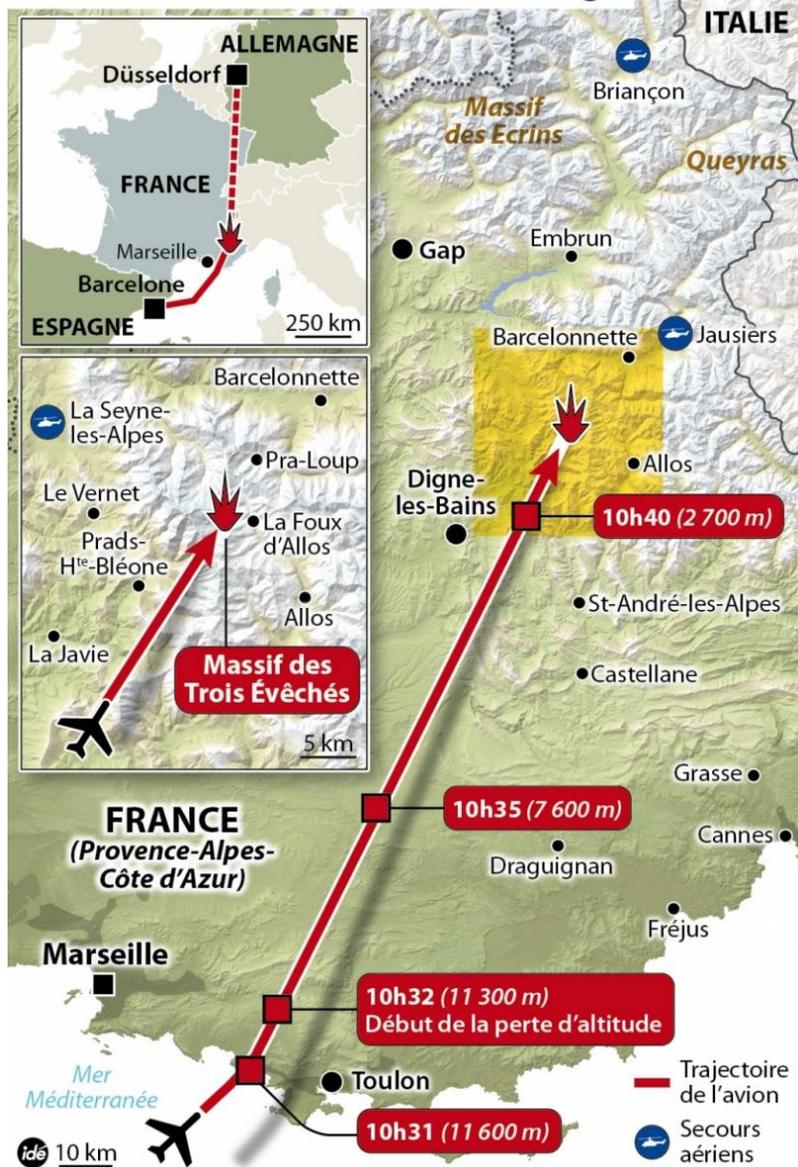


Le crash de l'A320 de Germanwings



CHRONIQUES du A.320



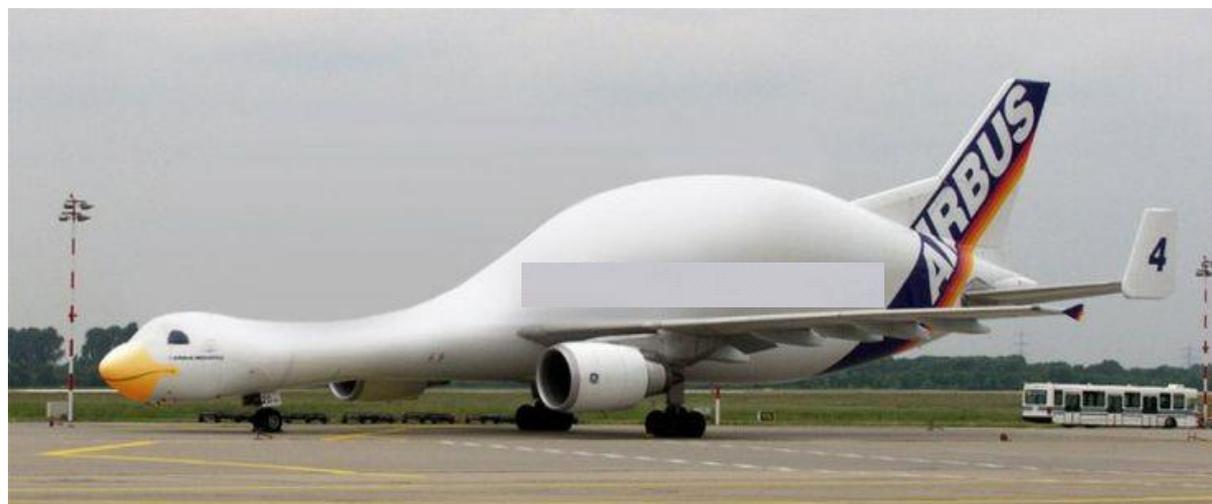
Coucou !



©Kien

<http://ed-kuruchetra.over-blog.com/>

" Faut pas prendre les enfants du bon dieu pour des canards sauvages !



On serait forcé de croire que ce qu'on nous montre et pas le reste !?

Cahier n°.1 ~ Mars 2015

Crash de l'A.320

Dans les alpes

de haute-Provence

Jim STONE enquête !

<http://www.jimstone.is/a320crash.html>

Traduction – Kien

Ed.Kuruchetra

Ce site est mis à jour quotidiennement.

Voici ma déclaration finale concernant l'attentat Germanwings : Le pilote expérimenté a quitté le cockpit pour essayer de trouver une raison technique pour expliquer pourquoi ils ont perdu le contrôle de l'avion après son "ENTREE dans l'ESPACE AÉRIEN FRANÇAIS ET TOUT LE RESTE DANS LA PRESSE À PROPOS PILOTE DU SUICIDE EST UN MENSONGE

Il faut comprendre que le gouvernement français doit maintenant si possible enterrer la vérité. Mais il ne peut pas accepter la responsabilité de cet ordre du jour sans se faire prendre... même si mentir est désormais la seule option. Des mensonges testés sur les forums publics pour voir ensuite ce qui se vendra. Quand les gens y croient, ce sera publié comme "une nouvelle découverte". Il sera important de ne pas dériver des faits, qui sont fixés dans le substratum rocheux. A savoir :

- Fait irréfutable 1: Un système de récupération par "prise de contrôle à distance" était disponible, et n'a pas été utilisé pour récupérer cet A320 alors qu'il était de toute évidence dans la détresse. Sur l'A320, le pilotage est complètement désactivé lorsque ce système à distance est mis en fonction. Sur le 757/67 le pilote a encore une influence, mais de façon très limitée une fois le système externe en activité. Cela a été clairement débattu sur le site web de "Boeing pilotes blogs", quand je suis entré par hasard dans une zone sécurisée de discussions relatives au 911.

Il y a beaucoup de renseignements que je ne mets pas mis dans ce rapport, afin qu'il reste lisible, mais ce qui était détaillé est que l'ordinateur qui relaie "l'option à distance" est sous un panneau-plancher à l'avant du compartiment passagers. C'est censé être confidentiel..., mais c'est aussi la preuve que je connais bien le site web de Boeing pour ceux qui auraient des doutes...

les agences de renseignement doivent savoir que je suis vraiment entré dans cette zone sécurisée et que je dispose donc d'informations précises, et peut-être qu'ils seront obligés d'en tenir compte pour leur censure inutile. Je n'avalais pas leur histoire, je sais ce que je sais, un point c'est tout ! Il ne reste plus rien à censurer ou à cacher.

Quand je dis que la France a détourné cet avion et l'a abandonné pour une raison à découvrir, je ne raconte pas de conneries, je ne parle pas d'un pilote sous antidépresseur à moitié dingue et décidé à tuer tout équipage et passagers... Normalement, une fois descendu à 6000 m, le CONTRÔLE au sol aurait dû prendre des mesures pour le faire atterrir, fin de la discussion ! Mais si vous refusez de croire à la possibilité de "prise de contrôle à distance", il reste une autre inconnue impossible à nier :

En effet, un avion de chasse italien, isolé, a émis un appel "mayday" au moment où l'Airbus a commencé à descendre, et est ensuite retourné à sa base. Ceci est documenté, mais la raison pour laquelle cet "appel mayday" n'a jamais été publié, je la connais :

C'est parce que plusieurs autres avions de combat français étaient sur zone, près de l'endroit où ce jet italien avait été autorisé à se rendre, pile au moment où l'airbus arrivait... Qu'a-t-il vu de la scène ? A-t-il assisté à la prise de contrôle à distance ? Comment savons-nous cela en termes irréfutables ? Parce que les témoins au sol ont vu ces avions de chasse français suivre l'airbus sur toute sa trajectoire avant qu'il ne s'écrase, et après l'accident ils se sont dispersés sans chercher à évaluer la situation.

Le fait que ces avions de chasse se soient retirés de la zone dit tout..., mais le "contrôle de l'info" a un peu trop tardé pour "faire le nettoyage" (Ziopress), car les gens ont pu réaliser des captures d'écran des reportages, à la fois avant et après cela, et ces captures d'écran sont accessibles sur ce site.

Donc un avion de chasse italien a publié un message de détresse, ce qui est extrêmement rare, et est immédiatement retourné à sa base, tandis que "plusieurs" avions de chasse français escortaient l'Airbus vers la montagne pour disparaître ensuite... De leur côté, les pilotes d'Airbus ont logiquement dû quitter le cockpit pour essayer de trouver une solution technique et s'expliquer pourquoi ils avaient perdu le contrôle de l'avion... Toute le reste n'est que mensonge et escroquerie "style ZIO".

Franchement, c'est déjà une condamnation à mort pour la crédibilité du gouvernement français, et c'est très bien comme ça, lisez, analysez, archivez et postez !

Mes infos concernant la télécommande sont bien fondées :

Comme mentionné, en 2002, je ai eu la preuve que **les A320 disposent d'un équipement de "récupération de détournement à distance" en standard sur tous les modèles.**

Je suis "accidentellement" entré dans cette zone sécurisée du site web Boeing où les pilotes discutaient des différences entre les aéronefs de divers fabricants, au sujet de ce système. Ils savent tous que ça existe et se demandaient pourquoi il n'a pas été utilisé pour arrêter le 911 puisque que le 757-767 avaient ce système.

Quand je dis que la France a laissé s'écraser cet avion, j'ai une putain de bonne raison de le dire. Alors, si l'avion avait ce système intégré, pourquoi ne pas l'activer pendant les huit minutes où il était en difficulté et sans communication des pilotes ? Il y avait beaucoup de temps pour se rendre compte qu'il était hors de contrôle et allait s'écraser sans intervention. Pourquoi n'a-t-on pas activé le système de récupération de détournement ? Peut-être que le "programme" prévu était différent. Peut-être que le système a été utilisé justement pour mettre en œuvre cet ordre du jour ?

Quel sera le prochain mensonge de cet Ordre du jour ? Qu'il s'agit du suicide d'un pilote en lien avec des musulmans pour obtenir un soutien à la guerre au Yémen !? Attendons, attendons... Ou plus simplement un accident dû à la volonté intentionnelle d'un pilote ? Quelle voie de sortie tiendrait la encore route ?

L'histoire du Cockpit bouclé est une fausse piste de plus, La commande manuelle qui maintient la porte du cockpit verrouillée ne dure que cinq minutes, selon des reportages télévisés. Cela laisserait 3 à 5 minutes pour reprendre le contrôle du cockpit et prendre au moins une partie des mesures correctives d'évitement.

Comme je l'ai dit dès le début, cet accident a été intentionnellement créé via la télécommande, et l'avion a heurté la montagne dans un parfait état de fonctionnement. Les enquêteurs le savent. Je me suis demandé comment ils feraient pour cacher le fait que c'était un coup de gouvernement. Et donc, maintenant, ils vont dire qu'un pilote aura verrouillé l'autre à l'extérieur du cockpit puis a ensuite intentionnellement fait s'écraser l'avion.

Mais voici justement cette suggestion que le pilote l'a fait exprès, par la voix de Remi Jouty, directeur du Bureau des enquêtes et de l'analyse de la France : "Jusqu'à présent, nous ne avons aucune preuve qui indique clairement une explication technique", a déclaré le fonctionnaire. "Nous devons donc envisager la possibilité de la responsabilité humaine délibérée."

Ma réponse est la suivante : Cher REMI, vous savez très bien que avion avait un "HIJACK REMOTE" de récupération intégré, pourquoi ne pas envisager LA MAUVAISE UTILISATION DE CE SYSTÈME ? DEAR REMI, un, voire les deux pilotes ont quitté le cockpit pour comprendre pourquoi ils avaient perdu le contrôle de l'avion après un détournement REMOTE. Vous avez une meilleure explication ?

Pas besoin de la ruse d'un pilote suicidé ! Le scénario donné par Rémi est un mensonge, les avions de chasse le prouvent. VOICI LE Check Mate, ET IL N'Y A PAS moyen d'en sortir :

Ils pourraient, en fin de compte, dire que les avions de chasse étaient là pour voir pourquoi l'avion est entré en folle descente. Mais c'était des avions de combat, avec des pilotes très qualifiés, capables de voler à l'envers au côté d'un jet en difficulté pour regarder dans le cockpit et de voir ce qui se passe... Pourquoi alors rien de tout ça n'est arrivé ? Nous n'avons aucune explication, alors que les avions de chasse étaient bien là. Et s'ils n'étaient pas là pour aider ou savoir ce qui se passait avec les pilotes, alors ils étaient là pour détruire l'avion, et le crash d'un avion fonctionnant parfaitement le prouve. On en sort pas !

Je ne sais pas la source de la citation suivante, mais évidemment ça vient d'un pilote, apparue sur "Barking Moonbat" il y a deux jours, selon la datation Google, et ça dit tout : "Si la France retrouve les enregistreurs de vol, et qu'ils ne sont pas broyés et hors d'usage, et s'ils donnent le contenu réel du dossier au public, alors je ne serai pas du tout surpris de constater qu'ils n'ont pas enregistré un seul mot de la conversation, ni dans le cockpit ni dans la cabine passagers. Je parie qu'il n'y aura aucun enregistrement d'utilisation de portable AirPhone, ni d'aucun messages sortants de l'un des téléphones cellulaires à bord.

(au 29.03, le scénario et la scène de crime ont été nettoyés et rendus "on ne peut plus"limpides - ndt.)

Je pense donc que l'avion a été piraté puis qu'on l'a "sacrifié". *(Une opération de maintenance au lieu la veille sur la porte du train d'atterrissage selon une info radio – Qui, quoi, comment ? ndt)*. Un gaz toxique connecté au système d'air et déclenché par signal à l'altitude voulue, a pu compléter le dispositif. Et exactement 30 minutes plus tard, les moteurs ont été coupés. Soit par programmation ou par télécommande. Et l'ordinateur fait que malgré tout le vol se déroule parfaitement, comme un planeur dans une descente de 8 minutes, tout droit en direction d'un alpage.

Je pense qu'en regardant la liste des passagers, ce pourrait être très instructif. Cela ressemble à un coup. Un grand succès pour certains Etats ou pour quelques grands cartels criminels. Ou bien un groupe mondial de "fanatiques" ? Alors, qui était sur ce vol ? Ne vous attendez pas à une réponse honnête. Il n'y a pas de gouvernement honnête. C'est la ligne rouge ! Ils savent qu'ils sont cloués et n'ont qu'un seul scénario en face de l'hypothèse télécommandée qui s'adapte parfaitement ce qui est arrivé, avec désactivation de puissance et une descente maîtrisée vers une montagne. A TELECOMMANDE WHACK JOB. Ils n'y échapperont pas !

S'ils essaient de sauvegarder la version du pilote ayant perdu connaissance, le pilote automatique aurait continué de voler droit et de niveau jusqu'à épuisement du carburant. Il ne va pas piquer par lui-même. Pareil avec le suicide, car le problème demeure avec les avions de chasse ! Ils sont donc vraiment coincés avec l'option "crash suicide". Les gens vont les croire ? Pas s'ils savent que des avions de chasse ont participé à l'action...

Germanwings Downing : Une opération secrète légitime ?

Est-ce que l'Allemagne a encore payé des réparations pour le dit "Holocauste" ?! *(Ce pays n'a cessé de payer son "rachat" depuis 1945 et a dû subir toutes les exigences sionistes. De lourds secrets continuent de fausser les cartes prétendument démocratiques. C'est un règne de terreur politique - ndt)*.

On peut imaginer tout ce qu'on veut puisqu'il y a tellement de suppositions pour détourner l'attention. Il y a en plus effectivement d'autres indices et d'autres hypothèses. En particulier que les avions de combat aient tiré sur l'A320 juste avant l'impact avec la montagne, car celui-ci fumait à l'arrière. Cela pourrait être plausible pour la raison suivante : Même si l'A320 n'a pas de commande mécanique directe, et que tout est géré par électronique, le système d'évitement de collision qui aurait pu empêcher la collision, lui aussi sous contrôle ne pouvait fonctionner, mais les pilotes pouvaient le rétablir manuellement. Ceci expliquerait cela ?

Car si ça n'a pas été le cas, c'est sans doute justement parce que les avions de chasse ont pu détruire la partie technique du mécanisme ascensionnel de la queue, l'élément nécessaire pour permettre à l'aéronef de remonter... Une fois détruit, l'évitement de collision n'était plus alors en mesure d'arrêter le crash. En l'absence de cette fonction, l'avion va "fondre" à plein régime contre la paroi de la montagne. Mais des débris venus de la queue ont probablement suivi l'avion dans la montagne sans trop se perdre en chemin en débris séparés.

(Justement non ! Car on a bien retrouvé ces débris en zone antérieure au crash, de façon inexplicable si on déconsidère cette hypothèse judicieuse plutôt bien anticipée au moment où elle était rédigée – ndt)

Cela correspond très bien au scénario d'un témoin oculaire, et ça expliquerait les personnes qui ont entendu un grondement pendant plusieurs secondes. Une opération qui aurait pu facilement être provoquée par un tir de missile pour souffler la partie ciblée de façon très "chirurgicale". *(D'autant plus si un signal numérique y soit placé préalablement lors d'une opération de maintenance par exemple?-ndt)*

D'autres scénarios, comme celui d'un laser, ne sont à mon avis qu'une façon de détourner l'attention, mais l'explication de la fumée provenant de l'avion parce qu'il a été visé alors qu'il s'approchait de la montagne est cohérent. Ce qui explique bien la présence des avions de chasse en vue de désactiver le système anti-collision. Après tout, pourquoi ces avions ont-ils quitté les lieux immédiatement ? POURQUOI ?

"Comment une telle chose pouvait arriver à un avion techniquement parfait avec des pilotes aussi expérimentés, formés à la Lufthansa" dont le PDG Carsten Spohr déclare : **CE N'EST PAS EXPLICABLE !** *(Peut-être dit-il cela en connaissance de cause, car comment imaginer qu'à ce niveau de responsabilité, forcément en lien avec les services spéciaux des armées, il ne soit pas mis dans la confiance-ndt)*

Il est maintenant démontré que la descente s'est faite en plongée à pleins gaz de façon parfaitement maîtrisée par un avion se jetant tout droit dans le flanc d'une montagne. Et pourquoi les corps ne sont pas identifiables? J'ai une réponse : Car beaucoup de monde sur le web se demande où sont les gens et comment un avion peut simplement "se pulvériser" en si petits morceaux *(Au Pentagone l'avion s'était bien "vaporisé"-ndt)*. L'accident a donc été fait de manière à tout détruire, organismes et mécanisme au point que les enquêteurs du "groupe-contrôle" puissent se justifier de ne rien pouvoir identifier au sol.

Comment faire disparaître tous ces corps et les transformer en si petits morceaux ? En ayant une vitesse exceptionnellement élevée ? Or ce crash s'est fait à plus de 700km/h ! Un impact permettant littéralement de déchiqueter l'avion et son contenu ? Une vitesse qui n'est peut être que le fruit d'une intention délibérée. *(Certes ça se tient, mais pour autant, l'absence d'impact visible et d'image convaincante, montre que cet aspect est occulté par une sérénade médiatique sentimentale et dramaturgique qui donne aux imbéciles que nous sommes censés être le loisir de regarder le doigt.. Quand se montre la lune ? –ndt)*

Chris a écrit : Sur les capacités de contrôle à distance de l'avion 757/767, vous juste. C'est un avion révolutionnaire salué par la revue "Popular Science" à sa sortie au début des années 80. Dans l'un des rapports qu'ils ont fait, ils ont parlé de la façon dont les avions étaient à l'épreuve des détournements et contrôlables au sol. Après le 911, on a fait disparaître le rapport du web. Il faut creuser ça et en trouver une version imprimée.

Ma réponse :

J'ai eu un abonnement à cette revue "Science populaire" à l'époque et je me souviens de cette histoire. En outre, en 2002, j'ai vu le site web Boeing et ses infos. Ceux qui ont travaillé avec Airbus disent que le système était déjà sur les A320 et que leur codage était très sûr. Et cela explique pourquoi les avions de chasse qui ont accompagné ce vol Germanwings ont quitté les lieux sans l'abattre, même s'ils sont responsables du crime et y ont assisté. Ainsi au final, aucun corps n'est identifiable, mais un groupe très contrôlé d'enquêteurs a été nécessaire pour dissimuler qui était sur ce vol. Le contrôle à distance de l'appareil dans une montagne après une plongée abrupte à plein régime était la meilleure façon de le faire, et maintenant, d'autres enquêteurs sur les lieux mêmes disent bien sûr que la plus grande partie des morceaux de personnes retrouvés est au maximum de la taille d'une valise. Absolument personne ne peut être identifié visuellement. Lors d'accidents d'avions normaux, il n'y a pas de tels petits débris de corps effacés, parce que les pilotes ralentissent jusqu'à environ 2-300km/h, pas plus ! *(Une étude des conditions d'impact en fonction des vitesses, réalisée bien sûr par des experts indépendants, est indispensable pour aller plus loin-ndt)* Au-delà de tout doute, les avions de chasse sont responsables de cette attaque et ceux qui l'ont ordonné voulaient que les passagers ne soient sans identité. C'est pourquoi les avions de chasse ont permis indirectement de "descendre" l'avion pour qu'il ne tombe pas en gros morceaux et qu'on ne puisse plus reconnaître les personnes à bord. En utilisant la télécommande pour écraser l'avion après une plongée à pleins gaz, ils ont assuré une scène de collision parfaite avec l'oblitération de la preuve.

C'est pourquoi aucune communication avec les pilotes n'a eu lieu, silence complet, même après que la tour ait déclaré une urgence et ait fait des tentatives répétées pour contacter les pilotes, bien le drame. Tout ça s'est réellement passé, mais sans aucune réponse. C'est très inhabituel, sans précédent à l'exception d'autres opérations gouvernementales évidente comme celles du 911 et du vol 370. (*La liste est longue.. très longue –ndt*). Ils testent aussi divers types de complots pour voir ce qui va fonctionner pour tromper le public, sur les forums-blogs, avant de "libérer ce que les boîtes noires ont dit." (*Selon eux bien sûr – ndt*).

Une des théories pour expliquer pourquoi les pilotes étaient silencieux, est la dépressurisation lente qui tue tout le monde sans qu'on s'en aperçoive. C'est aussi de la foutaise. Pour la petite histoire : L'avion a atteint un sommet à 38.000 pieds (11.000 m environ), y est resté une minute, puis a fait sa plongée de la mort. Ce ne serait pas assez long pour "dépressurisez lentement la cabine" et une fois l'avion revenu à 25.000 pieds (8000 m), les gens se seraient réveillés, même si cette théorie avait été la bonne. C'est un canular évident. L'avion n'était tout simplement pas assez en altitude pour que cette théorie ne prenne pas l'eau.

Voici 2 courriers pertinents !

On dirait que ça ressemble à un avertissement pour Merkel concernant le refus d'obéir aux instructions des USA concernant le déclenchement d'une 3^e guerre mondiale...PS : Le vol avait été dirigé sur les Alpes, assez loin de la route directe. Là, où l'avion est descendu, aucun citoyen français ne pourrait être touché...

A la question qui était dans l'avion? Dans les nouvelles il y a quelques instants, ils ont dit qu'il y a eu deux **ingénieurs de Delphi** à bord de cet avion. Peut-être qu'ils pourraient faire partie de l'histoire, mais il faut chercher ensemble si l'on veut trouver la vérité...

Retour sur le 911

Au moment du 911, il y avait trois avions dont la récupération par contrôle de détournement à distance était une caractéristique standard. Ces trois avions ont été le Boeing 757, 767 et l'Airbus A320. Bien que cette information ait été enterrée ensuite. A cette époque, l'immobilisation prolongée de tous les aéronefs 757-67 a été faite parce que les "chapeaux blancs" (*Les Chapeaux blancs... nom donné aux USA aux personnels restés loyaux à la légitimité de l'Etat réel– ndt*) savaient la vérité sur le 911 dès la première seconde, et ont ordonné à tous les 757-67 de rester au sol pour neutraliser les systèmes de récupération de détournement à distance hors du contrôle des zio (*zozio?-ndt*). Or les Airbus A320 ont été autorisés à voler parce que leurs codes d'accès étaient plus sécurisés et à cette époque aucun "hack" n'aurait pu les pirater.

En ce qui concerne le présent accident :

S'il n'y a rien à cacher, nous devrions déjà savoir ce que les pilotes ont dit à la tour, qui est une info majeure avec n'importe quel accident qui n'est pas une "opé. noire". Toutefois, il a déjà été confirmé que LES PILOTES n'ont rien dit... Ne les laissons pas s'en tirer si facilement ! Si ce n'est pas une "BLACK OPS", à cette altitude de croisière avant un accident, les pilotes peuvent toujours parler, et ont toujours beaucoup de temps pour dire au moins à la tour quel est le problème. Comme l'accident a pris 10 minutes pour arriver, et qu'aucun pilote n'a émis de message de détresse par radio la tour, il n'existe aucun moyen d'expliquer ce "hiatus".

La "dépressurisation lente" ou la défaillance des masques à air, ignorent la présence d'avions de chasse, coupables évidents. Cet accident s'est produit en France, ce qui signifie que les pilotes étaient à la portée d'une tour de contrôle. Nous devrions déjà avoir tous les détails, pas même besoin de la récupération des enregistreurs de vol si cet accident est bien un accident...

- Aucun mot des pilotes, rien qui n'allait pas. L'avion volait à une altitude élevée avant ce "crash". Cela signifie que les pilotes pourraient avoir au moins un message de détresse émis, mais rien. Les rapports disent que l'avion ne s'est pas écrasé par dysfonctionnement structurel. (*Mais il y a bien eu attaque..-ndt*)

- Confirmation d'un tir. Des témoins ont dit avoir entendu une explosion, comme le bruit de dynamite, puis avoir vu des avions de chasse passer en vol, suggérant que l'avion de passagers avait été sous escorte militaire"...Il est impossible que le "son de la dynamite" soit un boom sonique, parce que les témoins sur le terrain l'ont entendu avant que les avions de combat ne passent, alors qu'un bang sonique arrive après sa cause. Le son de la dynamite était probablement l'accident des jets présents en "opé"...

Pour les idiots qui pourraient dire :

Oh, les théoriciens de la conspiration ont déjà tout résolu avant que les enquêteurs arrivent sur les lieux de l'accident..., il n'y a que quelque chose que vous devez savoir pour résoudre le puzzle, le reste est juste de l'enfumage :

- L'avion est descendu pendant 10 minutes, et pas un mot des pilotes. Comment cela peut-il arriver ? Brouillage des communications. Qui a pu coincer les communications ? Des avions de chasse suivaient cet Airbus. Ils pourraient avoir bloqué les communications avec facilité, et avoir tiré dessus sans l'abattre, même sans communications...

- L'avion était équipé de la télécommande standard de "détournement de récupération". Ce niveau de contrôle externe permet d'éteindre toute communication. Donc pas de contact avec LA TOUR du tout, UN ACCIDENT télécommandé, qui est vraiment la réponse la plus transparente. Pourquoi ces avions de chasse sont-ils là ? POURQUOI FAIRE DISPARAITRE LES NOUVELLES DE LEUR PRÉSENCE ?

S'ils venaient à être remis dans l'histoire pour limiter les dégâts... alors le mensonge finira par sortir et ce sera trop tard, car le fait d'avoir caché cette information au public prouve irrévocablement qu'ils n'ont jamais voulu les mentionner, parce que ça dit tout. TROP TARD, BUSTED: maintenant, nous avons :

1. Un avion voué au sacrifice et des pilotes qui ne contactent la tour. Un énorme mystère selon tous les spécialistes. Un Airbus avec option de contrôle à distance...
2. Des avions d'escortes vus par des témoins oculaires, et qui ont pu empêcher les communications par brouillage ou en les désactivant avant de détruire le système anti collision, ce qui explique la fumée...
3. Un champ de débris impossible à analyser... et beaucoup de propagande pour canaliser les émotions !

ET MAINTENANT La grande question est : qui était dans cet avion ?

~ ~ ~

Pour Kuruchetra :

Jim pose cette question certes... mais il est important de considérer le rapport de force géopolitique devenu tendu au point qu'il peut justifier une pression impitoyable sur les européens en général et l'Allemagne en particulier. Cela pour qu'elle renonce à tout compromis avec la Russie dont elle dépend économiquement, la France étant elle, "tenue", par un chantage sur ses centrales nucléaires au moyen de virus informatiques incontrôlables (Voir Fukushima). Il s'agirait alors d'une déclaration de guerre indirecte dont nous serions les otages ? Après l'épisode burlesque dénommé Charlie, il est logique de voir le sens des propos et comportements des uns et des autres. C'est aussi le moment où la Chine et la Russie unies dans l'OCS et les BRICS, gagnent du terrain sur une hégémonie occidentale peu capable de se remettre en question. Tout dépendra du courage et de la duplicité des différents camps. Observons !

Kien



L'avion a peut-être été abattu dans le cadre d'une enquête de fraude bancaire impliquant la CIA, le Mossad, Crypto AG, Siemens et la Banque du Vatican.

Dans le monde des télécopieurs, **Crypto AG** a développé un matériel de piratage avec captation de toutes les communications de fax crypté, donnant à leur "clients" le contrôle virtuel non seulement sur le système bancaire mondial, mais sur presque toute la correspondance diplomatique. C'est le même contexte que le vol 103 de la Pan Am flight sur Lockerbie, en Ecosse en 1988. Près de la moitié d'une douzaine d'enquête qui seraient liés au "vol 103", conduisent aux projets dit "Crypto AG". Or on nous dit qu'aujourd'hui, Crypto AG a élaboré des protocoles de haute sécurité qui balisent tous les messages cryptés et les redirige directement vers le Mossad pour leur propre "évaluation".

Internet est rempli d'histoires au sujet de Crypto AG et Siemens depuis des années. Mais la plupart de ces articles sont des "couvertures de contre-information" qui détournent l'attention à l'écart des cibles réelles, telle la manipulation de la Réserve fédérale et les trucages d'élections de la Rand Corporation, qu'il s'agisse de l'Amérique, Grande-Bretagne, France, Allemagne et bien sûr d'Israël, et non pas de l'Iran ou du Nigeria. Crypto-AG est de fait protégé par un voile de mensonges. "Googlelisez-les" ! Voyez de quoi il s'agit. En réalité ils écrivent sur eux-mêmes, en gérant le contrôle des suspects comme des accusateurs.

Ouverture d'un Sac de la "conneries"

Hier, un "blogueur" allemand financé par la Ligue de Défense Juive, nommé Michael Mannheim (un pseudonyme) a inondé la mail-o-sphère des néoconservateurs. Son histoire était bien trop prévisible, car selon lui, ce copilote du vol "Germanwings 95.25" venait de se convertir à l'islam... tout juste avant de prendre son avion, à la dernière heure, renonçant au porc et criant "Allah Akbar, je vais planter cet avion et tous les tuer quand le pilote ira pisser quelques minutes durant notre vol de courte durée". (*Rien ne vaut la rumeur même si la rumeur ne vaut rien - ndt-Kien*). Une conversion religieuse trop commode et une touche de "Nostra-putain-damus" ! Mais beaucoup le prendront comme un aveu. Tel Aviv, à défaut de contrôler le récit peut toujours en tirer un "Charlie" !

Leur 1° "shoot", c'était la petite amie perdue. Le 2°, le stratagème de la dépression cachée. Le 3° c'est donc le syndrome de conversion magique ? (*le 4°, l'enregistrement "boîte noire" qui dit la Vérité ? - ndt.Kien*). Humour ? En fait, c'est la meilleure chose que nous pouvons faire pour les familles des morts. Ils peuvent soit faire partie du problème soit de la solution. Plus ça va, plus ce genre "d'accident" et de mise en scène est douteux. Pour que ces décès aient un sens, il faut des cibles importantes en jeu... Une piste ?

Une équipe espagnole à bord, était spécialisée dans le cyber-terrorisme, ils auraient donc pu être la cible ~ confirmation limitée ~. Cette équipe espagnole a été impliquée dans une enquête de la "Suisse" en rapport avec une l'entreprise Crypto AG ~ hautement confirmé ~ Crypto AG est une agence du Mossad. ~Très confirmé ~

Ce qu'en dit Wikipédia :

Crypto AG est une société suisse spécialisée dans les communications et la sécurité de l'information. Avec son siège à Steinhausen, la société est un fabricant établi de longue date des machines de cryptage et une grande variété de dispositifs de chiffrement. La société compte environ 230 employés, possède des bureaux à Abidjan, Abu Dhabi, Buenos Aires, Kuala Lumpur, Muscat, Selsdon et Steinhausen, et exerce ses activités partout dans le monde. **Le.s propriétaire.s de Crypto AG sont inconnus**, soi-disant, même pour les gestionnaires de l'entreprise, et ils tiennent leur propriété grâce à des actions au porteur.

Crypto AG a été fondé à Berne par le suédois d'origine russe, **Boris Hagelin**. Initialement appelé AB-Cryptoteknik et fondée par **Arvid Gerhard Damm** à Stockholm en 1920, l'entreprise a fabriqué le C-36 mécanique machine de cryptographie que Damm avait breveté. Après la mort de Damm, et juste avant la Seconde Guerre mondiale, Cryptoteknik passa sous le contrôle de Boris Hagelin, un des premiers investisseurs, et pendant la guerre essentiellement exploité aux États-Unis, où 140.000 unités ont été faites sous licence C-38 (voir M-209). Au début des années 50, le transfert de Stockholm à Zug permet d'échapper à une nationalisation et d'incorporer la structure en Suisse en 1952. Crypto AG a une société sœur, **InfoGuard AG**. La société dispose de systèmes de radio, ethernet, STM, GSM, téléphone et de cryptage de fax dans son portefeuille.

Crypto AG a été accusé d'avoir truqué ses machines en collusion avec les agences de renseignement comme le **Bundesnachrichtendienst allemand (BND)** et de l'Agence de sécurité nationale des États-Unis (**NSA**), permettant à ces organisations pour lire le trafic crypté produite par les machines. Ces soupçons sont apparus en 1986, suite à l'interception de communications diplomatiques entre Tripoli et l'ambassade de Libye à Berlin-Est, donnant des preuves irréfutables que Kadhafi était derrière l'attentat de Berlin où deux membres des service US ont été tués et 50 autres blessés. Reagan a ensuite ordonné de bombarder Tripoli et Benghazi en représailles. Mais aucune preuve d' un message intercepté. [.....]

Une autre preuve suggérant que les machines Crypto AG aient été compromises, a été révélée après l'assassinat de l'ancien Premier ministre iranien Chapour Bakhtiar. Le 7 Août 1991, un jour avant la découverte du corps de Bakhtiar, le renseignement iranien a transmis un message codé à ses ambassades, demandant "Est-ce que Bakhtiar est mort? Les gouvernements occidentaux ont déchiffré cette transmission, provoquant la suspicion iranienne vis-à-vis de son équipement Crypto AG.

Mais toutes les actions en justice ont de toute façon fini par être classées... [.....]

La question de la Confirmation

Nous avons sur les bras une nouvelle affaire de terrorisme type "super-Etat" (*Etat dans l'état et donc dans tous ses états... ndt-Kien*). Ce ne sont peut-être pas les "Juifs", les "pas franc maçons, la NSA ou les illuminati (*simples soldats ou seconds couteaux - ndt kien*), mais bien les banques qui sont en question et qui sont désormais montrées du doigt. Donc, qui les dirigent vraiment ? Quel est leur vrai pouvoir? Je pense que nous avons eu la réponse ici, car certainement Crypto AG et ses partenaires, et non pas simplement Siemens, méritent toute notre attention (Rappel : *C'est le virus "stuxnet" du mossad, greffé sur le système de sécurité nucléaire de Siemens, qui a permis "d'accidenter" Fukushima –ndt Kien*) .

Ceux qui accèdent au contrôle et à l'utilisation des données critiques sur les communications financières et diplomatiques du monde sont une menace plus grande que n'importe quel groupe terroriste normal.

Ils se foutent de descendre des avions. Ils font la guerre et parrainent le terrorisme d'État... 150 vies ne sont rien pour eux. "Crypto AG" ? C'est la piste de Veterans'today, un genre de société très "spécialisée" qui vaut la peine d'être "décryptée". En tout cas c'est crédible et à la mesure du "crime" !
<http://www.crypto.ch/index.php?id=126&L=0%22%20onfocus%3D%22blurLink%28this%29%3B>

Une autre piste : la société "Delphi" <http://www.bloomberg.com/news/articles/2014-08-06/obama-let-delphi-avoid-taxes-in-tactic-president-assails>

Suisse Sans Souci !

L'affaire Crypto AG

Des années 40 à nos jours, la NSA a cherché par tous les moyens à saper l'efficacité des systèmes de cryptographie fabriqués et utilisés en Europe. L'une de ses cibles les plus importantes fut **Crypto AG**, société suisse devenue un des principaux fournisseurs de système de codage et de cryptages après la Seconde Guerre Mondiale. La NSA s'arrangea pour trafiquer les systèmes de cryptage vendus par Crypto AG afin de pouvoir lire le flux de messages diplomatiques et militaires codés de plus de 130 pays. L'intervention de la NSA se fit par l'intermédiaire du propriétaire-fondateur de la compagnie, **Boris Hagelin**, et consista en visites périodiques de "consultants" américains travaillant pour la NSA.

Nora L. Mackabee, une employée à plein temps de la NSA, était du nombre. Un journal américain se procura des copies de documents confidentiels de Crypto AG, lesquels mentionnaient "la présence de Mme Mackabee à une série de discussion sur la conception d'une nouvelle machine de Crypto AG en 1975". Le but de ces interventions était de s'assurer que le système de codage paraisse sûr aux autres cryptologues, sans l'être pour autant. La solution de la NSA fut de concevoir la machine de façon à ce qu'elle livre la clef utilisée (choisie par l'utilisateur de la machine et donc inconnue de tous) lors de l'interception du message !

De plus, pour éviter que cela ne soit trop transparent aux utilisateurs avertis, il fallait que la clef soit envoyée en code; un code différent et uniquement connu de la NSA. Ainsi, lors de chaque interception d'un message émanant de ces machines, la NSA commençait par lire sa propre partie, codée, du message (les *hilfsinformationen*) afin d'en extraire le clé utilisée par la cible et de lire le message.

L'affaire Swisscom-Verestar

Le 18 novembre 2000, la presse helvétique révéla que le 4 octobre de la même année, **Swisscom** a vendu à une société américaine - **Verestar** - des antennes paraboliques de **Loèche**, en Valais, et de sept autres stations à Genève, Bâle et Zurich. Cette compagnie américaine serait liée à la NSA ; le risque existerait donc que la Suisse puisse être espionnée grâce aux installations qu'elle a elle-même construites, ou qu'elle serve de base à ce type d'activités. Or, un accord signé le 20 mars prévoyait que toute vente importante effectuée par Swisscom soit précédée d'un feu vert de la Confédération : Swisscom doit soumettre pour approbation tout contrat pouvant remettre en question "l'intérêt public et la politique de sécurité". Pourtant, la société n'aurait jamais informé les militaires de la vente des antennes de Loèche.

Pour Verestar, qui se présente comme un spécialiste de "la transmission de la voix et de données ainsi que des services internet à l'intention du Gouvernement américain et des navires de croisière", l'acquisition des antennes de Loèche est "un premier point d'ancrage en Europe" et permettra "de faire la liaison avec tous les satellites situés au-dessus de l'océan Indien", a affirmé lors de l'achat **Alan Box**, vice-président et directeur général de Verestar.

Les liens troubles de Verestar

Verestar est un provider spécialiste de l'internet et de la communication sans fil. Cette filiale d'**American Tower Corporation** (Boston, Massachusetts) - qui possède quant à elle 10.300 relais terrestres de communications électroniques - ne semble pas directement connectée, de prime abord, avec les activités d'écoute des services secrets américains. Pourtant, Verestar a acquis, ces dernières années, plusieurs **stations terriennes de transmission par satellite (SNAP)**. C'est un de ces SNAP qu'elle a acheté à Swisscom à Loèche. Elle en possède maintenant une dizaine dans le monde. Verestar gère également 160 stations de plus petite taille, dont sept achetées à Swisscom, à Bâle, Zurich et Genève.

La seule collaboration avouée entre Verestar et le Gouvernement américain est un contrat liant sa division des télécommunications maritimes et la marine américaine, l'US Navy. Elle lui fournit des services téléphoniques pour déployer sa flotte. Contactée pour commenter ses affaires avec la marine américaine et ses achats à Swisscom, Verestar, basée à Fairfax (Virginie), n'a pas retourné nos appels. Plus intéressant, Verestar fournit des connexions directes à des hubs majeurs de communication internet, les **Metropolitan Area Ethernets (MAE)**. Dans un récent rapport intitulé "Capacités d'interception 2000", le Parlement européen a pointé le doigt sur ces MAE et sur d'autres sites internet comme étant les "oreilles indiscretes" de la National Security Agency (NSA) sur l'internet.

Enfin, Verestar travaille aussi pour l'US Navy, via son **Maritime Telecommunications Network (MTN)**. Pour un ancien haut fonctionnaire du Gouvernement américain, le contrat entre Verestar et Swisscom pourrait démontrer que la NSA a décidé "d'out-sourcer" (externaliser) certaines de ses activités à des compagnies privées. Il assimile ces opérations à une sorte de "**privatisation des électroniques**". Sous l'appellation "**opération Groundbreaker**", la NSA a déjà délégué nombre de ses activités "non critiques" au secteur privé. Elle anticipe ainsi sa privatisation qui devrait commencer en 2001.

Epilogue

Enfin, dans un communiqué du 14 décembre, Swisscom annonce que : "**le secteur Broadcasting (BCS)**, qui emploie environ 200 personnes et possède des émetteurs et des réémetteurs sur plus de 400 sites, restera la propriété de Swisscom. L'activité spécialisée de Broadcasting continuera à se développer dans le cadre d'une filiale. Rappelons qu'elle représente aujourd'hui moins de 2% du chiffre d'affaires du groupe Swisscom". Pourtant, le 10 février 2001, à Washington, un cadre de la société Swisscom a affirmé au correspondant du "Monde du Renseignement" que la NSA était vivement intervenue en faveur de cet achat, estimé à 100 millions de francs suisses. L'Agence souhaitait disposer de contacts privilégiés avec l'opérateur de ces stations satellitaires.

Les activités de Swisscom A.G. à Loeche présentaient plusieurs intérêts stratégiques. En effet, les satellites de communication (de type Intelsat) possèdent un nombre variable de canaux. Chaque canal peut acheminer des centaines de communications (voix et données). Jusqu'à maintenant, en fonction de la participation financière des pays, on attribuait aux opérateurs nationaux un nombre de canaux précis, couvrant des zones géographiques déterminées.

Ainsi, Swisscom, via son centre de Loeche entre l'Europe et la région de l'océan Indien, mais aussi entre l'Europe et certaines zones du Moyen-Orient., gère notamment une grande partie du trafic des communications par satellite.

(Secteur géographique des plus sensibles actuellement face aux BRICS et à la sécurité des transports-ndt)

Le projet Satos 3

La Confédération développe son propre système de surveillance grâce à des antennes similaires à Loèche dans le cadre du **projet Satos 3**, destiné à prévenir "les menaces liées à la technologie, au terrorisme et à la prolifération nucléaire". Il s'agit d'un projet initié dans les années 1990 par **Peter Regli**, l'ancien chef des services secrets mis à pied après l'affaire Dino Bellasi. Il vise à doter la Suisse de son propre système d'écoute des satellites de télécommunication. Un **système identique à celui d'Echelon**, mais en modèle réduit. Les antennes nécessaires, qui proviennent de Grande-Bretagne (!), seront installées à Loèche (VS), juste à côté de celles de Verestar, à Zimmerwald et à Heimenschwand (BE). Pour un montant estimé entre 50 et 100 millions de francs.

Officiellement, il ne sera utilisé que pour des écoutes à l'extérieur des frontières, puisque la législation en la matière a été durcie en Suisse. Dans les faits, rien n'empêcherait pourtant Satos 3 de rejoindre le réseau Echelon, même si Adolf Ogi, chef de la défense (DDPS), a toujours assuré qu'il n'y aurait pas de collaboration avec des pays étrangers. Selon Duncan Campbell, Satos 3 pourrait être un des nouveaux maillons d'Echelon. echelon-online@fr.st



Crash de l'A320 : « Explosion et fumée » avant que l'Airbus ne s'écrase dans les Alpes

27 mars 2015

Photo : Un hélicoptère de sauvetage de la Gendarmerie Française au-dessus d'un champ près du lieu de l'accident (Jean-Paul Pelissier/Reuters) Des témoins ont dit à l'Armée de l'Air Française, qu'ils avaient entendu une explosion et vu de la fumée sortant de l'avion de ligne A320 de Germanwings, peu avant qu'il ne s'écrase dans les montagnes près de Digne, Languedoc-Roussillon, a pu révéler **IBTimes UK**.

Un pilote d'hélicoptère de l'Armée de l'Air Française basée à Orange, à 30 minutes du site de l'accident, a dit à **IBTimes UK** que des témoins dans l'enquête sur l'accident lui ont dit « qu'ils avaient entendu une explosion et vu de la fumée ». Alors que les autorités Françaises n'ont pas confirmé ces dires, le pilote affirme que l'Armée de l'Air Française a reçu un certain nombre de déclarations corroborant ces témoignages. Le pilote a également confirmé que des débris ont été trouvés en amont de l'accident – ce qui, dit-il, confirme le fait qu'un morceau de fuselage avait « été détaché de l'avion avant l'impact ».

« La zone de recherche est très localisée, mais une pièce a été trouvée en amont, ce qui est quelque peu troublant, » a ajouté le pilote. Les autorités françaises ont mobilisé 210 gendarmes de plusieurs départements, neuf hélicoptères pour les opérations de sauvetage, et deux de la base d'Orange – un pour le sauvetage, l'autre pour sécuriser le secteur aérien, pour s'assurer que de petits avions privés ne survolent le site, et l'ensemble du dispositif avait été déployé sur le lieu du crash le mardi 24 mars.

Un Vice-Président de Lufthansa dit que, « pour l'instant », la compagnie traite le crash de l'avion de Germanwings en France qui a causé 150 personnes comme un accident. Heike Birlenbach a déclaré aux journalistes à Barcelone que pour l'instant « nous disons que c'est un accident. Nous ne pouvons rien dire de plus pour le moment ».

[Elsa Buchanan](#) Traduction Avic – [Réseau International](#) Source : [International Business Times](#) par Caro

Assez de mensonges sur le crash de l'Airbus A320 !

28 mars 2015

Si le copilote de l'A320 ne s'est pas suicidé, toute la narrative officielle tombe à l'eau. Et d'où nous vient cette narrative officielle des autorités françaises ? Des Etats-Unis ! Le début de la construction de l'histoire officielle a été lancé par le New York Times, repris par tous les médias du monde, y compris français. Suicide bien commode comme beaucoup de suicides sans cause brandis dès qu'une explication embarrassante doit être fournie. Il suffit de sortir de l'écoute passive du ronronnement médiatique et d'observer et analyser les discours, pour se rendre compte que tout ce qui s'est dit jusqu'ici est un tissu de mensonges encore plus vicieux que celui concernant le 11 septembre, car ici, il y a une construction méthodique, brique après brique, du mensonge.

On ne sait pas ce qui s'est passé et on ne le saura peut-être jamais, mais on sait déjà que les explications officielles ne tiennent pas la route et omettent beaucoup d'éléments qui contredisent les discours. Qu'y a-t-il de faux, dans le discours actuellement en vogue ? Le copilote Lubitz n'a pas pu vouloir se suicider. Un jeune pilote reconnu à 100% apte à piloter selon les normes très, très strictes appliquées dans le domaine de l'aviation, surtout dans un pays comme l'Allemagne, ne peut pas se transformer, le temps d'un crash, en un psychopathe bourré de médicaments. Tous ceux qui l'ont connu rejettent ces allégations. Si elles étaient vraies, alors ne prenez plus l'avion, les normes ne servant à rien.

Du coup, la conversation calme entre les deux pilotes à travers la porte verrouillée du cockpit dont nous parle le New York Times n'a pu avoir lieu. Si elle avait eu lieu, cela voudrait dire que le jeune homme, en n'ouvrant pas la porte, soit voulait se suicider, ce que nous avons écarté, soit était inconscient, ce qui rendrait toute conversation impossible. Donc le New York Times ment, et tout ce qui en découle est faux.



Le crash des Alpes rappelle étrangement le crash d'Air Algérie en provenance de Ouagadougou qui a eu lieu au Mali au mois de juillet dernier. On avait retrouvé des débris sur plusieurs kilomètres, et aucun impact significatif au sol, comme s'il avait été pulvérisé en plein vol. Dans les Alpes, nous avons à peu près le même schéma. Débris éparpillés un peu partout, et aucun impact sur la montagne. Ce qui voudrait dire que l'avion ne s'est pas écrasé entier au sol, et qu'il avait commencé à se désintégrer en vol.

Ce que semble d'ailleurs confirmer [les témoignages oculaires des habitants de la région recueillis à la base aérienne d'Orange](#). Ces témoins affirment avoir entendu des explosions et vu de la fumée sortant de l'avion. Ce qui, en passant, démolit le récit du New York Times, car on ne voit pas comment le commandant de bord pourrait aller pisser et revenir tenir une conversation calme avec son copilote, pendant que son avion est en feu.

Que vient faire le FBI dans cette histoire ? Si les hommes politiques français peuvent être soupçonnés d'allégeance à des forces hégémoniques extérieures, ce n'est pas le cas des administrations françaises. A ce stade des investigations, il est difficile d'imaginer la machine judiciaire française demander le concours du FBI autrement que sous forme d'échange de renseignements, et les procédures judiciaires n'ont pas la réputation d'être simples et rapides. [Et pourtant le FBI a été « appelé » à la rescousse](#), à moins qu'il ne se soit appelé lui-même.

Puisque les raisons du crash semblent destinées à être cachées, il est probable que dans les jours à venir, nous ayons régulièrement des révélations gardées bien au chaud, avec l'aide bienveillante des grands médias dont nous savons pourtant que toute révélation émanant d'eux ne peut être qu'une révélation commandée.

Que s'est-il passé de si grave qui oblige les officiels à s'empêtrer dans des contorsions mensongères, allant jusqu'à salir un jeune pilote qui, d'après les témoignages, n'aurait pas fait de mal à une mouche ? La coopération internationale dans le mensonge est évidente, et c'est d'autant plus inquiétant.

Avic – [Réseau International](#)

A 320 - une erreur... d'aiguillage ?

Avertissement Kuruchetra par Kien

Si "Marie Claire" s'en mêle... c'est que c'est grave !? Désolé, mais d'un côté on peut s'étonner de voir cette presse magazine féminine se risquer sur le terrain désormais répréhensible de la "complotite aigüe"... et de l'autre craindre que ce soit un arbre qui cache une autre forêt...

En effet si ce premier article ci-dessous fait écho à tout ce que chacun va rapidement finir par savoir, d'autant que la source en est wikileaks (site lui aussi controversé), on voit dans le second qui suit, quelque chose de nettement plus trouble, et dont il reste à décrypter les "possibles" !

Déjà, l'allure général du texte est assez douteuse en elle-même et je défie quiconque d'en tirer une conclusion claire... et crains plutôt qu'il n'en reste seulement marri ! (facile..) D'abord, il s'agit une traduction italienne qui ne donne pas son origine. Or, ayant longtemps pratiquer utilement cette littérature, on la reconnaît à cent pages...

Il s'agit en fait d'un texte sorti du site <http://www.whatdoesitmean.com/index1855.htm> une prose passionnante qui associe vérité fondamentale rare avec falsification en profondeur des données d'analyse... Le genre de truc à manier comme si c'était de la "nitro"... Certains disent qu'il s'agit d'une agence du mossad, ce qui est possible si ce n'est probable, ça permet en tout cas de lire la vérité à travers leurs mensonges.

Cette façon de procéder s'appelle de la "désinformation amplifiante", nécessaire dans les cas où la machine s'emballe et qu'il faut parer au plus pressé par la technique des "contrefeux". Cet A320 là est vraiment trop critique et va laisser des traces même si on fait tout pour les effacer. Donc on crée un labyrinthe pour perdre les pistes et brouiller les cartes, pas compliqué ! Ici, face à l'analyse avancée de Jim Stone <http://www.jimstone.is/a320crash.html> (partie déjà traduite), il fallait un truc qui ait de la gueule... mais c'est un peu raté ! Pas trop pro les mecs, ils en font trop !

Cette histoire de laser ultra secret dont on fait finalement bien trop de la publicité ici, alors qu'on est capable de cacher tant de choses qui de toute façon vont être connues, ça fait sourire. Idem pour la petite crise d'Obama qui théâtralise une scène qui n'a l'air de rien. Et ça ne colle pas avec le mode de communication des russes, plus futés. On ne peut qu'en tirer des déductions paradoxales en calculant au passage ce qui peut être donné en pâture pour donner du crédit à l'histoire.

Entre autre, si l'exploitation d'une rumeur de conversion à l'islam pout soutenir une thèse terroriste est réelle aux USA via affectivement le mossad, ça n'a pas été l'option prise en Europe, comme si l'article répondait à une commande en misant sur une info censée "devenir" vraie, mais qui a changé de direction en cours de route... ce qui rappelle dans un autre genre la nana qui annonce la destruction de la tour 7 du WC-911 alors qu'on la voit encore debout derrière elle.. Faut-il en rire ?

Bref ! Toute une page pour avertir qu'il faut mieux être averti, ça fait beaucoup... en attendant mieux. Pour le moment on a une piste liée au contexte du rapport de force géopolitique pour pousser l'Europe à la faute face à la Russie... et de l'autre, en même temps la présence possible de personnes "à abattre" sans laisser de trace. La thèse de spécialistes du cryptage, donnant les clés aux divers systèmes de contrôle qu'ils soient financiers ou militaires à le mérite de tenir la route.

Ici, la seule certitude à mon sens consiste à dire que s'ils se donnent tant de mal pour casser la recherche de la vérité, c'est qu'il y a vraiment quelque chose de gravissime pour eux à gérer maintenant. L'implication du FBI et autres "israéliens" venus en renfort ?... pour un banal suicide spectacle... en donne la mesure. On est en France, pas aux USA, certes c'est un pays de paysans... mais avec le bon sens de la terre qui remonte à la surface quand ça va trop mal. Cette provocation ultime, est sans doute l'erreur que la synarchie en place ne devait pas commettre ! Tant mieux !

Reste maintenant à voir comment les choses vont se résoudre, parallèlement à l'avènement rapide et inéluctable de l'ordre oriental, celui du dit "dragon blanc asiatique" en association avec les "chapeaux blancs" américains... Même si tout ça n'est pas tout blanc...

vendredi, 27 mars 2015

<http://philippejandrok.blogs.marieclaire.fr/archive/2015/03/27/a-365755.html>

A320, le mystère s'éclairci peu à peu... enfin, si on veut...

Ce drame s'apparente de plus en plus à une affaire d'état, je dirais mêmes d'états, il semble que les plus hautes autorités des états soient concernées ; la conférence de presse d'hier avec le préfet, dans laquelle il affirme "*entendre respirer calmement le copilote jusqu'au crash*", semble totalement surréaliste, et pour tous ceux qui ont déjà pris un avion ; on n'entend pas respirer son voisin en tant que passager, alors que le copilote se trouvait dans sa cabine avec toutes les alarmes qui devaient sonner dans un vacarme assourdissant, et le préfet entend celui-ci respirer calmement ?

Lui a-t-on remis les bons enregistrements ?

Concernant les avions de chasse, seule la presse étrangère en fait état, pourquoi deux avions de chasse accompagnaient-ils l'A320 ? On a jamais vu un avion civil être accompagné de la sorte. L'ont-ils dévié de force ? Pourquoi la presse ne souligne-t-elle pas que depuis le 11 septembre, l'A320 est le seul avion de ligne au monde à avoir conservé un système de contrôle à distance d'après Wikileaks ? Ce qui sous-entend que cet avion pouvait être contrôlé par un tiers, par qui et pourquoi ? Et si le pilote avait tout programmé à l'avance et que le copilote a refusé de lui ouvrir la porte, réalisant que celui-ci était le véritable saboteur ? Le copilote ne serait plus le coupable, mais le héros.

"Sur les trois Américains décédés lors du crash, deux travaillaient pour les satellites du Pentagone, affirme le journal NewOK, une information à considérer puisque les USA via le New York Times ont révélé qu'une personne (pilote ou copilote ?) s'était retrouvée à l'extérieur du cockpit, enfermé, l'un des pilotes ayant locké la porte.

Autre élément qui n'est pas rapporté par les médias, un avion de chasse français aurait suivi l'avion très brièvement, selon un média anglais.

Enfin, le BEA dépend du ministère de transports, l'impartialité de l'enquête n'est donc pas totale, sur ce, la conférence inutile d'hier pourrait avoir été décidée au sommet de l'État. Une nouvelle conférence en fin de matinée devrait obliger le Bureau Enquêtes Accidents à davantage communiquer, en premier, à confirmer ou infirmer les récentes révélations."

Joseph Kirchner pour WikiStrike

<http://www.wikistrike.com/2015/03/crash-de-l-avion-a320-parmi-les-victimes-3-americains-dont-2-travaillant-pour-les-satellites-du-pentagone.html>

L'acharnement médiatique sur le copilote semble de plus en plus téléphoné, les témoins le connaissant le déclarent saint d'esprit, responsable et très doué, mais d'un autre côté, la presse le déclare instable psychologiquement, dépressif ? Qui contrôle la presse ? Qui subventionne la presse ?

LES ÉTATS !

Afin de garder l'information sous contrôle, il n'y a ni presse libre ni liberté d'expression, la preuve dans le cadre de cette affaire, où les informations contradictoires fusent d'un pays à un autre ? Il y a une chape de plomb sur la presse française et d'autant plus depuis Charlie, il suffit pour cela de s'intéresser à ce qui disent les spécialistes des autres pays sur le sujet, analyses et révélations jamais reprises par la presse nationale, étonnant non ?

Pour en revenir à notre sujet : Comment un homme possédant nombre de qualités se transforme tout à coup en malade mental ?

Si tous les dépressifs du monde étaient des assassins, la terre serait à feu et à sang.

Et surtout, comment se fait-il qu'une compagnie aérienne emploie-t-elle un tel malade si elle le savait dépressif ? Cela impliquerait que la compagnie est pleinement responsable des actes de son pilote et devra sérieusement indemniser les familles des victimes, c'est à peine crédible. Dans une société aussi contrôlée que la nôtre, ce facteur est impossible, ce qui nous ramène à une autre explication, et celle-ci se trouve certainement dans la liste des passagers ; qui voulait-on éliminer ?

On ne serait pas à un premier drame aérien ayant des causes menant à des pistes de terrorisme d'état. Nous devons également admettre qu'il se passe des événements qui nous sont dissimulés autour de la planète et en dehors, et que, peut-être, ces employés du Pentagone étaient en fuite avec l'intention de révéler des informations capitales qui ne devaient être révélées sous aucun prétexte, d'où le secret d'État qui prévaut sur la vie de 150 passagers, ce n'est que pure spéculation.

À présent, les Français font appel aux États-Unis, comme s'ils étaient incapables de poursuivre une enquête, c'est vraiment prendre les services français pour les derniers des "nazis", belle réputation, on en sortira jamais avec ce président, il donne les commandes du Foch à Obama, à présent, le FBI pour cet accident dramatique. Pour le 11 septembre, les Américains ont tout bloqué et n'ont certainement pas fait appel à quiconque, et pour cause, c'était un "inside job".

Ah, mais l'A320 était à 10 minutes d'une centrale nucléaire française, et quand bien même, les centrales françaises sont protégées en cas de bombardement, alors un avion civil, il veulent nous refaire le coup du Pentagone et du faux crash maquillé ? Les Américains vont nous sortir une intime connexion avec Poutine ou des jihadistes et comme par hasard, voilà que notre copilote était un converti à l'Islam radical ???

Il était peut-être aussi le cousin caché de Ben Laden, il avait fait, durant sa dépression une formation en Syrie, avait même peut-être mangé un couscous dans le sous-sol d'une mosquée et pris des cours de danse du ventre ? En plus, il était juif ! L'horreur, en fait, c'était un démon et on l'a laissé piloter l'avion ? Non, mais ils en ont encore beaucoup des infos de ce genre à nous sortir les journalistes et le FBI ?

"Quelle que soit la cause du crash, l'intervention du FBI tend à faire penser que tout n'a pas été dit et que les explications simplistes que l'on nous a données sont peut-être en deçà de quelque chose d'un peu plus complexe. On ne peut imaginer que les services français, qui se concurrencent déjà entre eux pour la moindre enquête, fassent appel à des services étrangers comme le FBI réputé pour ses manières exclusives. Le plus probable serait que les Américains se sont imposés dans cette enquête. Il reste à savoir pourquoi."

<http://reseauinternational.net/la-france-serait-elle-devenue-inapte-a-mener-une-enquete-sur-son-sol-sans-le-fbi/>

Ce que je crois, c'est qu'il ne faut absolument pas prendre pour argent comptant ce que l'on veut bien nous dire, qui s'apparente à de la manipulation médiatique pure, nous devons analyser nous-mêmes les faits et ne pas nous laisser embrigader dans des explications fumeuses et incohérentes, fions-nous à la logique et non pas à une logique dirigée et contrôlée par ceux d'en haut et surtout laissons les enquêteurs faire leur travail, après nous pourrons donner notre avis, même si cette affaire sent vraiment le roussi. Nous vivons une époque Formidable...

PS: - Les autorités allemandes ne sont pas aussi péremptoires que les autorités et la presse Française qui se jettent sur le copilote en le désignant comme le responsable/ coupable, elles ne donnent même pas son nom complet dans la presse alors qu'en France, son nom et sa photo sont étalés en place publique. Le coupable est désigné, voire imposé, on a jamais vu ça dans une enquête sérieuse, à moins d'une intention volontaire.

Après avoir lu votre article, je me suis posé quelques questions. Voilà: Le copilote devait sans doute être sous l'influence d'une très forte médication pour accepter cette dérive sans broncher. Aussi lorsque le pilote est sorti du cockpit pour ses besoins essentiels, les avions de chasse devaient l'avoir à l'œil. La porte de la cabine s'est alors verrouillée car il était le seul à pouvoir contrecarrer le plan suicidaire ou terroriste de son collègue. Pour terminer, avoir su que l'A320 pouvait être contrôlé à distance, je n'aurais jamais pris cet avion. Vive la liberté! Écrit par : Suzanne | dimanche, 29 mars 2015

samedi, 28 mars 2015

A320, UNE EXPLICATION QUI NE VA PAS PLAIRE À M. OBAMA...

<http://philippejandrok.blogs.marieclaire.fr/archive/2015/03/28/a320-une-explication-qui-ne-va-pas-plaire-a-m-obama-365756.html>

Obama furieux par l'incident de l'A320 Germanwings, refuse de rencontrer les dirigeants de l'OTAN pour s'expliquer.

Traduction d'un article italien publié ce soir sur : <https://aurorasito.wordpress.com/2015/03/27/obama-infuriato-per-lincidente-della-germanwings-si-rifiuta-dincontrare-i-capi-della-nato/>

"Un nouveau rapport publié par le Service de renseignements Russe ([SVR](#)) déclare aujourd'hui que le président Barack Obama est furieux que le Vol 9525 *Germanwings* ait été ABATTU, dans le sud de la France, pendant les «manœuvres» de l'OTAN, tuant 150 passagers. Barack Obama a [scandaleusement refusé de rencontrer](#) le commandant en chef de l'alliance occidentale, le Secrétaire Général, Jens Stoltenberg, malgré les demandes répétées de celui-ci."

Obama était également furieux du fait que deux ingénieurs du Pentagone faisaient partie des victimes du vol 9525 de *Germanwings*, des victimes spécialisées dans les radars ou justement, peut-être spécialistes du *système de défense High Energy Liquid Laser Area* (HELLADS) qui sert actuellement et secrètement, dans les opérations de l'OTAN contre la Fédération de Russie.

Cette catastrophe qui serait en fait un accident révélant de la sorte l'existence de cette arme mal contrôlée par les États-Unis et mettant en danger la sécurité des avions civils du monde entier.

"Le crash du vol 9525 de *Germanwings* est en rapport avec les manœuvres de l'OTAN sur l'Ukraine, le ministère de la Défense ([MoD](#)) avait précédemment rapporté l'échec d'un test de " l'*US Air Force* et de son *système de défense High Energy Liquid Laser Area* (HELLADS) sur la base aérienne d'Aviano en Italie, dans une tentative d'abattre un avion porteur, de type nucléaire, de la Fédération de Russie.

Le SVR a noté dans son rapport que le président Obama avait connaissance des dangers de ce test laser pour les vols de l'aviation civile lors des manœuvres au début du mois, après un test similaire qui avait presque causé la destruction de l'avion civil LH1172 *Lufthansa* en France, il y a deux semaines, et c'est exactement de cette façon que le vol 9525 *Germanwings* a été descendu/abattu rapidement avant que les pilotes et les contrôleurs de vol puissent reprendre le contrôle de l'appareil.

Plus intéressant encore, dans le rapport du SVR, demeurent ce qu'il nomme la «couverture massive» des agences de renseignement occidentales visant à garder les citoyens dans l'ignorance de la vérité de ce qui est véritablement arrivé au vol 9525 *Germanwings* et de charger, [de blâmer le copilote Andreas Lubitz](#).

L'opération de camouflage de la catastrophe du vol 9525 de *Germanwings*, selon ce rapport publié par le SVR, est menée par [une unité spécialisée](#) du *Federal Bureau of Investigation* (FBI) à la demande de l'Union Européenne qui, comme dans tous les incidents précédents de ce type, et sans connaître tous les faits, affirme avec force que l'accident [est dû au terrorisme](#).

En revanche, les experts du SVR dans leur rapport, attestent d'une part de la certitude que l'avion n'a pas été abattu sous prétexte de terrorisme, les services de renseignement occidentaux, dirigés par le FBI, inondent de leur côté les médias avec des rapports indiquant que le co-pilote Lubitz, est en fait un terroriste qui a bloqué le pilote à l'extérieur du cockpit, puis, qui a [délibérément mis sur une trajectoire de collision](#) le vol sur les montagnes françaises."

Un beau scénario auquel tout le monde croit, même le député UMP Bernard Debré^[1] qui déclare au journal Le Point que :

- "*Le traitement du copilote est sans doute responsable du drame*"

Alors que celui-ci n'en sait rien ; la Clinique en Allemagne n'a communiqué aucun élément, ni sur le service qui aurait accueilli le jeune pilote, ni sur son traitement, il aurait très bien pu être victime d'une maladie honteuse, on en saurait pas d'avantage, et peut-être que ce pilote que la propagande médiatique accuse pour dissimuler la vérité sur l'implication d'une arme secrète américaine, a tout fait pour sauver l'avion avec son commandant de bord. Cela nous indique également que nos dirigeants savent la vérité, autant F. Hollande qu'Angela Merkel et les autres et tout cela pour garder secrète l'implication et les erreurs des américains dans le cadre du développement militaire autour de l'Ukraine, d'où la colère de M. Obama.

"De toutes les photos du site de la catastrophe du vol 9525 de *Germanwings*, qui montrent des milliers de fragments éparpillés sur une vaste zone de plusieurs centaines d'hectares, avec de nombreux ruisseaux et montagnes, sans un seul point d'impact identifiable, on peu naturellement venir à la conclusion logique que le vol 9525 *Germanwings* a explosé dans les airs, selon ce rapport, et l'objectif principal de la couverture des services de renseignements occidentaux est de distraire le public de ce qu'il voit, le forçant à se concentrer sur l'idée du jeune terroriste comme "bouc émissaire."

"Cette tactique de l'enfumage est très bien connue des services de sécurité et de propagande, le rapport explique, qu'elle a été utilisé avec beaucoup de succès en 2001, concernant l'attaque du 11 Septembre sur le Pentagone, où le peuple américain a été "convaincu" qu'un avion détourné avait frappé le Pentagone de plein fouet, malgré les premiers rapports de CNN indiquant que cet attentat n'était pas couronnée de succès, alors que les images du trou dans le bâtiment démontrait la taille d'un missile de croisière, et non celle d'un avion de ligne.... "

Malheureusement, conclut le rapport, les Occidentaux ne sauront jamais la vérité de ce qui est arrivé au vol 9525 de *Germanwings*, étant donné que leurs gouvernements connaissent les conséquences qui pourraient s'attendre si la vérité était connue."

Ainsi se termine l'article, chacun en pensera ce qu'il voudra, nous avons là une autre version qui mérite que l'on s'y attarde.

Nous vivons une époque formidable...

A French made aircraft followed by French fighter jets had a perfectly controlled crash IN FRANCE because the French had the remote control access codes



I can't wait to see the results of the crash investigation by the French!

Crash Airbus A320 – Gérard Arnoux relève des anomalies dans le rapport du procureur (vidéo)

<http://reseauinternational.net/crash-airbus-a320-gerard-arnoux-releve-des-anomalies-dans-le-rapport-du-procureur-vidéo/>

Dans un article précédent, nous avons dénoncé les mensonges entourant le crash de l'A320 de Germanwings. Si le refus d'accepter comme argent comptant la version officielle est du conspirationnisme, alors Gérard Arnoux, ancien pilote de ligne qui a piloté des A320 pendant 18 ans, est un sacré conspirationniste.

Dans la vidéo ci-dessous, il relève, sur le plateau du Grand Journal de Canal+ des anomalies, voire des impossibilités, contenues dans le rapport du procureur. Il dénonce également le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA) qui est, théoriquement, un organisme indépendant, mais ne l'est pas du tout du pouvoir politique en France.

On pourra aussi remarquer que, comme tous ceux que l'on pourrait classer dans la case « complotiste », il ne fait aucune conclusion. Paradoxalement, les complotistes amènent rarement des réponses, ils se contentent de poser des questions et de refuser les réponses que les non complotistes ont déjà. Pour ces derniers, toute remise en cause implique forcément que l'on ait une réponse ou théorie différente. La réaction des journalistes sur le plateau l'illustre assez bien.

lundi 30 mars 2015

Crash de l'Airbus : des incohérences relevées dans la version officielle

Alors que l'enquête sur le crash de l'Airbus A320 se dirige désormais vers la personnalité d'Andreas Lubitz, un ancien commandant de bord a relevé plusieurs « incohérences » dans la version officielle détaillée par le procureur de Marseille ce jeudi.

Le Grand Journal du 26/03/15 - Part. 1 Qui est Andreas Lubitz ?

La version officielle des circonstances du crash de l'Airbus A320 est-elle plausible ? Alors que l'enquête s'est dirigée vers la personnalité d'Andreas Lubitz, le co-pilote qui aurait volontairement crashé l'appareil, Gérard Arnoux, le président du comité de veille et de la sécurité aérienne et ancien commandant de bord, a relevé des « incohérences » dans la version dévoilée ce jeudi par le procureur de la République Marseille.

Selon l'ancien pilote, invité sur le plateau du Grand Journal jeudi soir, trois éléments ne collent pas avec la version officielle.

1. La respiration du co-pilote

Premièrement, selon Gérard Arnoux, il est impossible d'entendre le bruit de la respiration des pilotes à l'intérieur de l'appareil. Pourtant, c'est sur cet élément que se sont basés les enquêteurs pour affirmer que le co-pilote était bien conscient au moment des faits.

« Le procureur nous dit que pendant toute la descente, on entend le souffle du copilote », commence l'ancien commandant de bord. « Or, moi qui ai fait 18 ans d'A320, je peux vous certifier qu'on ne peut pas entendre le souffle de qui que ce soit, à moins que ce soit un asthmatique. Et encore, je n'en suis pas sûr. Parce qu'on a même demandé à la compagnie de nous donner des casques antibruit tellement on n'arrivait pas à se parler. L'A320, surtout les premières générations, était extrêmement bruyant au niveau soufflerie. Du coup, je peux vous certifier qu'on ne peut entendre le souffle. Ça n'est pas possible. »

2. Un bruit lors de l'activation du système ?

Deuxième incohérence selon l'ancien pilote : l'activation du système de descente ne fait absolument aucun bruit. Or, à nouveau, le procureur de la République de Marseille avait affirmé que les enquêteurs avaient entendu le copilote actionner volontairement ce système.

« Ça ne fait strictement aucun bruit », assure Gérard Arnoux. « Il n'y a que l'enregistreur des paramètres de vols qui nous le dira. Par contre, la descente est cohérente avec une telle action. »

3. Et l'alarme de la porte ?

Enfin, la dernière anomalie relevée par Gérard Arnoux concerne la porte du cockpit. Selon lui, elle aurait dû émettre un signal d'alarme si le copilote avait en effet refusé l'accès au commandant de bord.

« C'est peut-être une omission du procureur, mais normalement, quand le commandant de bord réclame l'ouverture de la porte, il le fait « standard » au début, avec un code. Et si ça ne répond pas, il le fait avec un code d'urgence qui est spécifique à cette machine. À ce moment-là, la porte doit s'ouvrir au bout de 30 secondes, sauf si l'autre pilote l'en empêche. Mais on ne nous a jamais parlé du bruit strident que ça fait durant 30 secondes. C'est pourtant une alarme extrêmement forte... »

Source : <http://www.agoravox.tv>

Publié par alalumieredunouveaumonde@gmail.com

Après le FBI, Israël débarque pour aider la France !

<http://reseauinternational.net/apres-le-fbi-israel-debarque-pour-aider-la-france/>

La chaîne I24 News rapporte qu'une équipe d'intervention israélienne devait arriver dans les Alpes dimanche ou lundi pour aider les Français à rassembler les restes des 150 victimes de l'A320. Cette équipe, qui s'appelle Zaka et formée de 8 personnes, serait spécialisée dans les situations d'urgence.

Ils devront certainement travailler en coordination avec les agents du FBI qui ont été appelés à la rescousse par les autorités françaises. Ensuite il faudra certainement demander leur aide aux Britanniques pour les inhumations.

Quand on pense que la France s'était précipité au Mali pour prendre en main la gestion du crash de l'avion d'Air Algérie en juillet dernier, et qu'elle est incapable de le faire chez elle, il y a de quoi rester dubitatif, non ?

Peut-être qu'avec l'arrivée de l'équipe israélienne nous allons enfin savoir dans quelles circonstances un pilote fou perdant la vue, et peut-être à moitié aveugle, s'est précipité, avec ses 150 passagers, contre la montagne.

Avic – Réseau International



Un logo qui tombe mal pour @Elysee_com



Par 20minutes.fr | 20minutes.fr – lun. 30 mars 2015

20minutes.fr/20minutes.fr - Le logo du compte Twitter @Elysee_com représente le «faisceau licteur» républicain stylisé., @ELYSEE_COM

WEB - Certains internautes y voient un avion qui pique du nez...

Que voyez-vous dans cette image? Si la catastrophe de GermanWings n'était pas encore dans tous les esprits, ce logo serait sans doute passé inaperçu. Mais lundi, en lançant son compte Twitter de fact-checking, le service de communication de l'Élysée n'a pas vraiment reçu l'accueil escompté.

Bienvenue sur le compte @Elysee_Com, le compte d'interaction du service communication de @Elysee pic.twitter.com/WdUGx2n6zQ

— Communication Élysée (@Elysee_Com) March 30, 2015

Il n'a pas fallu longtemps aux internautes pour y voir un avion qui tombe stylisé.

Le logo d'@Elysee_Com c'est un avion qui se crashe, c'est ça ?

— Christiane MASSERON (@chrisquette) March 30, 2015

Marrant ce graphisme d'avion qui va s'écraser @Elysee_Com, compte d'interaction du service communication de @Elysee pic.twitter.com/9mHx096xiQ"

— Gilles Pinson (@PinsonGilles) March 30, 2015

L'Élysée a vite tenté d'éduquer les masses, en soulignant qu'il s'agissait du «faisceau de licteur», un symbole non officiel de la république française depuis la révolution.

Bonjour @DiogenedArc, pour plus d'informations sur le faisceau de licteur >>> <http://t.co/21WZtNktku> cc @MehdiYanis @grandludo @Elysee

— Communication Élysée (@Elysee_Com) March 30, 2015

Mais c'est trop tard, les détournements arrivent déjà.

\O/ J'ai trouvé le message du logo de @Elysee_Com #Subliminal pic.twitter.com/a97IIOkhGI

— Captain La Doc (@quibuzzqui) March 30, 2015

Le logo de @Elysee_Com en mode double hache de #goldorak pic.twitter.com/2BkuDRxxMT

— Julien Jouanneau (@juljouanneau) March 30, 2015

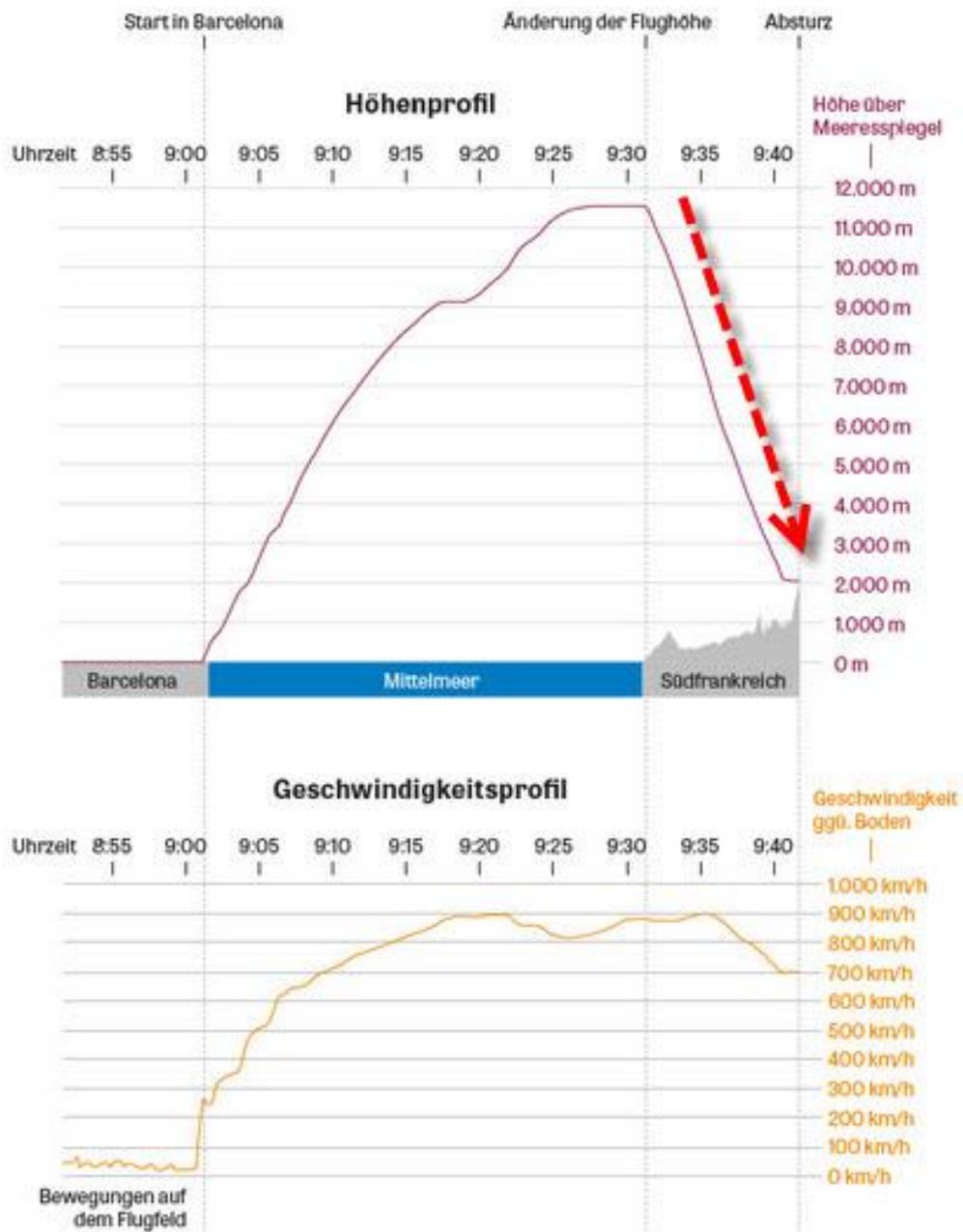
Un compte «pour dialoguer»

Pourquoi un nouveau compte, alors qu'il y a déjà @Elysee? «L'idée, imaginée par le patron de la cellule Web de l'Élysée, Frédéric Giudicelli, nous servira à dialoguer avec des citoyens ou des journalistes (...)



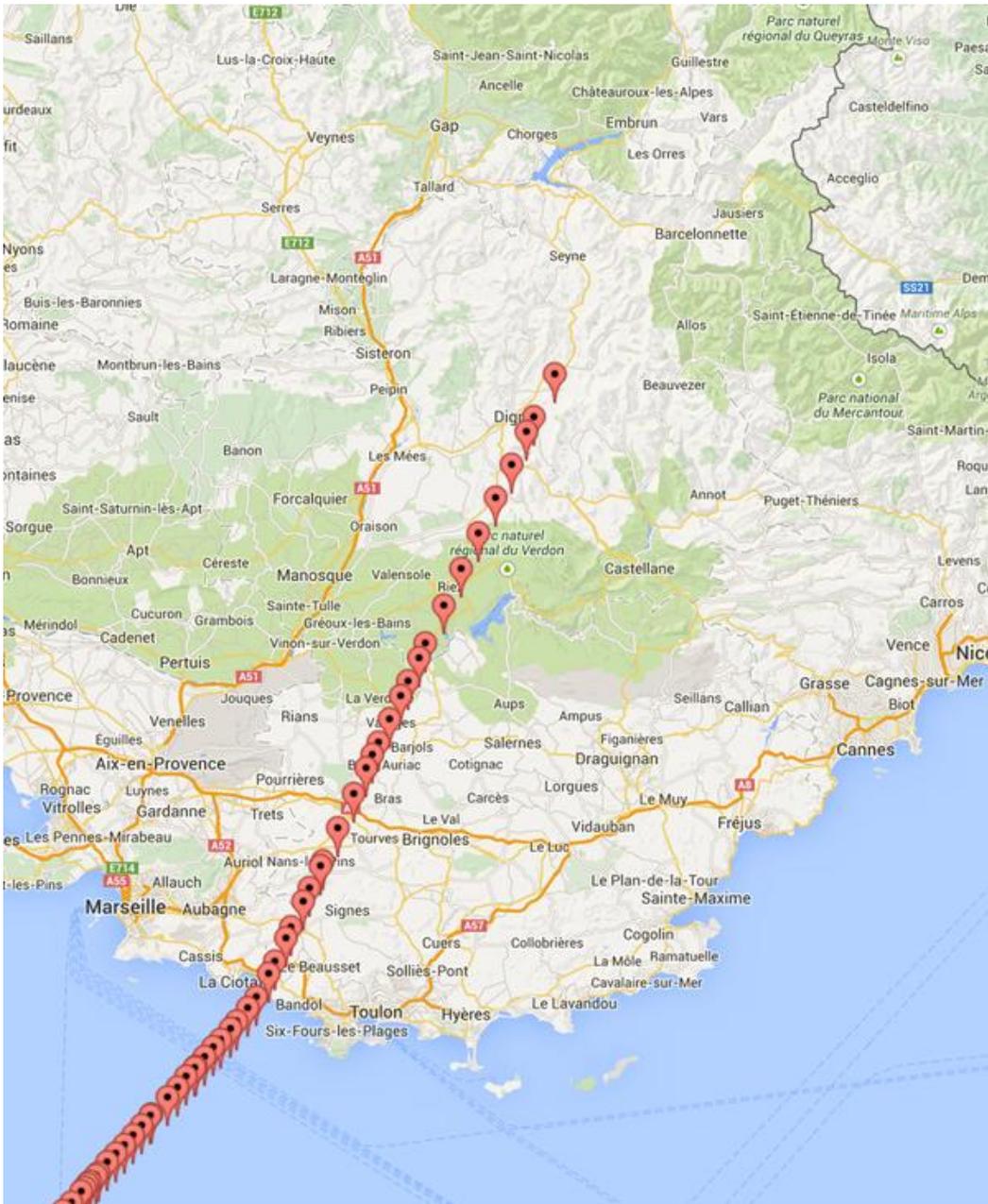
Germanwings-Flug 4U9525: Höhe und Geschwindigkeit

Flugdaten des Germanwings-Flugs 4U9525 am 24. März 2015



Quelle: Flightradar24

© ZEIT ONLINE



Ben oui ça va mal ! C'est l'histoire du vent qu'on sème et de la tempête qu'on récolte, avec la complicité des bonnes consciences tellement innocentes de leurs silences soumis... C'est l'histoire de l'argent si bon serviteur et si mauvais maître... l'histoire de la paille et de la poutre... Celle de la branche sur laquelle on est assis et pourtant qu'on scie... l'histoire du loup qui entre dans la bergerie déguisée en agneau, celle de toutes les tentations faciles qui permettent aux paralytiques de conduire les aveugles et aux candides de regarder le doigt qui leur montre la lune... "

A cette heure, pour ce qui concerne le A.320, on constate déjà une nette baisse d'intensité de l'information, après une fièvre tous azimuts destinée à noyer le poisson. Même les sites dits "activistes" ressemblent plus à des "trols de salon" (propagande aux ordres ou complice de circonstance) qu'à des réseaux d'investigation intellectuellement honnêtes.

On ne parle pas ici de vérité définitive avant de l'avoir même recherchée.... Mais d'une guerre totale de l'information... Une guerre sans âge, depuis la nuit des temps !!

Kien pour Kuruchetra - <http://ed-kuruchetra.over-blog.com/>

Vers une guerre totale de l'information

Par [Alexandre Latsa](#)

Nous voilà revenus à une sorte de nouvelle guerre froide médiatique cyber-violente, dans laquelle la Russie d'aujourd'hui apparaît de nouveau comme un modèle politique pour bon nombre d'Européens.

Bien longtemps, trop longtemps, le champ de l'information a été le domaine réservé d'une élite médiatique qui occupait tant la presse écrite que le petit écran. Dès le début des années 2000, la révolution Internet a initié un processus qui semble maintenant irréversible: l'émergence de voix dissidentes sur internet, mais aussi et surtout la possibilité pour d'authentiques spécialistes et experts de s'exprimer et de toucher un public de plus en plus large.

Le passage obligé par la presse écrite ou par les chaînes de télévision n'est plus, et ce bouleversement a notamment donné naissance à un nouveau type de citoyen: le blogueur. Généralement simple commentateur, celui-ci peut être un expert et donc apporter dans un domaine précis une expertise qui manque aux journalistes, correspondants et autres pigistes de la presse généraliste. Le blogueur présente en outre une autre force: écrivant souvent dans un esprit Wiki, bénévole ou caritatif, il n'est soumis à aucune rédaction, il tire ses revenus d'activités professionnelles sans rapport avec le monde médiatique. Souvent il entretient un dialogue avec les lecteurs de son blog, dialogue qui provoque la création de quasi think-tanks de toutes dimensions sur différents sujets.

Le blogueur est bien souvent un travailleur acharné, stakhanoviste de la vérité, ou de sa vérité, celle qui ne va pas forcément dans le sens des grands médias. Avec la multiplication des blogs, forums et témoignages venus du terrain, autant dire que les journalistes professionnels ne peuvent plus impunément écrire n'importe quoi. Désormais, pour le journaliste qui fournit une prestation médiocre ou mensongère, la punition n'est jamais très loin: elle fait rapidement le tour de la planète sur Internet, comme on peut s'en assurer [ici](#) ou [là](#). C'est sans aucun doute cette médiocre qualité du travail fourni par les journalistes français, avec une bien trop forte empreinte idéologique, qui a provoqué et favorisé l'émergence de nombreux [fantassins idéologiques](#), pour reprendre l'expression d'un journaliste français, qui ont rejoint la bataille de l'information de façon totalement bénévole, avec leur conviction pour seule arme.

Ce processus de « bloggerisation » de la communication, et donc de l'information sur Internet, bouleverse la donne et inquiète fortement les centres d'information traditionnels. Un des correspondants français à Moscou avec lequel j'ai échangé il y a quelques années m'avait confié qu'il avait parfaitement compris qu'il faisait partie de la dernière génération de journalistes traditionnels, génération qui serait probablement remplacée à terme par des bloggeurs.

Alors qu'en France on fait désormais écrire des robots à la place des journalistes, en s'inspirant de la tendance anglo-saxonne qui émerge au sein des agences généralistes de type [Associated Press](#), en Russie c'est une tendance inverse qui émerge. Le blogueur y est de plus en plus pris en considération, et depuis août 2014, une loi assimile le blogueur qui dépasse une certaine audience (plus de 3.000 visiteurs uniques par jour) à un média presque à part entière, avec des devoirs mais aussi des droits ([source](#)).

Cette évolution est fondamentale dans le cadre global de la guerre de l'information qui oppose de plus en plus frontalement l'Otan à la Russie. Longtemps les populations d'Europe n'ont eu droit qu'à une seule lecture des événements et de l'histoire: celle concoctée par les chancelleries des pays de l'Otan, puis médiatisée par les principales agences généralistes occidentales (AP, AFP et Reuters). Pendant la dernière décennie, la situation a évolué à mesure que de nombreux outils de communications non occidentaux ont émergé et pris de l'importance, que l'on pense à Al-Jazeera, Russia Today ou encore à des supports indiens ou chinois de très grande dimension qui communiquent de plus en plus activement dans les langues des pays occidentaux.

L'apparition de points de vue non-occidentaux, et non « occidentophiles » (soit absolument pas pro-américains) a beaucoup inquiété les chancelleries de certains pays occidentaux. Depuis deux ans environ, Bruxelles a activé et financé une [armée de « trolls »](#) chargés d'influencer les votes aux élections européennes.

Cette révélation a probablement convaincu une large part des européens que si l'UE critique la Corée du Nord, elle emploie pourtant les mêmes méthodes quand il s'agit de « convaincre » ses populations de bien voter. Dans ce monde médiatique en mutation, les outils de communication russes vers l'étranger ont enregistré quelques succès. Il y a les plateformes RIA Novosti et Voix de la Russie, désormais fusionnées sous l'appellation Sputnik mais aussi Russia Today, qui sont aujourd'hui des acteurs majeurs de l'information/ré-information et donc de la guerre entre médias qui fait rage.

A l'ouest c'est la panique.

Le commandant en chef des troupes de l'Otan en Europe a récemment appelé à mener une guerre de l'information, notamment sur les réseaux sociaux, tandis que le conseil américain des gouverneurs de la radiodiffusion déplorait que les Etats-Unis soient en train [de perdre](#) la guerre de l'information face à la Russie. A Bruxelles, l'ambiance est la même. Les Etats baltes et la Grande-Bretagne ont appelé à mettre en place un plan de réponse aux médias russes en lançant notamment une chaîne de télévision paneuropéenne en russe.

Face aux médias russes, une haine suintante est apparue au grand jour lorsque l'année dernière le rédacteur du magazine The Economist, Edward Lucas, a qualifié les employés de Russia Today [d'excentriques et de propagandistes](#) et appelé à rejeter et exclure « ces gens » (sic) du monde du journalisme. Pour la présidente de Lituanie, la propagande russe doit être identifiée et tout bonnement [éradiquée](#). Nous voilà revenus à une sorte de nouvelle guerre froide médiatique cyber-violente, dans laquelle la Russie d'aujourd'hui apparaît de nouveau comme un modèle politique pour bon nombre d'Européens. Mais alors que les pays occidentaux faisaient autrefois de la propagande antisoviétique en s'appuyant surtout sur les mouvements de droite, conservateurs ou patriotiques, la situation s'est aujourd'hui inversée.

Désormais, il y a en France et un peu partout en Europe des gaullistes et des patriotes qui soutiennent majoritairement la Russie, alors que ce sont les gens de centre-droit et de centre-gauche qui sont les meilleurs relais de Washington et de Bruxelles. Leur influence sur la vie de la Cité est cependant en train de fondre lentement, comme du reste le lectorat des grands médias traditionnels français.

Alexandre Latsa http://fr.sputniknews.com/points_de_vue/20150331/1015415962.html#ixzz3W2nYP2Oz

Crash d'un Airbus en France

Aucun survivant dans l'accident du vol Germanwings Barcelone-Düsseldorf



Airbus A320-200

- Germanwings, filiale low-cost de Lufthansa
- 144 personnes
6 membres d'équipage

AFP



Affaire d'Enfer !

Partie III ~ 3
avril 2015



Enquête @Kien ~ Ed-Kuruchetra

jeudi 2 avril 2015

Crash A320 : Après le FBI, Israël débarque dans les Alpes



[La France a demandé l'aide du FBI pour aider les enquêteurs dans leur besogne \(lire ici\)](#). Aujourd'hui, c'est au tour d'Israël d'envoyer 8 sauveteurs pour aider à retrouver les corps. Cette arrivée des américains et des israéliens alimenteront, nul doute, les théories du complot...

pas si dingues que cela, dont l'une émane directement [du Kremlin qui révèle que l'OTAN a ce même jour, le 24 mars, connu un échec cuisant avec leur High Energy Liquid Laser Area Defense \(HELLADS\) afin d'abattre dans un exercice une fausse ogive nucléaire \(voir ici\)](#)

Ci-dessous, un article de i24, chaine d'informations israélienne:

ZAKA, l'organisation israélienne d'intervention d'urgence et de sauvetage se rendra dans les Alpes pour aider à rassembler les restes des 150 victimes du crash de l'A320 de la compagnie Germanwings survenu mardi, selon Haaretz. L'équipe, composée de 8 membres, devait arriver dimanche soir ou ce lundi matin, selon le bureau du Premier ministre israélien.

Fondée à l'origine pour recueillir les restes humains lors des attaques terroristes dans le but de garantir une sépulture juive, ZAKA intervient également à l'étranger. Elle a notamment envoyé une équipe en Ukraine qui a permis de retrouver le corps de Yevgeni Yatsina, un soldat juif tué dans les combats à Donetsk.

Le crash de l'Airbus A320 a suscité de nombreuses théories pour tenter d'expliquer les motivations du copilote, soupçonné d'avoir provoqué délibérément la catastrophe.

Source : <http://www.i24news.tv> publié sur <http://www.wikistrike.com>

Remarque @Kien... C'est vrai qu'en France on manque de savoir-faire en ce qui concerne le ramassage de "viande hachée"... mieux vaut donc s'adresser à des spécialistes !

A320 "contre" la France : Poker-Menteur !

Rédigé par ILIANA VANKOVA ...

version "idéologique" issue du site <http://www.whatdoesitmean.com/index1855.htm>

et commenté (en gras) par @Kien pour Ed.Kuruchetra

Chacun pensera ce qu'il voudra (me concernant, voir N.B. à la fin), mais cette thèse vaut le détour et répondrait à plusieurs questions manquant cruellement de réponse. En tout cas, l'Armée Russe est déjà sur les dents. Selon The European Union Times dès le 25/3, et selon les rapports du Ministère de la défense russe, le A-320 serait abattu, ou du moins atteint, par erreur, à la place d'un missile balistique intercontinental qui devait être abattu lors d'un essai raté du Système américain de défense au laser liquide à très haute énergie HELLADS (High Energy Liquid Laser Area Defense System) depuis la zone opérationnelle de la 31e escadre de chasse de US Air Force basée à Aviano (Italie) !

...Comme ça on se canarde au dessus des alpes parce qu'ailleurs y'a pas la place pour faire des essais top-secrets ?

Détail troublant : au même moment, il y a eu des problèmes d'invisibilité d'avions au radar magnétique au-dessus de... Manchester ! Selon la même source, le 27 mars la Hollande du Nord a été paralysée par une coupure de son réseau électrique, pour des raisons similaires. La Flotte du Nord de la Marine Russe est, dès le 25 mars, en état de disponibilité opérationnelle complète de combat (en original : "Северный флот уже находится в полной боевой готовности"), suite à cette thèse de bavure militaire, ainsi que suite aux rapports détaillés du Ministère de la Défense russe à ce sujet, et suite aux observations notamment d'étranges anomalies électriques atmosphériques aux alentours du 24-25/3 au-dessus du Sud de la France, l'Ouest de l'Italie et le Sud-Ouest de la Suisse, cette région étant la zone opérationnelle de la 31e escadre de chasse de l'US Air Force, basée à Aviano !

Ok ça a l'ait crédible au premier abord, ce qui est le minimum pour un éventuel mensonge organisé, avec ou sans la complicité des russes qui peuvent en profiter pour rafistoler certains morceaux. Comme si ils avaient besoin de ça pour savoir à quoi s'en tenir. Leurs armes sont encore d'un autre niveau. On a pas bavasser autant avec le vol détruit en Ukraine non ? depuis le départ, je le sens pas !

Voici les questions auxquelles il me semble que cette thèse répondrait :

1) Depuis quand un "suicideur" en train de se suicider met-il un... masque à oxygène (le 1/4 les spécialistes nous ont appris que "on identifie clairement le souffle de Lubitz parce qu'il a mis un masque à oxygène") ? Pour se suicider à bord d'un véhicule, qui plus est un avion, on le précipite dans le vide et on attend son rdv avec l'enfer ; point, à la ligne ! S'il a mis un masque, ce n'est que la preuve du contraire : il voulait s'en sortir... dans un avion déjà mal en point (dépressurisé), non ?

Va savoir qui dit la vérité, comme si on pouvait attendre ça de menteurs professionnels... donc maque ou pas personne n'est censé le savoir !

2) Pourquoi un copilote qui aurait soi-disant "prémédité" cet acte et "dit à son... ex-petite amie" (sic) « Un jour, tout le monde connaîtra mon nom et s'en souviendra », n'a-t-il pas laissé la moindre lettre pour expliquer son acte... pour avoir la certitude que ledit jour ledit monde ne puisse pas se tromper sur l'auteur dudit acte... et ne serait-ce parce que c'est ainsi que font les "suicideurs prémédités" ?

Peut-être que ça aussi c'est une farce facile à monter si ce mec est briefer de la bonne manière comme c'est probable, pour qu'il croit faire une chose et que finalement on l'amène à une autre, du grand classique chez les "p'tits spions"...

3) Pourquoi un copilote prétendument "fou et suicidaire" n'a-t-il pas précipité l'avion à s'encastrer dans le sol de façon rapide, "le nez piqué vers le bas" et le pilote automatique désactivé, mais, AU CONTRAIRE, il a fait le nécessaire pour que l'avion soit en position HORIZONTALE jusqu'au bout (fait reconnu par tous)... comme s'il espérait jusqu'au bout, de le faire atterrir sans faire de victimes, tentative qui aurait fort probablement réussi si l'incident était arrivé au-dessus d'une zone plate ?

Question débile qui dilue le cerveau, ni plus ni moins ! C'est ça l'investigation d'Iliana de service ?

4) Pourquoi les enquêteurs ont-ils préféré "oublier" les témoignages concordant donnés à l'Armée de l'Air française, durant les heures qui ont suivi le drame par plusieurs personnes qui ont entendu une explosion et vu de la fumée sortir de l'avion, pendant qu'il était encore en vol, AVANT de percuter la montagne ?

Ben oui pourquoi ? Au moins ça on le sait ! Mais quelle cause, pour autant, comme si une seule hypothèse était certaine, il n'y a en fait que plus ou moins de cohérence et là ça déconne dur !

5) Pourquoi personne ne tient compte du fait que les débris sont éparpillés sur une zone beaucoup trop étalée, plusieurs dizaines de hectares, plusieurs flancs du massif montagneux et que des pièces du fuselage ont été trouvées EN AMONT sur le trajet avant le lieu de l'impact ? Ce qui amène logiquement à conclure que l'avion s'est désintégré en l'air et des débris s'en sont détachés déjà avant qu'il touche la terre. Fait "troublant", dixit un pilote d'hélicoptère de l'Armée de l'Air française cité par International Business Times huit heures seulement après le drame, c'est à dire avant que les autorités puissent interdire la fuite de certaines infos sensibles.

Merci de confirmer ces vérités de base. Disons qu'une partie a été "fusillée avant le choc", ça c'est d'accord, et il faut savoir pourquoi (Voir la proposition de Jim Stone), ensuite il y a un impact pas normal même à la vitesse prédite de 700km/h... donc un système de déflagration spéciale à la mode 911 avec du matos de 1° choix dont les armées ont le secret... il faut mettre des ingénieurs sur coup pour donner une version plausible du mode opérationnel, comme pour "reopen 911"...

6) Pourquoi (sinon en raison d'une brusque dépressurisation, voire partielle désintégration de l'avion en l'air) n'y a-t-il pas de trace du moindre appel téléphonique émis par les 148 passagers et autre personnel, pendant les 9 longues minutes de descente de l'appareil (entre 10:32 et 10:41), pendant lesquelles le danger était évident... et crevait les oreilles, le commandant criant depuis le couloir, comme nous l'apprend la boîte noire ?

Bravo ! ?? Mais à condition de faire confiance aux "délégués" à la boîte noire qui peut se révéler carrément obscure une fois passée dans leurs mains puisque c'est leur boulot de "nettoyer" tous les indices gênants ? Comme si dans une situation de manipulation comme celle là, on allait ensuite laisser la justice et la vérité se balader tranquillement, ça c'est vraiment un fantasme de journaliste raté... ou aux ordres ?!

7) Où est le point d'impact d'un avion de 80 tonnes ? Un tel géant s'écrasant à pleine vitesse et à la verticale aurait laissé un cratère sensiblement plus important que celui laissé par le crash, presque horizontal, du Concorde en 2000. Or ici, il n'y a aucun point de collision unique pouvant être celle d'un avion... non désintégré !

Parfait ! Où est passé la bête et comment a-t-elle été "plumée" c'est déjà du réchauffé !

8) Comment expliquer (sinon par la thèse d'un avion déjà désintégré avant de toucher la terre) le manque de débris BRÛLES, FONDUS ET COUVERTS DE CENDRES, alors que, vu la vitesse à laquelle il a percuté la montagne, les réservoirs pleins à 2/3 de kérosène, un A320 aurait intégralement brûlé comme une torche, et même des parties métalliques auraient fondu. Et le tout, débris et terre, aurait dû être couvert d'une couche épaisse de cendres à ne plus en voir les couleurs, comme après le crash de bien moindre intensité du Concorde en 2000 (dont il suffit de comparer les "images" sur Google) ? Ce n'est pourtant pas le cas ici...

Merci pour le commentaire technique, on prend ! Tout ça ressemble au sucre qui enveloppe la partie amère de la drogue qu'on veut nous faire avaler en début d'article, bien joué ?

9) Comment se fait-il que la seconde boîte noire ne soit toujours pas retrouvée, alors qu'elle est réputée indestructible et émet un signal pour être localisée, ce qui a permis d'en retrouver même aux fonds des océans ? À moins que son signal n'ait été saboté par la même raison qui a provoqué la défaillance de l'électronique de l'avion et donc sa chute : un dysfonctionnement total provoqué par un laser ultra puissant dont neutraliser les avions serait justement la tâche ? Les avions ennemis... ou les avions amis touchés accidentellement...

" ça y'est on l'a ! " Mais ça ne va rien changer comme d'hab. puisque les pompiers sont aussi les pyromanes. Bien sûr que ce genre de technique existe depuis des lustres, tu parles d'un scoop ! Reste que ça ne donne pas du tout la solution de l'équation, ça rajoute juste une inconnue !

10) Et si l'ouverture de la porte, tout comme la liaison avec la tour de contrôle, était neutralisée non pas par le copilote mais par cette même défaillance électronique ?

Allons-y spéculons, mais ne parlons surtout pas de la prise de contrôle à distance... Sacrée Iliana, t'es sûr que c'est bien toi qui écrit cet article ? T'est plutôt fleur bleue sur tes tweets jusqu'à 2013... Et puis aucune trace de ta gloire sur le net, C'est bizarre pour quelqu'un qui écrit des choses aussi sérieuses... et ce nom slave qui passe bien... pour ce qu'il n'est pas... Ha la rumeur, ça fait vraiment du chemin quand personne ne l'arrête ! Mais bon en lisant entre les lignes et en séparant le bon grain de l'ivraie même pas vraie, on peut se faire une idée de ce dont il faut se méfier, pas vrai ?

11) Et si le copilote, qui plus est paniqué s'il était vraiment le "psychologiquement instable" que l'on essaye de nous le présenter, avait d'autres choses plus importantes à faire que d'ouvrir la porte ? Stabiliser et redresser tout seul un avion avec 150 personnes, lorsque toute seconde compte par exemple...? Enfin, ces 11 questions (et plein d'autres) soulèvent les 2 QUESTIONS PRINCIPALES :

Exact et même qu'il existe un système automatique de redressement si toutefois on le neutralise pas.. N'est-ce pas ? Et donc si on peut agir de façon mécanique, il faudrait alors casser ça, d'où les avions et la fumée ? Des avions sur zone qui n'ont rien à voir avec le contrefeu des lasers "hellads" qui servent à amuser la galerie pour endiguer la recherche de la vérité qui se révèle ainsi par jeu d'ombre et de lumière encore plus grave que ce qu'on imagine ? Simple hypothèse, que Jim présente avec brio et célérité ! Mais c'est vrai que lui voit sa communication paralysée avec une menace de 15 ans de prison sur la tête ! Dur d'être un vrai freelance aux States !

12) Le malheureux copilote, qu'avait-il donc réellement fait, laissé seul dans le cockpit ? A-t-il précipité vers la montagne un avion "bien portant" (*NDLR : Dans ce cas, techniquement impossible !*) ou, au contraire, a-t-il essayé de redresser un avion mal en point, plongeant en fumée vers la montagne ? D'aucuns diront, tant qu'à faire, que, pour mieux "se suicider", il aurait craché l'avion dans la montagne... après y avoir provoqué un incendie... Et s'il n'était qu'un bouc émissaire ?

Dépressif, abandonné, drogué, schizophrène et paranoïaque etc etc... et surtout converti fanatique.. je vois pas pourquoi il faut douter de ce que disent les médias "zofficiels" d'autant qu'on risque de se faire taper pour ça... Chantons en chœur chers frères et sœurs "l'éloge" (les loges biens sûr) du grand officier...

13) Et s'il était infiniment plus simple, et nettement moins dangereux, de jeter la faute sur un gamin de 27 ans ne pouvant même plus venir se justifier, au lieu de donner l'explication qui jetterait discrédit sur 28 États membres de l'OTAN... dont, ne l'oublions pas, tous les États protagonistes dans cette affaire... font PARTIE ! Certains appelleront cela "Raison d'État"... Raison de 28 États... Un complot n'étonnerait qu'à moitié. En 1986, et des années après, on berçait les Français avec le mensonge officiel d'État que "les nuages radioactifs du Tchernobyl se sont arrêtés à la frontière orientale de la France". Pas très étonnant d'entendre que, en 2015, les anomalies électriques atmosphériques en Suisse et Italie se sont arrêtées... à cette même frontière orientale de la France dont à une quinzaine de kilomètres est arrivé le drame ! Et tant pis pour les 150 victimes et leurs familles...

Et voilà, emballé c'est pesé... Et je pèse mes mots ! Vendu ! Un Otan par ci et autant par là, ça au moins ça fait un rempart solide, puisque personne ne va arrêter ce montre là et que les citoyens pourront faire semblant de grogner en se disant que finalement y'a une explication logique et tellement "pratique" ! Inutile de chercher plus loin et plus profond, là où c'est tout noir et où ça sent fort le souffre chaud ! Faut pas être maso à ce point quand même !

Puisqu'on vous dit (suggère) que là tout est clair, circulez, c'est juste un accident et que tous les mensonges devenus trop indigestes et dangereux à gérer sont désormais "absous, dissouts", par la grâce d'Iliana Vankova !

N.B. : Je précise que je n'ai aucun intérêt personnel dans cette affaire ni lien avec quiconque de ses protagonistes. Et comme mon nom ne l'indique pas, je n'ai pas non plus pour but de promouvoir des intérêts ou des idéologies Est-Européennes (ou autres). Je suis juste qqn qui a la tête sur les épaules, qui essaye de l'utiliser (et y arrive la plupart des cas) et qui réalise que la thèse du "pilote fou" qui se serait suicidé en "suicidant" un avion et ses passagers est une indécente imposture qui ne tient absolument pas debout !

Ouf ! tant mieux on est soulagé, tout ça n'est que hasard innocent, mais attention on ne joue pas à la poupée là ! C'est de la haute voltige criminelle et pas du tout le genre petit accident "otanien" qui se produit c'est sûr un peu trop souvent ! Mais là ça sent vraiment le roussi et il vaut mieux laisser toutes les options en marche. Dans ce cas on ne balance pas une seule hypothèse comme l'évidence définitive, mais on regarde dans diverses directions, et du coup on ne peut éviter de croiser certain chemins si l'on va vraiment au fond des choses. C'est là qu'on trouve Jim Stone et Veteran'Today entre autres... Car les autres sont un peu à la ramasse en ce moment ... Entre les trolls grassouillets et les imbéciles heureux, difficile de trouver un passage "autorisé"... Il faut donc que ce soit Marie-Claire et Iliana qui fasse le beuz ?????????????????????? Ouais !?

Et si ce garçon n'a fait que "redresser et stabiliser" l'avion, mais ses efforts n'ont pas suffi pour contrecarrer l'état de l'avion et pour sauver les 150 personnes à son bord, dont lui-même... Je pense juste à sa courte vie, interrompue si brusquement, au fait qu'il ne puisse même pas se défendre, à ce qu'est en train d'endurer sa famille en plus de sa mort, et qu'il est possible qu'il est mort en martyr et pas en diable...

Ha ça manquait le couplet "mélo", ça fait mieux ! Sûr ! Sans rancune...

A French made aircraft followed by French fighter jets had a perfectly controlled crash IN FRANCE because the French had the remote control access codes



I can't wait to see the results of the crash investigation by the French!



<http://ed-kuruchetra.over-blog.com/>

La désinformation amplifiante se poursuit à rythme soutenu...

par les proxénètes du " pas net !? "

Encore du sensationnel ? Qui permet de voiler l'essentiel ? Avec l'agence Reuter & l'AFP en tête de gondole sous les auspices de papy Rothschild puisque ça aussi lui appartient ? Et Paris Match qui passe le relais avec son "crédit bien assuré"...

Exclusif : Derniers instants avant le crash

Ce cockpit d'Airbus est similaire à celui de l'avion de Germanwings. Depuis les attentats du 11 septembre, le blindage a été renforcé et les serrures à trois points sont devenues obligatoires. AFP

Le 31 mars 2015 | Mise à jour le 31 mars 2015 - Frédéric Helbert

Un enregistrement de quelques secondes retrouvé dans les décombres semble confirmer les données récupérées dans l'une des deux boîtes noires de l'A320.

[A lire sur Bild.de: Neues Beweismittel : Video aus Todesflieger zeigt letzte Sekunden - News Ausland - Bild.de](#)

Paris Match a pu visionner un enregistrement de quelques secondes pris avant [le crash du vol 4U9525](#) de la compagnie Germanwings et récupéré dans les décombres par une source proche de l'enquête. Sa provenance – un téléphone portable - ne fait aucun doute.

La scène est tellement chaotique qu'on ne distingue personne mais les cris des passagers révèlent qu'ils étaient parfaitement conscients de ce qui allait arriver. On entend crier « Mon Dieu » en plusieurs langues. On entend également, par trois fois au moins, des coups métalliques qui laissent penser que le pilote tente d'ouvrir la porte du cockpit au moyen d'un objet lourd. Vers la fin, après une secousse plus forte, les cris s'intensifient. Puis plus rien.

Cette version des derniers instants du vol Germanwings est confortée par une autre source à laquelle Paris Match a eu accès : les données récupérées dans le « Cockpit Voice Recorder », l'une des deux [boîtes noires](#) de l'A320. Celle-ci enregistre les sons et les conversations émises dans la cabine de pilotage. Son contenu nous a été restitué et résumé par un enquêteur qui a pu l'écouter. Nous en publions le déroulé.

Crash A320 Mystérieuse vidéo tournée dans l'avion ?

20minutes.fr – mer. 1 avr. 2015 <http://www.20minutes.fr/societe/1576707-20150401-crash-a320-germanwings-questions-autour-mysterieuse-video-tournee-avion#xtor=RSS-176> - Reuters

ENQUETE - Paris-Match confirme que son journaliste a bien visualisé cette vidéo, mais ne l'a pas en sa possession...

Imbroglia autour d'une vidéo que Paris-Match et Bild ont évoqué mardi soir, tournée au smartphone qui dévoile les derniers instants du crash de l'A320 de la Germanwings. Et qui prouve que les passagers avaient conscience que l'avion allait s'écraser. On entendrait dans cet enregistrement les cris des passagers et « Mon Dieu », en plusieurs langues. Ces images, Paris-Match assure les avoir visionnées et qu'une source près de l'enquête aurait retrouvé l'enregistrement dans les décombres. Un journaliste de Paris Match a déclaré ce mercredi à l'AFP avoir pu visualiser la vidéo mais Paris Match ne la détient pas !

Une information « fausse » pour le gendarmes (Y'a des désinformation vraies ? - @Kien)

Mais dès mardi soir, un premier doute se fait jour. En effet, la gendarmerie dément cette information. Ces affirmations sont « complètement fausses », a réagi le lieutenant-colonel Jean-Marc Ménichini, de la gendarmerie française, interrogé par CNN. Il a précisé que les téléphones mobiles collectés sur le site du crash n'avaient pas été « encore exploités » par les enquêteurs. Des téléphones qui devraient être envoyés pour analyse à l'Institut de recherche criminelle de la gendarmerie nationale à Rosny-sous-Bois, près de Paris, a précisé le lieutenant-colonel Ménichini.

Démenti du procureur

Ce mercredi, nouveau démenti, de la part du procureur cette fois. Il assure que cette fameuse vidéo ne figure pas « en l'état actuel » à l'enquête. Si quelqu'un possède une vidéo du crash, il « se doit de la remettre » aux enquêteurs, ajoute-t-il dans un communiqué.

« Je ne possède pas cette vidéo »

Mais Paris Match persiste. Paris-Match « ne possède pas » de vidéo prise dans l'avion A320 de Germanwings, mais en a « visualisé » une, affirme mercredi dans une interview filmée le journaliste qui en a rendu compte dans l'hebdomadaire.

« Je ne possède pas cette vidéo », affirme-t-il dans cet entretien, mis en ligne sur le site internet de [Paris-Match](http://www.20minutes.fr). « C'est un passager qui filme de l'arrière de l'avion, précise-t-il, ajoutant que cette vidéo « n'apporte rien à l'enquête ». Régis Le Sommier, grand reporter et directeur adjoint de l'hebdomadaire assure à USA Today : « Nous avons vérifié et enquêté sur cette vidéo et nous sommes plutôt sûrs de notre source, qui est une source proche de l'équipe qui enquête. » Il précise que l'image est mauvaise mais que « le son ne laisse pas de doute que les passagers savent ce qu'il se passe et ce qu'il va se passer »

Allez ! pendant ce temps là le compteur tourne... Et les bourriques aussi ! Comme si c'était les agences officielles qui allaient nous dérouler le tapis sur une affaire aussi grave. Par contre le faire croire redort leur blason défraîchi et le déni offusqué de la "gendarmure" laisse penser que le dragon bleu-blanc-rouge a les naseaux qui fument... Et toutes ses dents ? - @Kien

La deuxième boîte noire retrouvée, 150 profils ADN isolés

Idem ! ça manquait à l'appel, voilà donc de l'ADN à l'appel et surtout à la pelle, sans doute grâce aux équipes de la pas-sion venues spécialement pour faire l'exégèse de la camarade ! Tout rentre dans l'ordre, doucement mais sûrement... Ha ça a été dur quand même ! -@Kien

Crash A320 : Trois éléments de l'enquête dévoilés par le Procureur de Marseille

Le procureur Brice Robin et le général David Galtier montrent des photos e la deuxième boîte noire de l'A320. - AFP
Amandine Rancoule Mis à jour le
03.04.2015 à 07:51



Le procureur de la République de Marseille, Brice Robin, a révélé les derniers éléments de l'enquête pour «homicides involontaires» ouverte après le crash dans les Alpes de l'A320 de Germanwings le 24 mars. Au total, 150 personnes ont péri dans la catastrophe. *20 Minutes* vous livre les trois choses à retenir.

- **La deuxième boîte noire retrouvée**

Elle a été trouvée jeudi, noircie par le feu et enfouie sous 20 centimètres de terre par une gendarme du peloton de gendarmerie de haute montagne de Chamonix, «sur la gauche d'une ravine déjà explorée», a précisé Brice Robin. Elle a notamment été découverte grâce au prêt par [le Bureau d'enquêtes et d'analyses \(BEA\)](#) d'une autre boîte noire, issue d'un précédent crash aérien, qui a permis de la reconnaître plus facilement l'objet.

Elle contient 500 paramètres du vol, comme la vitesse, l'altitude, la trajectoire etc. «Cette deuxième boîte noire nous donnera tous les éléments du vol», a expliqué le procureur, évoquant un «complément indispensable sur ce qui s'est passé dans les dernières minutes de ce vol».

- **Le copilote était vivant au moment du crash**

Brice Robin a révélé que [le copilote Andreas Lubitz](#), soupçonné d'avoir volontairement précipité l'avion sur la montagne, avait à plusieurs reprises au cours des dernières minutes agi sur les commandes de l'appareil «pour éviter le déclenchement de l'alarme de survitesse». D'après lui, cela indique que l'homme était «vivant et conscient» au moment du crash. Selon le procureur, la respiration du copilote s'entendait [dans l'enregistrement de la première boîte noire](#). Mais, jusqu'à présent, on ne savait pas s'il était conscient pour autant.

- **«150 profils ADN isolés»**

Sur les lieux du crash, 470 scellés d'effets personnels ont été effectués et 40 téléphones portables «très abîmés» ont été trouvés. Au total, 2.854 fragments ont été traités et 2.285 échantillons ADN trouvés. Après la récupération des restes humains des personnes à bord de l'A320, «50 profils ADN ont été isolés, a indiqué Brice Robin. Cela ne signifie pas que nous avons identifié les 150 victimes. Il reste à effectuer la comparaison des ADN post-mortem avec les ADN ante-mortem», prélevés sur les familles des victimes.

Ces identifications peuvent prendre entre trois et cinq semaines. Elles seront suivies d'une «validation» par la commission ad hoc prévue par Interpol, avant la remise des corps aux familles. Mais dès que les identifications auront lieu, les familles seront prévenues.

Crash A320 : La messe est-elle dite ? [@Kien]

la 2nd boîte noire confirme l'action volontaire du copilote



Par Djallal MALTI | AFP – il y a 13 minutes



AFP/AFP - Des photos de la seconde boîte noire de l'Airbus A320 présentées le 2 avril 2015 lors de la conférence de presse du procureur Brice Robin à Marseille

L'analyse de la deuxième boîte noire de l'A320 de la Germanwings, retrouvée jeudi par les gendarmes, confirme l'action volontaire du copilote et appuie la thèse selon laquelle il a précipité l'appareil à sa perte, selon les derniers éléments de l'enquête. "Une première lecture fait apparaître que le pilote présent dans le cockpit a utilisé le pilote automatique pour engager l'avion en descente vers une altitude de 100 ft" (pieds, soit environ 30 m, NDLR), a annoncé vendredi le Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA).

"Puis, à plusieurs reprises au cours de la descente, le pilote a modifié le réglage du pilote automatique pour augmenter la vitesse de l'avion en descente", a ajouté le BEA, en charge de l'enquête de sécurité autour de ce crash. Ces éléments viennent appuyer la thèse selon laquelle le copilote Andreas Lubitz, 27 ans, a précipité l'avion vers sa perte, causant la mort des 150 passagers et membres d'équipage présents à bord.

Le BEA n'a pas apporté de précisions supplémentaires, indiquant simplement que ses "travaux continuent pour établir le déroulement factuel précis du vol". Baptisée Flight Data Recorder (FDR), cette seconde boîte noire est une pièce essentielle à l'enquête, car elle permet d'ôter tout doute sur les circonstances de l'accident. Elle contient les données relatives au vol de l'appareil (vitesse, altitude, actions des pilotes sur les commandes, etc.) et permet de savoir précisément ce qui s'est passé depuis son décollage de Barcelone (Espagne) à destination de Düsseldorf (Allemagne) le 24 mars dernier.

Elle a été retrouvée jeudi par une femme gendarme du peloton de gendarmerie de haute montagne (PGHM) de Chamonix, enfouie à environ 20 cm sous terre dans une zone qui avait déjà été fouillée par des enquêteurs. "C'est en recherchant (des) vêtements que je l'ai trouvée", a rapporté Alice Coldefy, seule femme membre du PGHM de Chamonix.

"On avait une photo de boîte noire sous plusieurs angles, on l'a sortie et on l'a comparée avec ce qu'on avait trouvé et c'était ça. Tout le monde était content, c'était un soulagement. (...) Un soulagement pour tous les gens qui travaillent là depuis une semaine et demi sans relâche", a-t-elle poursuivi. Jusque-là, seuls les éléments contenus dans l'autre boîte noire, le Cockpit Voice Recorder (CVR), retrouvé le jour même du drame, qui enregistre les conversations à l'intérieur de la cabine de pilotage, étaient connus.

L'analyse du CVR avait révélé qu'Andreas Lubitz était seul dans le cockpit avant le crash et établi qu'il avait "volontairement permis la chute de l'avion", selon le procureur de la République de Marseille, Brice Robin, en charge de l'enquête judiciaire. Sur les lieux du crash, les recherches ont repris vers 9H30 vendredi. Une quarantaine de gendarmes étaient sur la zone avec pour mission de retrouver un maximum d'effets personnels (vêtements, appareils photos, téléphones, etc) en vue de les restituer aux familles des victimes après identification.

Ils sont équipés de crampons, piolets, baudriers et masque pour la poussière. La gendarmerie avait indiqué mardi soir qu'il n'y avait "plus de corps sur la zone du crash". Selon Brice Robin, "150 profils ADN ont été isolés" grâce aux recherches. Mais, a-t-il précisé jeudi, "il reste à effectuer la comparaison des ADN post mortem avec les ADN ante mortem", fournis par les familles. La remise des corps aux familles aura lieu après "validation" des identifications, a-t-il ajouté en évaluant à "trois à cinq" semaines le délai nécessaire pour identifier les victimes.

Sur place, le ministre de l'Intérieur Bernard Cazeneuve s'est rendu vendredi au Vernet, le village le plus proche du lieu du drame, où il a déposé une gerbe devant la stèle érigée en mémoire des victimes du crash. Il a également rendu hommage, dans la chapelle ardente de Seyne devant 250 personnes, "à toutes celles et ceux qui se sont mobilisés avec force", évoquant les pompiers, gendarmes, policiers, médecins et simples habitants qui se sont mobilisés depuis plus de dix jours. "Un immense merci pour tout ce que vous avez fait", a-t-il ajouté.

En Allemagne, dont 72 ressortissants ont péri dans le crash, l'enquête s'est rapidement orientée vers la personnalité du copilote. La justice allemande a découvert que M. Lubitz avait "été en traitement psychothérapeutique pour des tendances suicidaires il y a de nombreuses années", avant l'obtention de son brevet de pilote. Sur sa tablette électronique, les enquêteurs ont pu constater qu'il avait fait des recherches "sur les manières de se suicider" ainsi que sur "les portes de cockpit et leurs mesures de sécurité", a indiqué jeudi le parquet de Düsseldorf, en charge de la partie allemande de l'enquête.

Le crash a conduit plusieurs compagnies aériennes européennes à revoir les mesures de sécurité en vol, avec la présence désormais obligatoire de deux personnes en permanence dans le cockpit.

Comment taire tout ? Comment tout enterrer ? Juste comme ça justement ! C'est un pari hasardeux ? Moins que celui de l'implication d'état au lendemain du septembre ! Et pourtant tout a été à nouveau bien nettoyé, même si ça a été un peu laborieux et qu'il a fallu employer les grands moyens, FBI et Mossad sur place pour organiser le maquillage et mettre chacun devant ses responsabilités sous menace de rétorsion. C'est maintenant l'hypothèse sur laquelle il ne faut rien céder si l'on veut finalement faire toute la lumière sur cette "affaire d'enfer" !

Certes on joue ici à contre mille, surtout depuis que tous les éléments de preuve ont été reconstitués pour donner corps au scénario qui était en train de fuiter... Quand on connaît les techniques de contrôle psychique et les protocoles des "programmes MK-Ultra anglo-germano-saxons", il faut comprendre que la simple falsification du dossier d'un "dépressif moyen" est du niveau de la maternelle des sections "psy-ops" des services spéciaux. Tous les moyens étant bons et autorisés pour parvenir à ses fins. Même pas besoin d'employer les grands... moyens !

La seule condition pour mettre en œuvre toute cette "zmâlah" là, c'est que le jeu en vaille la chandelle ! Et là, connaissant leurs talents latents, version "perfide Albion, jésuitisme fourbe et fatuité sioniste", il ya peu de chance de passer au travers de leurs tirs si bien "croisés"...

Laissons tout ça mijoter quelques temps et laissons remonter à la surface les pièces du puzzle qui n'auront pu être enterrées avec les victimes !

La messe n'est pas dite pour autant ! [@Kien]