

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 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 activé. 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 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... Tout 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 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 n'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 États 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 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, c'est 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. 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<sup>e</sup> 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 coincé 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 unis 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 indiscrètes" 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 renseignements 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.

## Épilogue

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](mailto: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 Birkenbach 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](#)