

NENKI

CHEMTRAILS

Rastros mortales en el cielo

La verdadera causa de las epidemias



Contenido

Prólogo.....	11
Introducción	15

Capítulo 1

¿¿¿¿¿Contrails o Chemtrails?!?!.....	21
Contrails	21
<i>Chemtrails</i>	23
Carta de un mecánico de una línea aérea	24
Respuesta de un mando de una línea aérea en la página de Clifford Carnicom	31

Capítulo 2

Proyectos ocultos, clasificados Top Secret	35
¿Por qué estas aspersiones?.....	35
La gestión global y local de las condiciones meteorológicas.	36
¿La guerra en qué clima?.....	37
El control de la población.....	46
El verdadero objetivo de los chemtrails.....	47
La protección civil	54
El programa HAARP	55
Autopistas de información en el cielo	56
Una hipótesis seria.....	58
Reducción de las radiaciones solares	64

Capítulo 3

Wabi Maka Kindewah.....	67
O'siyo, hermanos y hermanas	67

Capítulo 4

Síndromes biológicos de los Chemtrails.....	85
Análisis biológicos y químicos de los precipitados de la atmósfera	87
Cómo el aluminio afecta a la salud	93

El flúor.....	95
En nuestros días... ..	96
Cómo y por qué el aluminio afecta al sistema nervioso.	98
Descarga eléctrica de las células nerviosas, reducción de la actividad del sistema nervioso.....	100
Efectos sobre el comportamiento.....	100
Las vacunas y el aluminio	102

Capítulo 5

El análisis de la viscosidad del cielo.....	105
Daños al entorno.....	112
Aspectos del calor de la atmósfera.....	113
Cuestión general y conceptual.	113

Capítulo 6

Enagenación mental y Chemtrails.	115
La verdadera razón de ser de los chemtrails.....	116
Objetivo principal:	117
Objetivo auxiliar:	120
Selección de la biosfera:	121

Capítulo 7

Control de las masas y de las comunicaciones.	
Las torres GWEN.	123
Control total.	123
Al ritmo de la tierra.	124
Torres con truco... ..	126
Enlaces sobre las torres GWEN.....	129
Los trabajos de Puharich.....	130
Los rusos se inmiscuyen.....	132
¿Coincidencia?	133
Cucu, ¡es Tesla!	134
Descubrimiento sesgado.....	135
Los mensajes del más allá.	137
Control del pensamiento.....	139

Capítulo 8

Sobre todo, que no se mencionen los OVNIS.	147
Los rayos del cielo.	147
Volvamos a la Biblia una última vez.....	150
Fin de esta historia abominable.	151
No exactamente.	152
Incluso en tiempos remotos.....	154
Con las armas biológicas	155
Examinemos algunos informes que nos llevan a esa conclusión.....	155
Historias para no dormir	158
Olor nauseabundo.....	159
El Proyecto Tracer	160
Lo que está abajo, viene de arriba.	161

Capítulo 9

¿Cómo protegerse contra los efectos negativos de los chemtrails?.....	165
La curación natural y el sistema inmunológico.	165
Métodos naturales de desintoxicación.....	166
El ajo.....	167
Aceite de piña de pino y de abeto.	167
Pesto al cilantro.	168
Baños calientes de desintoxicación.....	169
Purificación del aire ambiente.	169
Purificación del agua.	170
Jardines personales y comunitarios.	170
Hay otra solución.....	171
Conclusión.....	173
Links en castellano:	179
Enlaces en inglés:.....	180
Enlaces en francés:.....	181

Prólogo

Desde 1998, momento en el que fotografié mi primera nube en “X”, comencé a interesarme por las nuevas formaciones de surcos dejadas por ciertos aviones en sus carreras por el cielo. Poco a poco, se fueron acumulando los informes en Internet y por mi parte, cada vez los detectaba con más frecuencia en la región de los Apalaches, en Quebec. Empecé a tomar fotos, mes tras meses y año tras año.

Cuando comenzaron a aparecer en la Red los resultados de ciertos análisis de las sustancias que caían del cielo y se revelaron ciertos proyectos ocultos del ejercito, hice conexiones entre todo y me horroricé. Reconocido como un incorruptible que aspira a la libertad, a la verdad y al amor, comencé, en comunicación con diferentes interlocutores, a preparar un informe sobre los rastros químicos de los aviones o *chemtrails*.

Tenía tantos informes que difundir en mi página web (www.conspiration.cc), conferencias que preparar, joyas que crear (soy joyero), sin contar los dos libros que quería escribir. Todo llegó tan rápido... Sin embargo, me di cuenta de que mi compañera y yo teníamos unas gripes terribles. Evidentemente, todo el mundo en la ciudad manifestaba los mismos síntomas. Estaba convencido de que desde

hacia años se extendían epidemias de virus a través del aire mediante pulverización desde aviones clandestinos.

Conseguía combatirla bastante bien de forma natural, con plantas y técnicas que refuerzan el sistema inmunológico. Sin avisar, reaparecían los síntomas de gripe y me ardía la nariz, en ocasiones hasta me sangraba y tenía irritada la garganta... ¡¡¡Pero si estamos en junio!!!

Mi compañera Ginette y yo sentíamos más cansancio de lo habitual. Parecía que corrientes o impulsos atravesaban los músculos y de pronto teníamos dolor en las articulaciones. ¿La edad?... ¡Pero bueno si teníamos más vigor que nunca! Estábamos seguros de que nuestro sistema combatía algo que no era natural. No se trataba de un simple virus de la gripe.

Poco a poco nos recuperábamos de la prueba cuando una bonita tarde soleada del mes de julio de 1992 mientras cocinábamos en la barbacoa del jardín, un avión vaporizó un producto exactamente sobre nuestras cabezas, en línea directa a nuestra casa. “*Ginette, ¡ven rápido! Ven a ver el bonito regalo que nos hacen. Yo creo que saben que estoy montando un informe sobre esto*”, le digo riendo. Nosotros, los conspiradores, sabemos reírnos de nosotros mismos, sobretodo cuando nos dejamos engañar. Ginette se da cuenta de que el rastro está bajo. *No es broma*, le respondí, *no está más que a unos 2.000 metros.*

... Vamos a observarlo algunos segundos, sólo para ver su comportamiento. No pasó mucho tiempo hasta que sentí como una llovizna polvorienta sobre mi cara. *Vámonos de aquí*, replica ella con un tono muy serio. Lo habíamos comprendido al mismo tiempo. Entramos en casa. ¡Ya basta!

Sé lo que está pasando: van demasiado lejos y demasiado rápido para mi gusto. Se acabó.

La semana siguiente, aunque parecía que la pereza nos quería volver a atrapar, de repente me invadió un pensamiento. ¿Por qué no escribir un libro sobre el tema? Fue entonces cuando llamé a mi amiga Louise Courteau y la hice partícipe de mis intenciones. Ella me respondió: *¡Formidable! No tienes mucho tiempo. Empieza de inmediato...*

Dejé de lado los otros proyectos. Reuní todo lo que había acumulado durante meses sobre los *chemtrails*. Me di cuenta de que todo lo que tenía entre las manos estaba escrito en inglés. Se había escrito muy poco o casi nada sobre los *chemtrails* en francés. Así que me puse a traducir intensamente. ¡Es así como te apasionas por un tema! Ningún reloj puede marcar las horas de lo rápido que pasan... Así es para los y las que me han apoyado en la redacción de este libro. ¡Gracias infinitas, gracias amigos y amigas!

Lo que tienen ahora mismo entre sus manos es un concentrado de miles de páginas sobre los *chemtrails* que pueden consultar en Internet. Sólo me he parado sobre las páginas más documentadas y más interesantes. Comparto con ustedes el resultado de las búsquedas, los análisis y los testimonios que me han parecido de mayor importancia en nombre de lo más noble que hay sobre la Tierra.

Amitié Nenki

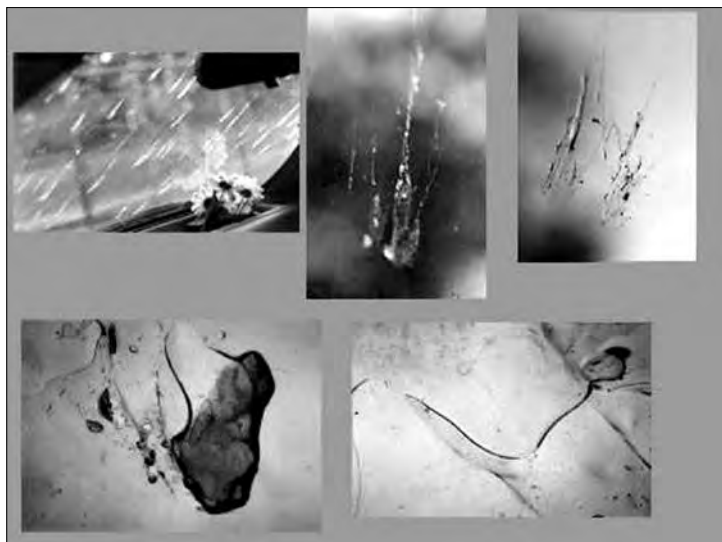


Foto 1:

Fuente: <http://www.carnicom.com/ground6.htm>

Sustancias gelatinosas encontradas en el parabrisas de un coche que circulaba cerca de Cameron Park en California. Las muestras fueron enviadas a Clifford Carnicom. Éste se las enseñó a un piloto que afirmó que no provenían de un avión comercial y que nunca había visto nada así.

Introducción

Las clínicas y las salas de urgencias de los hospitales están constantemente llenas. Están al doble de su capacidad más a menudo que antes. Los médicos no saben realmente reconocer los virus de reciente aparición (¿híbridos procedentes de laboratorios farmacéuticos y militares?) así que los identifican mediante números. Cada año, alrededor de los meses de octubre y noviembre, como si del nuevo Beaujolais¹ se tratara, ¡llega la nueva vacuna de la gripe! (Noten que no he escrito *contra la gripe*, puesto que lo que se administra es en realidad la gripe en pequeñas dosis). Para vender mejor las vacunas, los laboratorios nos anuncian a través de los medios, epidemias de gripe, de meningitis y de virus que vendrán del Nilo o de otras regiones del mundo con una precisión que haría palidecer de envidia a todos los clarividentes del planeta. ¡Tal virus se anuncia para mediados de febrero, tal otro tendrá su apogeo hacia finales de febrero! ¡*No pasa nada!*, añaden en medio del lío de información... y de vendernos su campaña de vacunación. No, pero ¿cómo hacen para afirmar de una manera tan precisa las epidemias que van a azotar una parte del globo... a menos que sean ellos mismos el origen?

Hace meses que circulan informes, incluso años, sobre las observaciones de los rastros anormales que dejan tras de

¹ *nde: Famoso vino francés.*

sí ciertos aviones en vuelo. Aquí en Quebec (e incluso en Europa) nadie se preocupa por tal detalle... ¡Es tan banal! Al principio, un avión, máximo dos, dejaban rastros. Ahora he llegado a contar una docena, en cruz, paralelos e incluso en forma de S o de círculos. ¿No es legítimo preguntarse si esos rastros no son una de las causas de las nuevas enfermedades que sufrimos desde hace años? Pensemos en la ola de bronquiolitis que padecen cada vez más todos los años los recién nacidos. ¡Hace apenas diez años, esta palabra ni siquiera estaba en el diccionario!

Claro que hay otros factores: la polución del suelo, del aire, del agua y todos los aditivos que consumimos en la comida, pero los análisis que se han hecho de los *chemtrails* (del inglés ‘trazados’ o ‘rastros químicos’, contrariamente a “contrail” de “trazados de condensación”) son muy alarmantes. Tenemos que ser conscientes con el fin de detener la masacre, si está en nuestro poder. Recrudescimiento del asma, vías respiratorias afectadas, pulmones destrozados, extraños dolores de garganta, anginas que desaparecen tan repentinamente como aparecen, gripes que no lo son realmente, enfermedades oculares, de la piel y de los órganos internos... La lista es larga y cada una de estas alteraciones puede degenerar y conducir a la muerte. Y el abuso de vacunas y de antibióticos no hace más que disminuir irremediabilmente la capacidad del sistema inmunológico para responder ante los ataques súbitos.

Miramos furtivamente al cielo y consideramos normal que un avión que lo atraviesa deje tras de sí surcos que se extienden de un lado al otro del horizonte. Se hacen más grandes continuamente hasta entremezclarse con otros de modo que llegan a formar una nube que cubre el cielo

durante horas. No nos preguntamos si estos rastros son la causa o una de las causas de los nuevos síntomas o de las nuevas enfermedades que sufrimos.

Los análisis de los chemtrails son realmente inquietantes. Debemos ser conscientes e instruirnos con el fin de detener ese genocidio silencioso. ¿Qué provoca en nuestro sistema inmunológico todo eso? La solución ya está aquí: se nos van a administrar nuevas vacunas y antibióticos de última generación... ¡No, gracias!

Al principio, los responsables civiles y militares tranquilizaron a los investigadores sosteniendo que se trataba sólo y simplemente de *rastros de condensación*. En ciertos casos, podrían ser el resultado de la liberación de carburante en previsión de un aterrizaje forzoso. Sin embargo, la multiplicación de estos rastros vuelve ridículo e inadmisibles ese tipo de justificación... (todos los aviones que vuelan no están en peligro de aterrizaje de emergencia, que yo sepa...)

Finalmente, ante la amplitud del fenómeno, los responsables no han tenido otra elección que abstenerse de todo comentario. A fuerza de encogerse de hombros, el tema de los chemtrails fue relegado al simple rango de leyenda urbana. En estas condiciones, ¿cómo reclamar un estudio científico serio?

¡Los trágicos atentados del 11 de septiembre de 2001 enterraron definitivamente la cuestión!

De hecho, la amenaza internacional de terrorismo genera una obligación de apoyo y confianza absoluta en los gobiernos. Por tanto, el asunto de los chemtrails ha

pasado inmediatamente a formar parte de los temas que los medios evitan a cualquier precio... De modo que el debate ha seguido en la Red con el riesgo del aporte de teorías más o menos delirantes.

Es bien sabido que los gobiernos de ciertos países experimentan las nuevas tecnologías sobre las espaldas de sus ciudadanos desde hace decenios. Los informes que se han hecho públicos lo prueban. Hay que despertar la mente de la gente y de los medios sobre esta plaga invisible que nos acosa desde hace algunos años. Durante ese tiempo, las autoridades militares y gubernamentales se ríen de estas afirmaciones calificándolas de *conspiracionistas* o las denuncian como vulgares rumores sin fundamento.

Algunos llegan incluso a hablar de propaganda terrorista antigubernamental, una historia para cerrar el pico de una vez por todas a los que ponen impedimentos a la experimentación... De hecho, las autoridades insisten en declarar que los contrails están formados por el vapor de agua provocado por la condensación procedentes de las turbinas del propulsor. ¡Y nadie se sorprende de que estas huellas no existieran hace tan sólo 10 años! ¿Pruebas? Para estar seguros es suficiente con ver el cielo grabado en los documentales antiguos. No se ven chemtrails que, sin embargo, están omnipresentes como fondo en los documentales actuales.

Experimentenlo ustedes mismos. Busquen fotos del cielo anteriores a 1995. Encontrarán imágenes completamente carentes de chemtrails. Sorprendente, ¿no? *Es que en aquel momento los aviones no volaban tan alto*, nos responden. Y se concluye el debate.

Sin embargo, habría que constituir una comisión de investigación seria e independiente y pedir análisis a laboratorios controlados por servicios no gubernamentales, si todavía quedan...

Haciendo una estimación conservadora, digamos que existen alrededor de 300.000 personas en Estados Unidos que son conscientes de la existencia de los chemtrails. De entre ellas, sólo 125 individuos han iniciado una campaña activa para educar e informar a la masa sobre esta *solución final*. Hagan el cálculo.

Las agencias gubernamentales cuentan con la apatía y de hecho han ayudado enormemente a crear cierto estado de conciencia a partir de los años 50 mediante la fluorización, el aspartame y los narcóticos de la calle.

Si un porcentaje tan pequeño de gente se preocupa de este fenómeno, ¿no tienen razón los dirigentes de estas agencias de creer cuando analizan la situación que están por encima de toda sospecha y que no tienen nada que temer? Los hechos hablan por sí solos.

Con el fin de ganar la partida, las agencias clandestinas dirigentes deben obtener nuestro permiso, nuestro consentimiento para continuar con su plan hasta el final. Es una ley universal. El sistema de la biosfera terrestre posee una frontera final, una barrera que cada uno de nosotros puede abrir o cerrar. Es el libre albedrío, la libre elección. Y esto es lo que ELLOS quieren por todos los medios.

Capítulo 1

¿¿¿Contrails o Chemtrails?!?!

Contrails

Tras la llegada de los jet, nos hemos acostumbrado a ver rastros blancos en el cielo cuando pasan aviones a gran altura. Estos rastros –en inglés, *contrails*; rastros de condensación- dependen esencialmente de dos factores: la humedad del ambiente y las bajas temperaturas. Pueden estar formados de finas gotas de agua condensadas o de cristales de hielo y de nieve.

Al nivel del suelo, estos rastros pueden aparecer en climas extremos (Antártida, Ártico) y son una seria limitación para la circulación aérea. En altura, estas condiciones se dan normalmente a partir de los 9.000 metros. Las estelas pueden permanecer visibles varios minutos antes de que poco a poco el viento las disperse y desaparezcan completamente. Estos contrails, formados sólo por moléculas de agua, son inofensivos si no se tiene en cuenta la polución que una sola turbina de avión pueda generar por el consumo de carburante a propulsión y agentes químicos.

Los contrails compuestos de vapor de agua se disipan después de un corto periodo de tiempo. Sólo pueden formarse a temperaturas de -24°C y además, a niveles de humedad relativa del 70% o superior, según el meteorólogo Thomas Schlattes de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica de Estados Unidos.

Un hecho separado y distinto en el conjunto de estos acontecimientos es que se pueden formar nubes si la temperatura, la humedad relativa y las condiciones de vaporización son favorables para su desarrollo. Si los *contrails*, por su aspecto, se transforman en “nubes”, se puede concluir que el material de composición no es vapor de agua.

El tiempo de disipación de los contrails es relativamente corto, dos minutos o menos. Lo cual supone que el contrail está esencialmente compuesto de vapor de agua, al menos según la definición clásica (*condensation trail* o rastros de condensación). La tasa de disipación de los contrails depende en buena medida del tamaño de los cristales de hielo y de la cantidad de rayos solares. La dependencia de la humedad relativa no es obvia. Una nube que se forma a partir de un avión, cuando se da, depende principalmente de la temperatura, de la humedad relativa, del tipo y del tamaño de las partículas (núcleos) de aerosol que se han introducido.

La formación y la disipación de los contrails y la formación de nubes deben reconocerse como dos procesos físicos separados que provienen en ambos casos de condiciones diferentes y variables. Es importante, cualesquiera que sean los análisis que se hagan de los dos

procesos, que sean evaluados seriamente y por separado antes de establecer una relación.

Chemtrails

Desde mediados de los años 90, observadores americanos comenzaron a ver un aumento de rastros de un nuevo tipo. Aparecen a menores altitudes que los de los contrails, a veces incluso a ras de suelo, pueden ser blancos o coloreados y se disipan muy lentamente dejando una neblina en la que se pueden encontrar partículas o filamentos.

En ocasiones, forman nubes longitudinales que se cortan súbitamente dejando un agujero. Las nubes se vuelven a formar para terminar algunos kilómetros más adelante. O, por el contrario, el surco recorre el cielo de un extremo al otro del horizonte. Estas nubes no siempre están situadas a gran altitud, como pretenden las autoridades militares o las del control aéreo. Muy a menudo, se pueden ver a una altura de entre 1.000 a 5.000 metros y más allá de 9.000 metros de los pasillos de los aviones comerciales.

Se pueden observar arco iris o una coloración anaranjada en ciertas nubes. Otras son masas más oscuras en el interior o están ribeteadas de negro. Estos pequeños surcos se expanden rápidamente (según la velocidad del viento) y producen finas plumas o redes en abanico. Contrariamente a los contrails, los surcos de los chemtrails a menudo están rotos, con un vacío en el trazado, como si se hubiera cambiado de bombona o de tanque.

Hecho importante: estos observadores no son gruñones profesionales o ufólogos de salón. Son aficionados

a la aviación, médicos, científicos, policías, periodistas íntegros... y gente que sufren irritaciones oculares o bronquitis, alergias y fatiga a causa de esas basuras. Pertenecen a todas las clases sociales. A partir de criterios de salud pública se ha creado una red de observadores de chemtrails (rastros químicos) en Internet extremadamente activa.

Carta de un mecánico de una línea aérea

La web alternativa de Clifford Carnicom publicó una carta que aparentemente ha sido escrita por un mecánico de una línea aérea, más tarde fue colgada en la página de Jeff Rense. Nadie ha podido verificar la procedencia de la misiva, pero coincide con la carta de un director de una línea aérea en respuesta a las declaraciones del mecánico anónimo.

<http://www.rense.com/politics6/chemdatapage.html>

Chemtrails- ¿Ha tropezado con la verdad un mecánico de una línea aérea? 17 de mayo de 2000

“Por razones que comprenderán a medida que lean lo que sigue no puedo desvelar mi identidad. Soy un mecánico de aviación que trabaja para una línea aérea importante. Trabajo en una base de mantenimiento situada en un gran aeropuerto y el azar ha querido que descubra lo que no me estaba visiblemente destinado.

Antes de nada, tengo que explicar en dos palabras cómo funciona la jerarquía en el mundo de los mecánicos aeronavales. Es importante para comprender mi historia y para la causa a la que ustedes consagran una gran parte de su energía.

Los mecánicos quieren trabajar en tres dominios: la aviónica, los motores y los comandos de vuelo. Se considera que los mecánicos que trabajan en estos sistemas han alcanzado el grado más alto del escalafón jerárquico. A continuación vienen los mecánicos que trabajan en los sistemas hidráulicos y en los aparatos de climatización. Después se encuentran lo que se ocupan de los sistemas subalternos.

En fin que en la parte más baja del escalafón se encuentran los mecánicos que se dedican a los sistemas de vaciado de aguas residuales. Ningún mecánico quiere trabajar en las bombas, en los tanques y en las tuberías que almacenan los desechos de los lavabos.

Sin embargo, en cada aeropuerto en el que he trabajado siempre había 2 ó 3 mecánicos que se presentaban voluntarios para ese servicio. Los otros están tan contentos de que lo hagan que nadie presta atención a esos individuos y ningún mecánico serio tiene realmente una relación con esos mecánicos de segunda clase. De hecho, yo mismo hasta hace poco nunca me había preocupado de este asunto.

La mayoría de las compañías aéreas tienen acuerdos de servicios recíprocos con las otras compañías que utilizan el mismo aeropuerto. Esto significa que si una tiene un problema técnico, uno de nuestros mecánicos se ocupará de él. En contrapartida, si uno de nuestros aviones tiene algún problema en el lugar donde otra compañía tiene su base de mantenimiento, ellos se encargan de repararlo.

El mes pasado, me llamaron para trabajar en un avión de otra compañía. En el momento de la llamada, el controlador no sabía cuál era el problema y no podía darme ningún detalle. Cuando llegué al lugar, descubrí que la avería

se situaba en el almacenaje de desperdicios. No había otra solución: tenía que trepar hasta el interior de la carlinga para arreglar el problema.

Al entrar en el compartimento me di cuenta de que había algo raro. El avión tenía más tanques, bombas y tuberías de los que se mencionaba en el libro de cargas.

Al principio, supuse que se había modificado el sistema. Hacía más de diez años que no había trabajado en un sistema de ese tipo. Mientras trataba de encontrar el problema me di cuenta que las tuberías y los tanques suplementarios no estaban conectados al sistema de evacuación... Acababa de descubrirlo cuando otro mecánico de mi compañía apareció de repente. Era justamente uno de los mecánicos que trabajaba habitualmente en esos sistemas. Le pasé el trabajo con mucho gusto. Como ya me iba, le pregunté a propósito del equipamiento suplementario. Me dijo: ocúpate de tu trabajo y déjame a mí preocuparme por el mío.

Al día siguiente estaba en el ordenador de la compañía viendo un plan de cableado. Ya que estaba decidí hacer una búsqueda sobre el equipamiento suplementario que había encontrado en el avión. Para mi gran sorpresa, los manuales no hacían ninguna referencia al equipamiento que había visto el día anterior. Busqué en los informes del fabricante y tampoco encontré nada. Me picaba la curiosidad terriblemente: estaba decidido a descubrir la naturaleza de aquel equipamiento.

A la semana siguiente recibimos tres de nuestros aviones en el hangar principal para la inspección periódica. Los mecánicos trepan por todos lados del avión durante estas inspecciones. Acababa de terminar mi trabajo así que decidí ir a ver el sistema de evacuación de uno de los aparatos. Con

todos los mecánicos alrededor estaba seguro de que nadie se daría cuenta de mi presencia. Para mi sorpresa, ¡el avión que decidí inspeccionar también poseía ese tipo de equipamiento suplementario!

Seguí el sistema de cañerías, de bombas y de tanques. Descubrí lo que parecía ser la unidad de mandos del sistema. Era una caja de mandos estándar de la aviónica, pero sin la más mínima inscripción. Pude seguir los hilos desde la caja de mandos hasta las bombas y hasta las válvulas, pero ningún circuito de mandos llegaba a esa unidad. Los únicos hilos que estaban conectados a esa unidad se unían al sistema operacional de los mandos del avión.

El sistema poseía un gran tanque y dos más pequeños. Era difícil ver debido a la estrechez del compartimento, pero me pareció que el tanque grande sería de unos 200 litros. Los tanques estaban conectados a una válvula de vaciado y de llenado que pasaba por el fuselaje justo por detrás de la válvula de vaciado de aguas residuales. Busqué bajo el avión para ver dónde conducía ese empalme, vi que estaba escondido detrás de un falso panel bajo otro panel que accedía al sistema de drenaje del vaciado.

Seguí las tuberías de las bombas. Los tubos conducían a una red de conductos más pequeños que terminaban en los rebordes traseros de las alas y de los estabilizadores horizontales del avión.

Si miran atentamente las alas de un gran avión verán como una coleta de cables de aproximadamente el tamaño de un dedo extenderse por el borde posterior del ala. Son vástagos de descarga estática. Se emplean para disipar la electricidad estática que se acumula en el avión durante el vuelo. Descubrí

que los conductos de ese sistema conducían a uno de cada tres vástagos de descarga electrostática. Esos vástagos habían sido agujereados como para dejar salir el producto que fuera.

Hacia algún tiempo que estaba encaramado en el ala cuando de pronto uno de los supervisores me ordenó abandonar el hangar. A continuación me dice que mi trabajo había terminado y que no estaba autorizado a hacer horas extra.

Los dos días siguientes estuve muy ocupado y no encontré ni un minuto para seguir mi pequeña investigación.

Dos días después de mi descubrimiento me llamaron para reemplazar un detector de temperatura del motor de un avión que tenía que despegar. Terminé el trabajo y volví al papeleo.

Alrededor de 30 minutos más tarde, fui convocado por el director general. Cuando entré en su despacho, me esperaban el representante de nuestro sindicato y otras dos personas que no conocía. El director me dice que se había encontrado un problema serio. Fui suspendido por falta grave. Me abrieron un expediente disciplinario declarando que había escrito datos falsos en mi informe de trabajo relativos al detector de temperatura del motor que acababa de instalar horas antes. Estaba abatido y comencé a protestar. Dije que era ridículo y que había hecho mi trabajo a conciencia. El representante del sindicato intercedió. Recomendó que echáramos un vistazo para aclarar las cosas. En ese momento pregunté quiénes eran los otros dos hombres. El director general me indicó que eran inspectores de seguridad de la compañía aérea, pero que no tenían por qué darme sus nombres.

Fuimos al avión que tenía que haber despegado, pero que todavía estaba aparcado en la rampa de mantenimiento. Abrimos el motor y el representante de los sindicatos retiró el detector de temperatura. Verifiqué el número de serie y constaté que era la antigua pieza. A continuación fuimos al mostrador de piezas y el representante de los sindicatos verificó mi informe. Cogió una caja sellada de una estantería. La abrió y retiró el detector de temperatura del motor que tenía el mismo número de serie que el que yo había instalado. Me dijo que estaba suspendido sin salario durante una semana.

El primer día de mi suspensión descansé en casa preguntándome lo que me había ocurrido. Durante la tarde recibí una llamada telefónica. La voz me dijo: Ahora sabe lo que les ocurre a los mecánicos que meten la nariz donde no les llaman. La próxima vez que trabaje en sistemas que no le incumben perderá el empleo. Como hoy me siento generoso, creo que podrá volver pronto a su trabajo. Clic.

Inmediatamente relacioné lo que acababa de ocurrir y el descubrimiento de las conducciones misteriosas.

A la mañana siguiente me llamó el director general. Me dijo que debido a la excelencia de mi dossier la suspensión había quedado reducida a un día. Así que tenía que incorporarme inmediatamente al trabajo. La única cosa en la que podía pensar era: ¿Qué intentan esconder? y ¿quiénes son?.

La vuelta al trabajo se produjo como si nada hubiera ocurrido. Ninguno de los otros mecánicos mencionó la suspensión que me habían impuesto. De hecho, el representante sindical me dijo que no servía de nada hablar. Pero esa noche navegué por Internet buscando respuestas. No me acuerdo cómo lo conseguí, pero encontré su página por casualidad. Entonces

la situación se aclaró cada vez más. Al día siguiente por la mañana en el trabajo encontré una nota escrita en el interior de mi taquilla cerrada con llave. Decía: La curiosidad mató al gato. No visites las páginas de Internet que no te conciernen.

Así que ELLOS me observan.

No sé lo que están vaporizando, pero puedo certificar que lo hacen. Me imagino que utilizan los camiones cisterna. Son los camiones que vacían los deshechos de los tanques de almacenaje de los lavabos. Habitualmente los aeropuertos subcontratan ese tipo de trabajo y nadie se acerca a esos camiones. ¿Quién querría estar cerca de un camión lleno de m...? Cuando vacían los tanques de aguas residuales, llenan los del sistema de vaporización. Conocen los planes de vuelo de los aviones. De modo que probablemente programan la unidad de mando para que comience a pulverizar cierta cantidad del producto que sea después de un tiempo, cuando el avión ha alcanzado una altitud determinada o sobre ciertas aglomeraciones. La abertura del vaporizador en los falsos vástagos electrostáticos es tan pequeña que nadie en el avión podría darse cuenta”.

Dios nos asista a todos,
Un ciudadano implicado