

<https://archive.md/aR40P#selection-797.0-1145.20>

Traduction automatique par Google de l'italien au français

Les traces chimiques d'Enrico Giannini : "Je suis légalement persécuté pour ce que je dis".

Également persécuté juridiquement, Enrico Giannini poursuit son travail de diffusion de la vérité : "En voyant ce qui m'est arrivé, d'autres se taisent, mais tout le monde sait".

10 décembre 2019

- Bonsoir M. Gianini, bienvenue à l'État tampon, tout à l'heure nous avons mentionné quelques éléments sur vous, nous avons également mentionné que vous travailliez à l'aéroport de Malpensa, mais y travaillez-vous toujours ?

EN : Non, je ne travaille plus à l'aéroport, mais la question n'est pas encore complètement réglée... c'est un peu compliqué... Nous aimerions aborder la question du point de vue de votre histoire personnelle. Il y a ceux qui croient à ces traînées chimiques fantômes et ceux qui n'y croient pas, mais il ne fait aucun doute que quelque chose a changé dans le ciel. Je peux dire que pratiquement tous les avions de l'aviation civile sont équipés pour disperser des substances dans le ciel...

- Vous travaillez à Malpensa en tant qu'opérateur depuis 1998, vous avez même fait une belle interview sur youtube, avec des centaines de milliers de vues, pour un programme où vous "dévoilez le mystère", qu'est-ce que cette interview vous a apporté au travail ?

EN : J'ai travaillé pour un handler et pas directement pour une compagnie aérienne, j'étais dans une société qui assurait le service à l'intérieur de l'aéroport de Malpensa, cela n'a pas de rapport direct avec ce que les compagnies aériennes font au-dessus de nos têtes, mais mes déclarations ont quand même beaucoup agacé.....

- Avez-vous reçu des menaces ou des appels téléphoniques désagréables ?

EN : Rien de tout cela, juste les appels habituels qui "traquent" également d'autres chercheurs, comme Rosario... avec qui j'ai travaillé, soit dit en passant.

- Vous voulez dire Rosario Marcianò ?

EN : ...oui, la "clique" est la même (rires). J'ai travaillé avec

Rosario, lui en tant que chercheur polyvalent, moi en tant qu'enquêteur sur les avions.

- Ici, nous sommes intéressés à entrer dans les détails de ce que vous avez pu voir pendant votre séjour à l'aéroport de Malpensa, dites-le à nos auditeurs en bref, même si le sujet prendrait beaucoup plus de temps et d'espace... Voyons si nous pouvons le faire en peu de temps sans sauter quoi que ce soit.....

EN : J'ai commencé à entendre parler de ces chemtrails et je me suis posé des questions, sur le web j'ai rencontré Rosario et il m'a donné des informations sur la géo-ingénierie, j'ai dit "Rosario je travaille dans ce domaine, je ne vois rien d'étrange...". Mais au fil du temps, j'ai commencé à voir que quelque chose n'allait pas... j'ai donc commencé à faire des recherches et j'ai réussi à comprendre où se trouvait le site de la géo-ingénierie.

J'ai mené une enquête approfondie et j'ai réussi à découvrir où se trouvaient les disperseurs et où se trouvaient les conteneurs de ces "substances", et j'ai même récupéré des échantillons des liquides dispersants. J'ai remarqué que les moteurs ne pouvaient pas être à l'origine de cette traînée, car elle provenait du dessous du fuselage. En fait, sur de nombreux films, on peut voir les moteurs des avions qui émettent trois traînées, deux d'entre elles et une juste sous le fuselage, ce qui ne devrait pas être le cas, car aucun mécanisme ne peut générer une traînée de condensation à cet endroit... En outre, les nouveaux moteurs à partir de 1985 ne sont plus en mesure de générer des traînées de condensation, car les gaz expulsés sont trop froids.

- C'est une vérité qui n'est jamais dite. Et en fait, on voit toujours ces "contrails" dans le ciel... On ne sait pas pourquoi ils le font, vous avez une idée ?

EN : Ces substances pulvérisées dans l'air contrôlent l'humidité, qui est une nuisance pour les communications militaires, en effet les ondes émises sont très courtes, proches des micro-ondes, donc pour mieux les diffuser il faut "assécher" l'atmosphère ou rendre l'humidité de l'air conductrice. Ce dernier point se fait avec ces substances métalliques que l'on laisse tomber, c'est-à-dire que l'on pollue l'humidité de l'air pour le rendre conducteur, et si l'on n'y arrive plus, on jette des polymères, qui sont des substances caoutchouteuses utilisées pour créer ces filaments qui tombent et font des toiles d'araignée.

- Dans l'une de vos interviews, vous avez également parlé de la disposition des bagages sur l'occupation des soutes, pouvez-vous illustrer ce point ?

EN : Quiconque pilote un avion sait que l'avion doit être équilibré de manière à ce que le nez soit vers le haut, sinon

l'avion a du mal à voler, en fait à Malpensa les bagages étaient chargés en commençant par la queue. Maintenant, c'est l'inverse, ils chargent d'abord par l'avant... Je me demande bien pourquoi. Cela se produit également dans les compagnies aériennes à bas prix, où l'on accorde beaucoup d'attention à la consommation de carburant... l'avion chargé de cette manière consomme évidemment plus.

- Cela peut-il être dû à un changement de moteur et de technologie ?

EN : Je ne pense pas, car le seul avion dont les moteurs ont été déplacés est le 737 t-max, mais il a connu des problèmes et, pour les résoudre, ils les ont tous arrêtés pendant un an. Aujourd'hui, ces modèles sont en train d'être modifiés, mais le poids est déjà trop déplacé vers l'avant. De temps en temps, les avions de ligne les plus courants "font la roue" et on ne sait pas exactement comment cela se produit. En bref, pour réduire les coûts, le poids de l'avion devrait être déplacé vers l'arrière, mais au lieu de cela, les bagages sont chargés à l'envers... C'est vrai, les avions volent maintenant avec la soute à l'arrière presque vide et le chargement à l'avant.

- Quelle peut être l'explication ?

EN : Je sais... avant on disait "mettez 150 bagages à l'arrière" et maintenant on me dit de tout mettre à l'avant, mais si je charge 1500 kilos à l'avant et à l'arrière il n'y a pratiquement rien. Cela signifie qu'il devrait y avoir quelque chose à l'arrière qui prend déjà le poids précédemment occupé par les bagages, n'est-ce pas ?

- Monsieur Gianini, êtes-vous toujours actif sur le sujet, votre "bataille pour la vérité" est-elle toujours d'actualité ?

EN : Oui, je suis entré dans le "hachoir judiciaire" et je dois continuer par nécessité... J'ai déposé une plainte auprès du parquet local et je l'ai notifiée à tous les parquets d'Italie, puisqu'il s'agit d'un problème national, et maintenant ils m'accusent aussi de "querelomanie", c'est-à-dire que je suis quelqu'un qui poursuit tout le monde, alors qu'en réalité la plainte initiale n'était qu'une seule... À la fin, ils m'ont attribué une "dangerosité sociale" et ont essayé de m'exclure.

- Et nous sommes encore plus heureux de l'avoir eu ici, précisément parce que nous essayons de donner une voix à tout le monde, en particulier à ceux à qui l'on enlève cette voix. Cela dit, au sein de la compagnie aérienne, du point de vue des initiés, jusqu'à quel niveau peut-on ne pas s'en rendre compte ?

EN : À partir de là, je pars d'idées que je me suis forgées : au

début, le personnel peut ne pas être au courant de ce qui se passe au sein des compagnies, après un certain temps, la personne peut devenir suspecte mais les compagnies ont des systèmes de dissimulation pour "les faire taire", à mon avis, il n'y a pas un pilote qui travaille depuis cinq ans dans une compagnie aérienne ne peut pas ne pas être au courant de ces situations. Je pense que ce qui m'est arrivé peut arriver, de manière encore plus significative, à une personne travaillant pour une compagnie aérienne et dans ce cas, il vaut mieux qu'elle se taise.

Par Marco Pasquinelli