad.), ou vas-tu, putain!

8:41:51

8:41:57 Krasnokutski / Plusnin: Putain !

Quelques phrases incompréhensibles.

8:42:13 Krasnokutski: Putain de mere!!

8:42:16 Krasnokutski: Allez, putain!

8:42:21 Plusnin: Cent et un, PLF.

8:42:23 Krasnokutski: Putain!

8:42:30 Plusnin: PLF, cent un un.

Quelques phrases incompréhensibles.

8:42:34 Sonnerie de téléphone portable.

8:42:34 Putain!

8:42:35 Radiophare/guide (appelle ?)

8:42:36 La-bas!

8:42:37 Est-il arrivé jusque chez toi ou pas? Au niveau du radiophare/guide, jusqu'au radiophare/guide? Ou est-il maintenant? 8:42:42 Il a dépassé le radiophare/guide, oui?

8:42:44 Ou il est?

8:42:54 Il a dépassé le radiophare/guide, a gauche et quelque part au niveau de la route.

Il est deux minutes apres le crash. Les régulateurs de vol savent que la catastrophe a eu lieu, mais ils ne savent pas ou. Aucune aide ne viendra tout de suite.



Absence d'action de sauvetage

Même le rapport du MAK prouve que l'action de sauvetage n'a été qu'une fiction :

- 5ème minute après le crash. Le premier camion de pompiers quitte la base de l'aéroport.
- 7ème minute. Un véhicule avec trois personnes à bord quitte l'aéroport Smoleńsk Południowy (distance de 10 km en ligne droite).
- 10ème minute. Départ des agents de sécurité en permanence du Ministère des Situations d'Urgence, stationnant dans l'aéroport – 40 personnes, 11 unités techniques.
- 13ème minute. Sécurisation des lieux du crash (80 personnes).
- 14ème minute. Le premier camion de pompiers arrive sur le site.
- 17ème minute. La première ambulance arrive.
- 18ème minute. Liquidation du feu nu.
- 22ème minute. Élimination complète de l'incendie.
- 29ème minute. Arrivée de sept ambulances.
- 59ème minute. Constatation du décès de tous les passagers.

Est-ce que l'action de sauvetage, telle qu'elle était, représentait des chances de sauver qui que ce soit ? Nous ne le saurons jamais.

Est-ce que quiconque a survécu au crash ? D'après les médias, dans les dossiers secrets de l'enquête polonaise il y a la déposition d'un officier de Biuro Ochrony Rządu /Office de sécurité du gouvernement/ qui aurait reconnu avoir vu trois ambulances quitter les lieux de la catastrophe avec la sirène allumée. Le porte-parole du MAE polonais a informé, dans son premier communiqué, que trois personnes avaient survécu. Cette information a ensuite été démentie.

V. fausses affirmations

Deux ans après la catastrophe de Smoleńsk nous pouvons dire de façon claire que les constatations officielles étaient fausses. Le rapport du MAK – d'une importance primordiale du point de vue du droit international – ne peut se défendre sur le plan d'aucun de ses principaux points. D'après les Russes, ce sont les pilotes du TU-154M qui sont responsables du crash parce que – sous la pression de la part des principaux passagers à bord – ils n'auraient pas interrompu la descente à l'altitude « de décision » et auraient essayé d'atterrir à tout prix.

Dans le rapport du MAK on peut lire :

Conformément à l'opinion des experts et psychologues de l'aviation, la présence du Commandant de l'Armée de l'Air dans l'habitacle de pilotage jusqu'au moment du crash signifiait une pression psychologique sur le commandant de bord, laquelle a poussé celui-ci à continuer la descente, malgré le risque inacceptable, avec l'objectif principal d'atterrir « à tout prix ».

Il convient de dire clairement que cette affirmation – la plus importante de tout le rapport – est fautive du début jusqu'à la fin.

Il ne s'agissait pas d'un atterrissage

Dans le contexte des événements de Smoleńsk on entend souvent dire que les pilotes n'auraient pas du tout atterri. Le problème, c'est qu'en fait il ne s'agissait pas d'un atterrissage. L'équipage n'a fait qu'une approche d'essai jusqu'à ladite « altitude de décision ». Quand le pilote ne sait pas quelles sont les conditions à l'aéroport, il fait descendre la machine à un niveau de sécurité – dans ce cas c'était l'altitude de 100 mètres. Si à cette altitude il ne voit toujours pas la piste d'atterrissage, il part pour un second tour ou pour l'aéroport de réserve. C'est ce qu'ont fait les pilotes polonais. Il n'existe pas de preuves que l'équipage ait cherché à atterrir « à tout prix ». Bien au contraire – les enregistrements recueillis de l'enregistreur de voix désavouent cette thèse. 23 minutes avant le crash, le copilote demande au commandant de bord :

8:18:15.9 Et si nous n'arrivons pas à atterrir, qu'est-ce que nous allons faire ?

Le premier pilote répond :



8:18:19.5 Nous nous déroutons.

Presque un quart d'heure plus tard le commandant de bord répète :

8:32:57.4 En cas d'approche manquée, nous nous déroutons sur pilote automatique.

Le technicien de bord confirme :

8:33:00.8 Sur pilote automatique.

Et le moment-clé : 20 secondes avant la catastrophe. À l'altitude réglementaire des 100 mètres, l'équipage prend la juste décision :

8:40:45.4 Navigateur : Cent.

TAWS - PULL UP

8:40:46.4 TAWS - PULL UP

8:40:47.4 TAWS - PULL UP

8:40:48.4 TAWS - PULL UP

8:40:49.5 TAWS - TERRAIN AHEAD

8:40:51,0 TAWS - TERRAIN AHEAD

8:40:51.5 Navigateur : Cent.

8:40:51,9 Premier pilote : - (-) repartons pour le second.

8:40:52.4 Navigateur : quatre-vingt-dix, quatre-vingts,

8:40:52.6 TAWS - PULL UP

8:40:53.1 Copilote : Nous nous déroutons.

Il n'était donc pas question d'atterrir à tout prix. Il existe plusieurs preuves qui indiquent que l'équipage ne voulait pas atterrir. L'avion n'a toutefois pas repris la montée comme il aurait dû. Pourquoi ? Cela n'est pas clair jusqu'à aujourd'hui et c'est un des plusieurs mystères liés à cette catastrophe. Ce qui est intéressant, c'est que d'après la version russe du sténogramme le commandant de bord, à l'altitude de 100 mètres, n'a pas dit « nous nous déroutons », mais « nous nous approchons » /pol. : odchodzimy - podchodzimy/. En polonais ces deux mots ne diffèrent que d'une seule lettre. Comme il s'est avéré plusieurs mois plus tard, il était impossible de mal déchiffrer cette parole. Les Russes auraient alors menti intentionnellement. La désinformation de l'opinion publique, pratiquée pendant plusieurs mois d'affilée, avait pour but de perpétuer la fautive affirmation sur la soi-disant erreur mortelle des pilotes et même sur leurs tendances suicidaires.

Pression? Le général ne se trouvait pas dans la cabine de pilotage

La deuxième circonstance prouvant soi-disant la culpabilité de la partie polonaise, ce serait la pression exercée sur les pilotes. Selon le MAK, c'est une des causes directes du crash. D'après la commission polonaise – il s'agit d'une cause indirecte. Un an après la publication du rapport du MAK et six mois après la publication du rapport de Miller, cette hypothèse a dû être rejetée. Suite à l'analyse minutieuse des enregistrements des boîtes noires, laquelle avait pris plusieurs mois aux experts de l'Instytut Ekspertyz Sądowych /Institut médico-légal/ à Cracovie, il s'est avéré qu'il n'y avait aucune preuve de la présence du commandant de l'Armée de l'Air, général Andrzej Błasik, dans l'habitacle de pilotage. Les paroles qu'on lui avait attribuées (entre autres concernant la lecture des altitudes à certains moments) étaient en réalité celles du second pilote. Les membres de la commission de Jerzy Miller ont reconnu, au bout de plusieurs mois, d'avoir à tort attribué certains énoncés au général. L'argument concernant la constatation de la présence du général dans la cabine sur la base du lieu où sa dépouille a été retrouvée, a été écarté lui aussi. Le corps a été retrouvé dans le premier secteur de l'épave, ce qui aurait prouvé qu'il s'était trouvé dans l'habitacle au moment du crash. En réalité une douzaine de corps ont été retrouvés dans ce premier secteur, tandis que les dépouilles de deux membres d'équipage se gisaient ailleurs.

L'analyse des conversations fait croire qu'en cas d'approche manquée ou de départ pour l'aéroport de réserve, le commandant de bord s'attendait à une réaction négative du Passager Principal.

Cette affirmation, contenue dans le rapport du MAK, n'est soutenue par aucune preuve. Aucun des énoncés des membres de l'équipage ne témoigne d'une crainte de colère de la part du « Passager Principal », c'est-à-dire du Président.



Désinformation médiatique

À partir du 10 avril déjà il y a eu des tentatives de convaincre l'opinion publique – sans pourtant disposer d'aucune preuve – que c'était justement la pression de la part du Président et de son entourage qui avait amené à la catastrophe. Tout d'abord le monde a eu la nouvelle de quatre approches à l'atterrissage. Elle était en contradiction avec le bon sens, mais les médias polonais, russes et du monde entier ne cessaient pas de la répéter. Ensuite il y a eu les accusations à l'adresse du général Andrzej Błasik qui, en tant que commandant de l'Armée de l'Air, aurait soi-disant insisté à ce que les pilotes atterrissent. Les Russes ont même écrit dans leur rapport (sans fournir de preuves) que cet homme de confiance du Président était seul – ils auraient constaté 0,6 pour mille d'alcool dans son sang. La presse européenne parlait du général ivre responsable de la mort de presque cent personnes. Les journaux russes ne s'arrêtaient pas là et allaient – comme p. ex. « Komsomolskaja Pravda » – jusqu'à dire que le général ... avait piloté l'avion.

À ce moment-là la personne ne s'est donnée la peine de vérifier ces informations et le mensonge a continué à se propager. Le MAK s'est même efforcé d'analyser l'état mental des pilotes polonais décédés. Il aurait confirmé l'hypothèse du dilemme, d'une situation « entre deux feux » - à savoir entre la sécurité du vol et la satisfaction aux attentes des passagers importants. On pourrait écrire un tas de livres traitant des manipulations, petites et grosses, de la partie russe sur le plan de l'affaire de Smoleńsk (d'ailleurs de tels livres ont déjà été publiés en Pologne). Exemple de désinformation classique : la phrase énigmatique de la version russe du sténogramme, publiée quelques semaines

après le crash et qui a enflammé pendant plusieurs mois l'imagination des partisans de la théorie de la pression : *Il va se mettre en colère, si encore...*

Cette phrase aurait été prononcée par un des membres de l'équipage. En réalité, ces paroles n'ont jamais été prononcées. C'est donc encore un mensonge – à côté du commandement inexistant susmentionné « Nous nous approchons » - au niveau des sténogrammes. Le jour-même de la catastrophe, Paweł Plusnin, régulateur de vols à l'aéroport Siewiernyj, a servi à l'opinion publique un autre mensonge qui avait pour but de prouver la responsabilité de la partie polonaise. Il a accordé au site russe Lifenews.ru. une interview, dans laquelle il se plaignait des pilotes polonais qui – d'après lui – ne parlaient pas russe. C'est un mensonge flagrant. Le premier pilote qui communiquait avec la tour de contrôle, parlait très bien russe, ce que les sténogrammes, publiés ultérieurement, ont confirmé. Il convient de demander pourquoi le colonel Plusnin a avancé de telles thèses. Nous savons que juste après le crash de l'avion polonais, le colonel a été arrêté et a fait une déposition. On ne sait pas s'il avait parlé aux journalistes de plein gré ou bien s'il avait reçu un ordre de service en cette matière. Les Russes ont en outre attaqué à plusieurs reprises les pilotes polonais morts dans la catastrophe, en soutenant qu'ils avaient décidé d'atterrir malgré les avertissements des aiguilleurs russes. Dans le rapport du MAK on peut lire :

Le chef de gestion de vol n'a pas donné l'autorisation d'atterrir.

Une telle autorisation n'avait toutefois pas été donnée non plus au Yak-40 (qui a atterri) et, à deux reprises, à l'Il-76 (qui n'a pas atterri, après avoir frôlé le crash). Les pilotes de ces avions ont entendu le commandement « Piste libre », ce qui signifiait qu'ils ... pouvaient atterrir.

Bouleau "blindé"

Peut-être la plus grande des manipulations concernant la catastrophe de Smoleńsk est celle relative à la collision mortelle du TU-154M avec un arbre, laquelle aurait initié le processus de désintégration de la machine – aussi bien d'après la commission polonaise que russe. Cela aurait eu lieu quelques centaines de mètres avant la piste d'atterrissage et le Tupolev aurait perdu, suite à cette collision, un segment d'aile, long de quelques mètres, pour se tourner ensuite de presque 180 degrés et – après avoir fauché une multitude d'arbres - finir en mille pièces juste devant l'aéroport. Il existe toutefois de plus en plus de doutes raisonnables quant à cette thèse, ce qui sera exposé ci-après.

VI. enquête menée d'une manière scandaleuse

Celui qui s'intéresserait, ne serait-ce qu'un peu, à la manière de mener l'enquête sur la catastrophe de Smoleńsk, arriverait sans aucun doute à la conclusion que cela n'a rien à voir avec les recherches professionnelles, effectuées dans le monde. Le gouvernement polonais a commis l'énorme erreur d'accepter que l'enquête soit menée conformément à l'annexe 13 de la convention de Chicago. De cette manière, il a confié pratiquement l'ensemble de la procédure à la partie russe, en se privant volontairement de la possibilité de rechercher la vérité auprès d'institutions internationales, et même de porter plainte contre le rapport rédigé par les Russes. Il a anéanti de cette façon la chance d'obtenir beaucoup de preuves d'importance primordiale et a confié les plus importantes d'entre les pièces – les boîtes noires et l'épave du TU-154M – à la partie russe, en acceptant de travailler lui-même sur la base de copies des enregistrements et de compter sur la bonne volonté des Russes pour pouvoir examiner l'épave de la machine. Il a fallu juste quelques jours de la catastrophe pour comprendre que ces décisions étaient désastreuses.

Qu'est-ce que c'est le comité MAK?

Międzypaństwowy Komitet Lotniczy /Comité aérien international/ ou MAK est une organisation internationale uniquement par son nom. En réalité, c'est une institution post-soviétique, soumise aux autorités russes et composée de représentants de la Communauté des États indépendants post-soviétiques. Du point de vue formel, le MAK n'est assujéti à personne, mais la connaissance des relations entre les organes des plus hautes autorités à Moscou permet de comprendre les dépendances qui existent quand-même entre l'équipe de Vladimir Poutine et cette institution, avec Tatiana Anodina (73 ans), ex-général de l'air de l'URSS, à la tête. Anodina est chef du MAK depuis la création de celui-ci, c'est-à-dire depuis 21 ans. C'est la « reine » du ciel au-dessus de la Russie et des pays amis. Pour ce qui concerne les enquêtes sur les catastrophes aériennes, le MAK est le juge en sa propre cause. Cette organisation accorde toutes

sortes de licences et certificats, liés à l'aviation – pour les avions, leurs composants, les ateliers de réparations, elle délivre les autorisations d'utiliser les aérodromes, etc. (dans le cas de Smoleńsk, le MAK a admis à l'exploitation l'aéroport dépassé Siewiernyj, avec ses équipements défectueux ; c'est aussi cette organisation qui a accordé les certificats nécessaires au producteur de l'avion TU-154M, aux ateliers de réparation à Samara, chargés de l'entretien de ce type d'avions, ainsi qu'à l'établissement producteur des moteurs à Rybińsk). Si le MAK avait indiqué une panne des éléments susmentionnés comme cause de la catastrophe, cela signifierait qu'il en était lui-même coupable. Qui se donnerait la peine d'analyser les cas de crash d'avion, étudiés par le Comité aérien international, se rendrait facilement compte que dans la plupart des cas la faute a été attribuée aux pilotes qui – paraît-il - ne faisaient rien d'autre que de commettre des erreurs. Ce principe concerne aussi le drame du 10 avril.

Rejet d'aide internationale

Les deux pays en cause ont pris la décision fatale de ne pas accepter l'aide internationale qui – comme nous le savons - leur avait été offerte. Anodina en personne l'a confirmé pendant l'entretien officiel avec Poutine et les représentants du gouvernement polonais, le 13 avril. En conséquence de ladite décision, l'ensemble de l'enquête, ainsi que presque toutes les pièces à conviction, sont restées entre les mains de la Russie, tandis que la Pologne a perdu toute indépendance sur ce plan.

Lieu du crash et épave mal sécurisés

L'opinion publique internationale s' imagine qu'une enquête sur les causes d'un crash d'avion implique une sécurisation minutieuse des lieux de la catastrophe, la mise en sécurité de tous les fragments de machine pour les déposer soigneusement dans un hangar. C'était la procédure, appliquée dans le cas des plus grands crashes : de Lockerbie en 1988 ou aux alentours de Long Island en 1996. Lorsqu'en 2009 l'Airbus A330 est tombé dans l'Océan atlantique, les fragments d'épave et les dépouilles ont été repêchés de la profondeur de plusieurs kilomètres encore pendant deux années après la catastrophe. A Smoleńsk par contre le terrain a été labouré quelques jours à peine après le crash. Six mois plus tard, le groupe d'archéologues polonais que la Russie avait enfin autorisés à venir sur les lieux, a retrouvé plusieurs milliers (!) de fragments du Tupolev et de corps des victimes. Ce qui était le comble de l'affaire, c'est le fait que les Russes aient à tel point négligé de sécuriser le site de la catastrophe qu'ils n'ont pas empêché les personnes non autorisées d'y accéder. En résultat les habitants locaux ont ramassé des débris de l'avion.



fol. Andrzej Hrechorowicz

Destruction de l'épave

La manière de traiter l'épave de l'avion polonais n'a été rien d'autre qu'un cas pure et simple de destruction d'une des preuves les plus importantes. La Télévision polonaise a montré des photos, sur lesquelles un soldat russe brisait, avec un pied-de-biche, une des fenêtres du Tupolev, un sourire sur le visage et le poing fermé d'un air satisfait. Sergueï Lavrov en personne a appelé ce fait – à la conférence de presse en Pologne - un acte de vandalisme. Et c'était tout, l'affaire était close. Dans le film en cause on pouvait en outre voir des fonctionnaires couper l'épave avec des scies et arracher les câbles. L'épave, ainsi « préparée », au lieu d'un hangar, a été déposée sur le tarmac de l'aéroport de Smoleńsk, où les plus grands fragments ont été disposés sur un contour d'avion dessiné, et les petites pièces ont été jetées juste à côté. Tout cela a été fait au ciel ouvert. Les experts internationaux étaient surpris. Les Russes – indifférents. Grâce à l'insistance croissante d'une partie des médias polonaise et des familles des victimes, avant la visite à Smoleńsk des épouses des Présidents de Pologne et Russie, l'épave a enfin été recouverte de toile goudronnée. Afin d'empêcher le vent d'arracher la toile, celle-ci a été fixée avec ... de vieux pneus. Ce n'est qu'il y a quelques semaines, c'est-à-dire presque deux ans après le crash, qu'un abri provisoire y a été installé.

Saisie des preuves

La partie polonaise a dû attendre 527 jours pour qu'une des preuves les plus importantes – l'épave de l'avion - soit admise. Il ne s'agissait toujours que d'un examen extérieur. Il n'y a pas eu la possibilité de procéder à des études en laboratoire pour ce qui concerne la contrainte nominale de la construction, ni à des analyses chimiques. Dans leur rapport, les Russes ont écrit :

Les avis d'experts, N° 897, du 13.04.2010 et N° 3451 du 23.04.2010, exprimés sur la base d'analyses pyrotechniques, indiquent que les échantillons prélevés sur des éléments de l'avion TU-154M ne contenaient pas d'explosifs : TNT, hexogène, octogène, etc.

Cette phrase devait soi-disant prouver l'inutilité d'étudier l'hypothèse relative au concours de tiers visant à amener à la catastrophe. Il est pourtant difficile de donner foi à un rapport qui fait référence à des expertises, sans toutefois publier celles-ci. Il n'est toujours pas question de restituer à la Pologne les débris de l'avion. Les Russes soutiennent en avoir besoin pour l'enquête et l'éventuel procès devant le tribunal. Cela concerne aussi les boîtes noires du TU-154M. La partie polonaise n'a jamais eu accès aux originaux des enregistrements.



fol. materialny Amity Gargas

Expérience mystérieuse

Le 15 avril les Russes ont procédé au „vol de contrôle des équipements radiotechniques et du balisage lumineux de l'aéroport ». Voici ce que l'on peut lire dans le rapport du MAK a propos des résultats de cette expérience, effectuée avec l'avion-laboratoire AN-26 :

D'après les résultats relatifs au répertoire des manœuvres standard a effectuer dans le cadre d'un vol de contrôle, il n'y a pas d'observations a signaler quant aux équipements indiqués, ce que confirment les proces-verbaux appropriés.

Sauf que ces proces-verbaux n'ont jamais été publiés. En plus, les experts polonais n'ont pas pu participer au vol de contrôle parce que la Russie n'avait pas donné son accord. Il s'agit d'encore une de nombreuses enfreintes aux dispositions de l'annexe 13 de la Convention de Chicago, c'est-à-dire de la réglementation internationale dont la partie russe avait réclamé l'application. Ledit vol de contrôle a été une expérience de grande importance parce qu'il devait apporter la réponse a la question concernant le fonctionnement de tous les équipements de navigation dans l'aéroport – le radar, les radiophares et le balisage lumineux. Les Russes ont gardé ces données pour eux.

Documents secrets

La Pologne n'a d'ailleurs jamais obtenu l'accès a une multitude de documents. Les observations de la partie polonaise, relatives au contenu du rapport du MAK, commencent par une liste, composée de 20 pages, des pièces dont Varsovie a demandé l'accès a Moscou. Ladite liste contient entre autres les documents concernant :

- les coordonnées de l'aéroport Siewiernyj,
- les responsabilités des aiguilleurs de vol,
- les films et les photos des lieux de la catastrophe et des procédures effectuées sur ces lieux par la partie russe,
- les résultats des analyses techniques réalisées par les Russes.

Les Russes n'ont pas répondu aux questions concernant le fonctionnement du radar a l'aéroport ni a la question si le 10 avril les équipements de Siewiernyj étaient les memes que les 7 avril précédent. Pour ce qui concerne l'examen de l'épave de l'avion, la partie polonaise n'a jamais eu la possibilité de connaître ses résultats. Nous ne savons meme pas si et quel type d'examens ont été effectués. Il n'est pas clair non plus pourquoi et sur quelle base le colonel Krasnokutski a donné des ordres aux régulateurs de vol et a l'équipage de l'avion polonais. Du point de vue formel, le colonel n'est pas un aiguilleur. On ne sait pas qui il a consulté par téléphone, a quelles fins, ni quelles étaient les décisions de ses interlocuteurs. Enfin, toutes les copies des documents, remis par le MAK a la partie polonaise, ont été faites sans participation de celle-ci, ce qui fait – conformément aux observations polonaises relatives au rapport du MAK – que ces copies « n'ont pas de valeur en tant que pièces a conviction ».

Rapports d'autopsie falsifiés

Les autopsies des victimes de la catastrophe auraient du être effectuées en coopération avec les experts polonais. Les Russes savaient pertinemment que de tels experts devaient venir a Moscou. Ils y sont arrivés le 11 avril. Il s'est avéré que les autopsies étaient déjà clôturées.

Les dossiers d'autopsie qui arrivent progressivement en Pologne jusqu'a ce jour (une partie d'eux se trouvent toujours en Russie) ont déclenché des scandales. Il s'est avéré que les autopsies avaient été effectuées en violation des règles fondamentales (sans prendre de photos, d'une manière incroyablement superficielle) et que les données contenues dans les dossiers n'avaient pas grand-chose a voir avec la réalité. Dans quelques cas, les descriptions des dépouilles étaient a tel point lointaines de la réalité (p. ex. différence de taille allant jusqu'a 20 cm, description d'organes que le décédé n'avait plus depuis 20 ans, etc.) que le parquet polonais a ordonné des exhumations. Une d'elles a déjà été effectuée – les dossiers sont en train d'être complétés suite a une nouvelle autopsie réalisée en Pologne – deux autres exhumations doivent avoir lieu dans le plus proche avenir.

Interdiction d'ouvrir les cercueils

Ces sections tellement tardives et minutieuses, effectuées en Pologne, sont le résultat de l'interdiction d'ouvrir les cercueils apres le retour des dépouilles dans le pays. Les proches des victimes de la catastrophe, qui se sont rendus a Moscou, se sont entendu dire par des ministres du gouvernement polonais que toutes les procédures d'identification devaient s'effectuer en Russie parce qu'apres le rapatriement des dépouilles les cercueils ne pourraient plus être

ouverts. Il s'est avéré ensuite que c'était la Russie qui avait souhaité l'instauration de ce principe. Il n'est toujours pas clair quelles en étaient les raisons. En fin des comptes, les corps ont été déposés dans ces cercueils intérieurs en métal galvanisé, placés dans des cercueils en bois.

Film des lieux du crash

Un film mystérieux, tourné sur les lieux du crash et publié dans l'Internet directement apres la catastrophe, constitue une question a part. Il a été tourné avec un téléphone portable, 2-5 minutes apres le crash, le plus probablement (jusqu'aujourd'hui l'auteur du film n'a pas été identifié) par un des employés du garage situé dans les alentours de l'aéroport. Le film montre les lieux de la catastrophe, avec de petits incendies ponctuels, encore avant l'arrivée des pompiers. On voit courir des personnes non identifiées, on entend des cris, mais ce sont quatre sons faisant penser a des coups de feu, qui constituent le plus grand mystère. Quelques fonctionnaires de milice russe ont avoué avoir entendu des coups de feu sur les lieux du crash. Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego /Agence de sécurité intérieure/ polonaise a analysé cet enregistrement, ainsi que les spécialistes de Komenda Główna Policji /Commandement principal de police/. Ils ont confirmé qu'il s'agissait d'un enregistrement authentique et qu'il n'avait pas été manipulé, mais les coups de feu n'ont pas été expliqués. Peut-être s'agissait-il d'explosions des munitions dans les pistolets des fonctionnaires du Biuro Ochrony Rządu /Office de sécurité du gouvernement/ décédés, mais les résultats des analyses de ces armes n'ont pas été publiés jusqu'aujourd'hui. Les auteurs du rapport du MAK se sont limités a écrire a ce sujet : Les analyses balistiques confirment la présence d'armes (quelques pistolets) et de munitions (cartouches) pour ces armes a bord de l'avion. Il n'est pas possible de préciser quand ces pistolets ont été utilisés pour la dernière fois.

Qu'est-ce que craint la Russie?

Il semblerait qu'en cas d'une affaire aussi délicate, importante et sans précédent que la mort du Président et des élites patriotiques d'un pays, on peut s'attendre a la coopération de la part de l'État, sur le territoire duquel la catastrophe s'est déroulée. Les autorités russes ont d'ailleurs plusieurs fois déclaré leur entière ouverture. Ce n'étaient pourtant que des paroles. Il est impossible d'éviter de se demander pourquoi la Russie a fait recours a tant de mensonges, pourquoi elle a détruit des pièces a conviction et fait preuve de tant de mauvaise volonté. Qu'est-ce qu'elle essaie de cacher ? Pourquoi – tout en déclarant son entière compréhension et meme de la compassion avec le peuple polonais – elle a caché la vérité ? Le Président russe, suite a la critique de la part de Donald Tusk concernant le projet scandaleux de rapport du MAK, en décembre 2010, a accusé le Premier Ministre polonais de succomber aux émotions et a ajouté :

J'espere que nos amis les Polonais auront assez de bon sens et de volonté pour accepter les conclusions sans commentaires inutiles.

Pourquoi le leader d'un pays qu'une grande partie des Polonais perçoivent toujours comme un oppresseur, recourt encore a des menaces ?



for. materialy Anity Gargas



foto: Maciej Chojnowski/www.prezydent.pl

VII. découvrir la vérité

L'étrange foi donnée à la version présentée par la partie russe - et incriminant les pilotes qui auraient commis des erreurs et la pression de la part des passagers, associée au rejet de l'hypothèse d'attentat - a dès le début accompagné l'enquête sur les événements dramatiques du 10 avril 2010. Lorsque sur le territoire d'un pays étranger – conformément aux accords et coutumes internationaux : même s'il s'agit d'un pays ennemi - le Président d'un pays (un Président qui ne jouissait d'ailleurs pas d'une grande sympathie) – décède suite à un accident mystérieux, sans précédent, la participation de tierces personnes à cet événement est naturellement une hypothèse à considérer. Dans ce cas pourtant, cette hypothèse a été rejetée pratiquement dès le premier jour. Il n'existe pas de motifs évidents pour croire qu'il y avait eu un complot, un attentat ou au moins une tentative de création délibérée de conditions propices au crash. Les versions officielles et au début considérées comme convaincantes ont pourtant désormais perdu de l'actualité, ce qui signifie qu'il y a lieu de chercher de nouvelles pistes afin de résoudre le mystère de la mort des élites polonaises dans la forêt de Smoleńsk.

Enquête officielle

Face à l'indéniable hostilité des autorités russes, à la passivité du gouvernement polonais et à un certain manque d'indépendance du parquet polonais (qui dépend de Moscou sur le plan de l'accès à une grande partie des preuves), un gros travail visant l'éclaircissement des circonstances de la catastrophe a été effectué officiellement, grâce à l'engagement d'une partie des familles des victimes, des médias polonais, de blogueurs (dont des scientifiques et personnes ayant de l'expérience dans le domaine de l'aviation), ainsi que du groupe parlementaire avec le député Antoni Macierewicz à la tête.

Cela a permis de mettre en évidence l'existence de nombre de contradictions, affirmations inexactes et mensonges dans les messages officiels, dont certains ont été cités ci-dessus. Une grande partie de ces éléments ont été inscrits, l'année passée, dans ledit « Livre blanc de la catastrophe de Smoleńsk ». Après la publication de ce livre, de nouveaux faits sont venus à la lumière du jour – peut-être d'importance primordiale – grâce à deux ingénieurs polonais vivant aux

États-Unis : prof. Wiesław Binienda, doyen de la faculté du Génie de l'Université Akron dans l'Ohio, coopérateur de la NASA (entre autres pendant l'enquête sur le crash de la navette Columbia), spécialiste dans le domaine de la résistance des matériaux composites, utilisés en aviation, et docteur Kazimierz Nowaczyk de la Faculté de la Biochimie et de la Biologie moléculaire de l'Université de Maryland.

Bouleau "blindé"

D'après la version officielle, le moment fatal et décisif des événements en cause aurait été celui où l'avion aurait heurté un bouleau qui poussait à proximité du radiophare proximal. À distance de 855 mètres du seuil de la piste, la machine aurait heurté l'arbre à la hauteur de 6,2 mètres (dans un autre fragment du rapport, le MAK parle de « 5 mètres environ »). Suite à cette collision, l'avion aurait perdu une partie de l'aile (tombée 111 mètres plus loin), se serait mis à se pencher sur la gauche, se serait retourné pour tomber enfin en mille débris. Le prof. Binienda a procédé à des analyses très minutieuses (avec des logiciels, utilisés par la NASA dans ce type de situations) et a prouvé qu'un tel déroulement du crash n'était pas possible. D'après le scientifique, il n'est pas possible qu'un segment d'aile se détache suite au contact avec un arbre de diamètre de 45 cm environ (dans le rapport la largeur du tronc était estimée à 30-40 cm). Dans ce cas, le bouleau aurait été coupé, mais l'aile de l'avion ne serait que légèrement endommagée sur le rebord, sans que sa construction soit gravement compromise.

Le professeur soutient en outre que même en admettant que l'aile se serait détachée, elle serait tombée au plus loin une douzaine de mètres derrière l'arbre (en non pas 111 mètres). Avec une expérience inverse (compte tenu entre autres du poids de l'aile, de sa forme, de la résistance de l'air, de la vitesse de l'avion et de la vitesse verticale), le scientifique a vérifié où le détachement du segment d'aile aurait dû survenir pour qu'il tombe à l'endroit où il a été retrouvé. Il s'est avéré que cela aurait dû se dérouler à l'altitude d'au moins 26 mètres et au moins 69 mètres derrière le bouleau (et donc 42 mètres avant l'endroit où l'aile a été retrouvée). De telles recherches n'ont été officiellement effectuées ni en Pologne, ni en Russie. Il n'y a pas eu non plus d'analyse scientifique du processus de désintégration du corps d'avion, ce qui semblerait pourtant nécessaire, surtout au vu des énormes dommages, constatés après la chute de l'altitude d'un peu plus de dix mètres sur un sol mou et boueux.

Les résultats des études du prof. Binienda n'ont pas été remis en cause.

Paramètres ignorés

Sous la direction du docteur Nowaczyk, un groupe de personnes ont procédé à des analyses des données officiellement disponibles – publiées dans les deux rapports et dans les annexes à ces rapports. Leur principale conclusion concerne la trajectoire du vol sur la base des données du système TAWS (ang. : Terrain Awareness and Warning System - système d'avertissement du relief et d'alerte) et du FMS (ordinateur de bord), examinés au pays du producteur – à savoir aux USA. Sur les dessins dans les rapports du MAK et dans le rapport de Miller, ces diagrammes sont plus courts que ceux esquissés sur la base des enregistrements des boîtes noires. Ils s'interrompent brusquement et ne tiennent pas compte du dernier signal du TAWS (38ème séquence d'enregistrement) ni du FMS et ceux-ci ne correspondent pas à la version généralement admise. Ils démontrent que l'avion se trouvait 24 mètres environ au-dessus du premier bouleau et 20 mètres au-dessus du sol, surplombant le deuxième bouleau. D'après les experts du groupe parlementaire, les données du TAWS et du FMS représentent la possibilité d'obtenir bien plus de renseignements, sauf que la partie russe (chargée de l'enquête officielle) ... n'a pas demandé la transmission de la totalité des enregistrements.

Selon la trajectoire tracée sur la base de ces deux systèmes, l'avion a tout le temps survolé les arbres. Les experts ont aussi établi qu'au moment où l'aile se serait soi-disant détachée (à l'altitude susmentionnée des 26 mètres), l'avion a fait deux balancements violents (on peut parler de secousses), visibles sur les diagrammes présentés par les commissions officielles. Après ces balancements, il y a eu la coupure du courant, la machine a fait un demi-tonneau et enfin il y a eu la collision avec le sol.

Photographe mystérieux

Comment alors peut-on expliquer l'existence de tous ces arbres coupés, connus aussi bien des photos dans les rapports officiels que de plusieurs sites Internet? Le problème, c'est que la majorité de ces photos ont été prises par une personne de faible crédibilité. Il s'agit de Siergiej Amielin, photographe-amateur de Smoleńsk qui a pris plus de cent photos après le crash. C'est entre autres sur la base de ces photographies que les commissions ont reconstruit la trajectoire du TU-154M sur les dernières quelques centaines de mètres. Le plus intéressant, c'est qu'Amielin n'est venu sur les lieux que trois jours après la catastrophe. Dans son livre, il dit qu'il avait hésité à s'y rendre plus tôt et était arrivé à la conclusion que les services présents sur le site ne le laisseraient de toute manière pas y accéder. Cette attitude à l'égard d'un événement tellement important et sans précédent, survenu dans la ville natale du photographe, semble

étrange lorsque l'on se rend compte qu'il s'agit d'une personne qui passe le plus clair de son temps à photographier la vie quotidienne de Smoleńsk.

Il convient de remarquer en outre que tant qu'Amielin n'a pas publié ses photos, personne n'avait fait allusion à la soi-disant collision avec le bouleau. Au début, certains ont même spéculé sur la possibilité d'une collision avec le radiophare proximal.

VIII. qu'est-ce que nous ne savons pas?

De centaines de questions sans réponse peuvent être posées au sujet de la catastrophe de Smoleńsk. Bien qu'officiellement on cherche à nous convaincre que les réponses à la plupart de ces questions ont été données, la vérité est plus complexe. Nous ne savons toujours pas, entre autres :

- pourquoi l'avion a continué la descente après la tentative d'interrompre ce processus,
- quoi, et à quel moment exactement, a causé l'arrachement de l'aile de l'avion,
- pourquoi et sur l'ordre de qui l'aéroport est resté ouvert,
- pourquoi l'aide internationale a été rejetée,
- pour quelle raison les preuves étaient détruites et les documents faussés ; pourquoi les lieux du crash n'ont pas été sécurisés,
- pourquoi les Russes n'ont jamais accepté de mener l'enquête sur les causes de la catastrophe de manière ouverte.

Il est impossible de ne pas se demander si les Russes ont quelque chose à cacher. D'où vient cette réticence à transmettre les dossiers à la partie polonaise ? Pourquoi les Russes ne veulent pas que certaines études soient effectuées ? Pourquoi ne veulent-ils pas restituer à la Pologne sa propriété – les boîtes noires et l'épave du TU-154M ? Évidemment, il y a eu des défauts du côté polonais aussi. Parmi les plus flagrants il y a le fait d'avoir trop fait confiance à la partie russe, d'avoir négligé les signaux inquiétants concernant l'état de l'aéroport (le ministère public a engagé des poursuites à l'égard du vice-commandant de Biuro Ochrony Rządu /Office de sécurité du gouvernement/), le chaos dans le 36ème régiment aérien spécial (deux personnes sont accusées en liaison avec les irrégularités sur le plan de la formation des équipages), erreurs de formation dans l'Armée de l'Air de la RP (entre autres absence d'entraînement sur les simulateurs de vol). Quelques personnes seront bientôt mises devant le tribunal à cause des défauts constatés du côté polonais. Ces défauts n'ont toutefois pas créé de situation qui aurait pu provoquer directement le crash de l'avion. Les conclusions établies jusqu'à présent démontrent que – contrairement à ce que suggèrent les Russes – la principale responsabilité de la catastrophe ne retombe pas sur la partie polonaise. Certains disent que la catastrophe de l'avion polonais restera inexplicée. Ils la comparent à l'affaire de l'attentat contre Kennedy, laquelle n'a jamais été résolue, ou à la mort - en 1943, à Gibraltar, dans un crash d'avion aussi – du général Władysław Sikorski, Premier Ministre du gouvernement polonais en exil. C'est une supposition erronée. Les événements susmentionnés ont eu lieu il y a des dizaines d'années. Quant à la catastrophe de Smoleńsk par contre, nous pouvons encore ne pas gaspiller entièrement les chances, liées au fait que peu de temps se soit écoulé depuis le crash. Évidemment, il est difficile de s'imaginer la solution de cette affaire sans procéder à de vraies analyses, sans que toutes les preuves soient mises à la disposition de la Pologne et sans l'entière ouverture et sincérité dans la coopération avec la Russie. Sans tous cela, nous ne pourrions que spéculer. Nous continuerons à nous demander - en regardant les photos des lieux du crash, en les comparant à des photos d'autres catastrophes – comment l'avion du gouvernement polonais a-t-il pu se briser en milliers de petits débris, en tombant dans la boue d'une altitude qui ne dépassait pas quelques mètres.



"We demand the truth" - Every 10th of each month since the crash, thousands of people around the country gather and protest demanding answers and the truth.