

Révélation : L'agenda caché derrière les opérations bien réelles de Chemtrails du gouvernement britannique

« Les chemtrails ne sont pas une nouveauté. Nous commençons tout juste à les remarquer, et c'est là que nous sommes choqués », a déclaré un pilote de ligne lors d'une récente interview.

24 novembre 2022

https://expose--news-com.translate.goog/2023/11/24/hidden-agenda-behind-uk-gov-chemtrail-operations/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=fr&_x_tr_hl=fr&_x_tr_pto=sc

« Ils le font depuis des années. C'est une innovation aux États-Unis. Les Rockefeller ont participé au financement de ce projet. Une grande partie de ces opérations se déroulent à bord d'avions militaires, notamment d'avions de transport. »

Le pilote de ligne a déclaré cela lors d'une interview avec Ant Critchley, présentateur [de Drake Michigan](#) . Afin de préserver son anonymat, le pilote a été nommé Mark pour les besoins de l'interview.

Mark est pilote depuis 34 ans et a piloté plus de 26 types d'avions différents. Son expérience s'étend des essais en vol au transport de fret spécialisé, et il a également piloté des avions pour l'armée et des compagnies aériennes commerciales.

« Les deux objectifs des chemtrails sont très clairs », a-t-il expliqué à Critchley. Il s'agit de nous empoisonner et de nous bloquer la lumière du soleil. Les plantes ont besoin [de la lumière du soleil pour la photosynthèse](#) et notre corps, par exemple, [pour produire de la vitamine D](#). Par conséquent, bloquer la lumière du soleil aura un impact négatif sur toute vie sur Terre et menacera sa survie.

<https://rumble.com/embed/v33zv2g/?pub=4>

Drake, Michigan : [Ne levez pas les yeux ! – Un pilote de ligne révèle la vérité sur les chemtrails](#) , 16 août 2023 (110 min)

Dans la vidéo ci-dessus, Mark explique qu'il y a de nombreuses années, un copilote lui a parlé des chemtrails. À l'époque, Mark a complètement rejeté l'idée, affirmant que c'était « une absurdité totale, ils ne feraient jamais ça ». Et il n'y a plus jamais repensé jusqu'à il y a environ trois ans.

Il y a environ trois ans, alors qu'il retrouvait des amis dans un café à la campagne, il aperçut dans le ciel une ligne nord-sud, qu'il estima longue de 16 kilomètres, traversée par 13 lignes plus courtes de 3 ou 5 kilomètres. « Le plus curieux, c'est qu'elles sont restées là 40 minutes », raconte Mark.

Il a contacté un collègue de l'aéroport local qui disposait d'un système de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (« ADS-B »). [L'ADS-B est un logiciel de surveillance ou de suivi](#) qui s'appuie sur la diffusion par les aéronefs ou les véhicules aéroportuaires de leur identité, de leur position et d'autres informations issues d'un système embarqué.

Mark a demandé à son collègue s'il y avait un avion au-dessus de l'aéroport volant à environ 12 000-13 000 pieds « traçant des lignes sinueuses ». Le collègue de Mark a répondu : « Non, mais il y en a un à 10 000 pieds. » Mark s'est alors souvenu de la conversation avec le copilote des années auparavant et a réalisé que les lignes qu'il avait vues étaient des chemtrails.

Que sont les traînées de condensation ?

Il existe une différence entre une traînée de condensation et une traînée chimique. Pour comprendre cette différence, il faut comprendre comment se forment les traînées de condensation, a expliqué Mark.

« À mesure que l'on monte, la température baisse d'environ 2 degrés Celsius tous les 300 mètres. Elle descend jusqu'à environ -63 degrés Celsius, parfois 18 degrés. Ces températures se situent autour de 11 200/11 500 mètres. Les traînées de condensation ne peuvent se former qu'à 8 500 mètres, soit environ -40 degrés Celsius. Une traînée de condensation est de la vapeur d'eau. En fait, ce sont des milliards et des milliards de cristaux de glace », explique Mark.

Si nous ne voyons pas systématiquement le même nombre de traînées de condensation d'un jour à l'autre, en supposant que les horaires de vol des compagnies aériennes restent constants, c'est parce que l'humidité de l'air dans lequel vole l'avion joue également un rôle. « À mesure que la température baisse, la quantité d'air retient moins la vapeur d'eau ou l'humidité de l'eau », explique Mark.

Le point de rosée est la température à laquelle l'air doit être refroidi (à pression constante) pour atteindre une humidité relative (HR) de 100 %. À ce point, l'air ne peut plus contenir d'eau sous forme gazeuse. Si l'air était refroidi davantage, la vapeur d'eau devrait sortir de l'atmosphère sous forme liquide, généralement sous forme de brouillard ou de précipitations.

À une altitude d'environ 9 000 mètres et dans un air sec, « je peux regarder ma caméra de recul et je ne vois absolument rien sortir de l'arrière de mes moteurs », explique Mark. « Mais ensuite, je peux voler... et avoir une petite turbulence, juste une fraction de seconde, et je regarde ma jauge de température : il faisait -18 °C et il fait maintenant -18 °C... Je regarde à nouveau ma caméra et je vois que je suis en train de traîner. »

En revanche, les chemtrails sont appliqués entre 10 000 et 12 000 pieds.

Pourquoi les avions n'apparaissent-ils pas sur les radars de vol ?

Tous les avions sont équipés de transpondeurs. « Impossible de décoller sans transpondeur, c'est la loi », a déclaré Mark. Les signaux des transpondeurs sont captés par les radars de contrôle aérien afin d'identifier avec certitude chaque avion. Avant le décollage, un code à quatre chiffres est attribué au pilote.

Lorsque le contrôleur aérien voit ce code sur son radar, il sait de quel avion il s'agit, à qui il est immatriculé, le plan de vol et d'autres informations comme l'altimètre du commandant de bord.

« Mais ce qui est déconcertant, c'est que lorsqu'ils allument leur application Flightradar24 ou ASD-B sur leur téléphone ou leur smartphone, ils ne voient pas ces avions [qui émettent des chemtrails]... C'est parce qu'une correction logicielle [au niveau du transpondeur] a été apportée : dès qu'une banque de codes de transpondeur est attribuée, nous ne pouvons plus les voir », a expliqué Mark. « C'est pourquoi nous avons du mal à localiser physiquement ces avions. »

La CAA sait ce qu'elle fait

Le jour où il a vu la longue piste nord-sud croisée par 13 autres appareils, Mark a pu obtenir l'immatriculation de l'appareil auprès de son collègue de l'aéroport local. Grâce à cette immatriculation, ses recherches ont mené à la société britannique 2Excel Aviation Broadsword.

2Excel a été fondée par deux anciens pilotes de la Royal Air Force et son PDG est Andy Offer. Ce dernier avait auparavant un associé qui a « décroché », a déclaré Mark. Il a ajouté que la réputation de cet ancien associé a depuis été complètement détruite par des allégations mensongères.

2Excel possède deux Boeing 727 importés des États-Unis. « C'étaient déjà des avions cargo, ils se prêtent donc parfaitement à la conversion », explique Mark. « Ces avions sont équipés de sept réservoirs latéraux répartis de l'avant à l'arrière... et d'une perche fixe à l'arrière qui passe sous deux moteurs », précise Mark.

D'après le site web de 2Excel, l'entreprise intervient en cas de déversement d'hydrocarbures en pulvérisant des détergents sur l'huile. Mais Mark ne comprenait pas pourquoi l'entreprise avait besoin de deux avions pour les déversements d'hydrocarbures. « Combien de déversements d'hydrocarbures avons-nous eu au Royaume-Uni ces 20 dernières années ? Pourquoi en ont-ils besoin de deux ? » se demandait Mark. L'entretien et le pilotage de ces avions coûtent cher, mais ils ne rapportaient apparemment rien. « Du coup, j'ai immédiatement eu des soupçons », dit-il.

2Excel dispose de deux certificats d'exploitation aérienne (« CTA ») délivrés par l'autorité de l'aviation civile (« CAA »). L'un lui permet de survoler la mer à basse altitude, ce qui lui permettrait de pulvériser des détergents sur les déversements d'hydrocarbures. L'autre lui permet de survoler des zones forestières. Or, 2Excel ne survolait pas de zones forestières, mais Londres, Birmingham, Glasgow ou Manchester. « Il s'agit donc d'une violation flagrante [de son CTA] », a déclaré Mark.

Des personnes se sont plaintes auprès de la CAA que 2Excel violait ses AOC, mais la réponse a été les habituelles accusations de « théorie du complot ». « Cela... à mon avis, expose la CAA... La bonne nouvelle, c'est que si l'on considère le côté positif, et il y en a un, cela expose toutes les personnes dont nous ignorions probablement l'implication dans ce récit », a-t-il déclaré.

Mark a ensuite expliqué plus en détail le processus d'obtention des différentes licences auprès de la CAA, ainsi que les inspections que 2Excel devait passer pour pouvoir opérer. Par souci de concision, nous n'avons pas décrit ces processus ici.

« 2Excel Aviation est très bien organisé. Ils étaient basés à Doncaster, leur base principale pour les 727. Ils disposent également d'une flotte d'autres appareils plus petits qui participent aux missions de surveillance des garde-côtes. Que surveillent-ils ? Nous l'ignorons. »

2Excel dispose également d'un hangar à avions à l'aéroport de Lasham, juste à l'ouest de Londres, un site de choix pour le vol à voile. Parmi les autres aéroports où des vols ont été organisés, on trouve Newquay, Bournemouth et Prestwick. « Ce sont des endroits idéaux pour opérer, presque discrètement, car il n'y a pas d'observateurs », explique Mark.

Il existe une autre entreprise, RVL Aviation, basée à l'aéroport d'East Midlands. Cette société immatriculée au Danemark possède des avions bimoteurs légers. Elle effectue des missions de surveillance, de surveillance côtière, de contrôle et d'échantillonnage de l'air. « Ces avions ne sont pas utilisés pour la pulvérisation, mais on peut parfois les voir sur les radars de vol effectuer des vols en zigzag – des vols qui montent et descendent, puis descendent, et finissent par couvrir une vaste zone. Je n'ai aucune idée de ce qu'ils observent, de ce qu'ils surveillent », a déclaré Mark. Leur activité est en augmentation, notamment ces 18 derniers mois.

RVL est une entreprise plus petite que 2 Excel. RVL a acheté au moins deux Boeing 737 à l'opérateur cargo Western Atlantic. Ces 737 font partie d'un groupe d'avions entièrement peints en blanc, surnommés « whitetails », qui ont été repérés en train de répandre des chemtrails au-dessus des Cornouailles. Les appareils de RVL opèrent depuis les aéroports de Newquay, Southampton, Stansted, Teesside, Prestwick et Liverpool.

Il existe d'autres compagnies – comme Delta Airlines, enregistrée à Atlanta, en Géorgie – mais 2Excel et RVL effectuent la plupart des épandages de chemtrails dans le ciel britannique.

Les pilotes savent ce qu'ils font

Dès qu'on pose une question, on en ouvre d'autres. L'avion décolle de Teesside, où va-t-il ? Qui a indiqué au pilote où aller ?

Mark a vu jusqu'à cinq avions voler simultanément dans le ciel, volant en parallèle, puis « partant dans des directions différentes, se reformant et revenant ». Quelqu'un coordonne donc les vols. Le plan de vol de l'avion est

enregistré dans l'ordinateur de bord, mais ce sont les pilotes qui décident du début et de la fin de la pulvérisation de produits chimiques.

« Ce qu'ils font est très artificiel, très délibéré, et les gens disent : "Eh bien, je n'arrive pas à croire que les pilotes savent qu'ils font ça." Eh bien, laissez-moi vous assurer qu'ils le savent », a déclaré Mark.

L'équipage doit être titulaire d'une licence délivrée par la CAA pour piloter cet appareil. La quasi-totalité de ces pilotes sont d'anciens membres de la RAF, a déclaré Mark. « C'est essentiel, car les membres de la RAF sont habitués à mener, disons, des opérations clandestines – des opérations inhabituelles... et, point crucial, ils ont signé la loi sur les secrets officiels, ce qui signifie qu'ils ne communiquent pas... Il est intéressant de noter que presque tous les ingénieurs chargés de la maintenance des deux 727 [de 2Excel] sont également d'anciens membres de la RAF. »

Si les pilotes transportent des marchandises dangereuses à bord de l'avion, qu'il s'agisse de liquides ou de radio-isotopes pour les appareils à rayons X, le commandant de bord doit disposer d'un avis au commandant de bord (« NOTOC »). Cet avis détaille toutes les marchandises dangereuses présentes à bord et leur emplacement. Il s'agit d'une mesure de sécurité en cas d'atterrissage d'urgence.

Mark a déclaré : « Après avoir parlé aux chefs des pompiers de plusieurs aéroports, les deux avions qu'ils craignent le plus d'envoyer avec un Mayday sont des avions militaires – parce qu'ils ne savent pas si les missiles sous l'aile sont opérationnels ou ce qu'ils ont armé – [et] l'autre est un avion cargo parce qu'ils n'ont aucune idée de ce qu'il a à bord... Donc, la première chose qu'un commandant de bord devrait faire lorsqu'il sort de l'avion est de prendre son carnet de vol et son NOTOC parce qu'il pourra ensuite le remettre au chef des pompiers... Donc, ces commandants de bord recevront un [NOTOC], ou devraient en recevoir. »

Malheureusement, quand je vous parle des statistiques sur le nombre de pilotes [non-chemtrails] au courant de l'actualité [c'est faible], je pense qu'ils sont beaucoup plus nombreux aujourd'hui. Mais c'est pareil pour les ingénieurs. Je connais de très bons ingénieurs qui sont éveillés, mais ils sont minoritaires. Et quand ils vont travailler, ils se disent : "Tiens, voilà encore cette manivelle", vous savez, et ils sont attaqués. Et ce sont ces ingénieurs qui réparent les avions. Ceux qui s'occupent des avions cargos, réglés pour la pulvérisation, ont

évidemment des accords de confidentialité, ils ont probablement signé la loi sur les secrets d'État, qui sait ?

Pourquoi le font-ils ?

Il est vraiment difficile de comprendre la mentalité des personnes impliquées dans le chemtrailing. « C'est ce qu'on appelle la normalisation de la déviance », a déclaré Mark.

Le concept de normalisation de la déviance a été identifié pour la première fois au sein de la National Aeronautics and Space Administration (« NASA »). [La sociologue américaine Diane Vaughan définit](#) la « normalisation de la déviance » comme « le processus graduel par lequel des pratiques ou des normes inacceptables deviennent acceptables. À mesure que le comportement déviant se répète sans conséquences catastrophiques, il devient la norme sociale de l'organisation. »

Mark a également expliqué qu'en ce qui concerne les personnes impliquées dans les programmes de chemtrails, il existe une « malhonnêteté intellectuelle ». La malhonnêteté intellectuelle est un terme utilisé pour décrire des erreurs intentionnelles commises dans les débats et les raisonnements. Il s'agit de défendre une position connue pour être fausse, mais détournée pour faire avancer un programme ou renforcer ses convictions profondes face à des preuves accablantes du contraire.

La malhonnêteté intellectuelle, c'est par exemple lorsqu'un député vous répond : « Vous êtes un imbécile, vous vous trompez. Ces chemtrails ne sont pas des chemtrails, ce sont des traînées de condensation. »

Mark pense que les chemtrails ont été inventés aux États-Unis. « Le Royaume-Uni s'y est essayé sous différentes formes, pas tellement par voie aérienne, mais depuis longtemps... Nombre des expériences menées par le gouvernement britannique il y a longtemps se limitaient au sol. En général, ils pulvérisaient des produits chimiques sur un train qui passait et s'engageait dans un tunnel... Malheureusement, ce n'est pas nouveau », a-t-il déclaré.

Les deux principaux objectifs des chemtrails sont clairs, a-t-il déclaré. « Il s'agit de nous empoisonner et de nous protéger du soleil. »

Aux États-Unis, des échantillons de chemtrails ont été prélevés et leur composition a été déterminée à l'aide d'un spectromètre de masse. « Si l'on

examine la composition des chemtrails... les trois principaux ingrédients sont généralement le baryum, le strontium et l'oxyde d'aluminium, tous cancérigènes. L'aluminium est responsable de l'autisme et de la maladie d'Alzheimer », a déclaré Mark.

Mark ne dispose pas de chiffres financiers pour RVL, mais l'année dernière, 2Excel a réalisé un chiffre d'affaires de 41 millions de livres sterling. « Dont 25 millions de livres sterling de bénéfices », a-t-il déclaré. « Et les dividendes, les bénéfices des actionnaires, se sont élevés à 10,9 millions de livres sterling. » Tout cet argent provient des impôts payés par les résidents britanniques. « Nous payons donc notre propre empoisonnement. »

Le directeur financier de 2Excel, Harant Singh, crée [des sociétés écrans](#) chaque semaine. Selon Mark, 2Excel en possède des milliers. « Certaines sont fermées très rapidement. Le gouvernement, par l'intermédiaire des organismes qu'il rémunère, verse des fonds à la société écran, qui est ensuite fermée. Je suppose que RVL fait la même chose », a-t-il déclaré.

On prétend que les chemtrails servent à bloquer le soleil et à maintenir les températures mondiales dans les limites imposées par l'Accord de Paris sur le climat. Si tel était le cas, les paiements seraient transparents et aucun stratagème élaboré ne serait conçu pour dissimuler les paiements aux entreprises qui se livrent à ces pratiques.

Chemtrails et HAARP

Critchley a mentionné que les chemtrails peuvent prendre des apparences inhabituelles, comme des lignes transversales ou des formes étranges. Tout a une fréquence et, selon la quantité de particules métalliques pulvérisées et les activités du Programme de recherche aurorale active à haute fréquence (« HAARP ») à ce moment-là, ces ondes et lignes apparaîtront dans les chemtrails, a expliqué Mark.

Il a expliqué qu'il existe une installation HAARP au Royaume-Uni, située à mi-chemin de la côte galloise. Les documents de permis de construire précisent que l'installation est destinée aux communications. « Mais nous y sommes allés, nous en avons des photos... les antennes sont disposées en réseau phasé... et produisent ce qu'on appelle des lobes secondaires. Ainsi, outre le faisceau d'énergie qui monte directement, les lobes secondaires sortent latéralement et irradient tout ce qui s'y trouve. »

En lien : [HAARP est une préoccupation mondiale en raison de son impact considérable](#)

Il a expliqué le fonctionnement de HAARP, puis a déclaré : « Ils peuvent modifier la météo avec précision. Ils le font depuis longtemps. » Il a cité le tremblement de terre au Japon il y a quelques années comme exemple de la façon dont HAARP est utilisé comme une arme pour contraindre les gouvernements à obéir aux exigences de la cabale mondiale. HAARP a été utilisé pour forcer le Japon à « se soumettre au système bancaire Rothschild », a déclaré Mark.

Il y a de nombreuses années, l'auteure Elana Freeland et l'ancien ingénieur de HAARP Billy Hayes ont commencé à discuter des relations de fréquence entre le CERN, HAARP, les chemtrails, la fracturation hydraulique et même les éoliennes. Pour commencer vos recherches, vous trouverez des informations utiles sur leurs recherches [ICI](#) , [ICI](#) ou sur le site web de Freeland [ICI](#) .

Lectures complémentaires :

- [Les expériences de guerre biologique du Dorset](#) , NR23
- [Essai de pulvérisation aérienne par le ministère de la Défense au-dessus de Norwich](#) , NR23
- [Les familles sont convaincues que les expériences ont conduit leurs enfants à souffrir de malformations congénitales, de handicaps physiques et de difficultés d'apprentissage, Stop the War Coalition](#) , 19 juillet 2015
- [Comment le gouvernement britannique a mené des tests secrets de guerre biologique sur les passagers du métro londonien dans les années 1960 pendant la guerre froide](#) , Daily Mail, 9 juillet 2015

Que pouvons-nous faire ?

Ce sont des crimes contre l'humanité, nous devons riposter, a déclaré Mark. « Chacun peut apporter sa contribution. »

Les auditeurs du podcast de Drake Michigan diront : « Bon, je ne suis pas un passionné d'aviation, alors que puis-je faire ? » Semez des graines, a-t-il dit. « Commencez à parler aux gens, sensibilisez-les, exprimez vos inquiétudes », a-t-il ajouté.

« Renseignez-vous pour savoir si quelqu'un habite près de l'aéroport ou si vous avez un ami qui vit près de l'aéroport et qui voit quelque chose. Les clubs

d'observation, les observateurs d'avions, tous ces gens-là, ils verront des choses. »

« J'implore tous ceux qui travaillent dans un aéroport ou qui habitent à proximité d'être plus attentifs », a déclaré Mark. « Continuez à poser des questions. »

En ce moment, tout est menacé, par exemple l'alimentation, le bétail et la pêche. L'une des astuces psychologiques utilisées consiste à accélérer leur programme, ce que nous ressentons tous, puis à reculer et à nous soulager. Puis, ils accélèrent à nouveau leur programme, a déclaré Mark. Alors, lorsque nous avons ce moment de soulagement, ne nous arrêtons pas, continuons à lutter.

Sur le [site web « Do Not Consent »](#), vous trouverez un modèle de lettre à télécharger et à envoyer à votre député, ainsi qu'un second modèle à utiliser pour envoyer une lettre au Premier ministre britannique. Les députés étant actuellement en vacances d'été, vous devrez remettre la lettre en main propre ou l'envoyer par courrier recommandé. Une campagne d'autocollants jaunes a également été lancée sur les réseaux sociaux, affirmant que nous refusons d'être gouvernés par un régime tyrannique.