

## VORLÄUFIGE ZUSAMMENFASSUNG DER SMOLENSK KONFERENZ. KURZFASSUNG

Die Smolensk-Katastrophe, die sich am 10. April 2010 in Smolensk (Russland) ereignete, stellt die größte polnische Nachkriegstragödie der Nation dar. Dabei kamen unter ungeklärten Umständen der polnische Präsident sowie 95 seiner Begleiter, die die politische Elite des Landes bildeten, ums Leben. Die Erläuterung des Verlaufs der Katastrophe wurde wegen mangelnden Beweismaterials, welches für die Untersuchungen zugänglich war, zu einer wissenschaftlichen Herausforderung. Da alle offiziellen wissenschaftlichen Institutionen in Polen darauf verzichtet haben, sich an einer Auswertung zu beteiligen, wurde die Prüfung im Rahmen akademischer Untersuchungen vorgenommen, deren Ergebnisse jährlich bei den Smolensk-Konferenzen vorgestellt wurden. Drei Smolensk-Konferenzen haben in den Jahren 2012, 2013 bzw. 2014 stattgefunden. Über 100 wissenschaftlich hoch anerkannte Professoren aus allen wichtigen technischen und naturwissenschaftlichen Bereichen waren an der Organisation der Konferenzen beteiligt, u. a. aus der Mechanik und Physik, Luftfahrt und Aerodynamik, Elektrotechnik und Chemie, Geodäsie und Archäologie, Medizin, Soziologie und Rechtswissenschaft. Alle wesentlichen Aspekte der Katastrophe wurden mit verschiedenen Methoden der gegenwärtigen Wissenschaft analysiert und in 78 wissenschaftlichen Ausarbeitungen vorgestellt. Die Ergebnisse der Untersuchungen wurden in Tagungsberichten (den sog. „Materiały Konferencyjne“) veröffentlicht und an zahlreiche akademische und Instituts-Bibliotheken verteilt. Die Berichte befinden sich ebenfalls auf der Konferenz-Homepage <http://konferencjasmolenska.pl>.

Einer besonders sorgfältigen wissenschaftlichen Untersuchung unterlag die MAK/Miller-Hypothese, d. h. die Hypothese, die im Bericht des russischen Ausschusses MAK und in dem polnischen Miller-Ausschuss vorgestellt wurde. Diese Hypothese besagt, dass das Flugzeug Tu-154 seine Flughöhe bis auf ein paar Meter über die Erde in Nähe des Bodin-Grundstücks vertieft habe, was zu einer Kollision des linken Flügels mit einer Birke und dadurch zu einem Schnitt durch die Flügelendung geführt habe. Dies habe dann eine Drehung des Flugzeugs kopfüber und folglich einen Aufprall auf den Boden bewirkt, durch den die Maschine in mehrere tausende Teile zerfallen sein soll. Die Ergebnisse der Untersuchungen zeigen jedoch, dass diese Hypothese falsch ist, da sie sich von allgemein bekannten Gesetzen der Physik und einer großen Anzahl an Foto- und Videodokumentationen, die die Verformungen der Reste und deren Verteilung auf der Erdoberfläche zeigen, widerlegen lässt. Die Aufstellung einer solchen falschen Hypothese war nur aufgrund einer Vernachlässigung von zugrunde liegenden Beweisen möglich, d. h.:

- Vernachlässigung des Berichts polnischer Archäologen, der belegt, dass das Flugzeug in ca. 60.000 Teile zersprang und die tatsächliche Verteilung der Trümmer darlegt,
- Vernachlässigung der Tatsache, dass kein Krater festgestellt wurde, welcher durch den Aufprall des Flugzeugs auf den Boden entstanden wäre,
- Vernachlässigung der Untersuchung des Wracks,
- Vernachlässigung der Untersuchung der Rekorder des Flughafens und insbesondere
- die schämliche Unterlassung der Leichenobduktion.

Alle durchgeführten Untersuchungen haben eindeutig ergeben:

- 1) Das Flugzeug flog höher als in der MAK/Miller-Hypothese angenommen, so dass es die Birke auf dem Bodin-Grundstück nicht treffen konnte.
- 2) Selbst wenn das Flugzeug die Birke auf dem Bodin-Grundstück getroffen hätte, wäre dadurch nicht die Flügelendung durchgeschnitten worden, sondern die Birke abgebrochen.
- 3) Angenommen die Flügelendung wurde trotzdem abgetrennt, würde das zu keiner Drehung des Flugzeugs auf den Rücken führen.
- 4) Wenn das Flugzeug trotzdem in Folge kopfüber auf die Erde geprallt wäre, hätte das nicht zu einem solchen Zerfall des Flugzeugs führen können, wie er auf den Fotos von der Flugzeugkatastrophe zu sehen ist.



Unter vielen Belegen, die den tatsächlichen Verlauf der Katastrophe darlegen, gibt es solche, die unbestreitbar sind. Nach den Gesetzen der Mechanik kann ein Längsriß des Flugzeugrumpfs (belegt durch viele Fotos) nur durch eine interne Explosion verursacht werden. Ein weiterer unwiderlegbarer Beweis ist die Verteilung der Bruchteile aus dem Inneren des Rumpfs, welche noch vor der ersten Aufschlagstelle des Flugzeugs auf den Boden zu finden waren. Dies beweist, dass es sich um eine Katastrophe des Typs 2B handelt, d. h. dass der Bruch des Flugzeugrumpfs in der Luft passierte, noch bevor er mit dem Boden in Kontakt kam.

Die Schlussfolgerungen diverser wissenschaftlicher Bereiche, welche auf den Smolensk-Konferenzen vorgestellt wurden, stimmen überein und bekräftigen einander. Die Untersuchungen der Vermessungstechnik und Geotechnik, der archäologischen, medizinischen, physikalischen, chemischen, mechanischen, aerodynamischen, elektrotechnischen und akustischen Bereiche, die in den Konferenzbeiträgen vorgestellt wurden, ergeben ein einheitliches Bild und lassen die folgenden Schlussfolgerungen zu:

1. Die Smolensk-Katastrophe stellte das dar, was in der Fachliteratur als „controlled demolition“ (kontrollierte Sprengung) bezeichnet wird und durch eine Serie von Sprengstoffexplosionen hervorgerufen wurde, die in geschlossenen Profilen des Flugzeugs stattfanden, die für eine pyrotechnische Prüfung unzugänglich waren.
2. Das russische Team, das die Katastrophenstelle kontrollierte, zerstreute Hinweise zugunsten der MAK/Miller-Hypothese. Mit diesem Ziel wurden die Trümmerteile an andere, vorbestimmte Stellen verlegt und Beweismittel verschwiegen bzw. vernichtet, die der Hypothese widersprochen hätten.
3. Obwohl der allgemeine Verlauf der Katastrophe bekannt ist und man ihn auf Grundlage von relativ wenigen zugänglichen Beweisen in unabhängigen Untersuchungen bestimmen konnte, ist eindeutig klar, dass für die Aufklärung der Ursachen eine Untersuchung grundlegender Beweismittel erforderlich ist, d. h. der Überreste des Wracks und der Überreste der Todesopfer der Katastrophe. Ohne diese Untersuchungen ist die Feststellung wichtiger Fakten nicht möglich, so dass diese Ermittlungen als nicht abgeschlossen angesehen werden müssen.