

RESUMEN PRELIMINAR DE CONFERENCIAS DE SMOLENSK. UN RESUMEN

Desastre de Smolensk que tuvo lugar el 10. 04. 2010 representa la más grande tragedia nacional después de la guerra, en la que el Presidente de la República y 95 personas que constituyen la élite política del País fueron asesinados en circunstancias misteriosas. Reproducción del desarrollo de la catástrofe sobre la base de las evidencias escasas disponibles para la investigación era el desafío específico por la ciencia. Ninguna de las instituciones oficiales de la ciencia no quería involucrarse en el análisis de este desastre. Por eso este análisis se ha realizado en forma de las **investigaciones de los académicos** independientes. Resultados de investigación fueron presentados cada año durante las Conferencias de Smolensk. Las siguientes 3 Conferencias de Smolensk ocurrieron en los años 2012, 2013 y 2014. Más de 100 profesores de alto autoridad científico involucraron en la organización de las conferencias. Todas prácticamente las áreas científicas estaban incluidas: ciencias técnicas y exactas - mecánica y física, aviación y aerodinámica, ingeniería eléctrica y química, topografía y arqueología, posteriormente también: medicina, sociología y derecho. En 78 artículos/presentaciones se analizaron, mediante varios métodos que ahora ofrecen los campos de la ciencia, todos los aspectos relacionados con el desarrollo del catástrofe de Smolensk. Los resultados de estos análisis han sido publicados cada año en los "Materiales de Conferencia"; son también accesibles en muchas bibliotecas académicas y a la página Web : <http://konferencjasmolenska.pl>.

La hipótesis MAK/Miller (presentada en los informes de la Comisión rusa y la Comisión polaca de Miller) fue probado al particularmente cuidadoso análisis científico. Según esta hipótesis, el avión Tu-154 fue abajo su vuelo cerca área de la parcela de Bodin, algunos metros sobre el suelo. En efecto, l'ala izquierda golpeó al abedul - y como resultado, el extremo del ala era cortado. Finalmente, el avión se convirtió de espaldas (la parte inferior hacia arriba). Como resultado el avión golpeó al suelo y se dividió en miles dispersos de restos. Nuestros estudios han demostrado que esta hipótesis es falsa, porque: se excluyen las leyes conocidas de la física y la enorme documentación de las fotos y películas reales muestran la deformación de los restos y su distribución en la superficie de la tierra que no son conformes a la hipótesis MAK/Miller. Esta falsa hipótesis fue posible sólo como resultado de inadmisiblemente omisión de las sólidas pruebas básicas, es decir de omisión de:

- Informe de arqueólogos polacos demostrando que l'aeronave se fragmentó en 60 mil partes con la distribución real de estos restos,
- hecho que en el lugar de desastre no hay ningún cráter, que debe ser cuando el plano golpeó el suelo
- todos posibles pruebas de los restos de l'avión
- prueba de registradores en l'aeropuerto y, sobre todo
- investigación de cuerpos de víctimas.

Estudios científicos realizados han demostrado que:

- 1) el avión estaba volando más alto que eso es indicado en la hipótesis MAK/Miller y para que el avión no podía golpear en abedul de Bodin.
- 2) sin embargo, si el avión chocó el abedul, no interrumpiría la punta de l'ala, pero corte el abedul.
- 3) sin embargo, si el extremo de l'ala fue cortado - el avión no podría convertirse de espaldas en el aire.
- 4) sin embargo, si el avión golpeó la tierra después de convertirse de espaldas, no es que su desintegración sería compatible con todas las fotos reales hechas en lugar del catástrofe.



Entre las muchas pruebas confirmativas el desarrollo real de la catástrofe de Smolensk hay aquellos, que se caracterizan como las pruebas decisivas. Muchas fotos muestran la explosión oblonga del casco de l'avión. De los hechos de la mecánica es ya que evidente que estos resultados podrían ocurrir solamente como la consecuencia de la explosión interna. Otra prueba decisiva es un hecho que la posición de los restos del avión provenientes de l'interior del casco fueron encontrados delante el lugar donde el casco golpeó al suelo por la primera vez. Esto demuestra que el desastre de tipo 2B ocurrió, es decir, el rasgado del casco se produjo en el aire, antes de tocar el suelo.

Las conclusiones resultadas de las investigaciones presentadas en materiales de Conferencias en diversos campos de la ciencia son compatibles y se apoyan mutuamente. Estudios topográficos, geotécnicos y arqueológicos, médicos, físicos y químicos, mecánicos y aerodinámicos, eléctricos y acústicos presentan una visión unificada d'el catástrofe del avión y permitan la formulación de las siguientes conclusiones:

1. Desastre de Smolensk fue lo que en literatura del mundo se denomina "demolición controlada" y se realizó a través de una serie de explosivos que han ocurrido en perfiles cerrados de l'avión. Estas explosiones no estaban disponibles durante las inspecciones pirotécnicas posteriores.
2. Equipo de Rusia controlando el sitio del catástrofe ha se comprometido a dar una credibilidad a la hipótesis de MAK/Miller. Este objetivo fue realizado para traslación de los restos de l'avión en lugares anteriormente designados y también l'alzamiento y destrucción de las pruebas y documentos que estaban negativos a la hipótesis MAK/Miller.
3. El desarrollo general del Catástrofe de Smolensk podría ya ser conocido sobre la base de unas pocas relativamente pruebas disponibles para la investigación académica independiente. Sin embargo, es obvio que la investigación completa de las causas del desastre requiere de los estudios básicos sobre todas posibles evidencias materiales como todos los restos del avión y los restos de las víctimas de la catástrofe. Sin este tipo de investigación no podría determinar muchos datos importantes y por lo sería inaceptable la terminación de la investigación.