



le 2 août 2010

## Compatibilité Électromagnétique (CE) : l'OMERTÀ sur le crash du Tupolev du président Polonais Lech Kaczyński.

[Next-Up Organisation](#) : Le 10 avril 2010 à 10 h 41 un Tupolev Tu-154 appartenant au gouvernement polonais transportant le président polonais Lech Kaczyński et une importante délégation officielle polonaise composée de hautes autorités polonaises civiles, militaires et religieuses venue aux cérémonies du 70ème anniversaire du massacre de Katyn se crashe lors d'une tentative d'atterrissage sur l'aéroport de Smolensk (Fédération de Russie). Il n'y a eu aucun survivant parmi les 96 personnes à bord.

### Le déroulement des faits :

L'accident s'est déroulé par temps de brouillard (500 m de visibilité). Lors de la quatrième tentative d'atterrissage l'avion a heurté la cime des arbres à environ 1 000 mètres de la piste d'atterrissage de l'ancienne base aérienne de Smolensk, s'est retourné et écrasé à 200 mètres du seuil de celle-ci.

Une heure auparavant, l'avion transportant les journalistes invités par la présidence de la République Polonaise, s'était posé sans encombre sur la même piste, mais au moment où l'avion présidentiel devait se poser, la piste était moins accessible en raison de la visibilité insuffisante. Le pilote en a été averti par le contrôle aérien et a été invité à se dérouter vers Moscou ou Minsk, mais il décida de tenter des approches d'atterrissage suivant une balise directionnelle, la quatrième fut fatale.

La piste de l'ex. base aérienne de Smolensk n'est pas équipée d'un système d'atterrissage aux instruments (ILS).



La zone du crash de la base de Smolensk

### L'enquête officielle :

Quelques heures après le crash, des enquêtes sont entreprises en collaboration avec des enquêteurs russes et polonais dépêchés à Smolensk.

Les 3 boîtes noires sont retrouvées dans l'après-midi du crash et leurs analyses, paramètres de vol et celles des conversations entre les pilotes et les aiguilleurs russes excluent toute thèse de problème technique ou d'attentat du Tupolev qui avait bénéficié d'une révision complète et d'une modernisation en décembre 2009. Le 1er juin 2010, le Premier ministre polonais a rendu public l'intégralité des 39 dernières minutes enregistrées dans le cockpit. Officiellement les causes de l'accident ne sont pas à ce jour déterminées, mais la thèse de l'erreur de pilotage est privilégiée par les autorités.



### L'autre réalité prouvée sur le déroulement des faits et de l'enquête :

- quelques minutes après le crash les autorités Russes ont confisqué tous les enregistrements, notamment téléphoniques fait par les journalistes présents à l'aéroport de Smolensk avec les passagers du Tupolev,
- bizarrement l'heure du crash a été diffusée de façon erronée pendant 1 mois alors que l'avion s'était écrasé pratiquement en direct à la télé et il y avait de nombreux journalistes et témoins in situ,
- le contrôleur aérien russe de la tour de contrôle donne une interview quelques minutes après le crash, puis se retrouve à la retraite, personne ne l'a vu depuis. Le second contrôleur a tout simplement disparu,
- le chef des enquêteurs polonais démissionne après une semaine déclarant que l'enquête sous pression "se doit" de conclure à la faute des pilotes,

- une série de démissions de hauts responsables et des pilotes de l'armée polonaise (plusieurs dizaines) est constatée pour protester sur la manière dont est menée l'enquête,
- les Russes refusent de transmettre à la Pologne les boîtes noires de l'avion, seules des copies numériques des enregistrements des boîtes noires sont transmises, en conséquence Jaroslaw Kaczynski, le frère jumeau du Président polonais mort dans l'accident a refusé de participer à la réunion extraordinaire du Conseil de sécurité nationale qui réunit les plus hauts responsables des institutions de l'Etat et des plus grands partis représentés au Parlement pour approuver les premières conclusions de l'enquête officielle,
- après analyses les enquêteurs polonais découvrent de nombreuses erreurs dans le procès verbal d'enquête et constatent l'absence des 16 dernières secondes de l'enregistrement,
- il est constaté également qu'un des membres de l'équipe d'enquête a refusé de signer le compte rendu.

### Compatibilité Électromagnétique (CE), bug et crash :

Parallèlement, le Parquet Polonais ouvre une enquête dans quatre directions dont une qui cherche à déterminer si le crash du Tu-154 du président Lech Kaczynski, aurait pu être provoqué par le fonctionnement de la centaine de téléphones portables à bord de l'appareil [\[Agence de Presse Ria Novosti\]](#)

**Sic : "La plupart [des téléphones portables à bord] étaient en marche pendant les dernières minutes du vol. On téléphonait ou envoyait des textos", a indiqué le procureur général polonais Andrzej Seremet cité par les médias locaux.**

**" Il convient donc de vérifier si l'utilisation des téléphones portables a pu être à l'origine du crash", a ajouté le procureur.**

En d'autres termes plus clairs, le fonctionnement prouvé d'une centaine de téléphones portables qui avaient "accrochés" en liaisons les antennes relais de Smolensk, auraient provoqué un dépassement du seuil d'immunité de la Compatibilité Électromagnétique (CE) de l'avionique du Tupolev Tu-154, notamment de l'instrumentation de bord, ce qui aurait induit en erreur le commandant de bord confirmé Arkadiusz Protasiuk et le copilote ce qui justifierait qu'ils n'auraient pas respecté (négligé) les avertissements des contrôleurs, notamment sur les hauteurs de vol en phase d'atterrissage en privilégiant les valeurs affichées par les instruments du poste de pilotage.

Cette hypothèse ayant une variante, sur un dérèglement (bug générant un affaiblissement ou dérèglement) des propulseurs ou asservissements ce qui peut provoquer une non-conformité des paramètres standards d'approche d'atterrissage.

[\[AFP "Téléphones portables et interférences avec les instruments de navigation"\]](#)



Le capitaine Arkadiusz Protasiuk

### Crash et Compatibilité Électromagnétique (CE) : l'OMERTÀ

A ce jour, c'est l'omertà (loi du silence) qui est constatée sur cette hypothèse qui dérange du dépassement des seuils d'immunité la Compatibilité Électromagnétique (CE) du Tupolev Tu-154 et des bugs.

Force est de constater que lors d'une enquête sur un acte criminel, systématiquement il est pratiqué dans le cadre de l'enquête pour la recherche de la vérité, les écoutes des conversations des téléphones mobiles des personnes mises en cause, mais aussi systématiquement dans le cadre d'accident(s) ou de crash(s), officiellement cette démarche n'est jamais réalisée ou les conclusions non divulguées.

**Ceci crève les yeux** notamment récemment pour le crash de l'Airbus A310-300 du vol IY 626 de Yemenia Airways qui s'est abîmé en mer (océan indien) en phase de la procédure du deuxième atterrissage à quelques dizaines de kilomètres de l'aéroport de Moroni Hahaya, sur l'archipel de la Grande Comores [\[Crash Airbus de Yemenia Airways : l'essentiel qui dérange\]](#), celui du crash de l'Airbus A320 au large du Canet-en-Roussillon, celui du crash du Boeing 737 de Charm-el-Cheikh ou celui du Boeing 777 de la British Airways à Heathrow [\[Crash évidence\]](#), etc ...

Quant à l'Airbus A330 du vol d'Air France Rio-Paris, l'hypothèse d'un foudroiement qui aurait mal tourné n'est toujours pas exclue, [\[Sciences et Avenir\]](#) ceci par une conjonction de conditions in et out relatives à la CE, que malheureusement très peu de personnes ayant autorité sont capables de comprendre à ce jour.

[\[Comprendre : dossier CE "Airbus, WiFi et GSM: Cage de Faraday protectrice et cage de Faraday inversée"\]](#)