



Asociación Ciudadana para el Seguimiento, el Estudio y la Información sobre los Programas de Intervenciones Climáticas y Atmosféricas

Leymarie – 12300 LIVINHAC  
09 74 62 34 77

[www.acseipica.blogspot.com](http://www.acseipica.blogspot.com)

[acseipica.association@gmail.com](mailto:acseipica.association@gmail.com)

A la Dirección General de l'Aviación Civil  
Dirección del transporte aéreo

Livinhac el 17 de diciembre de 2011

Señor,

Acusamos recepción de la carta del pasado 23 de septiembre del Sr. Paul SCHWACH. Le agradecemos vivamente que preste atención a las cuestiones que planteamos.

Estamos de acuerdo con las explicaciones que da con respecto a los rastros de condensación, sin embargo certificamos que observamos también rastros que, no pueden ser resultantes solamente de la condensación alrededor de los residuos emitidos por un combustible sin aditivos.

¿Por qué los rastros de aviones se volvieron de la noche a la mañana, en los años 2000-2002 según las regiones de Francia, largos, amplios, gruesos, persistentes, efectuadas por escuadrillas de aviones, formando cuadriculados, cruces, y redondos? Y esto en numerosos lugares de Francia al mismo tiempo, como da prueba nuestra red "centinelas del cielo".

Por supuesto, esto quizás no sea su responsabilidad. Medidas sencillas demuestran que esos rastros son emitidos por aviones que circulan mucho más abajo que los pasillos civiles.

Tuvimos confirmación por distintos pilotos, que desde el año 2000, la altitud mínima de los pasillos civiles había pasado de 4000 metros a 8000 metros. El tráfico aéreo intenso estos diez últimos años, en el espacio incluido entre 2000 y 8000 metros, por lo tanto fuera de sus competencias, tenemos bien conciencia.

Dicho esto, para cada uno de entre nosotros, representa un grave peligro para la salud de la Tierra y de todas sus criaturas. Numerosos análisis de los suelos y aguas llevada por particulares indican que las tasas de aluminio y bario – por no citar nada más que sólo estos dos elementos muy superiores a las normas de seguridad.

Observamos en paralelo el desarrollo de enfermedades causadas por un envenenamiento a tales productos, a pesar de que muchos otros factores deban también imputarse a eso...

Observamos que después de lluvias, el suelo se deseca mucho más rápidamente que en la época de antes del año 2000, dónde no se veían tales esparcimientos. Que nuevas nubes aparecieron, a los colores y a las formas desconocidas antes.

Y que los aviones que emiten estos rastros lo hacen por las alas y no por los reactores; algunos están también a hélice, los cuales no son supuestos producir rastros de condensación.

Nos gustaría llamar su atención sobre un informe publicado por un conjunto de sus colegas de Bélgica y los Neerlandeses, el informe "Case Orange1", que pone de relieve, habida cuenta de los conocimientos que comparte, que muchos de estos rastros que ensucian duraderamente el cielo y afectan al color de las nubes, no pueden ser resultante solamente de la simple condensación de los residuos de la combustión del combustible ordinario y son distintos esparcimientos realmente de productos químicos. La integralidad del tráfico aéreo esta examinó en este informe y también la historia de la gea ingeniería.

Aunque efectivamente parece que la circulación entre 2000 y 8000 metros no sean de su incumbencia, la de los aviones de línea, lo es: pero, constatamos varias anomalías con respecto a algunos vuelos y nos permitimos pedirle aclararnos a este respecto: observamos, en recientes viajes en avión, que otros aviones en vista, dejaban rastros bien largos; que una capa opaca parecía persistir en los alrededores de 10000 metros, lo que no era el caso hace algunos años; que, de algunos aeropuertos, aviones iban o llegaban sin pasajeros; o que aviones despegaban o aterrizaran mientras que ningún vuelo se anunciaba. El informe "Case Orange" describe esparcimientos efectuados en alta altitud y de la persistencia de los productos extendidos, de algunos días hasta 4 años en la atmósfera antes de volver a caer al suelo. Constatamos también que el combustible del presupuesto por las compañías de pasajeros "lowcost" era cuatro veces menor que las compañías clásicas. Todo eso nos plantea cuestión.

No podemos pues satisfacernos con observaciones que se quieren tranquilizadoras porque son contradichas por la observación, el estudio y la investigación.

En función de los elementos descritos anteriormente y otros que queremos desarrollar con usted, posiblemente para informar o aprender de ustedes, solicitamos una entrevista con personas competentes de sus servicios.

Les saludamos muy atentamente

Por l'ACSEIPICA, el Órgano colegiado Director  
Sr. Jean-Claude BOURDON – 43200 St Maurice de Lignon ; Sr. Pierre BUON - 34480 Pouzolles,  
Sr. Bertrand Du CHASTEL – 14140 Livarot ; Sra.Claire HENRION - 12300 Livinhac  
Sr. Bruno KLEB - 12110 Viviez ; Sra.Danielle LAVOIGNAT - 71000 Sancé  
Sr. Henri LARVARON – 61 140 Bagnole de l'Orne; Sra.Saskia MESSEAGER - 78490 Méré  
Sra.Dominique PELISSIER – 94140 Alforville

Documentos adjuntos:

- Lista de los signatarios
- Folleto del informe "Case Orange" traducido en francés, referencias y aprendiz 1
- CD Rom: informe "Case Orange" versión original en inglés y versión traducida en francés con aprendiz 1 a 21
- Copia de la carta que enviamos este mismo día al Sr. Presidente de la República y a la Sra. el Ministro de la Ecología.
- Ficheros pdf de las firmas recogidas a nuestra petición "ALTO a los esparcimientos aéreos!"