



[Le Web](#)



[Les vidéos](#)

# ANNIVERSAIRE VINGT-NEUF ANS

DEPUIS VINGT-NEUF ANS LA FRANCE ET L'EUROPE S'ACHARNENT CONTRE MOI  
POUR QUEL RESULTAT ?

**Page 2** : ..... mes premières prises de position publiques, le 1<sup>er</sup> 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...

**Page 12** : ..... conclusion provisoire

En page suivante, mes premières prises de position publiques, le 1<sup>er</sup> août 1988 :

**Le Quotidien de Paris, 1<sup>er</sup> 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 contrecarrer la tendance à l'atterrissage programmée 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'atterrissage) », 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. »

hauteur >>

./...

# 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.



**Le nouvel A320.  
Une intelligence supérieure est arrivée.**

La plus grande somme de technologies aéronautiques nouvelles proposées aux compagnies aériennes et à leurs passagers depuis la naissance de l'avion à réaction.

**Airbus Industrie**



**A320, SON CERVEAU  
SORT DU NOTRE.**

**AIRBUS aerospatiale**

**AEROSPATIALE: L'ENTREPRISE QUI DÉPASSE L'IMAGINATION.**

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

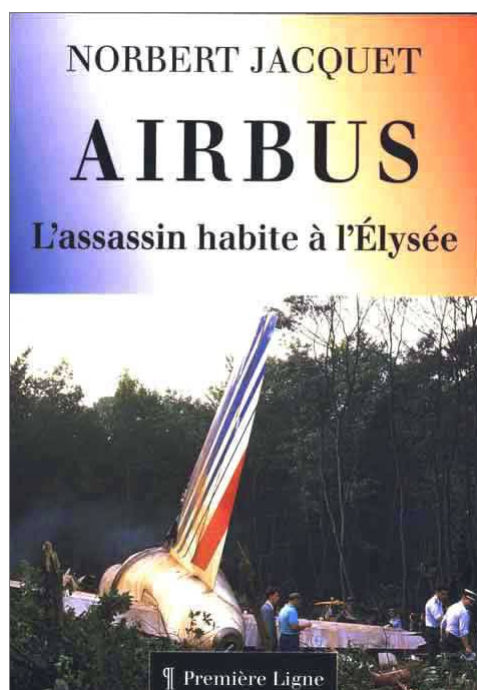
Après une période difficile dans les années cinquante et soixante l'aviation française était devenue une des plus sûres du monde, si ce n'est la plus sûre avec Qantas. Mais des clignotants se sont allumés.

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**

**aine 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 Habs-**



### 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](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.

.J...

# 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 « boîtes 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...

## 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 à 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/>

Ce qui précède concernant Airbus et le fait que « tout me donne raison sur tout » (et ce n'est pas fini !) dans l'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire depuis plus de trente ans est à ajouter à un précédent PDF qui apporte des informations complémentaires (18 pages - 1,48 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/tout-me-donne-raison-et-ca-continue-norbert-jacquet-27-avril-2017.pdf>

## UN REGARD SUR L'HISTOIRE DE L'AVIATION

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 dans un PDF (8 pages - 514 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/histoire-de-l-aviation-rappels-utiles-norbert-jacquet-27-avril-2017.pdf>

# 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 les 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 côté 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 (cf. premières pages du présent PDF).

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'autopoussee, 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

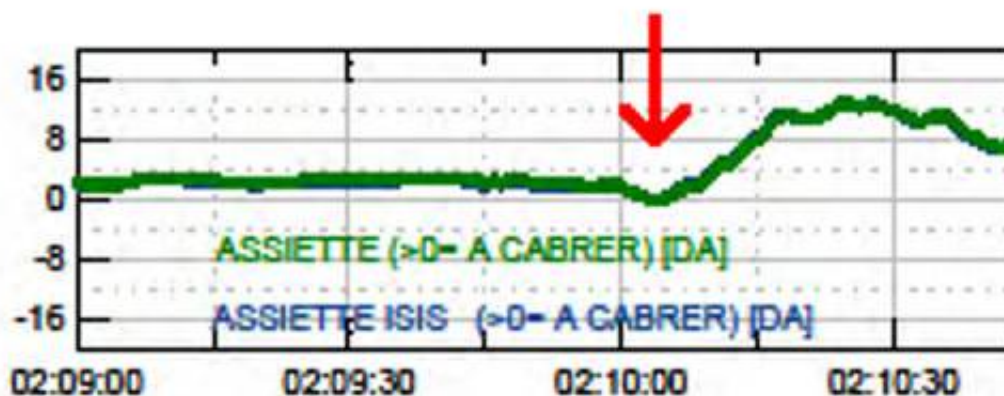


FIGURE 2

		et 0,3°.	
2 h 10 min 11	minimum (local) de 34 636 ft		Qu'est ce que c'est que ça ?
		La CAS ISIS passe de 270 kt à 73	

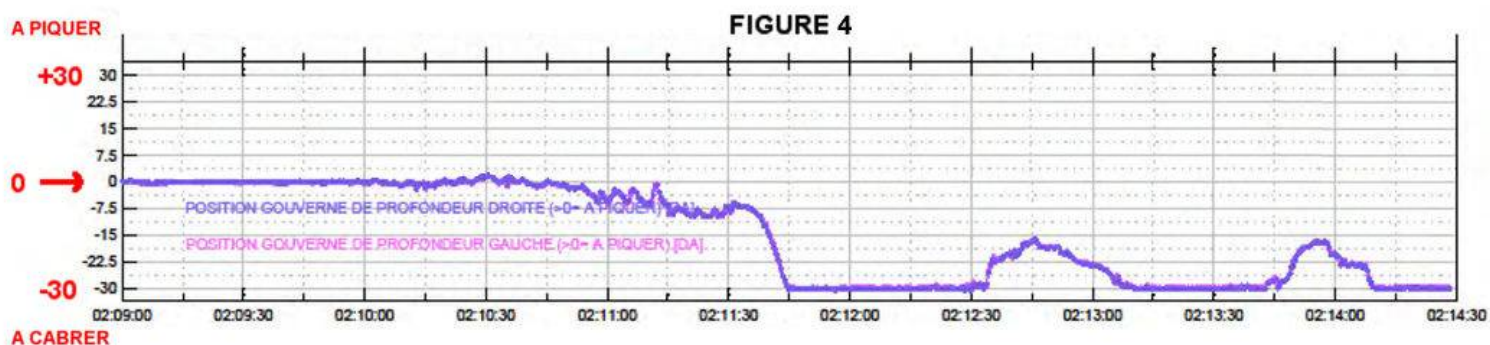
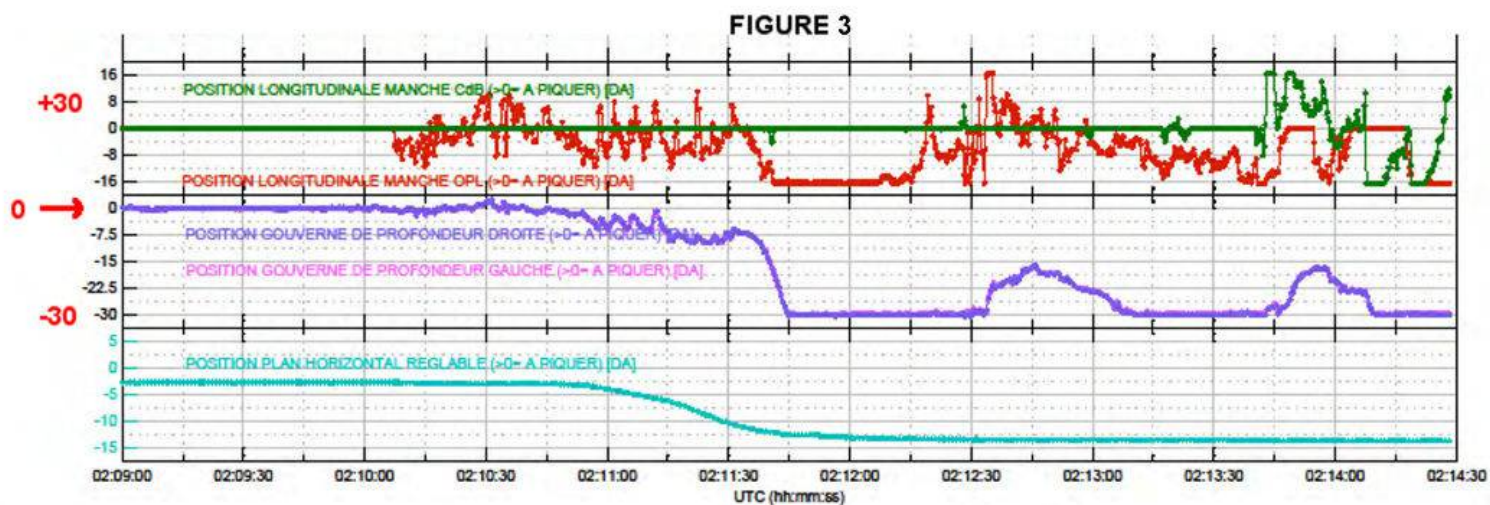
## LES COMMANDES DE VOL NE REPONDAIENT PLUS

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.



# C'EST EVIDENT, MAIS...

## « SECURITE DES VOLS : 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 website interface. At the top, there is a navigation bar with the logo 'aerobuzz.fr' and menu items: 'Actualités', 'Emploi', and 'Agen'. Below the navigation bar, there is a secondary menu with categories: 'AVIATION GÉNÉRALE', 'TRANSPORT AÉRIEN', 'DÉFENSE', 'INDUSTRIE', 'HÉLICOPTÈRE', 'JOBS', and 'CULTURE AÉRO'. The main content area displays the breadcrumb 'Accueil » Transport Aérien » Sécurité des vols : Identifier les « Précurseurs »'. The article title is 'Sécurité des vols : Identifier les « Précurseurs »' with a 'premium' tag. It is published on '2 mars 2017' by 'Michel Trémaud'. A 'Commentaires' link is visible. The article text begins with: '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.' On the right side, there is a 'Les brèves' section with a list of recent articles, including 'La fut Airlin', 'Swiss', 'Transa nouve', 'Airbus', and 'ANA f A380'.

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 IDENTIFIE LES PRECURSEURS !

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

.J...

## 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 (médiats 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 (Air Lib)... Pierre Gille (pilote syndicaliste)... 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>