



Désinformation sur la géo-ingénierie : deux témoignages opposés et des enjeux pour l'humanité

Capitaine Mark Hagen, pilote de ligne à la retraite

J. Marvin Herndon, Ph.D., scientifique géo-astronucléaire

Mark Whiteside, M.D., MPH, médecin et responsable de la santé publique de Floride

Ian Baldwin, M.A., éditeur à la retraite et environnementaliste

RÉSUMÉ

Des opérations militaires secrètes de géo-ingénierie se poursuivent depuis près de trois décennies. Les compagnies aériennes civiles basées dans les pays de l'OTAN font partie de cette opération planétaire. Son objectif semble être de réchauffer la planète pour avoir accès aux immenses réserves d'hydrocarbures et de minéraux stratégiquement importants situés sous la banquise polaire. Pour empêcher le public de comprendre ce qui se passe, les gouvernements impliqués, menés par les États-Unis, ont eu recours à la désinformation à grande échelle et sans aucune restriction. La désinformation consiste à mélanger la vérité aux mensonges, des demi-vérités à des vérités omises, de sorte que le public reste ignorant ou mal informé, et donc peu enclin à protester ou à intervenir d'une autre manière. Deux observateurs de longue date, l'un critique de la géo-ingénierie, l'autre pilote de ligne commerciale à la retraite (et co-auteur de cet article), fournissent des témoignages différents sur l'holocauste de la géo-ingénierie.

INTRODUCTION

La désinformation omniprésente est désormais une caractéristique déterminante de la gouvernance moderne, en particulier aux plus hauts niveaux des États-nations. Une telle désinformation est l'un des principaux points communs entre l'événement Covid et la géo-ingénierie mondiale en cours. Mélanger des déclarations vraies à des déclarations fausses et/ou trompeuses ou omettre délibérément des informations cruciales, tout en fournissant des vérités partielles, s'est avéré un moyen efficace de semer la confusion dans l'opinion publique. La désinformation générée officiellement est relayée par la presse grand public, ainsi que par des organisations et des individus qui sont soit complices, soit ignorants. Il est souvent difficile de déterminer si un pourvoyeur de désinformation est un agent secret du gouvernement ou simplement un observateur/commentateur mal informé.

La désinformation est un art historiquement pratiqué par les gouvernements. En particulier, les agences de renseignement du monde entier ont perfectionné cet art au moins depuis que le rapport de la Commission Warren (1964) a été préparé sous la supervision de l'ancien chef de la CIA, Allen W. Dulles. Dulles a été limogé par le président Kennedy quelques mois avant son assassinat. La nation a été profondément bouleversée par ce meurtre et par les preuves de malversations aux plus hauts niveaux du pouvoir. Le rapport Warren avait pour objectif

d'établir les « faits » entourant l'assassinat de Kennedy, de faire taire les partisans d'une enquête plus approfondie et de calmer l'opinion publique. Il a inventé les termes théorie du complot et théoricien du complot dans le cadre de la stratégie de la CIA visant à mettre fin à toute enquête indépendante sur le meurtre [1].

Les termes « théorie/théoricien du complot » ont ainsi été inventés par la Central Intelligence Agency (CIA) américaine il y a cinquante ans pour discréditer les enquêtes indépendantes sur toute activité criminelle américaine d'importance nationale ou internationale, comme les assassinats politiques secrets, les génocides, les trafics transfrontaliers de drogue, le commerce, la surveillance de masse non autorisée ou la pollution délibérée des biens communs mondiaux.

L'un des crimes dénoncés par les « théoriciens du complot » depuis la fin de la guerre froide est la géo-ingénierie : la modification délibérée de l'atmosphère terrestre à l'échelle nationale, régionale, continentale ou planétaire. En mélangeant astucieusement la vérité aux mensonges, en admettant certains faits gênants et en ne parlant pas des autres, le spécialiste de la désinformation peut maintenir le public confus et incertain quant à ce qui se passe réellement ou est perpétré.

La complexité de la géo-ingénierie, qui implique la chimie et la physique atmosphériques, la météorologie, les géosciences et d'autres sujets techniques, est encore aggravée par le secret qui entoure les opérations militaires spéciales et la sécurité nationale en général, et se prête ainsi aux spécialistes déterminés à semer la confusion parmi le public.

A Un site connu de médias alternatifs invite un spécialiste à informer son public sur la géo-ingénierie

Le 14 mars 2024, l'animateur Del Bigtree a fait venir un invité spécial dans son émission hebdomadaire The Highwire pour discuter de géo-ingénierie. Les vues de Bigtree se comptent par centaines de milliers, et il a eu un impact notable sur le débat autour du Covid et des vaccins. La géo-ingénierie est un intérêt relativement nouveau pour The Highwire, dont les producteurs ont beaucoup moins d'expertise et de connaissances en la matière que sur les problèmes de santé liés aux vaccins. Mais comme la géo-ingénierie pourrait avoir un impact global sur la santé publique, elle constitue un sujet d'intérêt naturel pour The Highwire.

L'invité spécial de l'animateur Del Bigtree, Jim Lee, un éminent critique de la géo-ingénierie, s'est adressé à un public international lors de l'émission Highwire du 14 mars 2024. La transcription du programme peut être téléchargée ici [2]. Lors de l'émission, M. Lee a fait deux déclarations importantes que nous considérons comme trompeuses. Et chacune à sa façon est fondamentalement trompeuse. Comme toutes les allégations d'experts, la véracité des déclarations de Lee devrait être sujette à caution et, si elle est jugée déficiente, elle devrait être remise en question. Notre objectif ici est précisément de faire cela, en nous concentrant sur deux déclarations faites par Lee, qui, une fois corrigées, jettent un nouvel éclairage sur l'ensemble du sujet de la géo-ingénierie et de ses implications pour la santé humaine et pour l'environnement.

1 - Questionner la déclaration de Lee : « *Lorsqu'ils ont interdit la guerre météorologique en 1978, ils n'ont trouvé aucun moyen d'attraper quelqu'un en train de faire de la guerre météorologique.* »

En 1978, les Nations Unies ont produit un traité, initialement classé dans la catégorie du désarmement, intitulé « Convention sur l'interdiction de l'utilisation militaire ou de toute autre utilisation hostile des techniques de modification de l'environnement » (ci-après ENMOD) qui a été ouvert à la signature à Genève le 18 mai 1977 et est entré en vigueur le 5 octobre 1978 [3].

Le titre de tout traité international des Nations Unies devrait spécifier avec précision et franchise l'intention de ce traité. ENMOD [3], cependant, est une imposture et un cheval de Troie destiné à tromper délibérément ses signataires [4-6]. Seul le premier article de l'ENMOD fait référence à l'interdiction de toute utilisation militaire ou hostile de la modification de l'environnement, et il le fait en utilisant un langage non contraignant, à savoir « *s'engage à ne pas s'engager* » plutôt que d'utiliser le caractère obligatoire « *ne doit pas* ». Contrairement à ce qu'affirme Lee, la guerre météorologique n'a pas été interdite. Un texte juridiquement contraignant aurait précisé que les nations signataires « *ne doivent pas* » se livrer à de tels actes. La formulation effectivement utilisée – « *s'engage à ne pas s'engager* » – est en réalité non contraignante et n'interdit pas légalement aux signataires de s'engager dans les activités spécifiées.

Au lieu de son interdiction officielle, ENMOD impose effectivement la modification de l'environnement à des « fins pacifiques » et définit la modification de l'environnement comme « *toute technique visant à modifier – par la manipulation délibérée des processus naturels – la dynamique, la composition ou la structure de la Terre, y compris son biote, sa lithosphère, son hydrosphère et son atmosphère, ou l'espace extra-atmosphérique.* » Ainsi, en fait, ENMOD non seulement donne son feu vert à la géo-ingénierie, mais la rend obligatoire.

En tant qu'instrument du droit international, l'ENMOD est délibérément trompeur. Cela signifie une interdiction édentée et dépourvue de mandats d'interdiction juridiquement exécutoires (article I). Pourtant, dans l'article III, ENMOD prescrit clairement une action qui n'est pas liée au titre de la Convention. De plus, l'action contraignante (Article III Section 2) n'a pas la spécificité appropriée des actions obligatoires. Par exemple, « *Les États parties en mesure de le faire contribuent, seuls ou avec d'autres États ou organisations internationales, à... la coopération en matière de préservation, d'amélioration et d'utilisation pacifique de l'environnement.* »

Notamment, ENMOD manque également de spécificité quant à la signification du terme « *organisations internationales* » ou à la nature, au but, à l'étendue et au coût, tant humain qu'environnemental, des « contributions » contraignantes, quelles qu'elles soient.

Toute modification à grande échelle de l'environnement naturel aura inévitablement des « *effets étendus, durables ou graves* » sur les humains et les autres biotes, et ne peut être qu'extrêmement hostile et non « *pacifique* ».

Nous estimons que l'ENMOD est la justification pseudo-légale des Nations Unies pour polluer l'environnement naturel dans le but de provoquer le réchauffement climatique [7-11] et la fonte des glaces polaires [12] afin d'accéder à d'importantes ressources énergétiques et minérales [13].

LA DÉSINFORMATION RÉVÉLÉE

À partir de la fin des années 1990, les citoyens préoccupés par les risques sanitaires des chemtrails ont fait analyser des échantillons d'eau de pluie post-chemtrails dans des laboratoires commerciaux. La plupart ont uniquement demandé des analyses d'aluminium, certaines ont demandé des analyses d'aluminium et de baryum, tandis que quelques-unes ont également demandé des analyses de strontium en plus de l'aluminium et du baryum. En 2015, l'un d'entre nous (Herndon) a publié le premier article dans la littérature scientifique montrant la similitude de ces analyses d'eau de pluie avec les éléments correspondants lessivés dans l'eau à partir des cendres volantes de charbon, le déchet toxique de la combustion du charbon [14].

Dès la publication de cet article, un agent de désinformation professionnel a écrit une lettre pleine de désinformation à l'éditeur exigeant la rétractation. L'éditeur, un homme intègre, ne

s'est pas laissé influencer. Par la suite, Herndon a publié deux articles de santé publique évalués par des pairs, révélant les risques pour la santé des cendres volantes de charbon des chemtrails. Dans chaque cas, une équipe d'agents de désinformation a tellement intimidé les rédacteurs, des professeurs universitaires de santé publique, que les rédacteurs ont rétracté les articles sans jamais donner à l'auteur la possibilité de lire et de répondre aux allégations de désinformation [15]. Ces interventions inhabituelles suggèrent clairement que les preuves scientifiques de l'implication des cendres volantes de charbon dans la géo-ingénierie secrète constituaient une menace pour les responsables gouvernementaux.

Les co-auteurs suivants, Herndon et Whiteside, ont collecté ou organisé la collecte d'échantillons d'eau de pluie et de neige après pulvérisation, et les ont soumis à une analyse en laboratoire agréé. Les résultats analytiques pour 10 paires d'éléments sont présentés dans la figure 1, ainsi que les paires publiées sur Internet mentionnées précédemment.

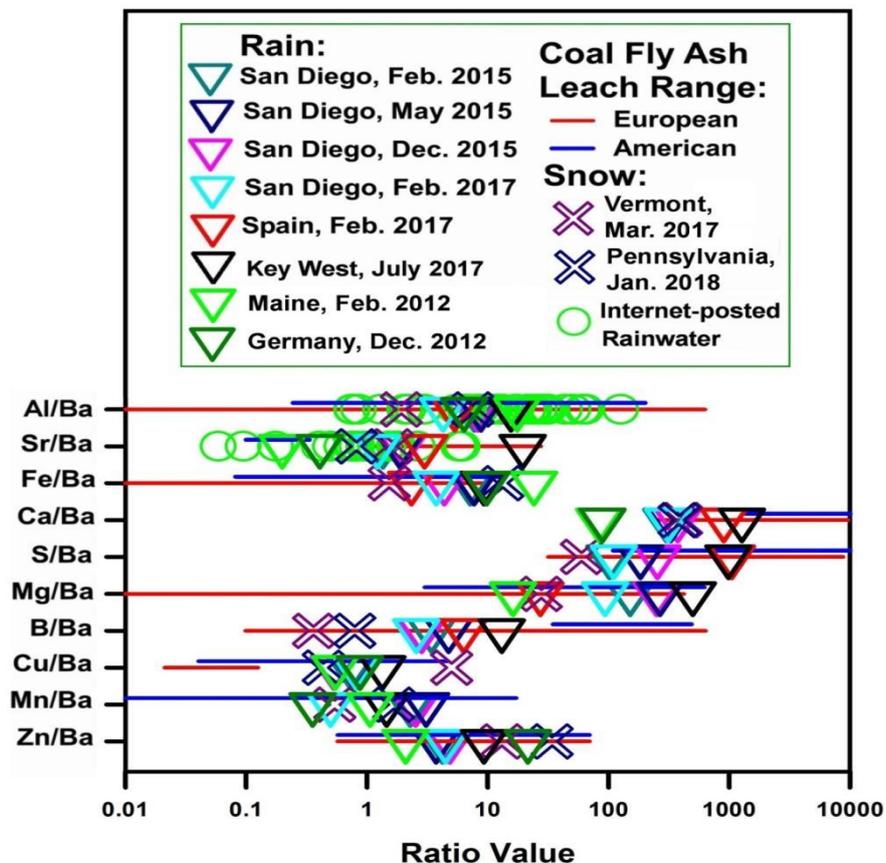


Figure 1. D'après [16], montrant la similarité des rapports d'éléments mesurés dans l'eau de pluie et la neige avec la gamme de rapports d'éléments comparables mesurés dans le lixiviat de laboratoire des expériences de lixiviation d'eau [17, 18].

Les flocons de neige qui tombent piègent et font tomber les particules dispersées par avion dans la basse atmosphère. Prélever des échantillons de neige, les laisser fondre, puis s'évaporer, laisse des résidus. Ces résidus ont été analysés chimiquement et comparés à la plage de valeurs mesurées dans divers échantillons de cendres volantes de charbon (Figure 2). Dans des régions comme le nord des États-Unis et du Canada, la moisissure des neiges se développe parfois sur l'herbe sous la neige. Lorsque la neige commence à fondre, les particules qu'elle a piégées sont libérées et peuvent à nouveau être piégées sur la moisissure des neiges sous-jacente. La figure 2 montre également les valeurs analytiques des paires d'éléments provenant de la moisissure des neiges ainsi que des particules dispersées par avion et collectées là où elles sont tombées sur une automobile à Encinitas, Californie (États-

Unis) en mai 2018.

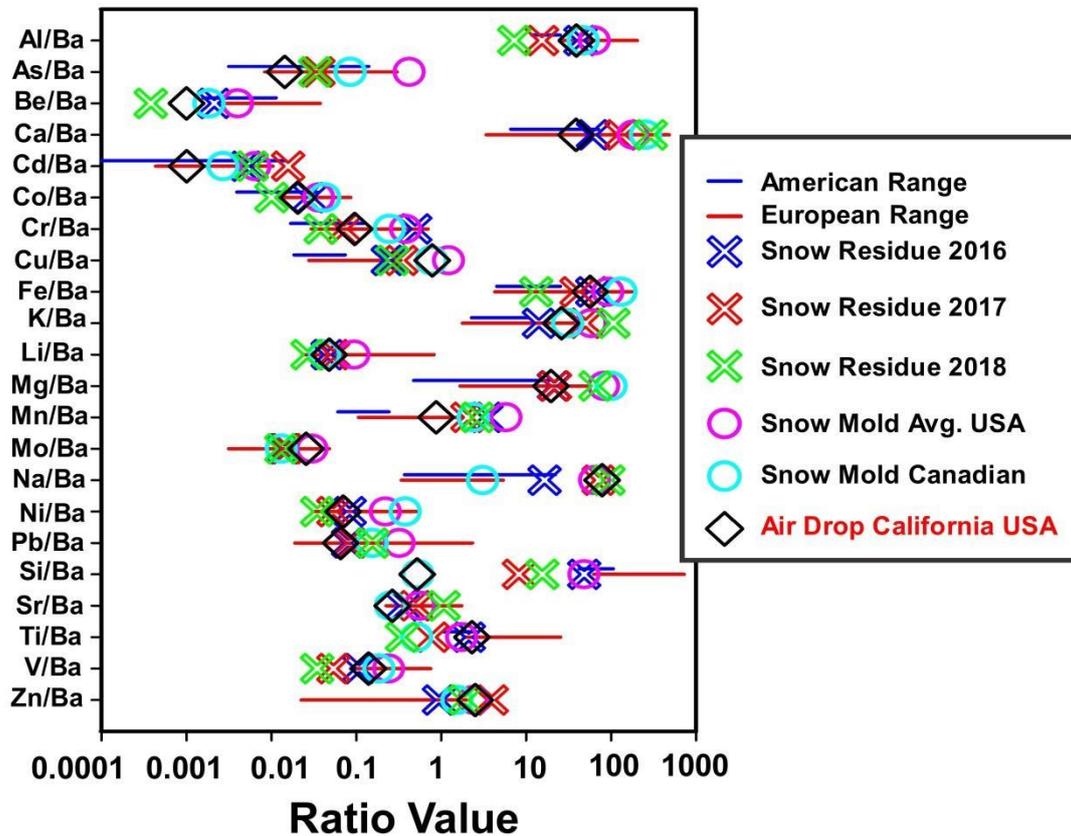


Figure 2. D'après [19], comparaison des résultats analytiques avec les gammes d'échantillons de cendres volantes de charbon européens [17] et américains [18].

En résumé, ces données suggèrent fortement que les cendres volantes de charbon sont utilisées dans des opérations secrètes de géo-ingénierie à l'échelle mondiale.

2 - Remettre en question la déclaration de Lee : « tous les produits chimiques qui ont jamais été attribués aux chemtrails et dont tout le monde s'est plaint peuvent être trouvés dans le carburant d'avion et ses additifs. »

Depuis plusieurs années, Jim Lee défend l'idée selon laquelle les chemtrails seraient la conséquence involontaire des gaz d'échappement des avions, soulignant l'adoption généralisée en 1998 d'un nouveau carburant comme source d'additifs chimiques. Cette explication s'écarte radicalement du scénario « officiel » de longue date selon lequel les chemtrails ne seraient que des traînées de condensation, c'est-à-dire des cristaux de glace formés à partir des gaz d'échappement d'avions ordinaires [20, 21]. Cela met en valeur une vérité partielle.

Dans sa déclaration (ci-dessus), Lee utilise le terme « additifs ». Pour ceux qui ne sont pas informés, ce terme peut paraître anodin. Après tout, on suppose généralement que les additifs ont une certaine importance bénéfique, comme le Platformate® dans l'essence Shell. Cependant, *les additifs toxiques pour les carburants*, tels que le plomb tétraéthyle, sont désormais généralement interdits.

Pourtant, Lee affirme que « *tous les produits chimiques attribués aux chemtrails et dont tout le monde se plaint peuvent être trouvés dans le carburant et ses additifs* », qui comprennent de nombreux éléments toxiques, tels que l'arsenic, le cadmium, le chrome, le plomb, le mercure et bien d'autres (figures 1 et 2). L'affirmation de Lee soulève la question suivante : quelle

pourrait être la source de ces multiples éléments toxiques qui composent les chemtrails dont nous sommes témoins dans le ciel au-dessus de nous ? Inexplicablement, ces nouveaux additifs au carburant n'ont pas été légalement interdits. Pourquoi ?

De nombreuses preuves photographiques montrent que les compagnies aériennes commerciales produisent des chemtrails [22-26].

La déclaration de Lee soulève en outre la question de savoir si les déchets industriels producteurs de chemtrails, tels que les cendres volantes de charbon toxiques, sont subrepticement et délibérément ajoutés au carburant pour produire des particules de chemtrails qui provoquent le réchauffement climatique [7, 8, 10, 11, 27, 28] et nuisent à la santé humaine et à l'environnement [19, 29-48]. Si tel est effectivement le cas, il pourrait s'avérer difficile d'en découvrir des preuves au fil des décennies, et il est probable que les opérations secrètes seraient devenues encore plus sophistiquées et difficiles à pénétrer. Idéalement, on aimerait obtenir des observations faites il y a une décennie ou plus.

Par hasard, un pilote de ligne commercial à la retraite, le co-auteur Hagen, a fourni en 2015 au co-auteur Herndon les observations écrites suivantes, désormais tout à fait pertinentes :

Ma carrière de pilote en tant que capitaine s'étend de 1975 jusqu'à ma retraite en 2005. Tous les vols de 1985 à 2005 étaient de nature commerciale, pilotant de gros avions pour une grande compagnie aérienne aux États-Unis. Vers 1995, j'ai commencé à remarquer un nouveau phénomène. Pendant cette période, les avions effectuant des vols intérieurs au-dessus des États-Unis empruntaient les voies aériennes publiées. Avant que l'utilisation du GPS ne soit courante, la plupart des vols restaient sur ces autoroutes dans le ciel. Par conséquent, nous passions beaucoup de temps à suivre d'autres avions et à dépasser des véhicules circulant dans la direction opposée. Jusqu'en 1995 environ, je n'avais jamais vu une traînée de condensation laissée derrière un avion d'une longueur supérieure à environ 800 m. Un jour, après un autre avion, j'ai remarqué qu'il laissait derrière lui une traînée de condensation qui ne se dispersait pas. C'était très inhabituel. Au cours des années suivantes, ce phénomène s'est accru de manière assez linéaire, au point de devenir courant en 2000. Parce qu'en 2000, il y avait tellement de « traînées » continues laissées derrière les avions de ligne commerciaux que je ne pouvais que déduire la possibilité qu'une sorte d'additif soit ajouté à l'approvisionnement en carburant. Au-delà de cela, je pensais que je n'avais pas de réponses. Ce que je sais avec certitude, c'est que cela ne s'est jamais produit avant 1995 et qu'après cette année, c'est devenu la norme.

En 2005, j'ai pris ma retraite dans une zone rurale du nord-ouest du Pacifique. Ayant volé toute ma vie, il m'était automatique de regarder souvent le ciel. Pour la première fois, j'ai pu passer beaucoup de temps à observer le problème des « traînées de condensation » depuis le sol. Je commence à voir un modèle. À environ 483 kilomètres à l'ouest de chez moi, il y a un aéroport commercial important. En été, par temps clair, je peux voir tous les départs volant vers l'est passer au-dessus de mes têtes. Au bout de 483 kilomètres, ils sont bien installés à leurs altitudes de croisière. Tout au long de l'été, ils laissent des « traînées » continues qui finissent par s'étendre et forment un mince voile couvert l'après-midi. J'ai finalement pris le temps de rechercher sur Internet toute discussion à ce sujet. C'est alors que j'ai découvert l'affirmation selon laquelle il s'agissait d'une sorte de géo-ingénierie. Peu de temps après, j'ai découvert un site internet appelé Flightradar.com où l'on pouvait visualiser le trafic aérien partout aux États-Unis. Les informations fournies comprenaient l'indicatif d'appel de l'avion, le point de départ, la destination, le type d'avion, la vitesse et l'altitude. J'ai commencé à remarquer qu'occasionnellement, un vol commercial n'avait pas de « traînée de condensation », alors que d'autres vols avant et après, à la même altitude,

en avaient. J'ai commencé à prendre des notes sur une période d'environ trois mois à l'été 2014. (Pour des raisons de distinction, j'appellerai ces « traînées de condensation » continues, chemtrails.) J'ai commencé à chercher une tendance expliquant pourquoi la plupart des avions commerciaux laissent des chemtrails derrière eux mais pourtant certains n'en laissent pas.

La première chose que j'ai pu éliminer, ce sont les différences d'altitude. Je pouvais voir des vols dans le même espace aérien à la même altitude, certains laissant des chemtrails et d'autres non. J'ai donc commencé à me concentrer sur l'endroit d'où partaient ces avions et sur les compagnies aériennes impliquées. Ayant pris ma retraite d'une de ces compagnies aériennes que je voyais survoler quotidiennement, je savais pertinemment que ma compagnie aérienne n'était pas impliquée dans l'ajout spécifique d'additifs aux chargements de carburant. J'avais beaucoup d'amis dans le service de maintenance et je connaissais beaucoup de personnes qui travaillaient pour les services au sol qui ravitaillaient les avions le matin. S'il y avait eu une sorte d'opération clandestine dans ma compagnie aérienne, je l'aurais certainement su. Je savais également pertinemment qu'aucun équipement spécial n'avait été ajouté à nos avions dans le but de disperser des produits chimiques dans l'atmosphère. Je noterai également ici que tous les avions que j'ai observés avaient des chemtrails provenant de l'échappement des moteurs à réaction et d'aucun autre endroit.

Au cours des trois mois suivants, j'ai fait les déductions suivantes à partir de mes observations. Il est apparu que tous les avions à réaction commerciaux au départ d'un aéroport majeur aux États-Unis produisaient des chemtrails. Aucun des avions commerciaux qui avaient décollé des petits aéroports régionaux n'avait de chemtrails. Des exemples de ces villes de taille moyenne seraient Salt Lake City, dans l'Utah. J'ai observé un vol quotidien mais jamais de chemtrails. L'autre déduction que j'ai faite était que la cause des chemtrails devait avoir été ajoutée dans les raffineries. La plupart des grands aéroports sont approvisionnés en carburant par pipeline depuis une grande raffinerie de la région. Si l'on considère la quantité de carburant consommée chaque jour dans un grand aéroport métropolitain, il serait presque impossible pour des semi-remorques de fournir cette quantité de carburant. Exemple concret : Olympic Pipeline est un système de pipelines interétatiques de 644 kilomètres qui comprend des pipelines de 30 cm, 36 cm, 41 cm et 51 cm. Le pipeline s'étend le long d'un couloir de 481 km reliant Blaine, dans l'État de Washington, à Portland, dans l'Oregon. Le système transporte de l'essence, du diesel et du carburant. Ce carburant provient de quatre raffineries de Puget Sound, deux dans le comté de Whatcom et deux dans le comté de Skagit, et est livré à Harbour Island de Seattle, à l'aéroport international de Seattle-Tacoma, à Renton, à Tacoma McChord AFB, à Vancouver, Washington et à Portland, Oregon. Cela couvre essentiellement toute la côte ouest du nord-ouest du Pacifique.

Les aéroports militaires utilisent généralement un type de carburant légèrement différent. Bien que les avions militaires n'apparaissent pas sur le système radar de vol pour des raisons de sécurité, j'en voyais parfois un au-dessus de moi. Ils sont facilement reconnaissables à leurs formes uniques. Même si j'en avais très peu d'exemples, presque tous les vols de transport militaire que j'ai vus laissent une traînée chimique.

Les vols internationaux sont devenus un autre centre de mon attention. Il y a eu beaucoup de discussions dans les articles sur la géo-ingénierie concernant le fait que les chemtrails sont observés dans tous les pays du monde. D'après mes observations, j'ai découvert que ma propriété se trouve sous une route aérienne utilisée par des

avions de ligne commerciaux en provenance d'Extrême-Orient en direction de Los Angeles. Cette route est appelée la route polaire. Conformément à la procédure, une fois que ces avions arrivent au Canada en provenance du pôle Nord, ils sont dirigés vers une route très spécifique avant d'entrer aux États-Unis. Ils entrent donc toujours aux États-Unis au même point et suivent exactement le même itinéraire jusqu'à Los Angeles. J'ai ainsi pu observer quotidiennement de nombreux vols en provenance de nombreux pays asiatiques et européens. J'ai commencé à énumérer les aéroports d'où ils partaient et s'ils produisaient ou non des chemtrails. Après des mois d'analyse, j'ai découvert que tous les vols au départ des pays de l'OTAN laissaient derrière eux des traînées chimiques. Les vols au départ de pays non membres de l'OTAN n'avaient pas de chemtrails. Il est intéressant de noter que ces mêmes compagnies aériennes volaient de Los Angeles vers le nord jusqu'au Canada et qu'au-dessus du pôle, il y aurait toujours des chemtrails car ils étaient ravitaillés en carburant à Los Angeles. Il s'agit bien entendu d'une généralisation basée sur des données quelque peu limitées. Mais il m'est apparu clairement que tous les pays ne participent pas au programme de géo-ingénierie.

Les conditions atmosphériques semblent également jouer un rôle dans la visibilité ou non des chemtrails. D'après mes observations, il y avait des jours où les vols laissaient derrière eux des traînées chimiques jusqu'à ce qu'ils atteignent un endroit spécifique dans le ciel et les traînées cessaient d'exister. Ou encore, il y avait des jours où il n'y avait pas de chemtrails jusqu'à ce qu'ils atteignent un certain point dans le ciel. Ensuite, les chemtrails commençaient sur 160 km, puis s'arrêtaient. Il est évident que si la matière se trouve dans le système de carburant et est dispersée dans les moteurs à réaction, il est impossible d'allumer et d'éteindre le chemtrail. J'ai conclu qu'il y a des jours où les conditions atmosphériques ne permettent tout simplement pas la formation de chemtrails, même si le matériau est toujours dispersé par les moteurs. Je ne sais pas si c'est lié à la température, à l'humidité ou à une combinaison des deux. Je n'ai jamais vu de chemtrail en dessous d'environ 7 kilomètres.

Même si je n'avais aucune idée de l'objectif du programme de géo-ingénierie, il est évident que quelque chose se passe. Compte tenu de mon point de vue unique en tant que pilote de longue date formé à l'observation et tout à fait capable de penser de manière critique, il n'y a aucun doute dans mon esprit sur ce qui se passe ici. Je suis également absolument convaincu que la géo-ingénierie est administrée par les raffineries de pétrole et, je suppose, qu'elle est inconnue des dirigeants des compagnies aériennes commerciales. Je crois également que certains pays participent au programme alors que d'autres n'y participent pas. La raison pour laquelle tous les pays se tournent vers la géo-ingénierie, même s'ils ne participent pas au programme, c'est parce qu'ils ont des vols qui participent au programme. Quiconque appartient à la génération du baby-boom sait que pendant les deux premiers tiers de sa vie, il n'a jamais vu ces lignes dans le ciel. Nous en sommes maintenant au point où cela est devenu si courant depuis 15 ou 20 ans que la nouvelle génération de jeunes ne reconnaîtra pas cela comme anormal. Bien que je ne sois généralement pas une personne politique, à la demande de certains qui enquêtent sur ce phénomène, j'ai simplement voulu ajouter mes observations.

Une observation supplémentaire s'impose : si des particules produisant des chemtrails sont ajoutées au carburant des avions, comme allégué ci-dessus, pourquoi les chemtrails ne sont-ils pas observés lors des décollages et des atterrissages ? La réponse semble être liée à la profondeur ou à l'épaisseur optique atmosphérique. Prenons l'exemple connexe suivant : Le smog, un autre type de contaminant atmosphérique, est pratiquement invisible dans l'air de près. Mais une colonne d'air, d'une profondeur optique suffisante, est clairement teintée d'une

couleur jaune-brun produite par le smog. Un principe similaire s'applique aux chemtrails : une profondeur optique suffisante est nécessaire pour observer la coloration diffuse.

CRIMES CONTRE L'HUMANITÉ ET L'ENVIRONNEMENT

Les cendres volantes de charbon sont ainsi devenues un cauchemar environnemental toxique constitué principalement de minuscules particules sphériques. Ces particules contiennent des concentrations d'éléments chimiques les plus dangereux du charbon, chacun pouvant nuire à l'environnement naturel de nombreuses manières. Par exemple : les cendres volantes de charbon en aérosol contaminent l'environnement au mercure, l'un des poisons les plus toxiques connus et connu pour remonter la chaîne alimentaire [30]. Les cendres volantes de charbon, projetées dans la haute atmosphère (stratosphère), détruisent la couche d'ozone de la Terre [45, 46, 49] et exposent toute vie à la surface au rayonnement ultraviolet mortel du soleil [50]. La contamination de l'environnement à des quantités massives de fer contenues dans les cendres volantes de charbon perturbe l'équilibre délicat du fer dans la nature et dans les corps du biote exposé [41, 42].

Les particules ultrafines et les nanoparticules des cendres volantes de charbon en aérosol peuvent pénétrer dans la circulation sanguine par le bulbe nasal ou par les alvéoles des poumons. Ces particules peuvent s'accumuler dans le cerveau [38, 51] et dans le cœur [42]. Lorsqu'elles sont exposées à des fluides corporels, les cendres volantes de charbon peuvent libérer une multitude de produits chimiques toxiques, notamment de l'aluminium neurotoxique et chimiquement mobile, et des cancérigènes tels que l'arsenic, le chrome hexavalent, ainsi que les éléments radioactifs contenus dans les cendres. Les éléments contenus dans les cendres volantes de charbon peuvent produire de nombreux effets toxiques, notamment une diminution des défenses de l'hôte, une inflammation des tissus, une altération de l'équilibre rédox cellulaire vers l'oxydation et une génotoxicité pouvant conduire à une maladie pulmonaire chronique [39], un cancer du poumon [37] et des maladies neurodégénératives [38].

Les humains ne sont pas la seule forme de vie affectée par les cendres volantes de charbon dispersées par avion. Outre d'autres espèces animales (voir ci-dessous), les plantes, les arbres et même des forêts entières sont endommagés par les chemtrails de cendres volantes de charbon de trois manières principales. Les plantes et les arbres sont endommagés par la sécheresse provoquée par les chemtrails et empoisonnés par les substances chimiquement mobiles ajoutées à l'humidité atmosphérique. Ils sont également endommagés par les niveaux accrus de rayonnement ultraviolet solaire nocif provoqué par la destruction de l'ozone par les chemtrails, qui protègent la vie contre les dangereux rayonnements ultraviolets. Les vergers et les plantes agricoles sont touchés de la même manière [35, 36, 52].

La manipulation atmosphérique qui utilise des cendres volantes de charbon en aérosol est un facteur primordial dans l'étendue et la gravité des incendies de forêt en Californie et ailleurs ; d'autres effets néfastes comprennent l'exacerbation de la sécheresse, le dessèchement et la mort des arbres et de la végétation, ainsi que le réchauffement artificiel de l'atmosphère et des régions de la surface de la Terre [31]. La combustibilité des forêts est accrue par les particules aérosolisées absorbant l'humidité qui endommagent les revêtements cireux des feuilles et des aiguilles, réduisant ainsi leur tolérance à la sécheresse. La manipulation du climat par les aérosols de cendres volantes de charbon et de chemtrails augmente considérablement le risque d'incendie de forêt par la foudre. Les incendies de forêt aggravent considérablement la pollution atmosphérique de base, en émettant des gaz nocifs et des composés organiques volatils, et ils concentrent et réémettent des éléments toxiques et des nucléides radioactifs sur de vastes zones. Le type de pollution atmosphérique créé par les incendies de forêt est associé à une augmentation de la mortalité toutes causes confondues dans le monde, avec le plus grand impact sur les maladies respiratoires et cardiovasculaires (53).

Les espèces sauvages souffrent d'un déclin mondial précipité [54]. Les cendres volantes de charbon en aérosol sont un facteur important dans le déclin mondial catastrophique des populations d'insectes [40], d'oiseaux [19] et de chauves-souris [55]. Les insectes peuvent ingérer et/ou accumuler des cendres volantes de charbon toxiques à la surface de leur corps, que les oiseaux et les chauves-souris insectivores consomment ensuite. Les traînées chimiques de charbon, de cendres volantes et de cendres volantes perturbent l'environnement naturel, modifient les habitats et nuisent aux cycles de vie naturels, bouleversant ainsi l'équilibre complexe et délicat qui rend la vie possible sur Terre. Même les milieux marins sont concernés. Par exemple, les chemtrails provoquent des changements dans l'équilibre de la communauté planctonique mondiale en faveur d'algues nocives et de proliférations de cyanobactéries dans l'eau douce et salée [41]. Et les coraux sont endommagés par l'augmentation des niveaux de rayonnement ultraviolet solaire [56] provoqués par l'appauvrissement de la couche d'ozone résultant de la géo-ingénierie [49].

La vie sur Terre est en train de mourir. Les océans du monde sont surchauffés, stratifiés et extrêmement pollués. Les forêts du monde meurent et brûlent. Nous avons détruit plus des deux tiers de la faune sauvage mondiale au cours des 50 dernières années. La pollution de l'air est devenue la principale cause de maladies non transmissibles et de décès chez l'homme. La destruction de la couche d'ozone stratosphérique met déjà en péril toute vie supérieure sur Terre. Nous sommes entrés dans une phase de serre chaude, avec un réchauffement climatique incontrôlable et une pénétration de plus en plus mortelle du rayonnement ultraviolet à ondes courtes à la surface de la Terre [48]. Nous avons effectivement « détruit la planète » avec une pollution chimique et électromagnétique. Peu de scientifiques ont trouvé le courage de tirer la sonnette d'alarme sur notre situation désastreuse, et encore moins réalisent ou admettent que la plupart des dégâts ont été causés par la manipulation délibérée de processus naturels à grande échelle qui affectent le climat de la Terre, plus particulièrement la géo-ingénierie. Les opérations secrètes de géo-ingénierie en cours utilisant des aérosols de cendres volantes de charbon constituent la plus grande menace pour la vie sur Terre, avant une guerre nucléaire totale. De plus, ces opérations ont l'effet exactement inverse de leur prétendu objectif de refroidir la Terre [57].

CONCLUSIONS

La désinformation, désormais omniprésente non seulement dans les cercles gouvernementaux officiels mais aussi dans les médias non gouvernementaux, plus encore depuis l'apparition du Covid en 2020, sert à obscurcir la vérité en la mélangeant aux mensonges, des demi-vérités et des vérités délibérément laissées sous silence. La géo-ingénierie en cours à long terme n'est pas reconnue par le monde universitaire, la presse, les organisations environnementales, les militants pour la paix ou tout autre groupe. Depuis trente ans, elle bénéficie d'un laissez-passer. Parce que la géo-ingénierie repose sur un large mélange de produits chimiques hautement toxiques et sur la complicité de l'industrie aéronautique commerciale mondiale, elle est devenue un fléau planétaire – caché à la vue de tous.

Ceux qui trompent sciemment le public au sujet d'opérations de géo-ingénierie radicalement destructrices trahissent non seulement la vérité, mais aussi la vie elle-même. Ils devraient être tenus responsables des crimes contre la nature et l'humanité.

Références

1. deHaven-Smith, L., Théorie du complot en Amérique, 2013 : University of Texas Press.
2. https://static.arkengine.com/video/cltrixlu501zfjp01dmc4stg0/transcripts/en-US/EP%20363%203_14_24.mp4.pdf

3. <http://www.un-documents.net/enmod.htm>
4. Herndon, J.M. et M. Whiteside, Global Environmental Warfare. Journal de recherche sur les avancées en sciences sociales, 2020. 7(4) : p. 411-422.
5. Herndon, J.M., M. Whiteside et I. Baldwin, Le traité ENMOD et l'assaut sanctionné contre l'agriculture et la santé humaine et environnementale. Agrotechnologie, 2020. 9(191) : p. 1-9.
6. Herndon, J.M., M. Whiteside et I. Baldwin, Lettre ouverte à la Cour pénale internationale alléguant la complicité des Nations Unies dans une trahison planétaire. Avancées dans SoJournal de recherche en sciences sociales, 2022. 9(10) : p. 243-258.
7. Herndon, J.M., La pollution atmosphérique, pas les gaz à effet de serre : la principale cause du réchauffement climatique. J. Geog. Environ. Science de la Terre. International, 2018. 17(2) : p. 1-8.
8. Herndon, J.M., Rôle de la convection atmosphérique dans le réchauffement climatique. J. Geog. Environ. Science de la Terre. International, 2019. 19(4) : p. 1-8.
9. Herndon, J.M., La Seconde Guerre mondiale détient la clé pour comprendre le réchauffement climatique et le défi auquel sont confrontées la science et la société. J. Geog. Environ. Science de la Terre. International, 2019. 23(4) : p. 1-13.
10. Herndon, J.M. et M. Whiteside, Preuve supplémentaire que la pollution particulaire est la principale cause du réchauffement climatique : Considérations humanitaires. Journal of Geography, Environment and Earth Science International, 2019. 21(1) : p. 1-11.
11. Herndon, J.M. et M. Whiteside, Conséquences géophysiques du chauffage des particules troposphériques : preuves supplémentaires que le réchauffement climatique anthropique est principalement causé par la pollution particulaire. Journal of Geography, Environment and Earth Science International, 2019. 22(4) : p. 1-23.
12. Herndon, J.M., Une indication d'efforts intentionnels pour provoquer le réchauffement climatique et la fonte des glaciers. J. Géographie Environ. Science de la Terre. Int., 2017. 9(1) : p. 1-11.
13. <https://www.ourgeoengineeringage.org/part-5-essay>
14. Herndon, J.M., Empoisonnement à l'aluminium de l'humanité et du biote terrestre par des activités clandestines de géo-ingénierie : implications pour l'Inde. Curr. Sci., 2015. 108(12) : p. 2173-2177.
15. <http://www.nuclearplanet.com/explainretractions.pdf>
16. Herndon, J.M., D.D. Williams et M. Whiteside, Facteurs primaires jusqu'alors méconnus dans la disparition des pins torrey en voie de disparition : un microcosme de la disparition des forêts mondiales. J. Geog. Environ. Science de la Terre. Int. , 2018. 16(4) : p. 1-14.
17. Moreno, N., et al., Caractéristiques physico-chimiques des cendres volantes de combustion de charbon pulvérisé européen. Carburant, 2005. 84 : p. 1351-1363.
18. Suloway, J.J. et al., Propriétés chimiques et toxicologiques des cendres volantes de charbon, dans Environmental Geology Notes 1051983, Département de l'énergie et des ressources naturelles de l'Illinois : Illinois.
19. Whiteside, M. et J.M. Herndon, Cendres volantes de charbon en aérosol : un facteur principal jusqu'alors méconnu dans la disparition catastrophique à l'échelle mondiale des populations et des espèces d'oiseaux. Asiatique J. Biol., 2018. 6(4) : p. 1-13.
20. Herndon, J.M., R.D. Hoisington et M. Whiteside, Les chemtrails ne sont pas des traînées de condensation : preuves radiométriques. J. Geog. Environ. Science de la Terre. International, 2020. 24(2) : p. 22-29.
21. Herndon, J.M. et M. Whiteside, Chemtrails are not Contrails : The Face of Evil2022 : Amazon Kindle Direct Publishing https://www.amazon.com/dp/B09X49TGWB?ref_=pe_3052080_397514860
22. https://www.youtube.com/watch?v=SYcbF3tZ-QA&list=PLogDw2zSQLA_JqERRuLxTPvgb-jRU-LOy&index=6&t=3s
23. <https://www.bitcute.com/video/OEhPSHK8dewp/>
24. https://www.youtube.com/watch?v=PWFZKPV_95A&list=PLogDw2zSQLA_JqERRuLxTPvgb-jRU-LOy&index=7
25. https://www.youtube.com/watch?v=UBIm4z_y5M8&list=PLogDw2zSQLA_JqERRuLxTPvgb-jRU-LOy&index=8
26. https://www.youtube.com/watch?v=Sl_zm1ah47I&list=PLogDw2zSQLA_JqERRuLxTPvgb-jRU-LOy&index=10
27. Herndon, J.M., Erreur fondamentale de la science du climat : dommages concomitants à l'humanité et à l'environnement J. Geog. Environ. Science de la Terre. International, 2018. 18(3) : p. 1-12.
28. <https://www.ourgeoengineeringage.org/part-11-essay>

29. Herndon, J.M. et M. Whiteside, Preuves supplémentaires de l'utilisation des cendres volantes de charbon dans la géo-ingénierie troposphérique : implications sur la santé humaine et environnementale. *J. Geog. Environ. Science de la Terre. International*, 2017. 9(1) : p. 1-8.
30. Herndon, J.M. et M. Whiteside, Contamination de la biosphère par le mercure : Une autre conséquence potentielle de la manipulation continue du climat à l'aide de cendres volantes de charbon en aérosol. *J. Geog. Environ. Science de la Terre. International*, 2017. 13(1) : p. 1-11.
31. Herndon, J.M. et M. Whiteside, incendies de forêt en Californie : rôle de la manipulation atmosphérique et de la géo-ingénierie non divulgués. *J. Geog. Environ. Science de la Terre. International*, 2018. 17(3) : p. 1-18.
32. Herndon, J.M. et M. Whiteside, Géo-ingénierie : le nouveau « miasme » mondial mortel. *Journal des avancées en médecine et en recherche médicale*, 2019. 29(12) : p. 1-8.
33. Herndon, J.M. et M. Whiteside, La nature comme arme de guerre mondiale : la destruction délibérée de la vie sur Terre 2021, dans le monde : Amazon Kindle Direct Publishing https://www.amazon.com/dp/B09KN2LFXL/ref=tmm_pap_swatch_0?_encoding=UTF8&qid=1636027677&sr=8-1
34. Herndon, J.M. et M. Whiteside, Destruction intentionnelle de la vie sur Terre. *Journal de recherche sur les avancées en sciences sociales*, 2021. 8(7) : p. 295-309.
35. Herndon, J.M., D.D. Williams et M. Whiteside, Facteurs primaires jusqu'alors méconnus dans la disparition des pins torrey en voie de disparition : un microcosme de la disparition des forêts mondiales. *J. Geog. Environ. Science de la Terre. Int.*, 2018. 16(4) : p. 1-14.
36. Herndon, J.M., D.D. Williams et M.W. Whiteside, d'anciens séquoias géants sont en train de mourir : les scientifiques refusent d'en reconnaître la cause. *Journal de recherche sur les avancées en sciences sociales*, 2021. 8(9) : p. 57-70.
37. Whiteside, M. et J.M. Herndon, Aérosol de cendres volantes de charbon : facteur de risque de cancer du poumon. *Journal of Avancées de la médecine et de la recherche médicale*, 2018. 25(4) : p. 1-10.
38. Whiteside, M. et J.M. Herndon, Cendres volantes de charbon en aérosol : facteur de risque de maladie neurodégénérative. *Journal of Advances in Medicine and Medical Research*, 2018. 25(10) : p. 1-11.
39. Whiteside, M. et J.M. Herndon, Cendres volantes de charbon en aérosol : facteur de risque de BPCO et de maladies respiratoires. *Journal des progrès de la médecine et de la recherche médicale*, 2018. 26(7) : p. 1-13.
40. Whiteside, M. et J.M. Herndon, Facteurs potentiels précédemment non reconnus dans la mortalité catastrophique des abeilles et des insectes résultant de la géo-ingénierie des cendres volantes de charbon Asian. *J. Biol.*, 2018. 6(4) : p. 1-13.
41. Whiteside, M. et J.M. Herndon, Rôle des cendres volantes de charbon en aérosol dans le déséquilibre mondial du plancton : cas de la crise des algues toxiques en Floride. *Journal asiatique de biologie*, 2019. 8(2) : p. 1-24.
42. Whiteside, M. et J.M. Herndon, Géo-ingénierie, cendres volantes de charbon et nouvelle connexion cœur-fer : exposition universelle aux nanoparticules d'oxyde de fer. *Journal des progrès de la médecine et de la recherche médicale*, 2019. 31(1) : p. 1-20.
43. Whiteside, M. et J.M. Herndon, COVID-19, immunopathologie, pollution particulaire et bilan ferrique. *Journal des progrès de la médecine et de la recherche médicale*, 2020. 32(18) : p. 43-60.
44. Whiteside, M. et J.M. Herndon, Particules d'aérosols, SRAS-Co-2 et potentiel plus large de dévastation mondiale. *Journal en libre accès de médecine interne*, 2022. 3(1) : p. 14-21.
45. Whiteside, M. et J.M. Herndon, Destruction de l'ozone stratosphérique : rôle des cendres volantes de charbon en aérosol. *Revue européenne des sciences appliquées*, 2022. 10(4) : p. 143-153.
46. Whiteside, M. et J.M. Herndon, Nouveau paradigme : les cendres volantes de charbon comme principale cause de l'appauvrissement de la couche d'ozone stratosphérique. *Revue européenne des sciences appliquées*, 2022. 10(5) : p. 207-221.
47. Whiteside, M. et J.M. Herndon, Humic like substances (HULIS) : Contribution au réchauffement climatique et à l'appauvrissement de la couche d'ozone stratosphérique. *Revue européenne des sciences appliquées*, 2023. 11(2) : p. 325-346.
48. Whiteside, M.a.H., J.M., Perturbation du volant atmosphérique de la Terre : effondrement de la biosphère entre la serre et la Terre et cause de la sixième grande extinction. *Revue européenne des sciences appliquées*, 2024. 12(1) : p. 361-395.
49. Herndon, J.M. et M. Whiteside, Les particules de cendres volantes de charbon en aérosol, principale cause de l'appauvrissement de la couche d'ozone stratosphérique, et non les gaz chlorofluorocarbonés. *Revue européenne des sciences appliquées*, 2022. 10(3) : p. 586-603.
50. Herndon, J.M., R.D. Hoisington et M. Whiteside, Pénétration mortelle des ultraviolets UV-C et UV-B à la surface de la Terre :

implications sur la santé humaine et environnementale. *J. Geog. Environ. Science de la Terre. International*, 2018. 14(2) : p. 1-11.

51. Maher, B., et al., Nanoparticules de pollution atmosphérique riches en fer : un facteur de risque environnemental non reconnu pour le dysfonctionnement mitochondrial du myocarde et le stress oxydatif cardiaque. *Recherche environnementale*, 2020. 188 : p. 109816.

52. Herndon, J.M., Conséquences agricoles néfastes de la modification du temps. *AGRIVITA Journal des sciences agricoles*, 2016. 38(3) : p. 213-221.

53. http://www.who.int/topics/air_pollution/en

54. Ceballos, G., P.R. Ehrlich et R. Dirzo, Annihilation biologique via la sixième extinction de masse en cours signalée par des pertes et des déclinés de populations de vertébrés. *Actes de l'Académie nationale des sciences*, 2017. 114(30) : p. E6089-E6096.

55. Herndon, J.M. et M. Whiteside, Facteurs potentiels non reconnus dans la mortalité catastrophique des chauves-souris résultant de la géo-ingénierie des cendres volantes de charbon. *Journal asiatique de biologie*, 2019. 8(4) : p. 1-13.

56. Sharifan, H., Alarmant les impacts des bloqueurs UV organiques et inorganiques sur les espèces de coraux menacées dans le golfe Persique : une préoccupation scientifique pour la protection des coraux. *Avenir durable*, 2020. 2 : p. 100017.

57. Herndon, J.M., Preuves de la production variable de chaleur terrestre, du changement climatique mondial non anthropique, du réchauffement climatique et de la fonte polaire géo-ingénierie. *J. Geog. Environ. Science de la Terre. International*, 2017. 10(1) : p. 16.