

Le grand canular des « chemtrails¹ »

Article original en anglais :

cellphonetaskforce.org/the-great-chemtrails-hoax

Le 31 janvier 2023

Traduction et notes par Francis Leboutte (www.stop5G.be)



En 1918, 15 ans seulement après les premiers vols des frères Wright, les soldats américains en France décrivaient les nuages qui se formaient parfois derrière les avions. Le capitaine Ward S. Wells, par exemple, écrit depuis le Bois de Hess, derrière Montfaucon ([Scientific American, 7 juin 1919, p. 601](#)) :

Il y eut deux ou trois jours de pluie, puis vint une matinée merveilleusement claire et belle, sans un seul nuage en vue... Notre attention fut d'abord attirée vers le ciel par l'apparition soudaine de plusieurs nuages étranges et surprenants – de longs rubans blancs, gracieux et en boucle. Ils se rétrécissaient jusqu'à un point à une extrémité... En observant de près, nous avons remarqué, à une certaine distance devant chaque point de nuage, la petite tache d'un avion de chasse. Apparemment, il a suffi d'un brassage de l'air pour bouleverser les conditions météorologiques délicatement équilibrées et précipiter cette étrange formation nuageuse.

Le géophysicien, météorologue et astronome allemand Alfred Wegener, qui a été le premier à avancer la théorie de la dérive des continents, a également décrit des trainées de condensation persistantes. En [janvier 1920](#), il a décrit un nuage de 50 kilomètres de long qui s'est formé derrière trois avions qui ont survolé Munich, et a expliqué les principes physiques qui le sous-tendent.

Le 9 mai 1919, et à nouveau le 11 mai, le pilote allemand Zeno Diemer, volant à une altitude de 9000 mètres, à une température d'environ -50° C, a remarqué la formation d'un courant nuageux qui s'étendait sur environ quarante miles derrière son avion. À chaque fois, ce courant s'est progressivement étendu pour former une couche nuageuse d'une épaisseur d'environ 900 mètres ([Luftfahrt, mai 1919, p. 17](#) ; [Nature, 3 mai 1930, p. 693](#)). Lorsque la technologie s'est améliorée et que les avions ont commencé à voler à des altitudes de plus en plus élevées et froides, les trainées de condensation persistantes sont devenues plus fréquentes. Au début de la Seconde Guerre mondiale, les avions volant à plus de 9000 mètres, comme le font aujourd'hui les avions commerciaux, laissaient souvent derrière eux de longs nuages épais. En février 1942, Antoine Saint-Exupéry, pionnier de l'aviation française et célèbre auteur, publie *Pilote de guerre*, un récit de ses missions de combat à haute altitude contre l'Allemagne nazie en 1939 et 1940. Il y décrit les défis de ses missions de reconnaissance, notamment le froid qui pouvait geler les commandes de son avion, et l'anxiété de savoir que son avion était suivi d'une banderole blanche qui indiquait sa position aux chasseurs et aux canonnières ennemis. Saint-Exupéry a écrit :

Ceux du sol nous distinguent à cause de l'écharpe de nacre blanche qu'un avion, s'il vole à haute altitude, traîne comme un voile de

mariée. L'ébranlement dû au passage du bolide cristallise la vapeur d'eau de l'atmosphère. Et nous débobinons, en arrière de nous, un cirrus d'aiguilles de glace. Si les conditions extérieures sont propices à la formation de nuages, ce sillage engraissera lentement, et deviendra un nuage du soir sur la campagne.²

C'était un problème pour toutes les nations. Le lieutenant d'aviation M. V. Longbottom de la Royal Air Force britannique, après avoir consulté un météorologue français, rédige un rapport intitulé *Condensation Trails at High Altitudes*, dans lequel il écrit que les trainées de condensation se forment dans des conditions de basse température et de forte humidité. Dans ces conditions, écrit-il, « l'expansion rapide des gaz d'échappement » de l'avion provoque « des condensations soudaines dans le sillage [de l'avion] ». Cela signifie également qu'il peut y avoir des couches dans l'atmosphère, dont certaines favorisent la formation de trainées de condensation et d'autres non. C'est d'ailleurs ce qu'ont constaté les pilotes de chasse : lorsque de lourdes trainées de condensation commençaient à se former derrière eux, ils pouvaient parfois arrêter leur formation en descendant de 300 à 600 mètres.

Entre 1928 et 1931, le meilleur aviateur américain, le général Henry H. Arnold, a dirigé un projet dont l'objectif était de trouver un moyen de réduire la vulnérabilité des avions aux artilleurs ennemis en dissipant leurs trainées de condensation.

Et en septembre 1942, le National Advisory Committee for Aeronautics a publié un rapport sur les trainées de condensation expliquant comment et pourquoi elles se forment, et que leur persistance dépend de la température et de l'humidité à cette altitude !

Non seulement l'altitude plus élevée des avions, mais aussi l'introduction des chasseurs à réaction pendant la Seconde Guerre mondiale ont fait des trainées de vapeur persistantes un phénomène courant dans le ciel. Elles sont également devenues une caractéristique commune dans le ciel en temps de paix après l'apparition des avions à réaction commerciaux dans les années 1960.

Donald R. Baucom a publié une histoire en deux parties des trainées de condensation jusqu'en 1945 : « Wakes of War: Contrails and the Rise of Air Power, 1918–1945 », *Air Power History*, [été 2007, pp. 16-31](#), et [automne 2007, pp. 4-21](#).

Voici une photographie de la Seconde Guerre mondiale, sur laquelle les nuages d'échappement des avions de combat se mélangent et recouvrent le ciel.



Photo, tirée du livre *Air Force : A Pictorial History of American Airpower* de Martin Caidin, p. 100. (1957)



¹ **Contrails** : trainées de condensation des avions (contraction de *condensation trails*). Les **chemtrails** (contraction de *chemical trails*) seraient le résultat d'agents chimiques dispersés en haute altitude.

² https://bibliotheque-numerique-romande.ch/ebooks/pdf4/saint_exupery_pilote_de_guerre.pdf



Photo prise en 1953 par Ansel Adams, intitulée *Rails and Jet Trails*



Une photo de production du film *Spartacus*, prise à Thousand Oaks, en Californie, en 1959



Planche 113 du livre de 1967, *Cloud Studies in Colour* de Richard Scorer et Henry Wexler



Planche 11.4.1 du livre de 1972, *Clouds of the World: A Complete Colour Encyclopedia* par Richard Scorer

J'ai beaucoup de ces photos du passé. Mais les plus vivantes sont celles qui sont restées gravées dans ma mémoire lors de ma première année à l'université. Le trafic aérien explosait dans le ciel du nord de l'État de New York. C'était en 1968, alors que j'étais assis dans le clocher surplombant Ithaca. Les airs que je jouais sur les carillons de Cornell résonnaient sur le campus et se répandaient en ville. Après mon concert du matin, j'ai rassemblé mes livres, descendu les 162 marches et suis descendu au fond de la gorge de Triphammer pour étudier.

Alors que j'étais allongé sur mon rocher, profitant de la fraîcheur de la brise et du bleu ininterrompu du ciel, j'ai vu loin au-dessus de moi un avion à réaction en route vers une destination inconnue, laissant derrière lui une trainée de vapeur d'eau de plus en plus large – puis un autre, croisant le premier, et un autre et un autre. En début d'après-midi, mon beau ciel ensoleillé avait disparu. Il ne restait plus une trace de bleu.

J'ai essayé de dire à tous ceux que je connaissais ce qui se passait, mais tout le monde s'en fichait.

J'ai fini par déménager dans l'ouest, moins humide, où le ciel était encore bleu et où les rivières croissantes de voyageurs aériens laissaient relativement peu de traces. Cela a changé dans les années 1990. Même dans l'ouest aride, il y a une limite à la quantité d'eau que vous pouvez pomper dans les hautes couches du ciel sans créer de nuages. Mais la moitié d'une nation de personnes habituées à ce que le trafic aérien soit invisible ne savait pas ce qu'elles voyaient.

Origine d'un canular

Un couple d'escrocs de Lancaster, dans l'Ohio, en a profité. Larry Wayne Harris était lieutenant-colonel dans l'organisation suprématiste blanche « Aryan Nations » et membre de la secte raciste et antisémite « Christian Identity ». Il a été arrêté pour possession de la bactérie de la peste bubonique en 1997 et condamné pour fraude électronique pour s'être fait passer pour un microbiologiste de recherche afin de l'obtenir. Il a été arrêté pour possession d'anthrax et condamné pour usurpation d'identité d'un agent de la CIA en 1998. Lui et son voisin Richard Lew Finke sont les inventeurs du terme « chemtrails ». Mais il a fallu une émission de radio nationale pour la populariser, si largement qu'il est devenu presque impossible pour le citoyen moyen de trier la vérité, de distinguer la réalité de la fiction. En 1996, Harris a proposé ses services pour analyser des échantillons de sol qui, selon lui, étaient contaminés par les retombées des additifs contenus dans le kérosène. Il a dit à ses clients que leurs échantillons contenaient du dibromure d'éthylène (EDB) et qu'il était ajouté au kérosène dans le cadre d'un programme de dépeuplement. Peu importe que l'EDB soit un pesticide agricole qui persiste dans le sol pendant des années. Il se trouvait dans le sol agricole, disait-il, parce qu'il était tombé du ciel. L'année suivante, lui et Finke ont poussé cette fable encore plus loin : ils ont créé une société de conseil censée analyser des échantillons de sol, d'eau et de kérosène, et Finke a envoyé un courriel annonçant un « génocide » par le biais de « lignes dans le ciel ».

En 1998, ce courriel a lentement circulé et s'est embelli. Certains ont transformé l'EDB en aluminium, en baryum et en strontium. Ces éléments ont également été trouvés dans des échantillons de sol et d'eau souterraine et on a dit qu'ils étaient tombés du ciel. Peu importe que l'aluminium et le baryum soient également présents dans les pesticides agricoles et que le strontium soit présent dans le gypse et d'autres minéraux et soit omniprésent dans les eaux souterraines.

En janvier 1999, le journaliste canadien Will Thomas, toujours fidèle à l'histoire d'EDB, l'a encore embelli : il a publié deux articles spéculant sur le fait que des trainées de condensation empoisonnées étaient « pulvérisées » par des jets militaires banalisés, qu'elles étaient liées à HAARP³ et qu'elles étaient utilisées pour modifier le temps. Le 25 janvier 1999, Thomas est apparu sur la radio conspirationniste Coast to Coast, et a diffusé une version de la fable à des millions de personnes. Le 10 février 1999, toujours en parlant d'EDB, il a envoyé un courriel disant aux gens de « SE METTRE À L'ABRI IMMÉDIATEMENT » et de « RESTER À L'INTÉRIEUR lorsque des trainées de condensation sont tissées au-dessus de leur tête ». Il a déclaré que « les salles d'urgence débordent de cas respiratoires aigus d'un océan à l'autre », que la *New York Times* rapportait que « ce n'est pas la grippe », que la BBC faisait état de 6 000 décès par insuffisance respiratoire en Angleterre en deux semaines, et qu'il y avait « une photo de la BBC d'un congélateur semi-rempli de cadavres ». Cependant, l'épidémie qu'il décrivait n'existait pas en réalité, et ni la BBC ni le *New York Times* n'en faisait état.

Mais Thomas a continué à embellir ces rapports sur la radio Coast to Coast. En mars 1999, il introduisit l'idée que les « contrails » se dissipent rapidement et que les « chemtrails » ne le font pas. Alors que 80 ans auparavant, Wegener avait expliqué que leur dissipation ou non dépendait de la température, de la pression et de l'humidité.

La croyance en l'épidémie que Thomas avait inventée de toutes pièces s'est répandue dans le monde entier et il a été impossible de l'éradiquer depuis. Elle a plutôt été diffusée et embellie par divers individus aux motivations douteuses, tous non scientifiques, qui en ont fait leur gagne-pain à des degrés divers : le consultant en informatique Clifford Carnicom, le cinéaste Michael John Murphy, le présentateur météo Scott Stevens, le constructeur de systèmes solaires Dane Wigington et l'auteur Elana Freeland.

³ HAARP : *High frequency active auroral research program* (programme de recherche et d'étude de l'ionosphère).

Plus récemment, dans le but de ne pas passer pour des théoriciens du complot, ceux qui diffusent la fable l'ont encore embellie, affirmant que les lignes dans le ciel sont pulvérisées pour lutter contre le réchauffement climatique, et ils utilisent le terme « géo-ingénierie » au lieu de « chemtrails » pour paraître plus crédibles. Le site Web de Wigington, par exemple, s'appelle désormais geoengineeringwatch.org. Mais ce nouvel objectif inventé s'ajoute à la dépopulation, au contrôle de la météo et à l'« ionisation » de l'atmosphère pour améliorer les communications mondiales. Et il n'a rien à voir avec les propositions réelles visant à remédier au réchauffement de la planète, que l'on trouve sur geoengineeringmonitor.org, nogeoingegneria.com et d'autres sites Web qui ne rapportent que des informations réelles.

Très tôt, Thomas a commencé à combiner délibérément des informations réelles sur les rayonnements électromagnétiques avec des histoires inventées sur les « chemtrails », et Freeland et d'autres ont encore embelli et renforcé cela. Cela perturbe le public, discrédite ceux d'entre nous qui ont un message important et constitue une aide efficace au lobby des télécommunications. La raison pour laquelle cela est si important, et la raison pour laquelle j'envoie une lettre d'information à ce sujet est que la fable des « chemtrails » a été promulguée avec tant de succès que, selon [une enquête de 2016](#), près de 40 % des Américains y croient et seulement 34 % sont sûrs qu'elle est fausse. C'est également le cas des activistes des CEM et des personnes qui protestent contre la 5G : un très grand nombre d'entre eux croient aux « chemtrails », ou à la « géo-ingénierie » comme on les appelle maintenant à tort, et ne croient pas au réchauffement climatique. Cela nous discrédite et rend plus difficile l'accès aux médias et aux organisations environnementales.

Ironiquement, l'EDB était et est toujours utilisé comme additif dans le carburant des avions, mais pas dans les jets militaires ou commerciaux. Il est utilisé comme antidétonant dans le carburant au plomb de l'aviation générale par les avions à moteur à piston qui ne volent pas assez haut pour laisser des traînées de condensation derrière eux. C'est là le véritable scandale : 38 ans après l'interdiction du carburant au plomb dans les voitures aux États-Unis, 175 000 petits avions continuent de cracher du plomb dans l'air que nous respirons.

Arthur Firstenberg

President, New Mexicans for Utility Safety

President, [Cellular Phone Task Force](#)

Author, [The Invisible Rainbow: A History of Electricity and Life](#)

Administrator, [International Appeal to Stop 5G on Earth and in Space](#)

Caretaker, [ECHOEarth.org](#) (End Cellphones Here On Earth)

Les 53 dernières lettres d'information, y compris celle-ci, peuvent être consultées et partagées sur la [page des lettres d'information](#) de la Cellular Phone Task Force. Certains bulletins sont également disponibles en allemand, espagnol, italien, français, norvégien et néerlandais. Pour vous abonner, allez sur <https://www.cellphonetaskforce.org/subscribe>

Donations to support our work are needed. The Cellular Phone Task Force is a 501(c)(3) nonprofit organization, and donations from U.S. residents are tax-deductible. Our Tax ID Number is 11-3394550.

<https://www.cellphonetaskforce.org/donate>

Voir aussi cet article de Vincent Lucchese (Reporterre),

Pourquoi les chemtrails n'existent pas (avril 2024) :

www.liege.decroissance.be/html/chemtrails.htm