



<http://www.tankerenemy.com>  
<http://www.youtube.com/user/tankerenemy>  
<http://www.tanker-enemy.tv/>

## **Le confutazioni al documento del C.I.C.A.P.**

**A cura del Comitato Nazionale contro le scie chimiche "Tanker Enemy"**

Il C.I.C.A.P. ha recentemente pubblicato un testo che, in realtà, è un centone di tutti gli spropositi, gli errori e le mistificazioni sbandierati in questi anni, dalla rete degli **occultatori**. Il documento denota un grado di "scientificità" che si attesta a livelli infimi, prossimi alla non misurabilità. Si può quindi concludere che il famigerato comitato ha gettato la maschera: è palese che i numerosi disinformatori, usi all'insulto ed alla diffamazione, sono pròtesi del C.I.C.A.P. a cui risale la capillare azione di discredito e di depistaggio di questi ultimi tre anni, circa il fenomeno delle scie chimiche. Credere alla loro "verità" è come credere nelle parole di Ser Ciappelletto.

### **SCIE CHIMICHE SPECIALE Scie Chimiche Frequently Asked Questions (FAQs)**

<http://www.cicap.org/new/articolo.php?id=273641> → Originale in data 7 ottobre 2008  
<http://www.freezepage.com/1223406111XXAKSGLBQB> → Copia

## **DEFINIZIONI E GENERALITÀ**

### **CICAP: Che cosa sono le "scie chimiche" ("Chemtrails")?**

È noto che in certe condizioni atmosferiche gli aerei producono delle vistose scie solitamente di colore bianco che sono chiamate "contrails" (vedi punto seguente). I sostenitori dell'esistenza delle scie chimiche affermano, invece, che alcune (se non tutte, secondo le posizioni più estreme) delle scie lasciate nel cielo dagli aerei non sarebbero le note contrails, ma costituirebbero l'effetto collaterale visivo del rilascio deliberato di materiali sia chimici sia biologici di vario tipo. Questi materiali, secondo questa teoria, sarebbero quindi tutti molto pericolosi per la salute umana e l'ambiente: da qui l'appellativo di scie chimiche o, in inglese, "chemtrails" (da Chemical trails). Ad oggi, non si ha alcuna evidenza che possa supportare l'ipotesi dell'esistenza delle scie chimiche.

**Tanker Enemy:** Falso. Le evidenze sono molteplici e non ultime, tra queste, i risultati delle **analisi chimiche** di acqua piovana, neve, terreno nelle aree sottoposte ad irrorazione.

### **CICAP: Che cosa sono le scie di condensazione?**

Una "scia di condensazione" o "contrail" (dall'inglese Condensation Trail), è dovuta alla condensazione del vapor acqueo, provocata nell'aria dal passaggio di un aeroplano: le più comuni sono quelle che si osservano uscire dai motori degli aerei.

Dai motori esce una miscela di aria, gas di combustione e vapore che mescolandosi con l'aria atmosferica può provocare la condensazione del vapor acqueo in essa contenuto. È importante sottolineare che nel fenomeno sono fondamentali non solo le condizioni atmosferiche, ma anche le caratteristiche della miscela uscente dai motori, per cui motori diversi, o stessi motori a diverso regime, possono formare scie differenti nelle stesse identiche condizioni atmosferiche. Per esempio i moderni motori turbofan a doppio flusso provocano la formazione di scie più facilmente dei precedenti e meno efficienti turbofan a singolo flusso.

**Tanker Enemy:** Falso. I turbofan di ultima generazione generano gas di scarico con temperature nettamente inferiori ai motori degli anni precedenti, perciò la possibilità che si possano formare le già rare scie di condensazione, sono ancor di più ridotte al lumicino.

**Le scie di condensazione secondo Wikipedia Italia, ovvero secondo il C.I.C.A.P.**  
<http://www.tankerenemy.com/2010/07/le-scie-di-condensazione-secondo.html>

**Scie di condensa: lo zibaldone del Col. Brigadier Generale Costante De Simone**  
<http://www.tankerenemy.com/2010/08/scie-di-condensa-lo-zibaldone-del.html>

### **CICAP: Ma quello che esce dai motori non è fumo?**

No, la scia bianca che si vede uscire dagli aerei è composta solo da acqua. Sia chiaro che gli aerei inquinano come inquina ogni cosa che brucia combustibili fossili, però gli inquinanti non sono visibili: le scie visibili sono formate da vapore acqueo condensato in goccioline e/o solidificato in minuscoli cristalli di ghiaccio, cioè hanno una composizione del tutto e per tutto identica a quella delle nuvole.

**Tanker Enemy:** Se vogliamo davvero essere precisi, non si tratta solo di vapore acqueo. Infatti una stima per difetto paragona l'inquinamento di ogni aereo normale (non chimico) a quello di 500 auto non catalizzate. L'aeroporto di Malpensa, ad esempio, equivale a 250-300.000 auto al giorno, quello di Linate a 150.000 auto.

Ecco cosa emettono i normali motori di un comune aereo di linea che, secondo il CICAP, emettono solo vapore acqueo.

Freon 11, Freon 12, Methyl Bromide, Dichloromethane, cis-1,2-Dichloroethylene, 1,1,1-Trichloroethane, Carbon Tetrachloride, Benzene, Trichloroethylene, Toluene, Tetrachloroethene, Ethylbenzene, m,p-Xylene, o-Xylene, Styrene, 1,3,5-Trimethylbenzene, 1,2,4-Trimethylbenzene, o-Dichlorobenzene, Formaldehyde, Acetaldehyde, Acrolein, Acetone, Propinaldehyde, Crotonaldehyde, Isobutylaldehyde, Methyl Ethyl Ketone, Benzaldehyde, Veraldehyde, Hexanaldehyde, Ethyl Alcohol, Acetone, Isopropyl Alcohol, Methyl Ethyl Ketone, Butane, Isopentane, Pentane, Hexane, Butyl Alcohol, Methyl Isobutyl Ketone, n,n-Dimethyl Acetamide, Dimethyl Disulfide, m-Cresol, 4-Ethyl Toulene, n-Heptaldehyde, Octanal, 1,4-Dioxane, Methyl Phenyl Ketone, Vinyl Acetate, Heptane, Phenol, Octane, Anthracene, Dimethylnaphthalene(isomers), Flouranthene, 1-methylnaphthalene, 2-methylnaphthalene, Naphthalene, Phenanthrene, Pyrene, Benzo(a)pyrene, 1-nitropyrene, 1,8-dinitropyrene, 1,3-Butadiene, sulfites, nitrites, nitrogen oxide, nitrogen monoxide, nitrogen dioxide, nitrogen trioxide, nitric acid, sulfur oxides, sulfur dioxide, sulfuric acid, urea, ammonia, carbon monoxide, ozone, particulate matter (PM10, PM2.5).

### **STADIS 450**

<http://www.tankerenemy.com/2010/02/jet-fuel-stadis-450-sali-di-bario.html>  
<http://www.tankerenemy.com/2009/03/lingrediente-non-tanto-segreto-stadis.html>

### **Veleni nell'aria**

<http://www.tanker-enemy.tv/neurotoxic-syndrome.htm>  
<http://www.tanker-enemy.tv/aerotoxic-syndrome.htm>

**CICAP: In vari siti vengono citati 3 parametri per la formazione di scie di condensazione: (Altitudine:8000 m, Temperatura: -40°C, Umidità relativa: 70%) E' vero che in assenza di questi parametri le contrail non dovrebbero formarsi?**

Non esistono parametri così stringenti. Non esistono parametri così stringenti: tali valori, riportati da vari siti, derivano da un collage di frasi, spesso travisate, tratte da pagine

divulgative che, in quanto tali, sono per forza di cosa generiche e non rigorose. Per esempio in questa affermazione si parla di temperatura e altitudine a cui si possono formare scie (anche non persistenti):

"Contrails only form at very high altitudes (usually above 8 km) where the air is extremely cold (less than -40 degrees C)."

"le scie di condensazione si formano solo ad altitudini molto alte (solitamente oltre gli 8 km dove l'aria è estremamente fredda (sotto i -40°C))"

Fonte: N.A.S.A

Risulta evidente che questa non è una definizione rigorosa (notare il «solitamente»), bensì una semplice descrizione divulgativa che serve a rendere l'idea ai non addetti ai lavori, e che comunque non propone come variabile l'umidità relativa nella formazione di contrail. Il riferimento a tale parametro deriva, infatti, da un'altra descrizione altrettanto generica:

"The red line (dash-double dot line) in the Appleman chart shows at what humidities contrails can persist (usually between 60% and 70% relative humidity)...."

"La linea rossa (linee e doppi puntini) nel grafico di Appleman mostra a quali umidità le scie di condensazione possono persistere (solitamente tra il 60% e il 70% di umidità relativa)"

Fonte: Appleman Charts Teacher

In questo caso si sta esaminando nello specifico la persistenza e non la semplice formazione di scie di condensazione. Vari studi condotti negli ultimi 55 anni hanno portato a concludere che le scie di condensazione possano formarsi anche ad umidità relative pari allo 0% a patto che la temperatura sia sufficientemente bassa. La persistenza, invece, è un particolare fenomeno che si verifica solo quando l'umidità relativa in quota è sufficientemente alta (solitamente uguale o superiore al 60%-70%), tuttavia è semplicemente impossibile ridurre il fenomeno ad una triade stringente di parametri. Innanzitutto perché i tre parametri in questione vanno considerati in correlazione uno all'altro e non in modo indipendente, sicché le loro combinazioni sono infinite e non catalogabili in modo rigoroso e preciso. Inoltre la formazione e la persistenza delle scie dipendono anche da molti altri fattori difficilmente misurabili e/o prevedibili come efficienza del motore, tipo di combustibile, venti, correnti ecc, ecc.: quindi i modelli previsionali, anche i più recenti, non potendo semplicemente tenere conto di tutto ciò per essere gestibili, sono e sempre saranno imprecisi.

**Tanker Enemy:** Falso. La N.A.S.A., innanzitutto, non è fonte attendibile al 100%, in quanto essa stessa è coinvolta in opera di disinformazione sulle scie chimiche, attraverso diverse iniziative volte a "rieducare" anche gli adolescenti.

**La mistificazione delle scie di condensa**

<http://www.youtube.com/watch?v=TQn8MDqsg2Q>

**Where do contrails form?**

Contrails are human-induced clouds **that only form at very high altitudes (usually above 8 km - about 26,000 ft) where the air is extremely cold (less than -40°C)**. Because of **this contrails form not when an airplane is taking off or landing, but while it is at cruise altitude. (Exceptions occur in places like Alaska and Canada, where such very cold air can sometimes be at or near ground level.)**

<http://asd-www.larc.nasa.gov/SCOOL/contrails.html>



## S'COOL: Observing Contrails

### What are contrails?

Contrails are clouds of ice particles formed around the small particles (aerosols) which are in aircraft exhaust. When these persist after the passage of the plane they are of great interest to researchers. Under the right conditions, clouds initiated by passing aircraft can spread with time to cover the whole sky. See [an article](#) by CERES researcher Dr. Pat Minnis.

### Where do contrails form?

Contrails are human-induced clouds that only form at very high altitudes (usually above 8 km - about 26,000 ft) where the air is extremely cold (less than -40°C). Because of this contrails form not when an airplane is taking off or landing, but while it is at cruise altitude. (Exceptions occur in places like Alaska and Canada, where such very cold air can sometimes be at or near ground level.) Thus, people who live under major air traffic routes, not those who live near major airports, are those who will see the most contrails. (However, some major airports are also under major air traffic routes, which can lead to confusion.) You can use [an Appleman chart](#) to predict contrail formation for your area. Of course, a contrail cannot form if no airplane passes through.

### Scie di condensazione: definizione secondo la N.A.S.A.

In inglese, il termine "contrails" indica l'abbreviazione di "condensation trail" ovvero "scia di condensazione".

Le scie di condensazione sono le scie rilasciate dagli aerei, formate dal vapore acqueo e gas di scarico immessi nell'atmosfera fredda dai motori caldi degli aerei. La loro formazione è legata a specifiche condizioni atmosferiche:

- Temperatura inferiore a -40 °C
- Umidità relativa non inferiore al 70%
- Quota di almeno 8000 metri.

Questi dati sono stati prelevati da alcune pubblicazioni di enti ufficiali quali: NASA (National Aeronautic and Space Administration), EPA (Environmental Protection Agency) e FAA (Federal Aviation Administration):

"Una scia di condensazione consiste fundamentalmente di vapore acqueo (immesso nell'atmosfera dagli scarichi caldi di un motore) in quantità sufficiente a saturare, una volta a contatto con l'aria fredda d'alta quota, e condensarsi momentaneamente in cristalli di ghiaccio o goccioline d'acqua. Di norma (**di norma è inteso: alle nostre latitudini**) le scie di condensazione si formano soltanto dagli 8.000 metri in su, con temperature inferiori ai -40 °C ed umidità relative non inferiori al 70%. Le scie di condensazione si dissipano mediamente in una cinquantina di secondi, o al massimo qualche minuto."

"Le scie di condensazione sono composte da particelle di ghiaccio, visibili sotto i motori degli aerei, tipicamente alle quote di crociera nell'alta atmosfera."

**(EPA)**

"La stratosfera è caratterizzata dalla mancanza di umidità e da una temperatura costante di -55 °C, mentre la temperatura nella troposfera decresce di circa 2 °C ogni 1000 feet. Le scie di condensazione sono comuni nei più alti livelli della stratosfera. Queste strisce simili a nuvole, generate dal passaggio degli aerei che volano nell'aria fredda e umida, sono formate da vapore acqueo dei gas combusti immesso nell'atmosfera."

**(FAA)**

"Le scie di condensazione sono nuvole a forma di linee che sono prodotte dalle emissioni dei motori a reazione degli aerei. Questo processo di condensazione avviene tipicamente a quote di 8-12 Km al di sopra della superficie della Terra."

**(NASA GLOBE)**

"Le scie di condensazione sono delle nuvole di forma lineare prodotte a volte dagli scarichi dei motori degli aerei. La combinazione dell'alta umidità con le basse temperature, che esistono alle altitudini di crociera degli aerei, favoriscono la formazione delle scie di condensa. Le scie di condensa sono composte primariamente da acqua sotto forma di cristalli di ghiaccio e non sono pericolose per la salute umana."

**(US Air Force)**

"Secondo la NASA «le scie di condensazione si formano solo ad alta quota (generalmente al di sopra degli 8000 m), dove l'aria è estremamente fredda (meno di -40 °C)."

**(Wikipedia)**

#### **- Definizioni NASA in lingua originale:**

"Contrails are always made of ice particles, due to the very cold temperatures at high altitude."

"Contrails are man-made clouds that only form at very high altitudes (usually above 8 km) where the air is extremely cold (less than -40°C)."

"Contrails only form at very high altitudes (usually above 8 km) where the air is extremely cold (less than -40 degrees C) "

"Contrails are human-induced clouds that only form at very high altitudes (usually above 8 km - about 26,000 ft) where the air is extremely cold (less than -40 °C). Because of this, contrails form not when an airplane is taking off or landing, but while it is at cruise altitude."

"Contrails form in the upper portion of the troposphere and in the lower stratosphere where jet aircraft normally fly, generally between about 8 and 12 km altitude (~26,000 to 39,000 feet)."

#### **- Definizioni da fonti cartacee:**

"L'immissione in atmosfera dei gas di scarico degli aerei, ricchi di nuclei di condensazione e di vapore acqueo, determina la sovrassaturazione del vapore acqueo e, quindi, la formazione di scie. Le scie di condensazione si formano ad altezze in cui la temperatura dell'aria è molto bassa (inferiore a -40 °C), con umidità relativa almeno del 60%. Le scie possono essere più o meno durare nel tempo, a seconda della stabilità dell'aria e della quantità di vapore presente."

*[Girolamo Sansosti & Alfio Giuffrida - Manuale di meteorologia, Una guida alla comprensione dei fenomeni atmosferici e climatici in collaborazione con l'UAI (Unione Astrofili Italiani) - Gremese Editore - 2006 - pag 86]*

"La lunghezza e l'intensità di una scia di condensazione dipendono dalle condizioni atmosferiche, dal tipo e dalla velocità dell'aereo. Le tipiche scie di condensazione variano dai 9 ai 28 Km. (da 5 a 15 miglia marine) di lunghezza, e una trentina di metri di diametro. Le scie di condensa si formano generalmente tra 7500 e 18000 metri di altitudine, a temperature molto basse (-40 °C)."

[*The Camouflage Handbook, AAFWAL-TR-86-1028 (Wright-Patterson AFB, Ohio: Air Force Wright Aeronautical Laboratories, 1986), cap. 1-12*]

"L'immissione in atmosfera dei gas di scarico degli aerei, ricchi di nuclei di condensazione e di vapore acqueo, determina la sovrassaturazione del vapore acqueo e, quindi, la formazione di scie. Le scie di condensazione si formano ad altezze in cui la temperatura dell'aria è molto bassa (inferiore a -40 °C), con umidità relativa almeno del 60%".

[*Girolamo Sansosti & Alfio Giuffrida - Manuale di meteorologia, Una guida alla comprensione dei fenomeni atmosferici e climatici in collaborazione con l'UAI (Unione Astrofili Italiani) - Gremese Editore "2006" pag 86*]

### **CICAP: Eppure si trovano in rete delle fotografie di scie scure, alcune completamente nere. Come lo spiegate?**

Escludendo i casi di guasto, è del tutto plausibile che una scia, pur bianca, appaia scura: dipende dal fatto che, a seconda della posizione del sole, una parte sarà in piena luce e l'altra in ombra, apparendo così più scura o più chiara a seconda della posizione dell'osservatore rispetto al sole. D'altra parte, esattamente come accade per le nuvole, una scia può assumere diversi colori a seconda delle condizioni atmosferiche, per esempio all'alba e al tramonto si possono tingere di giallo-arancione o blu.

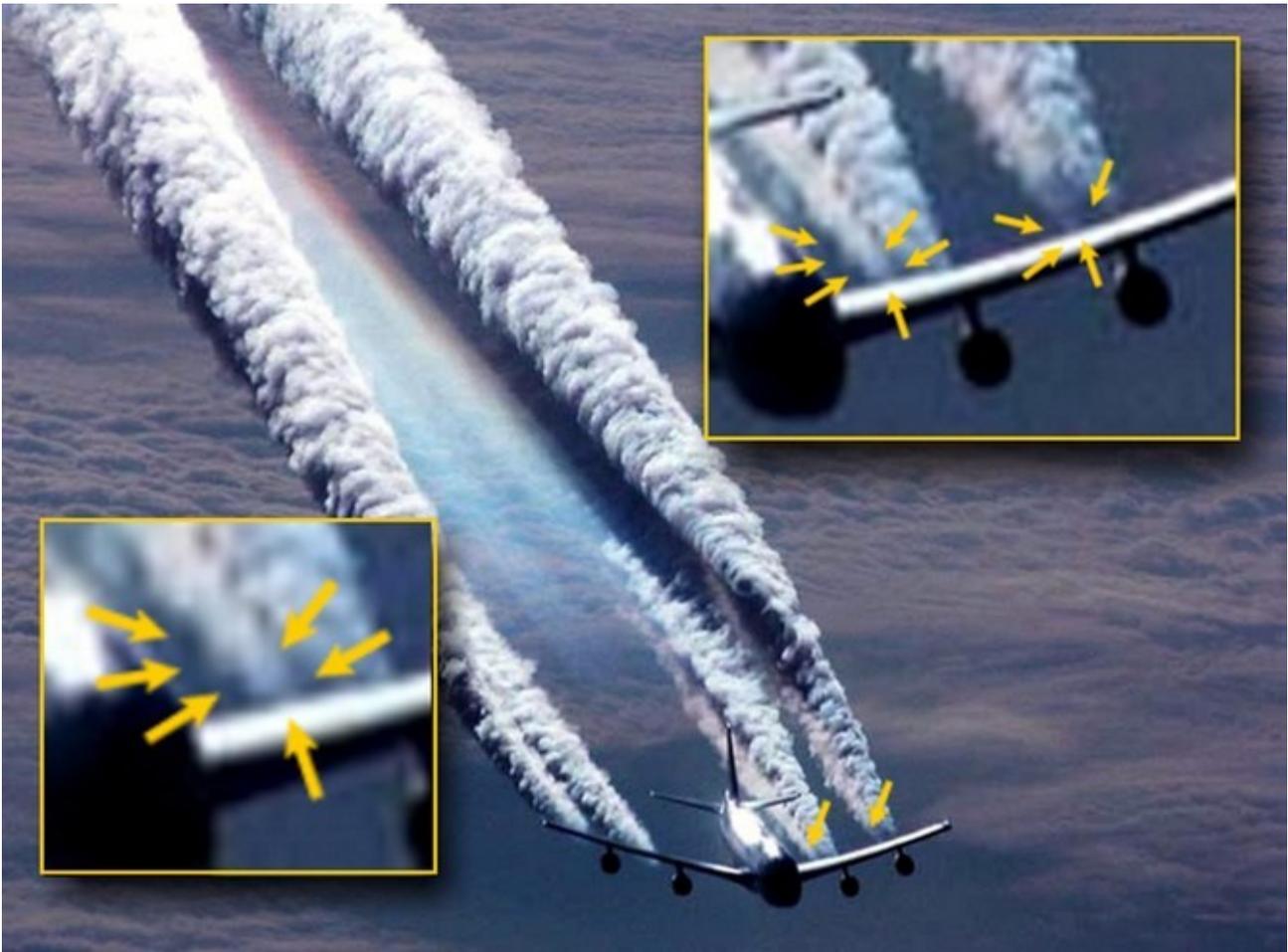
### **Tanker Enemy: Falso!**

Si tratta solo di mistificazione dei fatti. Le seguenti foto dimostrano non solo che non siamo di fronte a fenomeni di illusione ottica, ma che sono state osservate anche scie di colore blu cobalto.









**CICAP: Però ci sono anche fotografie in cui si vede una scia lungo tutta l'ala dell'aereo e non solo dai motori. Si tratta comunque di acqua?**

Si. Infatti si è specificato che quelle provenienti dai motori sono le più comuni e quindi generalmente ad esse ci si riferisce parlando di scie di condensazione. Ne esistono però anche di altri tipi, sempre dovute alla condensazione, ma causate da meccanismi fisici diversi. Per una trattazione più completa ed esplicativa si rimanda al sito della N.A.S.A.

**Tanker Enemy:** Falso. Il fenomeno descritto dagli "esperti del CICAP è definito come trecce di Berenice e queste si formano solo nei casi in cui si manifestino variazioni improvvise dei flussi aerodinamici nel velivolo (es. flaps abbassati durante l'atterraggio dell'aeromobile o manovre acrobatiche).

**Cicap: Quali presunte prove ci sono dell'esistenza delle "scie chimiche" e come si distinguerebbero dalle normali scie di condensazione?**

Sono stati proposti numerosi criteri e anche svariate presunte prove che qui ci limitiamo ad elencare: verrà in seguito mostrato in dettaglio come essi non si siano mai rivelati validi (vedere le sezioni PRESUNTE ANOMALIE, SCIE A QUOTE TROPPO BASSE, AEREI MISTERIOSI E ROTTE STRANE, LE SCIE DI CONDENSAZIONE NELLA STORIA, e LE SCIE DI CONDENSAZIONE OGGI). Sostanzialmente si sostiene che fino a pochi anni fa le scie di condensazione fossero molto meno frequenti di oggi se non addirittura inesistenti (quindi quelle che si vedrebbero oggi non sarebbero scie di condensazione), che esisterebbero scie "anomale" che si formerebbero in condizioni fisiche non adatte al fenomeno della condensazione, che tali scie

perdurerebbero troppo nel tempo, che si diffonderebbero troppo, che sarebbero troppo lunghe, che avrebbero forme "inspiegabili", che formerebbero "strani" reticoli nel cielo, che sarebbero rilasciate a quote molto basse (più o meno dai 2000 ai 4000 metri, anche se c'è chi arriva a parlare di 800 metri) da aerei non identificabili (presunti militari in incognito), aerei che a loro volta seguirebbero rotte insolite.

**Tanker Enemy:** affermazioni gratuite e prive di fondamento, contraddette dai fatti.

**Il problema del traffico sconosciuto secondo i controllori di volo**

<http://www.tankerenemy.com/2009/11/il-problema-del-traffico-sconosciuto.html>

<http://www.tanker-enemy.tv/Unidentified-low-altitude-traffic.htm>

<http://www.tanker-enemy.tv/traffico-sconosciuto.htm>

<http://www.tanker-enemy.tv/enav-ufficio-stampa.htm>

**Cicap: da dove proviene l'acqua che forma le scie di condensazione?**

In parte dall'umidità atmosferica, in parte dalla combustione del carburante. Gli aerei usano come carburante un idrocarburo, cioè un composto di idrogeno e carbonio, che quando viene bruciato si combina con l'ossigeno atmosferico portando alla formazione di acqua (idrogeno e ossigeno) e ossidi di carbonio (carbonio e ossigeno). Dal motore di un aeroplano viene espulso sotto forma di vapore circa un chilogrammo d'acqua al secondo generato dalla combustione a cui si aggiunge il vapore contenuto nell'aria da esso aspirata (centinaia di metri cubi al secondo). Va sottolineato che ogni motore che bruci idrocarburi genera acqua: in giornate invernali abbastanza fredde anche dai tubi di scappamento delle auto si può vedere uscire del "fumo" bianco che non si vede nelle giornate più calde: come per il motore degli aerei, quello non è vero fumo ma vapor acqueo che condensa.

**Tanker Enemy:** Infatti possiamo osservare che i gas di scarico delle autovetture rilasciano scie di condensa lunghe centinaia di chilometri come queste...

**Scie di condensa: lo zibaldone del Col. Brigadier Generale Costante De Simone**

<http://www.tankerenemy.com/2010/08/scie-di-condensa-lo-zibaldone-del.html>



Le scie possono essere più o meno durare nel tempo, a seconda della stabilità dell'aria e della quantità di vapore presente." [Girolamo Sansosti & Alfio Giuffrida - *Manuale di meteorologia, Una guida alla comprensione dei fenomeni atmosferici e climatici in collaborazione con l'UAI (Unione Astrofili Italiani) - Gremese Editore - 2006 - pag 86*]

Ma quanto durano nel tempo queste scie? La risposta è implicita nel seguente passaggio:  
"La lunghezza e l'intensità di una scia di condensazione dipendono dalle condizioni atmosferiche, dal tipo e dalla velocità dell'aereo. Le tipiche scie di condensazione variano dai 9 ai 28 Km. (da 5 a 15 miglia marine) di lunghezza, e una trentina di metri di diametro. Le scie di condensa si formano generalmente tra 7500 e 18000 metri di altitudine, a temperature molto basse (-40 °C)." [The Camouflage Handbook, AAFWAL-TR-86-1028 (Wright-Patterson AFB, Ohio: Air Force Wright Aeronautical Laboratories, 1986), cap. 1-12]

Facciamo adesso un semplice calcolo fisico - matematico: se la velocità è data da  $v=s/t$  (spazio percorso diviso il tempo impiegato a percorrerlo) invertendo tale formula si ottiene  $t=s/v$  (il tempo di percorrenza è uguale allo spazio percorso diviso la velocità) e quindi un aereo che viaggia ad una velocità di 600 km/h (tipica velocità di crociera) per percorrere 9 km impiega un tempo pari a  $9/600$  ore = 0,015 ore = 0,9 minuti = 54 secondi, mentre per percorrere 28 km impiega un tempo pari a  $28/600$  ore = 2,8 minuti = 2 minuti e 48 secondi. Se per caso un aereo viaggiasse ad una velocità molto più bassa (ad esempio 300 km/h) in base ai dati riportati nel suddetto libro otterremmo dei risultati doppi dei precedenti, ma sono ben pochi gli aerei che volano a simile velocità. Abbiamo quindi la conferma che **le tipiche scie durano di norma un minuto, al massimo 5**. Di conseguenza un cielo oscurato da 40 "scie di condensa" persistenti per ore (o anche solo per un'ora) è assolutamente a-tipico, a-normale, un fenomeno spiegabile solo in termini di irrorazione artificiale.

**Cicap: Ma non è la stessa cosa: la condensa che esce dallo scappamento delle auto si dissolve in pochi secondi mentre certe scie permangono in cielo anche per ore. Com'è possibile?**

Infatti non è la stessa identica situazione: l'esempio precedente aveva lo scopo di mostrare come qualsiasi motore che bruci idrocarburi espella vapore acqueo, ma logicamente un motore d'automobile è molto diverso da un motore d'aereo e in particolare il secondo espelle quantità di vapore acqueo enormemente superiori rispetto al primo. Inoltre va considerato che in quota le condizioni atmosferiche sono estremamente diverse da quelle che si trovano al suolo. Molto importante nella formazione ed evoluzione delle scie ha la temperatura, che in quota è molto più bassa rispetto al suolo. Le altre grandezze fisiche rilevanti per il fenomeno sono pressione ed umidità, anch'esse molto diverse in quota rispetto al suolo. In generale e a seconda delle condizioni atmosferiche il vapore contenuto nei gas di scarico può:

- non condensare;
- condensare e/o congelare per poi dissolversi in poco tempo;
- condensare e congelare, perdurando in cielo per parecchio tempo ed espandendosi.

**Tanker Enemy:** Qui il CICAP si contraddice da solo ed infatti ad alta quota l'aria è più rarefatta, perciò laddove siano presenti i presupposti per la formazione delle contrails, non si verificano certamente quelli per la persistenza delle medesime. I dati forniti dalla NASA per giustificare la persistenza delle scie di condensa non fanno riferimento alla fisica reale, ma sono soltanto frutto di mistificazione e di deliri.

**Cicap: Da dove nasce la teoria delle scie chimiche?**

La teoria delle scie chimiche nasce nel 1995 ideata da Bill Brumbaugh, un conduttore radiofonico americano, il quale osservando queste scie bianche nel cielo immaginò potesse trattarsi di sostanze tossiche presenti nel carburante. Riuscito ad impossessarsi di qualche campione di carburante per aerei e non potendo permettersi le analisi, si affidò a Larry Wayne Harris, microbiologo, il quale eseguì le analisi, ma non le pubblicò mai a causa di problemi legali (collegati alla detenzione illegale di bacilli della peste bubbonica ottenuti in modo fraudolento). Nel 1997 un suo vicino di casa, Richard Finke, inviò un e-mail in una lista tematica sul bioterrorismo affermando che nel carburante era stato trovato un pesticida molto tossico (1,2-dibromo etilene). In questa e-mail non erano riportati i dettagli delle analisi (tecnica usata, operatore, quantità rilevata), inoltre i riferimenti del laboratorio si rivelarono falsi; tuttavia, come spesso succede con questo tipo di messaggi, l'e-mail si diffuse incorporando varie aggiunte e modifiche. Nel 1999 un giornalista, William Thomas, nella popolare trasmissione radiofonica "Coast to Coast AM" parlò delle scie chimiche e da quel momento in poi la teoria delle scie chimiche diventò di dominio pubblico e vari media la riprenderanno negli anni trattandola spesso in modo acritico; questo metodo di divulgazione ha portato una leggenda senza fondamento ad essere discussa nei parlamenti di numerosi stati. Da sottolineare il fatto che il programma "Coast to Coast AM" è noto anche per aver lanciato vari altri argomenti come varie invasioni extraterrestri imminenti, la presenza di alieni nell'area 51 e la storia incredibile del viaggiatore nel tempo John Titor.

**Tanker Enemy:** No comment. Tali affermazioni sono un insulto all'intelligenza umana.

Il fenomeno delle scie chimiche è stato evidenziato per la prima volta nel 1995 in Canada e la genesi degli eventi successivi è totalmente diversa da quella raccontata dagli "esperti" del CICAP. Non solo: le chemtrails sono anche citate nello **Space preservation Act** del 2001 e definite armi esotiche.

**Cicap: Quali sarebbero gli scopi delle scie chimiche?**

Abbiamo visto come inizialmente fossero ritenute un metodo per l'avvelenamento di massa della popolazione mondiale per mezzo di un pesticida; oggi invece il fenomeno è stato

notevolmente ingigantito rispetto alla versione iniziale. I presupposti scopi vanno dalla copertura della luce solare per contrastare il riscaldamento globale alla generazione del riscaldamento globale stesso, dalla diffusione di pericolosi batteri e virus alla diffusione di vaccini, dalla generazione di siccità a comando alla generazione di alluvioni a comando, dalla creazione di un habitat ideale per qualche razza aliena al controllo mentale della popolazione mondiale. Molti degli scopi, oltre a non aver alcun fondamento scientifico, si contraddicono l'un con l'altro, ma questo non impedisce ai sostenitori delle scie chimiche di ritenerli praticamente tutti contemporaneamente veri.

**Tanker Enemy:** pura petizione di principio non basata su prove di quanto si afferma. Le confutazioni devono essere basate su argomenti e prove qui del tutto assenti. Piuttosto sono reali gli sconvolgimenti climatici e sono reali le insorgenze di nuove patologie nelle aree sottoposte ad aerosol.

### **Cicap: Che cosa dovrebbero contenere queste "scie chimiche"?**

I sostenitori dell'esistenza delle "scie chimiche" non hanno mai eseguito un'analisi delle scie che ritengono chimiche. Nonostante questo sostengono di sapere con certezza quali siano le sostanze irrorate. L'elenco è molto lungo ed è rintracciabile a [questo](#) link. Fra queste sostanze sono elencati: virus, batteri, elementi e sostanze chimiche, nanomacchine, OGM, droghe, tossine, plastiche, funghi, muffe, parassiti, vaccini e persino globuli rossi essiccati.

**Tanker Enemy:** falso. Non è vero che non sono state eseguite analisi. [Qui](http://www.mediafire.com/?xdkmunp2jfd) <http://www.mediafire.com/?xdkmunp2jfd> un link ad alcune delle analisi svolte nel mondo, comprese quelle eseguite per conto ed a spese di privati e dal CNR. Inoltre diversi scienziati statunitensi (Staninger, Scott, Castle, Karjo etc.) hanno evidenziato la correlazione tra la diffusione di nanosensori e nuove patologie correlate alle *chemtrails*. Sul tema delle analisi al suolo o delle acque si leggono sempre le stesse balzane attestazioni di "scienziati" che adottano il comodo sistema dei due pesi e due misure: infatti essi descrivono e denunciano la situazione di reale inquinamento ambientale dovuta a polveri di nanoparticelle metalliche, rilevate in atmosfera ed al suolo nelle aree circostanti basi militari o inceneritori. Nel caso delle chemtrails, invece, più volte costoro hanno sostenuto che i dati che evidenziano metalli pesanti in acqua, suolo e piante delle aree sottoposte ad irrorazione, non sono attendibili, in quanto non direttamente collegabili agli aerosol indotti. Essi, in quel caso e solo in quello, sono intransigenti e proclamano la necessità di prelievo direttamente nelle scie chimiche, in quota. Due pesi e due misure, appunto, per tirarsi fuori (anche loro come altri "scienziati") dalla ingombrante questione chemtrails, per non vedere la loro reputazione di ambientalisti della domenica contaminata dall'accostamento con i ricercatori indipendenti che osano studiare le scie chimiche.

### **Cicap: Per poter mettere in atto un progetto di tale portata servirebbero enormi flotte di aerei con equipaggi. Come è possibile che nessuno abbia ancora confessato?**

I sostenitori delle scie chimiche ritengono che ci sia un complotto radicato in ogni livello della società per impedire alla verità di emergere. Le categorie che dovrebbero essere coinvolte sono decine e decine. Per capire la portata del complotto da loro sostenuto è sufficiente fare un semplice ragionamento:

Chi pilota gli aerei deve sapere quello che sta facendo; quindi i piloti militari sono coinvolti, però anche quelli civili devono aver percepito qualcosa, visto che volano spesso vicini agli aerei chimici e ancora più spesso sono proprio i voli civili a generare le presunte scie chimiche. I controllori di volo devono essere tutti a conoscenza della faccenda, per poter coordinare questo enorme traffico criminale senza intralciare il comune traffico civile.

I meteorologi, i fisici, i chimici, i biologi e gli ingegneri devono sapere perché studiano in vario modo l'ambiente e non possono non accorgersi dei milioni di tonnellate di sostanze nocive

scaricate quotidianamente sulle loro teste. I medici dovrebbero notare la presenza di nanomacchine nei loro pazienti e l'insorgenza di sintomi e malattie nuove, quindi sanno tutto e nascondono la verità. I governi pagano le irrorazioni e il silenzio di tutti tramite i servizi segreti; di conseguenza anche la Guardia di Finanza deve essere a conoscenza della questione, altrimenti tutte le tangenti che il governo paga per avere il silenzio di questi milioni di persone sarebbero già emerse da tempo. Questo è solo un piccolo esempio delle categorie che dovrebbero essere coinvolte; molte vengono aggiunte all'elenco senza un particolare motivo. Basti pensare che tra gli "insabbiatori" del fenomeno scie chimiche sono stati inseriti anche gli autori e i produttori di spot pubblicitari e film ove appaiono raffigurate scie di condensa. Un sito di riferimento nel quale è ritrovabile un elenco di presunti disinformatori in continuo aggiornamento è il seguente: [Gli Occultatori](#) .

## **Tanker Enemy:**

### **Storia degli esperimenti su cavie umane**

<http://straker-61.blogspot.com/2008/02/storia-degli-esperimenti-segreti-su.html>

Voi ne sapevate niente e soprattutto durante l'esecuzione di tali efferati esperimenti, qualcuno ha mai rivelato quanto stava avvenendo all'insaputa di inermi ed inconsapevoli cittadini? La risposta è NO!

## **Cicap: PRESUNTE ANOMALIE**

### **Non è strano che certe scie di condensazione siano molto lunghe, anche centinaia di chilometri? È più logico che si tratti di qualcosa sparso dall'aereo.**

È proprio l'opposto invece. Nessun aereo potrebbe contenere così tanto materiale, di qualsiasi tipo esso fosse, da poterlo spargere ininterrottamente per tratte così lunghe, mentre ciò che forma le scie di condensazione, cioè l'acqua, l'aereo non la contiene tutta in sé. Il carburante, che già in un aereo commerciale pesa più del carico trasportabile, bruciando e combinandosi con l'ossigeno dell'aria produce una quantità di vapore acqueo superiore al suo peso. I motori aspirando aria già umida di suo la arricchiscono in umidità con quest'acqua e, se le condizioni in quota sono quelle opportune, basta l'arricchimento in umidità dato dal motore per provocarne la successiva condensazione una volta espulsa. Il grosso dell'acqua presente nella scia viene appunto dall'atmosfera, cioè da fuori l'aereo, e quindi il contenuto totale di acqua di una scia di condensa corrisponde a molte volte il carico utile di qualsiasi aereo.

**Tanker Enemy:** affermazioni ridicole. Con due kg di vernice si può tranquillamente riverniciare un'auto di medie dimensioni. Gli elementi diffusi in atmosfera vengono nebulizzati in microscopiche goccioline di aerosol, esattamente come in un sistema per spruzzare vernice. Da qui l'alto rendimento del prodotto.

### **Cicap: Non è strano che certe scie inizino e terminino all'improvviso mentre altre volte formano degli sbuffi?**

Non è strano come non lo è che certe nubi abbiano bordi abbastanza netti e certe altre siano simili a piccoli batuffoli. L'atmosfera non è un blocco di granito immutabile ma un sistema estremamente complesso in continuo mutamento. Nessuna meraviglia quindi che un aereo possa percorrere lunghi tratti che presentino condizioni favorevoli alla formazione di scie di condensazione per poi incontrare zone con condizioni atmosferiche differenti che portino all'interruzione della scia. D'altra parte non è raro vedere piovere in un punto e scorgere il sole un paio di chilometri più in là. Questi fenomeni dimostrano come l'atmosfera possa variare le

proprie condizioni repentinamente; basti pensare che 2 chilometri sono meno di 10 secondi di volo per un aereo di linea.

**Tanker Enemy:** Falso. La fallacia delle precedenti affermazioni sta nel fatto che le interruzioni avvengono anche nell'ambito di pochi metri e non centinaia. Le correnti a getto non possono in alcun modo essere compatibili con i fenomeni evidenziati in moti filmati e foto. Inoltre le correnti a getto non sono presenti alle quote di sorvolo dei velivoli chimici e sono un fenomeno atmosferico confinato in precise regioni atmosferiche. Le correnti a getto o jet streams sono flussi ad altissima velocità (circa 20-30 metri al secondo) che si generano tra stratosfera e troposfera, con direzione da ovest ad est, ad altitudini comprese tra 6 e 15 chilometri. La presenza di notevoli variazioni di temperatura in relazione alla latitudine determina forti correnti lungo i paralleli. Tra le jet streams, occorre citare quella subtropicale: essa varia in rapporto alla stagione per quanto concerne sia la posizione sia l'intensità, mentre la quota resta pressoché immutata, intorno ai 12 chilometri. Un'altra corrente a getto è quella associata al fronte polare: tale flusso può cambiare sia la sua posizione sia la direzione. A questo getto sono correlate le perturbazioni che interessano le medie latitudini. Gli esperti del Cicap pensano che tutti siano ignoranti ed asseriscono che le jet streams sono un po' dappertutto, mentre non è così.

**Cicap: Secondo voi, com'è possibile che due aerei che volano affiancati rilascino scie di tipo diverso?**

Innanzitutto bisogna precisare cosa si intende per "affiancati": è impossibile valutare da terra e ad occhio la quota di un aeroplano. Due aerei possono benissimo sembrare alla stessa quota, ma essere in realtà separati da qualche centinaio di metri in altitudine e quindi trovarsi in condizioni atmosferiche molto diverse. È questo il caso più comune. In ogni caso, per quanto sembri controintuitivo, non è affatto scontato che due aerei effettivamente affiancati emettano entrambi una scia di condensazione. Schumann, nell'articolo intitolato: "Influence of propulsion efficiency on contrail formation", dimostra come quanto detto corrisponda alla realtà. Nel caso trattato nell'articolo, dei due velivoli che volavano affiancati, solo uno emetteva una scia di condensazione. La spiegazione risiede nel fatto che i motori funzionavano a regimi diversi. Questa semplice differenza era sufficiente per impedire ad uno dei due velivoli di produrre contrail. Ciò permette di capire quanto sia complessa la previsione di formazione delle scie di condensazione, che deve tenere conto di numerose variabili, spesso difficilmente valutabili o prevedibili.

**Tanker Enemy:** un evento fortuito non può essere una costante, come spesso, invece, avviene. Inoltre le informazioni provengono da fonte inaffidabile, in quanto interessata direttamente nel "Progetto Cloverleaf".



Figure 7. Photo of an Airbus A340 with contrails (left) and a Boeing B707 without contrails (right) at 10.5 km altitude taken from the Falcon cockpit [36].

Fonte: SCHUMANN Ulrich; *Aerospace science and technology*;2000; 391

**Cicap: Ma almeno uno stesso aeroplano dovrebbe rilasciare scie identiche. Perché invece esistono fotografie che ritraggono scie asimmetriche?**

Le scie sono simmetriche ma a causa dell'interazione coi vortici d'estremità alari, le scie si deformano, la loro sezione da circolare si appiattisce diventando ellittica e tende a ruotare. Da dietro si vedrebbe una specie di V formata da entrambe le scie.

A seconda del punto d'osservazione è spesso possibile vedere una scia lungo l'asse maggiore dell'ellisse e l'altra lungo l'asse minore, avendo quindi la sensazione che siano di dimensioni o forme diverse quando in realtà così non è. Questo è un ulteriore esempio di come l'osservazione da terra in mancanza di strumenti e competenze adeguate possa portare a conclusioni avventate ed errate. Inoltre i motori di un aeroplano non sempre funzionano tutti allo stesso regime, con conseguente possibile di formazione di scie non identiche.

**Tanker Enemy:** Falso. Si tratta di una vera arrampicata sugli specchi senza ventose.



Due motori appartenenti allo stesso velivolo producono due scie che si dissolvono in modo differente.



Scie chimica vista sulla verticale. Si noti come la scia proveniente dal motore di sinistra sia di tipo filiforme. Non si tratta assolutamente di un'aberrazione prospettica.

**Cicap: Allora queste scie di condensazione fanno ciò che pare a loro, possibile che non seguano nessuna regola?**

Le scie di condensazione, essendo, come già detto, né più né meno che nubi la cui formazione è stata provocata dal passaggio dell'aereo, si comportano né più né meno come le nubi: possono svanire, perdurare, rimpicciolirsi, ingrandirsi, spostarsi, sfrangiarsi, cambiare forma e così via. Tutto ciò non perché dotate di volontà propria ma perché condizionate dalle caratteristiche fisiche proprie e dell'atmosfera circostante: pressione, temperatura, umidità relativa, particolato presente, venti e correnti sono i principali fattori che determinano la loro evoluzione. Quindi avendo una conoscenza abbastanza precisa del valore di tutti questi vari parametri (e del loro variare nel tempo) nella scia e nell'atmosfera circostante, si potrebbero stabilire con qualche attendibilità eventuali anomalie nel loro comportamento, ma non è pensabile che una cosa del genere sia possibile solo guardandole.

**Tanker Enemy:** falso. Sulla formazione delle nubi, quelle classiche, le cause ed i processi generanti sono differenti ed inoltre le nubi sono composte da goccioline d'acqua attorno a nuclei di condensazione e non da cristalli di ghiaccio. Non è possibile quindi accomunare la formazione di una nube, la cui genesi deriva dall'incontro di correnti calde e fredde, oltre che dall'umidità atmosferica e dalla cospicua evaporazione degli oceani, alle scie di condensa.

**Cicap: Come mai a volte è visibile una terza scia evanescente?**

Esistono varie spiegazioni a questo fenomeno.

1-Può provenire dal motore di coda di un trimotore, motore che ovviamente dal basso può risultare invisibile alla vista.

2-Può provenire dall'APU (Auxiliary Power Unit), un generatore ausiliario costituito da un piccolo motore a turbina: anch'esso, come i motori, aspira, comprime e riscalda l'aria umida dell'atmosfera.

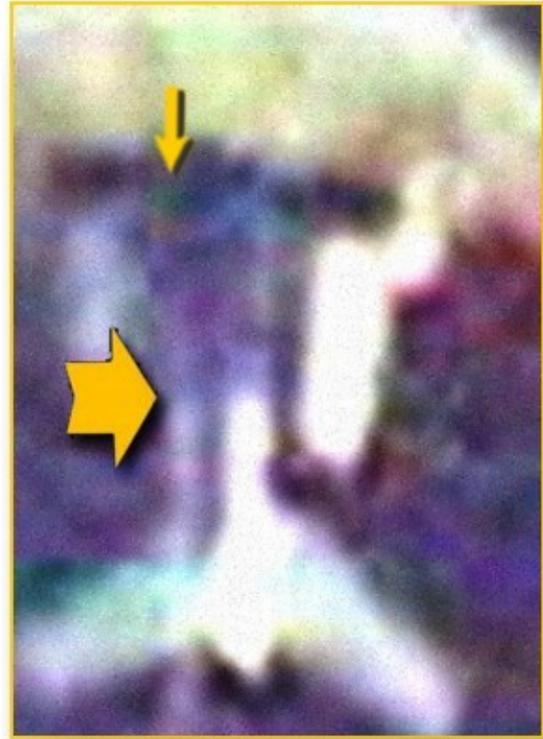
3-Può trattarsi dello scarico dei lavandini dell'aereo: le acque nere sono trattenute e poi scaricate in aeroporto ma quelle bianche vengono scaricate in volo. L'acqua, uscendo, incontra pressioni minori che all'interno dell'aereo, si nebulizza, può anche ghiacciare e può essere visibile.

**Tanker Enemy:** Falso.

1) Appare strano che un 767 o un 777 oppure un A320 abbiano un terzo motore di coda. Infatti non l'hanno, eppure sono stati ripresi spesso emettere scie dalla porzione di coda.

2) Sembra inverosimile che l'APU venga acceso sempre e solo in determinati punti precisi su determinate ristrette aree. Inoltre l'APU è un sistema adoperato per fornire elettricità agli strumenti di bordo ed al sistema di condizionamento, quando il velivolo si trova fermo in pista e con i motori spenti. Appare singolare che venga usato così spesso, da un po' di tempo a questa parte, durante il volo. Sono velivoli sempre in emergenza?

Inoltre sono stati ripresi velivoli scaricare sostanze sconosciute che, ad un attento esame, non sono risultate provenire dalla sezione di coda corrispondente all'APU.



*Un Tupolev154 ripreso nel mese di settembre 2008 scaricare elementi sconosciuti sopra un'area densamente abitata.*

3) Esistono precise normative sullo scarico di sostanze durante il volo ed a prescindere da ciò appare evidente l'incongruità tra l'evento raro e la devastante casistica, secondo cui osserviamo scaricare dalla sezione di coda con una percentuale vicina al 70% su ristrette aree abitate. Anche qui ci sembra che le spiegazioni del cicap siano un insulto all'intelligenza umana.

#### 3.1.4 Spargimento di sostanze o lancio di oggetti

*Il lancio di oggetti o lo spargimento di sostanze può essere effettuato solo in conformità alle disposizioni ENAC ed in conformità a quanto reso noto con le pertinenti informazioni aeronautiche. Tale attività, quando prescritto, è oggetto di autorizzazione da parte dei competenti enti ATS. La documentazione che determina l'eventuale diniego dell'autorizzazione è conservata per tre mesi e viene mostrata a richiesta.*

**Cicap: In rete si trovano persone che tramite un radar notano che gli aerei che rilasciano le scie non sono identificabili. Sono quindi aerei militari quelli che rilasciano le scie?**

Il congegno a cui si fa riferimento si chiama AirNav RadarBox e, nonostante il nome altisonante, non si tratta di un radar vero e proprio, ma di un semplice ricevitore dei

transponder situati a bordo dei velivoli: in particolare è in grado di ricevere solo i segnali di tipo ADS-B e SSR modeS. In Italia tali segnali non sono obbligatori e quindi non tutti i transponder trasmettono le informazioni ricevibili dall'AirNav. Quelli che non trasmettono la posizione non possono essere visualizzati sulla mappa oppure possono anche non essere rilevati per nulla nel caso a bordo vi sia installato solo l'SSR mode-A o mode-C. Detto questo, quindi, il fatto che alcuni aerei non vengano rivelati non dimostra in alcun modo che tali aerei siano militari. In ogni caso siccome le scie di condensa si formano con ogni tipo di volo (militare o civile) è normale osservare aerei militari che rilasciano scie esattamente come è normale vedere aerei civili che le rilasciano. Ovviamente i primi saranno più rari da osservare, ma posto che i voli militari esistono e che possono rilasciare scie di condensa, risulta evidente che l'osservazione di un volo militare con dietro una scia non è sintomo di alcuna anomalia o complotto segreto.

**Tanker Enemy:** falso. Il sistema da noi impiegato per rilevare la presenza di velivoli sul territorio italiano ed estero è perfettamente in grado di segnalare gli aeromobili circolanti nel nostro spazio aereo. [Questo](#) video lo dimostra:

<http://www.metacafe.com/watch/1823071//>

Ma non solo! Le nostre osservazioni [vengono confermate](#) da studi eseguiti negli Stati Uniti.

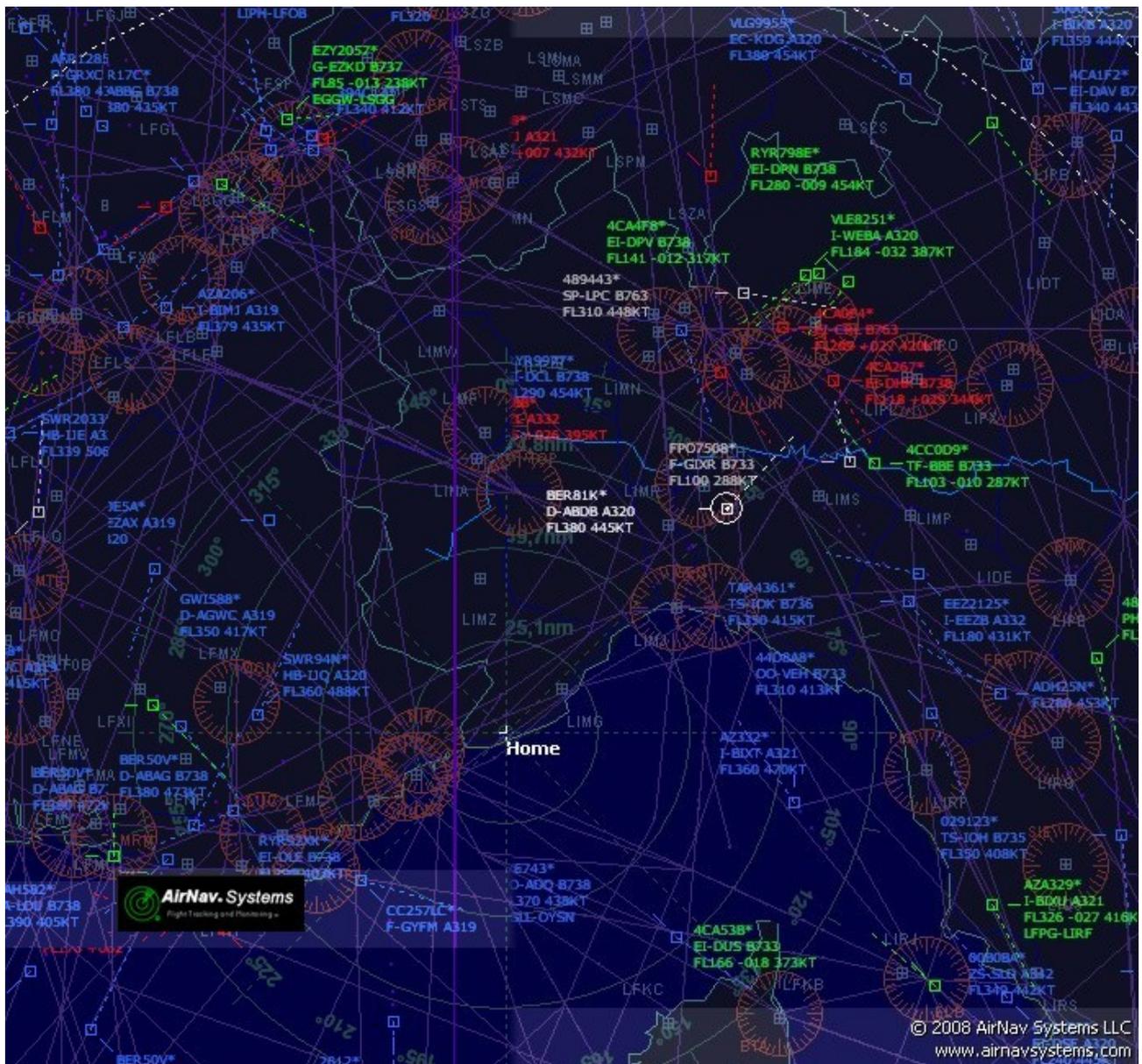
<http://straker-61.blogspot.com/2008/02/flight-explorer-non-identifica-i.html>

Infatti uno scrupoloso studio del team di Chemtrail Central, che ha impiegato Flight Explorer, potente software di tracciamento dei voli commerciali, nato nel lontano 1997 (quindi assolutamente capace di gestire sia i dati del vecchio standard MODE-S sia quelli del più recente ADS-B) ed adoperato da professionisti del settore aeronautico nonché da piloti, conferma le nostre stesse conclusioni: i tankers chimici non inviano dati della loro posizione e quota e non appaiono sulla mappa di Flight Explorer.

[Qui](#) l'articolo originale.

<http://www.chemtrailcentral.com/report.shtml>

<http://www.freezeage.com/1223449402SOEZXSJQY> -> Copia



Una schermata del Radar Airnav

**Cicap: Ammesso che solo guardando le scie non sia possibile individuare anomalie, si possono però ricavare dei dati dai radiosondaggi e da quelli capire se sussistono le condizioni per la formazione o la durata delle scie?**

Questa affermazione spesso fatta con molta semplicità, nasconde una serie di passaggi logici dati per scontati che vale la pena esaminare. I radiosondaggi sono delle misurazioni eseguite da pochissimi centri meteorologici in Italia, tramite il lancio di palloni equipaggiati con delle sonde. Tali sonde salgono fino a quote molto alte (anche 30.000m) e forniscono al centro di controllo a terra i dati di temperatura, umidità e pressione lungo tutto il loro percorso. Per poter esaminare i dati delle radiosonde e capire se la formazione delle contrail è possibile bisogna considerare veri almeno tre assunti principali:

- 1- I radiosondaggi offrono misure perfette ed esenti da errori
  - 2- I valori dei radiosondaggi non variano significativamente a distanza di molti chilometri e di molto tempo dal punto e dall'ora di misurazione
  - 3- Le condizioni di formazione teoriche, da confrontare con i dati delle radiosonde, permettono con precisione assoluta di definire se la contrail si formerà o meno
- Nessuno di questi tre assunti è vero:

1- I radiosondaggi come ogni strumento commettono errori spesso abbastanza vistosi, siccome viene usata una sola sonda non è possibile fare un trattamento statistico dei dati cercando di avvicinarsi al valore vero.

2- Come si è già detto la variabilità delle condizioni atmosferiche è molto alta, una misura puntuale non può in alcun modo fornire con precisione la situazione in quota, né il variare di tale situazione col passare del tempo.

3- Le condizioni teoriche per predire la formazione derivano da modelli che sono semplificazioni delle reali condizioni e che sono tutt'altro che infallibili nelle loro previsioni, soprattutto se si cerca di usarli senza saperlo fare e senza conoscerne caratteristiche, limiti e fallibilità.

**Tanker Enemy:** peccato che, sino a quando le radiosonde non sono state usate da molti attivisti per rilevare i dati in atmosfera, queste, per i meteorologi erano affidabilissime. Ora, ovviamente, non lo sono più! Ma solo per mero opportunismo.

Per quanto riguarda le sonde, il dott. Patrick Minnis (N.A.S.A.) ha elaborato un fattore di correzione per il calcolo dell'umidità relativa rispetto al ghiaccio che conferma la bontà dei valori di HR all'acqua di radiosonda riportati classicamente per la persistenza e formazione. Invito allo studio di questo documento.

<http://www-pm.larc.nasa.gov/sass/pub/conference/J1.2.duda.arams.02.pdf>

In buona sostanza i disinformatori ci hanno raccontato fandonie con la storia delle sonde imprecise, poiché vengono applicati fattori di correzione, come si può leggere inequivocabilmente anche dal lavoro di Wendler.

Si legge:

"This corrected RHI range falls well within the limits imposed by classical contrail formation conditions and the Sassen-Dodd criteria for homogeneous nucleation of cirrus".

Minnis, o chi per lui, si riferisce a classical contrail formation conditions. A che cosa allude? Forse alla vecchia definizione F.A.A. che hanno fatto sparire?

## **CICAP: AEREI MISTERIOSI E ROTTE STRANE**

**Esistono vari filmati nei quali è visibile un velivolo rilasciante una scia passare al di sotto di una nuvola bassa. Come può trattarsi di scie di condensazione visto che è noto che si formano a quote ben superiori?**

Tutti questi filmati sono prodotti da persone che da terra guardano verso l'alto. Questo metodo di ripresa tende a schiacciare le immagini e diventa estremamente complesso capire cosa sta sopra e cosa sta sotto quando l'immagine è praticamente bidimensionale. In ogni caso in questi filmati si nota distintamente la perdita di definizione della scia quando si sovrappone alla nuvola, il che significa che la scia è più alta della nube, tuttavia siccome quest'ultima è semitrasparente lascia intravedere il percorso di qualunque formazione nuvolosa sovrastante. Detto questo rimane il problema non trascurabile dell'assegnazione delle nubi alle varie categorie note, tale assegnazione dovrebbe essere fatta da un meteorologo esperto e non da dilettante improvvisati. La dimostrazione che non ci si può improvvisare meteorologi ci è giunta da un'interessante prova eseguita dal mensile Focus che nel gennaio 2008 ha fatto esaminare varie foto da un gruppo di esperti di 3bmeteo.com: professionisti che si occupano quotidianamente di previsioni meteo. In quell'occasione diverse nubi attribuite da comuni utenti alla categoria delle nuvole basse si sono rivelate appartenenti alla categoria delle nubi medio-alte.

Fonte: Focus

**Tanker Enemy:** spiegazioni che sono patetiche ed inoltre non tengono conto della notevole mole di prove video e fotografiche, in tutte le prospettive ed in decine di situazioni di illuminazione differenti. Inoltre non serve una laurea in *cicappologia* per riconoscere dei semplici cumuli.

Serve altro?





Qualche eloquente filmato:

<http://www.youtube.com/watch?v=026B5GB0h6U>

<http://www.youtube.com/watch?v=fHgpUSrwWlc>

[http://www.youtube.com/watch?v=PCBf\\_ZIkeLI](http://www.youtube.com/watch?v=PCBf_ZIkeLI)

<http://www.youtube.com/watch?v=3dirUsuupB8>

<http://www.youtube.com/watch?v=mkF65yK3ar4>

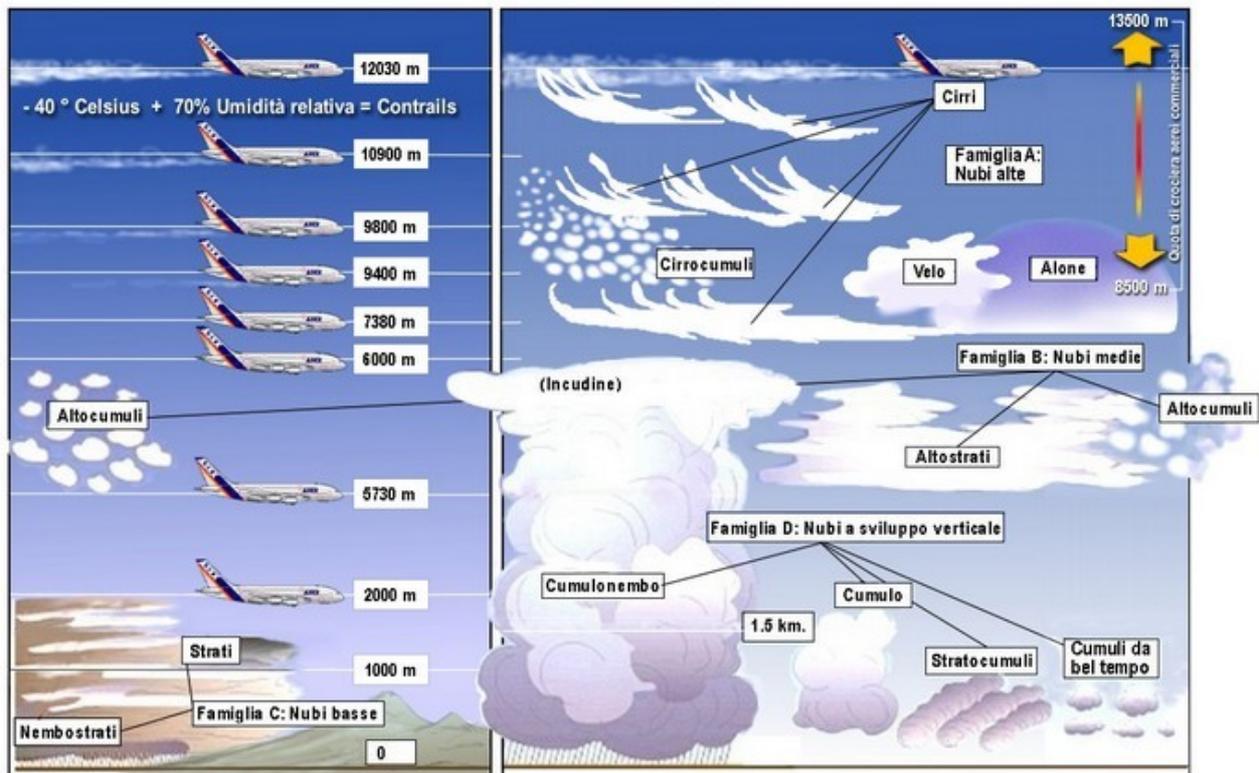
<http://www.youtube.com/watch?v=tKTcdn-XtM>

<http://www.youtube.com/watch?v=Vqnf9rIpySo>

<http://www.youtube.com/watch?v=sB9o06NTiGg>

Circa la supposta analisi svolta dagli "esperti di 3bmeteo.com, facciamo notare che una volta sottoposte le nostre fotografie, noi di Tanker Enemy siamo stati opportunamente sottoposti a *banning* ed i cosiddetti esperti si sono ben guardati dal commentare le foto testimoniali a loro scomode. L'iniziativa è quindi finita in un nulla di fatto.





**Parametri per la formazione delle scie di condensazione (contrails)**

**Cicap:** C'è chi ha determinato l'altitudine costruendo un triangolo rettangolo tra l'osservatore e il velivolo. Secondo questo metodo l'altitudine del velivolo può essere determinata conoscendo l'angolo del vertice dell'osservatore e il cateto orizzontale. Queste misure hanno portato a stimare la quota dei velivoli intorno ai 2000 metri. Come lo spiegate?

Il metodo è matematicamente corretto, tuttavia incontra dei problemi insormontabili quando si cerca di determinare la lunghezza del cateto orizzontale. Per farlo bisognerebbe sapere perfettamente dove cade la verticale tracciata dal velivolo verso il suolo e considerando che un aereo si sposta di circa 250 m al secondo è chiaro che la determinazione di quel cateto diventa estremamente imprecisa, il che rende quindi totalmente inefficace il metodo.

**Tanker Enemy:** falso. Il metodo è derivato da quello adottato un tempo per la determinazione della quota in campo balistico, quindi è sufficientemente preciso. Inoltre si deve tener conto della bassa velocità di sorvolo degli aerei impegnati nelle operazioni di aerosol, prossima sovente alla velocità di stallo. Si precisa che il sistema di rilevamento della quota, basato sulla trigonometria si avvale di due osservatori al suolo e del riscontro esatto della misura del *cateto* in base alla distanza fornita da *Google Earth* tra il punto di ripresa ed il punto di sorvolo sulla verticale del secondo osservatore.

**Cicap:** Se l'aereo fosse veramente a 10 chilometri di quota non sarebbe possibile vederlo ad occhio nudo. Come si spiega il fatto che tali velivoli siano, invece, ben visibili?

In teoria è possibile vedere un aereo a quella distanza date le dimensioni medie di un aereo di linea. Naturalmente talvolta la foschia rende difficile vederlo. Un jumbo jet a 10.000 metri ha le dimensioni delle lettere di un quotidiano posto a distanza di lettura. Chiaramente le dimensioni diminuiscono se l'aereo è basso sull'orizzonte, invece che perfettamente sopra la testa dell'osservatore. Diversi sostenitori della teoria delle scie chimiche si dicono convinti di vedere aerei solo quando emettono scie, la loro risposta a queste curiose osservazioni è che quando non vedono scie non ci sono aerei in volo. La conclusione più ovvia invece è ben diversa e dimostra che è la scia ad attirare l'attenzione sull'aereo, che altrimenti sarebbe difficilmente avvistabile sia per le dimensioni ridotte sia perché a grandi distanze i colori tendono verso l'azzurro e quindi il velivolo ha un basso contrasto rispetto al colore del cielo.

**Tanker Enemy:** falso. Sono stati ripetutamente osservati velivoli di piccole dimensioni (tipo executive) di non oltre 19 metri di lunghezza. Erano aerei talmente bassi da poter essere facilmente avvistati anche nelle ore notturne. Le "argomentazioni" degli "esperti" del CICAP sono a dir poco risibili e nemmeno degne di approfondimento.



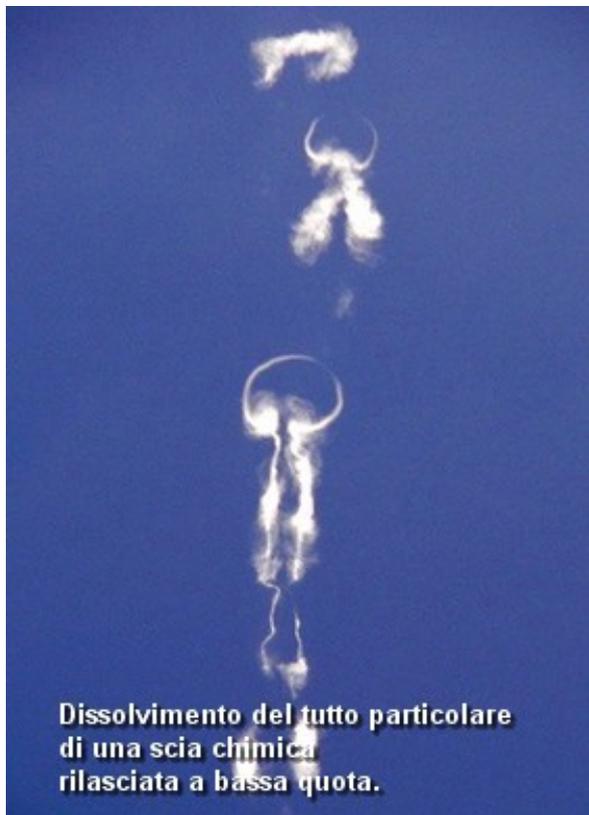
**Cicap: Esiste un filmato diffuso da Rosario Marciànò nel quale si sostiene di essere riusciti ad illuminare un aereo con un puntatore laser per astronomia il quale aveva una portata massima di 3,5 chilometri. Significa che quell'aereo volava sotto i 3,5 chilometri di altitudine?**

E' necessario premettere che la portata di questi strumenti è indicativa. Un laser non "termina" dopo quella distanza, ma illumina via via sempre meno. E' perfettamente possibile che se puntato contro un oggetto chiaro e riflettente (come una carlinga di aereo) sia in grado di illuminarlo a distanze ben maggiori. Nel caso citato è stato usato un puntatore laser per astronomia il quale viene comunemente usato per indicare le stelle. Questi puntatori producono un riflesso brillante nell'atmosfera, anche se non illuminano nessun oggetto (come avviene nel loro comune uso di "puntatori di stelle").

Il laser quindi non raggiunge l'aereo, ma la luce si sovrappone ad esso esattamente come avviene per le stelle. Sostenere che il velivolo si trova sotto i 3,5 chilometri di altitudine non è diverso da sostenere che anche le stelle si trovino a quella distanza dal suolo. Nel filmato proposto, infatti, non è visibile un aumento di luminosità quando il fascio si sovrappone alla carlinga dell'aereo o alla scia rispetto a quando il raggio è puntato verso il cielo vuoto, questo

conferma che la luce visibile nel video altro non è che il backscatter tipico di questo tipo di laser per astronomia.

**Tanker Enemy:** falso. Infatti, anche prescindendo da quanto dimostra il filmato (inoltre quelli del Cicap non hanno mai visionato l'originale, per cui non sono nelle condizioni di esprimere giudizi), è ben verificabile da chiunque che, se il laser non incontra un oggetto durante il suo percorso, la sua luce si disperde nell'oscurità. Se invece il fascio viene rivolto verso un oggetto solido entro il suo *range*, emette un riflesso (o uno scintillio) sufficientemente visibile da consentire di poter constatare che esso ha "toccato" il bersaglio (ad esempio, una nube bassa o l'albero di una imbarcazione).



**Cicap: Capita di vedere aerei che volano paralleli o che incrociano le proprie rotte formando strane forme geometriche in cielo e addirittura reticoli di scie: come si spiega?**

Guardando il cielo, dove non si hanno punti di riferimento a distanze note, è praticamente impossibile avere una giusta percezione tridimensionale, ma al contrario si ha una percezione molto appiattita e praticamente bidimensionale: in tali condizioni, due linee come possono essere le scie di condensazione, per forza di cose appaiono o parallele oppure appaiono intersecarsi, formando delle specie di X. Se poi si

è una zona particolarmente trafficata dove si incrociano due o più aerovie e se le condizioni sono adatte per la persistenza delle scie, è perfettamente plausibile che esse vadano a formare col passare del tempo dei veri e propri reticoli. In ogni caso gli aerei che hanno generato questi reticoli devono comunque rispettare le distanze verticali tra le varie aerovie, perciò quelli che sembrano incroci in una visione bidimensionale altro non sono che scie di condensa generate da aerovie diverse a quote diverse.

**Tanker Enemy:** come questi?



**Oppure questi?**



**Manovre di questo tipo non sono consentite per gli aerei civili.**



**Cicap: Come mai alcuni aerei non seguono le normali aerovie segnate sulle mappe?**

E' estremamente difficile determinare la verticale di un aereo che dista dall'osservatore qualche chilometro, quindi non è chiaro come si possa affermare con certezza la sovrapposizione di un aereo visto da terra con un'aerovia riportata su una cartina. Inoltre le

aerovie non sono binari, in cui si segue sempre e precisamente la stessa traiettoria: aerei che percorrono la stessa aerovia lo possono fare anche seguendo rotte distanti chilometri. Infine gli aerei civili chiedono di frequente di non seguire i tracciati delle aerovie: questo processo è chiamato "direct to" e serve per risparmiare carburante e tempo accorciando la rotta dirigendosi direttamente verso la destinazione saltando i punti intermedi previsti dal piano di volo e dalle aerovie, ovviamente traffico permettendo.

**Tanker Enemy:** falso. Il principio (la distanza di qualche chilometro) è errato ed inoltre è assai frequente osservare aerei sorvolare zone che non rientrano assolutamente nell'ambito dei voli civili previsti per talune rotte. Ciò vale sovente sia per le destinazioni o partenze sia per gli orari. E' il caso dei velivoli che sorvolano Sanremo nella direzione Nizza-Genova. Ebbene, si è potuto verificare che non esistono voli da Nizza verso Genova e nemmeno per Milano oppure Torino. Esistono solo pochi voli a settimana (spesso uno al giorno) verso Venezia. Allora da dove arrivano tutti quegli aeroplani a quote non superiori ai 2000 metri?

### **Aeroporto di Nizza**

<http://www.aeroporto-nice.com/?l=3>

Precisato questo è evidente che quando si afferma che non esistono più corridoi di volo da seguire pedissequamente, si afferma il falso, in quanto il sistema di controllo *Airnav* ci conferma che i velivoli civili seguono i corridoi loro assegnati con estrema precisione.

A tal proposito si visioni il seguente filmato:

[http://www.youtube.com/watch?v=\\_wxaygsYWas](http://www.youtube.com/watch?v=_wxaygsYWas)

### **Cicap: Si vedono a volte scie con forme curiose (curve o ondulate), questa è un'anomalia tipica delle scie chimiche?**

Se le scie chimiche sono delle polveri di vari composti, non si spiega come mai dovrebbero avere particolari comportamenti rispetto all'acqua contenuta nelle contrails. La spiegazione per parte di questi fenomeni è che il vento in quota può essere molto disomogeneo, e spostare tratti di scia in modo differente.

Chiarito questo capita spesso che aerei facciano curve per poter raggiungere la propria destinazione formando una scia curva. Non c'è nessun motivo per il quale un aereo dovrebbe andare sempre dritto senza mai curvare. Esistono anche voli compiuti per scopi particolari (telerilevamento, addestramento, aerofotografia) che prevedono rotte ad andirivieni con frequenti curve o variazioni di direzione, ma questo non prova in alcun modo che la scia da loro lasciata non sia di condensa. Le scie di condensazione seguono la rotta dell'aereo, non c'è alcun motivo che dovrebbe spingere a pensare che una scia di condensazione non dovrebbe avere la medesima forma della rotta eseguita dal velivolo.

**Tanker Enemy:** come questo?



**Cicap: LE SCIE DI CONDENSAZIONE NELLA STORIA**

**Se le scie di condensazione fossero comuni ci sarebbero delle testimonianze storiche del fenomeno. Come mai, invece, non esistono foto di scie prima del 1995?**

Sono numerose le foto e le testimonianze che parlano dell'esistenza delle scie di condensazione già a partire dagli '20. Esistono foto della seconda guerra mondiale dove sono raffigurati interi stormi di bombardieri rilascianti scie di condensazione. Molte di queste foto sono pubblicate su testi stampati oltre 30 anni fa.

**Tanker Enemy:** falso.

Si veda [questo](#) articolo:

<http://www.tankerenemy.com/2008/08/la-riscrittura-orwelliana-della-storia.html>

Si videro inoltre questo album fotografico, nel quale si evidenzia come vi sia un gran numero di fotografie ritraenti aerei del secondo conflitto che non rilasciano alcun tipo di scia.

<https://picasaweb.google.com/115691428689322907993/B17AndOthers#>



Silhouetted against the **contrails** streaming from hundreds of other bombers, two Fortresses ride in ghostly formation for Brussels factories, heavy machine guns ready for action against enemy.



Le discutibili foto mostrate dai disinformatori a sostegno della teoria delle scie di condensa



*Le discutibili fotografie mostrate dai disinformatori a sostegno della teoria delle scie di condensa.*



*Una minima parte delle foto ritraenti velivoli del secondo conflitto che, come è normale che sia, non emettono scie di condensa.*

**Cicap: Ma non esistono foto satellitari che mostrano scie prima del 1995?**

Esistono numerose foto satellitari ritraenti scie di condensazione. Esiste uno studio dal titolo: "A Satellite-Based Climatic Description of Jet Aircraft Contrails and Associations with Atmospheric Conditions, 1977-79" nel quale si prendono in esame numerose foto satellitari del biennio 1977-1979 mostrandoci lunghe contrails persistenti.

Fonte: JAMES Q. DEGRAND, J. Appl. Met., 2000, 39, 1434

**Tanker Enemy:** come più volte affermato, le sperimentazioni sono in atto da ben prima del 1995. Quindi quelle riprese nello studio citato non erano, evidentemente, contrails.

**Cicap: Quelle foto sono dei falsi!! Come facevano gli aerei dell'epoca a raggiungere gli 8.000 metri non essendo pressurizzati?**

Già gli aerei della seconda guerra mondiale erano in grado di volare a 10-11.000 metri. Superare i 7000m di quota era molto frequente persino per i pesanti bombardieri. I piloti erano

dotati di un erogatore di ossigeno e degli indumenti riscaldati elettricamente. La storia dell'aviazione descrive con precisione ogni nuovo record di altitudine raggiunto, per rendersi conto di quanto fosse raggiungibile la quota di 10.000 metri è sufficiente pensare che il record mondiale d'altitudine raggiunta con un aereo dotato di motore a pistoni è del 2 ottobre 1938 con una quota di 17.083 metri. Record raggiunto dal Gen. Enrico Pezzi già famoso per aver raggiunto l'anno prima la quota di 15.655 metri. Il Generale raccontando l'impresa affermò: "Ad un tratto ho una fitta al cuore. Dal motore esce fumo in abbondanza; ho la sensazione che bruci. Ma è un attimo. Capisco che si tratta della ben nota nuvola che forma l'apparecchio navigante alle alte quote. Si forma sulla sinistra forse perché convogliata da quella parte dal flusso dell'elica, lambisce le ali, la fusoliera e si allontana lasciando una scia abbondante. Mi seguirà fino a 12.000 circa."

Fonte: Le Vie dell'Aria n.20, 15 maggio 1937

**Tanker Enemy:** si tratta di mera distorsione dei fatti reali. I velivoli bombardieri a pieno carico non erano nelle condizioni di volare ad alta quota ed inoltre le mitragliatrici, a quote alte, ghiacciavano. Non si può oltretutto annoverare un numero esiguo di record di volo nella casistica dei voli standard. Gli stessi aerei di linea degli anni 40-50 non erano nella possibilità di volare a quote elevate in quanto non pressurizzati, per cui il fenomeno della condensazione non solo non si verificava, ma non era nemmeno preso in seria considerazione.

**Cicap: In passato le scie non erano mai persistenti, gli studi a riguardo si riferiscono alle contrails che non lo sono mai. Mi potete aiutare a capire?**

Sono numerose le pubblicazioni scientifiche che trattano la persistenza delle contrails molto prima degli anni '90, basti pensare che il primo studio sistematico sulle contrails (Appleman, 1953) analizza le condizioni per la formazione sia di contrail non persistenti che di contrail persistenti.

In uno studio del 1972 si afferma:

"It is often observed that contrails spread considerably beyond the initial width".

"Si è spesso osservato che le contrails si spandono considerevolmente oltre le dimensioni iniziali"

Fonte:Knollenberg, Measurements of the growth of the ice budget in a persisting contrail, J. Atm. Sc., 1972, 1367

In uno studio di 2 anni prima l'autore afferma:

"The writer himself has seen instances in which a single contrail seemed to grow until it became an overcast covering the whole sky."

"L'autore in persona ha visto casi nei quali una singola contrail sembrava crescere fino a formare una copertura occupante l'intero cielo"

Fonte:Murcray, On the possibility of weather modification by aircraft contrails, Monthly Weather Review, 1970, 745

**Tanker Enemy:** Falso. Dallo schema elaborato nello studio "Mozaic", alle pressioni considerate si vede chiaramente che le umidità per la persistenza sono ben più alte rispetto alla soglia di saturazione al ghiaccio. E' quindi inappropriato parlare di persistenza senza considerare il fattore pressione ed infatti il "Mozaic" lo conferma.

**Cicap: LE SCIE DI CONDENSAZIONE OGGI**

Anche se le scie di condensazione sono state osservate da quasi un secolo, in passato non ce n'erano così tante come se ne vedono oggi. Perché?

Indubbiamente le scie di condensa erano molto meno frequenti in passato rispetto ai giorni nostri, in quanto il traffico aereo era molto minore rispetto ad oggi: basti pensare che il traffico aereo in Italia dal 1986 al 2006 è triplicato passando da 507.374 voli all'anno a 1.538.977 voli all'anno.

Un lancio di agenzia ANSA del 19/08/2008 sostiene che nel solo 2007 il traffico passeggeri in Italia sia aumentato del 10,1%

Tale traffico è aumentato così tanto da costringere le compagnie aeree a dimezzare le distanze verticali di sicurezza che gli aerei devono tenere nel caso percorrano la stessa tratta in tempi vicini, nonché ad aumentare le quote di crociera: insomma si è stati costretti ad occupare più spazio in verticale e pure con densità doppia. E ancora, come già ricordato, con un sempre maggiore ricambio del parco macchine esistenti, oggi sono molto più diffusi rispetto anche a solo pochi anni fa i motori turbofan a doppio flusso che provocano più facilmente la formazione di contrail rispetto ai sorpassati turbofan a flusso singolo.

Fonte: Enav; Statistica dello Spazio Aereo Italiano 2006; Anno 21 ANSA; LOW COST SPINGONO I PICCOLI AEROPORTI; 2008-08-19 18:54

**Tanker Enemy:** falso. Non si può paragonare questa situazione (1994)...



**A questa (2006)...**



### **IATA - Prosegue anche in agosto la flessione del traffico aereo**

[http://notizie.alice.it/notizie/economia/2008/09\\_settembre/30/aerei\\_iata\\_cala\\_ancora\\_traffico\\_passeggeri\\_ad\\_agosto\\_solo\\_+1\\_3percento,16255472.html?pmk=rss](http://notizie.alice.it/notizie/economia/2008/09_settembre/30/aerei_iata_cala_ancora_traffico_passeggeri_ad_agosto_solo_+1_3percento,16255472.html?pmk=rss)

Roma, 30 set. (Apcom) - **Prosegue il rallentamento del traffico aereo mondiale.** Ad agosto, secondo i dati resi noti dalla Iata, la crescita della domanda in termini di passeggeri internazionali è scesa all'1,3%, dopo la deludente crescita dell'1,9% di luglio. I coefficienti di carico passeggeri sono scesi al **79,2%**, una drastica caduta rispetto all'**81%** registrato lo scorso anno nello stesso periodo, mentre la crescita della capacità supera la domanda. Il traffico merci internazionale ha visto per il terzo mese consecutivo una contrazione con un calo pari a **-2,7%** dopo cadute del **-1,9%** in luglio e del **-0,8%** in giugno.

"Il traffico passeggeri è cresciuto del 5,4% nella prima metà dell'anno. Poi è sceso all'1,9% in luglio e all' 1,3% in Agosto. Il contrasto tra la prima metà dell'anno e gli ultimi due mesi è molto forte", ha detto Giovanni Bisignani, direttore generale e amministratore delegato della Iata. "Il calo è stato così improvviso - ha sottolineato - che le compagnie non riescono a regolare la capacità abbastanza in fretta. La diminuzione del prezzo del petrolio è un sollievo gradito sul versante dei costi, ma il carburante rimane ancora più caro del 30% rispetto allo scorso anno. **E con il continuo calo della crescita del traffico, il settore sta andando verso una perdita di 5,2 miliardi di dollari quest'anno**".

**Cicap: La probabilità di scie di condensazione è bassa secondo i dati delle radiosonde. Come mai ne vedo così tante?**

Sulle radiosonde abbiamo già avuto modo di parlare diffusamente. In realtà la probabilità di avere condizioni per la formazione di contrail è molto alta. Anche se nella letteratura scientifica non esiste un accordo sui metodi di previsione per la formazione di contrail, tutti sostengono che siano molto frequenti. In particolare uno studio pubblicato dall'USAF (United States Air Force) nel maggio del 1992 sostiene che l'incidenza di formazione delle scie di condensazione oltre i 44000 piedi sia del 100%.

Fonte: SAC contrails formation study; USAF; May 1992

**Tanker Enemy:** la fonte è inattendibile, in quanto l'USAF, Aeronautica militare, è direttamente coinvolta nelle operazioni clandestine di aerosol.

**Cicap: Ma se sono così frequenti, come mai invece ci sono giorni in cui dalle foto satellitari non se ne vedono anche su spazi estremamente ampi? Forse gli aerei civili in quelle giornate non volano?**

Se fa bel tempo, può farlo su tutta Italia. Se non ci sono condizioni per le scie, possono non esserci in tutta Italia. D'altro canto le contrail visibili dai satelliti sono quelle di grandi dimensioni, ovvero quelle persistenti che chiaramente sono meno frequenti di quelle non persistenti e quindi possono anche non essere visibili per giorni interi.

**Tanker Enemy:** Falso. Dichiarazioni che contraddicono quelle fatte al punto in risposta alle anomalie sulle scie di tipo intermittente:

*L'atmosfera non è un blocco di granito immutabile, ma un sistema estremamente complesso in continuo mutamento.*

**Cicap: DOCUMENTI E DICHIARAZIONI**

**Ho sentito che è possibile modificare il clima e che ci sono varie aziende che vendono prodotti a questo scopo. Il Tg1 il 10 maggio 2007 ha parlato della faccenda affermando che "sembrava una leggenda metropolitana e invece era un segreto finalmente svelato". Si stava riferendo alle scie chimiche?**

Difficile immaginare a cosa si stesse riferendo il giornalista del TG1 quando disse quella frase sulle leggende metropolitane, è probabile che abbia fatto una gran confusione. Le scie chimiche sono una teoria relativamente recente che presuppone un complotto e vari scopi di cui la modificazione climatica è solo uno dei tanti. La modificazione del tempo atmosferico (non climatica) è invece un procedimento noto da oltre 60 anni e per nulla segreto. Già diversi anni fa i coltivatori usavano i razzi antigrandine per cercare di salvare il raccolto e probabilmente non tutti facevano parte dei servizi segreti. La modificazione del tempo locale si ottiene utilizzando sali e sostanze criogeniche (ES: ioduro d'argento e azoto liquido). Il principio è quello di far condensare velocemente l'acqua contenuta in una nuvola facendola precipitare al suolo prima che provochi un temporale. I sali servono per aiutare la formazione di gocce pesanti in modo che cadano verso il suolo, mentre le sostanze criogeniche servono per congelare e far condensare l'acqua così che possa aggregarsi in gocce. Il processo è molto costoso, non sempre è efficace e non impiega sostanze tossiche. Il metodo di rilascio è pirotecnico (ovvero con cartucce esplosive o torce) ed è assolutamente impossibile da confondere con una scia di condensazione o presunte scie chimiche.

**Tanker Enemy:** spiegazione ridicola che non merita commenti.

**Cicap: Sul documento "Owning the Weather 2025" si parla chiaramente di controllo del clima entro il 2025 e dell'uso di tale tecnologia come arma. Anche il generale Fabio Mini ha ripreso questo documento durante una sua intervista rilasciata a Radio Base il 21/02/2008. Possibile che si sia sbagliato persino un generale?**

Credo sia sufficiente riportare quanto viene affermato nel disclaimer del testo:

"Presented on 17 June 1996, this report was produced in the Department of Defense school environment of academic freedom and in the interest of advancing concepts related to national defense. The views expressed in this report are those of the authors and do not reflect the official policy or position of the United States Air Force, Department of Defense, or the United States government. This report contains fictional representations of future situations/scenarios. Any similarities to real people or events, other than those specifically cited, are unintentional and are for purposes of illustration only. This publication has been reviewed by security and policy review authorities, is unclassified, and is cleared for public release."

"Presentato il 17 giugno 1996, questo report è stato prodotto nell'ambiente della scuola del dipartimento della difesa, improntato alla libertà accademica, e nell'interesse di migliorare i concetti correlati alla difesa nazionale. I punti di vista espressi in questo report sono quelli degli autori e non riflettono la politica o la posizione ufficiale dell'aeronautica degli stati uniti, dipartimento della difesa, o il governo degli stati uniti. Questo report contiene rappresentazioni fantasiose di scenari o situazioni future. Ogni somiglianza con persone reali o eventi, oltre che dove specificatamente citato, sono non intenzionali e solo per scopi illustrativi. Questa pubblicazione è stata esaminata dalle autorità di revisione sulla sicurezza e sulla politica, non è riservato, ed è pubblicamente disponibile."

**Tanker Enemy:** ovvio che il Dipartimento della difesa introduca il documento in tal modo. Se vengono davvero impiegati sistemi di armi esotiche non verranno certo a rivelarlo a noi comuni mortali! Un dato è estremamente rilevante: parti del documento sono classificate e non sono quindi consultabili.

**Estratto del documento ufficiale statunitense nel quale si parla della modifica del tempo meteorologico come arma:**

<http://csat.au.af.mil/2025/volume3/vol3ch15.pdf>

The purpose of this paper is to outline a strategy for the use of a future weather-modification system to achieve military objectives rather than to provide a detailed technical road map.

....

In the United States, weather-modification will likely become a part of national security policy with both domestic and international applications. Our government will pursue such a policy, depending on its interests, at various levels. These levels could include unilateral actions, participation in a security framework such as NATO, membership in an international organization such as the UN, or participation in a coalition. Assuming that in 2025 our national security strategy includes weather-modification, its use in our national military strategy will naturally follow.

....

UAVs disperse a cirrus shield to deny enemy visual and infrared (IR) surveillance. Simultaneously, microwave heaters create localized scintillation to disrupt active sensing via synthetic aperture radar (SAR) systems such as the commercially available Canadian search and rescue satellite-aided tracking (SARSAT) that will be widely available in 2025. Other cloud seeding operations cause a developing thunderstorm to intensify over the target, severely limiting the enemy's capability to defend. The WFSE monitors the entire operation in real-time and notes the successful completion of another very important but routine weather-modification mission.

....

The technology can be described as follows. Just as a black tar roof easily absorbs solar energy and subsequently radiates heat during a sunny day, carbon black also readily absorbs solar energy. **When dispersed in microscopic or "dust" form in the air over a large body of water, the carbon becomes hot and heats the surrounding air, thereby increasing the amount of evaporation from the body of water below.** As the surrounding air heats up, parcels of air will rise and the water vapor contained in the rising air parcel will eventually condense to form clouds. Over time the cloud droplets increase in size as more and more water vapor condenses, and eventually they become too large and heavy to stay suspended and will fall as rain or other forms of precipitation.

Dal testo si evince che vengono usati **carbon-nanotubes** per catturare l'umidità atmosferica e creare nuvole artificiali. Contemporaneamente caricano il circo chimico di energia elettromagnetica per non consentire ai satelliti di campionare la superficie terrestre tramite un sistema SAR.

**Cicap:** Il generale Mini si è sbagliato.

**Tanker Enemy:** aberrante la dichiarazione: "Il generale Mini si è sbagliato". Che prove porta il CICAP per potersi permettere una tale affermazione nei confronti di un Generale, studioso delle manipolazioni climatiche?

**Cicap:** Nonostante sia evidente che il documento non abbia nulla di occulto o di concreto, nella parte in cui tratta la modificazione del tempo riporta una superficie massima di controllo nel 2025 di 200 chilometri quadrati praticamente un cerchio di 8 chilometri di raggio, decisamente troppo poco per poter anche solo pensare di poter usare questa tattica come arma contro una nazione ostile, figuriamoci per controllare il clima dell'intero pianeta.  
Fonte: Download documento *Owning the Weather 2025*

**Tanker Enemy:** falso ed anche se ciò fosse vero, rientrerebbe nella casistica, tanto è vero che taluni interventi (scie chimiche su Sanremo e non su Ventimiglia o viceversa) sono concentrati, sia nei tempi sia nell'ambito di una data area geografica circoscritta.

**Cicap: Cos'è lo Space Preservation Act e perché è stato approvato non appena il termine "chemtrails" è stato eliminato?**

Lo Space Preservation Act è una legge proposta alla Camera dei Rappresentanti degli Stati Uniti d'America da parte del rappresentante dell'Ohio Dennis Kucinich. Tale atto doveva servire per "preservare l'utilizzo cooperativo e pacifico dello spazio a beneficio di tutta l'umanità". La prima proposta presentata nel 2001 nel capitolo "armi esotiche" riportava le seguenti armi:

- (i) Armi elettroniche, psicotroniche, o di informazione ;
- (ii) **Scie chimiche;**
- (iii) Sistemi d'arma di alta altitudine a frequenze ultra basse;
- (iv) Armi al plasma, elettromagnetiche, soniche o ultrasoniche;
- (v) Armi laser;
- (vi) Armi strategiche, teatrali, tattiche o extraterrestri; e
- (vii) Armi chimiche, biologiche, ambientali, climatiche o tettoniche

Le scie chimiche trovano la loro giusta connotazione all'interno di questo corposo elenco di armi inesistenti o dai nomi inventati. Il testo nel 2001 non viene approvato e viene quindi ripresentato nel 2002 eliminando l'elenco sopra riportato, ma anche questa volta non viene approvato. Vari altri tentativi sono stati fatti fino al 2005, ma nessuna delle bozze (con o senza scie chimiche e armi psicotroniche) è stata approvata.

**Tanker Enemy:** dichiarazioni ridicole ed offensive nei confronti dei promotori (Fonte: Decreto N. H. R. 2977 presentato alla Camera dei deputati USA il 2 ottobre 2001 dal rappresentante dei Democratici Dennis J. Kucinich. Nel 2002 il deputato presentò un'altra versione del decreto notevolmente ridotta). Non è un caso se il documento approvato poi nel 2002 presentò diversi tagli, non certo dovuti all'inesistenza delle cosiddette *armi esotiche*, ma semmai, proprio per il motivo opposto.

## **Cicap: MORGELLONS**

### **Ho letto che una grave malattia, il Morbo di Morgellons, è causata dalle scie chimiche. E' vero?**

Il Morbo di Morgellons è una malattia teorizzata da una biologa (Mary Leitao) nel 2002. Ad oggi non esiste alcuna prova che dimostri l'esistenza di tale morbo. I medici che hanno studiato il fenomeno affermano che non ci sia alcuna differenza tra il Morbo di Morgellons e la parassitosi illusoria, una grave forma di psicosi. Diversi studi affermano che le persone che sostengono di essere affette dal Morbo di Morgellons riescono ad essere curate con le terapie utilizzate nella cura della parassitosi illusoria.

Pare quindi che il Morbo di Morgellons non sia altro che un nuovo nome assegnato una patologia già ben nota alla medicina. Di questo aspetto se ne sta occupando il CDC (Center for Disease Control) con uno studio epidemiologico volto a stabilire l'esistenza reale del Morbo di Morgellons. Posto questo, Mary Leitao e la sua fondazione (Morgellons Research Foundation) non fanno alcun riferimento alle scie chimiche, anzi dichiarano che praticamente nulla si sa né sulle cause, né sull'infettività, né tanto meno sulle cure riguardo ad esso.

Uno dei principali sostenitori del collegamento tra scie chimiche e Morgellons è Hildegard Staninger, la quale (definendosi dottoressa in medicine alternative) ha lavorato come Assistant Professor alla Capital University of Integrative Medicine, università non accreditata che nel 2006 ha chiuso la sua attività. I dati con i quali la signora Staninger afferma che il Morbo di Morgellons sia correlato alle scie chimiche non sono mai stati pubblicati, ma se confermati rivoluzionerebbero l'intero panorama scientifico mondiale, visto che questo morbo dovrebbe essere causato da microscopiche macchine in grado di produrre filamenti artificiali sotto la cute. D'altra parte sarebbe più sensato definire l'esistenza del Morgellons prima di stabilirne le cause.

Fonti: Nature Medicine - 12, 982 (2006) J. Murase; J. Am. Acad. Dermatol.; 2006; 55; 913

**Tanker Enemy:** dichiarazioni false ed infamanti nei confronti della tossicologa statunitense Hildegard Staninger. Inoltre il suo lavoro e le sue conclusioni sono confermate da altri scienziati come il chimico Michael Castle, il Dr. Karjoo, il Dr. Spencer, il Dr. Donald Scott, il ricercatore indipendente Clifford Carnicom, la giornalista Carolyn Williams Palit etc.

- Il Dr. R. Michael (Mike) Castle, Active in Chemtrails Research since 2000, President/CEO, Castle Concepts, Inc. Environmental Consulting and Engineering Firm located in Ohio.

- Il neurologo Edward Spencer (membro del Berkeley City Council)

- Il Dr. Rahim Karjoo, M.D., F.A.S.C.P./F.C.A.P American Medical Diagnostic Laboratories, Inc. Santa Ana, CA 92705

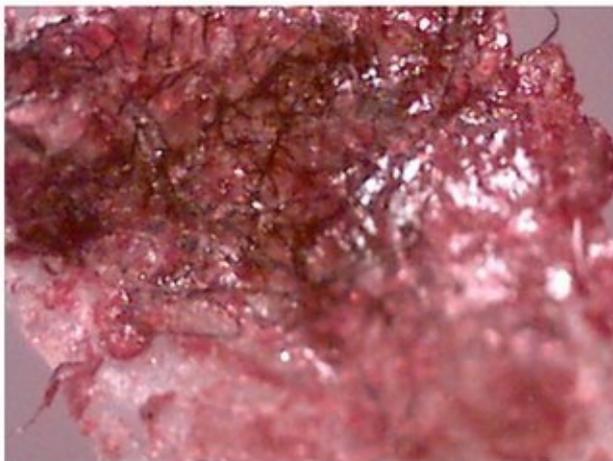
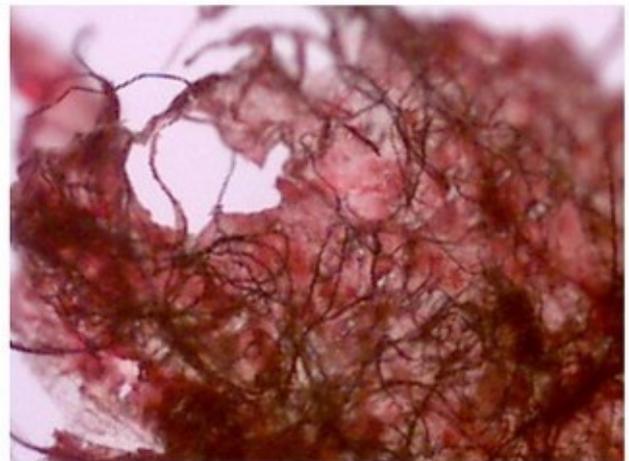
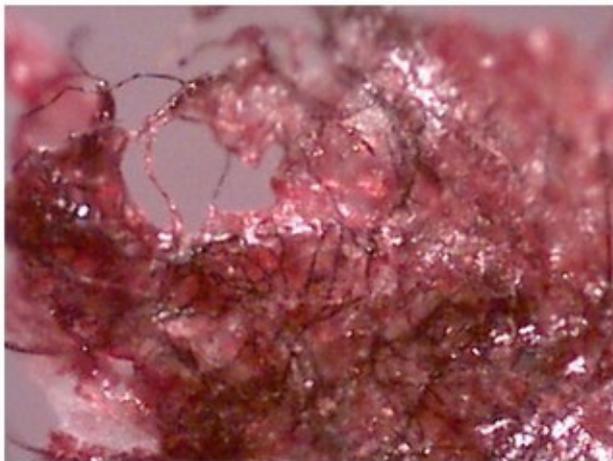
La dottoressa [Staninger](#), la tossicologa californiana che, insieme con il dottor [Michael Castle](#), chimico ed il dottor Karjo, la prima ricercatrice ad instaurare un collegamento tra il [morbo di Morgellons](#) e le scie chimiche, ha recentemente eseguito altre analisi sui suoi pazienti. Ha quindi estratto dei campioni di fibre contenenti piccolissime sfere, simili a palloni da calcio (carbon soap) che includono vari elementi chimici tra i quali carbonio, alluminio, piombo, zinco, manganese, litio, sodio, potassio, calcio, bario, stronzio, rame, mercurio, cromo, ferro, nichel. Lo stronzio è stato trovato anche in alte concentrazioni in pazienti i cui capelli sono stati analizzati dal dottor Privitera; la Staninger lo ha rintracciato nel sangue e nelle urine.

La tossicologa ha anche rilevato alti livelli di [etanolamina](#) in un paziente. Non solo, da una sua ricerca è emerso che esiste un brevetto giapponese, risalente al 1993, per la produzione di olio di silicio che è silicio contenente carbonio. [Link al brevetto 5356549](#)  
<http://www.google.com/patents?id=REsiAAAEBAJ&dq=5356549>

## Side by Side 60X

*This is a series of 'side by side' shots taken in December, 2004*

Left side illuminated from above - Right side from below



## **Le caratteristiche peculiari del morbo di Morgellons sono tre:**

Lesioni cutanee (tipo una 'comune' puntura da insetto) sulle quali sono presenti granelli neri o bianchi, simili nel formato ai granuli di sabbia. Con un microscopio -ma anche ad occhio nudo- è possibile vedere la presenza di "filamenti" di fibre bianchi, blu, rossi o neri (i più comunemente individuati) che diventerebbero fluorescenti alla luce ultravioletta. E' riferita anche la fuoriuscita di un 'gel' scuro dalla pelle. Tali filamenti possono comparire anche sulla pelle intatta e le lesioni possono essere secondarie alla loro insorgenza a causa del fastidio avvertito dai soggetti (prurito o dolore intensi) che iniziano a grattarsi procurandosi fino a severe lesioni. Queste 'fibre' non sono di origine naturale ma apparterebbero a quella categoria di materiali 'artificiali' costruiti dall'uomo per mezzo delle cosiddette 'nanotecnologie'. Tali fibre fondono a oltre 700 gradi centigradi (la nostra pelle a 74 circa).



I filamenti sono stati confrontati con oltre 90.000 composti presenti nel database del laboratorio del Centro per lo studio del morbo di Morgellons della Oklahoma State University Center for Health Sciences di Tulsa, senza tuttavia riscontrare niente di simile. Sensazione che 'qualcosa' cammini sotto la pelle, si muova, a volte in modo intermittente altre volte continuamente, provocando disagi di diverso tipo. Può venire interessata tutta la pelle oppure essere limitata al cuoi capelluto, al naso, alle orecchie, al viso, sotto le ginocchia.

Dolori muscolo-scheletrici di varia entità e interessanti diversi distretti corporei; talvolta si accompagna la comparsa di prematuri segni di degenerazione dei dischi vertebrali.

Sono stati segnalati inoltre limitazioni funzionali tali da interferire con le attività quotidiane; disturbi gastro-intestinali; a livello cardiologico sono stati rilevati sintomi di tachicardia e miocarditi; disfunzioni cognitive, come alterazioni della memoria di breve durata, deficit di attenzione, aumento dell'impressionabilità, ossessioni.

## **Chi se ne sta occupando**

Inizialmente la signora Mary Leitaio, oggi presidente della MFR, fu oggetto di pesanti critiche da parte della comunità medico-scientifica, che la tacciò di aver orchestrato una messa in scena. Quando si vide recapitare un numero attorno alle settemila email -si dice- di persone che erano affette dagli stessi sintomi (o avevano in casa propri cari malati di quella strana patologia) non si perse d'animo e continuò la sua 'battaglia' riunendo tutte le risorse e le forze disposte a prendere parte ad un vero progetto di Ricerca.

Il ristretto numero di medici della MFR decise di estendere i propri intenti a tutti i professionisti sanitari che si sentivano coinvolti in tale ricerca, coloro che avevano avuto modo di entrare in contatto con pazienti affetti da quella 'strana' e altamente invalidante patologia, facendo opera di divulgazione per farla anzitutto conoscere, primo passo per una presa di coscienza del problema.

I pazienti afflitti dai sintomi sopra descritti riferiscono di aver peregrinato assai da un medico all'altro, da uno specialista all'altro denunciando la mancata sensibilità di costoro nello studiare la loro patologia; di aver ricevuto scetticismo, derisione, frettolose rassicurazioni di una guarigione che mai arriva. I rimedi generici loro prescritti si sono dimostrati inefficaci e ancor peggio, si sono talvolta ritrovati come cavie per meri scopi economici (forse per testare su di

essi nuovi prodotti farmaceutici facendo leva sulla speranza di trovare una soluzione al loro problema clinico). Il team della MFR si è posto come obiettivo di dare una connotazione nuova alla malattia di questi pazienti, anzitutto raccogliendo i dati necessari per poterla definire eticamente.

Oggi il sito della fondazione conta quasi dodicimila iscritti, per la maggiore abitanti in California, Florida e Texas, zone che sembrano essere tra le più colpite dall'oscura sindrome. Contempla specialisti di diverse discipline (neurologi, chirurghi, epidemiologi, infermieri professionali e altre figure sanitarie), che collaborano con i pazienti e i loro parenti al fine di raccogliere un database (Registro) di informazioni più completo possibile. E' nato così il primo studio che ha coinvolto i pazienti teoricamente affetti da malattia di Morgellons per scoprirne cause e trattamenti. Sono stati sottoposti ad esami ematici, dermatologici, psichici, a biopsie cutanee e a breve si dovrebbero avere dei risultati più specifici in merito alle attuali conoscenze della malattia misteriosa. [...]

**Per ulteriori informazioni cliccare sul seguente link:**

<http://www.tankerenemy.com/search?q=Morgellons>

**Intervista ad una malata di Morgellons in Italia**

<http://www.tankerenemy.com/2007/12/intervista-ad-una-paziente-italiana.html>

**Cicap: Ma ci sono foto in rete che mostrano strane fibre estratte dai corpi dei malati. Da dove provengono?**

Tali fibre sono composte da polimeri tipici delle fibre tessili. Una spiegazione plausibile a queste strane fibre ci viene da un'entomologa esperta in parassitosi illusoria che nel 2000 (prima che la Leitao teorizzasse il Morgellons) affermava:

"Scratching may produce papular eruptions. Any repeated skin irritation produces a friction blister. Repeated rubbing of an area often produces a bleb (small blister) which, when ruptured, yields an open sore that may become infected. Once the sore begins oozing plasma and a scab forms, hairs and cloth fibers become entrapped in the sticky fluid. These flecks are dislodged and called mites or insects because they look like they have "antennae" and "legs" (Fig. 2). Hair follicles often are pulled out; the follicle accompanied by the associated sebaceous gland looks like a worm."

"Il grattarsi può produrre eruzioni papulari. Qualunque irritazione cutanea ripetuta produce vesciche da sfregamento. Lo sfregamento ripetuto di un'area spesso produce bolle (piccole vesciche) le quali, quando si rompono, portano ad una ferita aperta che può infettarsi. Quando dalla ferita inizia a colare sangue e si forma una crosta, capelli e fibre di vestiti possono rimanere intrappolati nel fluido appiccicoso. Questi filamenti vengono staccati e chiamati acari o insetti perché sembra che abbiano "antenne" e "zampe" (Fig.2). I follicoli dei capelli spesso vengono estratti; i follicoli accompagnati dalla ghiandola sebacea associata assomiglia ad un verme"

Fonte: N. Hinkle, American Entomologist, 2000, 17

**Tanker Enemy:** falso! Le migliaia di malati del Morbo di Morgellons chiedono giustizia e chiedono soprattutto di non essere lasciati soli. Le affermazioni dei cosiddetti "esperti" C.I.C.A.P. sono altamente gravi ed irresponsabili ed essi dovranno assumersi la responsabilità di quanto ora affermano.

**A proposito del Morgellons, delle sue vittime e delle fibre che fuoriescono dalle ferite dei malati di Morgellons, il Dottor Randy S. Wymore si esprime così:**

*There is no clear and simple diagnostic test yet to confirm or rule out Morgellons. Still, 100% of the patients, that were felt to genuinely have Morgellons Disease, have large microscopic-to small macroscopic fibers visible under their outer layer of skin. These fibers are not associated*

*with scabs or open lesions, nor are they under scarred tissue. The idea that Morgellons fibers are mere fuzz and lint, simply sticking to the lesions and scabs, is not possible based on the observations that were just described. These fibers are under "normal-appearing" areas of skin. In contrast, such fibers have never been observed in even one person who does not claim to have Morgellons. Clearly, there is something different in the skin of purported Morgellons sufferers compared to the non-Morgellons population.*

*The condition known as Morgellons Disease, or Morgellons Syndrome (the CDC preference for labeling this condition), is none-of-the-above. Researchers and clinical faculty at the Oklahoma State University Center for Health Sciences have been looking into Morgellons Disease for several years now. We do not know a) the cause of Morgellons, b) what the fibers, black specks, granules or other unusual "shed" material are made of, or c) any conclusively effective treatment. We do know that some samples of fibers associated with Morgellons Disease are not simple textiles of animal, plant or synthetic nature.*

Randy S. Wymore, Ph.D.  
Director, OSU-CHS Center for the Investigation of Morgellons Disease  
Associate Professor of Pharmacology and Physiology  
Oklahoma State University  
Center for Health Sciences  
1111 W. 17th St.  
Tulsa, OK 74107

### **Cicap: Perché alcuni link di queste FAQ portano al sito freezepage.com e non all'indirizzo originale?**

Molti siti a sostegno della teoria delle scie chimiche sono in continua evoluzione modificandosi in base alle critiche che vengono loro mosse. A titolo precauzionale e per mantenere queste FAQs sempre corrette, si è scelto di "congelare" le pagine tramite il servizio offerto da freezepage.com. In questo modo se in futuro tali pagine dovessero variare o venir cancellate i link delle FAQs mostreranno le pagine come si presentavano al momento della stesura dell'articolo. E' possibile risalire all'indirizzo originale, data e ora del "congelamento" dall'intestazione presente su ogni pagina in alto a sinistra.

**Tanker Enemy:** anche noi di Tanker enemy, prenderemo la medesima precauzione.



[Scie chimiche: le prove](#)



[Aerei fantasma](#)