

All'attenzione di:

Il primo ministro

**L'On. David Cameron deputato**

---

Dossier sull'ingegneria climatica del Regno Unito 2014

Versione 1

27.09.2014

---

Il presente documento dovrà essere distribuito solo integralmente

68 pagine

# Look-Up.org.uk

Autore: Ian Simpson

Consegnato a mano al numero 10 di Downing Street il

27<sup>th</sup> Settembre 2014

---

## Dossier sull'ingegneria climatica del Regno Unito 2014

Presentare prove degli attuali programmi di ingegneria climatica attivi nel Regno Unito e nello spazio aereo europeo, con specifico riferimento all'atmosfera la spruzzatura di aerosol viene effettuata da aerei commerciali.



1. Destinatario
2. Frontespizio
- 3. Indice (questa pagina)**
4. Informazioni su questo documento
5. Informazioni sull'autore
6. Elenco dei destinatari previsti
  
7. Introduzione
8. Elenco delle richieste
9. Evidenze visive e i 3 principali programmi identificati fino ad oggi
10. Motori Turbofan ad alto bypass
11. L'infrastruttura di distribuzione delle sostanze utilizzate nei programmi
12. I contenitori utilizzati per il trasporto delle sostanze
13. Le apparecchiature di dispersione che sono state adattate agli aeromobili
14. Voli notturni e *La prima ondata*
15. Routing, densità di popolazione e legame con la salute
16. La scienza e i legami con l'ideologia politica
17. Crimine contro l'umanità?
18. Conclusioni
19. Riepilogo

Questo documento sarà distribuito in formato stampato, ma è anche disponibile per la consultazione e il download su Internet tramite il mio sito Web: [www.look-up.org.uk](http://www.look-up.org.uk)

Le versioni online sono in formato Adobe .pdf e quindi stampabili. Per aprire e stampare il documento sarà necessario Adobe Reader.

Va notato che solo le informazioni di base in ciascuna sezione possono essere incluse in modo da mantenere il documento ragionevolmente conciso, ma il sito web contiene prove più dettagliate relative specificamente a ciascuna sezione di questo documento. Se una sezione non è direttamente citata sul sito in questo momento, lo farò molto presto, se e quando avrò il tempo di aggiornarla.

La versione 1 del documento sarà consegnata al numero 10 di Downing Street. Alcune sezioni potrebbero essere incomplete poiché alcune indagini sono ancora in corso e le informazioni vengono ricevute quotidianamente, ma credo che contengano prove sufficienti da presentare come richiesta formale al nostro Primo Ministro e Vice Primo Ministro per indagare e intraprendere azioni urgenti nelle questioni in esso dettagliate. Le prove qui presentate sono ancora in fase di perfezionamento e di costante revisione, e quindi aggiornate regolarmente. Ulteriori aggiornamenti verranno inoltre trasmessi a Downing Street in formato cartaceo, man mano che verranno pubblicati, in modo da garantire che le informazioni aggiornate siano visionate dal Primo Ministro e dal Vice Primo Ministro.

Il presente documento avrà ampia diffusione come dettagliato nell'**artSezione 3- elenco dei destinatari previsti**. Anche l'elenco stesso dei destinatari potrà essere aggiornato in qualsiasi momento in linea con le nuove versioni.

Ogni documento stampato sarà etichettato con un numero di versione e una data. Ogni volta che viene effettuata una revisione verrà pubblicata una nuova versione del documento online, mentre tutte le versioni precedenti rimarranno disponibili.

L'URL per il download della versione online è:

<http://www.look-up.org.uk/dossier>

Look-Up.org.uk autorizza chiunque a stampare e distribuire le versioni più recenti.

Non si applicano restrizioni sul copyright o sulla distribuzione. Look-Up.org.uk è di proprietà e gestito da Ian Simpson, l'autore di questo documento, e ho prodotto questo documento nell'interesse pubblico, e quindi rinuncio a qualsiasi restrizione di distribuzione o pubblicazione di qualsiasi tipo, qui nel Regno Unito o a livello internazionale .

Nessun permesso o compenso è dovuto in caso di utilizzo da parte di qualsiasi persona o organizzazione per qualsiasi scopo, purché lo scopo previsto sia quello di diffondere le informazioni in modo costruttivo o positivo per aumentare la consapevolezza su questo problema. Il palese ridicolo sarà considerato una violazione di questo accordo, soprattutto quando è concepito specificamente per indebolirlo, e soprattutto quando è infondato, basato su informazioni falsificate o semplicemente su informazioni non verificate. Si ribadisce ancora una volta che il documento non potrà essere utilizzato parzialmente ma potrà essere riprodotto solo integralmente.

Una discussione e una valutazione sensate e costruttive del documento sono pienamente incoraggiate, soprattutto nei media e nelle comunità scientifiche. L'autore non può affermare di essere corretto al 100% su tutte le affermazioni qui contenute e non può affermare di sapere tutto sulla questione nel suo insieme, ma è sicuro che le informazioni qui contenute siano una rappresentazione ragionevolmente accurata di ciò che sta accadendo e quindi trasmettano informazioni importanti informazioni ai lettori, che si spera verranno ulteriormente approfondite da altri. Questo è lo scopo principale del documento e lo scopo dell'autore.

Sono un tecnico universitario quarantenne. Ha studiato ad 1 anno di livello A in Biologia, Chimica e Italiano. Dopo il primo anno ne ho lasciati 6<sup>th</sup> formare invece l'università per conseguire un diploma di studi commerciali.

Dopo aver lasciato gli studi superiori, ho presto trovato lavoro nei teatri del West End e ho deciso che era dove preferivo stare, e così ho iniziato a intraprendere una carriera nel suono e nelle luci, specializzandomi infine nel suono, poi nella registrazione del suono e infine avviando la mia attività.

Sono quello che potrebbe essere descritto come un "appassionato" di scienza. Leggo New Scientist regolarmente dall'età di 15 anni, anche entrando e uscendo da qualche rivista nelle rare occasioni in cui avevo bisogno di saperne di più su un particolare problema. Si potrebbe quindi dire che ho una conoscenza di base piuttosto buona della maggior parte dei principi scientifici e una buona conoscenza generale del mondo della scienza in generale.

Non avendo una formazione scientifica ufficiale, questo documento non segue alcuna convenzione o protocollo scientifico. Spero che ciò non ne diminuisca l'importanza e l'impatto e che i lettori si concentrino sulle informazioni in esso contenute.

Nonostante non sia qualificato in nessuna delle aree scientifiche trattate da questo argomento, e nonostante il fatto che gran parte di ciò che è contenuto qui sia basato su congetture, ritengo che ci siano informazioni sufficienti e importanti da meritare di scriverle e distribuirle, per ulteriori considerazioni. da altri se non altro.

Ian Simpson

## **Sezione 6 – Elenco dei destinatari previsti**

---

Una copia stampata della Versione 1 sarà stata consegnata a mano al numero 10 di Downing Street il 27 settembre 2014. Ulteriori copie saranno consegnate elettronicamente e via posta alle restanti persone e organizzazioni nelle settimane successive.

### **Ministri del governo**

Il Primo Ministro The Rt Hon. David Cameron deputato

Il Vice Primo Ministro The Rt Hon. Nick Clegg deputato

Segretario di Stato per la Difesa The Rt Hon. Il deputato Michael Fallon

Segretario di Stato per le imprese, l'innovazione e le competenze The Rt Hon. Vince Cable MP

Segretario di Stato per la Salute The Rt Hon. Jeremy Hunt deputato

Segretario di Stato per l'Energia e il Cambiamento Climatico The Rt Hon. Ed Davey deputato

Segretario di Stato per i trasporti The Rt Hon. Deputato Patrick McLoughlin

Segretario di Stato per l'ambiente, l'alimentazione e gli affari rurali The Rt Hon. Elizabeth Truss, deputata

**Agenzie aeronautiche, meteorologiche e di sicurezza**

*(I dettagli completi saranno inclusi nella prossima bozza, ma sono sotto forma di nota qui)*

La CAAA

BAAA

NAT

AESA

Airbus - Regno Unito

Airbus – Francia

Boeing da confermare

Reale Società Aeronautica

L'ufficio MET

MI5

La polizia metropolitana – Heathrow

Scotland Yard

Agenzia nazionale anticrimine

Compagnie aeree registrate nel Regno Unito

AirTanker

Atlantic Airlines

BA CityFlyer

BMI regionale

British Airways

Aviazione per violoncello

DHL Air Regno Unito

Vie aeree orientali

EasyJet

Flybe

Jet2

Loganair

Monarch Airlines

Thomas Cook Airlines

Thomson Airways

Titan Airways

Virgin Atlantic Airways

## **Media**

Il quotidiano Guardian - Londra

Il quotidiano Times - Londra

Il quotidiano Daily Mail - Londra

Il quotidiano Telegraph – Londra

## **Legale**

Copierò il documento anche ad altre organizzazioni legali e studi legali selezionati per la loro ispezione. L'elenco definitivo di questi non è stato ancora deciso, ma sarà pubblicato prossimamente sul sito.

## **Altro**

Potrò scegliere in qualsiasi momento di distribuire ulteriormente questo documento a qualsiasi organizzazione o persona che ritengo opportuna in qualsiasi data futura in modo da promuovere la consapevolezza o promuovere la campagna per qualsiasi motivo. Rilascierò i dettagli di qualsiasi organizzazione o persona presente sul sito web a meno che non ritenga utile non farlo per qualsiasi motivo.

## **Pubblicazione in linea**

Il documento sarà disponibile per la visualizzazione pubblica e il download da parte di chiunque sul sito Web – Look-Up.org.uk

## Sezione 7 - Introduzione

---

Nell'aprile 2013 ho notato per la prima volta un'attività aerea insolita nei nostri cieli vicino a Londra. Gruppi di aerei viaggiano in formazione molto ravvicinata a bassa quota, intorno ai 22.000 piedi, lasciando dense scie persistenti. Le scie lasciate da questi aerei non si dispersero come ci si aspetterebbe, ma persistettero, espandendosi lentamente fino a formare quello che può essere descritto solo come un sottile strato simile a una nuvola attraverso l'intero cielo. Il cielo è passato dall'azzurro limpido dell'alba al completamente grigio nella tarda mattinata, e questo esclusivamente a causa delle tracce lasciate dai ripetuti passaggi degli aerei.

Da quel giorno ho indagato questo fenomeno in grande dettaglio. Le prove che ho raccolto qui danno un quadro completo di ciò che può essere descritto solo come ingegneria climatica attiva, o programmi di modificazione meteorologica, condotti nello spazio aereo del Regno Unito, nello spazio aereo europeo, e se si deve credere ai rapporti provenienti da altre parti del mondo, allora piuttosto praticamente ovunque volino le compagnie aeree commerciali coinvolte in questi programmi.

Questi programmi vengono condotti nello spazio aereo del Regno Unito da compagnie aeree commerciali, sia nel Regno Unito che a livello internazionale. Gli aerei visti lasciare scie a bassa quota sono principalmente la famiglia Airbus A320 e i modelli Boeing 737 e 777, sebbene anche altri modelli possano essere coinvolti come dettagliato nel corpo di questo documento. Tutti gli aerei visti lasciare scie a bassa quota sono stati modificati con tubi nel pilone. Quei tubi non sono standard per il design dell'aereo. Sappiamo che questo è il caso, almeno per Airbus, poiché Airbus ci ha recentemente confermato che i suoi aerei non escono dalla fabbrica con tubi a pilone.

Ogni giorno il nostro cielo e l'aria che respiriamo vengono influenzati in una certa misura, e in molti giorni addirittura completamente definiti, dalle sostanze spruzzate dagli aerei. Finora sono stati identificati diversi tipi di programmi e sostanze, come verrà descritto nel corpo di questo documento.

Questa situazione è del tutto inaccettabile. Non è stata condotta alcuna consultazione pubblica e non è stata ottenuta o addirittura cercata alcuna approvazione pubblica. I dibattiti pubblici sulla questione sono stati scarsi e si sono concentrati, cercando di far intendere, che questi programmi vengono solo "considerati" e non sono ancora in fase di attuazione.

## Sezione 8 – Richieste

---

Ho redatto questo documento in modo da mostrare prove chiare e basilari dell'esistenza di questi programmi e per avanzare le seguenti richieste:

Con la presente chiedo che il Primo Ministro - The Rt Hon. Il deputato David Cameron e il vice primo ministro, l'on. Nick Clegg, in qualità di leader politici del nostro Paese e del nostro Regno, fanno quanto segue:

- Rispondere ufficialmente a questo documento entro 28 giorni.
- Riconoscere ufficialmente e pubblicamente questo problema.
- Investigare immediatamente con tutti i mezzi necessari e con tutti i poteri investiti in voi, e utilizzando tutte le agenzie governative e le organizzazioni non governative competenti, per scoprire come e perché gli aerei sono stati dotati di apparecchiature per disperdere sostanze durante il volo.
- Provvedere, con ogni mezzo necessario, all'immediata cessazione di tutti i rilasci atmosferici di qualsiasi sostanza da qualsiasi aeromobile durante il volo sullo spazio aereo del Regno Unito, qualunque sia la ragione, la giustificazione o lo scopo.
- Garantire che la legislazione copra il rilascio di qualsiasi materiale in qualsiasi forma da qualsiasi aeromobile per qualsiasi scopo, compresi animali, organismi viventi, minerali o altro, nello spazio aereo del Regno Unito o all'interno del territorio del Regno Unito, e di estenderlo a una distanza adeguata dalle coste britanniche in modo da evitare che qualsiasi materiale entri nel nostro spazio aereo.
- Legiferare per garantire che questa pratica sia d'ora in poi vietata fino a quando non saranno condotti una ricerca completa e trasparente e un dibattito pubblico, e che non sia consentita la sua reintroduzione in alcun modo, anche sotto forma di processi, senza che il nostro (il popolo del Regno Unito) piena consapevolezza e consenso attraverso mezzi misurati come un referendum nazionale.
- Adottare misure per attuare quanto sopra nel Parlamento europeo in modo da estendere tale divieto a tutto lo spazio aereo europeo.
- Inoltre, chiedo che venga introdotta una legislazione per imporre ispezioni regolari e indipendenti degli aerei, del carburante per aerei, e controlli a campione delle merci e dei container trasportati da tutti gli aerei commerciali e in tutti i principali aeroporti del Regno Unito, in modo da garantire che il pubblico possa essere assolutamente informato assicurato che questa situazione non continuerà.

- Chiedo inoltre che qualsiasi operazione militare simile venga immediatamente interrotta per i motivi di cui sopra e soggetta a simili restrizioni future fino a quando non sarà stabilita una valutazione indipendente del loro scopo, validità e sicurezza. Fare riferimento alla Sezione 14 *Operazioni militari e collegamento ai programmi commerciali* per ulteriori informazioni su questo punto.

La luce del sole e l'aria che respiriamo sono fondamentali per la nostra vita e nessuno ha il diritto di interferire o alterarli in alcun modo, senza il nostro permesso (del popolo del Regno Unito), nemmeno i militari.

Chiedo inoltre chiarimenti sul motivo per cui così tante richieste di informazioni, chiarimenti e richieste di intervento in materia, avanzate da migliaia di cittadini negli ultimi anni, siano state costantemente respinte o risposte con lettere di diniego o disinformazione da parte di parlamentari, dipartimenti governativi, organizzazioni aeronautiche e meteorologiche e organi di informazione.

## **Sezione 9 – Evidenze visive e i 3 programmi fino ad oggi individuati**

---

Questa sezione è divisa in sottosezioni. Possiamo capire molto solo osservando gli aerei e il loro comportamento. Le sottosezioni sono le seguenti.

9.1 – L'aspetto generale e le 3 tipologie di programmi

9.2 – Altitudine

9.3 – AOWOW. Uno con, uno senza

9.4 - Diversi tipi di scie di diversi aerei nella stessa zona di cielo

9.5 - Diversi tipi di scie da diversi motori sullo stesso aeromobile

9.6 - Non c'è tempo perché la condensa si condensi

9.7 - Nuovi tipi di formazioni nuvolose

## **9.1 - L'aspetto generale dei nostri cieli**

Uno dei primi indizi per la maggior parte delle persone che sta succedendo qualcosa di sbagliato nei nostri cieli è l'aspetto strano e insolito delle formazioni nuvolose, con molte nuove formazioni nuvolose, e quelle formazioni nuvolose si comportano in modo molto strano e hanno aspetti insoliti.



Questo NON è un cielo normale. Nonostante il crescente utilizzo di immagini normalizzate nella pubblicità e in televisione, la maggior parte delle persone è ancora in grado di riconoscere che i nostri cieli non dovrebbero apparire così, e non lo ha mai fatto in passato.

Ora vediamo una serie di strani cieli sottili, striati, mossi e generalmente disordinati intorno a noi nella maggior parte dei giorni in cui il cielo è effettivamente visibile.

Di seguito analizziamo alcuni dei diversi tipi di formazioni che si verificano a seguito di sostanze spruzzate deliberatamente da aerei sul Regno Unito.

**Ci occupiamo innanzitutto dei percorsi persistenti in 3 parti.**

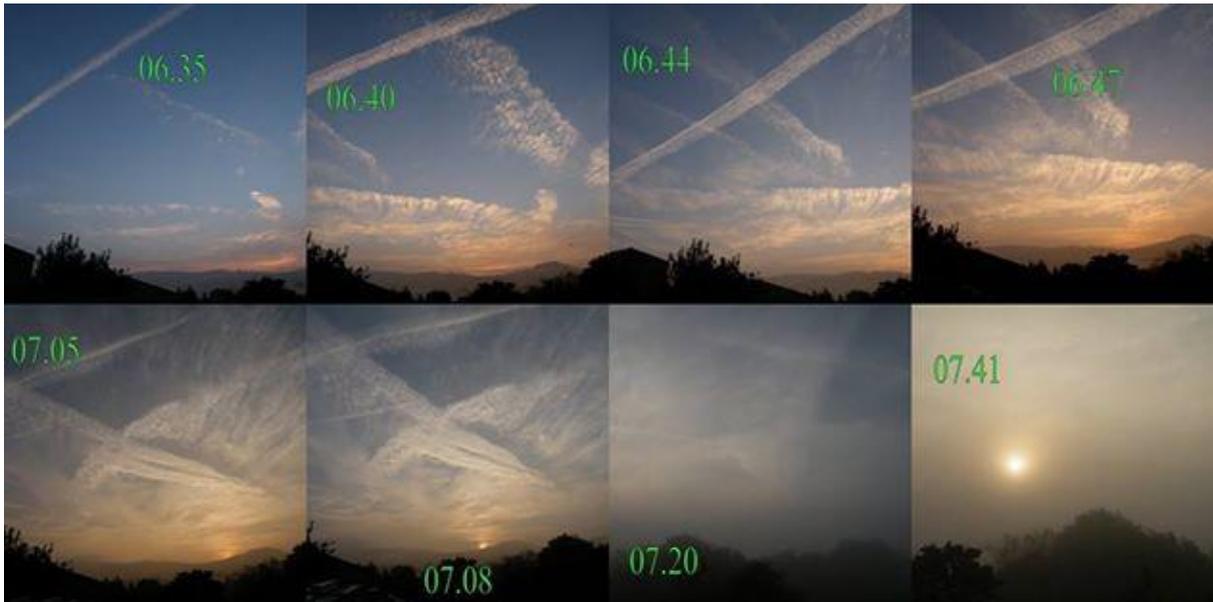
Consegnato principalmente da aeromobili della famiglia Airbus A320. Riteniamo che anche l'A380 possa essere stato dotato di sistemi simili, ma ad oggi non abbiamo prove fotografiche e non siamo ancora riusciti a fotografarne o filmarne nessuno in azione e quindi non possiamo coinvolgerli in modo definitivo in questa fase. NB. Anche altri tipi di aeromobili lasciano tracce persistenti, ma non sono quelle distintive in 3 parti, come con l'aereo A320.



Sopra c'è l'immagine di una scia lasciata da un aereo della famiglia Airbus A320. C'è una chiara struttura in 3 parti in questo percorso, come si vede anche in altre immagini. Credo che questo sia il risultato diretto dei sistemi di erogazione di aerosol a 3 tubi montati su di essi.



Espando la tecnologia in **Sezione 11 - Tubazioni adattate agli aeromobili**



L'immagine sopra è un ottimo esempio dell'effetto che queste scie persistenti possono avere sul cielo attraverso un'intera area. Questa foto è stata scattata vicino al confine tra Galles del Nord e Shropshire nel 2014 e mostra la progressione e il deterioramento dal cielo azzurro all'alba a un cielo completamente grigio un'ora dopo, interamente a causa delle tracce lasciate dagli aerei. Sappiamo che questo è il risultato di tracce persistenti lasciate da aerei modificati come descritto sopra, ma anche se si trattasse di semplice condensazione, come alcuni tentano di sostenere, sarebbe un problema abbastanza serio da giustificare indagini e azioni per reindirizzare gli aerei.

Altri esempi di questo tipo possono essere visti sul sito web, insieme a filmati time-lapse girati nel Regno Unito che mostrano l'evoluzione di questo processo.



L'immagine sopra mostra una scia persistente in 3 parti lasciata da un Airbus A320. Questo avviene a circa 15 minuti dalla consegna da parte dell'aereo. Vediamo emergere il modello familiare. La parte superiore della scia è composta da una miscela delle sostanze emesse dai 2 tubi superiori del sistema di dispersione, mentre le formazioni "bobbles" inferiori sono l'inizio di tipi di nuvole che aumentano di dimensioni e formano una sottile strato di nuvole come vediamo nell'immagine qui sotto. In condizioni di elevata umidità questa si espanderà e diventerà più densa, dando origine al tipo di nuvola che l'Ufficio MET ha recentemente chiamato Mammatus.



Il comportamento delle formazioni nuvolose prodotte da questi velivoli può variare notevolmente. Sembra che ciò a cui stiamo assistendo siano sperimentazioni su larga scala di modificazione meteorologica o di ingegneria climatica. Le seguenti serie di immagini sono tutte nuvole indotte chimicamente create da sostanze espulse da un aereo.



L'immagine sopra mostra un cielo dominato da un disordine di formazioni dalle scie persistenti. La sezione superiore mostra la formazione della nube Mammatus, mentre la sezione inferiore mostra una serie di scie in espansione che formano uno strato di smog.



L'immagine sopra mostra un altro cielo pieno di entrambi i tipi di nuvole prodotte dagli aerei. Ci concentriamo qui sulla lunga struttura esile che viaggia da in basso a destra a in alto a sinistra. Questo è, ancora una volta, creato dalle scie persistenti emesse dai sistemi di consegna a 3 tubi dell'Airbus.

Non è chiaro se questo modello sia il risultato dell'utilizzo di diverse sostanze, di qualche altra variazione in ciò che viene spruzzato o del risultato di diverse condizioni atmosferiche. Abbiamo bisogno di osservazioni più estese per poterlo sapere con un certo grado di sicurezza. Questo tipo di formazione sembra essere apparsa solo quest'anno ed è stata nominata **Nube di Uncino** dal MET Office, nel tentativo di convincerci che questo è un cloud normale e che è sempre esistito.



Sopra c'è un'immagine che mostra cosa a volte accade quando le condizioni non sono favorevoli alla formazione di strutture simili a nuvole. Le sostanze espulse riempiono semplicemente il cielo di uno strato di smog. Qui vediamo una scia che si espande lentamente fino a fondersi con lo strato di smog. Vediamo anche la formazione di un altro nuovo fenomeno chiamato "cane solare" o "alone". Questo è il momento in cui la luce solare fatica a penetrare nello strato e viene diffratta, formando un alone rotondo con bordi simili ad arcobaleno, dove la luce viene divisa mentre passa attraverso lo strato di sostanze.

Ancora una volta il MET Office ha tentato di convincere il pubblico che si tratta di un fenomeno naturale. Lo descrivono come un 'alone', che esisteva già come parola in precedenza, ma questo non è certamente un fenomeno naturale quello che vediamo qui.

Questa immagine da sola è una prova evidente di ciò che le scie degli aerei possono fare al cielo. Il blocco della luce solare costituisce un grave rischio per la salute umana e, anche prescindendo dagli effetti sulla salute, è una conseguenza del tutto inaccettabile del traffico aereo, anche se fosse innocua.



Sopra c'è un esempio delle formazioni di "nuvole" indotte chimicamente che si verificano nei giorni di forti irrorazioni da parte degli aerei.



### Fori di perforazione

Le due immagini sottostanti sono esempi di cosa può accadere in condizioni particolari. Un modo per identificare le nubi innaturali derivate dagli aerei, in particolare quelle prodotte dai sistemi di dispersione a 3 tubi, è il fatto che sono sempre viste in strati sottili. Il motivo per cui ciò accada non è chiaro. Sembra che si trovi in uno strato sottile a qualunque altitudine possa essere stato spruzzato. Normalmente vediamo questo tipo di attività verificarsi a circa 25.000 piedi, ma questo può variare considerevolmente con gli aerei che mostrano questo comportamento a partire da 18.000 piedi e ad altitudini di crociera più normali comprese tra 24.000 e 30.000 piedi. Finora non è stata effettuata un'osservazione sufficientemente dettagliata per stabilire se eventuali variazioni nelle strutture simili a nuvole prodotte siano il risultato dell'altitudine, e una volta che lo strato si è formato è molto difficile stimare l'altitudine senza la presenza di un aereo. Le due immagini che vediamo qui sono di "buchi". L'ufficio MET sostiene che questi sono causati dalla caduta di cristalli di ghiaccio. Una spiegazione più probabile è che la struttura dello strato simile a una nuvola stia semplicemente collassando a causa della mancanza di umidità sufficiente.





## Foschia

La nostra aria è ora piena di una foschia quasi costante di fibre polimeriche su scala nanometrica.

Non è possibile in questa fase dimostrare in modo definitivo il collegamento tra gli aerei e la foschia, e quindi con ciò che vediamo in gola, ma è anche difficile pensare a qualsiasi altra spiegazione. Vediamo aerei sorvolare a bassa quota lasciando scie scintillanti che si disperdono rapidamente, vediamo il cielo riempirsi di foschia, sentiamo prurito agli occhi e alla gola e troviamo strutture che sembrano assomigliare a "macchie" di filamenti simili a capelli in le nostre bocche e le nostre gole.

Queste fibre possono essere osservate anche nella polvere domestica. Quelle più grandi sono quasi visibili a occhio nudo e probabilmente sono fissate a causa delle loro dimensioni maggiori, ma la maggior parte di queste fibre sono così piccole che sono invisibili in condizioni normali e fluttuano nell'aria che respiriamo. Guarda l'aria di notte sotto una forte luce e vedrai che l'aria che respiriamo è una zuppa di fibre. Non si tratta di polvere o umidità ed è presente tutto il giorno tutti i giorni, indipendentemente dalla tua posizione o dalle condizioni atmosferiche.

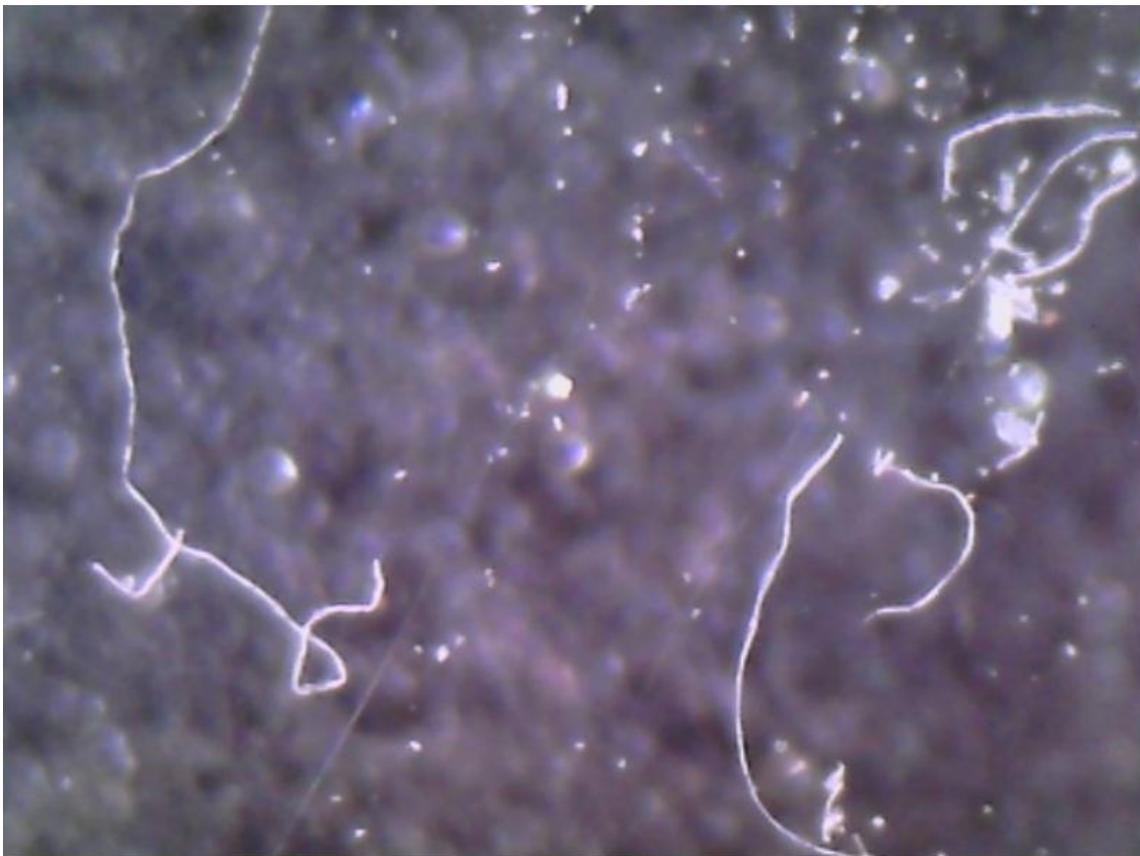


Immagine sopra: fibre @ x400

Inoltre respiriamo queste fibre ogni giorno. Possiamo vedere il risultato della coagulazione di queste fibre nella nostra gola se facciamo dei gargarismi con vino rosso. Sembra che si raccolgano sulla nostra lingua e nella gola e formino macchie che si attaccano alla nostra pelle in gola. Questo è forse l'aspetto più inquietante dell'argomento nel suo insieme. Ci occupiamo maggiormente delle implicazioni per la salute umana di queste fibre in **Sezione 14 - Crimine contro l'umanità?**

## **Cumulo indotto**

Abbiamo visto sopra esempi di scie persistenti e di variazioni di formazioni che possono derivare da combinazioni possibilmente diverse di condizioni atmosferiche. Ora diamo un'occhiata ai 2<sup>nd</sup> tipo di formazioni nuvolose che riteniamo siano create a seguito della spruzzatura delle fibre da parte degli aerei Boeing (e forse altri). Questo è un programma separato e probabilmente non collegato ai percorsi persistenti. Queste fibre sono presenti nella nostra aria ogni giorno in grandi quantità e saturano l'aria che respiriamo. La dimensione di queste fibre è compresa tra 40 e 50 nm, che sembra essere la dimensione ideale per la formazione delle nuvole.

L'immagine sotto è di un cielo con nuvole che si sono formate in quello che la maggior parte delle persone considererebbe un modo naturale, ma queste nuvole non sono del tutto naturali, sono "indotte". Se l'aria è piena di minuscole particelle e l'umidità evapora mentre la giornata si riscalda, l'umidità si lega a queste fibre che agiscono come nuclei di condensazione e il risultato sono formazioni nuvolose. Queste nuvole sembrano, alla maggior parte delle persone, del tutto normali ma la dimensione, la forma, la definizione, la distribuzione e la natura lattiginosa complessiva del cielo sono la prova del fatto che queste nuvole non si sono formate naturalmente, con questo intendo non attorno a nuclei naturali.



Nell'immagine qui sotto notiamo innanzitutto l'orizzonte lattiginoso. Questa è ormai una caratteristica quotidiana del nostro cielo, ed è dovuta soprattutto alla presenza di queste fibre. Quando iniziamo a guardare più da vicino la situazione, ci rendiamo conto anche di un'altra serie di cose insolite su come si formano. Dal primo mattino fino al tardo pomeriggio c'è uno schema molto distinto. Ogni giorno il cielo inizierà sereno all'alba (lasciando da parte per ora le lunghe scie persistenti) e lentamente mentre il sole sorge e il cielo si riempie di foschia, vediamo la formazione di piccolissime macchie soffici. Questo però è onnipresente e avviene simultaneamente su vaste aree ovunque le fibre siano state spruzzate. Notiamo che queste piccole nuvole soffici crescono gradualmente di dimensioni, sempre tutte contemporaneamente. Spesso notiamo anche che sembrano formarsi in vaste linee o file. Non sappiamo in questa fase se questo sia significativo o se segua lo schema degli aerei che li spruzzano, e sono necessarie ulteriori osservazioni, basti dire che non si tratta di una normale formazione di nuvole.



## Smog e fumatori

Questo è il 3<sup>rd</sup> tipo di traccia lasciata dagli aerei che ho individuato. Questi percorsi sono stati filmati solo una volta, ma in numero significativo nell'arco di diverse ore. Non esiste alcuna condizione atmosferica o tipo di motore che possa produrre fumo come questo, quindi questa è davvero la soluzione miracolosa dell'intera indagine.



Se guardi il video avrai un quadro più chiaro di ciò che sta accadendo qui.

[www.vimeo.com/88080046](http://www.vimeo.com/88080046)

Alcuni degli aerei di cui assistiamo in questo film sono voli passeggeri di linea con passeggeri. Altri, come quelli qui raffigurati, sembravano essere elencati e probabilmente trasportavano passeggeri. Poi c'è una flotta di fumatori che viaggiano avanti e indietro secondo schemi ripetuti. Quegli aerei non erano elencati su Flightradar24.com e quindi avevano spento i loro sistemi ADS-B per non essere tracciabili. Volavano anche pericolosamente vicino ai nostri aerei, passando proprio sotto di noi a una distanza di 100-200 piedi.

Ciò che vediamo in questo film chiaramente non è un comportamento normale dell'aereo e chiaramente non è un normale scarico dell'aereo. Considero questa la prova più importante fino ad oggi per dimostrare quell'aereo **Sono** utilizzati per spruzzare sostanze sconosciute nella nostra atmosfera, in grandi quantità e su vaste aree.



Sopra vediamo 3 aerei. I due che viaggiano da sinistra a destra erano voli di linea, crediamo, da Francoforte. Thai Air e Condor erano le compagnie aeree. Il 3<sup>rd</sup> aereo, appena visibile sullo sfondo, non possiamo identificarlo in questa fase poiché non era visibile su Flightradar24.com, ma è probabile che faccia parte della flotta non identificata di *Fumatori* visto viaggiare nell'Europa orientale.

#### **Cosa sta succedendo esattamente qui allora?**

Quando l'ho filmato per la prima volta non sapevo spiegare cosa o perché. Più di recente, tuttavia, i soldi sono improvvisamente crollati e ora tutto sembra ovvio.

Da quando sono tornato dalla Conferenza sul clima 2014 a Berlino in agosto, ho capito cosa sta succedendo qui. Il movimento allarmista delle Nazioni Unite/IPCC sul riscaldamento globale (rinominato cambiamento climatico dovuto al mancato riscaldamento), belando incessantemente sul fatto che la CO2 sia la causa di un'imminente catastrofe climatica globale. Hanno dovuto concentrarsi sulla CO2 perché non c'è più nient'altro su cui concentrarsi, come risultato di un'ampia percentuale di scienziati in tutto il mondo, molti dei quali ora fanno parte del NIPCC (nipccreport.org), che confermano che non si è verificato alcun riscaldamento. posto per 18 anni, un fatto che l'IPCC ha dovuto ammettere con riluttanza di recente. Se accettiamo che la CO2 è l'unica cosa di cui hanno bisogno per poter introdurre misure di emergenza per combattere questa percepita emergenza climatica, allora diventa improvvisamente ovvio che le compagnie aeree complici, quelle

appartenenti alle tre alleanze di compagnie aeree, vengono utilizzati per pompare deliberatamente fumo nel cielo per cercare di aumentare la CO2 fino alla soglia magica che gli scienziati complici sostengono sia il "punto di svolta". All'improvviso tutto ha un senso. Approfondiremo questo argomento in **Sezione 16 - Riepilogo** di questo documento.

L'effetto che questo programma sta avendo sembra chiaro se guardiamo allo smog onnipresente che ha rovinato il Regno Unito, e in effetti il resto d'Europa, nell'ultimo anno. I media sostengono che la colpa sia dell'industria e del trasporto diesel, ma ciò può essere facilmente smentito con le statistiche, ma anche con una semplice logica. L'industria inquinante è diminuita drasticamente negli ultimi 20 anni. Le normative che regolano le emissioni dell'industria e dei trasporti sono diventate sempre più rigorose negli ultimi decenni. Qualche tempo fa ho parlato con uno degli ingegneri capo della Rolls Royce Aviation che lo ha confermato e ha affermato che i loro motori ora sono incredibilmente efficienti grazie alle rigide normative UE, e non c'era modo di poter essere incolpati dello smog. Cioè, a meno che l'aereo non stesse pompando deliberatamente qualcosa nell'aria.

Le due immagini seguenti (pagina successiva) sono tipiche di ciò che vediamo quotidianamente oggi. Questa non è foschia, né nebbia, né inquinamento. Abbiamo parlato con l'ufficio MET che ha cercato di spiegarlo suggerendo che si trattasse di inquinamento che si è spostato da Londra al Devon. Tralasciando il fatto che Londra è a 200 miglia di distanza, e che nei giorni in cui il vento soffiava ancora da est, bisogna considerare che Londra è a 600 miglia quadrate. Questi smog sono stati segnalati dal Devon meridionale fino al Galles centrale e alle Cotswolds, quindi stiamo osservando un'area di decine di migliaia di miglia quadrate. Come fa lo smog a espandersi fino a coprire un'area così vasta e a rimanere così denso?

Risposta semplice? Non è così. Si tratta di uno smog onnipresente causato dall'inquinamento deliberato provocato dagli aerei che sorvolano l'Europa allo scopo di aumentare i livelli di CO2.



## 9.2 - Altitudine

L'ufficio MET mi ha confermato in una e-mail l'anno scorso che le scie naturali possono formarsi solo a temperature di -57 gradi Celsius. Questo è stato molto interessante e l'ho chiesto loro semplicemente perché vediamo scie, tracce persistenti e foschia, ad altitudini fino a 18.000 piedi, e i dati della radiosonda del MET mostrano che non sperimentiamo questo tipo di temperature in una zona temperata fino a circa 37.000 ft o più (da confermare ma questo era ciò che suggeriva il dipendente MET). Vedere qualsiasi sentiero a 18.000 piedi nel Regno Unito è del tutto innaturale in qualsiasi circostanza. Fare riferimento al documento seguente:

Biblioteca e Archivio Meteorologico Nazionale  
Scheda informativa n. 13 – Osservazioni dell'aria superiore e tefigramma

L'e-mail inviata dall'ufficio MET in risposta alle mie preoccupazioni sulle tracce persistenti includeva il seguente testo:

*“Esistono fundamentalmente due forme di scie di condensazione; quelli non persistenti e quelli persistenti:*

*Se umidità e temperatura sono nel giusto equilibrio (la temperatura deve essere inferiore a - 57 °C), queste scie condensate non possono evaporare nuovamente e quindi persistono per qualche tempo e possono essere disperse in schemi più ampi dal vento in alta quota. Queste scie persistenti possono combinarsi con le scie di altri velivoli per formare ciò che può essere effettivamente descritto come una nuvola alta. Ciò può essere molto evidente, soprattutto se si verifica vicino agli “hub” delle rotte del traffico aereo dove convergono molti aerei”.*

Allora diamo un'occhiata a cosa dicono. Esistono fundamentalmente due forme di scia di condensazione. Allora come facciamo a far sì che il vapore acqueo si comporti in 2 modi diversi nello stesso cielo? I moderni motori a reazione sono disponibili in 2 tipi base. Standard, che utilizza la combustione come spinta, e turbofan ad alto bypass, che utilizza le pale per la spinta e non espelle quasi nessuna umidità. Il primo espellerà umidità in quantità simili indipendentemente dal tipo di aeromobile o dal produttore, e il secondo è irrilevante in quanto non espelle quasi nessuna umidità, quindi non sarebbe in grado di formare alcuna traccia.

Si prega di guardare questo video -**Fibra e False Altitudini** <https://vimeo.com/88670677>

Gli aerei hanno iniziato a segnalare una falsa altitudine. Spesso un aereo visto spruzzare riporterà 37.000 piedi, ma in realtà volerà a una profondità di 20.000 piedi.

### 9.3 OWOW - uno con uno senza

Se consideriamo immagini come questa:



**Vengono visti 3 aerei contemporaneamente, uno con una scia persistente e 2 senza**

Allora ci rendiamo conto che in realtà ci stanno mentendo. Questo non è uno spettacolo insolito, soprattutto per coloro che osservano regolarmente il cielo. Questa particolare immagine faceva parte di una serie che pubblicheremo molto presto sul sito.

Abbiamo anche immagini di 2 aerei che viaggiano in parallelo, uno con una lunga scia persistente e uno senza alcuna traccia. Erano entrambi Airbus A320.

Questa sezione dimostra che quando assistiamo a scie a bassa quota, stiamo assistendo a sostanze che vengono spruzzate da quegli aerei. Tutti i moderni aerei passeggeri commerciali utilizzano una tecnologia molto simile e quindi una variazione così estrema come quella qui testimoniata non sarebbe possibile.

## 9.4 Diversi tipi di scie da diversi aerei



Quando facciamo bollire un bollitore, indipendentemente dalla marca del bollitore o dalla cucina in cui ci troviamo, vediamo sempre la stessa cosa. Il vapore acqueo non cambia aspetto a seconda di ciò che lo ha prodotto. È vero che la nostra atmosfera presenta variazioni in termini di pressione, temperatura e umidità, ma queste variazioni sono ragionevolmente uniformi a livello locale. L'immagine sopra mostra 2 aerei che "lavorano in tandem", una pratica che abbiamo visto sempre di più quest'anno. Ogni aereo produce un tipo di scia completamente diversa, una delle quali persiste e l'altra si disperde molto rapidamente. Entrambi viaggiavano in parallelo alla stessa altitudine e questo schema continuava per una grande distanza.

Non è ancora chiaro il motivo per cui ciò sta accadendo, ma fornisce una prova molto chiara del fatto che non stiamo assistendo al vapore acqueo, ma stiamo effettivamente assistendo all'ingegneria climatica, sia in forma sperimentale che nei programmi completi.

Se dovessimo vedere scie brevi in alcuni giorni e scie lunghe in altri, potremmo essere in grado di accettare che la nostra atmosfera stia causando le variazioni, ma allo stato attuale vediamo una variazione così consistente nell'aspetto delle scie degli aerei che possiamo solo concludere che il fattore variabile è ciò che viene aggiunto allo scarico.

Ovviamente questa argomentazione è ulteriormente rafforzata dal fatto che anche questi due aerei (pagina precedente) sono al di sotto dei 30.000 piedi, e quindi non dovrebbero lasciare alcuna traccia.



L'immagine sopra è un altro esempio di come le varie sostanze dell'assortimento di tracce reagiscono in modo diverso. Qui vediamo 5 sentieri distinti, tutti molto diversi. Non è possibile che la scienza possa spiegarlo semplicemente come umidità. Questa è una piccola sezione di cielo in quella che altrimenti sarebbe stata una giornata limpida.

## 9.5 Tracce diverse dallo stesso aeromobile



Questa immagine mostra chiaramente che questo aereo sta rilasciando 2 diversi tipi di scie, con i motori interni che producono una coppia meno densa e quello esterno una coppia di scie più dense. Questi sentieri ovviamente non sono gli stessi.

Non esiste aereo sulla terra che possa volare con motori diversi, e non esiste alcuna proprietà dell'atmosfera che possa essere diversa in modo così definito, dettagliato e coerente, quindi ancora una volta vediamo la prova di qualcosa che sta accadendo.

La mia opinione personale è che questa rappresenta la terapia combinata che vediamo quando una coppia di aerei lavora insieme in tandem. Non sono sicuro in questa fase del perché debbano farlo. Esiste la possibilità che le sostanze utilizzate si mescolino nell'atmosfera per produrre l'effetto desiderato, o potrebbe semplicemente essere un modo per rendere le scie meno evidenti di quelle che vediamo dai sistemi di erogazione a 3 tubi che producono forme molto particolari con le goccioline che ho descritto prima. Le persone stanno iniziando a mettere in discussione queste tracce, quindi questo potrebbe essere un modo per cercare di rendere il processo meno ovvio disperdendole leggermente più distanti. Chi lo sa? Il tempo lo dirà, immagino. Come sempre potremmo applicare l'equazione "probabilmente è solo" a questo, ma quante volte possiamo permetterci di dire "probabilmente è solo" prima di dover mettere in discussione il quadro generale e iniziare ad analizzare seriamente ciò che vediamo.

Più guardiamo, più vediamo.

#### 9.6 Non c'è tempo perché il vapore possa condensare

Questa è solo un'ipotesi in questa fase e non sono ancora riuscito a trovare nessuno con le qualifiche per poterla dimostrare o smentire, ma mi sembra un punto molto valido e che vale la pena approfondire.

La velocità di crociera di un aereo passeggeri commerciale medio è di circa 800 km/ora. Ho calcolato che era di circa 1 ms per / m. Se guardiamo questa immagine vediamo che le scie si sono formate a 2-3 metri dietro il motore.



Tralasciando il fatto che sembra provenire da una fonte puntiforme, il che sarebbe coerente con il tubo del traliccio, semplicemente non abbiamo abbastanza tempo perché la temperatura scenda da 900 gradi Celsius, che è la temperatura indicata dai produttori di motori per lo scarico (che potrebbe essere al decollo, quindi il cruising potrebbe essere leggermente inferiore ma comunque uguale). Come fa il vapore acqueo a raffreddarsi fino a -57 gradi Celsius, la temperatura indicata come necessaria per formare scie naturali, in soli 2-3 ms.

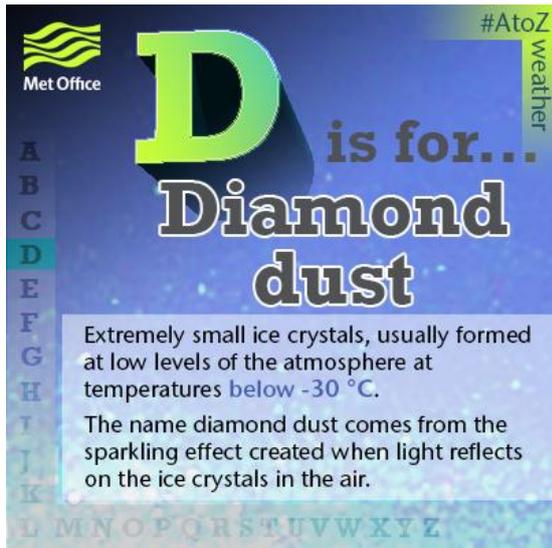
## **9.7 - Nuovi tipi di nuvole**

Il MET Office è una strana bestia. Un'organizzazione che si occupa di meteo. La maggior parte immaginerebbe che il tempo sia una cosa bella e innocua, e che coloro che ne fanno il loro business siano tipi scientifici piuttosto intelligenti, innocui e onesti, del tipo che immaginiamo siano i professori universitari.

Una delle prime cose che la maggior parte delle persone nota sono tutti gli strani nuovi tipi di formazioni nuvolose nel cielo, quindi istintivamente chiamiamo l'ufficio MET e quei bravi ragazzi onesti per spiegare. In effetti, sono così tante le persone che li hanno chiamati e hanno chiesto informazioni su queste strane nuove nuvole, che hanno dovuto mentire sul numero delle chiamate, che un operatore esasperato ha dichiarato essere nell'ordine delle decine di migliaia (conversazione registrata), ma hanno anche sentito la necessità di inventare nuovi tipi di nuvole per rassicurare le persone che gli attuali esperimenti di ingegneria climatica non sono altro che formazioni rare e insolite che sono sempre state lì. Onestamente ! Non c'è niente da vedere qui, vai avanti.

Abbiamo chiesto a uno degli operatori quante chiamate ricevevano a settimana riguardo al meteo in un FoI e hanno risposto 30 chiamate a settimana. Apparentemente hanno 20 dipendenti che gestiscono i telefoni, e anche quella potrebbe essere una bugia, chi lo sa?

Diamo un'occhiata a tutti i nuovi tipi di cloud che hanno inventato negli ultimi anni.



Polvere di diamanti e alone.

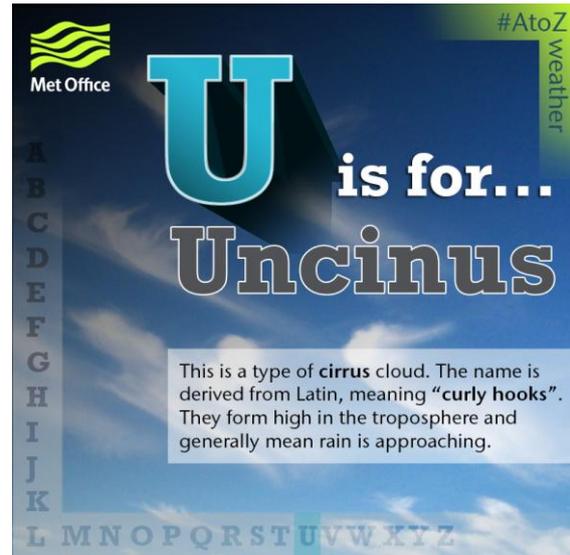
Il nome polvere di diamante non sembra un nome autentico e, da quello che ho visto, non sembra avere alcuna base nelle registrazioni reali delle nubi dell'atmosfera. È importante notare che il semplice reperimento di un sito Web che fa riferimento ad esso non costituisce una prova. Come tutti sappiamo, chiunque può pubblicare qualcosa su un sito web con un po' di tempo e fantasia. Ho cercato di verificare queste cose con la vecchia stampa. La mancanza di prove tuttavia non le smentisce, semplicemente non posso dimostrare che siano false. Il mio istinto mi dice però che la polvere di diamanti è solo un nome creato da te.

Sembra che il MET utilizzi molto il termine cristalli di ghiaccio in questi giorni. I cristalli di ghiaccio sembrano essere sospesi in tutti i tipi di posti nei nostri cieli in cui non hanno mai abitato, e sono diventati la scusa ideale per praticamente tutto.

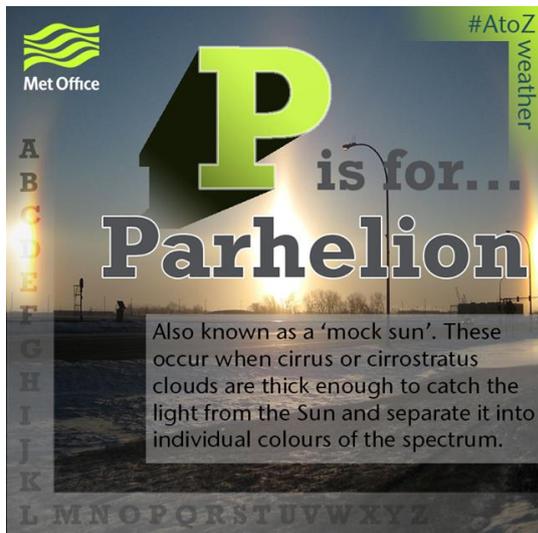
Da dove viene tutto questo ghiaccio e perché ora può esistere nella bassa atmosfera, nonostante il fatto che il vapore proveniente dagli scarichi non contaminati dei jet abbia bisogno di 57 gradi Celsius per congelarsi e durare anche solo per pochi secondi. Devo aggiungere altro.

Alone. Ovviamente la parola alone esiste da molto tempo, ma gli aloni intorno al sole e alla luna certamente no. Chiunque della mia generazione lo saprà e garantirà che nessuno di questi strani fenomeni esisteva.

Il MET Office ha recentemente lanciato una campagna sulla propria pagina Facebook pubblicizzando tutte queste meravigliose novità. Si potrebbe quindi sostenere che siano effettivamente coinvolti nel processo di disinformazione, il che è uno sviluppo a dir poco preoccupante.



Mamatus e Uncinus sono entrambe forme dimostrabili di formazioni nuvolose prodotte dagli aerei. Entrambi possono essere visti spruzzati dagli aerei e formarsi lentamente, letteralmente dall'ugello fino all'intero cielo pieno. Questo non è un punto discutibile. Ne ho le prove e in effetti può essere testimoniato da chiunque abbia voglia di prendersi il tempo per osservare.

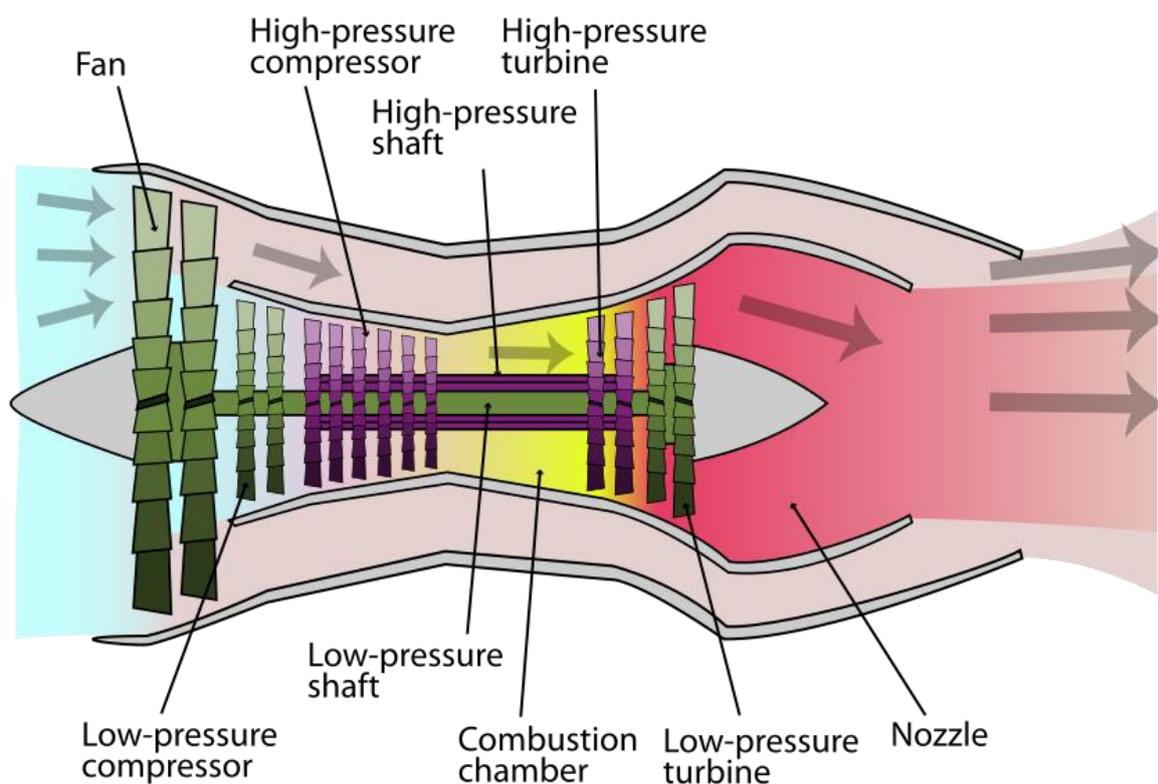


Le nubi Parhelion e Nottilucanti sono un po' più complicate da dimostrare. Non li ho mai visti e quindi è impossibile dirlo con certezza. Direi però che non sono riuscito a trovarli nei libri veramente antichi sulle nuvole e nelle enciclopedie. Entrambi descrivono fenomeni che sembrano coerenti con condizioni che sappiamo essere il risultato di una forte irradiazione di una o più sostanze provenienti dagli attuali programmi di irradiazione di aerosol atmosferici.

---

## Sezione 10 - Motori turbofan ad alto bypass

---



Easyjet è conosciuta come una delle irroratrici più prolifiche del Regno Unito. Quando ho scoperto che i motori turbofan ad alto bypass espellono pochissima umidità, e quindi non possono produrre alcuna scia, e certamente non le enormi scie persistenti che vediamo nei nostri cieli quasi ogni giorno, sono rimasto piuttosto incuriosito. Questa sembra essere l'ennesima "incoerenza". Questi motori sono ampiamente utilizzati in quanto sono più efficienti e più silenziosi, quindi molti degli aerei che vediamo lasciare le scie, in realtà non dovrebbero lasciare nulla.

A proposito di Easyjet, abbiamo parlato con Ian Davies, il responsabile dell'ingegneria, e abbiamo ricevuto una sua email molto interessante.

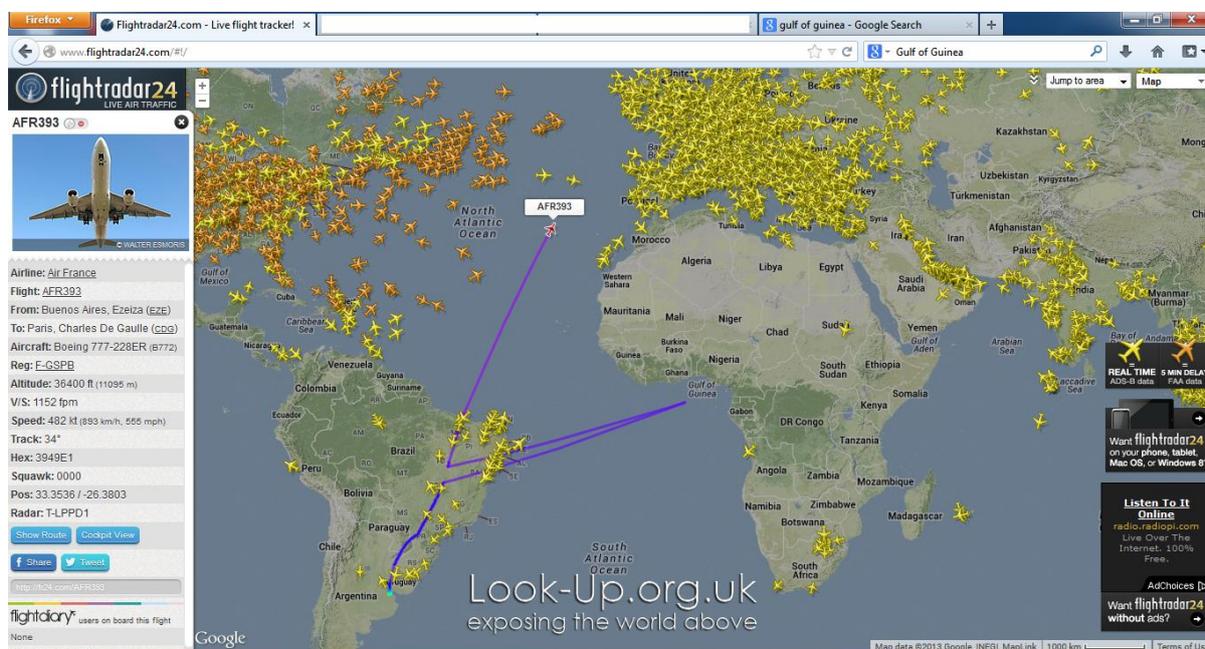
*"Si tratta di prodotti di serie montati su tutti gli aeromobili Airbus A320, che è la prima cosa da chiarire e il cui scopo è quello di ventilare e drenare i compartimenti del pilone del motore in caso di perdite dai tubi flessibili e dalle valvole contenute in queste aree. Le perdite potrebbero essere l'aria calda proveniente dal sistema di spurgo dell'aria del motore, il carburante, poiché i tubi di alimentazione del carburante attraversano i compartimenti e infine il fluido idraulico se uno qualsiasi dei componenti del sistema idraulico è guasto. È importante evitare l'allagamento del compartimento che potrebbe costituire pericolo di incendio in un'area così calda. Tutti gli aerei commerciali devono essere dotati, secondo le norme di progettazione, di un sistema di ventilazione."*

---

## Sezione 11 - L'infrastruttura distributiva globale

Questo è forse l'aspetto più difficile di cui convincere la gente della teoria nel suo complesso, eppure quello di cui sono più sicuro per molte ragioni. Nonostante la natura internazionale, è anche uno dei metodi più facili da dimostrare se una persona ha accesso alle informazioni del settore aereo, come i dati di volo e i dati dei passeggeri. Cercherò di mantenere la storia il più breve possibile e di concentrarmi sui fatti. Approfondirò questa sezione più avanti sul sito.

Tutto è iniziato con questa immagine. A prima vista l'avevo considerato un problema tecnico, ma più guardavo quest'area del mondo più scoprivo.



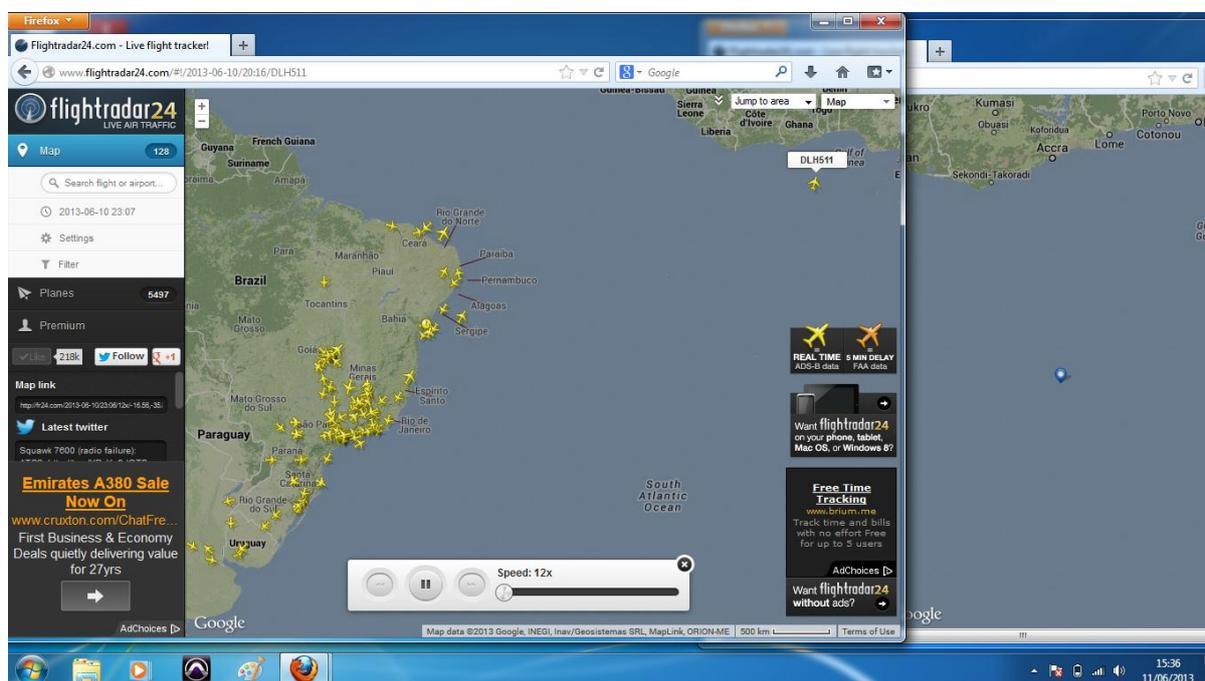
Ho pubblicato questa immagine per la prima volta nell'estate del 2013. A quel tempo c'era una pista di atterraggio alle coordinate 00N 00E. Sembrava ovvio, però, che non si trattasse di un problema tecnico. Sono stati visti aerei avvicinarsi, fermarsi, spegnersi, poi riapparire e allontanarsi dalla pista di atterraggio, per poi scomparire di nuovo, per poi ricomparire sulla rotta corretta. Questi voli facevano scalo in questa località e procedevano verso gli aeroporti hub europei ed erano principalmente voli dal Sud Africa e dal Sud America. Questo comportamento continuò per qualche tempo. Una settimana dopo aver pubblicato questa e un'altra immagine simile, la pista di atterraggio è scomparsa. Un popolare sito di debunking ha affermato che si trattava effettivamente di un problema tecnico e che Flightradar24.com lo aveva risolto.

Ciò è stato negato da Flightradar24, che ha affermato che il loro sistema era completamente reattivo, non in grado di pubblicare annunci o rimuovere nulla e che non erano a conoscenza di alcun problema tecnico.

L'attività è continuata in quest'area nonostante non esistesse una pista di atterraggio. Gli aerei semplicemente si avvicinavano e poi sparivano, per poi riapparire qualche tempo dopo.

Dopo molti grattacapi ho deciso di andare a Heathrow e guardare questi voli atterrare. Ciò che ho trovato è stato straordinario e lo ha consolidato nella mia mente. Gli aerei visti deviare dalla rotta stavano atterrando a Heathrow con le stive piene di container ULD e senza passeggeri. Alcuni non attraccerebbero nemmeno al cancello, preferendo semplicemente scaricare ogni volta vicino agli stessi cancelli. Il loro carico è stato distribuito attorno al Terminal 5 ad altri aerei più piccoli e fatto volare da altri hub come Dublino, per un'ulteriore distribuzione.

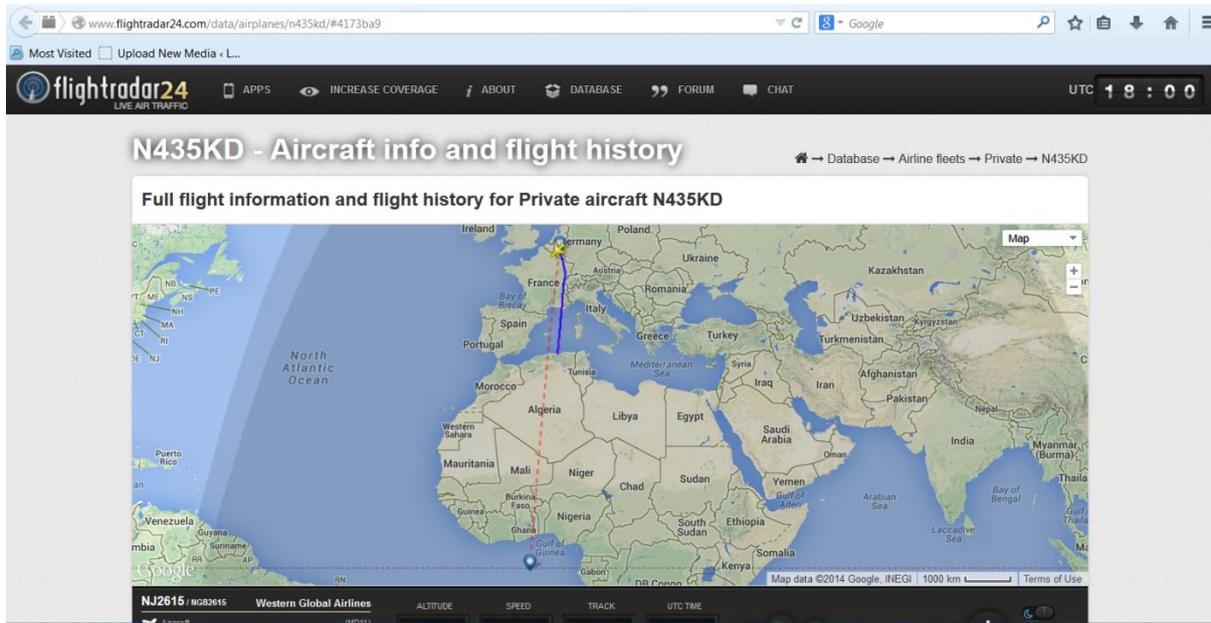
Sono fermamente convinto che esista un'isola o una base militare di qualche tipo nel Golfo di Guinea e che gli aerei abbiano raccolto le sostanze chimiche utilizzate nei programmi di modificazione meteorologica e le abbiano portate negli hub aeroportuali europei.



Non si vede più alcuna attività a quelle coordinate, ma ho notato un aumento dei voli verso gli aeroporti intorno al Golfo di Guinea come Lagos, Luanda e Accra. Sembra che British Airways abbia lanciato nuove rotte verso questi luoghi, quindi posso solo supporre, non essendoci concentrato da tempo, che la rete di distribuzione sia stata adattata.

Vediamo anche molti voli scomparire da Flightradar24 sul Nord Africa in aree che hanno una buona copertura. Evidentemente si tenta di nascondere l'operazione. Non ci vuole però molto tempo per notare gravi incongruenze.

Una recente missione conoscitiva all'aeroporto di Liegi ha portato alla scoperta che un aereo cargo aveva visitato il luogo molto recentemente. Ancora una volta vediamo la traccia scomparire sul Nord Africa, ma la destinazione è chiaramente indicata.



Sospettavo che Liegi fosse il centro di almeno un aspetto di uno dei programmi e ho visto comportamenti molto sospetti emanare da lì, come aerei che sorvolavano lentamente il Regno Unito, per poi semplicemente voltarsi e tornare indietro.



### **Aereo cargo a Liegi – il pilone è stato modificato con tubi di dispersione**

Ulteriori prove provengono dal monitoraggio dei voli Transavia da Amsterdam che dichiarano una destinazione in Nord Africa, ma poi in realtà atterrano su una pista di atterraggio non contrassegnata ad alcune miglia di distanza. Come abbiamo detto, non ci vuole molto per scoprire comportamenti estremamente sospetti in tutto il Nord Ovest dell'Africa, quindi ho incoraggiato altri a indagare.

Se uno dovesse tentare di fare qualcosa di estremamente grosso, probabilmente illegale, allora vorrebbe avere la propria base da qualche parte molto lontano da occhi indiscreti. La Baia di Guinea è quanto di più isolata si possa immaginare, pur rimanendo facilmente raggiungibile per i voli commerciali verso l'Europa. Non viene visualizzato nulla su Google Maps, ma ciò non vuol dire che non ci sia nulla. I siti militari vengono spesso rimossi da Google, quindi sarebbe interessante ottenere vecchie mappe della zona per vedere se lì c'è davvero un'isola, o se potrebbe trattarsi di una qualche forma di base militare galleggiante. Posso solo fare ipotesi sulla posizione in sé, ma non c'è assolutamente alcun dubbio che questo sia l'epicentro dell'intera rete globale.

## Sezione 12 – I contenitori utilizzati per il trasporto delle sostanze

---

ULD = Dispositivo di carico unitario. Questo è un contenitore standard del settore per il trasporto di praticamente qualsiasi cosa all'interno di un aereo. Quando l'ho suggerito per la prima volta, molte persone sono saltate in piedi e hanno detto che si trattava solo di contenitori per merci/bagagli. Perfetto.



Per prima cosa abbiamo notato che questi venivano caricati in gran numero dai voli di Heathrow. Questi erano i voli dal Sud Africa e dal Sud America di cui ho parlato prima che non avevano passeggeri ma erano container ULD pieni.

Ho partecipato ad un'altra missione conoscitiva a Istanbul e ho scoperto che questi container venivano caricati su tutti i voli della Turkish Airlines proprio sotto i nostri nasi. Tutti seguivano uno schema simile. Avevo previsto in precedenza che l'Airbus A320 ora utilizzasse la stiva anteriore per i prodotti chimici e quella posteriore per i bagagli, e ciò che abbiamo visto lo ha confermato. Sono riuscito a filmare quasi l'intero processo prima di essere espulso e il cancello chiuso.



**Questo momento, poco prima che il cancello venisse chiuso e mi venisse chiesto di andarmene.**

Sembrava che ci fosse un team di persone che gestiva questo processo abbastanza da vicino. Possiamo solo speculare su quanto sappiano di ciò che stanno facendo. Qui vediamo 3 container caricati nella stiva di carico anteriore. Ricorda che ci sono 3 tubi e ogni tubo sembra disperdere una sostanza chimica diversa.

Da notare anche il nastro trasportatore dei bagagli nella parte posteriore dell'aereo. Tutti i bagagli sono ora caricati a mano nella stiva posteriore di tutti gli Airbus A320 a cui abbiamo assistito.

Un membro del personale di terra di un aeroporto del Regno Unito mi ha anche detto che il personale di terra non può più entrare nella stiva anteriore. Ciò ovviamente si riferirà solo al personale di terra di "altri" aeroporti. Ogni compagnia aerea ha la propria "casa", per così dire, dove i suoi aerei vengono depositati. Anche questa è una pista interessante e spero di seguirla, ma spero che anche altri seguano lo stesso.

### Sezione 13 - Apparecchiature di dispersione che sono state adattate agli aeromobili



Questa è l'immagine più chiara dei tubi di scarico che ho finora. Chiaramente non sono originali dell'aereo, con saldature e rivettature visibili, il metallo di colore diverso e il design complessivo ha un aspetto molto artigianale, come se fosse una modifica rapida eseguita nel modo più economico possibile da qualcun altro rispetto al produttore dell'aereo.

Questo design è visto (ad oggi) su tutti gli aeromobili della famiglia Airbus A320 appartenenti a una delle 3 alleanze aeree: One World, Star Alliance e Skyteam.

I due tubi superiori sembrano formare scie costanti e persistenti che sembrano diffondersi fino a formare uno strato uniforme di nuvole. Credo che il tubo 3 e inferiore sia un sistema di rilascio dell'impulso. Questa è la pipa che produce gli sbuffi di fumo che sono il marchio di fabbrica di questo sistema, e delle scie persistenti in genere. Quando

queste scie si diffondono per formare nuvole otteniamo ciò che è noto e nuvola di cotone idrofilo, sostanzialmente una moltitudine di formazioni tondeggianti di nuvole che si espandono per formare la formazione di nuvole a chiazze che vediamo così spesso in questi giorni. In condizioni di elevata umidità questa formazione diventa ciò che il MET ha recentemente chiamato Mammatus Cloud.

(Vedere **Sezione 9.7 - Nuovi tipi di cloud**)

Una conferenza alla recente Climate Engineering intitolata Design of Practical Hardware for Climate Engineering ha confermato che questo tipo di tecnologia esiste, ed è davvero molto complessa nella sua progettazione e capacità di controllare il flusso della miscela di gas e liquidi.

La conferenza può essere vista a questo URL <https://www.youtube.com/watch?v=vtSAB81MT-8&feature=youtu.be>

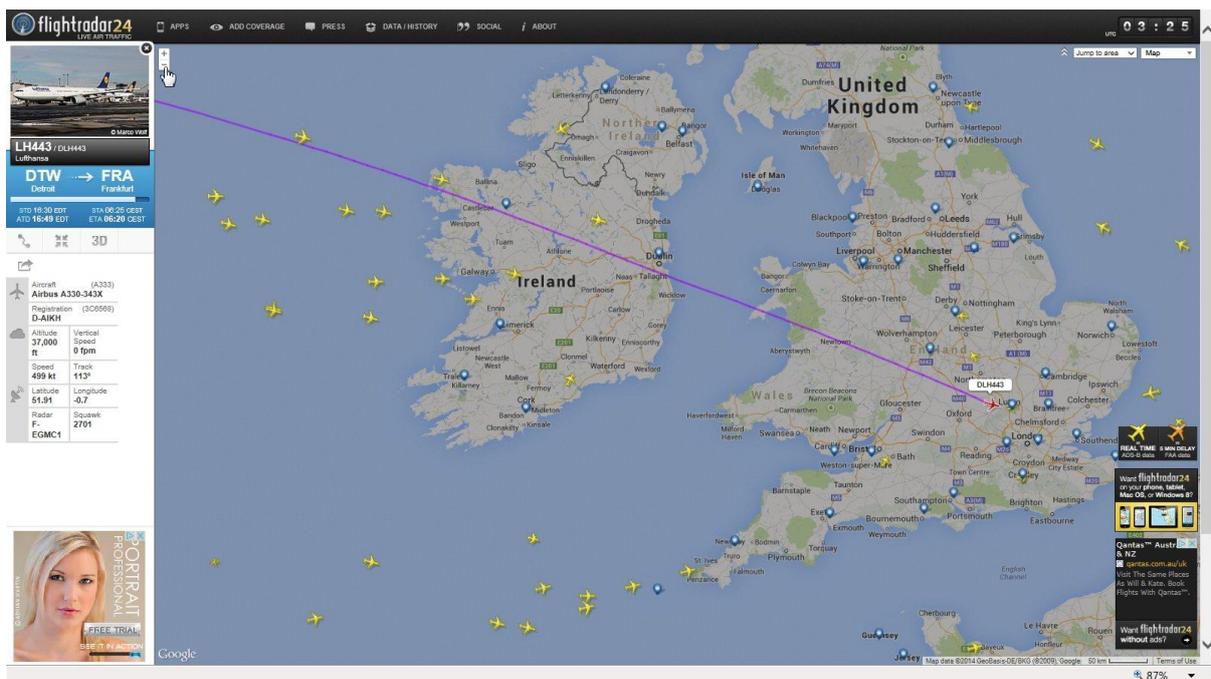
In particolare, 70 nm sono stati indicati come la dimensione ideale delle particelle/goccioline da rilasciare. Questa è ovviamente una tecnologia proposta e quindi non può essere considerata una prova della tecnologia attuale, ma dà una buona idea di come la tecnologia attuale potrebbe funzionare.

## Sezione 14 – Voli notturni e La Prima Ondata

I voli notturni sembrano essere aumentati negli ultimi 2 anni. Non ho avuto il tempo di indagare a fondo sulla questione, quindi si tratta di congetture, ma so che esistono norme severe che regolano questo problema. Sembra che gli aerei volino fino a tarda notte. Gli arrivi dall'estero e i voli di transito si vedono spesso ben dopo la mezzanotte.

Credo che i voli cargo siano esenti da questo, ma sarebbe interessante, in seguito alla mia recente scoperta che anche tutti gli aerei DHL sono stati modificati con tubi a traliccio, sapere se anche la frequenza dei voli cargo sul Regno Unito sia aumentata significativamente negli ultimi anni. Di conseguenza, l'aria sul Regno Unito non è in grado di schiarirsi così bene durante la notte come in passato.

Poi guardiamo anche alla Prima Onda come l'ho definita.



**Prima ondata 05.04.2014**

I voli transatlantici provenienti dagli Stati Uniti ora entrano nello spazio aereo del Regno Unito già alle 3:30, depositando i primi strati di nuvole che serviranno da base per il tempo di quel giorno. Durante l'estate è chiaramente visibile. Sono per lo più Airbus e tendono a lasciare le prime tracce persistenti della giornata. Generalmente i primi voli saranno Luftansa.

La cosa preoccupante che ho scoperto, però, è che molti di questi aerei non provengono effettivamente dalla loro origine dichiarata. Ho effettuato controlli incrociati in diverse occasioni nel 2013 e i voli non erano elencati come partiti dall'origine dichiarata. Inoltre, questi voli spesso semplicemente scomparivano dal sito web di monitoraggio mentre si avvicinavano alla destinazione dichiarata. Ho chiamato questi voli voli fantasma. Quando ho cliccato sulle traiettorie di volo, erano incomplete e sembravano iniziare tutte nell'Atlantico a circa 200 miglia al largo della costa irlandese. Ciò non può essere spiegato come un'anomalia dell'ADS-B, perché tutti i rimanenti voli effettivamente atterrati avevano rotte di volo complete verso le loro origini.

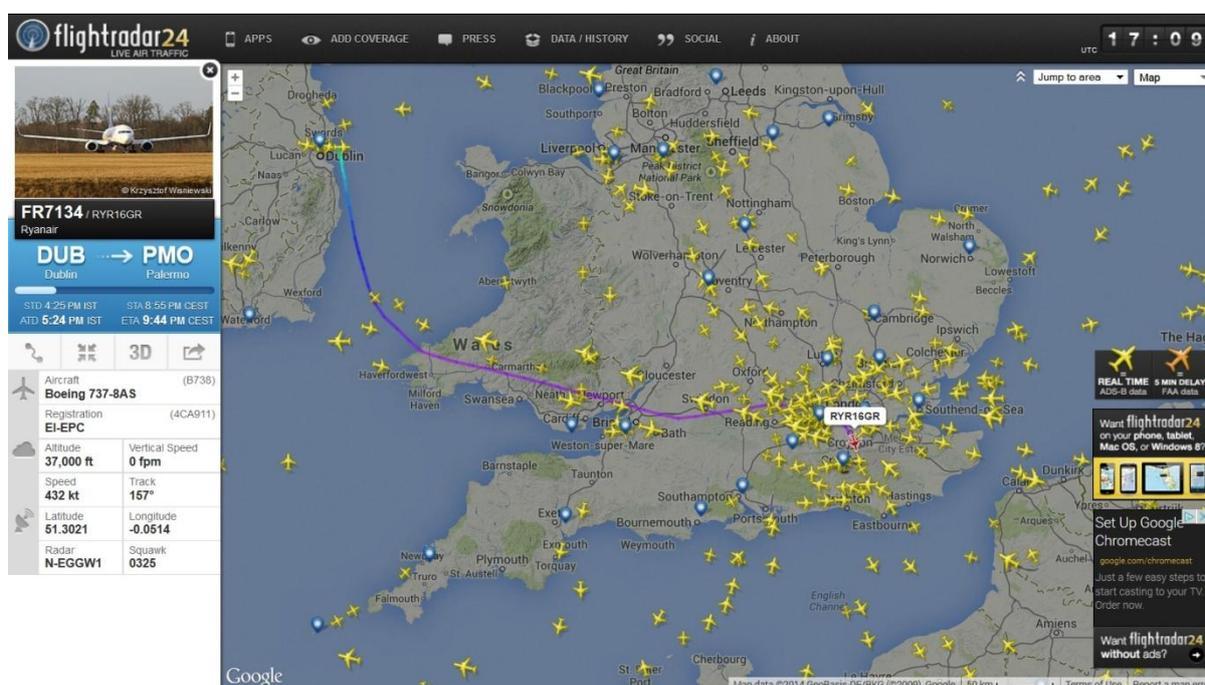
Non ci sono prove sufficienti per suggerire che solo i voli con percorsi incompleti lasciassero tracce, e non sto suggerendo che sia così, ma ancora una volta, un'osservazione dettagliata rivelerebbe alcune cose molto interessanti, ne sono sicuro.

Da quando abbiamo pubblicato le prime immagini di The First Wave, ne abbiamo visto sempre meno prove. La maggior parte dei voli effettivamente atterra ora e sembra avere traiettorie di volo complete, ma ora vediamo anche meno aerei. Mi chiedo se fossimo ai cancelli se vedremmo voli arrivare senza passeggeri, come è avvenuto al Terminal 5 di Heathrow.

C'è bisogno di fare molte più indagini su questo argomento, ma penso che esistano prove sufficienti per dimostrare che, ancora una volta, qui sta succedendo qualcosa.

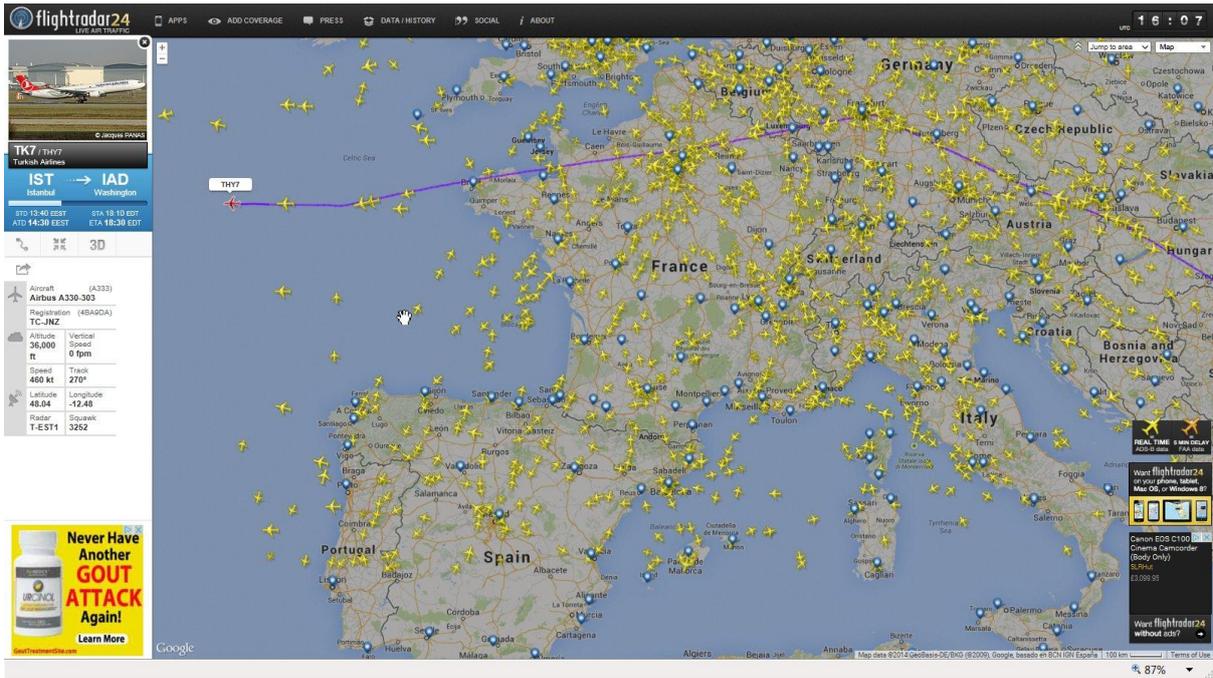
## Sezione 15 – Rotte, densità di popolazione e collegamenti con la salute

Una cosa che ho notato nel tempo è stata la tendenza dei voli ad essere instradati su aree altamente popolate. Ciò sembrava strano, soprattutto considerando che il carburante per l'aviazione è estremamente costoso e negli anni '70 o '80 le compagnie aeree facevano di tutto, ad esempio levigando i rivetti per ridurre la turbolenza, nel tentativo di ridurre la resistenza e quindi risparmiare anche piccole quantità di carburante. Ora sembra che praticamente tutti i voli sul Regno Unito siano deliberatamente instradati sulle principali città e aree urbane. Questo percorso diventa ancora più confuso quando ci rendiamo conto che così facendo il viaggio viene effettivamente allungato di distanze considerevoli, che potrebbero ammontare a ingenti somme di denaro, e senza una ragione apparente.



### Da Dublino a Palermo via Londra

Ora, non sono un esperto di aviazione e sono sicuro che in alcuni casi potrebbe essere giustificato prendere un percorso più lungo, ma perché deliberatamente attraverso un'area più congestionata, centinaia di miglia fuori dalla tua rotta, e volando notevolmente sopra aree popolate. Forse perché ora il pubblico tiene d'occhio il cielo e l'altro su Flightradar24.com, queste compagnie aeree non possono più volare senza passeggeri e senza transponder?



Da Istanbul a Washington via Parigi

Altri esempi saranno resi disponibili sul sito appena possibile.

Welcome to your preview of The Times

## Take longer flights to cut global warming



**Ben Webster** Environment Editor  
Published at 12:01AM, June 29, 2014

Contrails are caused by  
jet engines and hot

Il Times ha pubblicato un articolo interessante all'inizio di quest'anno sostenendo che potremmo dover prendere voli più lunghi per ridurre il riscaldamento globale. Questa è stata una mossa sorprendente, credo. In primo luogo ammette che gli aerei stanno ora creando scie che si trasformano in copertura nuvolosa. In secondo luogo, insinua che il riscaldamento globale sia, almeno in parte, il risultato del traffico aereo. In terzo luogo, contraddice direttamente ciò che vediamo accadere, ovvero che i voli vengono attualmente instradati sulle città per impostazione predefinita.

Penso che questa sia un'ulteriore prova della confusione sistematica che si sta diffondendo nel settore dell'aviazione e nel movimento dell'allarmismo climatico mentre le persone iniziano a rendersi conto del fatto che non tutto va bene e che ci stanno mentendo.

## Il legame con la salute

Se poi guardiamo all'effetto che questi voli stanno avendo sulla qualità dell'aria in queste aree, vediamo una correlazione diretta, e non solo con la qualità dell'aria ma anche con la salute.

Di seguito vediamo una serie di mappe che mostrano la distribuzione dello smog all'inizio del 2014, e confrontata con la densità di popolazione. Più preoccupante però è il collegamento con i problemi sanitari legati all'inquinamento atmosferico (mappa non disponibile al momento). Ovviamente dobbiamo considerare che le aree edificate sono più soggette all'inquinamento da traffico semplicemente a causa della densità di popolazione, ma la correlazione con le malattie è estremamente preoccupante, soprattutto se ricordiamo che questi aerei vengono indirizzati appositamente per sorvolare aree popolate. Possiamo solo fare ipotesi sul motivo per cui ciò sta accadendo, ma è necessario porsi domande serie.

Per prima cosa guardiamo un'immagine time-lapse dello spazio aereo del Regno Unito. Questo mostra il percorso seguito dalla maggior parte del traffico aereo da, verso e sopra il Regno Unito. Avendo studiato le traiettorie di volo in grande dettaglio posso confermare che si tratta di una rappresentazione molto accurata, di una regolare attività quotidiana e non di un'istantanea casuale.



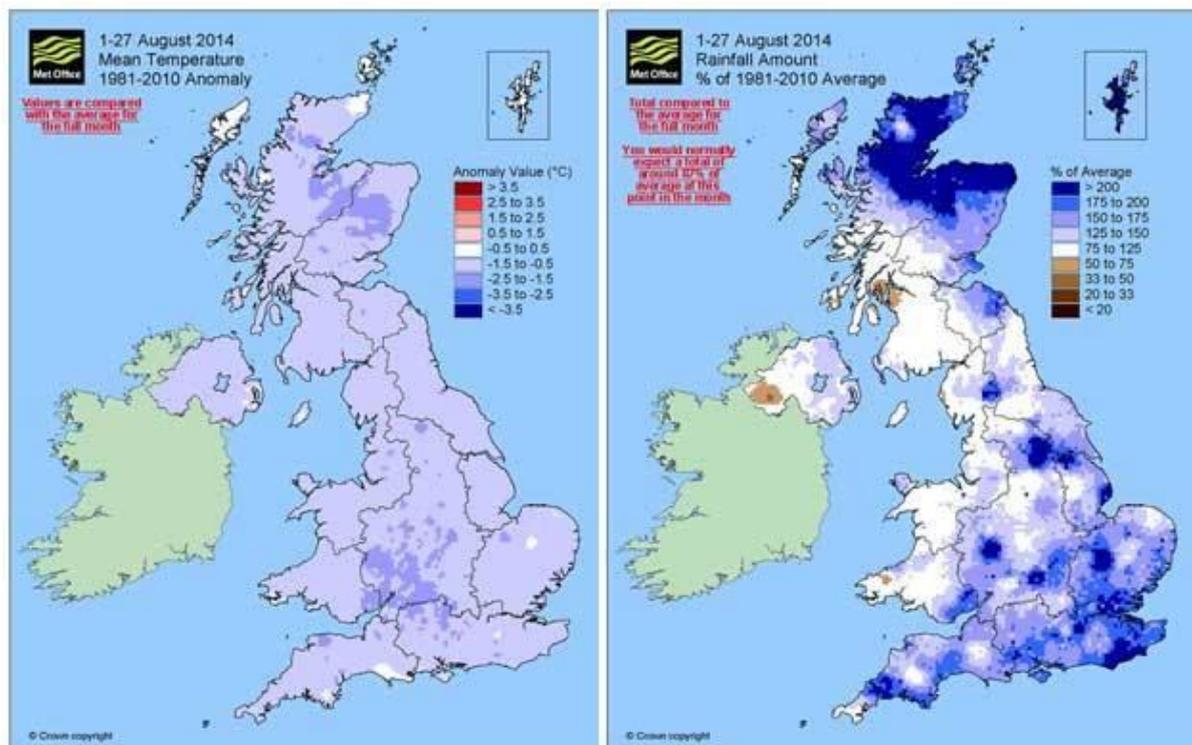
### Index Bands



Questa immagine che mostra la distribuzione di uno degli smog che copriva il Regno Unito nella primavera del 2014 ha una sorprendente somiglianza con la mappa delle traiettorie di volo sul Regno Unito. Esiste anche una forte correlazione tra questo e le morti premature.

Purtroppo quella mappa non è attualmente disponibile ma verrà aggiunta nella versione 2 di questo documento.

È interessante notare che vediamo anche una certa correlazione tra le traiettorie di volo e le precipitazioni, il che, se vogliamo accettare i risultati di questo documento, non sorprende affatto, considerando che lo scopo principale di almeno un tipo di traccia è la pioggia.



## Sezione 16 - La scienza e i collegamenti con l'ideologia politica

---

Sembra chiaro che esista un collegamento, almeno in uno dei programmi discussi in questo documento, con un'ideologia politica, o con un movimento politico.

Le tracce persistenti lasciate dai sistemi di erogazione di aerosol a 3 tubi sugli aerei Airbus sembrano essere utilizzate principalmente per la formazione di nuvole. Ciò potrebbe essere definito costruttivo se vogliamo accettare che il riscaldamento globale è reale e che questi sono tentativi visibili, anche se forse illegali, di contrastarne gli effetti.

Le fibre potrebbero anche essere spiegate come una forma di programma di formazione delle nuvole poiché promuovono la formazione di nuvole di tipo cumuliforme. Sembra però che si accumulino anche nella nostra gola e formino quelle che possono essere descritte solo come macchie che sembrano attaccarsi alla pelle della nostra bocca e della gola. Questo non va davvero bene. Il collegamento, come ho affermato prima, non è ancora conclusivo, ma quasi dannato, e quando arriveranno ulteriori risultati di laboratorio allora ci saranno pochi dubbi sulla relazione tra ciò che vediamo nei nostri cieli e ciò che troviamo nelle nostre gole. Per quanto riguarda le speculazioni sul loro ruolo nella nostra gola, ovviamente potrebbe essere del tutto casuale. Anche se così fosse, non è facile trascurarlo quando si ha quella che potrebbe rivelarsi essere la nanotecnologia esistente, o forse in crescita o facendo qualcosa in gola.

Il terzo e ovviamente più controverso tipo di scia è il fumo. Sembra assolutamente chiaro che si tratti di un tentativo di pompare l'atmosfera piena di fumo derivante dalla combustione deliberata di combustibili fossili nel pennacchio di scarico dell'aereo coinvolto. Ciò ovviamente aiuta a raggiungere l'aumento di CO<sub>2</sub> di cui i poteri costituiti hanno così disperatamente bisogno per poter dichiarare un'emergenza climatica, che sembra essere la priorità tra tante persone dietro il movimento allarmista climatico, come è stato messo a nudo alla Conferenza sul clima. Engineering Conference 2014. Questo programma ha anche un aspetto potenzialmente molto sinistro. Il particolato non fa davvero bene alla salute umana. Sono stati collegati a condizioni riparatrici e cardiovascolari e in casi estremi possono causare la morte con un'esposizione prolungata a livelli elevati.

A peggiorare le cose, la combustione di combustibili fossili nella bassa atmosfera produce bassi livelli di ozono. Questo è diverso dallo strato di ozono che ci protegge e si trova a oltre 50.000 piedi. Bassi livelli di ozono possono causare una miriade di problemi di salute. Ne parliamo in un articolo sul sito, basti dire che ciò presenta preoccupazioni molto serie per tutti noi e che è necessario porre domande ai massimi livelli per stabilire perché viene portato avanti questo tipo di attività e chi c'è dietro.



## Sezione 17 - Crimine contro l'umanità?

---

Questa è una sezione che tratterò solo molto brevemente poiché è necessario richiedere una consulenza legale per chiarire esattamente quale sia la situazione qui. Il corpo di questo documento e le conclusioni suggeriscono fortemente che 3 programmi di irrorazione aerea deliberata si stanno verificando su base giornaliera e su una vasta area d'Europa incluso, ma non limitato al Regno Unito.

È difficile dimostrare in modo definitivo che questi programmi siano dannosi, ma l'insieme delle prove suggerisce che, a conti fatti, è probabile che lo siano, puramente come risultato della chimica coinvolta nell'atmosfera, soprattutto per quanto riguarda il terzo tipo, il fumo. È difficile immaginare che respirare aria così contaminata per un periodo di tempo non possa danneggiare le persone, soprattutto quelle deboli o gli anziani.

Se si potesse stabilire che questi programmi sono dannosi, intenzionali o meno, ciò potrebbe costituire un crimine contro l'umanità.

I crimini contro l'umanità, come definiti dal Memorandum esplicativo dello Statuto di Roma della Corte penale internazionale, "sono reati particolarmente odiosi in quanto costituiscono un grave attacco alla dignità umana o una grave umiliazione o degradazione degli esseri umani". Non si tratta di eventi isolati o sporadici, ma fanno parte di una politica governativa (sebbene gli autori non debbano necessariamente identificarsi con tale politica) o di una vasta pratica di atrocità tollerate o condonate da un governo o da un'autorità de facto. Omicidio; massacri; disumanizzazione; sterminio; sperimentazione umana; punizioni extragiudiziali; uso militare dei bambini; rapimenti; detenzione ingiusta; schiavitù; cannibalismo, tortura; stupro; persecuzione politica, razziale o religiosa; e altri atti disumani raggiungono la soglia dei crimini contro l'umanità solo se fanno parte di una pratica diffusa o sistematica. Isolati atti disumani di questa natura possono invece costituire gravi violazioni dei diritti umani, o — a seconda delle circostanze — crimini di guerra, ma non sono classificati come

## Sezione 18 - Conclusioni

---

I nostri cieli non sono più quelli di una volta. Nessuna spiegazione naturale può essere attribuita a questo fatto. È ragionevole concludere che, poiché abbiamo dimostrato che gli aerei spruzzano sostanze nel cielo, i programmi di irrorazione sono la causa principale.

Negli ultimi anni il MET Office ha "creato" diversi nuovi tipi di nuvole e fenomeni atmosferici per spiegare tutte le strane cose che ora vediamo nei nostri cieli.

I dati del MET Office confermano che ciò che spesso vediamo nei nostri cieli non può essere condensa, a causa delle incongruenze di altitudine.

Se la formazione diffusa e persistente di scie fosse normale, ed fosse sempre esistita, se ne farebbe riferimento nelle previsioni meteorologiche. Non lo è, e viene riportato solo provvisoriamente dai media.

Gli aerei sono stati modificati con tubi nel pilone. Questi tubi sono compatibili con una tecnologia nota per essere in grado di disperdere gli aerosol nell'atmosfera.

Ingegneri senior e altri membri di organizzazioni come compagnie aeree, produttori di aeromobili e produttori di motori aeronautici non sono stati in grado di verificare lo scopo di quei tubi a traliccio. Alcuni hanno palesemente mentito (a verbale) riguardo al loro ruolo e all'originalità del progetto dell'aereo. Altri hanno fornito resoconti contraddittori sullo scopo a cui servono, nessuno dei quali ha alcun senso.

**L'EASA ha fornito immagini falsificate in relazione ai tubi.**

Gli aerei stanno mostrando un comportamento molto insolito, coerente con i programmi di irrorazione aerea previsti. Sono stati visti viaggiare ripetutamente nel Regno Unito senza atterrare e senza avere un'origine o una destinazione dichiarata.

Sono stati visti voli a lungo raggio deviare regolarmente dalla rotta specificata sulle rotte dal Sud America e dal Sud Africa, attraverso una località comune nel Golfo di Guinea. Queste sono le "cisterne" che trasportano le sostanze chimiche negli hub aeroportuali europei.

Le "petroliere" sono state filmate in diverse occasioni mentre atterravano al Terminal 5 di Heathrow, elencate come voli passeggeri di linea, ma senza passeggeri. Questi aerei vengono regolarmente visti scaricare grandi quantità di carichi ULD.

Da quando le immagini del Golfo di Guinea sono state pubblicate dal mio sito web alla fine del 2013, la pista di atterraggio è scomparsa. Flight radar24.com ci ha confermato che non esiste alcun problema tecnico e che non hanno la possibilità di rimuovere le piste di atterraggio, poiché il loro sistema è puramente reattivo, quindi possiamo concludere che chiunque gestisse la pista di atterraggio ha deciso che non voleva più essere osservato. Per alcuni mesi si videro ancora voli atterrare in quella zona.

Nuove rotte aeree sono state introdotte dai vettori commerciali britannici nel corso dei mesi successivi verso Lagos, Accra e Luanda, in modo da facilitare la continuazione della catena di approvvigionamento delle sostanze chimiche utilizzate in questi programmi.

Sono stati anche avvistati voli scomparire sul Nord Africa, atterrare in piccoli aeroporti senza nome e tornare negli aeroporti hub europei. Questi voli non mostrano informazioni sul viaggio.

Gli aerei della famiglia Airbus A320 non sembrano più utilizzare la stiva anteriore per i bagagli. I container ULD vengono regolarmente caricati nella stiva anteriore di questi aerei.

Si vedono voli commerciali, così come aerei passeggeri non elencati, lasciare ogni sorta di scia nei nostri cieli che non possono essere spiegati da processi naturali.

I ministri del governo non risponderanno in modo onesto o accurato alle richieste di informazioni riguardanti questi programmi, il che suggerisce una qualche forma di complicità o paura di rispondere.

Organizzazioni come il MET e la CAA sono ostruzionistiche e forse anche fuorvianti nelle loro risposte alle domande, e rifiutano costantemente di riconoscere la loro esistenza o anche solo la possibilità della loro esistenza. Ancora una volta ciò suggerisce una qualche forma di complicità o paura di rispondere da parte loro.

### **Qualcosa sta sicuramente succedendo**

Dovrebbe essere chiaro a chiunque legga attentamente e nella sua interezza questo documento, indipendentemente dal fatto che abbia una qualifica in scienze atmosferiche, ingegneria aeronautica o conoscenza dell'industria aeronautica o qualsiasi altra disciplina correlata, che sta succedendo qualcosa di veramente grosso. Quel qualcosa potrebbe essere aperto a interpretazioni di un tipo o di un altro, ma certamente le prove qui indicano con fermezza il fatto che gli aerei ora spruzzano regolarmente un assortimento di sostanze nella nostra atmosfera, su base giornaliera e su vaste aree.

Alcune di queste sostanze stanno formando formazioni simili a nuvole. Altre sostanze stanno riempiendo la nostra aria di foschia o di minuscole particelle che stiamo respirando. Altre stanno riempiendo la nostra aria di fumo derivante dalla combustione di quelli che probabilmente sono combustibili fossili.

### **Danno**

È difficile non allarmarsi per questo, e nonostante la mancanza di prove concrete, è ancora più difficile non essere estremamente preoccupati per le implicazioni sulla salute. Questo documento ha tentato di non concentrarsi troppo sull'aspetto sanitario di questi programmi a causa della mancanza di prove conclusive e cerca solo di garantire che le persone si rendano conto di ciò che sta accadendo. La mia opinione è che, dannoso o no, tutto questo deve finire.

Non è inoltre noto se siano accertati effetti dannosi, se tale danno sia intenzionale o semplicemente consequenziale. Anche se fosse così, sarebbe difficile per coloro che li hanno perpetrati sostenere di non averne idea, a causa dell'ovvia natura del danno causato da tali azioni.

Tutti e 3 hanno il potenziale per essere dannosi a modo loro. Certamente la sola riduzione della luce solare potrebbe costituire un danno poiché è noto che incide sia sulla salute fisica che su quella mentale. Inoltre, la minuscola dimensione delle particelle che formano la foschia può renderle dannose per l'uomo, anche se questo non è lo scopo previsto. PM10. È noto che le particelle inferiori a 10 micron hanno effetti sulla salute umana causando problemi respiratori e cardiaci.

Il terzo tipo di traccia, il fumo, ha maggiori probabilità di essere dannosa. È noto che respirare grandi quantità di fumo derivante dalla combustione di combustibili fossili è dannoso.

Non è nemmeno chiaro, tuttavia, se l'assortimento di programmi sia illegale, individualmente o collettivamente. Dovranno essere esaminati in dettaglio dagli avvocati per stabilire come possano essere portati avanti nei tribunali se continuano.

Resta il fatto però che sono intrinsecamente sbagliate e inaccettabili. Solo per questo motivo dovremmo aspettarci che coloro che detengono le autorità agiscano con estrema urgenza per fare tutto ciò che è in loro potere per attuare la cessazione immediata di tutti questi programmi e rispondere secondo le richieste esposte nella Sezione 8 di questo documento.

Gli argomenti utilizzati nel processo di negazione visto da alcune organizzazioni interrogate su questo argomento possono essere tranquillamente descritti come fragili nella migliore delle ipotesi e ridicoli nella peggiore, contraddittori tra loro, privi di basi scientifiche e sembrano più simili alle scuse fornite dai bambini piccoli quando vengono sorpresi fuori facendo qualcosa di cattivo. Il fatto che le nostre istituzioni scientifiche siano così palesemente disoneste e non scientifiche è forse, per me personalmente, l'aspetto più inquietante e difficile da digerire dell'intera situazione. Essendo cresciuto seguendo una dieta scientifica, ho sempre guardato alla comunità scientifica con rispetto e ammirazione, considerandola al di sopra delle ideologie egoistiche della politica. Sostenitori della verità e ricercatori dei fatti. È triste che ora non sembriamo fidarci delle stesse persone ai vertici delle istituzioni scientifiche, poiché sembrano cercare di nascondersi dietro questo muro di silenzio e disinformazione mentre cerchiamo di scoprire la verità su ciò che si sta svolgendo nei cieli.

Fonti del settore hanno cercato di spiegare il vero scopo dei tubi, ma hanno fallito miseramente e si sono contradditte a vicenda. Ciò dà un'impressione molto negativa del settore e suggerisce un altissimo livello di confusione e paura su cosa dire sui tubi a traliccio, il che a sua volta suggerisce che l'industria stessa non è da biasimare in questo caso, ma in realtà è sotto forte pressione per coprire la loro esistenza da forze esterne. Airbus inizialmente li ha ammessi, ma non appena ho accennato a questo fatto online, si sono zittiti e hanno negato, cercando addirittura di cambiare la loro storia. Qualcuno aveva parlato con loro.

Dovrebbe essere una cosa molto semplice dimostrare il vero scopo dei tubi. Vediamo i piani originali e ispezioniamo l'aereo.

Spero che altri si uniscano a me e firmino la petizione del governo che chiede il divieto di questo, insieme a questo documento. Se a chi lavora nel settore è stato detto che ciò che sta accadendo è un male necessario per proteggerci dal riscaldamento globale, allora dovete davvero considerare le vostre posizioni. Il movimento allarmista climatico è motivato politicamente e finanziariamente, e questi programmi chiaramente non hanno nulla a che fare con il controllo climatico difensivo, ma hanno tutto a che fare con il controllo meteorologico motivato finanziariamente, ma, cosa ancora più importante, potrebbero essere estremamente dannosi per tutti.

Non farne parte. È disumano e probabilmente illegale. Combatterò questo con tutto ciò che ho e smaschererò tutti coloro che sono complici in modo da proteggere il futuro di mio figlio e assicurarmi che cresca in un mondo naturale e libero da interferenze.

Se non riusciamo a ottenere alcuna verità dal nostro Primo Ministro, allora possiamo forzare un dibattito parlamentare sulla questione raccogliendo 100.000 firme. Si prega di consultare la pagina seguente per la mia petizione che richiede la fine di tutto ciò.

<http://epetitions.direct.gov.uk/petitions/65427>

**Vietare tutti i programmi di spruzzatura di aerosol atmosferico. Regolamentare le emissioni degli aeromobili e legiferare per consentire ispezioni indipendenti sugli aeromobili e sul carburante per aerei**

Dipartimento responsabile: Dipartimento dei Trasporti

La CAA sta coordinando, o nel migliore dei casi chiudendo un occhio, un programma di iniezione di aerosol atmosferico, condotto da compagnie aeree commerciali, tra cui, ma non solo, British Airways, Virgin Atlantic, Ryan Air, Jet 2, Flybe e Easyjet. L'aereo è stato modificato appositamente per questo scopo.

La CAA sta indirizzando questi aerei su aree popolate creando grandi quantità di copertura nuvolosa che non si sarebbe formata naturalmente, il che sta riducendo la nostra luce solare e incidendo sulla nostra salute.

Chiedo che il governo costringa la CAA ad agire in conformità con le sue Direttive, che affermano che ha la responsabilità di mantenere l'inquinamento atmosferico al minimo e di proteggere la salute del pubblico, sia dei passeggeri che di chi è a terra.

Chiedo inoltre al governo di obbligare la CAA a regolamentare il carburante aereo, monitorare le emissioni degli aerei e consentire l'ispezione indipendente degli aerei e del carburante per l'aviazione in modo da evitare che questa situazione continui.