

[Le Web](#)[Les vidéos](#)

AIRBUS : LA MORT EST DEVANT !

Depuis vingt-neuf ans la France et l'Europe s'acharnent contre moi. Pour quel résultat ?

Page 2 : mes premières prises de position publiques, le 1^{er} août 1988 (dépêche AFP du 31 juillet).

Pages 3 à 5 : .. les années quatre-vingt.

Pages 6 et 7 : et maintenant ?

Pages 8 à 10 : **alerte AF447 Rio-Paris !** (vies humaines inutilement en danger, par centaines).

Page 11 : c'est évident, mais...

Compléments - Subornation de témoin - François Hollande - Conclusion provisoire

Pages 12 à 18 : compléments 1, un regard sur l'histoire de l'aviation qui donne à réfléchir.

Pages 19 à 26 : compléments 2, des détails sur un passé récent... et sur l'avenir du coté des Etats-Unis !

Pages 27 et 28 : compléments 3, **alerte décrochage !**

Page 29 : subornation de témoin.

Page 30 : François Hollande.

Pages 31 et 32 : conclusion provisoire.

En page suivante, mes premières prises de position publiques, le 1^{er} août 1988 :

Le Quotidien de Paris, 1^{er} août 1988

(et tous les médias français)

(reprend dans son intégralité une dépêche AFP du 31 juillet)

. . .



Michel Asseline (premier plan) et son copilote devant la carcasse de l'avion

AFP

Airbus A 320 : la réplique des pilotes

Michel Asseline, commandant de bord de l'Airbus A 320 accidenté à Mulhouse-Habsheim, suspendu après la publication du rapport d'enquête préliminaire (lire p. 13) a affirmé hier à l'AFP sa volonté de « rester digne face aux attaques de la presse » et a refusé de « commenter le rapport de la commission d'enquête ».

Un syndicat de pilotes d'Air France, dissident du SNPL, le SPLAF, a mis en cause « l'inconsistance du rapport » dans un communiqué. De son côté, un copilote sur A 320, Pierre Gaud, également interrogé par l'AFP, ne s'est pas prononcé sur l'accident de Mulhouse, mais a souligné qu'il estimait « insuffisante la formation des pilotes sur A 320 ainsi que les informations contenues dans leur manuel technique d'utilisation (MTU) compte tenu de la nouveauté radicale pour un avion civil de la gestion de vol par ordinateur. » M. Asseline, interrogé par téléphone, s'est contenté de souligner face aux attaques dont il est l'objet

avec son copilote Pierre Mazières, qu'ils étaient « des pilotes responsables et compétents », et qu'il avait « confiance dans le ministre et dans la justice. »

M. Asseline a réaffirmé qu'« ils étaient intimement convaincus de voler à 100 pieds au-dessus du terrain d'Habsheim et non à 30 pieds » au moment de l'accident.

30 pieds

Interrogé sur un éventuel « changement intempestif de calage altimétrique » qui aurait été de nature à l'induire en erreur — incident qui s'était déjà produit sur cet appareil et sur d'autres A 320 selon le rapport — M. Asseline n'a émis aucune opinion, rappelant sa volonté de réserve pendant la poursuite de l'enquête.

Norbert Jacquet, responsable du bureau du Syndicat des pilotes de ligne d'Air France (SPLAF), qui se présente comme une fraction dissidente de la section Air France du SNPL, estime en revanche que l'équipage a été induit en erreur, tout en précisant qu'il n'est pas le défenseur de MM. Asseline et Mazières.

La direction nationale du SNPL avait estimé plutôt positif que le rapport s'oriente vers une responsabilité partagée de l'équipage et de la compagnie. Dans un communiqué dénonçant « l'inconsistance du rapport préliminaire et ses omissions », M. Jacquet reproche au contraire à la commission de n'avoir publié que les informations sonores de la radio-sonde, qui révélait que l'avion volait à 30 pieds d'altitude. Il réclame la publication des valeurs affichées par l'ordinateur pour l'altimètre barométrique, qui avait connu des incidents auparavant.

Le SPLAF met également en cause « une limitation anormale par l'ordinateur de l'action du pilote sur les commandes de vol ». Selon M. Jacquet, « bien que le commandant ait tiré le manche à fond en butée arrière entre une et deux secondes avant la lisière de la forêt », comme l'indique le rapport, « ceci a été sans action sur la trajectoire, car le pilote n'a pu pendant ces secondes fatales que contrearrêter la tendance à l'atterrissement programmé par l'ordinateur lorsqu'on est à 30 pieds de

M. Gaud a indiqué de son côté, qu'il a « relativement confiance dans l'avion, car il ne faut jamais faire une confiance aveugle. » Toutefois, remarquant que l'A 320 est le premier appareil civil pour lequel existe « des lois de pilotage informatisées », il souligne que les pilotes ne sont pas encore familiarisés avec ces lois « qui régissent les réactions de l'avion dans chaque situation de vol et sont parfois inattendues par rapport à un avion classique. »

« Nous ne disposons pas d'informations suffisantes sur ce qui se passe dans les phases de vols transitoires (après le décollage ou avant l'atterrissement), a-t-il estimé. Selon lui, « la formation au pilotage de l'A 320 effectué par Airbus Industrie n'a duré qu'un mois et n'a pas donné aux pilotes les connaissances en informatique nécessaires pour maîtriser ce nouvel avion. »

LES ANNEES QUATRE-VINGT

Airbus avait bruyamment lancé en 1982 la « nouvelle technologie Airbus » destinée à rendre les pilotes presque inutiles à l'en croire. Un prélude à l'avion de ligne totalement automatique « *dans les dix ans* », comme il le déclarait à l'époque, soutenu par les pouvoirs publics. On pouvait lire des pleines pages et double pages de publicité telles que « *Airbus, Setting the Standards* », « *le nouvel A320, une intelligence supérieure est arrivée* », « *A320, son cerveau sort du nôtre... Aerospatiale : l'entreprise qui dépasse l'imagination* » et d'autres formules du même tonneau.



...

Il n'était pas rare d'entendre des responsables d'Airbus, en premier lieu Bernard Ziegler, soutenus par les pouvoirs publics, tenir des propos tels que « *les ordinateurs des Airbus corrigent les erreurs des pilotes* », « *l'A320, ma concierge peut le piloter* », « *on ne demande pas à un pilote de savoir ce qu'il y a dans son Airbus de la même manière qu'on ne demande pas à un chauffeur de taxi de savoir ce qu'il y a sous le capot de son véhicule* », « *le cerveau des Airbus remplace celui des pilotes* »...

Quelques brillants commentateurs des médias ont même écrit : « *L'équipage pourrait être composé d'un pilote et d'un chien. Le pilote pour nourrir le chien. Le chien pour mordre le pilote si celui-ci veut toucher à quelque chose.* »

MES INQUIETUDES DES ANNEES QUATRE-VINGT

Après une période difficile dans les années cinquante et soixante l'aviation française était devenue une des plus sûres du monde, si ce n'est la plus sûre avec Qantas. Mais des clignotants se sont allumés.

Extrait du quotidien l'Alsace du 16 novembre 1988 : « *En 1985 déjà, Norbert Jacquet avait mis en cause, par écrit, la formation des pilotes à Air France ainsi que certains fonctionnements de l'aviation civile en évoquant la possibilité d'accidents* ».

En marge de l'affaire du crash de l'Airbus A 320 **Un pilote d'Air France porte plainte pour subornation de témoin**

Ilaine de membres. En 1985 déjà, Norbert Jacquet avait mis en cause, par écrit, la formation des pilotes à Air France ainsi que certains fonctionnements de l'aviation civile en évoquant la possibilité d'accidents.

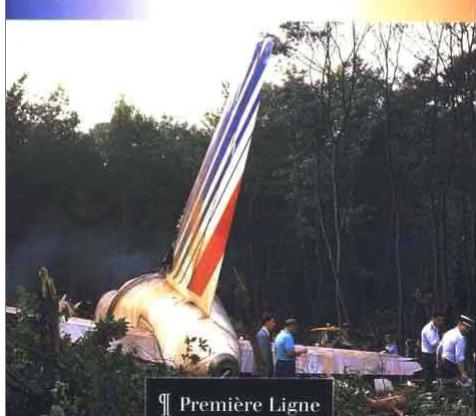
Après le crash de l'Airbus à Habsheim

NORBERT JACQUET
AIRBUS
L'assassin habite à l'Élysée

LIVRE PARU AU DEBUT SEPTEMBRE 1994

La lecture des premiers chapitres de mon livre paru en 1994 est par ailleurs édifiante. J'ai tout simplement annoncé le crash de Habsheim survenu le 26 juin 1988. Les documents de l'époque le prouvent. Ce livre est téléchargeable gratuitement au format PDF à partir d'une page Web : <http://jacno.com/an01.htm>

NB. Le titre peut surprendre, voire choquer, mais à ce moment sortait le livre de Jean Montaldo « Mitterrand et les 40 voleurs ». En outre, tout ce que j'expose dans mon livre correspond à la réalité et justifie pleinement son titre.



.../

TF1, EMISSION DE TELEVISION « CIEL, MON MARDI ! », 2 MAI 1989



Jacquet, Coffe, Dechavanne, Barral

Extraits (6 minutes) sur YouTube et Dailymotion :

<https://www.youtube.com/watch?v=8FjUc9agYXU>

http://www.dailymotion.com/video/x58xxe_airbus-syndicats-de-pilotes-et-norb_news

Emission complète (27 minutes), fichier WMV en lecture directe ou téléchargeable :

<http://jacno.com/vdo/ciel-mon-mardi.wmv>

C'était une fameuse émission hebdomadaire à l'époque, animée par Christophe Dechavanne. Une émission-phare, parmi les plus regardées, dont tout le monde parlait le lendemain (il n'y avait à cette époque que cinq chaînes, dont une payante sur abonnement, Canal+, la sixième chaîne M6, chaîne musicale, commençant à peine à développer son réseau). L'émission de Dechavanne était en direct, ce qui évite toute suspicion de manipulation ou de censure.

Christophe Dechavanne précise que, invitées à cette émission, la direction d'Air France et la Direction générale de l'aviation civile ont décliné l'invitation. Il en fut de même avec Claude Béchet, président de la commission d'enquête sur le crash de Habsheim. Seuls présents : Jean-Pierre Coffe, des victimes, Xavier Barral, vice-président national du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL), majoritaire, et moi. Barral a confirmé à l'antenne qu'il représentait également... la direction d'Air France, à la demande de celle-ci ! Durant l'émission Xavier Barral n'a pu que me féliciter : l'exposé des raisons de ma situation « médicale » et professionnelle ne souffrait aucune contestation. Et lorsque j'ai dénoncé les défauts de l'Airbus et la malhonnêteté des enquêteurs officiels, il n'a pu qu'approuver : « *Norbert a raison sur l'accident de Habsheim et sur l'A320. Norbert a fouillé beaucoup de choses. Il a trouvé pas mal de choses intéressantes* ». Et il conclura, quelque peu contrarié, que « *Norbert le dénonce beaucoup plus brillamment que nous, c'est sûr* ».

A la question de conclusion de l'animateur j'avais répondu en ces termes : « *Le transport aérien reste sûr parce qu'on vit encore sur un acquis, mais on a tout lieu de craindre qu'il en sera différemment dans les années qui vont suivre. C'est la raison pour laquelle il appartient aux pilotes qui, finalement, sont les garants de la sécurité à bord -d'une part parce qu'ils sont à bord, d'autre part parce qu'ils sont techniciens-, je pense que c'est à nous, pilotes, de tirer la sonnette d'alarme actuellement.* ».

C'était bien sûr l'évolution en France qui m'inquiétait en premier lieu.

.../

ET MAINTENANT ?

SAFRAN MET LES PIEDS DANS LE PLAT



Retrouvez de vraies sensations de vol avec le mini-manche du futur

Bien souvent, lorsqu'on pense au pilotage d'un avion, la première image qui vient à l'esprit est celle du pilote actionnant le manche de l'appareil. Descente, montée, virage, de vraies sensations de vol. Dans la réalité, avec un mini manche passif, si les pilotes de ligne donnent bien des ordres au joystick, ils n'ont pas de retour direct des efforts de l'avion. Aujourd'hui, grâce à son mini-manche actif, ou « side-stick unit » (SSU), Safran Electronics & Defense réconcilie les deux mondes ! En faisant la synthèse de la mode ancienne, à base de tringlerie mécanique reliant le manche du pilote à celui du copilote, et du tout électrique, à l'origine de la mise au point des mini-manches passifs, le SSU, grâce à la simulation des lois d'effort, permet au pilote de retrouver de vraies sensations de pilotage. Pour passer à l'étape de mise en pratique, l'équipe à l'origine de la conception du SSU a choisi de confronter son innovation à des professionnels chevronnés. Retour sur les premières impressions de ceux-ci.



Extrait d'une publication de la société Safran

Safran, entreprise française, le plus important fournisseur habituel d'Airbus (avions civils), met en cause l'avionneur européen, s'agissant des **commandes de vol** et, explicitement, de la **sécurité des vols**. Ce n'est pas un coup de couteau dans le dos, mais quand même un bon coup de gourdin sur la tête. Extraits de sa présentation de ses mini-manches actifs :

« Les pilotes d'Airbus, constructeur qui a depuis longtemps passé le cap des commandes de vol électriques tout en restant sur un mini-manche passif, sont particulièrement sensibles à toutes les fonctionnalités du SSU qui permettent d'avoir [...]»

« Certaines fonctions permises par le SSU décrites ci-dessous sont à même de faire évoluer les philosophies de pilotage liées aux commandes de vol de première génération, fruit de compromis liés aux limites techniques de l'époque.

« L'un des principaux avantages du SSU réside tout particulièrement dans le couplage gauche-droite [...] »

Après d'autres remarques visant Airbus, Safran conclut par un dernier caillou dans le jardin toulousain :

« En résumé, le SSU a fait l'unanimité chez les pilotes testeurs qui le jugent "*bluffant de réalisme tout en apportant des éléments supplémentaires de sécurité*" selon les termes de Maxime Nomico, pilote Airbus dans une grande compagnie française. Ils espèrent donc voir ce nouveau système devenir le standard de l'aéronautique civile. »

Source Safran : <https://www.safran-electronics-defense.com/fr/media/retrouvez-de-vraies-sensations-de-vol-avec-le-mini-manche-du-futur-20161006>

.../

Airbus se retrouve tout seul avec ses mini-manches « boites à ressort Nintendo » non couplés, sans retour d'effort et invisibles d'un pilote à l'autre. Airbus se retrouve tout seul avec ses manettes de poussée à crans fixes. Airbus se retrouve tout seul avec tous ses logiciels des systèmes vitaux d'une complexité aussi inutile qu'accidentogène parce qu'ingérables en situation difficile et qui peuvent en outre prendre parfois la maîtrise totale de l'avion sans que les pilotes puissent s'y opposer. Jusqu'à la catastrophe : Habsheim, Bangalore,... Toulouse,... Toulouse (bis),... Perpignan, AF447, QZ8501... (MS 804 ?)...

ET AUSSI...



Premier vol du démonstrateur du programme Sagitta d'Airbus

Airbus procède en Afrique du Sud à de discrets essais d'un drone avec le premier vol d'un démonstrateur :

<http://www.air-cosmos.com/premier-vol-du-drone-sagitta-d-airbus-ds-98191>

« La France a raté le rendez-vous des drones »



Ce programme Sagitta confirme qu'avec vingt ans de retard sur les Américains et dix ans de retard sur le « petit Français » Dassault, le géant européen Airbus commence ses recherches sur un nouveau drone. Airbus confirme du même coup sa renonciation à ses choix des années quatre-vingt. La France et l'Europe se sont enfoncées dans l'erreur pendant plus de trente ans, une évidence depuis quelque temps déjà aux yeux de ceux qui suivent un peu ces affaires. Cette évidence a même fini par être **reconnue publiquement par le ministre Jean-Yves Le Drian en mai 2013**. « *La France a raté le rendez-vous des drones* » :

<http://norbert-jacquet.jacno.com/eads-drones-le-drian-airbus-zero-pointe-pour-la-france/>

UN REGARD SUR L'HISTOIRE DE L'AVIATION QUI DONNE A REFLECHIR

Tout cela est à méditer à la lumière de l'histoire de l'aviation. L'impasse dans laquelle Airbus manifestement se trouve pourrait se transformer en tombeau. Des rappels utiles de l'histoire de l'aviation, avec des **prises de position de Boeing des années quatre-vingt-dix**, figurent en « compléments 1 », pages 12 à 18 du présent PDF. Des décisions doivent être prises et assumées.

DES DETAILS SUR UN PASSE RECENT... ET SUR L'AVENIR DU COTE DES ETATS-UNIS !

Les cafouillages, souvent mortels, de ces dernières années montrent bien qu'Airbus patauge. Il faut aussi voir ce qu'il se passe aux Etats-Unis. C'est en pages 19 à 26 du présent PDF, « compléments 2 ». Et en pages 27 et 28, « compléments 3 », on trouve des faits relatifs à la **sorite de décrochage** qui confirment que l'attentisme peut conduire à une situation financièrement insurmontable pour Airbus. Le temps presse.

ALERTE AF447 RIO-PARIS !

AF447 RIO-PARIS :

RAPPEL DE QUELQUES FAITS CONCERNANT LES COMMANDES DE VOL

Des vies humaines sont très inutilement en danger, par centaines

Ce qui figure dans ces pages 8 à 10 est **connu de la justice depuis 2011**. Les images (figures 1, 2 et 3) sont extraites du rapport d'étape N°3 du BEA du 29 juillet 2011 sur le crash du vol AF447 Rio-Paris.

NB : les deux paragraphes suivants sont, par exception, un peu techniques, mais leur lecture montre qu'il n'est pas nécessaire de s'interroger sur le sens de leur contenu et qu'il suffit de se limiter aux deux pages suivantes sur les commandes de vol pour comprendre certains faits qu'on tente de cacher par le mensonge et les falsifications.

Ce qui est exposé en pages 9 et 10 a pour seul objet de rappeler un gros problème avec les commandes de vol en laissant de coté toutes les autres causes du crash, entre autres l'absence de couplage des manches, l'absence de retour d'effort dans ceux-ci, les difficultés de gestion des manettes de poussée à crans fixes, la complexité des fausses informations délivrées à l'équipage par les systèmes de bord dès l'apparition de la première panne, les lacunes dans la documentation mise à disposition des pilotes ainsi que le manque de formation et d'entraînement de ceux-ci sur avions Airbus résultant de la seule volonté du constructeur et des pouvoirs publics.

Pareillement, les conséquences du blocage de la sonde d'incidence gauche jusqu'à 50 secondes après le déclenchement des événements (pages 109, 110 et 114 du rapport précité du BEA) et celles résultant d'une possible panne dormante affectant la « vitesse verticale sélectionnée » (page 114 du rapport) ne sont pas analysées dans ce bref rappel de quelques faits qui sautent aux yeux.

Ces constatations sur les commandes de vol sont **connues de la justice depuis 2011**. Elles lui ont été plusieurs fois rappelées. Tout a en outre été publié sur le Web.

.../

LE DECLENCHEMENT DES EVENEMENTS : L'AVION A COMMENCE PAR PLONGER

Avant même la déconnexion du pilote automatique, puis de l'autopoussée, l'avion a commencé à plonger. Sans intervention des pilotes.

La figure 1 ci-dessous est un extrait de la page 114 du rapport d'étape du BEA du 29 juillet 2011. Cet extrait concerne l'assiette. On voit que l'assiette, stable à 3° environ, diminue rapidement à 0° (flèche rouge). Elle augmente ensuite en raison de l'intervention du pilote qui tire sur le manche en annonçant, conformément à la procédure, « *j'ai les commandes* ».

Ce constat de la plongée de l'avion se confirme à la lecture d'autres paramètres. Pour simplifier, je n'en retiens qu'un ici : les indications de l'altimètre (figure 2).

La figure 2 est un extrait de la page 93 du même rapport du 29 juillet 2011. L'avion perd près de 400 pieds en quelques secondes, passant de 35 000 pieds à 34 636 pieds, ce qui correspond à une mise en descente marquée. Un plongeon.

Le pilote a agi conformément à ce qui est répété durant la formation de base de tout pilote : en premier lieu toujours assurer la trajectoire. Cet impératif est asséné à tous les pilotes durant tous leurs stages et entraînements au cours de leur carrière. **EN PREMIER LIEU ASSURER LA TRAJECTOIRE !**

Accuser les pilotes d'avoir tiré sur le manche sans raison est un très grossier mensonge.

La connaissance de l'intégralité des paramètres, avec la précision correspondant à celle de l'enregistrement et non par quelques courbes tracées « avec un pieu » comme l'a fait le BEA, permettrait d'affiner cette analyse. Malheureusement, cette pièce à conviction principale est toujours cachée aux familles de victimes. Elle ne figure toujours pas dans le dossier d'instruction, en violation de la loi, et ce malgré des demandes répétées de parties civiles depuis le printemps 2011.

FIGURE 1

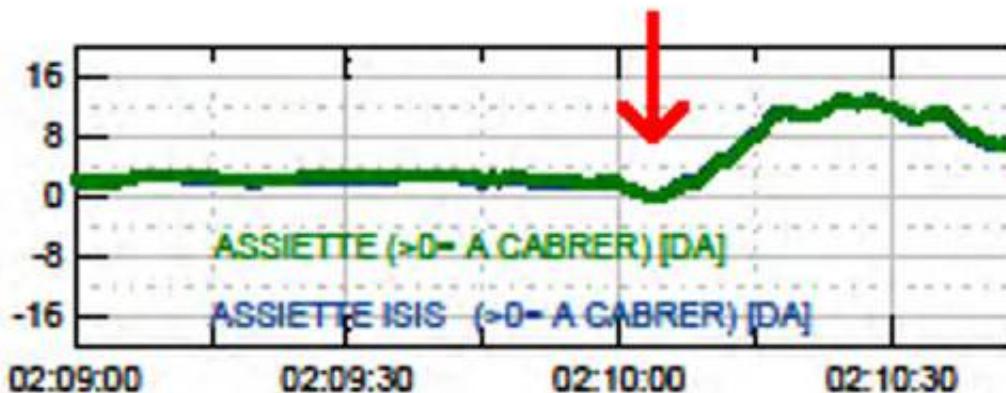


FIGURE 2

2 h 10 min 11	minimum (local) de 34 636 ft	et 5,5°.	Qu'est ce que c'est que ça ?
La CAS ISIS passe de 270 kt à 73			

LES COMMANDES DE VOL NE REPONDAIENT PLUS

En figure 3 ci-dessous se trouve un extrait de la page 114 du rapport d'étape du BEA du 29 juillet 2011 (les ajouts rouges en marge sont de ma main). Cet extrait concerne les paramètres suivants : positions/mouvements des manches, positions/mouvements des gouvernes de profondeur et positions/mouvements du plan horizontal réglable (PHR). L'étude de ces paramètres permet de vérifier si les demandes des pilotes, en montée et en descente, ont été suivies d'effet par les systèmes.

Le BEA a présenté la courbe des gouvernes d'une manière biaisée (figure 3, les ajouts rouge en marge étant de ma main). Cette présentation ne permet pas de saisir immédiatement la réalité. La courbe des gouvernes aurait dû être présentée comme il a été fait en figure 4. Et la vérité saute aux yeux.

On constate en effet qu'à aucun moment les gouvernes ne sont allées « à piquer », malgré les demandes fréquentes et parfois appuyées des pilotes en ce sens. On constate même que ces gouvernes de profondeur partent d'elles-mêmes en butée « à cabrer » et y restent, ne s'éloignant momentanément de la butée que de très peu, malgré les actions des pilotes. On constate aussi que le PHR part lui aussi de sa propre autorité en butée « à cabrer ». Que pouvaient faire les pilotes ? Les commandes de vol ne répondaient plus !

La connaissance de l'intégralité des paramètres, avec la précision correspondant à celle de l'enregistrement et non par quelques courbes tracées « avec un pieu » comme l'a fait le BEA, permettrait d'affiner cette analyse. Malheureusement, cette pièce à conviction principale est toujours cachée aux familles de victimes. Elle ne figure toujours pas dans le dossier d'instruction, en violation de la loi, et ce malgré des demandes répétées de parties civiles depuis le printemps 2011.

FIGURE 3

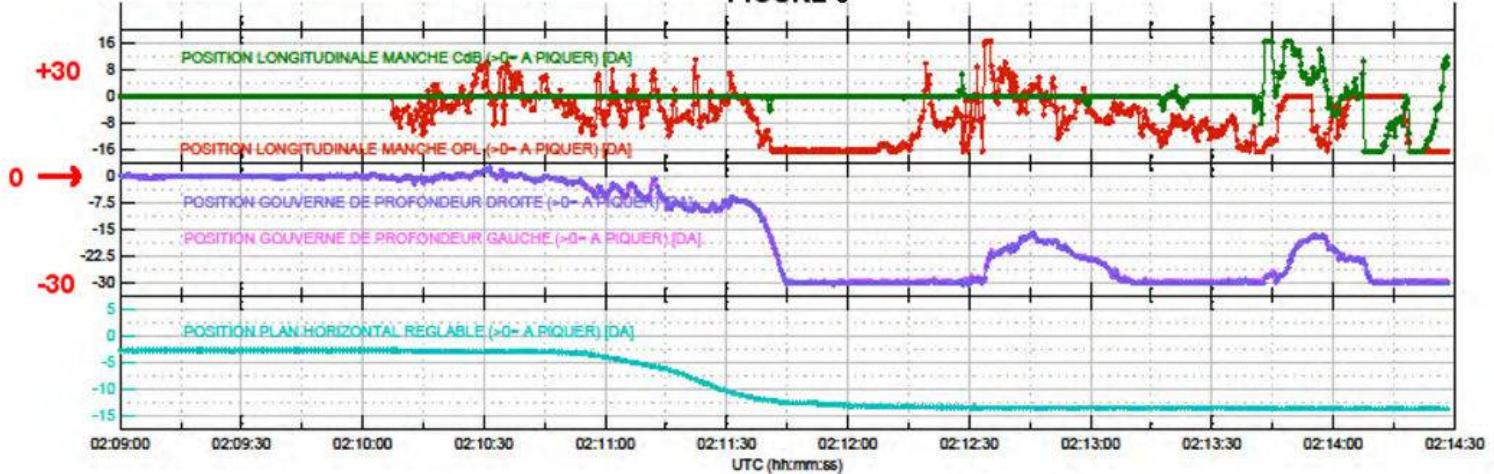
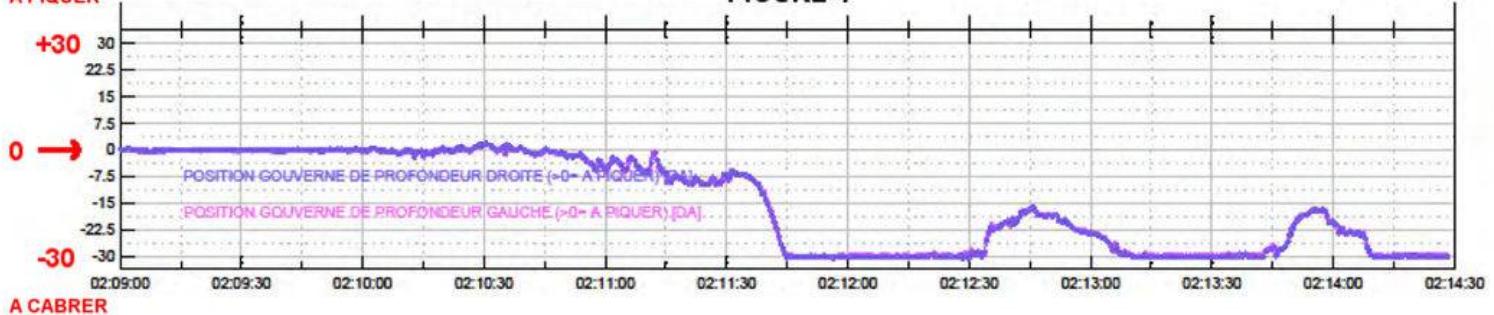


FIGURE 4



C'EST EVIDENT, MAIS...

« SECURITE DES VOLIS : IDENTIFIER LES "PRECURSEURS" »

C'est une évidence, mais c'est encore mieux quand c'est rappelé par un spécialiste !

Tout est dans le titre d'un [article d'aerobuzz.fr](#) et dans son chapeau : « *En matière de sécurité, qu'elle soit aérienne, routière, industrielle, médicale, ..., l'identification et la prise en compte des "précurseurs" permettent d'éviter qu'une occurrence bénigne n'évolue en un incident ou un accident si elle se répétait dans des conditions ou circonstances plus défavorables...* »

The screenshot shows the aerobuzz.fr homepage with the logo at the top left. The main navigation menu includes 'Actualités', 'Emploi', and 'Agen...'. Below the menu, there's a horizontal bar with categories: AVIATION GÉNÉRALE, TRANSPORT AÉRIEN, DÉFENSE, INDUSTRIE, HÉLICOPTÈRE, JOBS, and CULTURE AÉRO. The article title 'Sécurité des vols : Identifier les <Précurseurs>' is displayed prominently in the center. Below the title is a summary in French. To the right, there's a sidebar titled 'Les brèves' with several news items listed.

TRANSPORT AÉRIEN Publié le 2 mars 2017 par Michel Trémaud [Commentaires](#)

Sécurité des vols : Identifier les « Précurseurs » premium

En matière de sécurité, qu'elle soit aérienne, routière, industrielle, médicale, ..., l'identification et la prise en compte des "précurseurs" permettent d'éviter qu'une occurrence bénigne n'évolue en un incident ou un accident si elle se répétait dans des conditions ou circonstances plus défavorables. Nous vous proposons de revisiter ici les principaux aspects de cette quête pour la recherche des tous premiers signes annonciateurs d'incidents et accidents.

Aerobuzz donne des précisions sur l'auteur de l'article : « *Michel Trémaud a débuté sa carrière au Bureau Veritas, l'a poursuivie à Air Martinique et Aerotour, avant de rejoindre Airbus pour une carrière de près de 30 ans, consacrée principalement aux opérations en vol, essais de développement / certification et sécurité des vols. Dans ces fonctions, il a contribué à de nombreux projets pilotés par l'OACI, IATA, la Flight Safety Foundation et Eurocontrol... »*

LE PRECURSEUR AVAIT IDENTIFIÉ LES PRECURSEURS !

Que penser de tout cela quand on constate que depuis vingt-neuf ans les institutions s'acharnent contre **LE** précurseur, celui qui dès le début des années quatre-vingt avait identifié « *les "Précurseurs"* » ?

...
J...

COMPLEMENTS 1

UN REGARD SUR L'HISTOIRE DE L'AVIATION QUI DONNE A REFLECHIR

En pages 13 et 14 du présent PDF figurent des prises de position de Boeing, relativement récentes (dans les années quatre-vingt-dix).

En pages 15 et 16, c'est un peu moins récent (dans les années soixante-dix). Il s'agit d'un livre publié en 1977 sur le crash du Douglas DC10 survenu en 1974 à Ermenonville. Douglas fut le plus grand constructeur civil d'après-guerre (DC3, DC4 DC6/DC7, DC8, DC9 et DC10). Il a fini « mangé » par Boeing.

Pages 17 et 18, c'est vraiment plus ancien. Le Concorde dans les années soixante, le Comet britannique dans les années cinquante et surtout **les hydravions dans les années trente et quarante.** Avec quelques interrogations sur Airbus en conclusion.

.../

Le Figaro Magazine, 30 décembre 1994

LE FIGARO MAGAZINE

30 DEC 94

BOEING: PRÉCISIONS

A la suite de notre article « Airbus contre Boeing » (notre numéro du 12 novembre), nous avons reçu une longue lettre de Boeing France dont nous extrayons les passages suivants :

(...) Boeing n'a jamais « méprisé » Airbus. Tout au plus pourrait-on dire que Boeing a sous-estimé pendant des années la capacité des gouvernements européens à subventionner le consortium aussi généreusement et aussi longtemps.

[(...) Boeing n'a jamais été amené à « essayer de rattraper un certain retard technologique » sur Airbus, car il n'en a aucun. Boeing maîtrise parfaitement les technologies les plus avancées, mais sa stratégie consiste à n'exploiter que celles qui sont rentables et qui apportent donc une réelle valeur ajoutée aux compagnies utilisatrices.]

- Boeing n'a jamais hésité à reconnaître et à se féliciter du plafonnement des avances remboursables accordées à Airbus, mais nous continuons de souhaiter que toute forme de subvention soit entièrement bannie et que le plafonnement des subventions ou avances soit, en fait, ramené à zéro, seul moyen d'assurer une concurrence loyale à armes égales.

(...) Concernant les « aides indirectes » apportées notamment par les commandes militaires, dont vous ne citez que les 0,5 % dont bénéfice Aerospatiale (chiffre au demeurant très sous-évalué), il faut comparer ce qui est comparable. A savoir, les contrats dont bénéficient les constructeurs américains dans le cadre de concurrences acharnées étroitement contrôlées par les organismes d'Etat), et ceux dont bénéficient l'ensemble des quatre partenaires industriels du consortium Airbus (la plupart du temps sans concurrence) : ces « aides indirectes » sont environ deux fois supérieures en Europe.

Quant à l'affirmation que « la guerre totale est déclarée » entre Boeing et Airbus, nous laissons bien évidemment les auteurs de l'article libres de leur appréciation de la situation. Nous préférons parler, quant à nous, de concurrence, acharnée certes (dans quel secteur ne l'est-elle pas aujourd'hui ?), mais saine et bénéfique pour tous.

ALEXANDRE DE COURIS
PORTE-PAROLE BOEING FRANCE

Air & Cosmos - Aviation International, 6 janvier 1995



6 JAN 95

BOEING

AIR ET COSMOS / AVIATION INTERNATIONALE

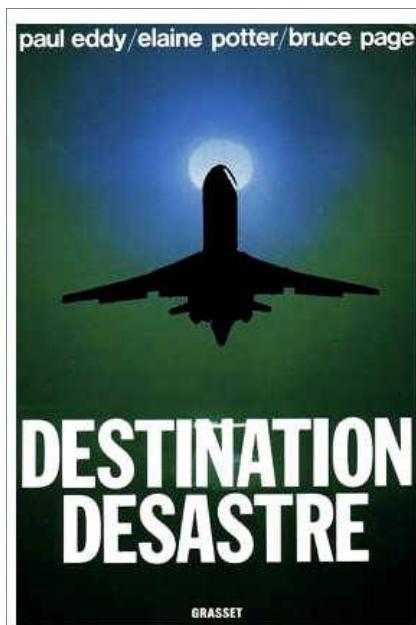
UNE TERCIE PUBLICITE, C'EST DU JAMAIS VU DANS L'AERONAUTIQUE

1

« DESTINATION DESASTRE »

Douglas fut le plus grand constructeur civil d'après-guerre (DC3, DC4 DC6/DC7, DC8, DC9 et DC10). Il a fini « mangé » par Boeing. Un livre publié en 1977 sur le crash du DC10 survenu à Ermenonville en mars 1974 livre quelques éléments d'une possible explication parmi d'autres sur cette disparition.

Ci-dessous, la notice de présentation de ce livre sur le site Web de l'éditeur Grasset (« *avertissements qui furent prodigués et auxquels on ne prêta pas attention* »... « *règles de sécurité ignorées* »... « *incroyables négligences* »... « *ensemble de fautes criminelles* »... tout un programme !) :



Parution : 22/03/1977
Pages : 348
Format : 150 x 230 mm
Prix : 22.40 €

Destination désastre

Paul Eddy

Elaine Potter

Bruce Page

En mars 1974, un DC-10 s'écrasait dans la forêt d'Ermenonville. La pire de toutes les catastrophes aériennes : 346 morts. Les auteurs (tous journalistes du Sunday Times) de Destination désastre racontent toute l'histoire de cet avion maudit. Ils détaillent les avertissements qui furent prodigués et auxquels on ne prêta pas attention, les règles de sécurité ignorées, les incroyables négligences dans le domaine de l'inspection et de l'observation des consignes, tout un ensemble de fautes criminelles qui aboutirent à la disparition de 346 personnes, dont beaucoup d'enfants. Il ne s'agit pas seulement, ici, de l'histoire d'une catastrophe : Destination désastre est aussi l'histoire d'une industrie et des succès et des échecs de cette industrie. Les auteurs du livre analysent aussi bien la politique des grandes nations en matière d'industrie aéronautique que des dispositions absurdes et macabres de la loi qui s'applique à l'indemnisation des familles des victimes. Les auteurs se livrent, en outre, à une étude statistique des accidents d'aviation qui ont accablé toutes les compagnies qui sillonnent le ciel de la planète. C'est donc un tableau de la fiabilité des compagnies d'aviation qui nous est offert. Il ne manquera pas d'en étonner beaucoup.

On trouve beaucoup de choses dans ce livre. Y compris la confirmation de l'existence d'interventions politiques (Nixon) pour ne pas obliger le constructeur à modifier les portes de soute, ce qui a conduit au crash.

.../

Première page de la préface du livre

PRÉFACE

Voici l'histoire, aussi complète que possible, d'une catastrophe. Elle n'a pas de précédent dans les annales de l'aviation civile : un avion géant, chargé au maximum, s'est écrasé le 3 mars 1974 près d'Ermenonville. Nous établirons et les causes et les conséquences de cette catastrophe. Mais nous irons plus loin.

Ce livre est aussi une enquête sur la nature même de l'industrie aéronautique civile. Les deux histoires sont inexorablement liées. Car la pire catastrophe aérienne de tous les temps n'était pas un accident dans le sens que l'on prête généralement à ce terme : disons plutôt qu'elle fut le résultat des énormes contraintes politiques et commerciales qui s'exercent sur la construction aéronautique. Cette catastrophe, certains l'avaient prévue. Et prédite.

Le monde entier a été bouleversé. Aux États-Unis, le Congrès s'est emparé de l'affaire, mais l'émotion s'est dissipée bien avant que l'enquête officielle sur les causes de l'accident ait défini les responsabilités de chacun. En fait, seuls quelques avocats américains représentant les parents des victimes poursuivent à l'heure actuelle la quête de la vérité. Leurs activités cesseront quand les parents de ces victimes auront obtenu une compensation monétaire qu'ils jugeront suffisante.

On peut douter qu'ils y parviennent. Le désastre d'Ermenonville, l'enchaînement de circonstances qui l'ont provoqué prouvent que si le système de transport commercial aérien dans le monde occidental est remarquablement sûr, il est loin d'être aussi sûr qu'il pourrait l'être. Notre enquête met en évidence les leçons qu'il faudra tirer de cette affaire. Nous ne prétendons pas qu'une

.../

LES HYDRAVIONS

ET QUELQUES MOTS SUR LE CONCORDE ET LE COMET

Extraits d'une note rédigée, diffusée et publiée le 16 juillet 2008 à propos de Latécoère.

[...]

Latécoère était un des plus importants constructeurs civils dans les années trente et le plus prestigieux. Persuadé que l'hydravion représentait le futur du transport longue distance (« *il vaut mieux faire un atterrissage de fortune avec un hydravion qu'un amerrissage avec un avion terrestre* », c'est ce qu'on trouvait à satiété dans la presse de l'époque) il a développé, comme les autres constructeurs en France et dans le monde, des hydravions de plus en plus gros. En France, les industriels ont imposé leurs vues aux pouvoirs publics et aux médias, contre l'avis d'une poignée de pilotes « récalcitrants » soutenant René Couzinet, concepteur et constructeur de la série des Arc-en-ciel, partisans de l'avion terrestre pour des raisons... qui se révéleront exactes à 100% (vitesse, légèreté, expérience dans la gestion des pannes, notamment les pannes moteur, avec le principe, nouveau, de « l'excédent de puissance »...). Le premier vol d'un Arc-en-ciel, trimoteur terrestre « à roulettes » de 10 tonnes et 27 mètres d'envergure, à ailes basses cantilever, ce qui est devenu le standard, a eu lieu en mai 1928. La première traversée de l'Atlantique Sud avec un Arc-en-ciel est intervenue en janvier 1933, avec Jean Mermoz aux commandes. Avec des années d'avance sur tous, en France et dans le reste du monde.

La guerre n'a rien changé en France, à la différence des autres pays, où on avait compris et où, avant même la guerre, on avait lancé des programmes de long-courriers transatlantiques terrestres (en Allemagne avec le Focke-Wulf 200 et aux USA). En France, après-guerre, Latécoère se targuait encore de fabriquer les plus gros hydravions du monde et de battre la plupart des records. « *Les hydravions de tous les records* » (ce qui était vrai... dans la catégorie « hydravions », bien sûr). Malgré des achats d'hydravions par Air France, peut-être un peu décidés en haut lieu, ce sont, comme on sait, les avions terrestres qui l'ont emporté, par KO, dès la fin de la guerre, avec le Douglas DC4/DC6 (avion militaire à l'origine et qui avait bénéficié d'un développement et d'une production militaires) et surtout le Lockheed Constellation, le plus gros succès, (conçu dès avant-guerre pour un usage exclusivement civil, mais qui connut une utilisation militaire en raison de la guerre). Boeing arrivait assez loin derrière, ayant choisi les deux voies (le réseau Pacifique a justifié pendant quelque temps l'utilisation des hydravions, notamment en raison de la rusticité des infrastructures). L'Allemagne, après la guerre, avait interdiction de construire des avions, tant civils que militaires, à l'exception de petits modèles d'avions civils à vocation touristique.

Air France a fait voler quelques Laté après-guerre (Laté 631), non sans déboires, puis s'en est débarrassés. La légendaire société Latécoère est brutalement tombée en quasi-faillite, devenant un obscur sous-traitant quelque peu cantonné à la construction des éléments de galeries (les « cuisines ») et de chariots de service, avant de connaître un nouveau développement comme sous-traitant d'Airbus.

Le SE 2010 Armagnac ne constitue même pas une exception à ce qui précède. Son arrivée fut bien trop tardive (premier service commercial en 1952). Air France avait purement et simplement annulé, avant la livraison du premier appareil, sa commande de quinze exemplaires (ce qui n'était pas rien à l'époque, surtout pour le plus gros avion terrestre, plus lourd et plus grand que les DC4/DC6, puis DC7, et que tous les types de Constellation). TAI a exploité l'Armagnac pendant huit mois (quatre exemplaires) avant de jeter l'éponge en raison du manque de rentabilité. Huit appareils furent construits au total. Un fut détruit. Sept furent exploités, après modification des aménagements, entre la métropole et l'Indochine en guerre, pour les besoins militaires, par une société créée à ce seul effet, la SAGETA, à la fin 1953.

En 1962 a été lancé le Concorde, qui a brûlé les étapes pour rattraper le retard. En France, on avait loupé le coche des long-courriers par obstination technocratique. Au Royaume-Uni ce n'avait pas été mieux, avec le premier avion civil à réaction, le Comet, qui est devenu au début des années cinquante l'exemple de l'échec par persévérance dans l'erreur technique. La France s'est donc associée aux Britanniques pour combler le retard en brûlant les étapes et en passant directement au supersonique, l'avenir. On sait l'échec commercial que fut ce programme, doublé d'un gouffre financier. On ne trouve plus aucun projet de supersonique dans les cartons.

. . .

La France, seule ou en coopération, n'a plus construit d'avions long-courriers jusqu'à l'Airbus A340, mis en service en 1993. On peut dire qu'elle n'en a jamais construit jusqu'en 1993, sauf à titre expérimental et en dépensant inutilement des fortunes, avec huit Armagnac et seize Concorde (ce dernier en coopération), dont douze vendus pour un Franc symbolique. Ainsi, il aurait mieux valu, en France, écouter les pilotes qui manifestaient leur préférence pour l'avion terrestre dès la fin des années vingt et le début des années trente, ce qui aurait évité le désastre dans l'impasse des hydravions et aurait permis au pays de prendre beaucoup plus tôt sa place dans ce créneau. Il avait des années d'avance à cette époque ! Mais que pèse l'avis d'une poignée de pilotes, même d'un Mermoz, dans ce pays où le centralisme des pouvoirs est excessif, où la justice est aux ordres, où une élite de décideurs cooptés et formatés fait la navette entre les directions des entreprises privées et les cabinets ministériels et où les médias sont dans les mains des avionneurs et de leurs amis des divers conseils d'administrations ou dans celles de l'Etat (ce qui vaut pour l'AFP)...

[...]

Les Américains avaient attaqué Concorde de front. Il en fut de même avec les premiers Airbus (A300). Pourquoi ont-ils laissé la « nouvelle technologie Airbus » se développer sans réagir ? Par moment, il lui ont presque déroulé le tapis rouge. Cette technologie est entrée en service avec l'A320, en 1988. Boeing, pour concevoir son avion suivant, le B777 mis en service en 1994, a fait voler en ligne sur A320 plusieurs de ses pilotes d'essai. Avant de choisir... de ne pas suivre Airbus. Il en est de même avec le futur B787. Mais il est vrai que je suis fou et que je raconte n'importe quoi. **Alors, il faut conclure que chez Boeing, qui travaille depuis toujours en coopération avec la NASA dans ces domaines, ils sont tous aussi fous que moi !**

Je le dis sans ambages : Français conformistes et soumis, braillant « Heil Airbus » parce que ce constructeur fait des avions comme d'autres ont hurlé « Heil Hitler » parce que ce dictateur faisait les autoroutes et la Volkswagen, Français ignorants des choses essentielles de l'aviation, continuez à vous enfoncer dans votre erreur. Je ne fais plus partie de votre monde.

[...]

Fin de citation.

AIRBUS

Ces rappels de l'histoire de l'aviation sont à rapprocher de ce qu'il se passe avec Airbus depuis les années quatre-vingt.

De nombreux pilotes ont manifesté leur désaccord dès la conception de la « nouvelle technologie Airbus », que **Boeing**, comme les autres avionneurs, **persiste ouvertement à ne pas suivre**, mais qui a été imposée par les institutions. Comme pour les hydravions. Toutefois, s'agissant d'Airbus, on a en outre exercé des pressions sur de nombreux pilotes. L'un d'eux a même été victime de méthodes totalitaires : campagne nationale et internationale de désinformation et de discrédit, acharnement malgré une grève déclenchée par ses collègues (!), nombreux enfermements en prison, torture en unité psychiatrique pour malades difficiles...

Je n'ai pas la prétention de prédire l'avenir, mais ce qui vient d'être rappelé concernant Airbus impose une réflexion au regard de l'histoire de l'aviation. Que je connais bien. L'aviation, je suis tombé dedans à ma naissance en 1950. A Dugny, dans une enclave entre les pistes du Bourget. A quelques centaines de mètres du hangar du Secrétariat général à l'aviation civile et commerciale, qui est devenu la Direction générale de l'aviation civile. J'ai grandi dans ce hangar au milieu des DC3, d'un DC4 et des prototypes en phase finale des vols d'essais (vols de certification en ligne). J'étais de temps en temps passager à bord de ces avions.

...

COMPLEMENTS 2

DES DETAILS SUR UN PASSE RECENT... ET SUR L'AVENIR DU COTE DES ETATS-UNIS !

Pages 19 à 23 : quelques faits qui confirment que « tout me donne raison sur tout »... avec l'avenir annoncé aux Etats-Unis.

Pages 24 à 26 : à l'évidence des gros problèmes restent à résoudre.

Il y a peu de place au doute sur le fait que des décisions doivent être prises et assumées.

MERCI FABRICE BREGIER, PATRON D'AIRBUS

Extrait d'une dépêche AFP du 12 avril 2015 : « *Fabrice Brégier [patron d'Airbus] a également insisté sur le "très haut niveau de sécurité" du transport aérien et estimé qu' "il faut se garder des solutions simples du type de l'avion automatique. Même si la majorité des accidents d'avion comporte une part de facteurs humains, on sait aussi que pas mal d'accidents ont été évités grâce aux pilotes"*, a-t-il souligné ». Les bras m'en tombent (la tête, ça va, merci). Source : <http://www.lalibre.be/dernieres-depeches/afp/le-successeur-de-l-a320-n-arrivera-pas-avant-2030-bregier-552ad0fe3570fde9b2a97fa7>

LES MINIMANCHES NINTENDO



Airbus va se retrouver tout seul avec sa technologie bancale. Il suffit de voir les évolutions partout dans le monde, par exemple avec la dernière production de l'aviation de ligne, l'Irkut MC21 russe qui ambitionne de concurrencer les Boeing 737 et Airbus A320 :

- octobre 2014 : <http://aviationweek.com/nbaa2014/pilot-s-viewpoint-need-upgrade-active-sidesticks>
- janvier 2015 : <http://aviationweek.com/technology/active-sidestick-controls-make-commercial-debut>
- avril 2015 : <https://www.flightglobal.com/news/articles/mc-21-ushers-active-sidesticks-into-commercial-aircr-411455/>
- 1er mai 2015 : <http://norbert-jacquet.jacno.com/que-vont-faire-airbus-et-la-france/>

. /...

MERCI A GIL ROY... QUI EN OUBLIE QUAND MEME UN PEU

L'Expansion / L'Express a publié le 20 juin 2015 un article de Gil Roy qui mérite attention (1). Oublions pour le moment son titre « Sécurité aérienne : retour à la réalité pour les pilotes » et attachons-nous à son contenu. L'intertitre « Redonner aux navigants le sens de l'air » résume bien celui-ci. Il ne faudrait toutefois pas oublier que **la volonté de déqualifier les pilotes fut exclusivement française et européenne**. Avec les avions Airbus.

Le curieux titre de l'article de l'éminent spécialiste Gil Roy (2), qui **tente de déporter les responsabilités**, ne changera rien aux faits. Mais la France entend manifestement rester le pays le plus obtus de la planète. Quand on voit ce qu'il se passe dans l'enquête sur l'AF447 !

(1) http://lexpansion.lexpress.fr/actualite-economique/securite-aerienne-retour-a-la-realite-pour-les-pilotes_1687323.html

(2) Gil Roy : <http://www.aerobuzz.fr/auteur/gil-roy>

UNE ERREUR DE CONCEPTION QUI SAUTE AUX YEUX

Le 28 décembre 2014 s'est produit le crash de l'Airbus A 320 d'AirAsia, vol QZ8501.

Encore une tragédie à ajouter à la collection « si on m'avait écouté, elle ne se serait pas produite ». En effet, les enquêteurs indonésiens me donnent raison avec éclat. Il demandent à Airbus de modifier la conception de ses avions pour supprimer un défaut majeur que je dénonce depuis plus de trente ans.

Dans le rapport rendu le 1er décembre 2015 en Indonésie on trouve en page 51 du rapport (page 53 pour la pagination PDF de ce rapport) des courbes intéressantes sur les minimanches (« STKPF » et « STKPC »), mais je veux faire simple et je me contente de l'image figurant en page 59 du rapport (page 61 pour la pagination PDF de ce rapport). Elle est reproduite ci-dessous.



Figure 29: Attitude recovered

A gauche, le commandant a le manche en butée à piquer. A droite, le copilote... exactement le contraire

Imaginez une voiture... ou plutôt non, certains aigris bilieux aimant bien comparer les pilotes de ligne à des chauffeurs d'autobus, imaginez plutôt un autobus ou un autocar avec deux conducteurs et deux volants indépendants... Déjà, vous commencez à comprendre qu'il pourrait y avoir des problèmes.

Ce n'est pas tout. Imaginez que les deux volants soient remplacés par des mini-volants ou des minimanches latéraux, indépendants, sans retour d'effort (des boîtes à ressort), invisibles d'un conducteur à l'autre ?

Voilà. Vous avez compris comment fonctionne un Airbus et pourquoi Boeing et les Américains puis Mitsubishi et les Japonais m'ont donné raison en conservant les manches classiques (colonne et volant) et pourquoi d'autres avionneurs adoptent les minimanches **couplés** et à retour d'effort (ce qui m'apparaît toutefois rester une source de problèmes pour deux raisons : les manches restent hors du champ de vision des pilotes et le système de couplage électromécanique n'est pas simple... mais l'avenir dira !).

L'agence de presse Bloomberg, spécialisée dans l'économie, indique « *"What the captain was doing wasn't in line with the co-pilot" head investigator Nurcahyo Utomo told reporters in Jakarta. "The captain pulled while the co-pilot pushed so the recovery wasn't effective."* » Et aussi : « **As a result of the pilots' actions, the committee said it's recommending plane maker Airbus Group SE to have connected cockpit control sticks similar to those in rival Boeing Co. planes.** ». Article Bloomberg :

<http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-12-01/airasia-flight-8501-found-to-have-crashed-on-rudder-fault-crew>

La France a tout faux sur tout et j'ai raison sur tout

Ainsi, ce crash constitue une nouvelle répétition, au millimètre près, de ce que je dénonce depuis les années quatre-vingt, quelle que soit la cause de départ, qui peut présenter des différences d'un cas à l'autre. Lisez ou relisez mon livre paru au début septembre 1994, qui se conclut avec le crash de Toulouse survenu deux mois plus tôt, le 30 juin 1994. Tous est très exactement annoncé dans ce livre et sa conclusion. Au millimètre près. Ce livre est téléchargeable gratuitement depuis une page de mon site Web : <http://jacno.com/an01.htm>

BOEING, LA FAA : QUELQUES ELEMENTS DE REFLEXION

Il faut lire ce qu'il se passe aux Etats-Unis avec Boeing et la FAA. Il en est question un peu partout dans le monde, y compris dans les pays francophones, sauf en France, où c'est le silence. Par exemple en Suisse, la Tribune de Genève : « *Normes de Sécurité, Boeing épingle par les autorités américaines* » :

<http://www.tdg.ch/economie/entreprises/boeing-epingle-autorites-americaines/story/13466303>

Il convient de lire l'intégralité de l'article (on trouve plus détaillé en anglais, mais peu importe). N'y a-t-il pas matière à réfléchir quand on voit ce qu'il se passe avec Airbus en France et en Europe ?

En suivant en cascade les documents que j'ai diffusés et mis en ligne au cours de ces derniers mois et de ces dernières années, on trouvera les choix des autres avionneurs et un bilan des plus grossières erreurs d'Airbus, de la France et de l'Europe. On retrouve l'historique des principaux événements depuis les années quatre-vingt.

Il est temps de voir enfin plus loin que le bout de son nez. Il est temps de **s'interroger sur ce que seront les avions de ligne des divers constructeurs dans dix à quinze ans**. Airbus ne va-t-il pas se sentir bien seul avec ses minimanches Nintendo non couplés et sans retour d'effort, ses manettes de poussée à crans fixes et tous ses logiciels des systèmes vitaux d'une complexité aussi inutile qu'accidentogène ?

Si Airbus et les autorités devaient continuer à refuser d'admettre la nécessité de corriger le tir chez Airbus, le résultat est connu : **dans dix à quinze ans les Airbus auront deux fois plus d'accidents** que les autres avions. On pourra dire ce qu'on voudra des causes des accidents (la faute du pilote, la faute du pilote, la faute du pilote...), cela ne changera rien au résultat et les passagers comme les compagnies aériennes ne s'intéresseront qu'au résultat pour en tirer les conséquences : **toutes choses étant égales par ailleurs, mieux vaut éviter Airbus**.

L'ECHEC DES DRONES... ET LA SUITE AUX ETATS-UNIS

A la rubrique « tout me donne raison sur tout » on peut ajouter le choix des militaires pour l'achat de drones, domaine où la France et l'Europe ont une vingtaine d'années de retard (ils se fournissent aux Etats-Unis). La DGA a choisi le futur Patroller de Safran. A lire dans un article de *boursier.com* qui reprend Reuters :

<http://www.boursier.com/actualites/reuters/le-drone-tactique-de-safran-prefere-a-celui-de-thales-185434.html?fil4>

Et Airbus (ex-EADS, European Aeronautic **Defence** and Space company) ? Airbus est inexistant !

Chez Airbus, ils croient encore qu'il vont réussir l'avion de ligne sans pilote, avec les passagers dans le rôle des cobayes, pour transférer ensuite la technologie dans le domaine militaire. C'est stupide et criminel.

L'évolution aux Etats-Unis

ALERTE ! Il apparaît maintenant qu'à la suite d'un audit, l'US Department of Transportation (ministère des Transports des Etats-Unis) a la gentillesse, après quelques critiques visant la FAA (administration fédérale de l'aviation civile), de mettre sur la table ce qui sera exigé prochainement (3).

Qui peut encore contester le fait que tout me donne raison sur tout dans l'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire de ces trente dernières années ? Qui peut encore contester le fait qu'au vu de ce rapport du DoT (3) il va falloir continuer à me donner encore plus raison ? Doit-on attendre un nouveau crash inutile ?

Que font les pouvoirs publics ?

Si Airbus vendait de l'amiante ou des poches de produit sanguin pour transfusion et non des avions, que feraient ses dirigeants ? Peut-on imaginer les entendre dire autre chose que « notre produit est bon, on en vend, c'est très bien, il faut continuer » ? N'appartient-il pas aux **pouvoirs publics** de contrôler tout cela ? Surtout quand il est de plus en plus évident que le mur est devant !

(3) Rapport d'audit sur le site du gouvernement US (PDF, 356 Ko) :

https://www.oig.dot.gov/sites/default/files/FAA%20Flight%20Decek%20Automation_Final%20Report%5E1-7-16.pdf

(page de présentation: <https://www.oig.dot.gov/library-item/32899>)

LE « BIG BANG »

L'EASA va révolutionner l'aviation. Un « *big bang* » à la lecture d'un article d'*aerobuzz.fr* du 18 avril 2016 :

<http://www.aerobuzz.fr/transport-aerien/article/entrainement-des-pilotes-l-easa>

Il faut lire cet article avec *in fine* l'exposé des neuf points de la révolution. Mais... heu... et bien, en fait, il en a toujours été ainsi depuis que l'aviation existe (le pilote automatique a été expérimenté avant la Première Guerre mondiale et il est devenu opérationnel au cours des années vingt). Ces neuf points ont toujours été le b.a.-ba des pilotes. C'est ce qu'on leur a toujours sermonné pendant la formation théorique, puis la pratique. Ce sont les points prioritaires qu'on surveille à l'occasion des contrôles et des entraînements en cours de carrière. Ah bon... mais... alors... ?

Alors... ce big bang annoncé par l'EASA n'est que celui de l'officialisation du demi-tour d'Airbus. C'est celui de l'aveu de l'échec d'Airbus, de la France et de l'Europe dans leurs choix. C'est celui de la reconnaissance des erreurs du constructeur toulousain et des institutions françaises et européennes.

.../

C'est donc du même coup un big bang à la rubrique « tout me donne raison sur tout dans l'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire de ces trente dernières années ». Pour autant les problèmes ne sont pas réglés. En effet, les Airbus conçus et produits depuis trente ans... ne permettent pas de mettre en œuvre ce que l'EASA et Airbus préconisent avec leur superbe big bang du retour à la case départ. Les Airbus resteront d'une complexité effrayante en situation dégradée avec le pire : des cas de conflits entre le pilote et les systèmes défaillants, les systèmes défaillants gardant la main sans que les pilotes puissent s'y opposer ! Rantanplan va continuer à faire des siennes. Avec des bains de sang inutiles à répétition et des familles de victimes qu'on détruira avec méthode pour cacher la vérité. Sans oublier les pressions pour neutraliser les gêneurs, avec chasse à l'homme et enfermement si nécessaire.

« SPECIAL DECROCHAGE » AUX ETATS-UNIS

La FAA américaine et Alaska Airlines s'intéressent de près aux situations de décrochage (mai 2016) :

<http://www.prnewswire.com/news-releases/alaska-airlines-leads-the-industry-in-safety-with-first-faa-approved-flight-simulator-featuring-a-full-stall-model-300263819.html>

<http://airsoc.com/articles/view/id/572c7e10313944610e8b4567/alaska-airlines-receives-faa-certification-for-full-stall-model-in-a-flight-simulator>

<http://www.king5.com/news/local/alaska-airlines-now-has-technology-to-teach-pilots-how-to-recover-from-stalls/178398976>

Qu'en est-il avec les avions **Airbus** ? Il existe dès l'origine un **problème de certification**, cause d'incidents et accidents. **Je le dénonce depuis trente ans**. On pourra relire à ce sujet quelques publications. Dans la première en lien ci-dessous j'indique : « *à la différence de Boeing qui teste toutes les formes de décrochage sur tous ses appareils (des vidéos très significatives existent à foison sur le Web, certaines étant présentées par des pilotes et ingénieurs de Boeing), Airbus n'a jamais procédé à un tel essai sur ses avions conçus depuis les années quatre-vingt. Jamais. Même après le crash de [...]. Même après d'autres crashes ayant pour cause [...]. Même après le crash du Rio-Paris* ». Dans la troisième il est question de la FAA et de la certification du B787, dernière production de Boeing. On y trouve aussi des paramètres issus des enregistreurs de vol de l'AF447 Rio-Paris avec quelques explications. Trois PDF :

76 Ko : <http://franceleaks.com/hollande/airbus-il-faut-faire-quelque-chose.pdf>

250 Ko : <http://franceleaks.com/hollande/demandez-a-airbus-ou-a-hollande-norbert-jacquet-1-decembre-2015.pdf>

333 Ko : <http://franceleaks.com/hollande/airbus-nouveau-coup-dur-pour-la-france-norbert-jacquet-4-avril-2016.pdf>

AIRBUS EN RAJOUTE POUR ME DONNER RAISON

Un article du Point du 14 novembre 2016 mérite lecture. Airbus en rajoute sur le fait que « tout me donne raison sur tout » :

http://www.lepoint.fr/innovation/y-aura-t-il-toujours-un-pilote-dans-l-avion-14-11-2016-2082903_1928.php

Il convient de relever tout au long de cet article ce qui est dit sur la place du pilote dans l'avion, avec entre autres l'intertitre « *Le pilote doit savoir reprendre la main* » et cette formulation « *"On compte sur le pilote pour reprendre la main" confirme Airbus* ». L'avionneur aurait pu ajouter : « on s'est trompé depuis le début des années quatre-vingt (1982), on aurait mieux fait d'écouter Jacquet et surtout, et surtout on n'aurait pas dû se lancer dans les grossiers mensonges sur le crash de Habsheim avec méthodes soviétiques contre ce même Jacquet, sans parler d'autres accidents ensuite.

./...

DER SPIEGEL : UN INCIDENT GRAVE AVEC UN A320

Der Spiegel : http://fr.wikipedia.org/wiki/Der_Spiegel

« Programmé pour le crash » ... « L'analyse du quasi-crash du vol LH 1829 montre que l'ordinateur s'est emparé des commandes, laissant les pilotes au rang de spectateurs » ... « Avion hors de contrôle »...

Technik

Auf Absturz programmiert

Luftfahrt Die Analyse des Bei-nah-Crashes von Flug LH 1829 zeigt, wie der Computer das Steuer übernahm – und die Piloten zu Zuschauern degradierte.

Als sich die Nase des Flugzeugs plötzlich nach unten neigte, dürfte die 109 Menschen an Bord von Lufthansa-Flug LH 1829 ein heftiges Magensäusen befallen haben. 15 Minuten waren da seit dem Start im spanischen Bilbao vergangen, und alles hatte nach einem Routineflug ausgesehen.

Am Morgen des 5. November 2014 näherte sich der Airbus A321 seiner Reise-flughöhe, die Stewardessen bereiteten den Bordservice vor. Was in der Kabine niemand ahnen konnte: Die beiden Piloten vorn im Cockpit kämpften in diesem Moment verzweifelt gegen den Absturz.

Ihre Instrumente zeigten eine Sinkrate von über 1000 Metern pro Minute an, die Maschine (Kennzeichen D-AIDP) rauschte in die Tiefe, nahm immer mehr Fahrt auf. Die Männer rissen den Steuer-Joystick nach hinten, versuchten, das Flugzeug wieder in den Griff zu bekommen, doch was sie auch taten – es funktionierte nicht, es war, als vollführten sie nur eine irre Pantomime.

Wie von Geisterhand raste die Maschine weiter gen Erdboden, gesteuert nicht mehr von den Piloten im Cockpit, sondern von einer stärkeren Macht: den Computern.

tern. Auf menschliche Befehle reagierten sie nicht mehr.

„Pan-Pan!“, funkte die Crew, ein Not-signal in der internationalen Luftfahrt.

Wenige Minuten dauerte der Horrortrip, für die Piloten die wohl längsten Minuten ihres Lebens. Dann, es war 8.06 Uhr, wurde ihnen klar, dass es ein Computerfehler sein musste, der den Flug auf Todeskurs lenkte. Und sie kamen auf die entscheidende Idee, wie das Leben der Menschen an Bord von Flug LH 1829 zu retten sei: Rechner aus.

Kurzerhand griff der Kapitän an die Konsole über seinem Kopf, drückte dort zwei Schalter – und kappte damit die Stromzufuhr für die Computer. Jetzt, endlich, konnte er die Steuerflächen an den Flügeln und am Heck wieder bewegen. Die Maschine fing sich.

Gerettet.

Als wäre nichts gewesen, setzten die Piloten den Airbus 110 Minuten später planmäßig in München auf. Eine ruhige Landung. Da waren die Ermittler der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung bereits auf dem Weg, um die Flugschreiber des Airbus zu beschlagnahmen.

Ebenso rasch sprach sich die Nachricht vom Beinahe-Crash unter den Lufthansa-Piloten herum. Alle wussten: Nur der Erfahrung des Kapitäns, der schon mehr als 15 Jahre im Cockpit des A320 seinen Dienst tut, war es zu verdanken, dass dieser Routineflug nicht im Desaster endete. Denn trainiert hat eine solche Situation noch niemand in der zivilen Luftfahrt.

Wie konnte es überhaupt dazu kommen?

Der noch unveröffentlichte Zwischenbericht der Unfallanalysten beschreibt eine bizarre Sicherheitslücke: Ein Computersystem, das dazu da ist, Piloten vor Fehlern zu bewahren, das darüber hinaus brav

den Anweisungen seiner Programmierer folgt – reagiert vollkommen falsch.

Beim deutsch-französischen Airbus-Konzern ist man auf diese Technologie, in Fachkreisen Fly-by-Wire genannt, besonders stolz. Spezielle Rechner an Bord aller Airbus-Jets überwachen, ob sich das Flugzeug in einer sicheren Fluglage befindet. Automatisch greifen sie in die Steuerung ein, sobald ihnen Daten über die Geschwindigkeit und Lage des Flugzeugs melden, dass ein Strömungsabriß bevorsteht, im Luftfahrt-Englisch ein „Stall“. Ein Stall kann leicht zum Absturz führen.

Allerdings können sich Computer auch irren, und genau dies taten sie bei Flug LH 1829. Auslöser des Abwärtsstörs waren Sensoren an der Außenhaut des Flugzeugs, die den Anstellwinkel messen, also die Lage der Maschine im Luftstrom. Beim Start in Bilbao muss der Jet eine besonders feuchte Lufschicht durchfliegen.

Dafür spricht jedenfalls der Zustand der entsprechenden Sensoren: Gleich drei dieser Geräte, die die Form eines Windfächchens haben, sitzen rechts und links am Rumpf. Zwei von ihnen froren ein.

„Die Software nimmt an, der Messwert der beiden gefrorenen Sensoren müsse, weil identisch, der korrekte sein“, erklärt der Informatiker Peter Ladkin von der Uni Bielefeld. „Den dritten Wert, der richtig ist, verwirft der Rechner als fehlerhaft.“

Die Flugcomputer der Lufthansa-Maschine währten sich also im extremen Steilflug, und sie reagierten so, wie man sie programmiert hat: Sie drückten die Maschine herunter und akzeptierten keine Steuerimpulse der Piloten mehr. „Zum Glück konnte sich der Kapitän in der komplexen Systemarchitektur aus“, sagt Ladkin, „weniger geschulte Piloten wären auf diese Idee vermutlich nicht gekommen.“

Der Zwischenfall hat Unruhe in der Branche ausgelöst. Denn Ende vergangenen Jahres stürzte ein A320 der malaysischen Fluggesellschaft Air Asia vor der Küste Indonesiens ins Meer. Der Jet war geradewegs in eine Gewitterzelle gesteuert, in der besonders kalte, feuchte Luft die Sensoren umströmt. Laut Radar flog er in seinen letzten Momenten ein höchst sonderbares Manöver: Die Maschine schoss steil nach oben, ehe sie vermutlich einen Strömungsabriß erlitt – und fiel. Der Zwischenbericht der Unfalluntersucher wird seit Monaten geheim gehalten.

Für Airbus ist die Diskussion vor allem deshalb unangenehm, weil der A320 ihr wichtigster Flieger ist; Tausende Jets dieses Typs stehen weltweit in Diensten der Fluggesellschaften.

Dass dessen Sensoren für den Anstellwinkel anfällig für Vereisen sind, haben inzwischen auch Mechaniker der Lufthansa bestätigt, die nach dem Bilbao-Zwischenfall in ihren Wartungscomputern mehr als ein Dutzend Vorkommnisse dieser Art fanden. Andere Fluggesellschaften wie Virgin melden ähnliche Probleme, weswegen das Thema im April bei der wichtigsten Fachkonferenz für Flugzeugwartung in Prag auf der Agenda ganz nach oben gerutscht ist.

Airbus steht unter Druck. Gleich nach dem Sturzflug von Bilbao hat der Konzern Notanweisungen an Piloten und Mechaniker versendet. Ein Software-Update soll die falsche Computerreaktion verhindern, die Aufsichtsbehörden stünden hinter diesen Maßnahmen, verkündete der Konzern.

Vor allem aber muss Airbus den Auslöser für das Fehlverhalten der Rechner beseitigen. Alle drei Mess-Sensoren (Stückpreis rund 15 000 Euro) in der ganzen Flotte auszutauschen würde jedoch Hunderte Millionen Euro kosten. Diskret hat das Unternehmen deshalb bislang nur Lufthansa zugesagt, die Geräte in ihrer A320-Flotte gegen Modelle eines anderen Herstellers zu wechseln.

Allerdings: Auch die Austauschmodelle scheinen anfällig für tiefe Temperaturen zu sein. Das liegt an den empfindlichen Stellrädrchen im Innern des Instruments, die bei dem einen Gerät vereisen, weil sich in Zwischenräumen Wasser einlagert. Bei den Sensoren des anderen Herstellers wiederum zieht sich das Metall in der Kälte so zusammen, dass es plötzlich hakt und nicht mehr frei beweglich ist.

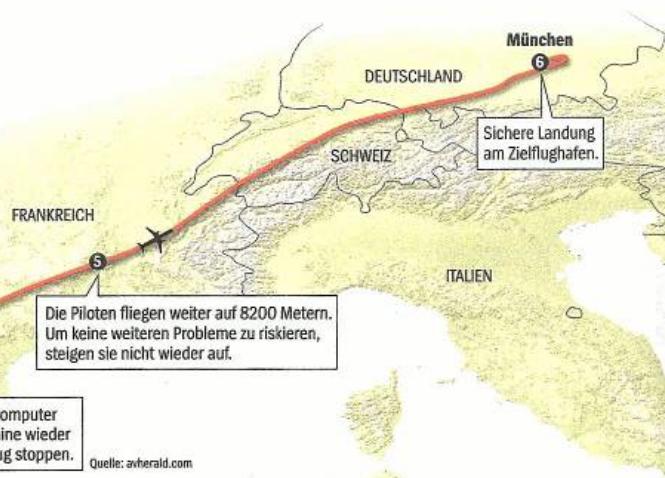
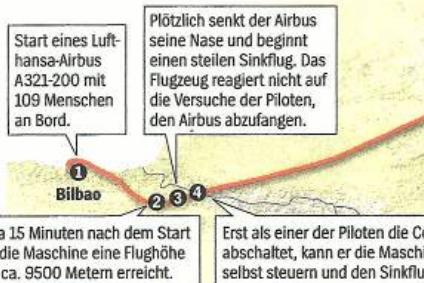
Was den Airbus-Sensoren fehlt, ist eine Heizung im Kern ihrer komplizierten Mechanik. Konkurrent Boeing verwendet solche Heizanlagen – dabei sind die meisten Boeing-Maschinen gar nicht so dringend angewiesen auf korrekte Informationen über den Anstellwinkel.

Denn die Boeing 737, das Konkurrenzmodell zum A320, besitzt gar kein Fly-by-Wire-System.

Gerald Traufetter

Flugzeug außer Kontrolle

Lufthansa-Flug LH 1829 von Bilbao nach München am 5. November 2014



LES ENSEIGNEMENTS DU CRASH DE L'A400M A SEVILLE

Le 9 mai 2015 un Airbus A400M militaire s'est crashé peu après le décollage près de Séville. Six personnes à bord. Quatre morts, deux blessés graves. Une simple erreur dans le chargement d'un logiciel des moteurs, pourtant effectué par Airbus et de plus sur un avion qui sortait des chaînes de fabrication, s'est traduite par une cascade de problèmes informatiques qui n'a pas permis à l'équipage (des pilotes et ingénieurs d'essai) de garder la main pour effectuer un atterrissage de fortune. La zone survolée était pourtant une belle plaine et l'avion est prévu pour se poser à très basse vitesse sur des terrain de fortune très courts.

Par comparaison, on voit de temps en temps des atterrissages en campagne avec des avions de ligne sans trop de casse. Avec de nombreux survivants. Parfois sans aucun mort ni blessé. Avec des pilotes standard aux commandes. Et pourtant les avions de ligne sont taillés pour la vitesse et non pour le « baroud dans la pampa ». Ils ont en outre des ailes basses et non hautes comme sur l'A400M. Aucun droit à l'erreur sur l'inclinaison latérale avec un avion de ligne.

Prenons l'exemple du vol Scandinavian 751 (http://fr.wikipedia.org/wiki/Vol_751_Scandinavian_Airlines). Les deux réacteurs sont tombés en panne juste après le décollage. Plus aucune poussée, même faible, pour régler la trajectoire. L'avion est devenu un planeur intégral. L'environnement n'était pas très réjouissant (forêt). Les pilotes ont trouvé une clairière pour « aller aux vaches ». Pas un seul mort. Des blessés légers. Deux plus sérieusement, sans séquelles.



.../

Par comparaison, un simple coup d'œil sur une photo du crash de Séville en dit long :



Poussons un peu l'analyse. La violence de l'impact à Séville confirme un problème de maîtrise de trajectoire. Le secteur était très dégagé (des champs). La photo montre que l'avion a tapé très fort. Les traces noires sur les cotés montrent que, malgré les ailes hautes, des morceaux des ailes et/ou des moteurs ont frappé le sol immédiatement ou bien que le choc a provoqué des dégâts tels que du carburant a été massivement projeté au sol. Le choc a été violent. La trace au sol du côté gauche (flèche rouge) avant les traînées noires de brûlé et la vision globale de la scène du drame laisse penser que l'avion était incliné à gauche à l'impact. Ceci est à comparer au vol Scandinavian 751, avec un avion de ligne.

Ce rapide petit travail d'analyse (du simple bon sens) amène à conclure que l'équipage de l'A400M maîtrisait mal la trajectoire. Pourquoi ? Pilotes incomptents, incapables et même franchement nullissimes ? Dans les écoles de pilotage (cela vaut pour les aéroclubs) dès que la maîtrise est suffisante on apprend en double-commande, sous le contrôle de l'instructeur, à trouver en cas de panne moteur un champ de fortune et on s'entraîne à approcher celui-ci en vol plané jusqu'aux derniers mètres. Comment expliquer que des pilotes d'essai n'auraient pas été capables de restituer ce qu'on apprend en aéroclub ? Comment expliquer qu'ils n'auraient pas été capables de réaliser ce que des pilotes de ligne standard réussissent avec des avions de ligne dans un environnement plus hostile ?

C'est comme d'habitude avec les Airbus. Un petit loupé dans l'informatique déclenche un processus. Tous les systèmes étant liés, ce petit loupé entraîne des conséquences en cascade pouvant parfois aller jusqu'à des plantages irréversibles avec perte imparable des capacités à assurer la trajectoire quand il s'agit des commandes de vol. Sans aller jusqu'à ces cas extrêmes, la situation restera en général ingérable par les pilotes dans ces situations d'accumulation en cascade.

....

COMPLEMENTS 3

ALERTE DECROCHAGE !

Depuis les années quatre-vingt j'ai souvent dénoncé les problèmes du décrochage des Airbus. Mon livre, publié au début septembre 1994, se conclut par sa page 166. Un extrait de ce livre (bas de sa page 164 et page 165) relatif au décrochage des Airbus figure en page suivante du présent PDF.

Le décrochage des Airbus, j'en ai même parlé à la télévision belge en 2010 :



Télévision belge RTL-TVI
(première chaîne francophone)

Emission « Docs de choc » du 30 mai 2010

Au temps 1mn 58s de la vidéo sur YouTube :

<http://www.youtube.com/watch?v=gdVFVC8aGuE>

Le décrochage est la principale cause de la tragédie du vol AF447 Rio-Paris (voir page 10 du présent PDF).

D'autres crashes d'Airbus, antérieurs et postérieurs à l'AF447, ont pour cause principale le décrochage et **l'impossibilité de sortir un Airbus du décrochage**.

Le problème est gravissime. Ce qui est exposé sur le décrochage en page 23 du présent PDF ne laisse aucune place au doute sur ce qui attend Airbus.

Accessoirement

Ce qu'il se passe avec Airbus en France et en Europe est à comparer aux méthodes outre-Atlantique. Je prends l'exemple (un parmi d'autres) d'une directive de navigabilité de l'administration fédérale américaine : <https://www.federalregister.gov/documents/2017/07/21/2017-14929/airworthiness-directives-the-boeing-company-airplanes>

Cette directive est à lire attentivement. En raison d'un problème relatif à la **sécurité de la trajectoire**, qui est très loin de présenter un risque catastrophique mais qui demande à être résolu, la FAA produit une décision qui fait suite à une étude soignée, organisée par deux personnes identifiées qui en assument la responsabilité (Franck Carreras et Dionne Palermo). Tout est public. Ces travaux ont permis à qui veut de donner son avis. Le coût des modifications est chiffré.

Par comparaison, Airbus, la France et l'Europe donnent l'impression de vendre leurs Airbus comme un bonimenteur de foire ses savonnettes. Quand on y regarde de plus près, c'est plus qu'une impression. Et quand on voit ce que je subis depuis vingt-neuf ans ! Et ça continue !! Depuis cinq ans des magistrats obstinés me font rechercher dans le but de m'enfermer et ce malgré une plainte pour subornation de témoin émanant de familles de victimes de l'AF447 (voir page 29 du présent PDF).

.../

Publié début septembre 1994 :

Un nouvel accident confirmera les défauts de conception des ordinateurs des commandes de vol. Le 30 juin 1994, lors d'un vol de présentation à des pilotes d'Air Inter et d'Alitalia, un Airbus A 330 s'écrase près de Toulouse. Aucun survivant.

Quelques heures après la catastrophe (journal télévisé et journal **Le Monde** du lendemain), Jean Pierson, patron d'Airbus

165

Industrie, déclarait : «*L'avion a subi une perte brutale de contrôle latéral. Il semble avoir été repris en main par le pilote mais à une altitude insuffisante pour éviter l'impact avec le sol et ce, compte tenu des conditions extrêmes de ce vol.*». On apprendra rapidement que l'avion a bel et bien «décroché». Ce qui amène deux observations, sur la conception et sur la place du pilote dans l'avion.

Les commandes de vol sont en cause. En effet, sur l'A 330, comme sur l'A 320 et l'A 340, les ordinateurs de commandes de vol doivent éviter toute perte de contrôle de l'appareil. Ils doivent notamment éviter le «décrochage». C'est leur seul intérêt, que ne compensent pas leurs inconvénients. L'accident de Toulouse montre que ces systèmes ne remplissent même pas leur fonction.

Si l'A 330 accidenté est sorti de son domaine de vol, c'est obligatoirement parce que les ordinateurs de ses commandes ont présenté des défaillances. Ils n'ont pas rempli leur rôle de sécurité. Le rapport préliminaire établi un mois plus tard par la Direction générale de l'armement -les passagers des Airbus seraient-ils de la chair à canon ?- sera particulièrement flou. Et une nouvelle polémique naîtra. Une fois de plus.

Seconde observation. Par sa remarque sur l'intervention du pilote, M. Pierson reconnaît que ce ne sont pas les ordinateurs qui corrigeont les erreurs des «concierges» qui devaient remplacer les équipages. C'est toujours le pilote qui devra intervenir en dernier recours pour sauver la situation, autant que faire se peut, en cas de pépin. Mais la technologie Airbus, conçue à l'origine dans un esprit inverse, ne lui facilite pas la tâche. Il suffit de lire la transcription du CVR de l'accident. Nick Warner, le chef pilote d'essai de l'A 330, constate, au moment de la perte de contrôle de l'appareil : «*Eh... Je ne sais pas ce qui s'est passé (...) Ce n'est pas bon, je reprends les commandes*». Et il répétera, quelques secondes plus tard : «*Je reprends les commandes*». Ce qui n'empêchera pas la catastrophe. Comme dirait cette publicité pour un jeu vidéo : Airbus, c'est plus fort que toi.

Et plus fort que toi, plus fort que nous, plus fort que tous, on trouve Henri Petit, directeur à Air France. Le 23 septembre

SUBORNATION DE TEMOIN

Des familles de victimes de la catastrophe de l'AF447 Rio-Paris ont demandé mon audition comme témoin et sachant. Ci-dessous, une lettre de renouvellement d'une plainte pour subornation de témoin. Tous les documents utiles figurent dans un fichier au format PDF disponible en ligne (21 pages - 754 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/licra-subornation-de-temoin-norbert-jacquet-27-avril-2017.pdf>

Mme HILGERT Suzette
PARTIE CIVILE
17, Haaptstrooss
L-8561 Schwebach (Gr.D. Luxbg)
Mail : suz.hilgert@gmail.com

Schwebach, le 03 février 2016

LETTRE RECOMMANDEE AVEC AR
Monsieur François MOLINS
PROCUREUR DE LA REPUBLIQUE
Tribunal de Grande Instance
Palais de Justice
4 Boulevard du Palais
F - 75001 PARIS

Objet : plainte contre X pour subornation de témoin

- Instruction pour homicide involontaire à la suite de la disparition de l'Airbus AF447 Rio-Paris, le 1^{er} juin 2009 (numéro de parquet : 09.154.0822/1 – numéro instruction : 2369/09/52)

Monsieur le Procureur de la République,

J'ai demandé l'audition de Norbert Jacquet comme témoin. Je renouvelle ma plainte pour subornation de témoin.

Les documents qui vous ont été remis par Monsieur Jacquet montrent que celui-ci est sous le coup de plusieurs procédures abusives qui le visent. Il est notamment sous la menace d'être abusivement enfermé pour une durée indéterminée.

Je vous prie d'agrérer, Monsieur le Procureur, l'assurance de mes sentiments respectueux.



HILGERT Suzette

FRANCOIS HOLLANDE

Une délégation de l'association des familles de victimes du crash de l'Airbus d'EgyptAir, vol MS804, a été reçue par le chef de l'Etat le 31 janvier 2017. Le très court communiqué de l'Elysée rapportant l'événement conclut : « *La France reste prête [...] à assurer par tous les moyens la sécurité dans les transports aériens* ».

Accès rapide : Contenu - Navigation - Recherche



Agenda du président [f](#) [t](#) [g](#) [v](#)

Recherche

[LES ACTUALITÉS](#) | [CHRONOLOGIE](#) | [RÉSEAUX SOCIAUX](#) | [PHOTOS ET VIDÉOS](#) | [LES DOSSIERS](#) | [LES COULISSES](#)

[Communiqués](#) | [Déclarations/Discours](#) | [Conférences de presse](#) | [Conseils des ministres](#) | [Interviews](#)

Rencontre avec une délégation des familles du crash du vol Egyptair MS804

A+ A- | [ÉCOUTER](#) | [IMPRIMER](#)

Partager sur: [f](#) [t](#)

Publié le 31 Janvier 2017

RUBRIQUE : EGALITÉ DES TERRITOIRES, LOGEMENT ET TRANSPORTS, INTERNATIONAL, DÉVELOPPEMENT ET FRANCOPHONIE, NATION, INSTITUTIONS ET RÉFORME DE L'ETAT

Le Président de la République a reçu ce jour une délégation de l'association des familles de victimes du crash du vol Egyptair MS804 survenu le 19 mai 2016, en présence de Madame Juliette MEADEL, secrétaire d'Etat en charge de l'aide aux victimes.

L'enquête qui a été diligentée devra contribuer à faire toute la lumière sur les circonstances de cette catastrophe.

La France reste prête à apporter tout le concours nécessaire aux autorités égyptiennes en application des conventions internationales et à assurer par tous les moyens la sécurité dans les transports aériens.

Partager sur: [f](#) [t](#)

ACTUALITÉS ASSOCIÉES

31	JAN	Rencontre avec une délégation des familles du crash du vol Egyptair MS804
31	JAN	Commission secret défense nationale
30	JAN	Déclaration en Colombie
30	JAN	Déclaration de presse conjointe
30	JAN	Déclaration de Lisbonne
30	JAN	Equipe de France de Handball
30	JAN	Attentat à Québec
28	JAN	Entretien téléphonique avec Donald Trump

Si on comprend bien, Hollande indique que rien n'a été entrepris en la matière durant son quinquennat. La France reste prête à assurer... Elle est prête, mais elle attend. Elle ne fait rien. Peut-être attend-elle, pour s'y mettre, la survenance de quelques crashes inutiles qui auraient dû être évités ?

En fait il n'en est rien. La France ne reste pas inactive. Au contraire, elle met le paquet. Elle fait rechercher pour le jeter en prison celui qui dit la vérité et qui aide les familles de victimes dans la plus extrême douleur après avoir perdu un être cher ou plusieurs ! Le beau pays des (tous en choeur SVP) « *valeurs de la République* », de l'« *Etat de droit* » et de la « *démocratie* », que Hollande et pas mal d'autres ont toujours mis bruyamment en avant (une litanie), me fait encore et toujours rechercher pour m'enfermer. Au mépris de la vie humaine. En effet, si on m'avait écouté au lieu de continuer à me détruire et à tenter de me discréditer, des vies humaines auraient été épargnées. Par centaines. Et ce n'est pas fini !

....

CONCLUSION PROVISOIRE

Dans l'aérien la corruption générale constitue la principale méthode de gestion, en premier lieu pour ce qui concerne les accidents et les incidents graves. Les conséquences en sont dramatiques : les morts inutiles s'accumulent par centaines.

La corruption dans l'aérien c'est, entre autres :

- emplois fictifs, notamment à Air France, de femmes et d'hommes politiques et/ou de membres de leur famille et/ou de leurs collaborateurs et de divers « consultants » et autres « conseils » (il semble toutefois que du côté des ministres, du staff élyséen et de membres de cabinets ministériels, cette pratique soit devenue beaucoup moins courante au cours de ces dernières années),
- distribution à grande échelle de billets d'avion gratuits, y compris à des magistrats à l'occasion,
- subventions par l'Etat à des organisations dont les dirigeants, magistrats et avocats, participent directement aux falsifications dans les enquêtes sur les accidents aériens et aux actes pénalement répréhensibles visant à faire taire toute contestation,
- distribution de médailles de la Légion d'honneur, en guise de remerciement, à ceux qui participent directement ou indirectement aux falsifications dans les enquêtes sur les accidents aériens et aux actes pénalement répréhensibles visant à faire taire toute contestation,
- multiplication de passe-droits et d'actions de favoritisme, au sein des institutions et hors de celles-ci (médias audiovisuels, « presse écrite », édition...), en faveur de quiconque est susceptible de rendre service dans le cadre des enquêtes falsifiées sur les accidents aériens,
- accessoirement, pressions sur les médias au moyen des budgets publicitaires.

Pour en savoir plus, avec Alain Bauer...



Alain Bauer

Catastrophes aériennes : Alain Bauer et les autres, notamment Jean-Claude Gayssot, Manuel Valls, Jean-Charles Corbet (affaire Air Lib)... Pierre Gille (président de la section Air France du Syndicat national des pilotes de ligne)... tous les dossiers sont disponibles à partir d'une page Web :

<http://jacno.com/prov/aerien-corruption-generale-et-centaines-de-morts.htm>

Et la justice ? **La justice persiste et signe**, alors que **des vies humaines sont très inutilement en danger par centaines**. La juge Fabienne Bernard dispose de l'essentiel (PDF, 6 pages, 331 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/courriel-a-fabienne-bernard-juge-af447-rio-paris-norbert-jacquet-6-juillet-2017.pdf>

.../...

Dans l'industrie automobile on assiste à des rappels de véhicules, parfois par centaines de milliers, voire beaucoup plus. Le 26 octobre 2016 Toyota a annoncé le rappel de près de six millions de véhicules. Dans d'autres secteurs d'activité on agit de même. Les décisions prises en raison des défauts récents des Galaxy Note 7 de Samsung montrent un bel exemple de mesure de précaution, alors qu'il n'y a eu ni mort ni blessé.

Le 14 juillet 2017 Reuters-Washington a indiqué que « *Honda a annoncé vendredi le rappel d'environ 2,1 millions de véhicules à travers le monde en raison de problèmes de batteries... L'objectif de ce rappel est de corriger un problème de capteurs de batteries, dont l'attache pourrait ne pas être suffisamment étanche pour empêcher l'humidité de pénétrer et de rouiller ces pièces, avec un risque d'incendie du moteur à la clé. Aucune blessure n'a jusqu'à présent été signalée en raison de ce problème.* »

Pourquoi continuerait-on dans l'aérien à mentir sur les causes des incidents graves et des accidents et à cacher la vérité sur des défauts de conception, sachant que les conséquences sont des morts inutiles par centaines ?

Ce qu'on trouve sur le Web peut disparaître. N'hésitez pas à télécharger / sauvegarder tous les PDF successifs que vous découvrirez (les plus récents sont les plus « fignolés » et les plus percutants). De nombreuses vidéos sont également téléchargeables (1). N'hésitez pas à faire circuler tout cela. Vous œuvrerez ainsi, et c'est **le seul objectif poursuivi**, dans l'intérêt des familles de victimes et dans celui de la sécurité aérienne... et aussi, c'est indispensable, pour **protéger ceux qui agissent dans ce sens**. S'il arrive à des membres de votre famille ou à vous-même de prendre l'avion...

(1) Une page Web classique HTM / HTML présente les liens vers les vidéos téléchargeables :

<http://jacno.com/vdo/docu-airbus-crash.htm>

* * *

Page (dernière) intentionnellement blanche