

Il cielo è terso perchè gli aerei (jet) viaggiano pochissimo, causa COVID. Dunque fa freddo e piove. Il ruolo dello zolfo nei combustibili dei jet occidentali. Riscaldamento climatico EU pilotato?

[mittedolcino.com/2021/05/13/gli-aerei-jet-viaggiano-pochissimo-causa-covid-dunque-fa-freddo-il-ruolo-dello-zolfo-nei-combustibili-dei-jet-occidentali-riscaldamento-climatico/](https://www.mittedolcino.com/2021/05/13/gli-aerei-jet-viaggiano-pochissimo-causa-covid-dunque-fa-freddo-il-ruolo-dello-zolfo-nei-combustibili-dei-jet-occidentali-riscaldamento-climatico/)

mittedolcino

13 Maggio 2021

Seguici su: [f](#) [t](#)

GREEN&BLUE

CERCA



BIODIVERSITÀ CLIMA ECONOMIA ENERGIA MOBILITÀ SALUTE CHI SIAMO

METEOROLOGIA [f](#) [t](#) [in](#) [✉](#) [🔗](#) [📌](#)

Aprile, freddo record in Europa: colpa del riscaldamento globale

di Giacomo Talignani



(Data: ERA5. Reference period: ▲ (C3S/ECMWF))

Secondo i dati Copernicus, è il più gelido degli ultimi 18 anni. Mentre si registrano temperature elevate nel resto del mondo. Gli esperti: squilibri legati all'aumento globale delle temperature

07 MAGGIO 2021 🕒 1 MINUTI DI LETTURA

Arrampicarsi sugli specchi...

Notate bene, quando prendiamo una posizione di norma lo facciamo sulla scorta di papers, nel caso scientifici. Dunque, se qualcuno vuole disinnescare le tesi da noi elaborate collegando i puntini, benvenuto, ma dovrà mettere in discussione – appunto – papers scientifici. O cercare letture alternative ai fatti, che però dovrà documentare. Auguri dunque.

Resta la constatazione che tutto il sistema solare ha la febbre, ovvero tutti i pianeti del sistema solare stanno riscaldandosi sulla loro superficie, come riportato dalle principali agenzie spaziali mondiali, noi abbiamo riassunto il fenomeno **QUI**. Dunque, o qualcuno ha dimenticato il SUV acceso su Marte o Giove, o quello che ci hanno raccontato sul riscaldamento climatico – *che i grandi media vogliono sia inteso come puramente antropogenico* – è una solida balla.

Ben inteso, il riscaldamento climatico esiste, ma vede la CO2 riteniamo più come conseguenza che come causa (*nell'ambito dei meccanismi di grande compensazione di Gaia, J. Lovelock docet*). Visto che detto riscaldamento planetario, nel caso, sembra arrivare dal centro della terra e degli altri pianeti (*aspettatevi enorme attività*

vulcanica+terremoti a livello globale nei prossimi anni, ndr); ossia il fenomeno sembra dipendere da aspetti geomagnetici, visto che il sole è in una innegabile fase fredda che molti dubitano ormai sia approssimabile ad un nuovo minimo di Maunder, vedasi oltre.



This is the worst scientific scandal of our generation

Fino a qui, tutti fatti. Andiamo dunque a scandagliare il titolo: ossia, non pochi ritengono che si sia incrementata la percezione popolare di caldo sulle zone più densamente popolate, ad es. sull'Europa, facendo leva su un particolare tipo di inquinamento, quello dei jet commerciali occidentali. Ma non/molto meno di/per quelli russi ad esempio. Di seguito l'analisi.

Sul riscaldamento climatico tutto sommato è stato facile verificare che le cose non tornavano rispetto a come ce l'hanno descritta, a arte, sul *climate change*.

Primo punto: tutta la teoria del riscaldamento climatico basata sulla correlazione CO2 vs. temperatura è stata dichiarata nei fatti falsa, quanto meno sulla base della condanna di fatto del prof. Michael Mann, il padre della *hockey stick graph*, sbugiardato dalle corti canadesi, in quanto incapace di spiegare come aveva ricavato tale correlazione/grafico gtra CO2 e temperatura terrestre, vedasi oltre. Dunque, tale grafico resta non dimostrabile scientificamente, dunque è fuffa.

Per capire la truffa del Climate Change, nei dettagli: come il Dr. Mann ha perso davanti ai giudici canadesi, certificando l'abuso nel grafico chiave su cui si basa l'intera teoria del "cambiamento climatico"

Ben sapendo – *appunto* – che scientificamente qualcosa di non dimostrabile è per definizione falso, vale per le teorie non provate sul COVID e vale per il grafico del prof. M. Mann.

Andando agli albori del III. millennio non va per altro dimenticato lo scandalo *Climagate*, ossia lo scandalo universitario dove, più o meno gli stessi soggetti che poi avrebbero appoggiato le tesi del prof. M. Mann sul riscaldamento climatico globale di natura antropogenica, furono presi con le mani della marmellata a letteralmente taroccare i dati del clima proprio per far apparire il riscaldamento climatico come reale. Alcuni giornali lo definirono lo scandalo scientifico più grande della storia moderna, o qualcosa di simile.

Climategate

Da Wikipedia, l'enciclopedia libera.

Climategate è la denominazione assegnata dai *media* alla controversia sulle e-mail hackerate della *Climate Research Unit*, ed è iniziata nel novembre 2009 con la pubblicazione illegale^[1] di documenti della *Climatic Research Unit* (CRU) dell'*Università dell'Anglia Orientale*, a Norwich, nel Regno Unito e si riferisce a presunte manipolazioni di dati, scorrettezze e violazioni della legge britannica sulla libertà di informazione (*Freedom of Information Act*) e sull'accesso ai dati di enti pubblici, commesse dai alcuni ricercatori per attribuire un maggior peso alle attività umane negli attuali cambiamenti climatici.

Tradotto: le basi per dire che il riscaldamento climatico non sembra affatto realistico quanto meno per come ce l'hanno raccontato i media ci sono, eccome!

Chiaramente per far passare in secondo piano i FATTI sopra citati, scandali universitari vari e *hockey stick graph* scientificamente inaccettabile in quanto non dimostrato nella genesi e nei calcoli dall'autore (*nessun paper scientifico accetterebbe mai di pubblicare – ossia di sdoganare, ovvero approvare – una tesi scientifica senza che venga spiegato come è stata elaborata, dati e metodo, ndr*) è stato necessario far percepire alla gente che conta, ossia soprattutto nelle zone più densamente popolate, un effetto "calore". Unitamente ai media che di norma tengono bordone in casi simili.

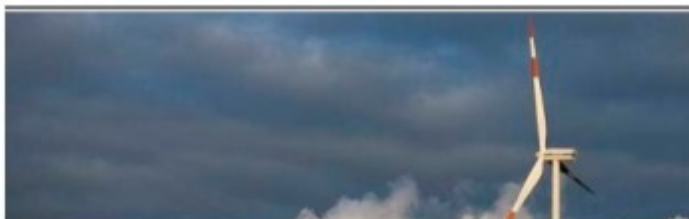
The Telegraph

Home Video News World Sport Business Money Comment Culture Travel Life W
Blog Columnists Personal View Telegraph View Letters Cartoon Archive My Telegraph P

HOME » COMMENT » COLUMNISTS » CHRISTOPHER BOOKER

Climate change: this is the worst scientific scandal of our generation

Our hopelessly compromised scientific establishment cannot be allowed to get away with the Climategate whitewash, says Christopher Booker.



By Christopher Booker
8:10PM GMT 28 Nov 2009

Christopher Booker
Earth Debates »
Green Politics »
Comment »
Columnists »
Personal View »

In Christopher Booker



Andiamo quindi ai dati a supporto, al titolo.

Prima di tutto, grossolanamente, per farvi capire, sappiate che la presenza di nubi alte, simil cirri, sono alla base del riscaldamento climatico. Nel senso, le nubi basse, quelle da pioggia, determinano generalmente parlando un raffreddamento del pianeta, in quanto schermano le radiazioni solari in arrivo. I cirri, o nubi altissime, riscaldano invece il pianeta, in quanto schermano soprattutto le radiazioni in uscita dalla terra.



Cirrus clouds: Their role in climate and global change ☆

D.K. Lynch

Show more ▾

+ Add to Mendeley α Share ¶ Cite

[https://doi.org/10.1016/S0094-5765\(96\)00098-7](https://doi.org/10.1016/S0094-5765(96)00098-7)

[Get rights and content](#)

Abstract

Cirrus clouds are high, cold clouds composed of asymmetric ice particles. Along with low marine stratus, they are the principal cloud type controlling the Earth's radiation budget. Thin cirrus clouds cause a net heating of the Earth because they allow visible sunlight to pass almost unhindered while at the same time absorbing and reradiating infrared radiation from the surface below. Cirrus clouds are also far more widespread than previously believed. Cirrus cloud climatologies have been examined based on ground observations, limb scanning, and down-looking satellite sensors. The global frequency of occurrence for cirrus clouds over land is between 28 and 42%. The zonal average frequency of occurrence for cirrus clouds varies from 7 to 61%. These values vary depending on geographic location and season, with some locations having persistent cirrus coverage while others have infrequent coverage. Although clearly evident trends are present in the geographical cirrus occurrence, month-to-month and year-to-year variations are so large that the statistics can only be used for the probabilistic assessments, not predictive purposes. In this paper we survey cirrus clouds and their radiative properties in terms of climate feedback, discuss multispectral cirrus cloud observations and review the latest satellite cloud climatologies.

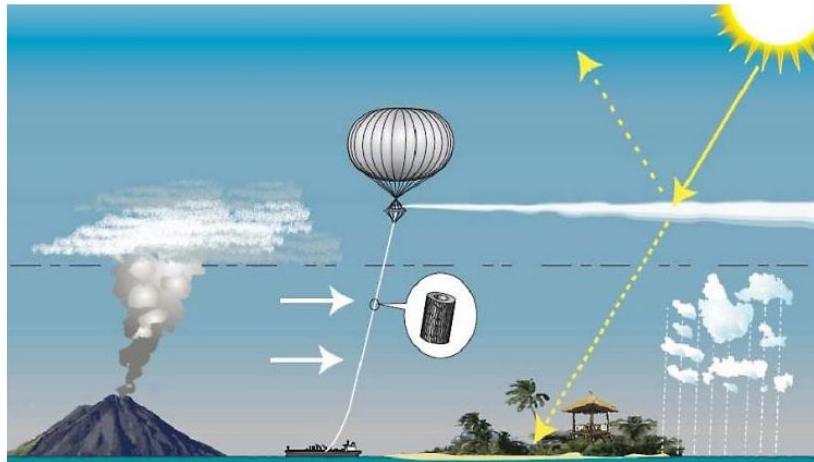
Riportiamo la prova scientifica di quanto asserito, nell'immagine-documento sopra. Ben notando che quella citata non è una pubblicazione sporadica, ma una constatazione (*quella dei cirri*—> *effetto climate warming*) ormai consolidata a livello scientifico. Parimenti, anche o stavo svizzero, in una sua pubblicazione ufficiale, riconosce che, citiamo, “*Oggigiorno si sa che i cirri che si formano a seguito del passaggio degli aerei hanno un impatto sul clima*” ([LINK](#)).

Dunque, si può dire che produrre cirri, che sono minuscoli cristalli di ghiaccio agglomerati attorno a particelle finissime alle altissime quote (...), causa riscaldamento globale.

Oggi la cd. fregatura del “*riscaldamento climatico diverso da come ce l’avevano raccontato*” sembra emergere come conseguenza/by product del COVID. Infatti bloccare i trasporti aerei, il turismo ecc. ha messo in mostra una correlazione prima nascosta, ossia che ridurre i voli aerei sembra avere effetti sul clima; dunque, ragionando per ipotesi, se nell’inquinamento dei jet fosse stato presente qualcosa che magari faceva alzare la temperatura, ad esempio formando cirri, oggi senza traffico aereo avremmo un clima più freddo. (*Infatti....*).

Sweden canceled Bill Gates’ experiment on spraying substances into the atmosphere to artificially cool the Earth

BY SPACE · APRIL 2, 2021

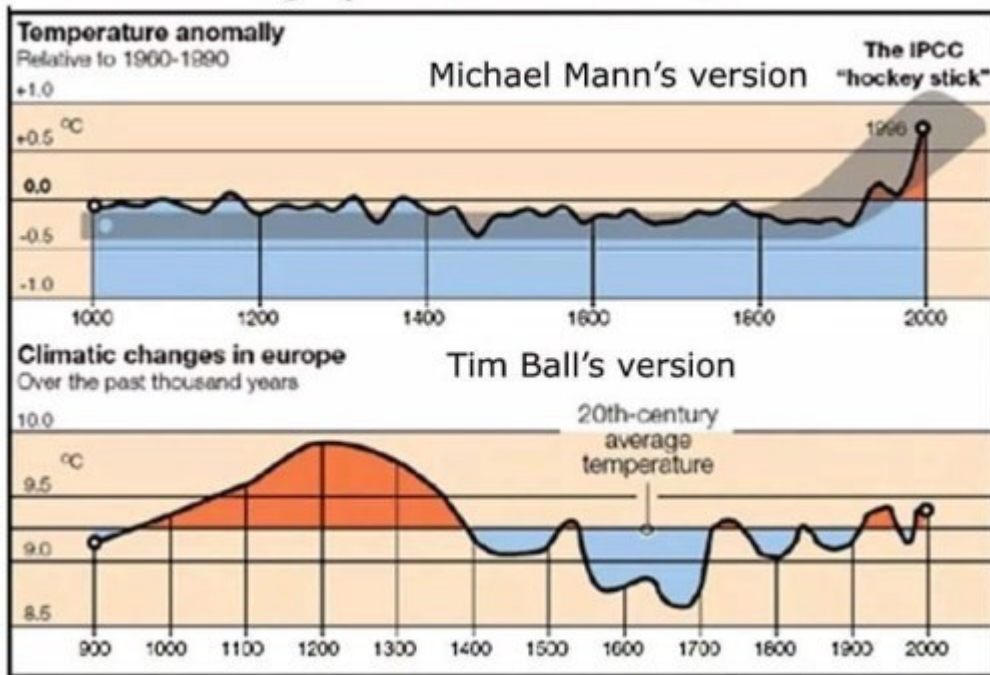


The Swedish Space Corporation (SSC) has decided to cancel the protesting balloon test flight aimed at artificially cooling the Earth, amid growing concerns about its possible harmful effects on the ozone layer and the ecosystem. The experiment was scheduled to launch on March 31, 2021.

Puntualmente, il freddo lo abbiamo avuto, lo stiamo avendo e ritengo lo avremo anche nel prossimo futuro, visto che il COVID non ritengo sarà un fenomeno temporaneo.

In tale contesto è stata interessante la tempistica degli annunci del solito *Bill Gates*, il quale proprio nel mezzo della pandemia che avrebbe bloccato i voli aerei, aveva ipotizzato l’iniezione di sostanze chimiche in stratosfera (*il dubbio: in sostituzione dei voli dei jet?*), diciamo un progetto per sarebbe dovuto intervenire per modificare il clima, sebbene ipoteticamente contro il *climate change*. Progetto immediatamente bloccato dalle autorità scandinave in quanto è stato rilevato che gli effetti sarebbero potuti essere deleteri potendo addirittura andare nella direzione opposta rispetto a quanto previsto (...). Vedasi le nostre valutazioni in riguardo, [QUI](#).

Battle of the graphs: Mann versus Ball



Le corti canadesi hanno concluso che aveva ragione il prof. Ball, dando torto al prof. Mann: l'hockey stick graph è inaccettabile!

Dunque, oggi, col COVID, col freddo che fa (!), il riscaldamento globale ce lo stiamo scordando. Immaginate, come sembra, se fosse vero – *per ipotesi* – che senza voli aerei ad es., a scaldare la terra, nel caso, si andasse davvero verso il raffreddamento globale causa minimo di Maunder* ([LINK](#), [LINK](#)).... Quanti business sparirebbero....

Ma andiamo alle spiegazioni tecniche, che sono assai semplici nel contesto.

I jet emettono come inquinamento il prodotto della combustione nelle turbine, in alta troposfera, ad alta quota, assieme a particelle ultrafini prodotte della combustione, proprio dove si sviluppano i cirri. Trattasi di un processo chimico fisico.

Notando che, se i combustibili usati dai jet contengono zolfo, ci sarà l'emissione di prodotti solforati nelle scie. Normale anche questo.

In particolare lo zolfo viene ossidato con la combustione, producendo solfati o simili. A parte rilevare da pubblicazioni scientifiche che i solfati emessi in alta quota possono essere genericamente considerati come responsabili della formazione di nubi alte (simil cirri, vedasi oltre), tali cirri è riconosciuto possano causare riscaldamento terrestre (*vedasi il paper sopra di Acta Astronautica/Elsevier*). E' dunque necessario approfondire il meccanismo della formazione antropogenica dei cirri, che sembrano essere concausa del riscaldamento climatico, di fatto cristalli di ghiaccio che si agglomerano attorno a particelle finissime (ad es. emesse in alta troposfera dai jet commerciali).

E qui mi viene in aiuto la famosa pubblicazione "**Properties of jet engine combustion particles during the PartEmis experiment: Hygroscopicity at subsaturated conditions**", di M. Gysel , S. Nyeki , E. Weingartner □ , U. Baltensperger , H. Giebl , R.

Hitzenberger , A. Petzold , C. W. Wilson [Ref.: "PAPER"]. In tale splendido paper viene chiarito.

Le conclusioni sono chiare (al [LINK](#)) [sezione "6. Conclusion" page 20-4,,
GEOPHYSICAL RESEARCH LETTERS, VOL. 30, NO. 11, 1566,
doi:10.1029/2003GL016896, 2003]:

*"Questo studio ha dimostrato che l'assorbimento dell'acqua da parte delle particelle di combustione in condizioni di sottosaturazione è generalmente indipendente dalle condizioni operative del combustore valutate, ma aumenta significativamente con l'aumento del livello di FSC ("contenuto di zolfo"), che è attribuito a una quantità crescente di acido solforico adsorbito sulle particelle. Questo si traduce in una riduzione del diametro critico per l'attivazione delle gocce in condizioni supersature, confermata da un confronto con le concentrazioni di concentrazioni di CCN ("nuclei di condensazione delle nubi"). **Le emissioni di particolato degli aerei che agiscono come CCN o nuclei di ghiaccio potrebbero modificare i cirri naturali o indurre la formazione di ulteriori cirri.**"*

Ossia, emerge chiara la correlazione scientifica:

**Zolfo nei combustibili→formazione di solfati nelle scie dei jet→
>formazione di cirri→ riscaldamento climatico causato da cirri, nelle zone interessate dalla formazione degli stessi (ovvero dove più sono frequenti i voli aerei)**

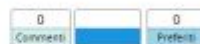
Tradotto: minori aerei commerciali (jet) che viaggiano nei cieli sopra la vostra testa (ad es. causa COVID), UGUALE minori inquinamento in alta quota (ad es. da zolfo immesso in alta atmosfera), UGUALE minori cirri, UGUALE cielo più terso, UGUALE clima più freddo.

Discorso cartesiano.

[Home page > Attualità > Scienza e Tecnologia > Freddo polare negli Usa: è colpa del cambiamento climatico

Freddo polare negli Usa: è colpa del cambiamento climatico

di [Oggiscienza \(sito\)](#)
martedì 21 gennaio 2014



Se negli Stati Uniti il freddo è così intenso che le cascate del Niagara sono ghiacciate, nel Wisconsin usano la salamoia dell'industria casearia per scongelare le strade e allo zoo di Chicago l'orso polare è tenuto all'interno, perché non ha uno strato di grasso sufficiente.

NASA predicts ICE AGE with 'DEAD SUN' sparking fears Earth temperatures to plunge

THE Earth could be plunged into a mini ice age if the sun continues to remain dead, experts fear.

By **Charlotte Ikonen** / Published 17th November 2018



Published: Jun 27, 2017

Solar Minimum is Coming

High up in the clear blue noontime sky, the sun appears to be much the same day-in, day-out, year after year.

But astronomers have long known that this is not true. The sun *does* change. Properly-filtered telescopes reveal a fiery disk often speckled with dark sunspots. Sunspots are strongly magnetized, and they crackle with solar flares—magnetic explosions that illuminate Earth with flashes of X-rays and extreme ultraviolet radiation. The sun is a seething mass of activity.

Top Stories

- 1 Two Sides of the Same Star
- 2 Electromagnetic Spectrum: The Musical
- 3 NASA Shows How Harvey Saturated Areas in Texas
- 4 NASA's Sounding Rockets
- 5 Hubble Is Paving Scientific Paths for NASA's James Webb Space Telescope

La prova dei fatti.... che vanno contro la propaganda dei media!

A pensarci bene, quanto sopra sembra precisamente quello che abbiamo sperimentato durante i vari lockdown, con un inverno freddo e nevoso, da incorniciare per i pochi che sono potuti andare a sciare (*tra cui annovero fortunatamente il sottoscritto*).

Ma la storia non finisce qui.

Anzi inizia qui.

Infatti, tenendo buona la spiegazione scientifica di cui sopra, ***basterebbe ridurre lo zolfo nei combustibili per ridurre la formazione di cirri. Ossia per potenzialmente ridurre il riscaldamento climatico nelle zone interessate.***

Andiamo dunque a vedere il contenuto di zolfo nei *jet fuel* usati dagli aerei jet commerciali, già preannunciando sorprese. Sappiate infatti che lo zolfo nei combustibili di norma è evitato dagli ingegneri dei motori, come la peste. Il motivo è semplice: producendo acido solforico come risultato della combustione si ha corrosione. Dunque sarebbe auspicabile, anche per far durare di più i motori, evitare al massimo lo zolfo in detti combustibili.

La cosa che invece emerge, fattuale, è che il contenuto di zolfo nei *jet fuels* occidentali sia decisamente alta, 0.3% (t.w., total weight, al limite per certi paesi con le specifiche dei motori da parte dei costruttori). **Ma la cosa interessante è che in Russia ad esempio il contenuto di zolfo sia addirittura di 1/3 rispetto ai jet fuel occidentali.** Anche lo stesso preciso identico jet fuel occidentale se prodotto in Russia porta con se lo 0.25% t.w di zolfo. Quello cinese invece ha lo 0.2% (base *Jet fuel data sheet EXXON*). Qualcuno forse dovrebbe spiegarci come mai in occidente – tanto teoricamente attento al green – si sia deciso di procedere in tale direi assurda direzione, tanto zolfo nei *jet fuels*....



International organisations

The International Civil Aviation Organization, the Airport Council International, European Transport Workers' Federation and the European Commission are important stakeholders. It is highly recommended that these organisations promote a better work environment in airports by:

1. Investigating the possibilities to significantly reduce the sulphur content in jet fuel.

Inorganic gases

Sulphur dioxide (SO₂) is a harmful gas that can cause irritation of eyes and airways. Jet fuel contains high concentrations of sulphur; about 1,000 ppm. In comparison, the sulphur content in diesel fuel is 10 ppm, i.e. approximately 100 times lower than that in jet fuel. In engines most sulphur is oxidised to SO₂.

Che lo zolfo nei jet fuel sia un'importante fonte di inquinamento è stato per altro chiarito senza tema di smentita anche dal report danese "Air Pollution in Airports" (ISBN: 978-87-92044-37-2), che **indica come lo zolfo dei combustibili jet sia un problema serio, affermando senza giri di parole che la sua concentrazione andrebbe ridotta**. Per vostra informazione, tanto per dare l'idea dell'esistenza del problema (*soprattutto per gli Stati scandinavi*), il data sheet Exxon sui jet fuel indica come contenuto di zolfo richiesto in Svezia (FSD 8607 E) sia addirittura 0,10%, ossia 1/3 di quello dei jet fuels occidentali (Jet A-1).

Lo stesso report specifica che il contenuto di zolfo nei combustibili diesel per auto sia 100 volte inferiore (!) a quello dei jet fuels occidentali [*pag. 4 del report danese succitato, sezione "Inorganic gases"*]. Ben notando come anche la Cina (prodotto standard: GB 6537) e Russia (prodotto: TS-1, RT) utilizzino jet fuels con contenuti di zolfo, a forte rischio climate warming, da 1/3 a 2/3 inferiori rispetto a quelli del primo mondo occidentale (EU+USA+paesi satelliti).

In realtà nel report danese si aggiunge una visione addirittura definitiva, ossia che fa nascere più di un dubbio sul perchè NON si voglia ridurre il contenuto di zolfo nei jet fuels da parte soprattutto dell'Occidente:

"Una parte significativa delle particelle ultrafini che si formano nei nei motori principali e nell'APU si ritiene che siano particelle di solfato. Quindi, la formazione di particelle ultrafini può essere limitata riducendo il contenuto di zolfo nel carburante per jet. Questo deve essere deciso dalle organizzazioni internazionali competenti. (...)"

[*pag. 19, sezione "Limit formation of pollution"*][*come notate viene introdotto anche il concetto di particelle ultrafini, che poi sono quelle che in base al PAPER sopra spiegherebbero la formazione dei cirri come adsorbimenti di cristalli di ghiaccio attorno a particelle finissime, che viene implicato poter essere costituite da zolfo, ndr*]

Resta da capire dunque quale sia l'interesse del primo mondo occidentale, dopo che dal 1.1.2020 anche le grandi navi da trasporto marittimo devono usare di fatto lo stesso standard di gasolio delle auto, di continuare ad usare jet fuels con alto contenuto di zolfo negli aerei, immettendo tale sostanza solforata dove più è a rischi l'effetto climate warming; addirittura – *secondo il report danese* – i *jet fuels* sarebbero decine di volte più inquinanti del diesel normale da autotrazione in termini di contenuto di zolfo [pag. 4, sezione "*Inorganic gases*"]. Mentre invece il contenuto di tale pericoloso elemento (S) sarebbe facilmente riducibile a livello cinese, russo o svedese! (*A pensare male...*).

Lascio a voi il compito di verificare se i jet ad es russi provenienti da aeroporti russi generino meno scie degli omologhi jet occidentali, basta fare le verifiche su Flightradar24.com per differenziare aerei e tratte.

Resta, in fondo, la triste considerazione che, se noi – *come riteniamo possibile* – abbiamo scopercchiato il vaso di Pulcinella, il COVID ed lockdown si porteranno dietro un forte raffreddamento globale.

Le conseguenze ulteriori, a me chiarissime, le tengo per me.

Per tale ragione qui mi fermo, volendo potete fare anche voi i compiti a casa (*se vi può interessare, aggiungo che, in tale contesto, temo che l'ipotetico Grande Reset di cui molti parlano DIVENTERA' una necessità nei prossimi tempi, ...*).

MD

*

Le teorie presentate sul minimo di Maunder atteso dal 2021 al 2030 sono state pubblicate sul prestigiosissimo Astrophysical Journal ("PREDICTION OF SOLAR ACTIVITY FROM SOLAR BACKGROUND MAGNETIC FIELD VARIATIONS IN CYCLES 21–23"; Simon J. Shepherd¹, Sergei I. Zharkov², and Valentina V. Zharkova³, Published 2014 October 13). Lo studio è stato anche presentato dal Royal Astronomical Society nel 2015 (spiegato ai media da un intervento del dr. Robert Massey, del ras.ac.uk), nel meeting di Llandudno, il 9 Luglio 2015, National Astronomy Meeting. E' importante notare come le previsioni di raffreddamento sembra siano state assolutamente azzeccate, viste le risultanze del 2021.