



Sinds de aanslagen van 9/11 in New York is er hard gewerkt aan systemen in de luchtvaart waarbij, indien nodig, controle over een vliegtuig op afstand kan worden overgenomen.

Zonder dat dat publiek bekendgemaakt is, is dit geïnstalleerd in alle commerciële [fly by wire vliegtuigen](#) waarvan de Airbus A320 er één is. Hetzelfde type als het afgelopen dinsdag neergestorte Germanwings toestel.

Er wordt steeds meer nadruk gelegd op de geestesgesteldheid van Andreas Lubitz.

Dat is vergelijkbaar met hoe men de publieke opinie manipuleerde ten tijde van de massamoorden van [James Holmes en Adam Lanza](#).

Wanneer we de situatie van de Germanwings Airbus nog eens kritisch bekijken dan is het goed mogelijk dat co-piloot Andreas Lubitz simpelweg buiten bewustzijn was tijdens het laatste en fatale deel van de vlucht.

Een aanwijzing daarvoor is dat de openbaar aanklager publiek bekend heeft gemaakt, naar aanleiding van opnamen uit de cockpit, dat zijn ademhaling tot het allerlaatste moment rustig was en dat er geen noemenswaardige spanning waar te nemen was. Bij monde van specialisten is ook uitgelegd dat dit onlogisch is in het geval iemand een zelfmoordactie onderneemt waarbij dan altijd de hartslag en dus ook de ademhaling, significant versnelt. Ook als het vliegtuig onverwacht een gevaarlijke daling inzet, wat dus gebeurde, dan zal de hartslag van deze co-piloot dramatisch hebben moeten versnellen, wat dus niet gebeurde.

Het is bekend dat de captain de cockpit niet binnen kon komen (als die informatie klopt). Iedereen gaat er vanuit dat de toegangsdeur bewust geblokkeerd is door co-piloot Andreas, maar dat hoeft dus niet het geval te zijn geweest. Sterker nog, alles wijst erop dat hij niet langer in staat was de deur te openen.

Volgens [luchtvaartdeskundige Benno Baksteen](#) zijn er twee opties:

*„Of de piloot is onwel geworden of de deur werd bewust dichtgehouden.” De deur van de cockpit kan namelijk alleen van binnenuit geopend worden.*

*Als de deur van de cockpit dichtgedaan wordt, valt hij automatisch weer in het slot. „Sinds de aanslagen op 11 september 2001 zijn die deuren allemaal gepantserd en vergrendeld. De deur kan alleen vanuit de cockpit geopend worden,” aldus Baksteen. „Als er op de deur geklopt wordt, kan degene die in de cockpit op een schermje zien wie er voor de deur staat. Dan besluit de piloot of hij de deur opent of niet.”*

*„De persoon buiten de cockpit kan met een code toegang vragen. Dan gaat er een signaal af in de cockpit. Maar ook in dat geval moet de persoon die in de cockpit is toegang geven.*

Stel nu dat Andreas niet bij bewustzijn was en dus niet kon reageren op de pogingen van de captain om de cockpit binnen te komen.

Eén manier waarop hij bewusteloos geraakt zou kunnen zijn is het [door het zenuwgif TCP:](#)

*In de A320 worden keer op keer hoge concentraties van het zenuwgif TCP (Tricresylfosfaat) gemeten.*

*In januari 2015 drongen zwaar giftige dampen de cockpit van een Germanwings vlucht van Lissabon naar Keulen binnen. Waarom schrijven de media hier niet over? Waarom nemen ze zonder enig commentaar de verzekeringen van experts over dat er geen veiligheidsproblemen met de A320 zijn?*

*Enkele maanden geleden berichtte de Deutsche Welle ook al over het zenuwgif in deze toestellen. In februari 2015 moest een Germanwings Airbus een noodlanding in Lyon maken, mogelijk vanwege dit probleem.*

Daarmee komen we wellicht uit op een ander en sinister scenario:

Begin deze maand [schreven wij ook al een artikel](#) over de mogelijkheid om vanaf de grond de besturing over te nemen van fly by wire vliegtuigen. We schreven dit artikel dat ging over de verdwijning van vlucht MH370, naar aanleiding van informatie die ons bereikte via een lezer.

Vanwege de importantie ervan hierbij nogmaals een stukje daaruit:

*Naar aanleiding van alle waardeloze nieuws verslaggeving vanuit de msm en de altijd groeiende vraag waarom en hoe dan in het hoofd ben ik gaan zoeken en een kennis van mij, een ex-piloot, wees mij op het override systeem dat alle fly-by-wire toestellen sinds 9-11 aan boord hebben.*

*Dit betekent dat overheden m.a.w. de verzamelaars van informatie etc etc ten alle tijden ieder passagiers toestel kunnen besturen en met de Satcom link aan boord weten ze tot op 25 meter nauwkeurig waar ieder toestel zich bevind/ bevonden heeft.*

*Het Honeywell patent nummer is US7475851 B2.*

*Naar het schijnt leased Rolls Roys zijn motoren zodat zij ten alle tijden eigendom blijven van*

*de fabriek dit om hun motoren altijd, 24/7, te kunnen volgen en monitoren op brandstof verbruik, oliedruk etc.*

*Als we dan wat gaan zoeken dan blijkt de Boeing 777 inderdaad ook te beschikken over [fly-by-wire technologie](#):*

*Fly-by-wire wordt sinds de F-16 toegepast in gevechtsvliegtuigen en is voor het eerst in lijnvliegtuigen toegepast bij de Concorde. Airbus gebruikt het in de A320, de A330, de A340, de A350 en de A380. Boeing gebruikt het systeem in de B777 en de B787.*

*Dan blijkt ook inderdaad dat Honeywell een patent onder dat nummer [heeft ingediend](#) in 2003. Een systeem dat ze noemen “[de automatische piloot die niet uitgezet kan worden.](#)”*

*Het is zodanig ontworpen dat mochten er gekke dingen gebeuren met een vliegtuig of dingen die erg afwijken/verdacht gedrag dan bestaat de mogelijkheid op afstand in te grijpen en de besturing volledig over te nemen en het zelfs dus ergens te laten landen.*

*Volgens de lezer beschikken alle fly-by-wire toestellen over deze niet te onderbreken automatische piloot en in dat geval lijkt het duidelijk dat men via dat systeem de besturing van de Malaysia Boeing heeft overgenomen en het toestel ergens heeft laten landen, zoals op [Die go Garcia](#).*

Stel dat er wel, in dit geval dan duidelijk bewust, zenuwgas is verspreid in de cockpit net toen de captain (waarschijnlijk toevallig) naar buiten ging. Andreas Lubitz raakt bewusteloos en is daardoor niet meer in staat om nog te reageren ergens op.

Met de mogelijkheden om dit vliegtuig op afstand te besturen, moet het een koud kunstje geweest zijn voor de dader om de daling, die ook door het control center in Düsseldorf is opgemerkt, in te zetten. Zodanig bovendien dat het lijkt alsof dat vanuit de cockpit is gedaan.

De grote vraag die dan overblijft is: Was het Lufthansa zelf die dat op afstand deed of een onbekende derde partij?

Ook in [het manifest van Lufthansa](#) zelf staat beschreven hoe en met welke technologie ze het vliegtuig tot in detail kunnen volgen. Een stukje daaruit luidt:

“Constant monitoring of all aircraft in the Maintenance Control Center Lufthansa Technik's Maintenance Control Center monitors the technical status of the serviced aircraft worldwide, both on the ground and in the air, and controls necessary procedures. The structural statuses of the aircraft and the due dates for required and planned modifications and tasks are constantly tracked and monitored.

Everything that is part of fleet management is controlled here around the clock and around the world. At the Lufthansa Traffic Control Center in Frankfurt, staff compile all required data on the Lufthansa fleet operating worldwide using what is known as the ACARS system (Aircraft Communications Addressing and Reporting System), a data network using HF radio and satellites, and analyze it. Potential faults are immediately detected.”

Co-piloot Andreas Lubitz wordt al bij voorbaat schuldig verklaard en de praktijk bewijst dat dat een grote rode vlag is als er direct en zonder enig onderzoek een schuldige wordt aangewezen. Misschien liggen de kaarten wel heel anders en is hij slachtoffer van een sinister complot, net als de rest van de 149 passagiers.