ملفات القبو الأسود: لغز الصحن الطائر فوق بيلاروسيا

أمضى جون جرينوود العقدين الأخيرين من حياته في مطاردة الوكالات الأمريكية الحكومية، للكشف عما لديها من أسرار ومشاريع سرية وفق قانون حرية المعلومات. جرينوود طارد الوكالة في كل مكان: في الإعلام والمحاكم والشوارع، وأنشأ موقعًا يسمى "القبو الأسود"، يضم 2.2 مليون وثيقة رسمية سرية عن تلك المشاريع، كما كتب عن تلك الملفات كتابًا يحمل نفس الاسم.

الضغط الذي سلطه جرينوود أثمر عن فتح الكثير من الملفات، فقد كشفت الـ"سي آي إيه" عن كل ما تعرفه عن الأجسام الطائرة المجهولة أمام الكونغرس بموجب بند تم إدخاله في مشروع قانون الإغاثة من فيروس كورونا البالغ 2.3 تريليون دولار الذي تم توقيعه ليصبح قانونًا من الرئيس السابق دونالد ترامب في ديسمبر/كانون الأول 2020.

كشفت سلسلة الوثائق مشاريع سرية غريبة قامت بها وكالة المخابرات الأمريكية، يحمل أحدها اسم stargate، واستخدامها الخارقة القدرات وتطوير والبحث الذكاء لتطوير "CIA"الـ بها قامت تجارب وهي في الحصول على المعلومات، إحدى هذه القدرات هي التواصل عن بعد.

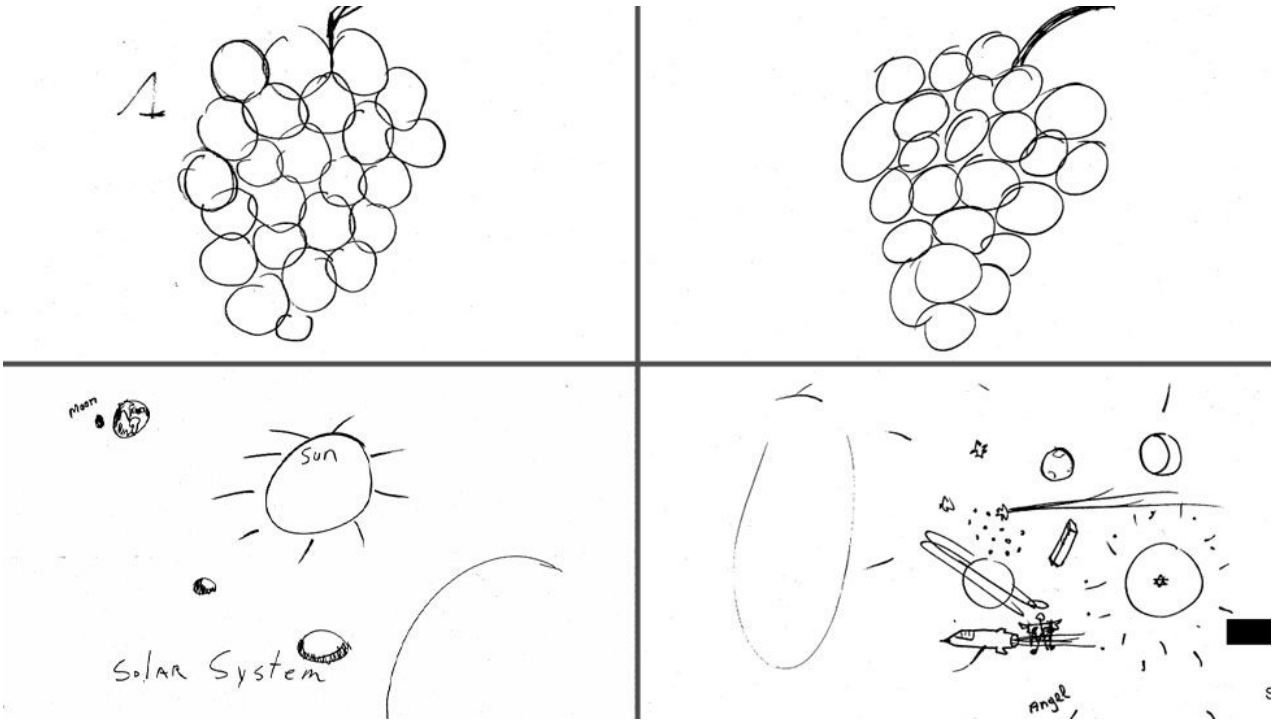
توضح المذكرات بالتفصيل كيف تمكن جيلر من تكرار الصور المرسومة جزئيًا في غرفة أخرى بدقة متفاوتة

امتد المشروع منذ 1973 ولم يتوقف إلا عام 1995 عندما تم إزالة الستار عنه بعد إيقافه لأنه لم يحقق النجاح المنشود، لكن إغلاقه لا يعني أنه لم يحقق بعض النجاحات اللافتة ومنها تجارب "علم الطاقة النفسية". تضمنت تلك التجارب "عمليات عقلية"، حيث يمكن للشخص أن يدرك أو يتواصل أو يغير خصائص شيء ما أو شخص ما يفصله عن ذلك الشخص المكان أو الزمان.

تضمنت التجارب أيضًا أشياء مثل المشاهدة عن بُعد، حيث يمكن للأشخاص رؤية الأشياء في مكان آخر، والتحدث عن بُعد، حيث يمكن لشخص ما تحريك كائن لم يلمسه في الواقع، وإحدى تلك التجارب كانت تخص الطبيب النفسي الشهير أوري جيلر في عام 1973.

توضح المذكرات بالتفصيل كيف تمكن جيلر من تكرار الصور المرسومة جزئيًا في غرفة أخرى بدقة متفاوتة – ولكن دقيقة في بعض الأحيان – ما دفع الباحثين إلى كتابة أنه أظهر قدرته الإدراكية الخارقة بطريقة مقنعة لا لبس فيها.

تظهر هذه الصور كيف استطاع جيلر رسم صور بدقة كبيرة في مكان آخر.



الأطباق الطائرة.. مشاهدات غريبة

لكن أكثر الملفات الغريبة هي تلك التي تتعلق بالأطباق الطائرة، حتى طريقة نشرها كانت ملفتة للنظر، وهو ما بعث جرينوود على الشك عما إذا ما كان ما تم نشره هو فعلًا كل ما تمتلكه الوكالة عن الأطباق الطائرة. "لقد نشروا الملفات الأصلية بذاتها، وبطباعة قديمة دون تحميلها على ملفات مقروءة، الصيغة التي نشرت بها الملفات تقود لنفس النتيجة، لقد نشروها بصيغة قديمة "TIF"، لا تزال بعض المذكرات غير قابلة للقراءة" يقول جرينوود.

تعتبر ملفات الأطباق الطائرة المنشورة في 13 من يناير/كانون الثاني 2021، التي تضم 2700 وثيقة امتدادًا للوثائق الأخرى التي تتحدث عن مشاهدات اليوفو وتجارب التواصل مع الفضائيين، وتظهر الملفات أيضًا مراسلات عن مشاهدات أجسام غامضة بين ضباط وكالة المخابرات المركزية وأفراد من الجيش.

أحيانًا يتجاهل المسؤولون قصص المراقبين ويعتبرونها مجرد خرافات، حتى عندما يكون أي تفسير آخر غير مقنع، لكن في حالات أخرى، يُظهر الضباط قلقًا حقيقيًا من احتمال وجود شيء خطير.

يصف أحد أقدم السجلات اجتماع عام 1952 حيث ناقش كبار مسؤولي المخابرات والجيش الأمريكيين تشكيل تحالف لدراسة الزيادة المقلقة في مشاهدات الأجسام الطائرة المجهولة، هذا التحالف الذي

يقوده سلاح الجو ويطلق عليه اسم Book Blue Project، سيستمر في مراجعة آلاف المشاهد في الداخل والخارج لتحديد ما إذا كان هناك سبب للخوف من شيء آخر غير أعداء أمريكا في الحرب الباردة.

الرحلة البيلاروسية

في 30 من يناير/كانون الثاني عام 1985، كانت الرحلة رقم 8352 تعبر الأجواء البيلاروسية قادمة من جورجيا باتجاه العاصمة الإستونية تالين، تألف طاقم الطائرة "134-TU" من القائد إيغور تشيركاشين ومساعده غينادي لازورين والملاح إيغور أوجنيف والميكانيكي غينادي كوزلوف.

في الساعة 4:10 فجرًا، على بعد 120 كيلومترًا من مدينة مينسك البيلاروسية، لمح الطيار المساعد لازورين قرصًا مضيئًا أعلى يمين النافذة على بعد 40-50 كيلومترًا.

"لا بد أن هذا انعكاس ضوئي في الغلاف الجوي"، فكر لازورين، وفجأة بدأ الجسم بإطلاق شعاع عمودي نحو الأرض، توسع الشعاع ليكون مخروطا، تبعه شعاع ثان وثالث.

"يجب أن نبلغ برج المراقبة"، صرخ لازورين. "لا تفعل.. ماذا سنقول لهم، ماذا سنكتب في التقرير، لا أحد سيصدق ما نراه، انتظر لنرى ما سيحصل"، أجابه تشيركاشين.

بدأ لازورين برسم ما يراه لتسجيل التقرير وإرساله، لكن الجسم بدأ بتسليط الضوء على الطائرة فجأة، ثم اندفع نحوهم بسرعة! "اتصل بالأرض بسرعة.. إنه يتجه نحونا" صرخ القائد تشيركاشين.

فجأة، توقف الجسم عن الاندفاع، ثم بدأ يتحرك في الأعلى والأسفل، قبل أن يهبط إلى الأرض، ولم يكد وقت طويل يمر قبل أن تحيط بالجسم سحابة دخانية تغطيه.

The beam of the "projector" rose from the ground and focused on the aircraft.

Now they saw a blinding white spot, surrounded by concentric colored circles. The commander was still hesitating: should he report what is taking place or not? But something that put an end to the doubts happened here. The white spot flashed up, and a green cloud emerged in its place.

"He cut in the engines and is running away," the copilot said, automatically shifting the phenomenon to the plane of an aviator's customary experience.

But it seemed to the commander that the object began coming closer at tremendous speed, intersecting the aircraft's course at a sharp angle. In short, it was rushing to intercept the path of the aircraft.

Cherkashin shouted to the navigator:

"Tell the ground!"

But there was a strange coincidence: after Ognev's very first words, the object stopped. It stopped coming closer, it seemed to the commander. It stopped moving farther away, the copilot decided.

The Minsk controller took the crew's report into consideration and politely said that he himself, unfortunately, sees nothing--either on the screen of the surveillance radar or in the sky.

"Well, now they will say that we're not in our right minds," Lazurin said, offended.

But the green cloud suddenly dropped down, rushing past the aircraft's altitude. Then it climbed vertically the same way. It was cast right and left. And again down and up. And finally, it fixed itself exactly opposite

كان برج المراقبة في مينسك قد استقبل تقرير الطائرة، لكنه أجاب بأنه لا يرى شيئًا على الرادار

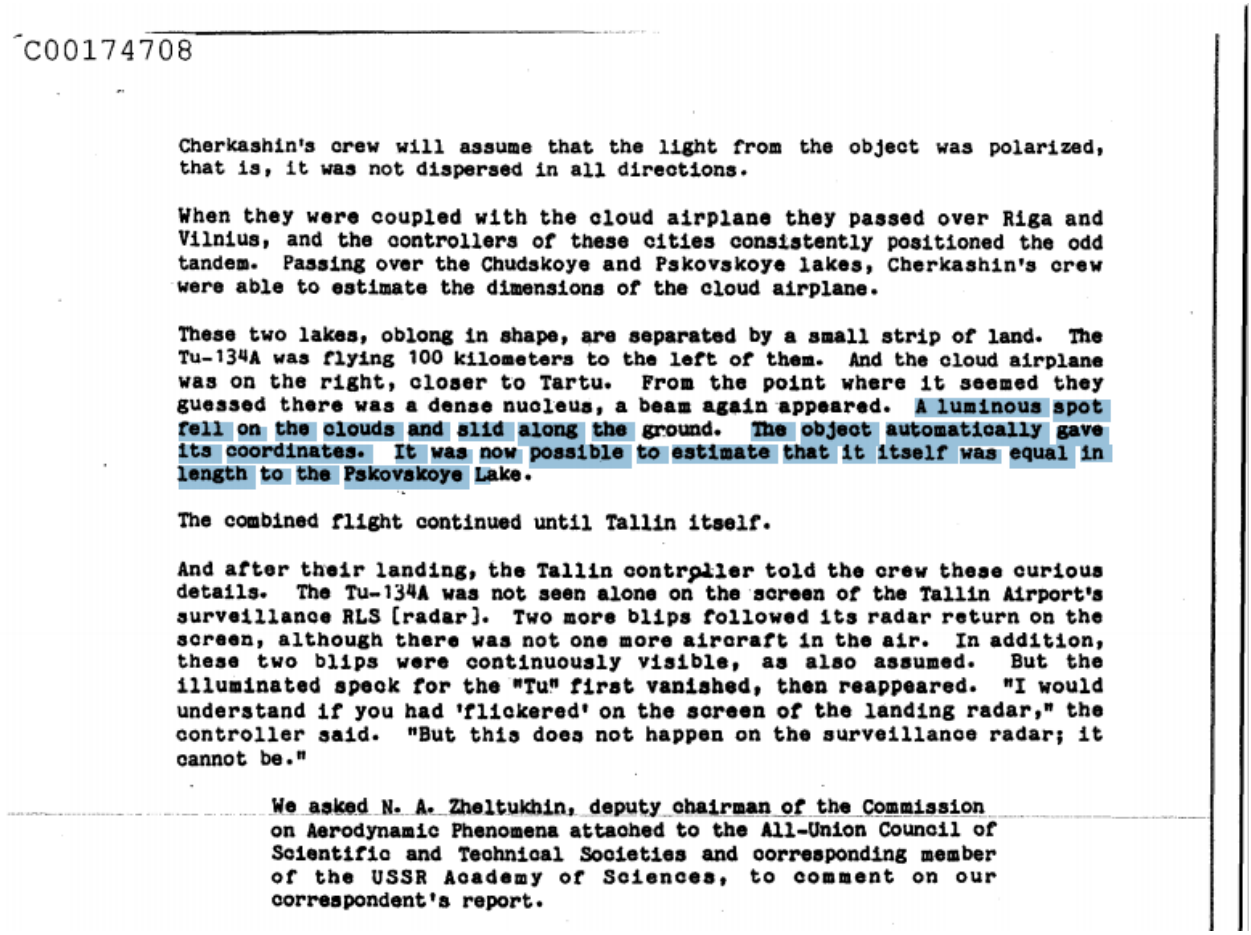
غيرهم. ارتفعت المركبة بعدها لتطير على يمين الطائرة على بعد 10 كيلومترات منها، شاهد الركاب ذلك بوضوح وبدأوا يتساءلون عن ذلك الجسم الطائر الغريب.

"أخبرهم أن هذه إحدى الظواهر الجوية الغريبة"، قال تشيركاشين للميكانيكي كوزلوف.

في تلك الأثناء، كان هناك طائرة ركاب أخرى قادمة في الاتجاه المعاكس، لكنها على مسار الطائرة "السحابة"، تدخل حينها برج المراقبة في مينسك ليؤكد ظهور الجسم على الرادار، ويرسل تحذيرًا للطائرة المدنية الأخرى بضرورة تجنب هذا الجسم الغريب أمامه، كذلك فعلت أبراج المراقبة في مدن ريغا وفيلنيوس.

ظلت السحابة ترافق الرحلة الإستونية على بعد 10 كيلومترات منها، ورغم تلك المسافة، كان يمكن جيدًا تمييز الأضواء المنبعثة منها واللهيب الخارج من محركها، كما أن جسمها كان يبدو بشكل قرص مدبب الأطراف.

تكمل الوثيقة "C00174708" تفاصيل أخرى عن ذلك الجسم، فعند وصول الطائرتين إلى بحيرة بسكوفسكوي وهي بحيرة تقع قرب الحدود الإستونية وتبلغ مساحتها 702 كيلومتر مربع، أطلقت السحابة شعاعًا عموديًا بدا أنه يمسح البحيرة بأكملها، عند ذلك أدرك طاقم القيادة الحجم الحقيقي لتلك السحابة: إنه يعادل حجم البحيرة نفسها!!



C00174708

Cherkashin's crew will assume that the light from the object was polarized, that is, it was not dispersed in all directions.

When they were coupled with the cloud airplane they passed over Riga and Vilnius, and the controllers of these cities consistently positioned the odd tandem. Passing over the Chudskoye and Pskovskoye lakes, Cherkashin's crew were able to estimate the dimensions of the cloud airplane.

These two lakes, oblong in shape, are separated by a small strip of land. The Tu-134A was flying 100 kilometers to the left of them. And the cloud airplane was on the right, closer to Tartu. From the point where it seemed they guessed there was a dense nucleus, a beam again appeared. A luminous spot fell on the clouds and slid along the ground. The object automatically gave its coordinates. It was now possible to estimate that it itself was equal in length to the Pskovskoye Lake.

The combined flight continued until Tallin itself.

And after their landing, the Tallin controller told the crew these curious details. The Tu-134A was not seen alone on the screen of the Tallin Airport's surveillance RLS [radar]. Two more blips followed its radar return on the screen, although there was not one more aircraft in the air. In addition, these two blips were continuously visible, as also assumed. But the illuminated speck for the "Tu" first vanished, then reappeared. "I would understand if you had 'flickered' on the screen of the landing radar," the controller said. "But this does not happen on the surveillance radar; it cannot be."

We asked N. A. Zheltukhin, deputy chairman of the Commission on Aerodynamic Phenomena attached to the All-Union Council of Scientific and Technical Societies and corresponding member of the USSR Academy of Sciences, to comment on our correspondent's report.

عند وصول الطائرة الإستونية إلى العاصمة تالين كان ذلك الجسم لا يزال يرافقهم، بعد الهبوط انفرد مراقب البرج بالطيار تشيركاشين ليسأله: "ما ذلك الجسم الذي كان يرافقكم طوال الرحلة؟ لقد كان ظاهرًا على الرادار دون أن يكون هناك رحلة مسجلة أخرى لدينا"!

دفع الحادث الاتحاد السوفيتي لتشكيل لجنة من علماء في أكاديمية العلوم السوفيتية لدراسة الحالة شارك فيها الطاقم كامًلا، ولم تصل اللجنة إلى نتيجة محددة، لكن أحد الاحتمالات التي أوردتها هي احتمالية أن يكون ذلك الجسم "مركبة يوفو".

تسجل باقي الوثائق حوادث مختلفة عن رؤية الأطباق الطائرة، وتذكر تقارير أخرى أن مجموع مشاهدات الأطباق الطائرة يصل إلى 12600 مشاهدة لم يتم حل الكثير منها، وهو ما سيتم إفراد عدة حالات منها في مقال منفصل.

رابط المقال: https://www.noonpost.com/39671/