



SHIVAYA INFO



Révélation : l'agenda caché derrière les opérations de chemtrails bien réelles du gouvernement britannique

Par [The Exposé](#) le [24 novembre 2023](#) •

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

« Ils le font depuis des années. C'est une innovation aux États-Unis. C'est un projet financé par les Rockefeller. Une grande partie de ce travail est effectué à l'arrière d'avions militaires, en particulier d'avions de transport militaires. »



Ne perdons pas contact... Votre gouvernement et les grandes entreprises technologiques tentent activement de censurer les informations rapportées par TheExposer pour répondre à leurs propres besoins. Abonnez-vous maintenant pour être sûr de recevoir les dernières nouvelles non censurées dans votre boîte de réception...

Tapez votre email...

S'abonner

Le pilote de ligne a déclaré ce qui précède lors d'une interview avec Ant Critchley, présentateur [de Drake Michigan](#). Pour protéger l'anonymat du pilote, aux fins de l'interview, on lui a donné le nom de Mark.

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 marchandises spécialisées. Il a également piloté des avions pour l'armée et des compagnies aériennes commerciales.

« Les deux objectifs des chemtrails sont très, très clairs », a-t-il expliqué à Critchley. Il s'agit de nous empoisonner et de nous empêcher d'avoir accès au soleil. Les plantes ont besoin [de la lumière du](#)



SHIVAYA INFO



[soleil pour la photosynthèse](#) et notre corps, par exemple, a besoin [de la lumière du soleil pour produire de la vitamine D](#). Ainsi, empêcher l'accès au 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 cette idée en disant que c'était « une absurdité totale, ils ne feraient jamais ça ». Et il n'y a plus jamais réfléchi 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 a vu dans le ciel une ligne nord-sud, longue de 16 km, traversée par 13 lignes plus courtes de 3 ou 5 km. « Ce qui est curieux, c'est qu'elles sont restées là pendant 40 minutes », a déclaré Mark.

Il a contacté un collègue de l'aéroport local qui possédait 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 des avions ou des véhicules de l'aéroport qui diffusent leur identité, leur position et d'autres informations provenant 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 [mille pieds] ». Mark s'est alors souvenu de la conversation avec le copilote des années auparavant et s'est rendu compte que les lignes qu'il avait vues étaient des traînées chimiques.

Que sont les traînées de condensation ?

Il y a 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, explique Mark.

« À mesure que l'on monte, la température baisse d'environ 2 degrés Celsius tous les 1000 pieds. Elle descend jusqu'à environ -63 degrés Celsius, parfois 65. Ces températures se situent à environ 37 000/38 000 pieds. Les traînées de condensation ne peuvent physiquement commencer à se former qu'à 28 000 pieds, soit à environ -40 degrés Celsius. Une traînée de condensation est de la vapeur d'eau. En fait, il s'agit de milliards et de milliards de cristaux de glace », a expliqué Mark.

La raison pour laquelle nous ne voyons pas toujours le même nombre de traînées de condensation d'un jour à l'autre, en supposant que les horaires de vol des compagnies aériennes restent les mêmes, est que l'humidité de l'air dans lequel vole l'avion joue également un rôle. « À mesure que la température diminue, la quantité d'air est moins capable de retenir la vapeur d'eau [ou] l'humidité de l'eau », a déclaré 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 stade, l'air ne peut plus contenir plus d'eau sous forme gazeuse. Si l'air devait être refroidi davantage, la vapeur d'eau devrait sortir de l'atmosphère sous forme liquide, généralement sous forme de brouillard ou de précipitations.

À 30 000 pieds d'altitude et en vol dans un air sec, « je peux regarder dans ma caméra de recul et je ne vois absolument rien sortir de l'arrière de mes moteurs », a déclaré Mark. « Mais ensuite, je peux voler... et avoir un peu de turbulence, juste pendant une fraction de seconde, et je regarde mon indicateur de température et il faisait -63 et il fait maintenant -64... Je regarde alors à nouveau dans ma caméra et je vois que je suis en train de traîner des traînées de condensation. »



En revanche, les chemtrails sont appliqués à une distance comprise 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. « Sans transpondeur, il est impossible de décoller, c'est la loi », explique Mark. Les signaux des transpondeurs sont captés par les radars de contrôle du trafic aérien afin de pouvoir identifier avec certitude tout avion. Avant le décollage d'un avion, un code à quatre chiffres est attribué au pilote. Lorsque le contrôleur aérien voit le code sur son radar, il sait de quel avion il s'agit, au nom de qui il est immatriculé, le plan de vol et d'autres informations telles que l'altimètre du commandant de bord.

« Ce qui rend les gens perplexes, c'est que lorsqu'ils allument leur Flightradar24 ou leur application ASD-B sur leur téléphone ou leur appareil intelligent, ils ne peuvent pas voir ces avions [qui émettent des chemtrails]... c'est parce qu'il y a eu un correctif logiciel [au niveau du transpondeur] de sorte que chaque fois qu'il y a une banque de ces codes de transpondeur et qu'ils sont attribués, nous ne pouvons pas les voir », a expliqué Mark. « C'est pourquoi nous avons du mal à tracer 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, Mark a pu obtenir une immatriculation de l'avion auprès de son collègue de l'aéroport local. Grâce à cette immatriculation, les recherches de Mark 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. Offer avait auparavant un partenaire commercial qui a « déserté », a déclaré Mark. Il a ajouté que l'ancien partenaire commercial a depuis vu sa réputation complètement détruite par des allégations fallacieuses.

2Excel possède deux Boeing 727 importés des États-Unis. « C'étaient déjà des avions cargos, ils se prêtent donc bien à la conversion », a déclaré Mark. « Ces avions ont sept réservoirs latéraux répartis de l'avant à l'arrière... et il y a une perche fixe à l'arrière de l'avion qui passe sous [] deux [des] moteurs », a déclaré Mark.

Selon le site Internet de 2Excel, l'entreprise réagit aux déversements 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 au cours des 20 dernières années ? Pourquoi en a-t-on besoin de deux ? » se demandait Mark. L'entretien et le pilotage de ces avions coûtaient cher, mais ils n'étaient censés générer aucun revenu. « Cela m'a immédiatement mis la puce à l'oreille », a-t-il déclaré.

2Excel possède deux certificats d'exploitation aérienne (« AOC ») délivrés par l'autorité de l'aviation civile (« CAA »). L'un lui permet de voler à basse altitude au-dessus de la mer, ce qui lui permettrait de pulvériser des détergents sur les déversements de pétrole. L'autre lui permet de survoler des zones boisées. Mais ce n'est pas une zone boisée qu'il survolait, 2Excel survolait Londres, Birmingham, Glasgow ou Manchester. « C'est donc une violation flagrante [de son AOC] », a déclaré Mark.

Les gens se sont plaints auprès de la CAA que 2Excel violait ses AOC, mais la réponse a été les accusations habituelles de « théorie du complot ». « Cela... pour moi expose la CAA... La bonne nouvelle est que si nous regardons le côté positif, et il y a un côté positif à cela, cela expose toutes les personnes dont nous ne savions probablement pas auparavant qu'elles étaient impliquées dans le récit », a-t-il déclaré.



SHIVAYA INFO



Mark a ensuite expliqué plus en détail le processus à suivre auprès de la CAA pour obtenir les différentes licences et les inspections de la CAA que 2Excel devrait passer pour pouvoir opérer. Par souci de concision, nous n'avons pas décrit ces processus ici.

« 2Excel Aviation est très bien organisée. Ils étaient à Doncaster, qui était leur base principale pour les 727. Et ils ont une flotte d'autres avions plus petits qui participent au travail des garde-côtes – contrôle, surveillance. Que surveillent-ils ? Nous ne le savons pas. »

2Excel possède également un hangar à avions à l'aéroport de Lasham, juste à l'ouest de Londres, qui est un site de choix pour le vol à voile. D'autres aéroports où il y a eu « de l'action » sont Newquay, Bournemouth et Prestwick. « Ce sont des endroits idéaux pour opérer, presque en cachette, car il n'y a pas d'observateurs [d'avions] là-bas », explique Mark.

Il existe une autre société, RVL Aviation, basée à l'aéroport d'East Midlands. Il s'agit d'une société enregistrée au Danemark qui possède des avions bimoteurs légers. L'entreprise effectue des opérations de surveillance, de garde-côtes, de contrôle et d'échantillonnage de l'air. « Ces [avions] ne font pas de pulvérisation, mais ce sont ceux que vous pouvez voir de temps en temps sur les radars de vol qui font des trajectoires de course – tous ces modèles où ils montent et descendent, montent et descendent, montent et descendent, et finissent par couvrir une grande zone. Ce qu'ils observent, ce qu'ils surveillent, je n'en ai aucune idée », a déclaré Mark. Leur activité est en augmentation, en particulier au cours des 18 derniers mois.

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

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

Les pilotes savent ce qu'ils font

Une fois que vous commencez à poser une question, elle ouvre la porte à d'autres questions. L'avion décolle de Teesside, où va-t-il ? Qui a dit au pilote où aller ?

Mark a vu jusqu'à cinq avions voler en même temps dans le ciel, qui volaient en parallèle, puis « allaient dans des directions différentes, se reformaient et revenaient ». Quelqu'un coordonne donc les vols. Le plan de vol de l'avion sera enregistré dans l'ordinateur de bord, mais ce seront les pilotes qui décideront quand commencera ou s'arrêtera la pulvérisation de produits chimiques.

« Ce qu'ils font est très artificiel, très délibéré et les gens disent : « Je ne peux pas croire que les pilotes savent qu'ils le font ». 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 avion particulier. Presque tous ces pilotes sont d'anciens membres de la RAF, a déclaré Mark. « C'est essentiel car les gars de la RAF sont habitués à mener, disons, des opérations clandestines – des opérations inhabituelles... et ils ont également signé, ce qui est crucial, la loi sur les secrets officiels, ce qui signifie qu'ils ne parlent pas... Il est intéressant de noter que presque tous les ingénieurs qui entretiennent les 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 document appelé Avis au commandant de bord (« NOTOC »).



SHIVAYA INFO



Le NOTOC détaille toutes les marchandises dangereuses à bord de l'avion 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 de voir arriver 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 capitaine 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 capitaines recevront un [NOTOC], ou devraient le recevoir. »

« Malheureusement, quand je vous donne les statistiques sur le nombre de pilotes [non-chemtrails] qui sont au courant des événements actuels [c'est faible], je pense qu'ils sont beaucoup plus nombreux à le savoir maintenant. Mais c'est aussi la même chose pour les ingénieurs. Je connais de très bons ingénieurs qui sont éveillés, mais ils sont minoritaires. Et quand ils vont au travail, ils se disent : "Oh, eh bien, voilà encore cette manivelle", vous savez, et ils sont attaqués. Et ce sont les ingénieurs qui réparent les avions. Les [ingénieurs] qui s'occupent des avions cargo réglés pour pulvériser, ils ont évidemment des accords de non-divulgation, ils ont probablement signé la loi sur les secrets officiels, qui sait. »

Pourquoi le font-ils ?

Il est très difficile de comprendre la mentalité des gens impliqués dans l'épandage de chemtrails. « Cela s'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. Lorsque le comportement déviant se répète sans résultat catastrophique, il devient la norme sociale de l'organisation. »

Mark a également expliqué que, dans la mesure où les personnes impliquées dans les programmes de chemtrails sont concernées, il existe une « malhonnêteté intellectuelle ». La malhonnêteté intellectuelle est un terme utilisé pour décrire des erreurs intentionnelles commises dans les débats et le raisonnement. Il fait référence à la défense d'une position connue pour être fautive, qui est utilisée à mauvais escient pour faire avancer un programme ou renforcer des convictions profondément ancrées face à des preuves accablantes du contraire.

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

Mark estime que les chemtrails ont été inventés aux États-Unis. « Le Royaume-Uni a expérimenté ce type de méthodes sous différentes formes, pas tellement par voie aérienne, mais cela fait longtemps que nous l'utilisons... Beaucoup des expériences menées par le gouvernement britannique il y a longtemps se déroulaient uniquement au sol. En général, ils pulvérisaient des produits chimiques sur un train qui passait et qui s'engageait dans un tunnel... Malheureusement, ce n'est pas une nouveauté », a-t-il déclaré.

Les deux principaux objectifs des chemtrails sont clairs, a-t-il dit. « C'est pour nous empoisonner et pour nous protéger du soleil. »

Aux États-Unis, des chercheurs ont réussi à obtenir des échantillons de chemtrails et ont utilisé un spectromètre de masse pour en déterminer le contenu.



SHIVAYA INFO



« Si vous regardez le contenu des chemtrails... les trois principaux ingrédients sont généralement le baryum, le strontium et l'oxyde d'aluminium – qui sont tous cancérigènes. Et l'aluminium provoque l'autisme et 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. « Sur ce total, 25 millions de livres sterling étaient des 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 pour être empoisonnés. »

Le directeur financier de 2Excel, Harant Singh, crée [des sociétés écrans](#) chaque semaine. Selon Mark, 2Excel en possède des milliers. « Certaines d'entre elles sont fermées assez rapidement. Le gouvernement, par l'intermédiaire des organismes qu'il rémunère, verse des fonds à la société écran [et] celle-ci est fermée. Je ne peux que supposer que RVL fait quelque chose de similaire », a-t-il déclaré.

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

Les 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, en fonction de la quantité de particules métalliques pulvérisées et des activités du Programme de recherche active sur les aurorales à haute fréquence (« HAARP ») à ce moment-là, ces ondes et lignes apparaîtront dans les chemtrails, a expliqué Mark.

Il a dit qu'il y avait une installation HAARP au Royaume-Uni, située à mi-chemin sur la côte galloise. Les documents pour l'autorisation de construire stipulent que l'installation est destinée aux communications. « Mais nous y sommes allés, nous avons des photos de l'installation... les antennes sont dans ce qu'on appelle un réseau à commande de phase... et produisent ce qu'on appelle des lobes latéraux. Donc, à part le faisceau d'énergie qui va directement devant et vers le haut, les lobes latéraux sortent par le côté et vont irradier tout ce qui s'y trouve. »

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

Il a expliqué comment fonctionne HAARP et a ensuite déclaré : « Ils peuvent modifier le temps 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 obliger les gouvernements à obéir aux exigences de la cabale mondiale. HAARP a été utilisé pour forcer le Japon à « céder 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 pouvez trouver des informations utiles sur leurs recherches [ICI](#), [ICI](#) ou sur le site Web de Freeland [ICI](#).



SHIVAYA INFO



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 de Londres 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. « Tout le monde peut faire sa part. »

Les personnes qui regardent le 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, faites part de vos inquiétudes », a-t-il dit.

« Renseignez-vous pour savoir si quelqu'un habite près de l'aéroport ou si vous avez un ami qui habite près de l'aéroport et qui voit quelque chose. Les clubs d'observateurs, les observateurs d'avions, tous ces gens-là, ils verront des choses. »

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

En ce moment, tout est attaqué, par exemple la nourriture, le bétail et le poisson. L'une des astuces psychologiques utilisées consiste à accélérer leur programme, nous le ressentons tous, puis ils reculent et nous poussons un soupir de soulagement. Ils accélèrent alors à nouveau leur programme, a déclaré Mark. Alors, lorsque nous avons ce moment de soulagement, ne nous arrêtons pas, mais continuons à repousser les attaques.

Sur le [site Do Not Consent](#), vous trouverez un modèle de lettre que les citoyens peuvent télécharger et envoyer à leur député (« MP ») et un deuxième modèle de lettre qui peut être utilisé pour envoyer une lettre au Premier ministre britannique. En ce moment, les députés sont en vacances d'été, vous devrez donc remettre la lettre en main propre ou l'envoyer par courrier recommandé. Une campagne d'autocollants jaunes a également été lancée pour être utilisée sur les profils des médias sociaux et stipule que nous ne consentons pas à être gouvernés par un régime tyrannique.



SHIVAYA INFO



**I WITHDRAW
MY CONSENT TO BE
GOVERNED BY ANY
CORRUPT, COMPROMISED,
BELLIGERENT, CRIMINAL
PARLIAMENT OR
GOVERNMENT.
I WILL NOT
COMPLY.**

Source: [Ne pas consentir](#)

Image en vedette : [Chemtrail Project UK, une campagne pour interdire les chemtrails et la géo-ingénierie](#)



SHIVAYA INFO



Exposed: The Hidden Agenda behind the UK Government's very real Chemtrail Operations

<https://expose-news.com/2023/11/24/hidden-agenda-behind-uk-gov-chemtrail-operations/>