

Białe plamy na zdjęciu z 5 kwietnia to nie był śnieg

11 kwietnia 2015

Zauważyliście jak cicho się zrobiło w mediach nt. prof. Chrisa Cieszewskiego, którego analiza zdjęć satelitarnych terenu katastrofy smoleńskiej była ograniczona w mediach tylko do słynnej „brzozy”? A przecież jego raport niewiele lub nic o brzozie nie mówił, natomiast dość szeroko analizował tajemnicze białe plamy na miejscu tragedii, które były już widoczne na zdjęciach z 5 kwietnia, czyli na kilka dni przed zdarzeniem.

Zdjęcia satelity meteorologicznego, które wykorzystał prof. Cieszewski, jak dowód są nie do odrzucenia i nie do obalenia, więcej – jest to chyba najbardziej obiektywny dowód w tej sprawie. Ponieważ wnioski idące z analizy profesora idą bardzo daleko w stronę mordy pasażerów i załogi na innym terenie niż lotniska, to cisza medialna daje powód do obawy, że nie tylko komisje śledcze, politycy, eksperci wszelkiej maści, ale i media, są umoczone w wielką antypolską konspirację.

Na zarzuty, że analiza profesora i jego zespołu zdjęć jest tylko jednym z możliwych wariantów, a bardziej prawdopodobnym jest możliwość wystąpienia w miejscu białych plam śniegu, który przypadkowo znalazł się tam gdzie się wydarzyła „katastrofa”, profesor wystąpił z obszernym i doskonale udokumentowanym opracowaniem pt. „Analiza zdjęć satelitarnych celem detekcji wydarzeń antropogenicznych”, które bezsprzecznie urywa dyskusję na ten temat. Metodologia naukowa, którą się posłużył profesor, podobnie jak w poprzednim opracowaniu, nie pozwala na jakiegokolwiek podejrzenia o manipulacje czy fantazjowanie. Profesor bowiem porównał zdjęcia z 5 i 11 kwietnia 2010 roku czyli z okresu sprzed i zaraz po „katastrofie” ze zdjęciami tego terenu z innych lat.

Obok możecie zobaczyć zestawienie zdjęć satelitarnych z 5 (góra) i 11 (dół) kwietnia 2010 r., w celu potwierdzenia hipotezy, że białe plamy na wrakowisku zdjęcia z 5 kwietnia (pomarańczowe kontury) zmieniały się w czasie (dół) tak samo, jak inne większe białe plamy (czarne strzałki) na tym zdjęciu. Poniżej pozwolę sobie zacytować wnioski z tego opracowania. Materiały graficzne, o których będzie mowa, znajdziecie w oryginalnej publikacji prof. Cieszewskiego, którą znajdziecie [TUTAJ](#).

WYNIKI

Wyniki porównania wyselekcjonowanych większych białych plam na zdjęciach satelitarnych z 5 kwietnia 2010 z ich śladami na zdjęciu z 11 kwietnia (Rys. 9) nie pozwalają na potwierdzenie hipotezy, że te białe plamy z 5 kwietnia na przyszłym wrakowisku zachowywały się tak samo jak inne większe plamy śniegu w tym samym czasie w tej okolicy.

Plamy te na wrakowisku pomimo największego rozmiaru, tj. hipotetycznie największej ilości śniegu, kompletnie znikły bez żadnego śladu na zdjęciu z 11 kwietnia. W tym samym czasie inne większe plamy śniegu ciągle istniały w postaci kurczącej się powierzchni z pozostałościami śniegu. Takie zachowanie można by tłumaczyć pożarem, gdyby na całej tej powierzchni był pożar, ale podobno takowego nie było. Ponadto trzeba zauważyć, że jeżeli w dniu 5. kwietnia w tym miejscu byłby śnieg, to byłyby to największe połacie śniegu w całej okolicy. A więc najdłużej topniejące. I śnieg ciągle musiał by tam być w momencie kontaktu samolotu z ziemią w dniu 10 kwietnia. Obecność śniegu na miejscu rozbicia samolotu zwiększyłaby poślizg samolotu po powierzchni ziemi i przedłużyła drogę jego hamowania. Tym samym zmniejszyło by to również zniszczenie kadłuba samolotu. Jednakże te stwierdzenia zdają się zaprzeczać stanowi faktycznemu. Samolot ten „zatrzymał się” w 60 tysiącach kawałków na odcinku około trzech i pół długości samolotu. Jest to bardziej zbliżone do lądowania samolotów wojskowych na lotniskowcach z pomocą kablowego

hamowania lub do opadania porozrywanych części samolotu po wybuchu, niż do możliwej drogi poślizgu samolotu po śniegu.

W drugim etapie badań, w którym szukano stanu zbliżonego do sytuacji z dnia 5 kwietnia 2010, nie udało się znaleźć odpowiednich zdjęć, które byłyby analogiczne do zdjęcia z tego dnia i wykazywały by, że w okresie niemalże bezśnieżnym obecność dużych połaci śniegu w miejscu rozbicia samolotu dałaby się wytłumaczyć specyfiką tego miejsca. Dwa zdjęcia pokazane wcześniej w pkt. 3 – z kwietnia 2008 (Rys. 4) i 2009 (Rys. 5) – przedstawiały sytuacje niemalże identyczną do zdjęcia z 5 kwietnia 2010. Generalnie zdjęcia te miały nieco mniejsze ilości śniegu, niż zdjęcie z 2010 roku, choć zawierały one znaczne ilości śniegu dalej na północ od lotniska poza obszarem zainteresowania niniejszych badań. Wskazywało to na fakt, że zaleganie śniegu w miejscach predysponowanych do tego ciągle było możliwe.

Wyniki tego etapu badań sugerowały, że miejsca rozbicia samolotu gdzie 5 kwietnia występowały duże białe plamy, nie były specjalnie predysponowane do akumulacji śniegu. Nie jest to jednakże dowód na to, że miejsca te nie mogły być bardziej predysponowane do akumulacji śniegu niż okolice, gdyż te zdjęcia satelitarne były pobierane tam sporadycznie i nieregularnie, a w tych dwóch przypadkach były one pobrane w czasie, gdy już śniegu prawie w ogóle nie było dookoła lotniska. W związku z tym na podstawie zdjęć satelitarnych z 5 kwietnia 2008 i 25 kwietnia 2009 należy mieć wątpliwości, czy miejsce rozbicia samolotu ma specjalne predyspozycje do wyjątkowo dużej akumulacji śniegu, ale też wyłącznie na ich podstawie nie można tego kompletnie wykluczyć, choć te zdjęcia sugerują że taki stan rzeczy jest mało prawdopodobny.

W trzecim etapie badań były analizowane zdjęcia zimowe z lat 2010, 2005, i 2003 z miejsca rozbicia samolotu ze szczególnym uwzględnieniem poligonów śniegu, które są przedmiotem niniejszych badań. Celem tego etapu było sprawdzenie, czy hipoteza, że miejsce występowania białych plam na wrakowisku

mogło być szczególnie predysponowane do kumulowania dużych ilości śniegu. Sprawdzenie to, przeprowadzono na podstawie badań zimowych zdjęć analizując, czy miejsca te mają większe ilości śniegu niż okolice. Niestety, wyniki tychże badań wskazują, że to miejsce, gdzie była biała plama o największych rozmiarach i gdzie znalazły się później największe części samolotu, nie miała tendencji do kumulowania śniegu na żadnym z analizowanych zdjęć. Co więcej, że miejsce to było nawet mniej podatne na taką kumulację, niż inne okolice lotniska, co ilustruje Rys. 10.

Analiza miejsc innych mniejszych białych plam wskazuje, że na trzy zdjęcia satelitarne z trzech różnych lat w dwóch przypadkach nie były one pokryte śniegiem, a tylko w jednym przypadku całkowicie lub częściowo pokryte śniegiem.

Podsumowując te wyniki – należy odrzucić hipotezę, że poligony analizowanych białych plam widocznych na zdjęciu z 5 kwietnia, a jednocześnie stanowiących w dniu 10 kwietnia 2010 miejsce zgromadzenia szczątków wraku samolotu, były w jakimkolwiek stopniu bardziej podatne na kumulacje śniegu, niż inne okolice lotniska. Wręcz odwrotnie – można przyjąć hipotezę, że te miejsca były w przeszłości mniej predysponowane do kumulowania śniegu, niż inne okolice lotniska.

Dalsze badania tego tematu powinny uwzględniać również charakter kształtów i numerycznych sygnatur tychże białych plam. Do zapewnienia obiektywności badań tego typu potrzebne są:

- 1) numeryczna wycena stopnia pokrycia się białych plam z miejscami rozrzutu szczątków samolotu,
- 2) analiza potencjalnych cieni rzucanych przez te białe plamy,
- 3) analiza porównawcza wartości numerycznych sygnatur tych plam w porównaniu z wartościami numerycznymi sygnatur innych białych plam w miejscach naturalnego występowania śniegu na zdjęciu satelitarnym z 5 kwietnia 2010 i

4) analiza porównawcza, z uwzględnieniem istotnych czynników i parametrów, kształtów wszystkich śniegopodobnych białych plam na zdjęciu satelitarnym z 5 kwietnia 2010, w celu wyjaśnienia, czy kształty tych pięciu analizowanych białych plam, podobnych do kształtów chmur typu cumulus, jest istotnie różny od kształtów innych białych plam w miejscach naturalnych połąci śniegu, które bardziej przypominają kształty chmur typu cirrus i na ogół są wynikiem kombinacji zagłębień terenu i ochronnych formacji roślinności, które odcinają wiatry, a które nie wydają się odgrywać żadnej roli w przypadku tych analizowanych pięciu plam.

PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Zgodnie z powyższymi wynikami żadne z trzech przeprowadzonych badań nie umożliwia podtrzymania hipotezy jakoby w miejscu rozrzutu szczątków samolotu w trakcie sezonu wiosennego występowała naturalna wyjątkowo bujna akumulacja śniegu, podczas gdy już żadnych podobnych połąci śniegu w całej tej okolicy nie było.

Biorąc pod uwagę:

- wyjątkową zgodność położenia tych poligonów białych plam z rozrzutem szczątków samolotu,
- nietypowe zachowanie się i wygląd tych plam w porównaniu z innymi plamami śnieżnymi w tym samym rejonie i czasie,
- brak obecności jakichkolwiek innych dużych połąci śniegu w tym samym rejonie i czasie oraz
- częstotliwość historycznych zapisów braku relatywnej akumulacji występowania śniegu w tych miejscach,

nie da się wytłumaczyć obecności tych plam jako naturalnego zjawiska występowania śniegu. W związku z tym należy przyjąć, że te plamy są najprawdopodobniej antropogenicznego pochodzenia.

Zgodnie z wynikami niniejszych badań można sformułować trzy przedstawione poniżej końcowe wnioski.

1. W przeciwieństwie do naszego uprzedniego założenia, białe plamy określane wcześniej jako śnieg były jakimś rodzajem sztucznych tworów, które zostały umieszczone w miejscach niepodatnych dla kumulacji śniegu w przeszłości.

2. Nadzwyczajne podobieństwo przestrzennego rozmieszczenia białych plam z przestrzennym rozmieszczeniem szczątków samolotu pozostaje tajemnicą albo być może technologiczną zagadką, gdyż jest praktycznie niemożliwe, by był to tak niewiarygodny zbieg okoliczności. Toteż zjawisko to powinno zostać zbadane.

3. Ustalone fakty, że rosyjskie wojsko przeprowadziło podczas tego samego przedziału czasu jakiś rodzaj manewrów w porcie lotniczym i fakt, że Rosja jest jednym z najbardziej restrykcyjnych państw na świecie, te sztuczne białe plamy musiały być stworzone za wiedzą i zgodą rosyjskich władz, a w szczególności obecnych władz wojskowych, co powinno ułatwić polskim władzom wyjaśnienie, co te białe plamy naprawdę przedstawiały.

Źródło: [Monitor Polski](#)