

Denuncia contro le attività di Geoingegneria clandestina ed illegale

All'attenzione della Procura della Repubblica di

Il sottoscritto nato a residente in
....., con la presente, intende denunciare quanto segue.

E' dal mese di del che la città di è sorvolata da aerei a bassa o a bassissima quota, in primo luogo in violazione delle norme del codice della navigazione aerea, inerenti alle marche identificative, al sorvolo di centri abitati e di proprietà private, alla contraffazione delle marche, alla sicurezza della navigazione. Si tratta, infatti, di velivoli, come da documentazione che si allega, che infrangono le norme sotto riportate.

Art. 23 L'aeromobile nazionale non può circolare se non porta impresse le marche di nazionalità e di immatricolazione, in conformità dei regolamenti dell'E.N.A.C. L'aeromobile straniero deve portare i contrassegni prescritti dallo Stato nel cui registro è iscritto o quelli previsti dalle convenzioni internazionali.

Art. 823. Sorvolo di proprietà private. Il sorvolo dei fondi di proprietà privata da parte di aeromobili deve avvenire in modo da non ledere l'interesse del proprietario del fondo.

Art. 1112. Esecuzione o rimozione arbitraria e omissione di segnali. Chiunque arbitrariamente ordina o fa taluna delle segnalazioni prescritte per la navigazione marittima o aerea ovvero rimuove i segnali per la detta navigazione è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa fino a lire due milioni. Alla stessa pena soggiace chiunque, essendovi obbligato, omette di collocare i segnali predisposti per la sicurezza della navigazione marittima o aerea o comunque di provvedere alle misure imposte a tale scopo. Se dal fatto deriva pericolo di incendio, naufragio o sommersione di una nave o di un galleggiante ovvero di incendio, caduta o perdita di un aeromobile, la pena è della reclusione da uno a cinque anni. Le disposizioni del presente articolo non si applicano se il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge.

Art. 1131. Uso di falso contrassegno d'individuazione. Chiunque al fine di procurare a sé o ad altri un vantaggio o di recare ad altri un danno, appone sulla nave o sull'aeromobile un falso contrassegno d'individuazione è punito con la reclusione fino a un anno. La pena è della reclusione fino a due anni e della multa fino a lire un milione, se il colpevole adopera le carte di bordo della nave o dell'aeromobile di cui ha usurpato il contrassegno.

Art. 1204. Sorvolo di aeromobili stranieri.

Il comandante di un aeromobile straniero, che, al di fuori dei casi previsti nell'art. 794, sorvola il territorio della Repubblica, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinque milioni a lire trenta milioni. Non è ammesso il pagamento in misura ridotta ai sensi dell'art. 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689.

Art. 1228. Sorvolo di centri abitati e getto da aeromobili in volo. È punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire un milione:

1. il comandante di un aeromobile, che sorvola centri abitati, assembramenti di persone o aeroporti, senza osservare le prescrizioni del regolamento o gli ordini dell'autorità competente;
2. chiunque, fuori dei casi previsti nell'articolo 819, getta dall'aeromobile in volo oggetti o materie che non siano zavorra regolamentare

Art. 1231. Inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione. Chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di sicurezza della navigazione è punito, se il fatto non

costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda fino a lire quattrocentomila.

Inoltre si segnala che il Presidente della Repubblica ha ammesso le operazioni attraverso il Segretariato generale. **Segretariato Ufficio per gli Affari militari e Segreteria del Consiglio supremo di Difesa Roma**, che scrive:

*"Gentile signora ***,*

mi riferisco alla Sua lettera del 31 marzo 2010, fatta pervenire all'indirizzo del Capo dello stato. Nel merito di quanto prospettato, pur comprendendo le motivazioni ed il coinvolgimento morale ed emotivo che hanno originato la Sua istanza, devo mio malgrado informarLa che risulta impossibile intervenire su materie regolate da specifiche disposizioni di legge, la cui applicazione spetta ai competenti ministeri e su cui la Presidenza della Repubblica non può in alcun modo intervenire.

Premesso quanto sopra, La informo che la Sua istanza è stata nuovamente portata all'attenzione del competente Ministero della Difesa, per un sollecito esaustivo diretto riscontro.

Rammaricato di non poterLe fornire migliore risposta, Le invio i miei più cordiali saluti".

L'assistente militare per l'Aeronautica

Di seguito copia scanning del documento che, in ogni caso, è presente nel DVD allegato.



**SEGRETARIATO GENERALE
DELLA PRESIDENZA DELLA REPUBBLICA**

Ufficio per gli Affari Militari e
Segreteria del Consiglio Supremo di Difesa

Pos. n. UM/1823

Roma,



Gentile signora [redacted]

mi riferisco alla Sua lettera del 31 marzo 2010, fatta pervenire all'indirizzo del Capo dello Stato.

Nel merito di quanto prospettato, pur comprendendo le motivazioni ed il coinvolgimento morale ed emotivo che hanno originato la Sua istanza, devo mio malgrado informarLa che risulta impossibile intervenire su materie regolate da specifiche disposizioni di legge, la cui applicazione spetta ai competenti Ministeri e su cui la Presidenza della Repubblica non può in alcun modo intervenire.

Premesso quanto sopra, La informo che la Sua istanza è stata nuovamente portata all'attenzione del competente Ministero della Difesa, per un sollecito esaustivo diretto riscontro.

Rammaricato di non poterLe fornire migliore risposta,

Le invio i miei più cordiali saluti.

L'ASSISTENTE MILITARE PER L'AERONAUTICA

Signora [redacted]

Via [redacted], [redacted]

Lo scrivente denuncia che le varie attività di modificazione meteorologica (si veda documentazione allegata) sono compiute in violazione della convenzione internazionale che le interdice. Ci si riferisce alla Convenzione sul divieto dell'uso di tecniche di modifica dell'ambiente a fini militari e ad ogni altro scopo ostile, conclusa a New York il 10 dicembre 1976 ed entrata in vigore il 18 maggio 1977.

"1. Ogni Stato parte della presente Convenzione si impegna a non impegnarsi in operazioni militari o qualsiasi altro uso ostile delle tecniche di modificazione ambientale che diffusi, duraturi o gravi effetti come mezzo di distruzione, danni o lesioni a qualsiasi altro Stato parte.

2. Ogni Stato parte della presente Convenzione si impegna a non assistere, incoraggiare o indurre qualsiasi Stato, gruppo di Stati o un'organizzazione internazionale ad impegnarsi in attività in contrasto con le disposizioni del paragrafo 1 del presente articolo".



UN Documents Gathering a body of global agreements



[home](#) | [sustainable development](#) | [education](#) | [water](#) | [culture of peace](#) | [human rights](#) | [keywords](#) | [search](#)

Adopted by Resolution 31/72 of the United Nations General Assembly on 10 December 1976.

The Convention was opened for signature at Geneva on 18 May 1977.

Convention on the Prohibition of Military or Any Other Hostile Use of Environmental Modification Techniques

Si denuncia poi che, da decine di analisi e studi condotti negli Stati Uniti d'America, in Canada, in Italia ed altrove tra le sostanze chimiche rilasciate dai velivoli in oggetto figurano il ferro, il cesio, l'alluminio, il bario, il torio, il titanio, il litio, l'uranio, il gallio, il nickel, lo stronzio, il quarzo, il carbonato di calcio, il biossido di zolfo, l'esafluoruro di zolfo etc., tutti elementi e composti dannosi nonché agenti patogeni come funghi, parassiti e batteri. Questi ultimi sono impiegati come nuclei di condensazione per i progetti di stimolazione delle piogge e, in particolar modo, si tratta di escherichia coli e pseudomonas aeruginosa (vedi documentazione allegata su DVD).

Si vedano, a questo proposito, oltre ai documenti allegati nel DVD, le interviste a scienziati ed esperti, contenute nel documentario statunitense "Why in the world are they spraying?", del regista Michael Murphy (<http://youtu.be/mEfJ00-cTis>).

Si sottolinea il danno comunque cagionato alle attività produttive dalle nubi e nebbie artificiali che si formano in seguito al passaggio dei velivoli operanti a bassa quota con scopi di deviazione o distruzione delle perturbazioni. E' un danno consistente in una diminuzione dell'irraggiamento solare (oltre il 30%), anche prescindendo dagli altri effetti nocivi dei composti chimici e degli agenti biologici dispersi nell'atmosfera e che, ricadendo al suolo, contaminano falde acquifere, terreni, piante etc.

Si precisa poi che le cosiddette "scie chimiche" o "chemtrails" compaiono in un documento ufficiale, ossia lo Space preservation act del 2001 (H. R. 2977) tra le armi non comuni (2); che le scie chimiche sono state studiate ed individuate come problema obiettivo e scientifico e come causa o concausa di numerose patologie da insigni scienziati italiani e stranieri, quali il biologo e veterinario Mark Purdey i cui studi sono referati (si veda <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/15082100>), il biologo Michael Castle, la scienziata Rosalie Bertell, l'ingegnere Clifford Carnicom, l'ingegnere Thomas Bearden, la tossicologa Hildegard Staninger, autrice pure di un articolo referato, la dottoressa Gwen Scott, il biologo e neuroscienziato Russell Blaylock, il biologo Giorgio Pattera, il fisico Corrado

Penna, l'ex militare francese Marc Filterman, il fisico canadese Neil Finley, il medico Donald Scott, il meteorologo Scott Stevens, il canadese Dottor Nick Begich, il docente di protezione ambientale e direttore del parco di ricerca (Università del Cairo - Egitto) El Hussein etc.

Alcune citazioni...

Ir. Coen Vermeeren: "Se guardiamo al fenomeno in generale non puoi spiegarlo semplicemente in termini di combustibile degli aerei che brucia e di temperatura ed umidità dell'aria. Quelle scie di condensa non possono durare a lungo. Quindi ogni scia di condensa persistente deve avere un'altra spiegazione".

Nikos Katsaros: "Come scienziato non ho alcun dubbio che non ci sia paragone tra scie chimiche e scie di condensa, sono due fenomeni interamente differenti".

Nikos Katsaros: "Alcuni scienziati con cui siamo in contatto e con cui abbiamo collaborato per corrispondenza ci hanno riferito che nelle università statunitensi hanno portato avanti questo genere di esperimenti, che hanno spedito dei piccoli aerei ed hanno raccolto campioni di aria e li hanno analizzati ed hanno trovato quantità di bario ed alluminio in alta percentuale che sappiamo hanno questo genere di effetti sulla salute umana e non solo sull'ambiente".

Si ricorda la viva preoccupazione circa l'uso di armi esotiche correlabili alla Geoingegneria ed a H.A.A.R.P., viva apprensione espressa dal Generale Fabio Mini.

Di seguito il link ad una sua intervista:

(<http://www.radiobase.net/index.php?id=21,1294,0,0,1,0>)

Si rammenta anche la proposta di legge presentata dal biologo e senatore degli Stati Uniti Michael Castle, Unified atmospheric preservation act 2003 (U.A.P.A. 3), con cui si chiede al Congresso degli U.S.A. di bandire le operazioni di aerosol attualmente in corso nel mondo.

A titolo meramente esemplificativo, si puntualizza che è un fatto che il tanker ripreso nello scatto di seguito mostrato, parte di una sequenza filmata e visionabile al seguente link: (<http://www.myspace.com/video/vid/32243109>), costituisce una prova granitica, basata sul metodo empirico, a dimostrazione delle quote eccezionalmente basse dei velivoli impegnati nelle operazioni clandestine di aerosol. Questo documento fotografico (uno tra le migliaia) si aggiunge alla prova ottenuta col metodo trigonometrico, alla prova del suono, alla prova della telemetria etc.



Si precisa inoltre che la spiegazione sino ad ora fornita dalle autorità e dai mezzi di informazione collegati all'*establishment*, è risibile oltre che falsa ed infondata, in quanto quelle che vengono definite soltanto innocue "scie di condensazione", tali non possono essere in alcun modo. Infatti le scie osservate da terra sono, a tutti gli effetti, prodotti dispersi a quota cumulo (**cloud seeding igroscopici**) e quindi non oltre i **2.300 metri di altitudine** laddove i parametri fisici necessari alla formazione di "contrails" o "scie di condensazione" non sussistono assolutamente. Ciò è dimostrato e dimostrabile in un'infinità di modi, già descritti in diversi studi disponibili sulla Rete ed in testi specialistici.

Un altro criterio decisivo per la valutazione delle quote di volo degli aerei, impegnati nelle operazioni clandestine di aerosol, è il **suono**. Accade, infatti, molto spesso, sia di notte sia di giorno, di udire perfettamente il rombo dei motori dei *tanker* chimici, per quanto questi, soprattutto durante le ore diurne, tendano ad a incrociare a velocità ridotte (spesso prossime allo stallo) proprio per non attirare l'attenzione dei cittadini. Non sono rari quei casi in cui si può benissimo osservare il velivolo sulla propria verticale e, contemporaneamente, udire distintamente il rombo dei reattori. Ciò conferma inequivocabilmente la bassa quota di sorvolo, visto che il suono giunge quasi in concomitanza con l'avvistamento del velivolo sulla perpendicolare. Come sappiamo, la propagazione del suono dipende in varia misura da diversi fattori che rendono praticamente impossibile riuscire a percepire il rumore prodotto dai motori a reazione di un aereo che vola a quote comprese tra 8.000 e 14.000 metri. E' quindi chiaro che è una menzogna affermare che quegli aerei che osserviamo rilasciare scie, sono aerei di linea che incrociano ad alte quote e che quindi siamo di fronte a semplici scie di condensazione. In approfondito studio si trova ai seguenti link:

<http://www.tankerenemy.com/2008/06/relazione-tra-propagazione-del-suono-e.html>
<http://www.tankerenemy.com/2009/09/calcolo-della-quota-in-base-al-suono.html>

A titolo informativo, si riportano le osservazioni della N.A.S.A. circa le scie di condensa.

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/SCOOOL/contrails.html>

Informazioni desunte 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 $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$), 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]

"Le scie di condensa si formano generalmente tra 7.500 e 18.000 metri di altitudine, a temperature molto basse ($-40\text{ }^{\circ}\text{C}$)."

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

Si evidenzia come lo zero termico, soprattutto nella stagione estiva, si verifica solo attorno ai 5.000 metri di altitudine, ragione per cui qualsiasi aereo che sorvola a quote inferiori non può assolutamente rilasciare alcun tipo di scia, persistente o meno, considerato che le temperature sono abbondantemente sopra lo zero termico.

* * *

D'altro canto il problema della rare scie di condensazione (non più del 3% alle nostre latitudini), era già stato risolto nel 1975. Ecco che cosa la F.A.A. (Federal Aviation and Administration) comunicava, con un dispaccio ai piloti. Di seguito uno *screenshot* di una parte del documento contenuto nel DVD allegato a questa denuncia.

AVIATION WEATHER

For Pilots and Flight Operations Personnel

Revised 1975



DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION
Flight Standards Service



DEPARTMENT OF COMMERCE
NATIONAL OCEANIC AND ATMOSPHERIC ADMINISTRATION
National Weather Service

Washington, D.C.

Il falso problema delle contrails persistenti era già stato risolto nel 1975

EXHAUST CONTRAILS

The exhaust contrail is formed by the addition to the atmosphere of sufficient water vapor from aircraft exhaust gases to cause saturation or supersaturation of the air. Since heat is also added to the atmosphere in the wake of an aircraft, the addition of water vapor must be of such magnitude that it saturates or supersaturates the atmosphere in spite of the added heat. There is evidence to support the idea that the nuclei which are necessary for condensation or sublimation may also be donated to the atmosphere in the exhaust gases of aircraft engines, further aiding contrail formation. These nuclei are relatively large. Recent experiments, however, have revealed that visible exhaust contrails may be prevented by adding very minute nuclei material (dust, for example) to the exhaust. Condensation and sublimation on these smaller nuclei result in contrail particles too small to be visible.

Per quale motivo, quindi, gli aerei di oggi dovrebbero rilasciare scie nel 99% dei casi? Non appare un controsenso?

* * *

Chronic barium intoxication disrupts sulphated proteoglycan synthesis: a hypothesis for the origins of multiple sclerosis

Mark Purdey - High Barn Farm, Elworthy, Taunton, Somerset TA43PX, UK

Received 20 November 2003; accepted 23 December 2003

<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/15082100>

<http://www.lightwatcher.com/chemtrails/BariumPoisoningStudy.pdf>

"Chronic barium intoxication disrupts sulphated proteoglycan synthesis: a hypothesis for the origins of multiple sclerosis"

The high levels of Ba stemmed from local quarrying for Barium ores and/or use of Barium in paper/foundry/welding/textile/oil and gas well related industries, as well as from the use of Barium as an atmospheric aerosol spray for enhancing/refracting the signalling of radio/radar waves along military jet flight paths, missile test ranges, etc.

Barium salts – acetate, sulphide, carbonate, chloride, hydroxide, nitrate – are highly toxic and used extensively by industry, the military and agriculture for the manufacture of paper, pesticides, rubber, steel/metal alloys, welding rods, paints, fabrics, leather, fuel additives, TV/electronic components, bomb/gun explosives, flares, atmospheric aerosol sprays for refracting radar/radio waves, cloud seeding weather modification sprays, radar absorbing paints, ceramics, glazes, glues, soaps, depilatories, cements, bricks, drilling muds, dyes, inks, glass, water purifiers, magnets.

..suggesting that the high Ba recorded beneath the MS affected jet flightpath zone derives from a pollutant source that is linked to the activities of the aircraft – such as a Barium based system of atmospheric cloud seeding for fog dispersion, or from the common practise of adding Barium into jet fuels for capturing sulphur, suppressing exhaust smoke, as well as creating a Ba ion atmospheric aerosol ducting path – for enhancing/refracting radio and radar signals during military jet practise or battlefield operations.

Another possible source of Barium contamination may have stemmed from the aerial dispersal of Barium based aerosols – such as the barium strontium titanate compounds used for enhancing radar/radio wave transmission – along the flight paths of the military jet 'low flying' test zones that operate over these specific MS affected valleys in Scotland. The author recorded high levels of Barium in all of these Aberdeenshire MS cluster ecosystems, which included levels of Barium at 46 and 694 ppm in the vegetation and soils lying beneath the flight path entering the local military airbase at Lossiemouth.

* * *

Piano dettaglio Accordo Italia U.S.A. sul clima

<http://www.scribd.com/doc/8284646/Piano-dettaglio-Accordo-Italia-Usa-Sul-Clima>

A Pagina 38 del documento si legge:

WORKPACKAGE 10: Esperimenti di manipolazione degli ecosistemi terrestri

Questo Workpackage ha come obiettivi:

1. lo sviluppo di nuovi sistemi per la realizzazione di esperimenti di manipolazione dell'ecosistema che permettano di esporre la vegetazione a condizioni ambientali simili a quelle attese in scenari di cambiamento globale;
2. lo studio, l'analisi e la comprensione dei principali meccanismi di risposta della vegetazione e degli ecosistemi mediterranei ai diversi fattori di cambiamento (temperatura, precipitazioni ed aumento della concentrazione di CO₂ atmosferica);
3. la quantificazione degli effetti complessivi del cambiamento sulla produttività e sulla vulnerabilità degli ecosistemi (fertilizzazione da CO₂, variazione della disponibilità idrica ed aumento di temperatura).

In dettaglio le attività saranno:

1. l'esecuzione di attività di ricerca eco-fisiologica su diversi siti sperimentali italiani dove vengono modificate artificialmente le condizioni ambientali a cui è esposta la vegetazione
2. l'approfondimento e la migliore conoscenza dei meccanismi di risposta delle piante attraverso la misura diretta dello scambio gassoso in condizioni di pieno campo
3. la verifica in campo di ipotesi sviluppate nell'ambito di esperimenti di laboratorio
4. la progettazione di tecnologie per la manipolazione delle condizioni ambientali con particolare riferimento al controllo della temperatura e della concentrazione atmosferica di CO₂.

* * *

Questo documento: "Weather modification - final report, 2001" (http://www.twdb.state.tx.us/RWPG/rpgm_rpts/2000483343.pdf) conferma che le attività di aerosol clandestine, volte a distruggere la nuvolosità naturale, abbassando drasticamente l'umidità atmosferica, sono necessariamente svolte a quota cumulo (2.000 metri al massimo). Nel documento si legge chiaramente che l'inseminazione prosciugante deve essere eseguita alla base del cumulo, per sfruttare le correnti ascensionali e che i "cumuli da bel tempo" sono i principali candidati per il "cloud seeding igroscopico", definito "cloud base hygroscopic seeding", poiché sono formazioni portatrici di grossi quantitativi d'acqua: tali nuvole vanno quindi dissolte, prima che si trasformino in cumulonembi e portino quindi pioggia. Ma non basta! Nel documento si citano chiaramente tecniche di dispersione tramite aerei pressurizzati, dotati di "wing-tip generators", ovvero "generatori di false contrails aerodinamiche".

- [54] **LAMINAR MICROJET ATOMIZER AND METHOD OF AERIAL SPRAYING OF LIQUIDS**
- [75] Inventors: **Wesley E. Yates; Robert E. Cowden; Norman B. Akesson**, all of Davis; **Paul M. Horgan**, Woodland, all of Calif.
- [73] Assignee: **The Regents of the University of California**, Berkeley, Calif.
- [21] Appl. No.: **301,432**
- [22] Filed: **Sep. 11, 1981**
- [51] Int. Cl.³ **B64D 1/18**
- [52] U.S. Cl. **239/171; 239/597**
- [58] Field of Search 239/597, 171, 568, 434.5

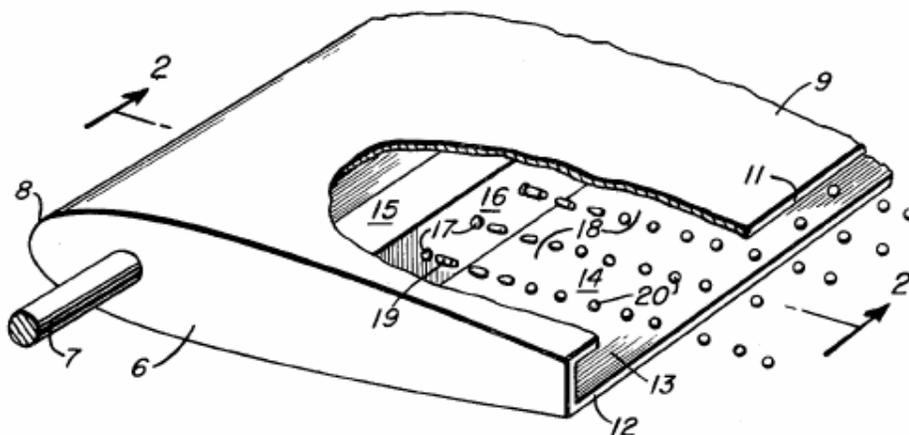
- [56] **References Cited**
- U.S. PATENT DOCUMENTS**
- | | | | |
|-----------|---------|-----------|---------|
| 3,410,489 | 11/1968 | Waldrum | 239/171 |
| 3,887,129 | 6/1975 | Brown | 239/171 |
| 3,994,437 | 11/1976 | Kitterman | 239/171 |

FOREIGN PATENT DOCUMENTS
 1507607 4/1978 United Kingdom 239/171

OTHER PUBLICATIONS
 John Kirch, *The Microfoil Boom*; Agrichemical West, Dec. 1968, pp. 16-17.
Primary Examiner—John J. Love
Assistant Examiner—Jon M. Rastello
Attorney, Agent, or Firm—Lothrop & West

[57] **ABSTRACT**
 A laminar microjet atomizer and method of aerial spraying involve the use of a streamlined body having a slot in the trailing edge thereof to afford a quiescent zone within the wing and into which liquid for spraying is introduced. The liquid flows from a source through a small diameter orifice having a discharge end disposed in the quiet zone well upstream of the trailing edge. The liquid released into the quiet zone in the slot forms drops characteristic of laminar flow. Those drops then flow from the slot at the trailing edge of the streamlined body and discharge into the slipstream for free distribution.

4 Claims, 2 Drawing Figures



http://www.twdb.state.tx.us/RWPG/rpgm_rpts/2000483343.pdf

Weather modification - Final Report

Page 202-203: Hygroscopic Cloud seeding

14.4.2 Hygroscopic treatment

While glaciogenic seeding is designed to accelerate the cold-cloud precipitation formation process by initiating ice development sooner than it would otherwise naturally occur, hygroscopic seeding has an entirely different objective. Maritime clouds contain relatively large cloud droplets, which with time grow to precipitation sizes through collision and coalescence.

However, if the cloud is continental, there will be many, many, more droplets, but they will all be very small. Continental clouds that do not grow tall and cold enough to result in ice formation naturally are destined to collapse without producing any precipitation, for their very small droplets are not suitable for the development of precipitation through collision and coalescence. However, if the sizes of the cloud droplets in such clouds are increased, the cloud character is made more maritime, and the cloud as a whole thus becomes much more conducive to precipitation development by collision and coalescence (e.g. Mather et al., 1996).

Cloud droplets first form as moist air rises and cools, eventually reaching an altitude where a brief supersaturation occurs. It is at this critical location and time that the cloud character (maritime or continental) is established, depending upon the available natural aerosols, specifically, the natural cloud condensation nuclei. If the cloud is to be modified by changing this initial character, treatment must occur at cloud base, with agents that will encourage the formation of large cloud droplets. Such agents, which attract water, are said to be hygroscopic.

Hygroscopic treatment of continental clouds is best done through the use of special pyrotechnics comprised of simple salts (and oxidants, to produce a combustible mixture). Typically, such flares are about 1 kilogram mass, and comprised largely of calcium chloride (CaCl) or potassium chloride (KCl). Flares of these characteristics have been manufactured in France, and more recently in North Dakota. Typically, one flare is burned in updraft beneath each targeted turret. Because the flares are considerably more massive than other conventional bum-in-place flares, not all flare racks are suitable for their use. If full racks are to be carried, reinforcement and/or redesign may be necessary.

14.6 Hygroscopic Pyrotechnics and Sprays - pag 206

If hygroscopic seeding is to be conducted, pyrotechnics are by far the most cost-effective way to do it, although Rosenfeld and Woodley (personal communication, 2001) are now arguing that hygroscopic seeding with a brine spray may prove to be more effective.

14.7.1 Wing-tip generators - pag 207

Wing-tip ice nuclei generators are built in two forms. One, a design pioneered by Ora Lohse, uses ram air to pressurize the generator and force the seeding solution from the generator tank into the combustion chamber. Flow rates vary depending upon air speed. This generator, in a radically redesigned form, is presently only used in North Dakota. The second, more common design, uses a pressurized air tank to induce flow of the seeding agent. This design, credited to William Carley, is used widely for cloud base seeding operations. Though some care and preventive maintenance is required, the wing tip generator is a very cost-effective means of treating convective cloud from below cloud base (Boe and DeMott 1999). Figure 28. A Carley-type wing-tip ice nuclei generator for glaciogenic seeding in updraft below convective cloud base. Shown here is the WMI mounting below the wing-tip of a Cessna 340. Wing-tip generators are well suited to rainfall enhancement work, as they burn the seeding agent more slowly than pyrotechnics, typically releasing 2-3 grams per minute continuously over long periods, at relatively low cost. If well maintained, the wing-tip generators can be reliably turned on and off repeatedly during long missions.

14.9 Aircraft Requirements - pag 208

As previously mentioned, seeding may be conducted either from cloud base, or at cloud top. Cloud top seeding aircraft are pressurized, and in general of greater performance than those needed for cloud base work, primarily because they must not only reach the subject clouds quickly, they must also climb to cloud top (typically - 18,000 feet) while doing so. Cloud base aircraft require less performance. The minimum recommended requirements are as follows:

14.9.1 Cloud Base Aircraft Requirements

- **Twin engine.** This requirement is set forth for two reasons. First, the faster the airplane, the shorter the response time, and the more clouds that can be treated with a single aircraft. More importantly, in the event of engine failure, a single-engine aircraft must descend, without power. If this should happen while engaged in seeding activities beneath convective cloud base (probably with a mature thunderstorm somewhere nearby), the situation may be quite serious. Far worse still, if an engine failure should occur at night, the flight crew is faced with a no-power descent in the dark near a thunderstorm. Though single-engine aircraft can be effectively used for cloud-base seeding, their selection will likely lead to fewer nighttime missions being flown, in large part because experienced pilots wish to avoid the situation mentioned above. (This fact is usually not stated directly by the pilots, but comparisons of the diurnal distribution of seeding times for single-engine and for multi-engine aircraft will clearly show the difference, especially when the pilots-in-command are experienced.) A significant fraction of all seeding opportunities occur at night, nearly half in some seasons. Over the years, the second engine has brought many twin-engine seeding aircraft safely home in the dark.
- **Instrumentation required for IFR flight.** Though the vast majority of cloud base seeding operations are conducted in visual meteorological conditions (VMC), the nature of the missions is to flirt continuously with thunderstorms, within an active convective environment. Sooner or later, flying a short IFR (instrument flight rules) leg to get out of a tight situation, or to get to the subject cloud mass faster, is required. In addition, cloud development can be rapid and unexpected, and aircraft can sometimes just get caught in deteriorating conditions. An IFR-instrumented aircraft is mandatory.

Cumuliform Clouds

In many regions of the world, cumuliform clouds are the main precipitation producers. Cumuli (from small fair weather cumulus to giant thunderstorms) are characterized by vertical velocities often greater than 1.0 m s^{-1} and, consequently contain high condensation rates. They can contain the largest condensed water contents of all cloud types and can yield the highest precipitation rates. Their strong vertical currents can suspend particles for a long enough time for them to grow to large sizes (hail, large raindrops). For these reasons, cumulus clouds appear to be candidates for modification according to both the static and the dynamic seeding hypotheses.

Field experiments with in-cloud microphysical measurements experimental seeding trials in several regions have shown that isolated cold cumulus cloud which do not produce rain naturally can be stimulated to produce rain by ice-phase cloud seeding. However, the rainfall amounts from these isolated clouds are very small. Reports of limited success have been obtained from attempts to prove that statistically significant rainfall amounts can be produced on a seasonal basis from these cumuli and larger systems.

Attempts to significantly enhance rainfall from cumuliform clouds have concentrated their efforts on systems, which produce rainfall naturally. A long-standing programme to augment rainfall from wintertime cumulus in the eastern Mediterranean is one of the most widely accepted examples of precipitation enhancement (13 to 15% increases) associated with a seeding experiment. Research and operations continue, with recent results indicating the presence of dust affecting the results in one region in a detrimental fashion.

Randomized experiments in seeding of warm-based congestus associated with raining thunderstorms have demonstrated the possibility of enhancing rainfall from such clouds by intensive seeding. Extending this result to increasing the rain over an area met with difficulties. Other randomized experiments have reported enhancement of rainfall from warm-based multicell thunderstorms; those results are still unclear and under international review. New randomized experiments in rain enhancement are being prepared in several areas.

* * *

Il sottoscritto ritiene di ravvisare nelle circostanze, correlate ad inoppugnabile documentazione, di cui sopra la violazione di due articoli contenuti nella Costituzione: il 9, comma 2, ed il 32, comma 1. L'ambiente è danneggiato e contaminato in modo grave dalle attività chimico-biologiche; la salute dei cittadini è seriamente compromessa. Inoltre lo scrivente reputa che sia possibile individuare nella fattispecie la perpetrazione dei seguenti reati, contemplati nel Codice penale:

423 bis: Incendio boschivo

426: Inondazione, frana o valanga

427: Danneggiamento seguito da inondazione, frana o valanga

438: Epidemia

439: Avvelenamento di acque e di sostanze alimentari

500: Diffusione di una malattia delle piante e degli animali

635: Danneggiamento

659: Disturbo delle occupazioni e del riposo delle persone

674: Getto di cose pericolose

Si reputa che siano configurabili reati ambientali, come da Disegno di legge approvato dal C.d.M. il 24.04.2007.

Lo scrivente infine opina che sia altresì ravvisabile il reato di favoreggiamento (art. 378 C. P.) compiuto da tutti coloro che, in questi anni, hanno agito ed agiscono per coprire i delitti di cui sopra.

Per quanto sopra esposto, il sottoscritto chiede che si proceda legalmente nei confronti dei Signori di seguito indicati.

Si domanda di essere informati circa un'eventuale richiesta di archiviazione (ex art. 408 comma II C.P.P.) da parte del Pubblico Ministero. (La persona offesa dal reato, se ha chiesto di essere avvertita nella notizia di reato o successivamente alla sua presentazione, ha diritto a ricevere avviso della richiesta di archiviazione ed entro dieci giorni dalla notificazione può proporre opposizione, presentando, a pena di inammissibilità della domanda, l'oggetto dell'investigazione suppletiva ed i relativi elementi di prova).

Tutto ciò premesso, si dichiara, ad ogni effetto di legge, di voler proporre, come in effetti si propone, formale

DENUNCIA

nei confronti dei Signori...

Presidente della Repubblica
Giorgio Napolitano

Presidente del Consiglio
Mario Monti

Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio
Paolo Peluffo (Informazione, Comunicazione, Editoria e Coordinamento amministrativo)

Difesa

Ministro: **Giampaolo Di Paola**

Sviluppo Economico e Infrastrutture e Trasporti

Ministro: **Corrado Passera**

Politiche Agricole, Alimentari e Forestali

Ministro: **Mario Catania**

Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare

Ministro: **Corrado Clini**

Salute

Ministro: **Renato Balduzzi**

Geologo e conduttore televisivo

Mario Tozzi

Giornalista e conduttrice televisiva R.A.I.

Milena Gabanelli

Soci effettivi C.I.C.A.P.:

Piero Angela, Stefano Ferluga, Stefano Bagnasco, Paola De Gobbi, Silvano Fuso, Luigi Garlaschelli, Francesco Grassi, Beatrice Mautino, Marco Morocutti, Massimo Polidoro, Paolo Attivissimo, Paolo Toselli, Gianni Comoretto

In rappresentanza dei gruppi locali:

Marta Annunziata

Ex componente del C.I.C.A.P., il chimico, presso l'università di Pavia,
Simone Angioni.

Il Colonnello dell'aeronautica militare italiana

Costante De Simone

Il Generale dell'aeronautica militare italiana

Alfio Giuffrida

Il Tenente Colonnello dell'aeronautica militare italiana

Guido Guidi

Il Colonnello dell'aeronautica militare italiana

Mario Giuliacci

Il meteorologo di meteoweb.it

Alessio Grosso

Il meteorologo de IIMeteo.it

Andrea Falcinelli

Il meteorologo di meteoweb.eu

Beppe Caridi

Si porgono gli ossequi.

..... li ... /... /.....

.....

Si allega la seguente documentazione: DVD esplicativo.